



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET



# Miljöguide för historiska fordon

# Därför har vi tagit fram en miljöguide för historiska fordon

Denna guide har tagits fram för att den fordonshistoriska rörelsen inte bara värnar det gemensamma kulturarvet utan även miljön. De historiska fordonen är en spegling av industrisamhällets uppkomst och utveckling sedan sent 1800-tal.

En naturlig och viktig del i vårt arbete – *för gårdagens fordon på morgondagens vägar* – är att på ett korrekt sätt underhålla fordonen för att säkerställa att de bevaras till kommande generationer. Därför är det självklart att fordonen används i ringa omfattning.

Även om de historiska fordonen utför mindre än 0,1 procent av vägtrafikarbetet i Sverige är det viktigt att ägarna håller dem i mycket gott skick så att miljöpåverkan minimeras.

**Målet med denna guide** är att ytterligare öka miljöengagemanget bland våra anslutna klubbar och alla ägare av historiska fordon.

Motorhistoriska Riksförbundet tar tacksamt emot synpunkter på denna utgåva för att hålla miljöguiden levande och aktuell! Våra kontaktuppgifter finns att hitta på sista sidan.



Foto: Göran Schüsseleder

**Peter Edqvist**  
förbundsordförande MHRF

# Innehållsförteckning

Miljöguidens syfte	4
Det fordonshistoriska kulturarvet	4
Vad är ett historiskt fordon	5
Att tänka på vid renovering och användning	5
Bränslesystem	6
Tändsystem	8
Luft	9
Orsaker till hög bränsleförbrukning	10
Däck	10
Drivaggregat	11
Vätskor och fetter	12
Bromsar	12
Övrigt	13
Sortera och lämna till miljöstation	13
Visa hänsyn till andra och miljön	14
Förvaring	15
Trafikmiljön	16
Miljöarbetet i klubben	18
Vid evenemang – tips till arrangören	18
Motorhistoriska Dagen	19
<i>2016 är evenemanget Sveriges bidrag till FIVAs World Motoring Heritage Year. Som beskyddare av året står UNESCO, FNs organ för utbildning, vetenskap och kultur.</i>	

# Miljöguidens syfte

Genom att visa omgivningen och miljön hänsyn blir du och ditt fordon en god ambassadör för den fordonshistoriska rörelsen. Det är en förutsättning för att vårt gemensamma rullande museum fortsatt ska kunna användas i sin rätta kulturarvmiljö såväl som på allmänna vägar.

Miljöguiden ger dig som fordonsägare handgripliga råd och tips kring underhåll och brukandet av historiska fordon till stöd för en miljömedveten användning. Här finns också tips till klubbens miljöarbete och vad man kan tänka på i samband med evenemang.

Då gårdagens fordon inte alltid uppfyller dagens och morgondagens krav på utrustning eller beskaffenhet är det viktigt att arbeta för en så låg miljöpåverkan som möjligt när vi använder och renoverar våra historiska fordon.

## Det fordonshistoriska kulturarvet

Historiska fordon är så mycket mer än ett nostalgiskt inslag i trafiken, de utgör framför allt ett imponerande rullande museum som drivs helt utan statliga och kommunala bidrag. Detta globala kulturarv tydliggör etnografiska och kulturella skillnader under mer än 125 år och vittnar om såväl teknik-, design-, industri-, arbetslivs- som samhällsutveckling.

Att historiska fordon är viktiga informationsbärare sedan 1800-talets senare del fram till i dag vet vi tack vare den fordonshistoriska rörelsen. Det är här den tekniska kompetensen och hantverkskunskaperna förvaltas liksom kunskap om fordonens historia och hur de medverkat till samhällets utveckling.



Foto: Timo Vuortio

# Vad är ett historiskt fordon?

FIVA (\*Fédération Internationale des Véhicules Anciens) är den globala federationen för motorhistoriska nationella förbund som gemensamt har valt att definiera ett historiskt fordon som ett motordrivet fordon enligt följande kriterier:

- som är minst 30 år gammalt,
- som bevaras och hålls i ett historiskt korrekt skick,
- som inte används som ett medel för daglig transport,
- och som således utgör en del av vårt tekniska och kulturella arv.



\*Läs mer om FIVA på [www.fiva.org](http://www.fiva.org)

## Att tänka på vid renovering och användning

Förvara ditt renoveringsobjekt och delar på sådant sätt att de inte förstörs och inte stör andra. Håll rent och snyggt kring din förvaringsplats och se till att fordonet står torrt och ventilerat. Undvik till exempel gräsunderlag och tätslutande presenning och se till att fordonet inte läcker.

Ditt gamla batteri lämnar du in på miljöstationen istället för att låta det sitta kvar i avvaktan på den dag då renoveringen tar vid. Är ditt batteri friskt förvarar du det bäst inomhus och inte i fordonet.

Delarna i ett fordon samverkar och det är därför viktigt att allt fungerar på bästa sätt. Ha därför som vana att regelbundet kontrollera ditt fordon: Mycket kan du kontrollera själv och även åtgärda. Anlita yrkeskunniga när dina kunskaper eller verktyg inte räcker till.

Kontrollera regelbundet motorn och alla komponenter som kan läcka olja eller andra vätskor. Ta en trasa, torka bort rester av vägdamm från alla delar och områden där läckage kan uppstå och kontrollera dem åter efter åkturen. Denna enkla metod hjälper dig att lokalisera läckor.

En rätt inställd motor med ett rent luftfilter gör sitt till för miljön. Se också till att du har rätt ringtryck vilket minskar miljöbelastningen och också ökar säkerheten. Kör du oljeblandat tillåter moderna oljor ofta en lägre inblandning än den som ursprungligen rekommenderades av tillverkaren. För moderna oljor rekommenderas 2 %, mot 4-5 % tidigare.

# Bränslesystem

Kontrollera att systemet håller tätt och att bränsleledningar inte är klämda eller är igensatta. Fukt vid packningar, slangar och anslutningar ger en tidig signal om att allt inte står rätt till och kan skvallra om ett begynnande läckage. Byt ut de skadade delarna snarast. Använd alltid slangklämmor eller fabriksstillverkade fasta nipplar. Har fordonet synligt läckage, samla upp vätskan i lämpligt kärl. Avstå också från att köra fordonet till dess att det är reparerat.

Förgasare och insprutningssystem som är rätt underhållna och inställda är avgörande för att hålla utsläppen så låga som möjligt samtidigt som motorn får en optimal livslängd. Förgasare och insprutningssystem finns i en mängd olika konstruktioner som kräver olika inställningar. Prata med din klubb eller en märkesspecialist.

## Oktantal

Rätt oktantal är viktigt för att din motor ska fungera optimalt. Används ett för lågt oktantal i förhållande till motorns olika inställningar uppträder spikningar. Läs mer om spikningar under avsnittet om tändsystem. Ett högt oktantal medför inga risker, men heller inga fördelar.

## Tank

Kontrollera att tanken inte har rosthål och att avtappningspluggen håller tätt. Byt tank alternativt täta vid läckage.

## Bränsleledningar

Byt ut skadade, rostangripna eller klämda bränsleledningar samt sådana med torrsprickor.

## Bränslekran

Läckage kan uppstå i anslutning till tank, bränsleledning eller packning i kranen. Etanolinblandningen i dagens bensin har visat sig förstöra vissa äldre packningsmaterial.

## Flottör/flottörventil

Är flottören trasig, drar åt sig bensin, eller har fastnat i sitt nedre läge kommer förgasaren att flöda. Bensin rinner då konstant ut via spillröret eller flödar förgasaren. Har flottören fastnat i sitt övre läge kommer ingen ny bensin in i förgasaren.

## Munstycken

Igensatta eller skadade förgasarmunstycken eller munstycken av fel typ påverkar såväl start- och köregenskaper som bränsleförbrukning. Vakuumsförgasare som SU och Stromberg har en konisk nål som slits med tiden.

## Membran

Ett trasigt membran innebär att motorn får för lite eller ingen bensin och kan då gå hjälpligt på tomgång men inte mer.

## Spjällaxel

Om förgasaren drar tjuvluft genom spjällaxelns genomföring i förgasarhuset eller en trasig vacuumslang blir bränsle/luftblandningen inte optimal. Ett enkelt sätt att kontrollera om motorn drar tjuvluft är att med motorn på tomgång spreja startspray runt de områden där man misstänker läckage. Om varvtalet stiger har du läckage och bör undersöka var det läcker in tjuvluft till förgasaren.

## Flera förgasare

Går motorn ojämnt kan startgasen även här komma till användning. Ta bort luftfiltren och spreja startgas i en förgasare i taget. Går motorn bättre när du sprutar i någon av förgasarna har du lokaliserat den som felar. Med hjälp av vakuummätare kan man själv synkronisera förgasarna.

## Insprutningssystem

Fordon med bränsleinsprutningssystem kan vara svåra att kontrollera i ett hobbygarage. Anlita en specialist som med rätt verktyg kan kontrollera systemet.

## Koldioxidhalt

Numera är koldioxidmätare relativt billiga att köpa. Det kan vara värt att ha en egen.

## Drivmedel

Någon blyad bensin finns inte längre att tillgå på våra tankningsställen. Därför kan motorn behöva "blyersättning". Det finns några etablerade märken. Säkerställ vilken typ av ersättningsmedel du skall använda och dosera noga efter tillverkarens anvisningar. Observera att överdosering inte ger någon förbättring, utan i stället kan skada din motor.

## Ventiler och ventilsäten

För en optimal förbränning måste ventilerna vara rätt inställda. För att kunna köra på moderna bränslen utan blyersättningsmedel kan din motor modifieras genom byte av ventiler och ventilsäten. Många historiska fordon har redan ventiler och ventilsäten som tål moderna drivmedel.



Foto: Majken Andersson

# Tändsystem

Kontrollera tändsystemet regelbundet. Felaktigt injusterad tändning kan medföra motorskador och försämrad bränsleekonomi. Det är viktigt att alla delarna är rena och torra.

Tändstiften ger klara besked! Undersök tändstiften och kontrollera färgen på dess elektroder. Om de är ljusbruna eller grågula är gasblandningen i din motor korrekt. Blek färg (ljusgrå) betyder en för mager blandning vilket innebär risk för överhettning eller till och med att en kolv bränns sönder. Svart färg på tändstiften innebär en alltför fet blandning vilket orsakar kraftförlust samt hög bränsleförbrukning. För fet blandning ger sig också ofta till känna genom svart avgasrök.

## Tändkablar

Överslag avslöjas lättast i mörker där dessa syns som blixtar mellan tändkablarna eller närliggande metall.

## Tändstift

Det är viktigt att ditt fordon har tändstift med rätt värmemetall och elektrodavstånd för en optimal förbränning. Tändstift med skadad isolering och belagda eller slitna elektroder ska bytas. Stiften ska dras med rätt moment (vanligen cirka 2,5 kgm) för att undvika att det lossnar.

## Brytare

Byt brytarspetsar om de är brända eller har beläggning. Om de är brända syns det som en krater eller topp på kontaktytorna och är ofta en indikation på att kondensatorn är på väg att säga upp sig.

## Fördelarlock

Torka tändkablar och fördelarlock rena, lossa fördelarlocket och torka rent även invändigt och kontaktytorna. Sprickor i fördelarlocket kan vara svåra att se men kan medföra att fukt kommer in och resulterar i överslag.

## Tändfördelare

Ställ noga in tändningen för att säkerställa optimal förbränning. Använd helst stroboskoplampa för noggrann inställning.

## Spikningar

Spikningar innebär att bränsle/luftblandningen självantänder och motorn får en okontrollerad gång vilket varken är bra för motorn eller miljön. "Spikning" som hörs som ett skarpt knackande ljud vid belastning av motorn kan orsakas av för tidig tändning (högtändning) eller av att kompressionstrycket är för högt för det bränsle som används. För de flesta historiska fordon räcker 95 oktan, men vissa motorer med hög kompression kan kräva 98 oktan, som sportbilar och motorcyklar från 1960-talet.



Oktan RON (Research Octane Number) är ett mått på ett bränsles förmåga att stå emot högt tryck utan att självantända. I dieselmotorer utgör den höga kompressionen motorns tändning och tändimpulsen är när bränslet under högt tryck sprutas in i förbränningsrummet eller insugsröret. I bensinmotorer med insprutning ligger trycket från insprutningspumpen på kontinuerligt och små ventiler styr mängden. Tändpunkten avgörs där av tändinställningen.

Före de självrenande oljorna var en vanlig orsak till "spikning" att sot och kol byggdes upp i förbränningsrummet och "höjde kompressionen". Vid spikning föreligger en direkt risk för skador på kolvringar och kolvar på grund av tryck och för hög temperatur.

## Luft

### **Luftfilter**

Filtrets uppgift är att se till att så lite föroreningar som möjligt kommer in i motorn. Ett rent filter med hög reningsgrad är en god investering i såväl miljön som för att hålla bränsleförbrukningen på rätt, låg, nivå.

### **Vevhusventilation**

Fel på vevhusventilationen, exempelvis genom igensatta filter kan orsaka förhöjd oljeförbrukning och risk för motorhaveri.

### **Choke**

En chokeanordning som kärvar eller fastnar i stängt läge ger för mycket bensin och påverkar både motorgången och miljön.



Foto: Göran Schüsseleder

# Orsaker till hög bränsleförbrukning

- Otät förgasare
- Felinställd tändning
- Trasig vacuumslang till tändförställning
- För stort huvudmunstycke
- Igensatt avgassystem
- Förgasaren felinställd
- Otäta packningar vid topplock och cylinderfot
- Trottelnål och nålmunstycke slitna
- Luftfiltret igensatt
- Chokeyanordningen har fastnat i stängt läge

## Däck

Kontrollera däcktryck och slitage! Lågt tryck minskar inte bara säkerheten utan ökar även bränsleförbrukningen dramatiskt. Felaktigt däcktryck orsakar upp till 4 % högre bränsleförbrukning. Speciellt på bilar med diagonaldäck är det bättre att bibehålla det högsta rekommenderade däcktrycket. Följ tillverkarens rekommendationer beträffande däckstyp, ringtryck och dimensioner på fälgar och däck. Felaktigheter här kan ge oförutsägbara och potentiellt farliga köregenskaper.

Om ditt fordon ska stå länge utan att användas bör det pallas upp så att hjulen avlastas. Kontrollera när du åter ska använda fordonet att inga torrsprickor uppstått i sidor eller slitytor. Däck är datummärkta med en sifferkod på däckssidan. Se till att inte bäst före-datum har passerats. Samlarfordon körs mer sällan och däcken kan bli gamla långt innan de är utslitna.

Även däcken ger besked om ditt fordon. Om däcksmönstret är slitet på ytterkanterna men inte mitt på har däcket för lågt tryck. Tvärtom är det om däcket är slitet på mitten, men ej på sidorna, det vill säga däcket har haft för högt tryck. Är mönstret slitet på någon av ytterkanterna är det ett inställningsfel på hjulupphängning eller styrning. Fläckvis förslitning av däcksmönstret beror på obalans eller ett hjullager som glappar. Däck och fälg kan även vara i obalans. Vid statisk obalans vibrerar däcket i längsled. Vid dynamisk obalans i vibrerar däcket i sidled. Vibrationerna kan du känna i ratten och/eller i förarstolen. Ett däck kan givetvis ha en kombination av dessa fel.

## **Motor, växellåda, drivaxlar och bakaxel**

Dessa består av mängder med komponenter som alla samverkar och ofta med små toleranser. Kolvar, cylindrar, foder, kannringar, lager, ventiler ska alla löpa fritt och med så lågt motstånd som möjligt samtidigt som de ska hålla tätt. Är spelet för stort läcker eller glappar detaljerna vilket kan medföra en orolig gång eller att fordonet helt enkelt inte fungerar.

## **Oljefilter och kontrollsticka**

Oljefiltret ska sluta tätt. Vid byte anbringa en tunn film med olja på packningen innan montering så minskar risken att packningen skadas när den dras fast. Byt oljefilter enligt tillverkarens rekommendationer. Sitter oljestickan i ordentligt? Om inte så suger motorn luft via vevhus-ventilationen.

## **Packningar**

Packningar är ett annat område där luft letar sig in om dessa inte håller tätt. På insugssidan hittar du packningar mellan förgasare och insugningsrör och mellan insugsrör och topplock. Om någon av packningarna läcker märks det genom att motorn inte vill gå på låga varv och på att den ofta går bättre på choke.

På avgassidan finns packning mellan topplocket och grenröret och vidare mellan de olika delarna i avgassystemet. Topplöcks-, ventilkåps-, ventilkåps- och oljetrågspackning är andra packningar som ska hålla tätt.

Tätt ska det även vara vid vevaxeltätningen, i varje fall om bilen är tillverkad efter mitten av 1900-talet. De äldsta fordonen och motorcyklar med vertikal delning av vevhuset kan vara svåra att få helt oljetäta.

## **Avgassystem**

Montera ditt avgassystem tätt och givetvis med ljuddämpare. Motorn får då rätt motstånd och korrekt avgasljudsnivå.

Även avgasröret ger besked om ditt fordon! Kommer det blå rök, det vill säga förbränd motorolja, från avgasröret på din fyrtaktsmotor? Detta indikerar utslitna kolringar eller ventilstyrningar i din motor och är en varningssignal. Vit rök, förbränd kylarvätska, indikerar en läckande topplockspackning och omedelbar fara för din motor.

# Vätskor och fetter

Som framgått tidigare återfinns en mängd olika vätskor i ditt fordon. Det rör sig om oljor i till exempel bromssystem, motor, växellådor och kylsystem till dessa, bakaxlar och styrservo. Kyl- och värmesystemet med glykolblandningar och batterivätska är andra vätskor. Dessa gör bäst nytta i fordonet och läckage ska därför alltid åtgärdas snarast. Det är bra både för miljön och för fordonets komponenter.

Spolarvätskan däremot hamnar alltid i naturen. Använd den därför med omdöme. Har du vindrutan full med flygfån, tvätta av den istället för att gno med torkarbladen och spolarvätska.

Fett finns i hjullager, drivknutar, och för att minska friktionen i till exempel fönstermekanismer och fordonets hjälpmotorer som vindrutetorkarmotor. Ta hand om oljor, fetter och kylvätska vid byten och lämna in dem på din lokala miljöstation. Kasta inte trasorna i din egen soptunna.

## Bromsar

Kärvande bromsar utgör inte bara en säkerhetsrisk utan påverkar även fordonets bränsleförbrukning. Avlasta hjulen varje säsong och snurra på dem för att kontrollera att bromsarna inte ligger på.

Historiska fordon körs i allmänhet försiktigt och inbromsningarna blir mjuka. Det är mycket bra, men betyder också att skivbromsar kan bli slitna på bara ena sidan. Bromskraften blir inte tillräcklig för att bromsoken ska klämma åt skivorna på båda sidorna.

Bromskraftfördelningen är sådan att bakbromsarna vid lugn körning knappast används alls. Öka farten då och då och bromsa kraftigt så att bromsbelägg fram och bak tvingas röra sig och inte fastnar.



Foto: Majken Andersson

Det är viktigt att fordonets alla mekaniska komponenter uppnår rätt arbetstemperatur. Undvik att värma motorn genom tomgång. Använd vid behov motorvärmare. Det är bättre att belasta motorn och även alla andra mekaniska komponenter för att nå rätt arbetstemperatur så fort som möjligt. Därigenom bidrar du till lägre utsläpp.

Vid längre tids förvaring/uppställning, gör det på en torr plats och förvara batteriet separat.

## Sortera och lämna till miljöstation

Håll de olika materialen och vätskorna skilda åt. På så sätt kan du enkelt lämna in avfallet på avsett ställe på din lokala miljöstation.

- Batterier
- Glödlampor
- Däck
- Gummidetaljer
- Elmotor
- Kablage
- Färgburkar och färgrester
- Lösningsmedel
- Förpackningar
- Metall
- Glas
- Plaster
- Oljor
- Trasor

# Visa hänsyn till andra och miljön

- "Ecodriving" funkar lika bra på historiska fordon som moderna. Kör därför din bil så att du utnyttjar de möjligheter som finns att köra bränsleeffektivt. Kör med framförhållning så att du i möjligaste mån inte behöver göra upprepade inbromsningar och accelerationer. Det kommer förutom miljön även din plånbok att glädjas över.
- Undvik körning i rusningstrafik.
- Håll alltid avstånd i trafiken speciellt eftersom historiska fordon inte har lika effektiva bromsar som dagens.
- Placera en oljematta under fordonet när det står uppställt och medför gärna tyngder för att undvika att mattan blåser bort.
- Tänk på att ljudet från ditt fordon kan låta som musik i dina öron, men störa din granne. En högre växel och därmed minskat varvtal på din motor gör skillnad. Ha rätt ljud-dämpare som håller ner ljudnivån och inte stör medtrafikanter och andra.
- Bryt strömmen och minska risken för brand samtidigt som du har ström kvar till nästa gång.
- Använd miljöriktiga bilvårdsprodukter och avfettning. Ett välskött fordon är lättare att underhålla och kräver mindre bilvårskemikalier.
- Tvättning av fordonet gör du lämpligast på plats med oljeavskiljare, exempelvis Gör det själv-hallar. Tvätta inte på gatan eller på asfalterad tomtinfart. Tvättvatten och eventuell avfettning med oljerester rinner ner i dagvattenbrunnarna och förorenar reningsverk och sjöar. En enda droppe motorolja förstör 25 liter vatten.
- Var uppmärksam på miljörabatter och erbjudanden för att använda kommande och förbättrade produkter, det pågår hela tiden utveckling och nya produkter och tillbehör tas fram. Tipsa klubben och dina kamrater om sådant som vi alla kan ha nytta av. Föregå med gott exempel och bli en miljöambassadör.



Foto: Göran Schüsseleder

## Lagen

Det är viktigt att du förvarar ditt historiska fordon på ett bra sätt. I första hand för fordonets egen skull, men också då du som fordonsägare har ett miljöansvar. Vid förvaring utomhus finns regler, bland annat i Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 15 §. Där anges att "en tomt ska hållas i vårdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer."

Motorhistoriska Riksförbundet kontaktas emellanåt av fordonsägare och kommunala tjänstemän rörande frågor om förvaring av fordon och delar. Diskussionen handlar ofta om huruvida det ur miljösynpunkt kan krävas en åtgärd.

I flera av de ärenden som Motorhistoriska Riksförbundet blivit involverade i anges att bilar ska lämnas till en bildemontering. Ett sådant föreläggande har enligt vår uppfattning inte stöd om ägaren har för avsikt att behålla fordonet/fordonen. Då är ägaren i sin fulla rätt att ordna en lämplig uppställningsplats, på den egna fastigheten eller på en hyrd sådan.

Kommunerna motiverar ofta sina beslut med att fordon/delar är avfall. Ett sådant påstående har inte stöd i svensk rätt. I miljöbalkens 15 kap. är ett det inte avfall så länge ägaren av ett fordon, ett renoveringsprojekt, en reservdelsbil eller delar till fordon avser att behålla dessa. I andra fall motiverar kommunerna sina beslut med att det rör sig om fordonsvrak enligt lagen 1982:129 Om flyttning av fordon i vissa fall. Enligt lagen är en av förutsättningarna att ägaren inte är känd.

Därtill används ofta än i dag begreppet "skrotbil". Det begreppet har inget rättsligt stöd. 2010 ersattes det av "uttjänt bil".

EU-parlamentets och rådets direktiv 2000/53/EC End-of life vehicles reglerar producentansvaret när fordon eller delar tjänat ut. I direktivet har särskild hänsyn tagits till historiska fordon genom att dessa samt fordon med samlarvärde eller fordon avsedda för museer som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt, antingen i körklart skick eller isärplockade i delar, inte omfattas av definitionen på avfall enligt direktiv 75/442/EEG och inte omfattas av detta direktiv.



### **Försäkring**

*Skrot är inte alltid skrot. Detta blir man varse när man drabbats av brand, stöld, översvämning eller skadegörelse i samband med inbrott. MHRF-försäkringen erbjuder därför en lagerförsäkring som är avsedd just för orenoverade hela fordon (i stort sett skrot) som du ställt undan för att senare renovera. Den gäller för skador på fordonet och delar till fordonet. För att teckna denna försäkring krävs att fordonet ska förvaras på betryggande sätt ur brand- och stöldsypunkt och vara avställt i Vägtrafikregistret samt att du är medlem i en MHRF-ansluten klubb. Läs mer på [www.mhrf.se/forsakring](http://www.mhrf.se/forsakring)*

De kriterier som Motorhistoriska Riksförbundet uppfattar har betydelse vid en rättslig prövning är följande:

- Om allmänheten har tillträde till eller insyn i den del av fastigheten som anses nedskräpad.
- Antalet fordon som vid en viss tidpunkt finns uppställda på plats som ägaren av fordonen disponerar.
- Om fordonen är uppställda på ett ordnat sätt eller om de står huller om buller.
- Fordonens skick.
- Förekomsten av annat än fordon som kan anses som nedskräpning.
- Ett föreläggande måste tydligt, otvetydigt och proportionellt.
- Ett förbud ska normalt sett inte utfärdas då de åtgärder som ska vidtas, enligt ett föreläggande, normalt ska räcka.

### **Förnuftet**

Till den som ägnar sig åt renovering av så många historiska fordon att det inte finns möjlighet att förvara alla fordon och delar under tak, och som vill minska risken för mer eller mindre välgrundade förelägganden från myndigheter, ger Motorhistoriska Riksförbundet följande råd:

- Ha inte flera renoveringsprojekt på gång än att du också kan förvara projekten, eventuella reservdelsbilar och reservdelar så att de inte utgör en risk för människors hälsa eller för miljön.
- Om du behåller fordon och objekt som du inte har plats att förvara inomhus, se till att fordonen och objekten är uppställda på ett ordnat sätt, och om möjligt på en del av fastigheten som allmänheten inte har tillträde till eller insyn i.
- Förvara inte renoveringsprojekt, reservdelsbilar och fordonsdelar utomhus tillsammans med andra föremål som kan uppfattas som skräp eller miljöfarligt avfall.
- Äger du flera fordon och reservdelsbilar än vad du bedömer att du kommer att få tillfälligt arbeta med? Ta kontakt med klubbstyrelsen för att diskutera om du kan få hjälp med att sortera och på ett korrekt sätt göra dig av med fordon och delar som du inte behöver.

*Läs mer om förvaring, lagar och regler på [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se). Tips: skriv förvaring i sökruatan.*



## Långsam

Hänsyn i trafikmiljön är speciellt viktigt för oss som kör något som dessutom kan vara oväntat eller förvånande för medtrafikanterna.

På dagens kraftigt trafikerade vägar kan det vara svårt att köra om andra fordon, även om de kör ganska sakta. Att medverka till att medtrafikanterna inte behöver ta onödiga risker vid omkörning kan därför räknas som en av de viktigaste insatserna när det gäller trafiksäkerheten. Ej att förglömma miljön som påverkas negativt vid köbildning.

Om du kör ett långsammare fordon i trafiken är det bra om du:

- ser till att bakomvarande fordon kan köra om utan risk. Stanna gärna där det är lämpligt för att släppa förbi trafiken vid köbildning.
- du bör undvika att köra konvoj med andra gamla fordon eller exempelvis följevagnar med trailer. Om man är fler som ska köra en längre sträcka bör fordonen startas och köras på lämpligt sätt så att inte köer bildas.
- skulle det trots allt bildas köer är det viktigt att förarna av de gamla fordonen ser till att hålla långa avstånd. För att övrig trafik ska kunna köra om er en i taget krävs en lucka på minst 70 meter.

## Ännu långsammare

Den som kör extremt långsamma fordon (mycket gamla bilar, traktorer, ångfordon och dylikt) bör även tänka på att:

- undvika att köra genom tätbebyggt område, på vägar avsedda för snabb trafik på smala vägar, uppför branta backar och genom besvärliga vägkorsningar.
- undvika att köra efter mörkrets inbrott.
- köra på ett sätt som gör det lätt för medtrafikanterna att förstå vad man tänker göra.

## ... och stor

När det gäller framförandet av de äldsta fordonen som dessutom är av modell större krävs självfallet en mindre stab av hjälpende händer och ögon. Speciellt om de är ångdrivna. Tänk på att:

- se till att ekipaget inte utgör en fara när det till exempel stannar vid vägkanten för att hämta vatten eller byta utväxling.
- undvika att skada vägbeläggningen med till exempel järnskodda hjul eller genom att köra på varm asfalt
- lägga klossar bakom hjulen när du parkerar i lutning

# Miljöarbetet i klubben

- Utse en miljöansvarig.
- Utbilda medlemmarna i miljöfrågor som berör hobbyn.
- Anordna gärna ett särskilt klubbmöte för att diskutera dessa frågor.
- Tag reda på vad som gäller för sortering av miljöfarligt avfall i kommunen.
- Ordna "avrostningmöte" varje vår med träning i körgård, bromsträning med mera.
- Sprid information genom era egna kanaler såsom träffar, klubbtidningar, hemsidor, Facebook med mera.

## Vid evenemang – tips till arrangören

- Tillhanda håll gärna miljö/oljemattor och se till att de används.
- Se till att avfall sorteras och sedan lämnas till miljöstation.
- Undvik köbildning vid kontroller, entréer etc.
- Se till att parkering sker på lämplig mark.
- Ange på skyltar och i programmet vilka miljöregler som gäller för platsen och evenemanget, till exempel rörande naturskyddsområden eller terräng- och tomgångskörning.
- Efter evenemanget, kontrollera marken så att ni lämnar snyggt och rent efter er.



Foto: Arkivbild MHK



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET



Under the patronage of  
UNESCO

United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization

# Motorhistoriska Dagen 6 juni

Fira Sveriges rullande kulturarv på en folkfest nära dig!  
[www.mhrf.se/6juni](http://www.mhrf.se/6juni)

Arrangörstävlingen  
i samarbete med



För mer information om arrangörstävlingen Kultur på väg som anordnas i samband med Motorhistoriska Dagen, ring 08-30 28 01 eller besök [www.mhrf.se/6juni](http://www.mhrf.se/6juni).



Foto: Göran Schüsseleder



**MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET**

### **För gårdagens fordon på morgondagens vägar**

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information.

MHRF engagerar 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan brukas, bevaras och utvecklas.

Bland våra medlemsförmåner finns marknads ledande försäkring för historiska fordon.

---

Motorhistoriska Riksförbundet  
Anderstorpsvägen 16, 174 54 Solna  
kansli@mhrf.se · 08-30 28 01 · www.mhrf.se