

Nissans storsäljande suv Qashqai:

HEJ DÅ, DIESEL! HEJ DÄR, MILDHYBRID!



INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI

5 specialsidor inför digitala
Tylösandsseminariet 2021

BEHÅLL HELLJUSET PÅ för allas säkerhet



Med våra nya adaptiva helljus ser du mer av vägen och vägreten – utan att blända medtrafikanter. En del av ljuskäglan bländas av automatiskt när lastbilen närmar sig mötande trafik eller framförvarande fordon. Det gör mörkerkörning säkrare för alla

Läs mer om Volvo FH och de adaptiva helljusen på www.volvotrucks.se/fh

INNEHÅLL

NUMMER 5 2021

- 4 LEDARE** Fartkameror nyckel till sänkt hastighet
- 6 DIALOG** Elbilsboom behöver en laddningsboom
- 8 NYHETER** Var med och spåra unikt MHF-fordon
- 10 NYHETER** Därför behövs nollvision för fallolyckor
- 12 NYHETER** Pionjärinsats för säkrare yrkestrafik
- 14 NYHETER** Stora utmaningar för digitalt Tylösand
- 16 NYHETER** Nytt EU-uppdrag öppnar dörrar för MHF
- 18 NYHETER** Svenskarnas trafikattityder kartlagda
- 20 NYHETER** Rattfylleribrotten fortsätter minska ...
- 21 NYHETER** ... och så även dödsolyckorna på väg
- 22 BEGAGNAT** Är tysk flärd den extra slanten värd?
- 24 REPORTAGE** Grannlandet som lockar med skönhet
- 32 REPORTAGE** Lyckad riksträff för MHF Camping Club
- 34 KONSUMENT** Så monteras ett alkoholås i bilen
- 36 REPORTAGE** Närradio ackompanjerade Ta Paus
- 38 PROVKÖRNING** Japansk suv-favorit i ny upplaga
- 40 PROVKÖRNING** Kias nya elbil tar ut svängarna
- 42 KRYSSET** Kryssa och vinn bingoletter
- 46 I BACKSPEGLN** Häng med till bilkyrkogården



Yrkesförarna som blir säkrare

Svenska yrkesförare får i dagsläget ingen riskutbildning, men på Tylösandsseminariet presenterar NTF hur det skulle kunna gå till. **Sidan 12**



Så urskiljer sig svenskar i trafiken

Hellre för fort än full bakom ratten. Det är några av de attityder som kännetecknar svenska bilförare jämfört med andra europeer visare en ny undersökning. **Sidan 18**



Får i vägkanten när Norge ska avnjutas

Motorföraren testar bilsemester på undersköna norska vägar där man – utöver krokiga vägar – får se upp för får. **Sidan 24**



Experten visar alkoholåsmontering

På en specialutrustad firma i Växjö kunde Motorförarens utsände följa monteringen av alkoholås steg för steg. **Sidan 34**



Nissan smyger med övergång

Storsäljaren Qashqai får vänta ett tag på renodlad eldrift. I väntan på en el-suv från japanen har vi provkört den nya mildhybriden.

FOTO: STEFAN NILSSON

Vässa fartkamerorna – och få resultat



GÖRAN SYDHAGE
vd och stolt
medlem i MHF
goran.sydhage@mhf.se
mhf.se

Före varje fartkamera (ATK) efter vägarna sitter en prydlig och tydlig skylt som först varnar för att man som trafikant närmar sig en kamera som mäter hastigheten.

Detta fyller absolut sin funktion om önskan är en tillfällig sänkning av hastigheten. Vid en olycksdrabbad korsning eller vid en skola uppnås då verkligen effekten av att hastigheten på fordonen tillfälligt sänks, vilket är mycket bra.

I ANDRA SAMMANHANG har jag och många med mig sett att hastigheten på de flesta fordon är långt över 80 km/h på en 80-väg. Men så dyker skylten och kameran upp och bromsljusen på de flesta bilar tänds. Då kameran passerats, ökar farten igen.

Vad hände annat än att miljön påverkades negativt då hastigheten snabbt skulle sänkas för att sedan snabbt öka igen?

JAG ÄR ÖVERTYGAD OM:

1. I Sverige borde vi vara mycket flexibla med att skylta före fartkamerorna. Som trafikant ska jag ha det i ryggraden att en kamera kan dyka upp när som helst. Det skulle få hastigheten att minska på våra vägar.

2. Det ska vara tillåtet att ibland sätta upp en skylt som talar om att snart kommer hastighetskameran. Li-



kså ska det vara tillåtet att ibland sätta upp en fartkamera utan att man berättar om det med en skylt.

3. Att vi ska lära oss av Norge och tillåta mätning av medelhastigheten mellan kamerorna. Det skulle få hastigheten att minska på våra vägar.

HASTIGHETEN ANSES VARA den största enskilda orsaken till att så många dör och skadas i trafiken.

Var så goda beslutsfattare. Ta till er av detta, fatta nödvändiga beslut, så att vi får ned hastigheten på våra vägar. Det duger inte att år efter år konstatera att vi i Sverige inte lyckas få ner hastigheten på vägarna i nödvändig omfattning.

Dags för verkstad.

”Men så dyker skylten och kameran upp och bromsljusen på de flesta bilar tänds. Då kameran passerats, ökar farten igen.”



MOTORFÖRAREN

Utges av Motorförarnas
Helnkyrkerhetsförbund

Motorföraren
Byängsgränd 8
120 40 Årsta

ÖPPET: 9.00–11.00, 13.00–16.00
(fredag 13.00–15.30)
TEL: 08-555 765 55

E-POST: motorforaren@mhf.se
WEBB: www.motorforaren.se

ADRESSÄNDRING

KUND TJÄNST: 08-555 765 55
E-POST: medlem@mhf.se

REDAKTION

CHEFREDAKTÖR: Mikael Lindberg
MOBIL: 0765-48 97 16
E-POST: mikael.lindberg@mhf.se

REPORTER: Mari Haglund
TELEFON: 08-555 765 63
E-POST: mari.haglund@mhf.se

PRESSANSVARIG: Micke Valier
TELEFON: 08-555 765 62
E-POST: micke.valier@mhf.se

ANSVARIG UTGIVARE:
Göran Sydhage
TEL: 08-555 765 56

E-POST: goran.sydhage@mhf.se

ANNONSAVDELNING ADDRESS:

MHF Annonssavdelning
B-G Werner
Box 16
433 21 Partille
TEL: 0793-47 85 12
E-POST: annonser@mhf.se

Hela tidningen finns tillgänglig
på www.motorforaren.se – även
tidigare utgåvor!

LAYOUT & PRODUKTION: @thoms

TRYCK: V-TAB, Vimmerby 2021
ISSN: 0463-6678

UPPLAGA

TS-UPPLAGA: 14 400 ex (2020)



KABE MADE IN
SWEDEN



Nya platser. Alltid hemma.

Vår strävan är att alltid ligga steget före med teknik och komfort utöver det vanliga. Med funktioner som höjer livskvaliteten var du än befinner dig. Och när du lär känna din KABE, med alla dess genomtänkta detaljer, smarta lösningar och bekvämligheter, inser du helt och fullt värdet i den genomarbetade designen.

Alla funktioner, som till exempel isolering, ventilation, värmesystem och fönster, är av högsta kvalitet. Ergonomiskt formade soffor, ställbara sängar med spiralmadrass och flexibelt kök utan kompromisser är några exempel på komfort du genast upplever. Vi lägger mycket arbete på att ständigt utveckla våra husvagnar och husbilar, att alltid ligga i framkant och till och med steget före. För att kunna erbjuda dig som KABE-ägare det allra bästa – en husvagn eller husbil som håller högsta standard och exklusiv känsla inifrån och ut.

VÄLKOMMEN IN TILL DIN
KABE-ÅTERFÖRSÄLJARE
SÅ BERÄTTAR VI MER!


Alltid steget före

KABE

  kabehusvagnarhusbilar

Hitta din återförsäljare på kabe.se

KRÖNIKA: FRÅN FÖRARSÄTET

Teknikens under

IDAG, I BÖRJAN AV augusti, sitter jag i en campingstol med södra kusten av Fårösund framför mig. Ja, jag sitter på norra Gotland med närmaste vännerna utanför mitt tält. Bredvid står hobbybilen, Jeepen, nybesiktigad för två år framåt.

Fem dagars fricamping står på agendan och även en krönika ska fram, vilket går alldeles utmärkt från campingstolen. Och tack vare modern teknik, och mottagning, kommer den snart att skickas till Motorförarens layoutare. Inte illa att kunna sitta i kvällssolen och göra det allra sista för den här utgåvan – och efter det ska grillen fram.

JO, SOM VANLIGT innebar ju besiktningen lite av ett äventyr, det handlar ju ändå om en snart 50 år gammal bil. För det första är det en god idé att kolla priserna för en besiktning. Det skiljde 200 kronor mellan den dyrare och den jag valde – Bilprovningen.

Personen som mötte mig var inte bara ung, utan även ny på jobbet, med en handledare bredvid sig. Det här innebar att förstås att han var extra ”energisk” i sitt kontrollerande.

Vi fann dock varandra ganska snabbt, om inte annat efter att ha visat var ljusknappen sitter på en Jeep CJ-5.

Problem blev det däremot när hjulen skulle lyftas upp. Klossarna räckte helt enkelt inte till för den höga bilen. Men då klev handledaren in med ett tips – lyft en sida i taget, då räcker klossarna till i antal. Tala om erfarenhet.

EFTER MYCKET BÄNDANDE och skakande ansågs allt i alla fall vara okej, förutom min vindrutespolare, det bara klickade i motorn. Det må vara vinkat, sist den användes var vid förra besiktningen för två år sedan.

Det blev alltså en liten, första anmärkning som döptes till bristfällig funktion. En sådan som ägaren själv ska se till att åtgärda.

ÄVEN DET HÄR LANDADE i teknikens under. Väl hemma i garaget, drog jag nämligen lite i kontaktstyckena, och visst hoppade den lilla elmotorn igång och surrade frenetiskt medan vattnet spolade över framrutan.

Så kan det gå, när man mest kollar bromsljus och att varningstriangeln är med.



MIKAEL LINDBERG

CHEFREDAKTÖR
mikael.lindberg@mhf.se
0765-48 97 16

”Personen som mötte mig var inte bara ung, utan även ny på jobbet, med en handledare bredvid sig.”



Få laddstationer gör det svårt att anamma den nya tekniken med elbilar.

Svårt vara miljövänlig när laddplatser saknas

DET HAR ALDRIG SÅLTS så många elbilar som under 2020 och ökningen fortsätter. Fram till för ett år sedan så var det i huvudsak ”early adopters” som köpte elbil. Människor som försvarar sin elbil lika maniskt som fotbollsfans försvarar sitt lag. Nu är det tjänstebilsåkare och privatköpare i allmänhet och då kommer problemen i dagen.

UNDER JUNI MÅNAD var tre av de fem mest sålda bilmodellerna helt eldrivna bilar. Bilar som är direkt beroende av en fungerande laddinfrastruktur för att fungera för de som bor i större hyreshusområden och de som gör långresor med bil.

Tekniken för att lösa detta finns, men politikerna har tagits på sängen fullständigt och den så kallade marknaden har ett begränsat intresse när det gäller laddinfrastruktur.

PÅ BARA ETT ÅR har det blivit ett avgörande problem att hitta en ledig laddplats och det märks tydligt på en viktig knutpunkt i Sverige – Bredasten i Värnamo, där E4 möter väg 27.

Här var Ioney tidigt ute med en riktigt modern park av snabbaddare som ska kunna leverera 350 kW laddström. Tillräckligt för att ladda en elbil med ström för de resterande milen till Malmö på tjugo minuter.

De flesta snabbaddare i Sverige ger dock bara 50 kW och då tar det med andra ord en timme att toppa upp för 20 mil. Detta i bästa fall.

När du kör använder du antingen bilens navigation eller en app i mobilen för att hitta laddplatsen, se om den är ledig och

om den fungerar. Det krävs inte mycket fantasi för att inse att det finns en uppenbar risk att laddplatsen hinner bli upptagen innan du är framme. Det betyder runt en timmes väntan innan du kan ladda och ytterligare en timme för att ladda.

När det gäller laddning vid boendet så är det i princip bara villaägare som kan ladda hemma. Till och med nyligen byggda radhus saknar oftast laddinfrastruktur. Det betyder i praktiken att majoriteten av svenskarna inte kan ladda sin elbil hemma och det är den laddningen som gör elbilen konkurrenskraftig ekonomiskt. Ladda på snabbaddare är dyrare än att köra på diesel.

DOKTRINEN VID STADSPLANERING i Sverige är att bygga bort bilen genom att ha så få parkeringsplatser som möjligt vid hyreshusen. Oftast en parkeringsplats per två lägenheter.

I Danmark har det lagts ett lagförslag om offentlig laddinfrastruktur och sammankoppling av laddplatsernas betalningssystem. Här i Sverige behöver vi ha koll på en fem, sex appar i mobilen när vi letar laddplats. Samtidigt möts vi av Trafikverkets propaganda mot att använda mobilen när vi kör.

VI STÅR I DETTA NU mitt i den dramatiska övergången till eldrivna bilar och det skapas just nu ett jättestort missnöje när användarna inte får den funktion de lovat av säljare och motorjournalister som bara testkört runt Stockholm, eller lyssnat på tillverkarnas löften om snabbaddning.

STEFAN NILSSON,

Växjö

HÅLL TRAFIKDEBATTEN LEVANDE – SKRIV TILL DIALOG

Vill du göra din röst hörd på den här sidan? Reflektera över något i trafiken eller skriva något om trafiksäkerhet? Skriv till oss på motorforaren@mhf.se



Lev *det* bästa av livet.



MATRIX. Möt den nya generationen.

Inspirerande design med elegant ny profil och panoramafönster. Känn dig som hemma i ett nytt modernt utrymme, elegant inredning med nytt kök, badrum, sovrum och förvaringslösningar. Supreme- och Plus-modeller i ett urval av planlösningar. **Adria. Inspiration för dina äventyr.**



UPPTÄCK VARFÖR

SLANK NY EXTERIÖR DESIGN I 'SILVER' ELLER VITT;
STORT PANORAMAFÖNSTER I SLANK FRONHUV;
NYTT DUBBELGOLV MED FÖRVARING;
NY DESIGNAD NEDSÅNKBAR SÅNG FRAMTILL;
INSPIRERANDE MULTIMEDIA OCH FÖRVARINGSLÖSNINGAR;
MACH SMART CONTROL MOBIL APPLIKATION (TILLVAL).



Bil- och trafikfrågor



FOTO: LASSE HOLMSTRÖM

1. Vilka fordon får parkera efter skylten på bilden?

- A. Bilar med högst åtta sittplatser utöver föraren och som huvudsakligen är byggda för persontransport.
B. Bilar och husbilar med högst åtta sittplatser utöver föraren.
C. Husbilar och husvagnar.

2. Vilka fordon hade fått parkera efter en P-skylt med tillägsskylten "Klass 2"?

- A. Husvagnar och husbilar.
B. Husvagnar.
C. Husbilar.

3. Vilket påstående är rätt om att parkera efter den här skylten om du inte har giltigt P-tillstånd för rörelsehindrad?

- A. Du får stanna och sitta kvar i bilen i maximalt fem minuter.
B. Du får bara stanna för avstigning och påstigning.
C. Du får bara stanna för avstigning och påstigning eller avlastning och pålastning.



4. Hur nära en cykelöverfart, utmärkt med det kvadratiske, blåvita vägmärket med en cyklist på, eller en cykelpassage som korsar en gata eller väg, får du parkera?

- A. Du får inte parkera närmare än 10 meter före cykelöverfarten eller cykelpassagen.
B. Du får inte parkera närmare än 5 meter före cykelöverfarten eller cykelpassagen.
C. Du får parkera omedelbart före cykelöverfarten eller cykelpassagen.



5. Hur nära en cykelöverfart eller en cykelpassage får du stanna för att släppa av eller på passagerare?

- A. Du får inte stanna närmare än 10 meter före cykelöverfarten eller cykelpassagen.
B. Du får inte stanna närmare än 10 meter före cykelöverfarten och 5 meter före cykelpassagen.
C. Du får stanna omedelbart före cykelöverfarten eller cykelpassagen.

(Rätt svar på sidan 45.)



DAGS ATT ANMÄLA SIG TILL MHF:S FÖRBUNDSMÖTE

MHF:s Förbunds-möte 2021 sker den 4 oktober, Nova Park i Knivsta med start kl. 10.00.

Alla medlemmar är välkomna som åhörare, dessa anmäler sig till MHF:s kansli. Av regionerna valda ombud får särskild kallelse och blankett för anmälan.

STOPP FÖR SVARTA KÖRSKOLOR

I slutet av juli månad beslutade regeringen om åtgärder i syfte att ytterligare försvåra verksamheten för svarta körskolor. Antalet elever en privat handledare för övningskörning kan ha samtidigt begränsas till fem elever. Vid uppkörning för B-körkort ska den bil som används tillhöra Trafikverket, en godkänd trafikskola eller en gymnasieskola.

– Svarta körskolor bidrar till osund konkurrens, lurar människor på pengar och den utbildning de behöver för att bli goda förare. I grunden handlar det om trafiksäkerheten på våra vägar. Med dagens beslut tar vi krafttag mot de svarta körskolorna, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth.

De nya reglerna gäller från och med den 1 december 2021.



Efterlysning – klassisk MHF-klenod

Känner någon till vad som hände med MHF:s propagandavagn? Vi vet att den byggdes och användes år 1937 av ombudsman K. G. Eriksen. Registreringsnumret på bussen löd A20982.

Formen på bussen pekar på att det var en Volvobuss modell 51, eller en B10 (troligast), alternativt en LV75. Som smeknamn kallades bussmodellen för "Bulldog".

Står MHF:s gamla propaganda-buss övergiven i någon lada, har den byggts om eller kanske skrotats?

Vi vill gärna veta – och om den finns, kanske den går att renovera och använda som ett tidsdokument för MHF:s långa historia.

Känner du till något om propagandavagnen? Hör då av dig till oss på motorforaren@mhf.se

Redaktionen

FOTO: JESSE DE BACKER



Nytt bidrag för att flytta fordonsvrak

Regeringen har beslutat om en förordning om bidrag till kommuner för att flytta fordonsvrak som ska skrotas.

Fordonsvrak kan utgöra en risk för miljön och innebära en skaderisk. Genom det nya bidraget kan fler fordon tas om hand och återvinnas.

– Bidraget ska möjliggöra att fler kommuner kan skrota fordonsvrak för att minska riskerna

för skada på miljön och för att omhänderta värdefulla metaller i linje med utgångspunkterna i den cirkulära ekonomin, säger miljö- och klimatminister Per Bolund.

Bidraget kan uppgå till högst 5 000 kronor per fordon och administreras av Naturvårdsverket. Förordningen träder i kraft den 1 september 2021.



FOTO: TOBIAS TULLIUS

Spela hög musik i bilen kan ge böter

Från den 1 juli kan polisen utfärda böter på plats för den som spelar hög och störande musik, exempelvis från en bil.

Tidigare har ordningsbot för förgärlig beteende enbart kunnat utfärdas mot den som urinerar offentligt, men nu utvidgas alltså möjligheten. Boten för störande hög musik är 1 000 kronor.

Under den första månaden har 200 personer bötfällts, rapporterar SVT Nyheter. En av dem är en minderårig A-traktorförare i Enköping. Han bötfölls av polisen när han spelade Metallica på högvolum i ett tätbebyggt område. Det skriver P4 Uppland.

STÄDDAGS. Från och med 1 september kan man erhålla upp till 5 000 kronor för att förpassa ett bilvrak till skroten.



FOTO: LIZA SIMONSSON

Fler körkort återkallades under första halvåret

Under det första halvåret i år återkallade Transportstyrelsen 22 476 körkort. Det är en ökning med 10,7 procent jämfört med samma period 2020.

– Ökningen bekräftar den trend vi sett under de senaste åren och den beror i mångt och mycket på att polisen ökat sin trafikövervakning. Under de senaste fem åren har antalet återkallelser ökat med 35 procent, säger Stefan Appelberg, till förordnad enhetschef vid Transportstyrelsen.

Den överlägset vanligaste återkallelsepunkten är "en väsentlig överträdelse, vanligen fortkörning". 3 114 körkort drogs in till följd av rattfylleri och drograttfylleri mellan januari och juni 2021.

Mer än varannan olycka med elsparkcykel är alkoholrelaterad

Mer än hälften av dem som varit inblandade i en olycka med elsparkcykel mellan maj och oktober 2020 hade druckit alkohol. Det visar en ny undersökning från Sahlgrenska universitetssjukhuset i Göteborg. Det skriver Dagens Nyheter.

Studien är genomförd som ett examensarbete av en läkarstudent på Sahlgrenska universitetssjukhuset. Examensarbetet visar att majoriteten av elsparkcykelolyckorna sker nattetid, oftast på helger och att 54,4 procent av de som var inblandade i olyckor hade druckit alkohol innan. Enbart 9,9 procent använde hjälm vid olyckstillfället. Det skriver Dagens Nyheter.

127 patienter sökte vård vid akutmottagningarna på Sahlgrenska sjukhuset och Mölnåls sjukhus för skador relaterade till elsparkcykelolyckor maj-oktober 2020.

Totalt skedde 693 olyckor med elsparkcyklar 2019 och 727 stycken 2020, uppger Transportstyrelsen.



FOTO: MARKUS SPISKE



MHF:s före tekniske chef Gert Wallin har lämnat oss. Han uppfann den första rullande bilbesiktningen. FOTO: MARI HAGLUND

Gert Wallin har lämnat oss

Gert Wallin har gått bort. Han var född 1922. Gert Wallin var teknisk chef hos MHF på 1960-talet och uppfann den rullande bilbesiktningen.

Han gick senare vidare till Bilprovningen 1964 och var med utvecklade deras verksamhet.

Gert Wallin intervjuades i Motorföraren 2016 i samband med MHF:s 90-årsjubileum.

På MHF började Gert 1953 som teknisk rådgivare och ungdomssekreterare. Han är utbildad motoringenjör. Med tiden gick Gert över helt till att jobba på MHF:s tekniska avdelning och blev med tiden chef.

Bilbeståndet i Sverige var gammalt och i dåligt skick på 1950-talet. MHF började därför med

trafiksäkerhetstestning av bilar. Verksamheten startades 1956 och MHF hade två testbussar ute i landet.

"MHF hade sett att behovet fanns av en testverksamhet. Vi började med att ta fram mätinstrument som kunde kontrollera bromsarna, lyset och signalhornet" berättade Gert Wallin i Motorföraren nr 3 2016.

Närmare 17 000 fordon kontrollerades under 1958 av MHF. MHF:s första egna fasta teststall invigdes i Helsingborg 1960 och den andra i Göteborg 1961.

År 1961 presenterade MHF en nyhet – en rullande testanläggning. Det var Gert Wallins uppfinning. Gert Wallin arbetade i elva år på MHF.

Funderar du på att sälja bilen?

Vi säljer mer än 500 begagnade bilar varje vecka, till köpare i hela Europa. Allt du behöver göra är att knappa in registreringsnumret och lämna in bilen till oss. Kvdbil – en skönare bilaffär.



Flatmo
Textila inredningar

**DYNOR - RESÅRMADRASSER
BÄDDMADRASSER - MATTOR**

www.flatmo.se 0696-400 95 info@flatmo.se

Många skadas allvarligt i fallolyckor

De flesta av dem som skadas allvarligt i vägtrafiken är gående som skadar sig i fallolyckor. Idag räknas inte den här olyckstypen som trafikolycka. Sverige har som första land i världen satt målet att antalet allvarligt skadade i fallolyckor ska minska med 25 procent till 2030.

EN FALLOLYCKA, där en person som är ute och går och ramlar och skadar sig i vägmiljö, definieras idag inte som en vägtrafikolycka, eftersom inget fordon i rörelse är inblandat. Medelvärdet för allvarligt skadade i fallolyckor i trafiken var 3 400 personer per år mellan 2017–2019, enligt Transportstyrelsen. Antalet allvarligt skadade för andra trafikantgrupper var årligen i genomsnitt 4 100 personer under samma period. Med allvarligt skadad menas en person som får en eller flera skador som leder till minst en procent medicinsk invaliditet.

– Den här gruppen som skadas allvarligt i fallolyckor är många fler än de andra trafikantgrupperna, säger Khabat Amin.

Han är trafiksäkerhetsanalytiker på Transportstyrelsen och forskare vid Karlstads universitet inom området oskyddade trafikanter.

Sverige har för första gången satt upp ett mål för en minskning av antalet allvarligt skadade i fallolyckor i vägmiljö. Målet är en minskning med 25 procent till 2030. Vilket utgångstalet ska vara är inte bestämt än. Inte heller hur man ska definiera en fallolycka i trafiken.

– Det här innebär att Sverige som första



FOTO: TRANSPORTSTYRELSEN

”Det här innebär att Sverige som första land i världen kommer att ha ett mål för fallolyckor i trafiken.”

Khabat Amin,
trafiksäkerhetsforskare på Transportstyrelsen,
forskare vid Karlstads universitet

land i världen kommer att ha ett mål för fallolyckor i vägtrafiken, säger Khabat Amin.

– Det kommer att vara ett aktörsområde, det betyder att de aktörer som arbetar med trafiksäkerhet har kommit överens om att

arbeta för det här målet. Utvecklingen för antalet allvarligt skadade i fallolyckor kommer att följas upp löpande, precis som idag görs för andra trafikantgrupper.

På Tylösandsseminariet den 31 augusti (i år digitalt) kommer Khabat Amin att berätta mer om Sveriges nya mål att minska antalet allvarligt skadade i fallolyckor till 2030.

– Att vi nu lyfter fram gruppen trafikanter som drabbas av fallolyckor är väldigt viktigt. Nu hoppas vi att den här gruppen kommer att prioriteras på samma sätt som andra trafikantgrupper, säger han.

UNDER DE SENASTE TIO ÅREN har ungefär 10 000 personer skadats i personbil per år, jämfört med 12 000 per år i fallolyckor, uppger Transportstyrelsen. 1 400 personbilar skadas allvarligt varje år och för fallolyckor är antalet runt 3 000 personer.

– Det är dubbelt så många som skadas allvarligt i fallolyckor jämfört med i personbil, säger Khabat Amin.

– Olyckor med personbil prioriteras i trafiksäkerhetsåtgärderna. Nu är dags att man tänker om, och börjar ta det stora problemet med fallolyckor på allvar.

Det är ett stort problem att det i dagens läge inte finns någon tydlig klassificering för när en fallolycka ska räknas som en vägtrafikolycka.

– Det gör att problemet hamnar mellan olika stolar, det är oklart vem som är ansvarig för att förebygga fallolyckor och då tar ingen ansvar, säger Khabat Amin.

– Nyckeln är att ta fram en bra och tydlig definition, så att man kan följa upp fallo-



Nyhet!

Nu med fyra olika färger på höljet.



Laddboxen i en klass för sig

GARO Laddbox med DC-övervakning överträffar allt när det gäller säker och enkel elbilsaddning vid villan. Den snygga designen kan placeras både inom- och utomhus och förutom i svart finns höljet nu att få i vitt, falurött eller grått. WiFi-uppkopplingen ger många smarta styrfunktioner och full kontroll över både laddning och förbrukning. Smart. Futuresmart.

GARO Futuresmart™ garanterar vår innovation av framtidsäkra produkter som säkerställer energibesparing, smartare styrning och enkelhet i användandet.

garo.se

GARO®
En nytänkande kraft

Futuresmart

olyckor i trafiken

FOTO: MICKES FOTOSIDA/MOSTPHOTOS



lyckor i vägtrafikmiljön på ett mer systematiskt sätt.

60 PROCENT AV FALLOLYCKORNA sker när det är halt ute och ligger snö och is på gångytan. Ungefär 10 procent av olyckorna orsakas av lövhalka, grus eller ojämnheter på gångytan.

– Det är äldre personer och då särskilt äldre kvinnor som oftast råkar ut för fallolyckor i vägtrafiken. 70 procent av de fotgängare som skadas allvarligt i fallolyckor är

kvinnor, förklarar Khabat Amin.

– Som en jämförelse, när det gäller skadade i personbil är de flesta män i 35-årsåldern.

Vad kan man göra för att minska risken för fallolyckor i trafikmiljön?

– Bra drift och underhåll är avgörande, med tanke på hur stor andel som skadas sig till följd av snö och is, förklarar Khabat Amin.

Ett problem är att snöröjningen av gångbanor och trottoarer ser väldigt olika ut från kommun till kommun och det är inte alltid

GÅNGTRAFIKANTER. De flesta av dem som skadas allvarligt i vägtrafiken är gående som skadas sig i fallolyckor. Sverige har som första land i världen satt målet att antalet allvarligt skadade i fallolyckor ska minska med 25 procent till 2030.

FOTO: MOSTPHOTOS



VINTERVÅGLAG. Bra drift och underhåll är avgörande för att minska risken för fallolyckor på is. 2022 ska Khabat Amin göra en studie på vilken effekt eluppvärmda gångbanor och trottoarer har för att minska risken för fallolyckor.

klart vem som är ansvarig.

– Det borde ställas krav på att det ska vara samma standard i hela landet.

Det är också viktigt att den som ska ut och gå när det är halt på vintern tar sitt ansvar. Det kan handla om att sätta på sig broddar eller skor med inbyggda broddar och att använda hjälpmedel som stavar eller spark, framhåller han.

– Under nästa år kommer jag att göra en studie som ska undersöka vilken effekt eluppvärmda gångbanor och trottoarer har för att minska risken för fallolyckor, berättar Khabat Amin.

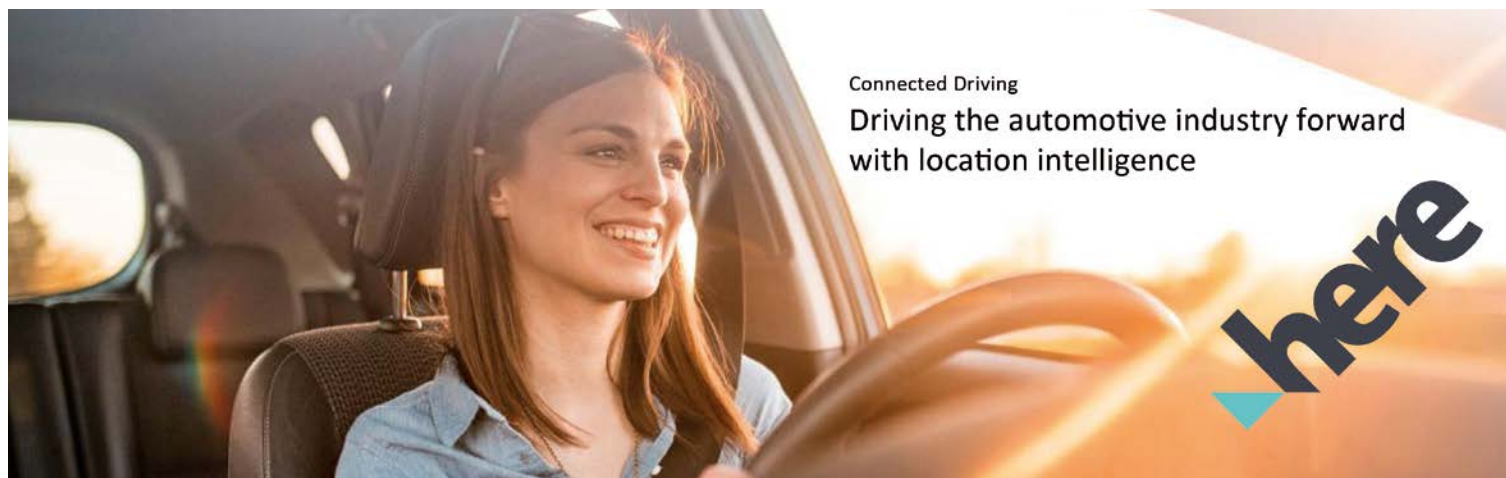
– Idag finns det eluppvärmda gångstråk i ett 30-tal kommuner.

NY TEKNIK TROR HAN även kan vara ett bra verktyg i framtiden för att minska risken för fallolyckor.

– Jag tror att vi kommer att få se olika tekniska lösningar, exempelvis appar som skickar ut lokala vädervarningar i god tid för exempelvis blixthalka, säger Khabat Amin.

Vill du veta mer? Lyssna på Khabat Amins föreläsning på Tylösandsseminariet den 31 augusti, som i år är digitalt.

MARI HAGLUND



Riskutbildning gjorde yrkesförare mer säkra i trafiken

Dagens yrkesförare får ingen riskutbildning. I en fallstudie har yrkesförare av tunga fordon fått testa både praktisk och teoretisk riskutbildning med positivt resultat. Malin Lundgren, NTF, kommer att presentera projektet på Tylösandsseminariet den 31 augusti.

PROJEKTET "RISKUTBILDNING för yrkesförare av tunga fordon – fallstudie av effekter" genomfördes under 2019. Fallstudien är gjord av trafiksäkerhetsorganisationen NTF, Stora Holm Trafikövningsplats, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Sveriges Åkeriföretag.

– Vi ville se om en riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon påverkar riskmedvetenheten. Och om det leder till att man som förare reflekterar över sitt eget beteende och sin attityd i trafiken, förklarar Malin Lundgren, NTF:s projektledare och verksamhetschef för NTFVäst.

– Vår hypotes var att en ökad riskmedvetenhet leder till en säkrare tung trafik.

I DAGENS LÄGE INGÅR BARA riskutbildning i förarutbildningen för personbil och motorcykel.

– Det finns inget krav på riskutbildning för tung trafik i Sverige. I både Norge och Danmark däremot är det obligatoriskt, berättar Malin Lundgren.



"Det finns inget krav på riskutbildning för tung trafik i Sverige."

Malin Lundgren,
NTF:s projektledare och
verksamhetschef för NTF Väst

Det ingår varken riskutbildning i förarutbildningen för lastbil och buss och inte

heller i YKB (yrkeskompetensbevis – fortbildning som måste förnyas vart femte år).

– Det är stor skillnad på att hantera en tung lastbil jämfört med att köra en personbil. Därför borde riskutbildning ingå även i grundutbildningen för tunga behörigheter, säger hon.

– Som yrkesförare behöver man tänka på andra saker, som att tyngden på ett tungt fordon påverkar stoppsträckan. Eller att köra lastbil med släp när det är halt, en olycka i en sådan situation får helt andra konsekvenser än med personbil.

FÖR ATT FÅ TILL en riskutbildning som är relevant för yrkesförare bildade NTF, VTI, Sveriges Åkeriföretag och Stora Holm Trafikövningsplats en arbetsgrupp.

– Vi satte ihop en riskutbildning med både teoretiska och praktiska moment samt gruppdiskussion, berättar Malin Lundgren.

– Sedan kontaktade vi åkericentralerna HML, GLC, Viavest samt Renova för att se om det fanns ett intresse av att medverka.

Riskutbildningen genomfördes under två lördagar i oktober 2019 vid Stora Holm Trafikövningsplats. 22 förare från fyra organisationer i Göteborgstrakten deltog.

– Vi uppmanade chaufförerna att ta med sina egna lastbilar till riskutbildningen, så att de fick genomföra riskutbildningen med de fordon de kör i vanliga fall.



Palmenco

Trandaredsgatan 1B, 507 62 Borås • 010-13 99 100 • info@palmenco.se

www.palmenco.se

Vi stödjer MHFs arbete för en drogfri trafikmiljö



DELTAGARE. Yrkesförarna vid halkbanan på Stora Holm Trafikövningsplats. Efter riskutbildningen ansåg sig yrkeschaufförerna vara mer riskmedvetna och att de i större utsträckning än tidigare kan bidra till ökad säkerhet i trafiken. FOTO: NTF

Riskutbildningen var en heldag och innehåll både teoretiska och praktiska moment. Utbildningen tog upp områdena: hastighet, trötthet, distraktion, stress, bältesanvändning, förarbeteende, säkerhetskultur med mera. I de praktiska momenten, bland annat på halkbana, fick förarna uppleva hastighetens betydelse genom olika övningar.

– Förarna fick både köra själva och de fick se demonstrationer, sedan diskuterade man sina upplevelser tillsammans, säger Malin Lundgren.

Deltagarna var väldigt positiva till riskutbildningen. Många förare sa att: ”Den här

utbildningen borde alla få gå”, framhåller hon. Det viktigaste i utbildningen tyckte deltagarna var de praktiska momenten.

– Flera av chaufförernas kollegor ville också gå utbildningen. Det hade blivit positivt snack i fikarummet. Det tar vi som ett gott betyg, att förarna tyckte att det var värdefullt.

RISKUTBILDNINGEN utvärderades genom att förarna innan utbildningen fick svara på en enkät om arbetsplatsens säkerhetskultur samt deras egen riskmedvetenhet och säkerhetsbeteende. Vid en uppföljande telefonin-

22

Så många deltog i den första riskutbildningen för yrkesförare som arrangerades av NTF.

tervju fyra veckor efter genomförd utbildning, fick deltagarna svara på en ny enkät.

VID TELEFONINTERVJUN ställdes frågor om riskutbildningsdagen och hur den påverkat förarnas kunskaper, insikter, attityder och beteende.

– Vi fick positiva resultat vid uppföljningen. Förarna rapporterade att de upplevde en förbättring när det gäller kunskaper om risker, berättar Malin Lundgren.

– Många tyckte att de fått sig en tankeställare om att det är viktigt att använda bilbälte och inte köra för fort.

Förarna ansåg sig mer riskmedvetna efter riskutbildningen och att de i större utsträckning än tidigare kan bidra till ökad säkerhet i trafiken.

NTF HOPPAS ATT det här försöksprojektet på sikt ska leda till att en riskutbildning införs i förarutbildningen för tunga fordon och i YKB-utbildningen.

– Vi på NTF har länge arbetat för den här frågan och hoppas att det kommer att bli verklighet, säger Malin Lundgren.

– Ett positivt exempel är att Arbetsförmedlingen i vår region har ställt krav på att halkkörning ska ingå i arbetsmarknadsutbildningen för yrkesförare av tunga fordon. Nu hoppas vi att det får ringar på vattnet.

Vad har ni fått för respons på försöket med riskutbildning för yrkesförare?

– Sveriges trafikövningsplatser var såklart intresserade. Jag hann precis presentera rapporten på föreningens årsmöte och sedan kom corona, säger Malin Lundgren.

– Nu ska jag berätta om projektet på årets Tylösandsseminarium, som är digitalt. Det ska bli jättekul.

MARI HAGLUND

TRAFIK ANALYS

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken och ansvarar för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer.

Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

www.trafa.se

Tylösandseminariet blir helt digitalt

Årets upplaga av Tylösandsseminariet den 31 augusti blir helt digitalt, meddelar projektledare Camilla Spannare.

– Vi har ställts inför helt nya utmaningar, berättar hon.

HUR GÖR MAN ETT trafiksäkerhetsevent som Tylösandsseminariet helt digitalt, från att ha varit en personlig mötesplats på hotell Tylösand sedan många år?

– Vi har valt att sända Tylösandsseminariet på en modern, digital plattform. Det blir livesändningar där deltagarna kan välja mellan olika, parallella spår under dagen. Naturligtvis kommer det vara möjligt att ställa frågor till talarna, samt videokonferera med andra deltagare.

EN AV HUVUDFRÅGORNA under seminariet är regeringens nya etappmål för Nollvisionen till 2030, som säger att antalet omkomna i trafiken ska minska till maximalt 133 stycken. Hur arbetar, och samarbetar vi för att uppnå målet?

– Om vi ska lyckas, måste vi hålla en hög hastighet i trafiksäkerhetsarbetet. Precis som tidigare Tylösandsseminarier, kommer programmet att innehålla ett antal föreläsningar och parallella seminarier. De



Camilla Spannare, projektledare för Tylösandseminariet, har full tillförsikt att årets upplaga med ett digitalt seminarium kommer att bli spännande och innehållsrikt.

FOTO: MIKAEL LINDBERG

senare kan deltagaren välja efter intresse. Vi kommer att prata om förändrade färd sätt med trafiksäkerhet i fokus, vi djupdyker i fotgängarnas fallolyckor och spanar framåt kring morgondagens mobilist.

Dessutom finns seminarier kring riskutbildning för yrkeschaufförer samt utmaningar för att nå en säker cykling och självklart även ett parallellt spår kring trafiknykterhet.

ÅRETS DIGITALA TYLÖSAND, kommer som tidigare ha den viktigaste ministern i fråga närvarande – infrastrukturminister Tomas Eneroth.

På plats finns även Trafikverkets Lena Erixon, Transportstyrelsens Jonas Bjelvenstam och Tomas Svensson från VTI.

– Det behövs även en kunnig moderator, och även i år axlar Trafikverkets måldirektör Jonas Eliasson den rollen, berättar Camilla. Vid hans sida kan vi även avslöja att rutinerade moderatorn Pernilla Warberg finns med.

Det kommer bli ett spännande och nytt steg för Tylösandsseminariet och man anmäler sitt deltagande på www.tylosandsseminariet.se, avslutar Camilla.

MIKAEL LINDBERG

Ha en riktigt säker resa!

Dräger
alkolås | alkotestare

DRAGER.SE

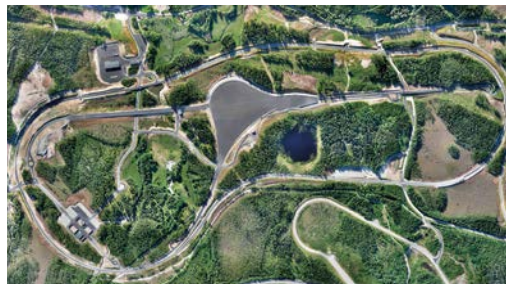


POWERED
by **KGK**



Autonom trafik för ett säkrare samhälle

Trots deformationszoner, bälten, krockkuddar, laminerade rutor och en uppsjö andra passiva säkerhetsåtgärder, dör varje år 1,2 miljoner människor i trafiken. Det är inte ovanligt att uppemot 50 miljoner blir allvarligt skadade under samma tid. Med tanke på den resulterande samhällsbelastningen är det tydligt att den här utvecklingen inte kan fortsätta.



Teknik som möjliggör att fordonet själv tar över kontrollen när föraren är ouppmärksam har under de senaste åren sparat många liv. Dessa funktioner och system i fordonen har också lett fram till att fordonen mer och mer närmar sig ett självkörande läge.

För att självkörande fordon ska bli verklighet i samhället krävs mycket forskning och testning. AstaZero är en testbana utanför Borås som stod färdig 2014, då med fokus på utveckling av aktiva säkerhetssystem i fordonen. Utvecklingen har gått i en rasande takt sedan dess och AstaZero har inte bara välkomnat fordonstillverkare

utan även andra aktörer och samarbetspartners. Fokus ligger på ett fungerande autonomt transportsystem.

- Vi är inte bara till för de etablerade fordonsföretagen. En sådan här utmaning inkluderar hela samhället och vi hoppas även locka till oss kompetenser som vi normalt inte ser på en testbana, som stadsplanerare, beteendevetare och psykologer, säger Peter Janevik, VD för AstaZero.



Så mycket mer än bara fordonen ska passa i detta självkörande pussel. Hur ska städerna utformas när inte längre parkeringsplatser och breda filer med vinglutrymme behöver prioriteras?

Hur säkras trafiken mot hackers? Vad händer vid teknikskiften? Och hur blir det med den personliga integriteten? En testbädd som AstaZero med dess spetskompetens möjliggör de experiment och tester som annars hade varit svåra att applicera i en verklig miljö.

AstaZero samlar kompetens i världsklass. Med ett ägande i form av RISE och Chalmers Tekniska Högskola och ett tätt samarbete med industrin står AstaZero helt oberoende och kan vara ett unikt nav för forskning, fordons- och samhällsutveckling.

- Vi är den ledande testbädden i världen som specialiserat sig mot aktiv säkerhet och automatiserade fordon. Initiativet AstaZero är en seger inte bara för den svenska fordonsindustrin utan även för den nationella samarbetsförmågan, fortsätter Peter Janevik.

På AstaZero följer man inte utvecklingen, där driver man den snarare framåt.

MHF har nytt europeiskt

Sverige är ett av de europeiska länder som hade lägst antal döda i trafikolyckor under 2020. Antalet personer som omkommer i vägtrafiken i Europa har minskat under de senaste tio åren. MHF har fått ett nytt europeiskt trafiksäkerhetsuppdrag.

UNDER 2020 MISTE 18 844 personer livet på de europeiska vägarna, enligt European Transport Safety Council (ETSC). Det är en minskning med 4 000 döda jämfört med 2019.

Den stora minskningen beror sannolikt delvis på pandemin som lett till en minskad trafikmängd. Det skriver ETSC i sin årliga trafiksäkerhetsrapport där man analyserar olycksutvecklingen i Europa.

Antalet omkomna i trafikolyckor var 17 procent färre 2020 än 2019 i Europa.

– Vi såg en liknande utveckling i Sverige under förra året när det gäller antalet döda i trafiken och för antalet transporter, konstaterar Lars Olov Sjöström, trafiksäkerhetschef för MHF.

– Pandemin och restriktioner har haft olika stor effekt i olika länder och har minskat den totala trafikmängden i Europa.

Norge (17 omkomna per en miljon invånare) och Sverige (20 döda per en miljon invånare) var de två europeiska länder som hade

”Det är inte lätt för ett land som redan har låga olyckstal att på kort tid lyckas uppnå ytterligare en halvering.”

lägst antal döda i vägtrafiken 2020. I Sverige miste 204 personer livet i trafikolyckor.

– Norge och Sverige har ett liknande arbetssätt när det gäller trafiksäkerhet. Länderna har också mycket erfarenhetsutbyte på det här området, säger Lars Olov Sjöström.

– Olyckstalen för 2020 är ett kvitto på att vi är på rätt väg med vårt trafiksäkerhetsarbete. Men det betyder inte att Norge och Sverige har hittat det perfekta arbetssättet.

ANTALET PERSONER SOM omkom på de europeiska vägarna minskade från 29 691 personer 2010 till 22 763 personer 2019. Dödssiffran för 2020 var 18 844 personer, men på grund av pandemin är det svårt att jämföra tidigare olycksår med 2020.

– Det har skett en tydlig minskning av antalet omkomna i trafikolyckor i Europa under de senaste tio åren, konstaterar Lars Olov Sjöström.

– Jag tror att det beror på att allt fler europeiska länder jobbar med ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

EU hade satt som mål antalet omkomna i varje EU-land skulle halveras mellan 2010 och 2020. Grekland var det enda land som uppnådde målet, enligt ETSC. Den största minskningen av antalet döda i trafikolyckor under de senaste tio åren skedde i Norge, en reducering med 55 procent.

Långsammast var olycksutvecklingen i Nederländerna och Storbritannien, med en minskning med 5 procent respektive 14 procent på tio år.

Sverige nådde inte EU:s mål att halvera antalet döda 2010, 266 personer, till 133 personer 2020. Däremot nådde Sverige sitt delmål i Nollvisionen för 2020 på 220 omkomna. I Sverige miste 204 personer livet i trafikolyckor 2020 och 221 år 2019.

– Sverige startade sitt nollvisionsarbete tidigare än många andra europeiska länder. Det är inte lika lätt för ett land som redan har låga olyckstal att på kort tid lyckas uppnå ytterligare en halvering, förklarar han.

SVERIGES NÄSTA ETAPPMÅL i Nollvisionen för 2030 är 133 omkomna i trafikolyckor. Det är en halvering av antalet omkomna. Utgångsläget är 266 döda, som är ett medelvärde för 2017–2019.

Nästa EU-mål är att halvera antalet döda i den europeiska trafiken mellan 2020 och 2030. Målet är också att halvera antalet allvarligt skadade under samma period.

– Att man satsar på att ha ett halveringsmål för Europa som helhet tror jag är bra och inte orealistiskt, konstaterar Lars Olov Sjöström. När det gäller enskilda länder tror jag att det skulle vara bättre att ha ett mål för antalet omkomna per en miljon invå-

FOTO: KNUT OPEIDE/STATENS VEGVESEN



OSLOTRAFIKEN. Norge hade lägst antal omkomna i Europa 2020. Sverige kom på andra plats.



MILANO. 18 844 personer dödades i trafikolyckor i Europa under förra året.

trafiksäkerhetsuppdrag

nare, eftersom länderna skiljer sig så pass mycket åt när det gäller trafiksäkerhet.

European Road Safety Charter (ERSC) leds av EU-kommissionen och fungerar som civilsamhällets största plattform för trafiksäkerhet i Europa. ERSC har 3 400 medlemmar som består av myndigheter, företag och organisationer. MHF är en av dem.

FÖR ATT FÖRBÄTTRA kontakterna mellan ERSC och organisationens medlemmar i respektive EU-land har man infört ett nätverk av nationella samordnare i de 27 medlemsländerna. Nylanseringen av ERSC-nätverket (som startades 2004) är en stor satsning på trafiksäkerhet i Europa.

MHF:s trafiksäkerhetschef Lars Olov Sjöström har fått ett nytt deltidsuppdrag och är nationell samordnare för ERSC i Sverige. Han kommer att arbeta för ERSC några dagar i månaden.

– Tanken är att jag som nationell samordnare ska underlätta kommunikationen mellan ERSC och de svenska medlemmarna, berättar Lars Olov Sjöström.

– Just nu håller jag på och språkgranskar ett nyhetsbrev som ska skickas ut.

I Sverige har ERSC ett 40-tal medlemmar. Det är myndigheter, trafikutbildare, trafiksäkerhetsorganisationer, forskningsinstitutioner och företag.

En del av hans nya uppdrag är att se till att ESRC får fler medlemmar i Sverige.

– Som en första del av uppdraget håller jag på och kontakter de befintliga medlemmarna i Sverige.

European Road Safety Charter fungerar som ett nätverk, där varje aktör jobbar var för sig och sedan möts och utbyter erfarenheter och inspirerar varandra. ”Good practice” är ett huvudtema, att lyfta fram goda exempel inom trafiksäkerhetsområdet.

– ERSC-nätverket fungerar som en kunskapsbank för trafiksäkerhet med verktyg för olika organisationer och företag i Europa som vill arbeta med trafiksäkerhet, förklarar Lars Olov Sjöström.

– Som medlem kan ett svenskt åkeriföretag se exempel på hur andra europeiska företag arbetar med trafiksäkerhet och utbyta erfarenheter och idéer.

EUROPEAN ROAD SAFETY Charter prisar varje år goda exempel inom trafiksäkerhet. MHF vann 2017 utmärkelsen Excellence in Road Safety Awards för sina försöksprojekt med automatiska nykterhetskontroller, i kategorin för ideella organisationer.

2018 höll ERSC sitt första seminarium i Sverige, som MHF stod värd för. Syftet med seminariet var att möta de svenska medlemmarna och värva nya medlemmar.

”Genom det här uppdraget kommer vi att ha fler kontakter än tidigare med trafiksäkerhetsaktörer runt om i Europa.”

– Den här nya satsningen på nationella samordnare ger möjlighet att genomföra seminarieaktiviteter varje år, säger Lars Olov Sjöström.

– Jag tänker mig en kombination mellan korta webinarier och fysiska seminarier.

MHF:S NYA UPPDRAG som nationell samordnare för ERSC i Sverige, tror han kommer att stärka MHF:s position som aktör och nätverksbyggare inom det europeiska trafiksäkerhetsarbetet.

– Genom det här uppdraget kommer vi att ha fler kontakter än tidigare med trafiksäkerhetsaktörer runt om i Europa, säger Lars Olov Sjöström.

– Det finns ett intresse för svenskt trafiksäkerhetsarbete i Europa och inte minst vad en ideell trafiksäkerhetsorganisation kan göra.

I många andra europeiska länder är det väldigt lite av trafiksäkerhetsarbetet som bedrivs ideellt, utan det mesta sköts av politiker och myndigheter, framhåller han.

– Civilsamhällets resurser är ganska små i många andra länder i Europa när det gäller trafiksäkerhet. Sverige har en stark föreningstradition på området, som många andra länder är intresserade att lära sig mer om, berättar Lars Olov Sjöström.

MARI HAGLUND

27

Så många länder är medlemmar i European Road Safety Charter (ERSC).

FOTO: KRISTJAN ARSOV



SAMARBETE. MHF:s trafiksäkerhetschef Lars Olov Sjöström och Antonio Avenoso, vd för ETSC, på MHF:s manifestation i samband med den globala ministerkonferensen 2020.



STOCKHOLMS-SEMINARIUM. 2018 höll European Road Safety Charter sitt första seminarium i Sverige, som MHF stod värd för.



IDEELLT ENGAGEMANG. Körledaren Caroline af Ugglas och Anette Kyhlström, MHF Haninge-Stockholm och medlemmar i Gatans Roster, vid MHF:s manifestation inför FN:s globala ministerkonferens 2020. Det finns ett stort intresse för Sveriges ideella trafiksäkerhetsarbete i resten av Europa.

a året. Målet till 2030 är att halvera den siffran.

Svenskars attityd och beteende i trafik

Svenska trafikanters syn på trafiksäkerhet skiljer sig från andra länder, både när det gäller inställning och beteende. Svenska förare kör mer sällan rattfulla och kör oftare för fort på motorväg. Det visar en internationell undersökning.

EN INTERNATIONELL enkätundersökning, ESRA (E-survey of Road Users Attitudes), har genomförts i 32 länder. Forskare från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har analyserat delar av enkäten. Den presenterades i studien "Svenska trafikanters inställning och beteende avseende trafiksäkerhet – resultat från en internationell enkätundersökning" under våren 2021.

I STUDIEN HAR FORSKARNA jämfört Sverige med nio andra länder med liknande nivå av trafiksäkerhet.

– Vi valde att jämföra Sverige med länder som har ungefär samma grundförutsättningar när det gäller trafiksäkerhet och infrastruktur. Detta för att jämförelsen skulle bli relevant och intressant, säger Anna Vadeby, senior forskare i trafiksäkerhet vid VTI.

ESRA:S INTERNATIONELLA enkätundersökning genomfördes i december 2018 i 32 länder tillhörande totalt fem olika kontinenter. Målet per land var ett deltagande på tusen personer, varav cirka 750 personer skulle ha körkort och ha kört minst 150 mil med bil de senaste sex månaderna. Totalt deltog drygt 35 000 personer från 32 olika länder.

Den svenska enkätundersökningen genomfördes 17–30 december 2018 och hade



FOTO: RANDY TARAMPFI

FARTDÅRE. Man gör medvetet fel, har en övertro på sin egen förmåga och inser inte att man utsätter andra för risker. Det är VTI:s slutsats i studien om de svenskar som oftare kör för fort på motorväg än förare från andra länder.

987 deltagare. Undersökningen utformades som en webbenkät.

– Vi kunde se att svenskarna uppgav att de i högre utsträckning kör för fort på motorväg och landsväg än vad man gör i andra länder, berättar Anna Vadeby.

32

Så många länder deltog i ESRA:s internationella enkätundersökning.

SVERIGE HADE HÖGST ANDEL när det gäller hastighetsöverträdelser på motorväg med 81 procent, följt av Finland med 78 procent, Schweiz 76 procent och Danmark 74 procent. Bäst på att följa hastighetsgränserna är man i Australien.

– När det gäller varför svenskarna kör för fort, verkar man ha en övertro på sin egen

förmåga. Man tror också att man har mer att vinna på att köra för fort än att vad man förlorar, man tror inte att man utsätter sig för någon högre risk, säger Anna Vadeby.

– I tätort är det mycket färre svenskar i undersökningen som anger att de kör för fort. Det kan ju vara för att man inser att man utsätter barn och andra oskyddade trafikanter för fara.

EN SLUTSATS I STUDIEN är att när svenskarna kör för fort eller kör med mobilen i handen handlar det inte om kunskapsbrist om lagar och regler eller rena misstag, utan man gör ofta medvetet fel.

Följ med på äventyr med Wera Adventure Roof Top Tent

Finns i storlekarna 140, 165 och 180

WERA

FOTO: PÅRIS EGG

Läs mer om våra taktält och förtält på: weratents.se

weratents.se

Alu-Flex Hundbur

Helt i Aluminium

Varför inte den bästa?

- 5-års garanti att buren är helt skrammelfri.
- 2-års tillverkningsgaranti.
- Tillverkas efter hundens storlek för ökad trafiksäkerhet.
- Tät botten med kanter runt om.
- Lätt att städa och hålla ren.
- Kan skräddarsys till de flesta bilmodeller.

HANNÄS

Smide & Montage AB

Telefon: 0120-41030

E-post: info@alu-flex.se

Hemsida: www.alu-flex.se

en skiljer sig från förare i andra länder



HASTIGHETSSKYLT. Svenskarna kör oftare för fort på motorväg än förare från andra länder. Det uppgav 81 procent i en internationell enkätundersökning.

– Man inser kanske inte att man utsätter sig själv och andra för risken att orsaka en trafikolycka, säger Anna Vadeby.

I rapporten föreslår VTI insiktshöjande åtgärder, införande av tekniska system, mer övervakning och böter för att komma åt problemet.

NÄR DET GÄLLER ATT KÖRA alkoholpåverkad ligger Sverige lägst i undersökningen jämfört med andra länder. Andelen som svarade att de kört bil efter att ha druckit alkohol någon gång under de senaste 30 dagarna var åtta procent i Sverige.

– Det har man sett i tidigare studier ock-

så, att det finns en stark norm i Sverige för att det är oacceptabelt att köra rattfull, konstaterar Anna Vadeby.

I NÄSTAN HUNDRA ÅR har det funnits ett folkligt engagemang kring rattfyllerifrågan i Sverige. Det framhåller Lars Olov Sjöström som är MHF:s trafiksäkerhetschef.

– MHF kom till för 95 år sedan på grund av att rattfylleriet var ett utbrett problem i Sverige, säger han.

– Det finns ett stort stöd hos allmänheten för den svenska rattfyllerilagstiftning. Jag tror att det skulle vara möjligt att få ett liknande stöd på sikt för det här med hastighet också.



Anna Vadeby är senior forskare i trafiksäkerhet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

FOTO: MOSTPHOTOS

FOTO: ANNIKA JOHANSSON/VTI

För att mäta hur olika områden inom trafiksäkerheten utvecklar sig använder sig Trafikverket av indikatorer som är kopplade till mål. Målet för hastighetsefterlevnaden på statligt vägnät 2020 var 80 procent, det uppnåddes inte. 49,4 procent följde hastighetsgränsen, enligt Trafikverket.

I DEN INTERNATIONELLA undersökningen utmärkte sig svenskarna, genom att vara det land där högst andel uppgav att de kör för fort på motorväg.

– Man kan tänka sig att allmänheten ser hastighetsgränser som ett sätt för myndigheterna att bestämma över den enskilde, konstaterar Lars Olov Sjöström.

VTI:S TANKE OM ATT det behövs insiktshöjande åtgärder, tror han är ett gott förslag.

– Man kan inte enbart jobba med övervakning och kontroll. Myndigheterna måste också arbeta med att påverka människors attityder och beteende i trafiken, säger Lars Olov Sjöström.

– För att man som förare verkligen ska reflektera över varför man inte ska köra för fort, måste man kanske visa med tydliga exempel varför hastigheten har betydelse vid en kollision.

SOM EXEMPEL: En fotgängare klarar sig oftast vid en krock med en bil i 30 km/tim, men de flesta överlever inte om bilen kör i 50 km/tim.

– Om man som förare inte förstår varför man har satt en viss hastighetsgräns, då finns det en stor risk att man fortsätter att köra för fort, säger Lars Olov Sjöström.

MARI HAGLUND

När det gäller bildelar



Besök oss på www.laga.se

Välkommen till MekoPartner Bilverkstad
Verkstadskedjan som alltid ger dig mer för mindre.
Vi kombinerar kunskap och engagemang med ett lågt pris
och hjälper dig med både service och reparation av din bil.

MekoPartner Bilverkstad erbjuder MHF:s medlemmar:
10 % rabatt på ordinarie service, enligt fordonets servicebok.
10 % rabatt på arbete vid reparationer.

Ni kan även dela upp betalningen
Räntefritt på 4 månader med
MekoPartner-kortet.

BILVERKSTAD
MekoPartner
www.mekopartner.se

Läs mer om våra erbjudanden på mhf.se



Fortsatt minskning för rapporterade rattfylleribrott

Under pandemin gör polisen bara ett utandningsprov på en förare om man misstänker rattfylleri. Därmed ligger antalet nykterhetskontroller och antalet anmälda rattfylleribrott fortsatt på en låg nivå.

UNDER DET FÖRSTA halvåret 2021 rapporterades 3 592 brott av rattfylleri och grovt rattfylleri. Det visar preliminär statistik från Brottsförebyggande rådet (BRÅ). Siffrorna för motsvarande period 2020 var 4 762 brott och för 2019 – 7 527 stycken.

Mellan januari och juni 2021 utförde polisen i Sverige 41 000 nykterhetskontroller, enligt polisens preliminära statistik. Antalet utandningsprov för samma period 2020 var 206 500 stycken (preliminära siffror) och för 2019: 493 000 (preliminära siffror). Det finns en kraftig eftersläpning och den slutgiltiga statistiken brukar bli cirka 40 procent

högre, poängterar polisen.

”Våren 2020 fattade Polismyndigheten beslut om att tills vidare stoppa rutinemässiga utandningskontroller, för att förhindra spridning av covid-19”, skriver polisen till Motorföraren. Vidare skriver man: ”Kontroller har därför bara genomförts när det funnits underliggande misstanke om brott, vilket har gjort att antalet genomförda kontroller har minskat kraftigt under 2020 och 2021.”

– **DET ÄR VIKTIGT ATT** påminna om att rattfylleri och andra trafikbrott är spaningsbrott. Den här typen av brott upptäcks oftast vid polisens rutinemässiga trafikkontroller, förklarar Lars Olov Sjöström, trafik-säkerhetschef för MHF.

– Jag tycker också att det syns tydligt i den senaste statistiken för nykterhetskontrollerna och rapporterade rattfylleribrott.

MARI HAGLUND



FOTO: JOHAN BJURERMO/PHOTOS

NYKTERHETSKONTROLL. Antalet utandningsprov för rattfylleri störtdök under det första halvåret 2021 jämfört med motsvarande period 2020 och 2019. Det visar polisens preliminära siffror.

Registrera dig för Mina sidor

- Tillgång till unika erbjudanden
- Enkel översikt över dina fordon
- Påminnelse via mejl när det är dags för besiktning

Nyhet: Du får dessutom tillgång till dina besiktningsprotokoll digitalt.

bilprovningen.se/minasidor/registrera

 **Bilprovningen**



Rekordfå omkomna första halvåret

Mellan januari och juni omkom 74 personer i den svenska vägtrafiken, det är 21 personer färre än samma period 2020. Det är det lägsta antalet någonsin.

74 PERSONER MISTE LIVET på de svenska vägarna under det första halvåret. Det visar Transportstyrelsens preliminära statistik.

Medelantalet omkomna under första halvåret de föregående fem åren 2016–2020, var 113 personer. Det innebär att antalet omkomna under januari–juni 2021 är 35 procent lägre jämfört med den tidigare femårsperioden.

– Det är första gången vi har så få omkomna för första halvåret, säger Khabat Amin, statistiker på Transportstyrelsen i en kommentar.

– Varje dödsolycka är en stor tragedi, men utvecklingen går i rätt riktning mot det nya etappmålet i Nollvisionen med högst 133 omkomna i vägtrafiken år 2030.

MHF:s trafiksäkerhetschef Lars Olov Sjöström:

– Det här är en positiv start på året och det är bara att hoppas det håller i sig resten av året, konstaterar han.

ÅTTA AV DE OMKOMNA var yngre än 20 år och 20 var 65 år eller äldre. 40 av de omkomna personerna hade färdats i personbil, åtta i lastbil, åtta på motorcykel, fem var cyklister och sju var gående. 17 bilister dödades i singelolyckor och lika många i mötesolyckor. Fem av motorcyklisterna omkom i singelolyckor.

– Utvecklingen ser olika ut för olika trafikantgrupper, minskningen är större bland



FÅ OMKOMNA. 74 personer miste livet på de svenska vägarna under det första halvåret 2021. Det är det lägsta antalet personer som har omkommit i trafikolyckor mellan januari och juni i Sverige.

oskyddade och framförallt bland motorcyklister, säger Khabat Amin, statistiker på Transportstyrelsen.

Både 2019 (221 döda) och 2020 (204 omkomna) miste färre personer livet på de svenska vägarna än tidigare år. Pandemin gjorde att trafikmängden var lägre under 2020. Biltrafiken minskade med 15 procent under förra året jämfört med 2019, enligt Trafikanalys.

Hur stor effekt kan man tro att pandemin har haft på olyckstalen under det första halvåret 2021?

– Nu dröjer det innan vi får statistik över trafikflödena för det första halvåret i år, säger Lars Olov Sjöström.

– Under förra året gick trafikmängden

ned kraftigt mellan mars och september. Mot slutet av 2020 låg det på samma nivåer som samma period 2019.

HANS SLUTSATS ÄR ATT en minskad trafikmängd inte är hela förklaringen till låga döds-siffror i vägtrafiken för första halvåret 2021.

– Den tunga trafiken har legat närmare normala nivåer än vad biltrafiken har gjort under pandemin, säger Lars Olov Sjöström.

– Om man ska sammanfatta olycksåret 2021 såhär långt, kan man säga att trafikmängden har viss betydelse. Men att den nog inte kommer vara den avgörande faktorn för den fortsatta olycksutvecklingen.

MARI HAGLUND

TA EN KLIMATSMART #SWEMESTER

Att semestra med campingfordon är ofta det klimatsmartaste alternativet

En familj med fyra personer kan under en vecka minska sitt klimatavtryck med 50% jämfört med personbil, buss och tåg i kombination med hotell.

Besök www.mobiltboende.se för mer tips och inspiration samt för att klimatberäkna din semester.

Campingfordon,
det klimatsmarta
alternativet

BMW 5-serien är bekväm, säker och har ett rostskydd i toppklass. Men bilen är dyr även som begagnad.

DEN FÖRSTA GENERATIONEN av BMW 5-serien lanserades i början av 1970-talet. Vi granskar den sjätte generationen, internt benämnd F10/F11/F07.

Tre karossmodeller finns att välja mellan, sedan, kombi och halvkombi. Den sistnämnda kallas GT och är rätt ovanlig. Kombi, som sålt mest, kallas på BMW-språk för Touring. Modellår 2014 kom en liten facelift.

Vanligaste motorn är en diesel på 184 eller 190 hästkrafter, snålast är dieslarna på 143 eller 150 hästkrafter. Bensinmotorer finns också, effektspannet är från 184 hästkrafter till vassaste prestanda-modellen M5 med 560 eller 575 hästkrafter. Lite snålare går hybrid-5, med totalt 340 hästkrafter kombinerad eldrift och bensin.

FÖRARPLATSEN ÄR SNYGG, ombonad och lättskött både vad det gäller instrument och flertalet reglage. Som långfärdsbil imponerar 5-serien, med hög komfort och låg ljudnivå. Däremot upplevs den som lite klumpig vid parkeringsmanövrar. Låg sittställning och lång motorhuv ger dålig sikt. Trots att den är en stor bil är utrymmet inte överväldigande, varken för passagerare eller bagage. Baksätet är bekvämt på ytterplatserna, men mittplatsen är trång. Sedanen rymmer 520 liter i bagaget, kombi rymmer 560 liter.

5-serien känns både klippstabil vid motorvägskörning och är en spänstig kurvkramare på krokvägen. Vägegenskaperna är mycket bra, chassi och styrning håller absolut toppklass. Fyrhjulsdrevning, kallad X-Drive, finns på många 5-serien. X-Drive ger bättre stabilitet och framkomlighet på vintervägar. Normalt fördelas drivkraften då 40 procent fram och 60 procent bak.

DEN FÖREGÅENDE 5-SERIEN E60/E61 har fått högsta betyg av Folksam efter analyser av verkliga olyckor. 5-serien från 2010 och nyare anses av Folksam som ett säkert val ur säkerhetssynpunkt. Till skillnad från tidigare har den senare generationen också fått fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest.

Kostsam komfort



5-serien rankas mycket högt av ägarna i ägarundersökningen

AUTOINDEX. ROSTSKYDDET HÅLLER högsta klass, men det finns andra fallor att se upp med. Det vanligaste felet handlar om slitna bromsskivor och bromsbelägg. De punkteringsfria däckerna har fått en del kritik från ägarna för att ge spårkänslighet. Luftfjädringen bak är en annan felkälla. Där är det luftbälgarna som gått sönder på ett antal bilar. Då går bilen inte att köra. Att byta ut luftbälgarna kostar omkring 6 500 kronor per sida.

Den elektriskt utfällbara dragkroken har krånglat på en del bilar. Detta har i många fall åtgärdats av BMW utan kostnad för ägarna. Drygt 500 exemplar har återkallats i Sverige för kontroll av kamaxlarna, efter att en del bilar uppvisat motorproblem med just kamaxlarna. Här har också BMW i vissa fall gått in med goodwill på exemplar som haft problem.

EN DEL ELFEL HAR OCKSÅ HITTATS, regnsensorer och parkeringssensorer som strular exempelvis. Även fel på klimatanläggningen har noterats av ägarna,

FYRA KONKURRENTER

MERCEDES E220 CDI-PF BLUE-E

Registreringsår	2010
Kaross	Kombi 5d
Motor	2,1 l/170 hk
Dekl. förbrukning	5,8 l/100 km
Nypris -10	372 900 kr
Bilprovning	Bättre än medel (D)
Rost	Bättre än medel
Säkerhet	Bättre än medel (E)
AutoIndex	Bättre än medel



+ Köregenskaper, utrustning, komfort, säkerhet **-** Anm. bromsbelägg, kondensrisk underrede



+ Vaghållning, komfort, utrymme, krocksäkerhet **-** Ingen generalagent, tätning bakluckans hörn

SAAB 9-5 SPORTCOMBI 1,9 TiD

Registreringsår	2010A
Kaross	Kombi 5d
Motor	1,9 l/175 hk
Dekl. förbrukning	6,8 l/100 km
Nypris -10	286 900 kr
Bilprovning	Sämré än medel (D)
Rost	Bättre än medel
Säkerhet	Bättre än medel (F)
AutoIndex	Medel

FOTO: CHRISTIAN ELLMARK

fort



liksom fel på den elektriska bakluckan. Fördelningslådan till X-Drive har krånglat, dyrt att åtgärda men dessbättre ett sällsynt fel.

5-SERIEN ÄR EN DYR BIL att reparera, vilket ger höga försäkringspremier. 5-serien har återkallats 2013 för felaktiga kretskort till bränslefilter som kunde ge brandrisk. En återkallelse 2012 gällde höljet till kylvätskepumpen. Den kunde spricka och läcka ut kylarvätska i motorrummet, med brandrisk som följd.

CHRISTIAN ELLMARK, VI BILÄGARE

STATUSKOMBI FÖR FAMILJEN. Motorföraren publicerar begagnatstester i samarbete med Vi Bilägare.



1. Förarmiljön är på typiskt BMW-manér både snygg att se på och lätt att använda.
2. Komforten i framstolarna håller högsta klass.
3. Baksätet är bekvämt på yttre platserna, medan mittplatsen är trång.
4. Bagageutrymmet rymmer 560 liter i Touring-modellen.
5. Bakrutan kan öppnas separat.



LITE MER OM:

KÖPGUIDEN

Registreringsår:	520d Touring -10b
Kaross:	Kombi 5d
Motor:	2,0 l/184 hk
Dekl. förbrukning:	5,1 l/100 km
Nypris -09:	368 800 kr
Bilprovning:	Bättre än medel (Dekra)
Rost:	Bättre än medel
Säkerhet:	Bättre än medel (E)
Autolindex:	Bättre än medel

TEKNISK DATA

	523i Touring	525d Touring
Längd/bredd, cm	491/186	491/186
Tjänstevikt/maxlast, kg	1 790/575	1 840/575
Max släpvt, kg	1 990	2 000
Antal cylindrar/slagvolym cm³	6/2 996	4/2 993
Effekt hk	204	204
Toppfart, km/h	231	232
0-100 km/h, s	8,2	7,3
Förbrukning, liter/100 km	7,9	6,3
CO ₂ g/km	185	164

REPARATIONSKOSTNADER

Material och arbete. Prisuppgifter från verkstäder i Stockholmsregionen. Priserna kan variera mellan verkstäder.

Avgassystem exkl främre rör	6 257 kr
Katalysator	13 860 kr
Hjullager höger fram	3 376 kr
Kamrem	Kedja
Elektronikbox motor	10 877 kr
Koppling	automat
Stötdämpare fram, 2 st,	8 406 kr
12 000-milasservice	7 200 kr

SÄKERHETSUTRUSTNING

Standard samtliga modellversioner, från och med år. Tillval/extrautrustning kan förekomma.

Bältessträckare fram/bak	1997/2010
Trepunktsbälte alla platser	1997
Krockkudde förare/passagerare	1997/1997
Sidokrockkudde fram	2001
Nackskydd alla platser	2003
Sidokrockkudde fr. whiplashskydd	2007

BILPROVNINGEN

5-serien av föregående generationen klarar sig bättre än medelbilen på besiktningen, enligt Dekra. De vanligaste anmärkningarna handlar om felinställt dimljus och utslitna bromsbelägg.

ROSTSKYDD

5-serien har ett av marknadens bästa rostskydd. Huv, framskärm, dörrar och baklucka är av aluminium och det gäller även hjulupphängningar och vissa andra chassidetaler. Limningarna i huv, dörrar och baklucka är välgjorda och under bilen är alla balkar invändigt behandlade. Slit-skyddet är bra och skarvarna noga tätade. Dessutom finns rostskyddsmedel under plastsköldarna som täcker stora delar av underredet. Bakre ljuddämparen är rostfri. Två minuspunkter finns: stänkskydd saknas och innerskärmarna är av filtmaterial som kan suga åt sig fukt.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 ÅR

Betyg: ★★★★★

SUBARU OUTBACK 2.0 TDI BUSINESS

Registreringsår	2010
Kaross	Kombi 5d
Motor	2,0 l/150 hk
Dekl. förbrukning	6,4 l/100 km
Nypris -10	319 900 kr
Bilprovning	Medel (D)
Rost	Sämrare än medel
Säkerhet	Bättre än medel (E)
Autolindex	Bättre än medel



⊕ Fyrhjulsdrift, utrymme, andrahandsvärde

⊖ Anm. länkarmlageringar, bromsar, nackskydd



⊕ Driftkvalitet, utrymme, säkerhet

⊖ Anm. bromsskivor, hålrumsbehandling, takhöjd

TOYOTA AVENSIS 2.2 D-4D EXECUTIVE

Registreringsår	2010
Kaross	kombi 5d
Motor	2,2 l/177 hk
Dekl. förbrukning	6,0 l/100 km
Nypris -10	301 700 kr
Bilprovning	Bättre än medel (D)
Rost	Sämrare än medel
Säkerhet	Bättre än medel (E)
Autolindex	Bättre än medel

På tur genom norsk kultur





Nu när Norge har öppnat igen är det läge att åter upptäcka de norska nationalvägarna. Varför inte en tur längs Sognefjellsvegen, som visar på det bästa landet har att erbjuda av vildmark och matkultur.

NATURSKÖNT SÅ DET FÖRSLÅ. Sognefjellsvegen bjuder på mäktiga vyer.

REPORTAGE:
CENNETH SPARBY
(TEXT & FOTO)



På tur i Hurrungane.



Älven Bøvra forsar med kraft genom idylliska Lom, med stilfull stavkyrka.



Norsk fikaklassiker när man går på tur.



Matkreatören Hans Brimi hälsar välkommen till Vivang gård.

DEN RULLANDE RESAN till det norska fjäll- och fjordriket går via Oslo och Lillehammer till Gudbrandsdalen, där turen längs Sognefjellsvegen kan börja.

Det är en klassisk färdväg genom norra Europas högsta bergsmassiv i ett område där nationalromantiken flödade i början av 1900-talet. Hit reste naturdyrkande poeter, författare och musiker för att hämta inspiration till sina verk.

I regionen finns ett rikt utbud av matproducenter, ysterier och restauranger. Dessutom är det lätt att finna vägnära logi på historiska hotell, pensionat och fjällgårdar.

Några kilometer väster om centralorten Lom ligger Nordgard Aukrust, en ekologisk örtagård i frodiga Bøverdalen. En högst levande bondekultur, trots närheten till Jotunheimmassivets karga och snöpuddrade tvåusenmeterstoppar. Den gamla gården ligger i väl skyddat söderläge, vid foten av berget Lomseggen.

– Jovisst är det en himmelsk trakt – i synnerhet en dag som denna, säger Ola Aukrust och kisar leende mot solen där han står i trädgårdslandet och skördar grönsaker.

NÄTKORGARNA ÄR FYLDA till brädden med morötter, lök, squash, sallad och guldgula ringblommor.

– Nordens saffran, kommenterar Ola. Vi strör den både färsk och torkad över sallader och lagad mat.

Ola kallar dalgången för Nordens Provence – för växtkraften är god.

På Aukrust finns en stor ”urtehage”. Här växer ett hundratal köks- och läkeörter mellan den bruntimrade stolta mangårdsbyggnaden och örteriet, där växterna torakas och förädlas.

Ola är även en av initiativtagarna till Gudbrandsdalsmat – en förening som värnar om och marknadsför ”kortrest” mat, hantverk och traditioner i området. För det finns en hel del att välja på i området.

Lom lockar med vida känt bageri, hantverksrestaurang och ett sinnrikt fjällmuseum. Dessutom finns här en stavkyrka – ett resultat av Olav den Heliges färd genom



Vilsam paddling på Lusterfjorden, där jag lånar kaja

Lom för över tusen år sedan.

Bakeriet huserar i det som en gång i tiden var kvarn och kraftstation, med den brusande älven Bøvra som närmsta granne.

Bagarmästaren Morten Schakenda ledsnade på storstadslivet i Oslo för mer än 15 år sedan. Han bytte livsstil och gick från att vara kökschef och landslagskock till att bli bagarlärling.

Hans förkärlek för surdegsbröd med hela korn har lockat turister i mängd under åren. I stort sett allt grovt mjöl levereras dessutom från en kvarn i närheten.

Smak i Lom är granne med Bakeriet. Här kan du handla ost, sylt, marmelad, spekemat och andra delikatesser, och några hundra meter bort finner du Brimbue, restaurangen med idel lokala rätter – där du även kan köpa med dig gårdsprodukter från regionen.

VIANVANG NÄSTA OCH en helkväll med Arne Brimi som guide. Han är matkreatören och kokboks-författaren som redan i början av 2000-talet såg till att Lom hamnade på den norska gastronomiska kartan. Två mil öster om Lom håller han matlagningskurser och föreläsningar kring mat högt uppe på fjället.

Men det är inte helt lätt att hitta till gården som fått sitt namn efter blomman Fjälldrottning.

– Det är meningen att gästerna får leta



Läs mer om
våra pärlor på
campingparlor.se

Svenska
Campingpärlor





ken på Walaker hotell.

sig fram. Och här uppe fungerar ju inte mobiltelefonen heller, säger Arne med ett skratt där jag kommer vandrande. För parkeringsplatsen ligger en bit från gården.

– Tanken är att man ska komma till fots, betonar han glatt och bjuder gästerna på ett glas bubblande äppelmust och en handfull aptitretare framför elden i uteugnen.

Här gräddas det bröd som serveras med varmrökt öring och norsk spekemat i form av rökt korv och lufttorkad skinka.

Sedan fortsätter äventyret i den timrade matsalen, med en flera timmar lång middag, där maten hämtas på olika stationer – mestadels i form av smårätter som äts med händerna.

Ett digert ostbord och avslutande efterrättsbuffé gör att vi gäster inte kommer i säng förrän efter midnatt. Tur att login på Brimi Fjellstugu ligger nära.

EN NY DAG VÄNTAR med än högre höjder, när jag fortsätter på Sognefjellsvegen mot Jotunheimen. Från Bøverdalen grönas, förbi små vattenfall och fåbodar, till en mer karg terräng med skarpskurna fjälltoppar.

Jag lunchar vid Jotunheimen fjellstue, och passar på att göra en kortare fjälltur upp mot en av glaciärerna. Härifrån utgår flera vandringsleder in i massivet, mot både Galdhøpiggen och Glittertind, Norges två högsta fjäll.



Ola Aukrust plockar ringblommor – Nordens saffran. Han använder blombladen i både sallader och teer.



Svenska Tält i Dorotea AB
Timmervägen 5
917 32 Dorotea
0942-10815
info@svenskatalt.se
www.svenskatalt.se



Måttanpassade Sidor & front till Er husbilsmarkis

Kronobergshed Vandrarhem och Kursgård

Kronobergshed passar bra för dig som vill bo i en alkoholfri miljö på ett välutrustat vandrarhem.

Hos oss kan du vara nära naturen men inte så nära andra människor.

Vi erbjuder rum med toalett och i vissa fall egen dusch med plats för 2-4 personer.

Priser från 275kr, barn från 7 år 150kr.

I närheten av oss finns en mängd olika utflyktsmål som passar just nu.

Anläggningen passar även för kurser, konferenser och läger.

Vi ägs och drivs av Junis, UNF och IOGT-NTO i Kronoberg.

Medlemmar i nykterhetsorganisationer får rabatt.

www.kronobergshed.com • 0472-400 52



TRANSPORT VISAR VÄGEN
010-480 30 00



WE GUIDE YOU



**Alkohol-
förtäring
förbjudet**

**VI STÖTTAR EN ALKOHOL-/
OCH DROGFRI TRAFIK!**

Blinkfyrar är specialisten på produkter och tjänster för trafiklösningar och digital skyltning som guidar Dig som är på väg.

Vi är en helhetspartner till alla aktörer inom infrastruktur.

Genom att möjliggöra effektiva och säkra trafikflöden är vi en aktiv part i utvecklingen av det moderna och hållbara samhället.

blinkfyrar.se/epost@blinkfyrar.se



Vädret kan snabbt växla, som här vid Urnes stavkyrka - högt ovan Lusterfjorden.

Vägen vidare västerut leder fram till Turtagrø fjällhotell, som ligger på tusen meters höjd. Ett centrum för norsk fjällsport, med en rejäl portion nationalromantik.

Här låg tidigare ett stilfullt "träslott" i schweizerstil från 1888. Ett av Norges första riktiga fjällhotell.

I januari år 2001 brann dock byggnaden ner till grunden, vilket skapade snudd på nationalsorg i landet. Som tur var räddades ett annex från samma tid kvar.

Men familjen Draegni, vars släkt under alla år drivit hotellet, lyckades på kort tid bygga upp Turtagrø i ny djärv skepnad.

OMRÅDET KALLAS FÖR Hurrungane och är en del av Jotunheimens nationalpark. Det sägenomspunna berget Stora Skagastølstein, med sina 2 405 imponerande höjdmeter, är det självklara målet för många äventyrare som bor på fjällhotellet.

Efter att nästföljande morgon ha kört ett antal kilometer längs den slingrande serpentinvägen, när jag den gröna dalgången vid Lusterfjorden. Här ligger fjordbyn Solvorn, omskriven för sin skönhet. Det är också platsen för Walaker hotel, som drivs i nio generationer av familjen Nitter. Det gamla gästgiveriet har anor från slutet av 1600-talet.

Nu väntar kajakpaddling och en titt på världsarvsmärkta Urnes stavkyrka. För fjorden ligger spegelblank och inbjudande. Sedan blir det en stilfull afternoon tea på Walaker, i väntan på middagen.

CENNETH SPARBY



Husbil är poppis – och rastplatserna är



Se upp för fåren! Rätt som det är dyker de upp på vägen.



Vid Lusterfjordens strand finner du anrika Walaker hotell.



r många.

LITE MER OM:

NJUT AV NORSKA NATIONALVÄGAR

- Norge har hela 18 nationella turistvägar, med spännande konst, design och arkitektur vid rastplatser och utsiktspunkter.
- En av de mer spektakulära är Sognefjellsvegen, från Gudbrandsdalen i öster till Sognefjorden i väster. Den leder genom Jotunheimen – norra Europas högsta bergsmassiv – och kallas även "Vägen över Norges tak". Sträckningen når som högst närmare 1 500 meter över havet.
- Missa inte Tindevegen mellan Øvre Årdal och Turtagør. En tre mil lång och högalpin väg som knyter samman Årdal med Lusterfjorden och Sognefjellsvegen. Från den vida fjällplatån får du vida vyer över Jotunheimen och fjälltopparna i Hurrungane. Väljer du att bo på Turtagør ett par nätter är det definitivt värt en resa.

www.nasjonalturistveger.no

www.sognefjord.no

www.tindevegen.no

BILRETUR

Miljöklok Bilåtervinning

Bilproducenternas samarbetspartner

Mottagningssystem
för uttjänta bilar
www.bilretur.se

För ökad återvinning!



Vi bidrar med kunskap
för framtidens transporter

En utomjordiskt
bra sida för dig
som tycker om
husbilar.
Ta en titt redan
nu!



allt om
husbilen
MAGASINET
ONLINE

www.alltomhusbilen.se



Fäbodsmys på Brimiseter.



Bakeriet i Lom levererar.



Örtagården på Aukrust lockar.



Stavkyrkan i Urnes är ett av flera världsarv i Norge.



Matkultur Lom med rökt röding på surdegsbröd och risotto med svamp från dalen.

Turtagrøs stilfulle annex som räddades från branden.



LITE MER OM:

SE OCH GÖRA

• Ta färjan från Walaker över till Urnes för att besöka Norges äldsta stavkyrka, som är ett Unesco-världsarv.

www.stavechurch.com/urnes-stavkirke

• Varför inte ta chansen att bestiga Norges högsta berg Galdhøpiggen, som mäter 2 469 meter. En utgångspunkt är Juvasshytta, nära Sognefjellsvegen.

www.juvasshytta.no

• Norsk fjellsenter i Lom var nominerat till årets museum i Norge 2019, och bjuder på mängder av nyttig information och historia kring Jotunheimen.

www.norskfjellsenter.no

ÄTA OCH DRICKA

• Bakeriet i Lom bjuder på brödkultur av högsta klass. Frukt, lunch och fika.

www.bakerietilom.com

• Aukrust är örtagården med ekologiska grönsaker, kafé och lunchservering.

www.aukrust-nordgard.no

• Matkreatören Hans Brimis skötebarn heter Vianvang. Boka en helkväll på vildmarksgården strax öster om Lom.

www.brimiland.no

• Bo bra med mat och vila Den gamla fäbodvallen Brimiseter har egen ostproduktion och erbjuder mysigt boende.

www.brimi-seter.no

• Anrika Walaker hotel vid Lusterfjorden har drivits av samma familj i hela nio generationer. Andas tidlöshet och lugn.

www.walaker.com

• Turtagrø, med sin dramatiska historia, är ett av Norges mest omskrivna fjällhotell. Här föddes den norska klättersporten.

www.turtagro.no

HUSBILAR & HUSVAGNAR I LUDVIKA
FÖR ÖPPETTIDER: SE KURTSHUSVAGNAR.SE

KANON-KURT
43 ÅR
AV TRYGGHET
1978-2021

Behåll
spargengarna!
Finansiera
med oss.

Välkommen till
mellansveriges
STÖRSTA
SORTIMENT

Över 200 fordon i lager.
STOR INOMHUSHALL!

KANONFULLT
AV BEGAGNADE
PÄRLOR



KANON-KURT
HUSBILAR & HUSVAGNAR

Snöåvägen 20 Ludvika | Tel: 0240-305 00

KABE **ADRIA** **Polar** **SUNLIVING**



Välj trygghet för dig och din bil

Vänd dig till ett MRF-företag om du vill känna dig tryggare, på plats eller online. Hos oss får du den omfattande MRF-garanti och när du servar eller reparerar din bil får du MRFs reparationsvillkor, garantier och alla jobb fackmannamässigt utförda. Kolla på vår webb var du hittar närmaste MRF-företag.

www.mrf.se/privatperson



I trygga händer



Husvagns- och
husbilstransporter
över hela Sverige!

KABE
TRANSPORT

Ring 070-33 68 666
per.danielsson@kabe.se

Autowatch alkoholås

- Cenelec-certifierade
- Trådbunden & trådlös modell
- Dygnet-runt support

info@mobilsystem.se

0770-350 319



MOBILSYSTEM
lösningar för fordonssystem

Samtliga priser är angivna i SEK ex moms.



Lite
mer **Sommars** feeling

Royal Camping

VÄRMEFLÄKT FLAME

Elegant värmefläkt
med dekorationsbrasa
som höjer mysfaktorn.
T20-113



wecamp

GASOLKAMIN MED ELVÄRME

Effektiv och tyst
gasol- / elvär-
mare som ger en
behaglig värme.
G02-203



www.kamafritid.se

KAMA
FRITID



Många kända ansikten gick att se i den samlade åhörarskaran. Förra årets träff blev inställd, så det blev dubbla verksamhetsår som avhandlades.

MHF Camp



Årets Riksträff med möte för MHF Camping Club var på Ryda Bygdegård i Vara. Clubben hade ordnat med podium och utsmyckning.



FOTO: GÖRAN SYDHAGE

UPPTÄCK KÄNSLAN AV PREMIUM+

Allt ingår vid köp av en ny Eura Mobil Integra! Först till kvarn!



100 %
Träfri & limmad
konstruktion

Möbler i
Tysk design
av högsta
kvalitet

Upplev känslan av

PREMIUM+
ALLT INGÅR

EURA MOBIL

10 års
Fukt- och
tätthetsgaranti

ALDE värme
Uppvärm
dubbelgolv



Samt även via Albins Husbilar:



ALINGSÅS Hol Hakelid 21
KARLSTAD Blekegatan 4
KUNGSÄNGEN Mätarvägen 3B
LOMMA Järngatan 39
UDEVALLA Kurödsvägen 22
VALSKOG Arbogavägen 314

0322-63 00 52
054-15 15 90
08-410 790 90
040-30 49 00
0522-64 65 90
0221-76 00 55



Autohallen
Husbilar.se

Camping Club höll årets Riksmöte i Vara



Anders Marklund, Sektion Nord, omvaldes som ordförande för MHF Camping Club, eller som det kallas: clubchef.



Tidningen Kultryckets oförtröttliga redaktör Ulf Hellgren (tv.) njuter av omgivningen efter mötet tillsammans med Göran Pettersson.



Erling Thelander, Sektion Syd, var den ende som motionerade under Riksträffen.



Tommy Janerstål, Västsektionen, tog fram sitt dragspel och musicerade inför parentationen (högtidlighållandet av avlidna medlemmar under året).

Årets Riksträff för MHF Camping Club skedde på Ryda Bygdegård i Vara. Datumet var den femte juli och riksmötet behandlade två verksamhetsår. Detta eftersom Riksträffen 2020 ställdes in på grund av den rådande pandemin.

DEN FÖRRA RIKSTRÄFFEN genomfördes 2019 i västra Husby, då med Östgötasektionen som ansvariga.

MHF Camping Clubs arbetsplan för året 2021 till 2022 berättar att medlemsvärvning står högt på agendan.

Målsättningen är att vara en organisation för campingfolk med inriktning på familjekänslan. Clubens sektioner ska delta mer i Ta Paus-aktiviteter, då det är ett bra sätt för att möta husvagns- och husbilsfolk

för att kunna värva dem som medlemmar.

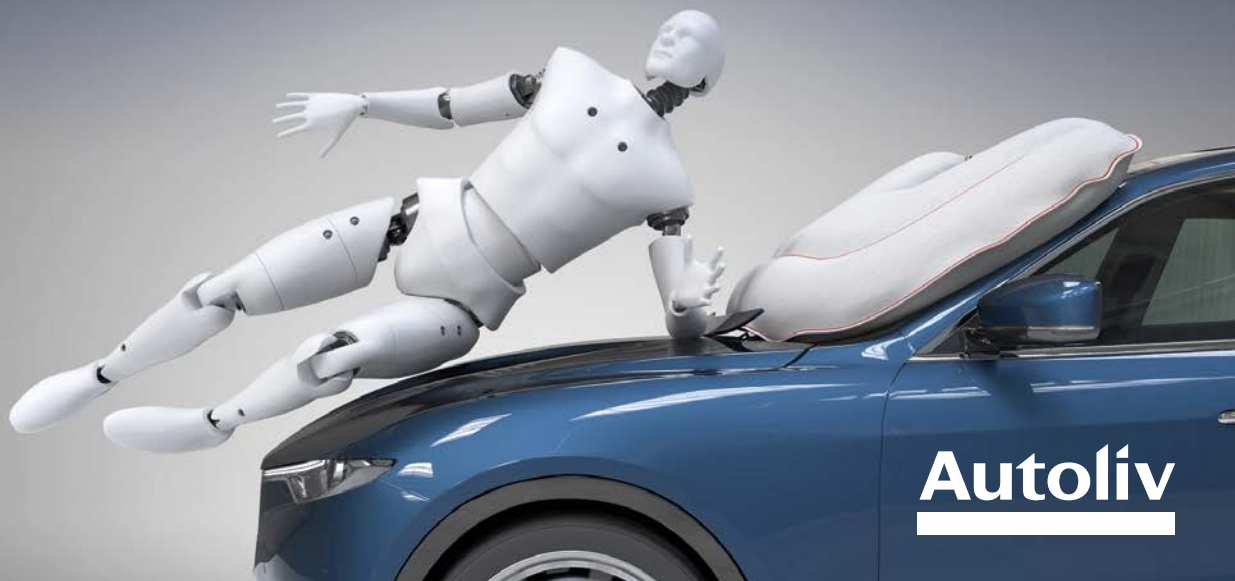
Under själva årsmötet valdes MHF:s Göran Sydhage till mötesordförande och Vera Thelander som sekreterare. Hela styrelsen för MHF Camping Club omvaldes vilket innebär att Anders Marklund från sektion Nord fortfarande är klubbordförande. Mötet antog även en budget om 230 000 kronor.

MER OM RIKSTRÄFFEN går att läsa i MHF Camping Clubs egen tidning, med det passande namnet Kultrycket.

MHF Camping Club är en gren av MHF för dem som är intresserade av friluftsliv med husbil, husvagn eller tält. De som är intresserade av medlemskap, kan gå in på www.mhfcampingclub.se för mer information.

MIKAEL LINDBERG

Vi räddar **30.000**
människoliv i trafiken.
Varje år.



autoliv.com

Autoliv

Tuffa krav för montering av alkolås

Det blir allt vanligare att privatpersoner och företag väljer att installera alkolås i sina bilar. Privatpersoner gör det för att kunna fortsätta köra efter en rattonykterhetsdom och företagare gör det för att företaget har en viss säkerhetspolicy, eller för att alkolås är ett krav i upphandlingsunderlagen. Det är tuffare krav på de alkolås som godkänns av Transportstyrelsen som alternativ till indraget körkort.

JOHAN CALMERNÄS DRIVER Bilanpassarna i Växjö, ett företag som specialiserat sig på ombyggnad och anpassning av fordon för exempelvis funktionshindrade och hantverkare. Han har även jobbat med alkolås i många år, både när det gäller företags- och privatbilar.

– När det gäller privatpersoner handlar det så gott som uteslutande om att de fått sitt körkort återkallat, eller fått ett hot om återkallning, på grund av rattonykterhet, berättar han.

Personen som fått en sådan dom kan ansöka om att få behålla sitt körkort om denne installerar ett godkänt alkolås i bilen. Idag finns det tre sådana olika märken på alkolås som är godkända av Transportstyrelsen.

ORSAKEN TILL ATT det krävs ett godkänt alkolås är att det ska vara konstruerat så att det är svårare att lura enheten. Det handlar bland annat om hur man blåser i enheten. När det gäller de godkända alkolåsen loggar de hur bilen används och den loggen kan sedan Transportstyrelsen läsa. Skulle bilen ändå röra sig utan ett godkänt utblås, syns det i loggen.

– Installationen görs på 2–3 timmar och det kostar runt 20 000 kronor inklusive moms, berättar Johan.

FÖRUTSÄTTNINGEN FÖR att Transportstyrelsen ska godkänna en ansökan om att få tillbaka körkortet mot att den dömde installerar alkolås är att rattfylleriet beror på alkohol och inga andra droger.

”När det gäller privatpersoner handlar det så gott som uteslutande om att de fått sitt körkort återkallat, eller fått ett hot om återkallning.”

Johan Calmenäs,
Bilanpassarna i Växjö

Villkorstiden är ett eller två år och räknas från delgivningen av bifallsbeslutet. Den dömde kan alltså inte tillgodoräkna sig den tid som körkortet tidigare varit omhändertaget/återkallat.

VILLKORSTIDEN ÄR TVÅ ÅR i följande fall:

- Om det gäller grovt rattfylleri
- Om vederbörande under de fem senaste åren gjort dig skyldig till upprepade fall av rattfylleri till följd av alkoholföräring
- Om personen har diagnosen alkoholberoende eller alkoholmissbruk.

I övriga fall är villkorstiden ett år.

– Företagare som vill ha sina bilar utrustade med alkolås kan välja en enklare enhet som är billigare att installera, förklarar Johan. Här handlar det om runt 12 000 kronor. Vi gör det på alla typer av fordon, lätta som tunga.

SJÄLVA INSTALLATIONEN ÄR rimligt enkel.

Det handlar om att spänningen till bilens startenhets leds via alkolåset, som inte släpper på den till startmotorn om föraren inte blåst godkänt.

– Man får gå in bakom panelen och hittar rätt i elektroniken, ler Johan. Det är sällan några problem om bilmodellen inte är så ny att vår leverantör inte hunnit få fram monteringsanvisning.

Funkar alkolås även på elbilar?

– Absolut, tekniken är ju densamma fram till bilens startenhets.

Finns det bilar som du gått bet på?

– Ja, men det är inte många. Det kan handla om extrema sportbilar, eller någon tekniskt sofistikerad toppmodell från exempelvis BMW.

Hur länge har du jobbat med alkolås?

– Vi har erbjudit detta sedan starten 2013, svarar Johan.

Hur har marknaden ändrats sedan dess?

– Den stora skillnaden är väl egentligen att det blivit mer avdramatiserat idag. Det är till och med en självklarhet med alkolås i vissa lägen.

STEFAN NILSSON



GODKÄNDA ALKOLÅS. Johan Calmernäs driver Bilanpassarna i Växjö. Här visar han två alkolås som godkänts av Transportstyrelsen som alternativ till indraget körkort för rattonykterhetsdömda. De här låsen kommer från Dignita och Dräger.



TEST AV MONTAGE. Mikael Åstrand är montör på Bilanpassarna i Växjö efter att den monterats.

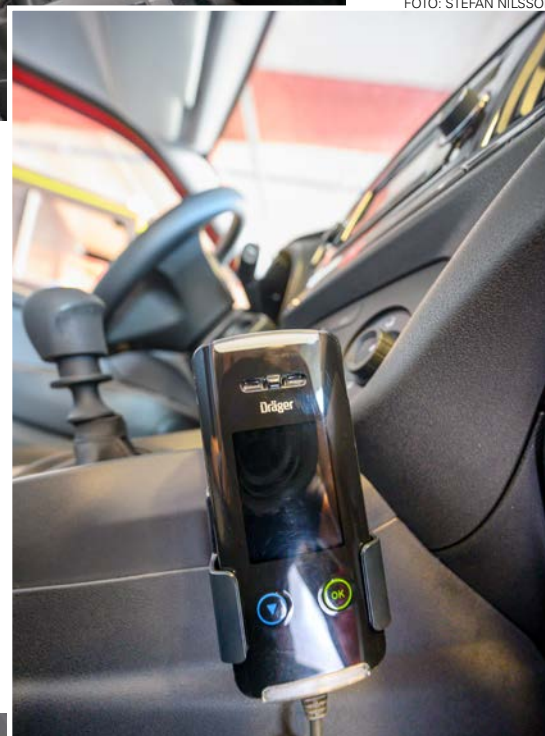


SNABBT MONTAGE. Ett montage av ett alkoholås görs på 2-3 timmar och Bilanpassarna jobbar både mot privatpersoner och företagare. Här har Johan monterat i en skåpbil.

FOTO: STEFAN NILSSON



ALLT LOGGAS. "Det ställs specifika krav på hur blåsningen görs, hur loggningen av hur systemet fungerar, samt om bilen rör sig för att Transportstyrelsen ska godkänna ett alkoholås", berättar Johan.



LÄTTATKOMLIG. Själva mätningen till alkoholåset är lätt att montera på exempelvis mittkonsolen.

passarna och här testblåser han utrustningen,

GÖMT BAKOM PANELER. "Man får oftast gå in bakom plastpanelen och hitta rätt i elektroniken", förklarar Mikael Åstrand.

Positiv respons på MHF Gävles Ta

MHF:s rastplatsaktivitet Ta Paus har inte kunnat genomföras som vanligt till följd av pandemin. MHF Gävle har testat en ny idé och satsat på Ta Paus-radio under sommaren. Programmet har fått positiv respons.

ETT ÅR NÄR DET INTE ÄR pandemi brukar MHF:s funktionärer köra Ta Paus på Sveriges rastplatser och uppmana semestertrafikanterna att ta rast när de är ute och kör. I sommar har MHF:arna istället delat ut häftet Sommartrafik i brevlådor.

MHF Gävle har kört Ta Paus som ett radioprogram i sommar. MHF-avdelningen har sänt ett program i veckan, totalt sju program, mellan 24 juni och 8 augusti.

Ta Paus-radion har sänts i närradion Radio Gävle på frekvensen 102,7 och alla program finns också på mhfgavle.se.

MHF Gävles ordförande Ove Sandert sänder varje vecka ett program med ett musikkryss och gäster i Radio Gävle. I sommar



Lisa-Marie Hedblom Sandert är en av programledarna i Ta Paus-radion.

FOTO: PRIVAT

har han sänt Ta Paus-radio.

– Syftet med Ta Paus-radion är i första hand att väcka intresse för Ta Paus och sprida budskapet, samt informera om MHF:s hjärtefrågor, berättar Ove.

OVE SANDERT ÄR PROGRAMLEDARE, hustrun Vicky Sandert är tekniker och vuxna dottern Lisa-Marie Hedblom Sandert är också programledare.

– Det är jätteroligt att ha med Lisa-Marie. Hon är väldigt duktig som programledare, säger Ove.

– Och hon tycker att det är kul att vara med, inflikar Vicky.

I första programmet fick Lisa-Marie säga: "Nu byter vi ämne ..." som övergångsreplik.

– Det är inspirerat från P1-programmet Nordegren & Epstein, som är mina radiofavoriter, berättar Ove.

I TA PAUS-RADION har man under sommaren bland annat intervjuat MHF:aren Mats

Laulainen som berättade om Ta Paus vid rastplatsen Näsbyssjön vid Storvik. Ove och Vicky har också varit ute och gjort reportage hos Turistbyrån i Gävle, Länsmuseet Gävleborg och Sveriges Fängelsemuseum som finns i Gävle. De har också haft en vuxentävling och en barntävling.

– Det finns mycket fint att se här i Gästrikland. Det är kul att kunna tipsa om det i programmet, säger Ove.

DET ÄR EN STEKHET sommandag i slutet av juni. Ove och Vicky står utanför polishuset i Gävle och ska göra reportage till Ta Paus-radion. De möter upp Benjamin Sjöberg som är ingripandepolis vid Gästrikpolisen. Vicky håller mikrofonen på en lång pinne för att allt ska vara coronasäkert.

Ove frågar polisen Benjamin Sjöberg vilka de vanligaste överträdelseerna är som folk ägnar sig åt i trafiken.

– Hastighetsöverträdelse, att folk håller på med mobilen och att de håller för kort

Ett grönare drivmedel!

Vårt mål är att minska den negativa inverkan på närmiljön, dvs den miljön många av oss bor och arbetar i, liksom på den globala miljön med minskad produktion av CO2 och därmed lägre påverkan på växthusgaserna.



EcoPar AB



Stensund
FOLKHÖGSKOLAN VID HAVET

Lugn och ro med nykterhet
www.stensund.se/camping-hamn

0156-532 00

10% RABATT

Camping Club

Paus-radio

avstånd, berättar polisen.

Alla som Ove och Vicky har varit och gjort reportage hos, har varit mycket trevliga och positiva till Ta Paus-radion.

– När vi var hos Turistbyrån och gjorde ett inslag, då blev de mycket imponerade och ville ha MHF-broschyrer, så vi var dit och lämnade broschyrer, säger Ove.

– De bjöd in oss och tyckte att vi skulle komma tillbaka göra reportage i samband med invigningen av Gävlebocken i november, säger Vicky.

I EN DEL AV RADIOREPORTAGEN får lyssnaren lära sig om dramatiska händelser med lokal koppling.

– Länsmuseet berättade om vad de skulle rädda vid en brand. En av sakerna var en flaskpost från 1700-talet, berättar Ove.

– I flaskan finns ett sista brev skrivet av en Gävlepojke, han skrev brevet, när skeppet han jobbade på, höll på att förlisa utanför Skottlands östkust.

Vad har ni fått för respons på Ta Paus-radion?

– Vi har fått mycket positiv respons. På våra sociala medier skriver lyssnare saker som ”trevligt initiativ – det behövs verkligen” samt ”mycket bra program”, berättar Vicky.

– Det är jätteroligt.

VICKY HOPPAS ATT Ta Paus-radion ska inspirera fler MHF-avdelningar att våga prova göra radio.

– Det är min önskan. Vi på MHF behöver bli mer moderna, säger hon.

– Om det är någon MHF-avdelning som skulle vilja testa att göra radio, kan de kontakta oss på MHF Gävle. Vi hjälper gärna till.

MARI HAGLUND

Fotnot: Gå in på mhfgavle.se och lyssna på Ta Paus-radion.



FOTO: MARI HAGLUND

TA PAUS-RADIO. Ove och Vicky Sandert intervjuar Gästrik-polisen Benjamin Sjöberg om sommartrafiken. MHF Gävle har kört Ta Paus-radio hela sommaren.



FOTO: MARI HAGLUND

I STUDION. Vicky Sandert är tekniker för Ta Paus-radion. Programmet har sänts under sju veckor i sommar. Lyssnarna har fått information om Ta Paus, campingtips, trafikinformation och många lokala turisttips.

Creating
Trust in
Mobility

veoneer



BRA INSTRUMENTERING. Instrumenteringen har blivit helt digital och i de högre nivåerna finns en head up-display som visar information i framrutan – smidigt. Den lite märkliga växelspaken är lätt att komma överens med.



FORTFARANDE MED FYRHJULSDRIVNING. Qashqai har tuffat till sig rejält i linjerna. Endast bensinmotorer står på paletten, ihop med ett mildhybridsystem på tolv volt. Det går fortfarande att välja fyrhjulsdrevning, då ihop med 158-hästarmotor.

FOTO: STEFAN NILSSON

Qashqai lanserar mildhybrid

Efter en ansiktslyftning 2018, är det nu dags att presentera en helt ny Nissan Qashqai. Det blir den tredje generationen sedan introduktionen 2007. Dieselvarianten försvinner och nu gäller endast bensinmotorer, uppbackade av en elektrisk motor.

NISSAN HAR SKÖRDAT många framgångar med sin elbil Leaf, men när det gäller deras populära suv Qashqai, är det fortfarande förbränningsmotorer som står på paletten. Dieseln i kombination med fyrhjulsdrevning försvinner, nu finns det bara bensinmotorer under huvarna.

Men bensinarna får nu hjälp av en elmotor och batteri. Lösningen kallas för mildhybrid och är den enklaste varianten av elektrifiering. Det handlar alltså inte om att kunna köra kortare sträckor på el. Snarare är 12-voltssystemet en hjälp för att minska bränsleförbrukningen vid exempelvis acceleration. Mildhybriden laddar sitt Litiumjon-batteri vid inbromsning och Nissan uppger att bränslebesparingen är fyra gram CO₂ per kilometer.

Två växellådor finns att välja mellan. Vi rekommenderar att undvika den manuella,

sexväxlade, som sitter kopplad till 140-hästarmotorvarianten. Pedalen har onödigt lång rörelseväg och vi kom aldrig riktigt överens med den.

Ett bättre alternativ är den nya, Xtronic-lådan i kombination med 158-hästarmotorerna. Xtronic är en steglös växellåda, så kallad CVT-låda, men utan dess kritik. Tack vare dubbla hydraulpumpar, körs den som en CVT vid låga varvtal, men vid acceleration finns sju växlingspunkter som i en låda med dubbelkoppling. Man kan kalla det för det bästa av två världar.

LINJERNA PÅ KAROSSEN har vässats rejält. Borta är de lite runda, buliga formerna i fronten, som ersatts med vassare, rakare linjer – helt i linje med dagens design, särskilt från Japan. Ändå känns fronten igen som en typisk Nissan.

Invändigt har mycket av den förra, D-formade ratten försvunnit och blivit mer rundad i underkant. Instrumenteringen är nu helt digital och känns som ett kliv framåt jämfört med den förra, analoga.

Infotainment-systemet mäter åtta tum i den testade bilen och erbjuder full uppkoppling mot smarta telefoner. Navigatio-

nen fungerade utan mankemang. De som väljer högre utrustningsnivå som N-Connecta+ får även en head up-display i framrutan som visar rådande hastighetsgräns, hastighet och navigation.

KOMFORTEN ÄR HELT tillfyllest i framstolarna och vi fann oss snabbt tillrätta bland knappar och menyer. Förarassistenten ProPilot har utvecklats ytterligare, men innebär inte att Qashqai är självkörande – det behövs fortfarande en hand på ratten.

I baksätet sitter två bra, och här kan vi dela ut en eloge till Nissan. Bakdörren har en närmast enorm öppningsvinkel och gör istället riktigt enkelt. Sällan ser man en bakdörr som öppnar 90 grader. Enda problemet är förstås vid trånga parkeringar, där får man vara vaksam för dörruppslag mot bilen bredvid.

PÅ DET HELA TAGET är nya Qashqai en trevlig bekantskap, även om mildhybridsystemet är lite av andningshjälp för att kallas elektrifiering. Mer el-assistent är på väg in i Qashqai, och då i formen drivlinan e-Power, men det dröjer åtminstone till nästa år.

MIKAEL LINDBERG



IMPONERANDE ÖPPNING. Sällan har vi sett en bakdörr som öppnar lika mycket som på nya Qashqai.

KORTFAKTA

NISSAN QASHQAI MHEV 158 XTRONIC

Pris: Från 317 900 kr.

Motor: Bensin, 4 cyl, 1 332 cm³.

Effekt:

158

hk/116

kW vid

5 500

v/min.

Vridmoment: 270

Nm vid 1 800–3 750

varv/min.

Prestanda: Toppfart

199 km/h, 0–100

km/h: 9,2 s.

Längd/bredd/

höjd/axelavstånd:

442,5/183,5/162,5/

266,5 cm.

Tjänstevikt/max

last/släp: 1 468–

1 586/399–577/

1 800 kg.

Garantier: Nybil 3

år/10 000 mil. Vagn-

skadegaranti 3 år.

Lack 3 år. Rostskydd

12 år. Assistent 3 år.

Förbrukning blandad

körning: 6,3–6,5

l/100 km enl. WLTP.

CO₂-utsläpp: 142–

146 g/km.

• Autobroms

• Alkohols

Design
Instrumentering
Dörröppning

Breda A-stolpar
Bakåtsikt
Saknar rullgardin över bagaget



Årets stora mötesplats för tjänstemän och politiker som arbetar med trafikplanering, trafikreglering och trafiksäkerhet samt gator och vägars drift och underhåll. Konferensen kommer erbjuda spännande utblickar och omvärldsbevakning samt innehålla parallella seminarier.

Boka redan nu in datumen i din kalender för att säkra din plats!

Webbsänds 21-22 oktober 2021



www.skr.se



**Sveriges
Kommuner
och Regioner**

SAFEROAD®
Have a safe journey



Rätt monterade vägräcken skyddar liv varje dag!

Vi vill att du ska komma fram säkert, oavsett om du kör bil, cyklar eller går och strävar därför efter att göra livet på vägen säkrare.

I vårt sortiment finns bland annat mitträcket SafeLine M, rörräcket

Birsta 3P, broräcket 3P/H2b, gång- och cykelbaneräcken, träräcken, parkeringsräcken, betongbarriärer och bullerskärmar. Du hittar också SafeEnd i vårt sortiment, vilket är en krockdämpare och energiabsorbent som ger högsta möjliga säkerhet.

 saferoad.se



FINNS LIKHETER. Kia EV6 är en lågbyggd suv som har vissa likheter med Jaguars elbil I-Pace.

FOTO: STEFAN NILSSON

En första titt på Kias nya elbil

Utbudet av elbilar ökar snabbt och så gott som alla biltillverkare vill vara med på den växande marknaden. Resultatet blir att vi även får allt billigare instegsmodeller, eller rena lågprismodeller. Kia senaste elbil EV6 är en avancerad elbil som tar upp kampen med både Tesla och Jaguar.

KIA HAR REDAN ett par intressanta elbilar på marknaden och satsar nu stort på en riktigt avancerad eldriven bil, Kia EV6. En elbil som erbjuds med både fyrhjulsdrev och en dragvikt på 1 600 kg.

Bilen är designad för att väcka uppmärksamhet, eller kanske för att se riktigt futuristisk ut. Detta till skillnad mot e-Niro och e-Soul där skillnaden mot övriga bilar i Kias utbud är minimal.

Kia har tidigare valt att låta förändringarna ske under skalet när ny teknik som elektriska drivlinor, laddhybrider eller rena batterielbilar, introducerats. EV6 bryter totalt mot den filosofin.

Helt klart är Kia EV6 är storsatsning där man tar till all modern teknik, och lite till, för att skapa en elbil som utmanar allt annat som Volkswagen ID.4, Nissan Ariya samt Tesla S och X. Utseendemässigt är den nog mest lik Jaguar I-Pace medan batteritekniken närmast liknar Porsche Taycan och Audi e-tron GT.

Kia EV6 stödjer både 400V- och 800V-laddning, utan behov av ytterligare komponenter eller adapters. Bilen kan snabbaddas från 10 till 80 procents batterikapacitet på bara 18 minuter. Eller fyllas på med 100 km i räckvidd (2WD-modellen) på endast 4,5 minuter.

Allt förutsätter förstås rätt snabbaddare och utan konkurrens av andra laddande elbilar. Observera att detta är den optimala laddningen och att den är svår att nå med dagens laddinfrastruktur i Sverige.

BILENS LADDNINGSSYSTEM är mer flexibelt jämfört med tidigare generationers elbilar tack vare en integrerad laddningsstyrenhet (ICCU) som gör det möjligt att via funktionen vehicle-to-load (V2L) överföra energi från bilens högvoltbatteri till saker som drivs med vanlig 230 volt växelström.

V2L-funktionen kan leverera upp till 3,6 kW effekt vilket kan komma väl till pass om man vill driva elektriska apparater, ladda elcyklar/elmopeder eller campingutrustning. Systemet kan också ladda en annan elbil om det skulle behövas. Kia EV6 kan alltså fungera som en powerbank på hjul.

Som dragbil har Kia EV6 en kapacitet på 1 600 kilo i släpvagnsvikt.

I Sverige erbjuds det större av två batterialternativ, long-range 77,4 kWh. Det andra batterialternativet är på 58,0 kWh men tas inte in till Sverige. Modellen med tvåhjul-

drift (2WD) når en räckvidd på upp till 510 kilometer på en laddning, enligt WLTP, kombinerad körcykel.

Kia EV6 har en bakre elmotor på 168 kW (229 hk) och för den fyrhjulsdrivna versionen även en elmotor som driver på framhjulen, då totalt 239 kW (325 hk).

Den fyrhjulsdrivna toppmodellen Kia EV6 GT har dubbla motorer på sammanlagt 430 kW och 740 Nm i maximalt vridmoment. Accelerationen 0 – 100 km/h tar 3,5 sekunder och toppfarten är 260 km/h (preliminära siffror).

Kia EV6 GT är även utrustad med en elektroniskt kontrollerad differential som ger säkra och kontrollerbara kör- och vägegenskaper under alla förhållanden. Kort sagt så distribueras kraften till det hjul som ligger ytterst vid en sväng och mellan axlarna så att bilen blir så neutralstyrd som möjligt.

EV6 ÄR UTRUSTAD MED energiåtervinnande teknik för att maximera räckvidden. Detta inkluderar Kias senaste generations energieffektiva värmepump, som leder bort spillvärme från bilens kylvätskesystem. Det säkerställer att bilen vid sju minusgrader kan uppnå 80 procent av räckvidden som skulle vara möjlig vid 25 grader, detta enligt Kia.

Bilen går att förboka på den svenska marknaden, men kölistan kan komma bli lång.

STEFAN NILSSON

KORTFAKTA

KIA EV6

Pris: 569 900 kr
(749 600 kr EV6 GT).

Motor: Elmotor som driver bak-hjulen (AWD i EV6 GT).



Effekt: 168/228 kW/hk (430/585 hk EV6 GT).

Vridmoment: 350 Nm (740 Nm EV6 GT).

Batterikapacitet: 77,4 kWh i alla modeller för svenska marknaden.

Maximal laddkapacitet: 10,5 kW växelström eller 239 kW likström.

Räckvidd enligt

WLTP: 515 km (406 km EV6 GT).

Prestanda: Toppfart 188 km/h, 0–100 km/h: 7,3 sekunder, (260 km/h och 3,5 sekunder EV6 GT).

Längd/bredd/höjd/axelavstånd: 468/188/155/290 cm.

Tjänstevikt/

max last/släp:

1 985/440/1 600 kg (2 181/419/1 600 kg).

Garantier: Nybil: 7 år, max 15 000 mil, lack: 3 år, max 15 000 mil, rost: 7 år, max 15 000 mil, vid genomrostning, mobilitetsgaranti: 7 år, max 15 000 mil, om bilen servas regelbundet på auktoriserad Kia-verkstad.

Förbrukning blandad körning:

16,9 kWh/100 km (21,9 EV6 GT) enligt WLTP.
CO₂-utsläpp: 0 g/km.

- Autobroms
- Alkotås

+ Prestanda Räckvidd

■ Låg takhöjd Begränsat lastutrymme

Vår nya Kundgaranti gör din besiktning enkel, trygg och trevlig.



En besiktning hos Opus ska vara enkel, trygg och trevlig. Därför har vi tagit fram en Kundgaranti för dig. Lever vi inte upp till den bjuder vi på nästa besiktning. Läs mer om vår Kundgaranti på opus.se

Boka tid och
hitta närmaste
station på
opus.se



OPUS

Bilprovning

Opus Bilprovning - Enkelt. Tryggt. Trevligt.

HAR DU EN STOR ELLER LITEN HUND?

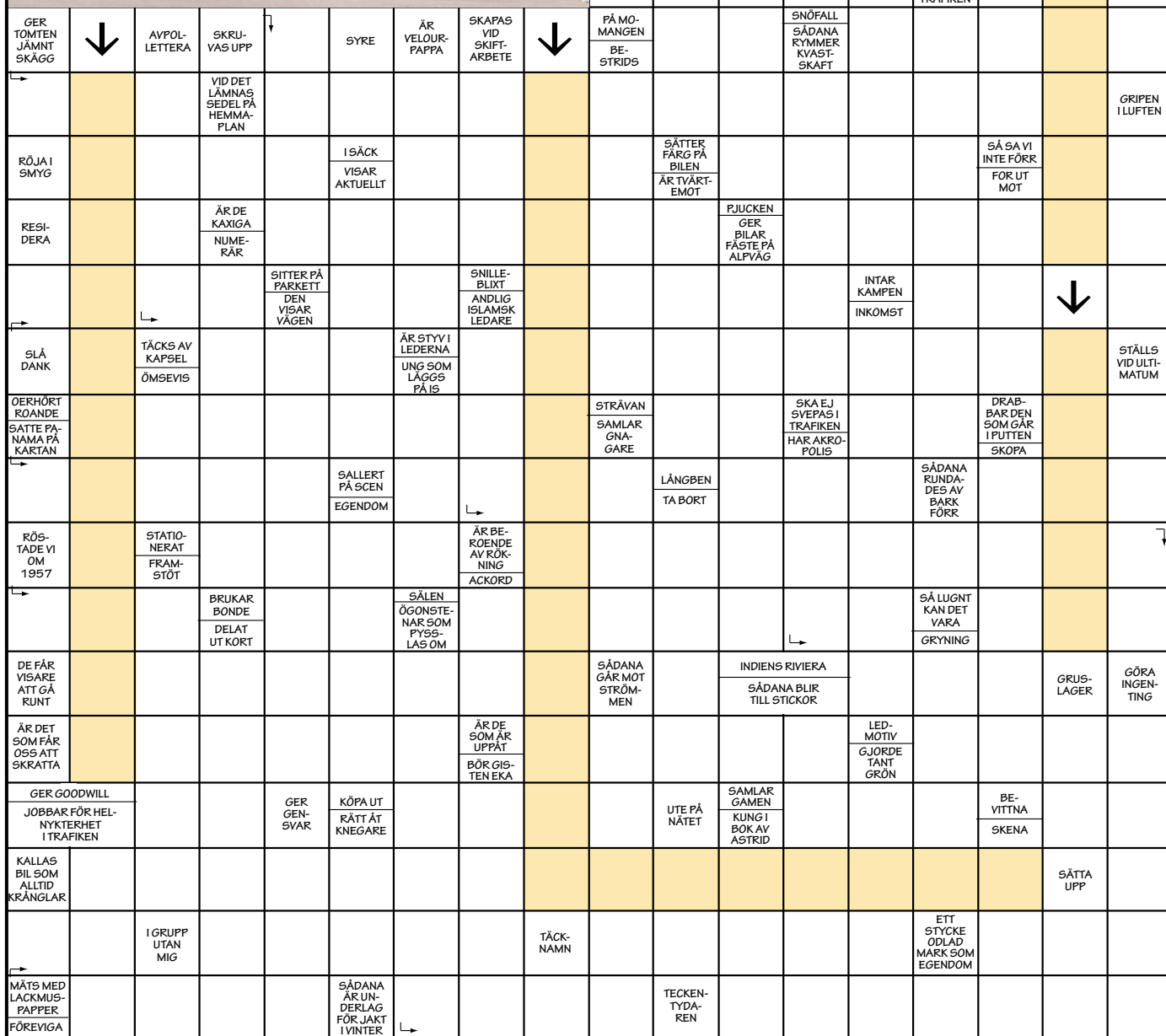
Spelar ingen roll. Vi har det du söker.
Burar, grindar och smarta tillbehör.

Vi är ett stolt svenskt företag som sätter säkerhet i första rummet och som är den enda tillverkaren i världen som krocktestar våra produkter på riktigt. Vi gör det hos oberoende RISE - Research Institutes of Sweden. För vi anser att alla i bilen ska åka säkert. Även den som har sin plats längst bak i bilen. Fundera en stund. Vi tror att du tänker likadant som vi.



mimSAFE
www.mimsafe.com





KONSTRUKTÖR: MATS EDVARDSSON. FOTO: STEFAN NILSSON

► Namn.....

► Adress.....

► Postadress.....

Vi skyddar oskyddade trafikanter

Vi på NRS är marknadsledande på vägsäkerhet i Sverige med över 25 års erfarenhet. Vår expertis ligger i att din resa i trafiken sker tryggt och säkert. Våra räcken skyddar inte bara fordon på vägen utan även oskyddade gång- och cykelbanetrafikanter.

nordicroadsafety.com • Tel: 060 144 144 • Årvältsvägen 18 • 861 36 Timrå



Brightec[★]

BRIGHTER TOGETHER

Nytt varumärke men med samma passion som tidigare!

Vi fortsätter som tidigare att brinna för att skapa nyktra arbetsplatser. Genom våra arbetsplatsbaserade Alkolåsterminaler kan personalen snabbt testas innan påbörjat arbetspass.

- Brightec Security AB - Selhagsvägen 6 - 716 94 Mullhyttan - 0585-59 95 00 - brightecsecurity.com

*Plötsligt
stod älgen
framför bilen ...*

- Jag hann inte bromsa ...

Varje dag sker över 170 viltolyckor på svenska vägar!

Bli medlem för 150 kr/år

Som medlem i Älgskadefondsföreningen får du **ekonomisk hjälp** om du råkar ut för en kollision med något av det anmälningspliktiga viltet.

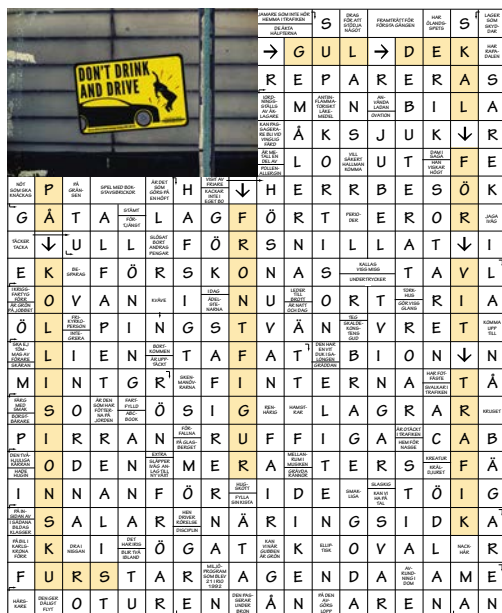
Du kan få ekonomisk hjälp med upp till **7 500 kr/olyckstillfälle** för självrisk, reparation, bärgning och hyrbil.

Dessutom får du **500 kr/olyckstillfälle** som extra kostnadsersättning. Detta får du även om du inte har någon självrisk vid viltolycka.

Läs mer om oss på www.algen.se



Älgskadefondsföreningen



VINNARE KRYSSSET NR 4

► Gratis säger vi till fem nya krysssetvinnare! Två bingolotter vardera är vinsten. Lycka till!
Ingrid & Samuel Nilströmer,
Borås

Yvonne Wennerholm,
Eksjö
Rune Nilsson,
Östhammar
Marianne Asp,
Hedemora
Jan-Ove Walmerdahl,
Spånga

Klart med förarbevis för vattenskoter



FOTO: STEVE DONOGHUE

Om du ska köra vattenskoter nästa sommar måste du ha ett giltigt förarbevis. Kravet på förarbevis för vattenskoter börjar gälla den 1 maj 2022, uppger Transportstyrelsen.

För att få ta ett förarbevis krävs att man har fyllt 15 år och genomgått en utbildning med godkänt resultat. Utbildningen är både teoretisk och praktisk, tar ungefär två dagar och avslutas med ett prov.

Zhero-budskap på Sveriges rastplatser

Alla kan bli en nollvisionshjälte och vara med och rädda liv i trafiken. Det är budskapet i Trafikverkets nya kommunikationssatsning – Zhero. MHF och nio andra aktörer står också bakom Zhero. Under sommaren har Trafikverket satt upp Zhero-skyldar på Sveriges rastplatser. Humoristiska ordgator ska få trafikanterna att reflektera över sitt beteende i trafiken. Här ser du Trafikverkets Zhero-budskap på rastplatsen Ristjärn vid E18 mellan Kristinehamn och Karlskoga.



FOTO: MARI HAGLUND

Rätt svar bil- & trafikfrågor

1A Så här beskriver Transportstyrelsen om personbil klass 1:
En personbil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och är byggd huvudsakligen för persontransport.

2C Så här beskriver Transportstyrelsen personbil klass 2:
En personbil klass 2 är en husbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat

med fast monterade sittplatser, fast monterade sovplatser, som kan vara sittplatser som omvandlas till sovplatser, har fast monterat bord, samt fast monterad utrustning för matlagning och lagring. En husbil kan också vara registrerad som lastbil.

3B På en P-plats med rullstols-skylden får du stanna för avstigning eller påstigning, men inte parkera om du har ett särskilt

tillstånd. Du får alltså inte stanna på en P-plats för rörelsehindrad och sitta kvar i bilen. Bilen räknas som parkerad både med och utan förare och du kan bötfällas.

4A Vid cykelöverfarter och cykelpassager är det inte tillåtet att parkera närmare 10 meter före och omedelbart efter dem. Vid en cykelöverfart har fordon på gatan eller vägen väjningsplikt mot cyklisterna och mopedister som ska

passera på cykelöverfarten.

5A Vid en cykelöverfart eller en cykelpassage, en cykelbana som korsar en gata eller väg, gäller samma bestämmelser för av- eller påstigning som för att parkera där. Det vill säga du får inte stanna närmare än 10 meter före cykelpassagen, men omedelbart efter den. Bestämmelserna om parkering och stannande finns i Trafikförordningen 3 kapitel §53.

MEDLEMSFÖRMÅN: ANNONSERA

► Som en förmån erbjuder vi våra medlemmar en gratis Torget-annons! Gäller endast privatpersoner, en annons per utgivning och person. För kommersiella annonser hänvisar vi till vår annonschef

(se redaktionsrutan sidan 4). Manusstopp är den **27 september 2021**.

► Skicka din annons till: "Torget", Motorföraren, Byängsgränd 8, 120 40 Årsta.

☐ Säljes
☐ Köpes
☐ Uthyras
☐ Önskas hyra
☐ Bytes
☐ Fastighet
☐ Tomt
☐ Personligt

Annonstext /Produkt, pris, årsmodell etcetera _____
Namn _____
Telefon _____
Adress _____
Postadress _____
Medlemsnummer (obligatoriskt) _____

Bli medlem direkt genom att scanna QR-koden

Med de flesta smartphones riktar du bara kameran mot koden för att komma igång. Eller gå via vår hemsida www.mhf.se. Tycker du att klickandet är krångligt, ring eller maila: 08-555 765 55 – medlem@mhf.se – så hjälper vi dig.



ÄNNU INTE MEDLEM?

Specialerbjudande till dig som läser Motorföraren

Kul att du läser Motorföraren. Som helnykter eller trafiknykter medlem i MHF skulle du vara med och bidra till en nyktrare och säkrare trafik. MHF:s arbete gör skillnad. Vi vill att du blir medlem i MHF – Ett helt år för bara 195 kr istället för ordinarie 285 kr. Då får du också sju utgåvor av Motorföraren varje år.

Motorföraren i bakspegeln



Omslag

Somrigt någonstans i Sverige. Det är Ta Paus-tider och omslaget visar en rastplats med fikande trafikanter. Det flaggas för den nya Golf-kombin och festliga drinkar att alkoholfria sommardrinkar. Motorföraren rapporterar även om de nya böterna för fortkörning, som kom att gälla från oktober 1999. På opinionssidan vill man ta upp Nollvisionen redan i skolan.

I början av juni 1999 bänkade sig en hel del framför tv-apparaterna – Det var dags för Bingolotto. Den här gången för sista gången med Leif "Loket" Olsson bakom spakarna. Han hade varit programledare sedan 1991 och efterträddes nu av Lasse Kronér.

Tre misstänkta mördare grips efter polismorden i Malexander. Det är Tony Olsson, Jackie Arklöv och Andreas Axelsson. Alla tre dömdes senare till livstids fängelse.

Sverige blir världsmästare i handboll. Det är herrlaget som slår Ryssland med siffrorna 25–24.

Motorföraren kommer ut till medlemmarna i juni och tidningen har nu funnits i 72 år.

TEXT: MIKAEL LINDBERG

Dröm i uppfyllelse

Tänk att som 20-åring drömma om en bil som då var onåbar, ekonomiskt. Det var vad Erik G. Olla gjorde. I ett garage med sina kompisar höll de på att meka med bilar som Ford och Chevrolet. Hus och familj gjorde att Erik snabbt fick sälja sin Plymouth Valiant, men långt senare kunde han köpa sin drömbil, en Chrysler 300 D, där D stod för årsmodellen – 1958.

Bilen var top of the line på den tiden, full med både teknik och elektronik. Den gjordes också i få exemplar. Erik hittade sin pärla via ett företag, och kunde nu äntligen njuta av sin drömbil efter en lång dag på arbetet.



Sommargott i strupen

Sommaren är tid för läsk, men vad gör de som tröttnat på Fanta och Coca-Cola? Motorförarens ger tips på fyra alkoholfria drinkar att läska sig med.

De fyra är Ananasett, Hawaiian Breeze, Sweet P och Dè la 'gött. Självklart är själva recepten med och drinktipsen kommer från föreningen Fruktdrycker.

MHF bjuder på musik och aktiviteter

Med hjälp av tre stora lastbilar med ljud- och ljusutrustning, drog MHF ut på turné i sommarsverige. Det var nu för fjärde året i rad som underhållning användes som verktyg för att göra klart att alkohol och trafik är en dålig kombination.

General för turnén var Tomas Jonsson, som berättade att man sedan starten 1996, varit ute i hundra dagar och nått 600 000 människor.



Effektivt mot fortkörare

Det går fort ute på vägarna, det vet polisen Lasse Ekblad. Han står tillsammans med Motorföraren på en 50-väg i Göteborg, och förevisar en laser. 0,3 sekunder tar det för lasern att registrera bilens hastighet. En Saab 9000 Turbo med 27-årig Tommy bakom ratten, fångar Lasses uppmärksamhet. Lasern visar på 104 km/h. Tommy blir av med körkortet på plats, men förstår polisens arbete. Dock har han inget bra svar på varför han körde för fort.

– De som är födda på 1970-talet kör för fort, det bara är så, säger kollegan Lasse Hüllert.

En riktig bilkyrkogård

Utanför småländska Ryd, utmed länsväg 119 mot Hässleholm ligger Åkes bilskrot, även känd som bilkyrkogården. Den drevs av då 85-åriga Åke Danielsson, som började samla skrotbilar redan 1950-talet. Bilvraken står som minnen över svunna tider och rostar sakta bort i naturen. Hela området skyddas av ett 49-årigt bygglov från slutet av 1990-talet, och finns alltså kvar än idag.

Den speciella atmosfären lockar besökare än idag och även om Åke inte finns med oss längre, finns bilvraken kvar och är väl värda ett besök (reds. anm.)



Elektrifierat begagnatköp.

dasweltauto.se



Ett tryggt köp

- 12 månaders garanti.
- Kontrollerad på 122 punkter.
- Bytesrätt inom 10 dagar.

Med en laddhybrid klarar du merparten av dina vardagsresor utan utsläpp. Just nu har vi ett antal begagnade Passat och Golf GTE för snabb leverans. Endast 360 kr/år i vägskatt och när du kör på el så är energikostnaden per mil ungefär 2,50 kr/mil*. Många certifierade som Das WeltAuto och då ingår 12 månaders nybilsgaranti och 10 dagars bytesrätt. Du hittar bilarna på dasweltauto.se eller hos din närmaste Volkswagen-handlare.

Räckvidd på el cirka 4 mil och beror på körsätt, körförhållanden och temperatur.

* Uppskattad energikostnad vid laddning hemma och ett bra elavtal.



Gå in och testa frågorna på ...

**KÖRKORT
ONLINE.SE**

... innan du gör ditt teoriprov!