

Stora Holm
Trafikövningsplats
50 år

En framtidsresa mot säkrare trafik



Utgiven 2024 av Stora Holm
Trafikövningsplats AB
www.storaholm.se
031-55 90 40
info@storaholm.se

På omslaget: Julia Asker och Axel Hjerpe
Omslagsbilder: Sören Håkanlind
Formgivning: Ralph Källström
Texter: Kenny Genborg
Bilder på sidorna 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 31,

32, 40, 41, 42, 43, 55: Sören Håkanlind
Grafik på sidan 35: Ralph Källström
Bild på sidan 7: Volvo Cars
Produktion: Kenny Genborg AB
© Stora Holm Trafikövningsplats AB

I mitten av 1950-talet började Volvo Personvagnar anlägga sin testbana på Stora Holm, som sedan skulle bli en av Sveriges allra första halkbanor. Här har den nya skakbanan färdigställt.

Efter 50 år – Stora Holms framtidsresa fortsätter

En säker förare har blicken riktad långt fram för beredskap och planering, men söker samtidigt av sitt när-område – och ser också till att använda backspegeln. Så har vi också tänkt med den här skriften, som är en del av firandet av jubilarer Stora Holm Trafikövningsplats. Vi har gjort den som en framtidsresa – mot säkrare trafik. Och vi har tagit en noggrann titt i backspegeln för att se varifrån vi kommer.

Under 50 år, ett halvt sekel, har Stora Holm präglats av människor som brunnit för visionen om säkrare trafik med hjälp av upplevelsebaserad pedagogik och på senare år med täta band till forskning och utveckling.

Med den idédrivna ideella föreningen NTF Väst som ägare handlar det om att skapa en säker och hållbar trafik för alla. För barnen, ungdomarna och även för de äldre. För gående och cyklister, för mc-förare och bilister. Erfarna yrkesförare. Pirriga nybörjare. Fordonsförare har funnit värdefull kunskap och livräddande insikter genom Stora Holms trafiklärare och unika anläggning.

Trafiksäkerhet är viktigt ur flera dimensioner. Det handlar om folkhälsa och rätten till en jämlik mobilitet. För företag och myndigheter kan det även handla om arbetsmiljö, att med hjälp av kunskap minska riskerna för de medarbetare som kör i tjänsten.

På Stora Holm finns kompetensen, ambitionerna och visionerna hos medarbetare som gläds åt att var dag få möta nya människor som söker kunskap.

Apropå backspegel. Vi har pratat med dedikerade människor som var med från start, och kan berätta en historia som tar sitt avstamp i tiden för när Sverige bytte sida i trafiken – från vänster till höger.

Vi har träffat några av de tusentals unga människor som 50 år efter Stora Holms invigning, kommer hit för sin riskutbildning som en del av körkortsutbildningen.

Och vi lyfter blicken för att spana långt fram. Hur behoven och trenderna i trafik-säkerhetsforskningen ser ut, och vad den även i detta sammanhang värdefulla resursen Stora Holm kan bidra med.

Vi har en intressant bakgrund, verkar i en vital samtid och ser fram emot en spännande framtid.

Trevlig läsning!



Malin Lundgren
VD Stora Holm Trafikövningsplats,
verksamhetschef NTF Väst

17 oktober 1974 invigdes Stora Holm

En angelägenhet för hela Sverige

Pehr G Gyllenhammar kunde inte komma. På grund av utlandsresa, meddelade Volvochefen i ett vänligt formulerat och personligt signerat brev.

Den blivande partiledaren för M, Ulf Adelson, då trafikborgarråd i Stockholms kommun, tackade för inbjudan från Göteborgs Trafiksäkerhetsförening men var förhindrad att komma på grund av ett möte i huvudstadens gatunämnd.

Men Sveriges på den tiden mest välkända radoröst tackade inte nej. Om CeGe Hammarlund använde sin karaktäristiska hälsningsfras "Hejsan, hejsan" i invigningsminglet framgår inte av den skriftliga dokumentationen från invigningen av Stora Holm 17 oktober 1974. Sveriges Bilradio

hade lagts ner året före, efter sjutton år av underhållande musik och goda tips om trafiksäkerhet och bilkörning. Den välkända svängiga signaturen med den brummande startmotorn hade tystnat.

Men CeGe skrev ett tackkort ett par veckor senare och förklarade hur tacksam han var för den intressanta visningen, och för den goda lunchen efteråt.

Och Kapten Bölja var förstås där.

Han kallades så, av göteborgarna, på grund av sin bakgrund som sjöofficer. Skåningen och folkpartisten Hans Hansson var en stor profil i Göteborgs

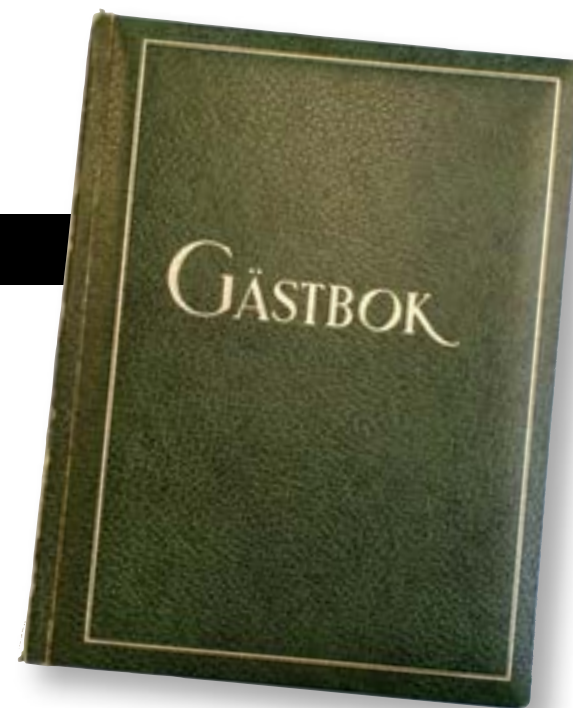
lokalpolitik och ordförande i stadsfullmäktige vid tiden för Stora Holms invigning. I gästboken har Hans Hansson skrivit sitt namn

allra överst på första sidan.

Under Hansson har en annan från den tiden välkänd politiker skrivit sin autograf. Socialdemokraten Valter

Åman var bland annat ordförande i 1966 års grundlagsberedning, och ledde utredningen om lagarna om anställningstrygghet, populärt kallade Åmanlagarna. Den mest kända är lagen om anställningsskydd LAS. Han kom till Stora Holms invigning i sin roll som styrelseordförande i trafiksäkerhetsorganisationen NTF.

Tredje autografen i gästboken har Hans Blenner skrivit. Han var PR-chef för den snabbt växande svenska biltillverkaren Volvo Personvagnar. Blenner visste en hel del om produktplaceringar, innan detta blev en av de första lektionerna i alla blivande marknadsförarens grundkurs. 1966 hade han, med säkert stor



Hans Hansson
Vatten Gården
Hans Linnar
Per Carlsson
Bert Jernk
Linnar Linnar
Bengt Carlsson
W. Amundson
Alvar Thorsen

Chue Hjelking
Harry Kåbo
Kings Hutmae
Lenn Olsson
Pomii Hula
Gunnar Thelen
Urban Larsson
Jimmy Larsson
Bert Linn

belåtenhet, räknat hem en stor mängd pressklipp efter att ha lämnat över nycklarna till dåvarande kronprinsen Carl-Gustafs första egna bil.

Det var en Volvo P1800, ritad av en ung Pelle Petterson, utvecklad och byggd i Torslanda, och med all sannolikhet testkörd på Stora Holm. Bilen lanserades 1961.

Breven, gästboken och andra dokument visar ett stort nationellt intresse för etableringen av Stora Holm. Trafiksäkerhet var en svensk paradgren. Etableringen på Hisingen i Göteborg var en riksnyhet.

Det var till och med en så stor nyhet att Stockholm verkade ha skakat till en aning, och känt sin position hotad. I varje fall om man får tro brevet från Gustav Söderberg vid Transportarbetareförbundets avd 5. Han tackade hjärtligt för inbjudan, men anmälde förhinder, och gratulerade Göteborg "för att vara lyckligare lottade än vad vi är i Stockholm". "Det är ju med vemod i hjärtat...", skrev Söderberg i hjärtlig ton, "... som man nödgas konstatera att vi i Stockholm inte alltid får vara först, störst, bäst och värst. Frågan är om vi ens är vackrast, men det kan vi väl få tro en tid till".

Margit låg bakom säkerhetsdetaljen

Som sjätte namn på gästbokens första sida finns Gunnar Engellaus namnteckning. Gunnar, som var svärfar till den kanske mer mediekände efterträdaren PG Gyllenhammar, blev legendarisk Volvo- vd när han tog över efter Assar Gabrielsson 1956.

Vid invigningen av trafikövningsplatsen var Gunnar Engellau den svenska biltillverkarens styrelseordförande.

Under sina 15 år som vd hade han tagit företaget från 31 000 tillverkade bilar per år till 205 000. Men han var också den som började släppa fram innovationer inom trafiksäkerhet. Hans tid som Volvochef sammanfaller med Stora Holms tid som biltillverkarens testbana. Här grundlade Volvo sitt renommé inom trafiksäkerhet, med fordonsegenskaper som skulle komma att bli ett kärnvärde i Volvos varumärke för decennier framöver.

Men utan Gunnars fru Margit hade det inte blivit lika bra.

1959 blev Volvo först i världen med trepunktsbälten som standard i sina bilar. Testerna gjordes bland annat på Stora Holm.

1965 lanserade Volvo en unik bilstol med svankstöd och dynor i mjuk polyesterskumplast. Den förenade teknik, ergonomi och bekvämlig-

het med säkerhet, och hade reglerbart ryggstöd.

Stolen blev en stor tillgång i Volvos marknadsföring, och testbanorna på Stora Holm hade varit en tillgång i produktutvecklingen.

I samma veva lanserade Volvo ett nackskydd, som kunde monteras på den nya stolen.

Volvo Cars tidning Edit tog hjälp av Hans Hedberg, som ansvarar för bilföretagets kulturarv, för att berätta historien om Margit Engellaus betydelse för denna viktiga säkerhetsdetalj:

"Margit Engellau var sjukgymnast på Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg och tog dagligen emot patienter som skadat sig i bilolyckor. Det här var en tid innan whiplash var ett vedertaget begrepp – och innan man fullt ut förstod konsekvenserna av att ett huvud kastas från ett ytterläge till ett annat.

– Margit Engellau var nära människor som skadats i trafiken, säger Hans. På helgerna satt hon på middag med sin man och dåtidens Volvoetablissemang och delade med sig av sina erfarenheter från sjukhuset. Hon förstod att något behövde förändras i bilarna, inte minst för att skydda nacken och huvudet. I dag, när vi tittar i backspegeln och ser hur tidigt ute Volvo var med trafik- och krocksäkerhet, måste vi minnas Margits insats."



Gunnar Engellau var Volvos vd under 15 år när bilmärket från Göteborg tog steget ut i världen. Stora Holm var företagets provbana.

Dan Dittmer:

”Pappa lät göteborgarna öva på sjöisen”

Det är mer än 50 år sedan, och Dan Dittmer har nu verkat som konstnär nästan lika länge. Bosatt i Stockholm sedan mer än 30. Men han har välbevarade barndomsminnen från Göteborg där pappa Einar var stadens högertrafikgeneral inför det stora sidbytet i trafiken 3 september 1967.

– Han ritade rondeller på kommunen, hade stort inflytande över Göteborgs trafikplanering och hade politikens öra. De lyssnade på hans idéer. Farsan var en person med stor social förmåga, säger Dan Dittmer.

Trafikingenjören Einar Dittmer kom att bli en av de pådrivande krafterna för skapandet av trafikövningsplatsen Stora Holm.

Det var på isen på Romesjön norr om Kungälv som tankarna föddes.

Dan Dittmer minns:

– 1969 var en av de kallaste vintrar vi haft. Min pappa var, som det hette då, verkställande tjänsteman på Göteborgs Trafiksäkerhetsförning och tog initiativet till att bjuda in tusentals körkortsinnehavare i de norra delarna av Göteborg till att öva halkkörning på en snitslad bana på sjöisen. Det var det största arrangemang de haft.

– Bara att ta sig dit var ett stort äventyr på små halkiga vägar, där man fick svara på frågor om trafiksäkerhet på vägen ut.

– Jag och min äldre bror var volontärer, vi ställde ut koner på isen. Företag lånade frikostigt ut bilar och andra fordon till instruktörerna.

– Jag hade ju inte körkort, så för mig blev det första gången jag fick köra bil. Det var väldigt kul. Jag var väl 15 år.



GT, 10 mars 1963

Då fick du sladda runt på isen som femtonåring?

– Det fick jag göra eftersom det inte var på allmän väg. Men det var inte helt lätt.

När Stora Holm invigdes 1974 hade Dan Dittmer kommit in på Valands konstskola och hade fått mycket annat att tänka på.

Men som ung tonåring var han på flera sätt involverad i Einars entusiastiska arbete för trafiksäkerhet.

– Jag var bland annat med på Mässan i Göteborg när Saab hade lånat ut en bil med gummikofångare. Min bror Kai, som hade körkort, var där och vi demonstrerade trepunktsbältet tillsammans. Jag fick sitta bredvid när han körde i nio kilometer i timmen in i en betongvägg. Jag fick vara levande krockdocka.

– Gubbarna stod i kö för att prova och bevisa att det där inte var något farligt och de var övertygade om att de skulle kunna ta emot sig själva. Men de blev förvånade över vilka stora krafter det var även i låg hastighet.

– Men, är han 70 nu, lille Dan, är det möjligt?

Den spontana kommentaren kommer från

13 januari 1974

MOTOR



● Här ska trafikövningsplatsen ligga. Trafiking. Einar Dittmer, Göteborgs egen trafiksäkerhetsgeneral, visar kartan som avslöjar hur Volvos provbana förvandlas till ett Eldorado för kunskapsörstande trafikanter. Foto: LEIF JACOBSSON

Göran Danielsson

i allt mörker –
saglunt för trafi-
na i Västsverige!
borg kan få sin
efterlängade tra-
ningsplats 1974!

Här ska göteborgarna lära sig att köra bil

i hetaste rydetsöskan,
Göteborg i Göteborg,
Göteborgs Tra-
Marsade

man väntat på en trafik-
vö!
-1. för

för att öka allmänhetens intresse
för att ställa riktlinjer för
Under den mörk-
man demstäm-
föer

GT, 13 januari 1974

Madelaine Andersson, som minns sin gamle chef Einars söner mycket väl, och halkträningen på Romesjön. Hon jobbade som Einar Dittmers närmaste medarbetare under högertrafikomläggningen i Göteborg och hon följde processerna bakom Stora Holms tillblivelse som trafikövningsplats på nära håll.

– Jag var kanslist i Göteborgs Trafiksäkerhetsförening och satt med på mötena för att skriva protokoll, berättar hon.

– Vi hade genomfört högertrafikomläggningen, med bravur. Det gick jättebra i Göteborg. Inga svåra olyckor, och vi hade massor av människor ute med vägvisare. Men när det var klart började Einar genast fundera på vad vi skulle sätta tändarna i härnäst. Han nöjde sig inte med det som NTF föreslog, han var redan vidare i sin hjärna och vi diskuterade vid kaffet och så där.

En gång under dessa framtidsdiskussioner sa Einar Dittmer, som Madelaine Andersson kommer ihåg det i mars 2024: "något som irriterar mig väldigt är detta med sommarkörkort."

– Det var så man gjorde. Mina kompisar skrev in sig på trafikskolan i mars med förutsättningen att vara klara i oktober, absolut senast i november, så de skulle slippa köra i halkan. De ville köra när det var torrt och fint. Einar tyckte inte att det kunde vara rätt.

Det var så tankarna på halkkörningen på

Nu måste det bli en trafikövningsplats

Nu måste det ske.
1974 måste Göteborg få sin sedan länge planerade trafikövningsplats.

Förslagen har varit många under årens lopp. Kallebäck, Lärjeholm och nu Stora Holm har varit de hetaste namnen. Hittills har det stupat på brist i penningkrinet. Har det sagts. Men frågan är om man på ansvarigt håll haft det rätta intresset för en anläggning här slaget. Trots att det inte går att —

våra körkortsaspiranter, i halkkörning, i konsten att göra en undanmanöver osv ska vi inte spekulera i.

Att en trafikövningsplats som den som nu står i begrepp att



dras igång ute på Stora Holm —

det en succé som senare års milda vintrar i stor utsträckning satte P för.

GT har dock varit med att under några år bedriva övningar av detta slag på sjöis. Övningar som betytt mycket men som tyvärr är i alltför hög grad beroende av gunstiga vädergudar för att kunna genomföras.

I dag har ärendet "Stora Holm" vandrat igenom de flesta instanser. Strax före jul sa kommunstyrelsen "ja". Nu hänger det på kommunfullmäktige som inom den närmaste tiden ska ta ställning till denna så viktiga fråga.

eller ett bordlägg

GT, 13 januari 1974

Romesjöns is kom upp. Einar inledde ett samarbete med kvällstidningen GT och tidningens profilerade trafikreporter Göran Danielsson.

– GT skrev och annonserade. Sedan tog vi emot anmälningarna och bemannade. Det kom jättemycket folk och var väldigt populärt. Vi höll på i ett par års tid. Och Einar fick vatten på sin kvarn. Folk hade ingen aning om hur de skulle köra, om de skulle frikoppla eller bromsa. Det skedde på en höft.

Men arrangörerna insåg också att det inte var riskfritt att locka ut göteborgsbilisterna på naturisen på Romesjön. Om inte isen bar skulle riskövningen bli en verklig katastrof. SMHI:s väderprognos kunde därför orsaka stora administrativa problem för GTF.

– Ibland var det kallt hela veckan och det blev fullt på anmälningslistorna. Men så blev det plus två på fredagen. Då var det bara att ringa, ringa och ringa hela kvällen, och försöka få tag i alla dessa som anmält sig, och ställa

in. För då vågade vi inte chansa på att isen skulle bära.

Det var ett himla jobb, minns Madelaine Andersson. Einar Dittmer insåg att det inte skulle gå att ha det så i längden. Något annat måste till.

Han hade varit på studiebesök bland annat vid en dansk halkbana. Nu såg han och hans medarbetare sig runt om i Göteborg med omnejd efter en plats för att anlägga något liknande.

Då kom Volvo in i bilden. Den svenska biltillverkaren hade vuxit ur sin provbana på Stora Holm och precis byggt klart sin nya anläggning i Hällerred.

– Det var diskussioner med kommunen om vad som skulle hända med området på Stora Holm. Vi såg möjligheten, men från att vilja överta anläggningen till att få lov att göra det var det långt. Det krävde ett himla jobb.

– På central nivå blev det politik av frågan.

Men Madelaine Andersson minns att hennes chef inte gav sig så lätt. Einar Dittmer var bra på att skapa goda relationer.

– Han var väldigt duktig på att få folk att tycka att det var helt rätt det han sa. Det var en gåva som han hade fått. Han kunde ha blivit politiker. Tur att han inte blev det, han fick mer gjort så här.



Madelaine Andersson:

”Vi hade ingen halka när banan skulle invigas”

”H elgen före invigningen hade vi ingen halka. Det blev lite bråttom. Så det bestämdes att all personal som hade möjlighet skulle komma ut med sina bilar, och så skulle vi köra utav bara sjutton. För att få upp halkan.”

När Madelaine Andersson ser tillbaka på åren för Trafikövningsplatsens födelse kommer många minnen av en entusiastisk nybyggaranda upp. Halkbanan som det inte gick att glida på – dagarna före den stora invigningen – är ett sådant. Och lösningen på problemet.

– Det var ingen som riktigt visste vad friktionskoefficienten skulle vara. Det fick inte vara så halt att bilarna bara körde av heller. Det kunde hända något dåligt då. Det var jättejobbigt för entreprenören NCC att få den avvägningen rätt. Men då körde vi där, allt vi kunde, och jag mår nästan illa när jag tänker på det nu, men vi fick upp ett värde som kändes bra.

Allt gick bra, och invigningen 17 oktober 1974 blev en framgång. Men vägen fram dit hade stundtals varit slirig.

Madelaine Anderssons chef Einar Dittmer

var eldsjälens bakom projektet. Han fick med sig kommunens gatukontor, och 14 maj 1970 gav stadsfullmäktige det formella uppdraget till gatunämnden att utreda förslag om halkbana.

Det skulle ta nästan fyra och ett halvt år innan banan blev verklighet. Blickarna riktades tidigt mot Stora Holm, men där fanns planer

på att bygga bostäder. Första förslaget var därför ett stort oanvänt område vid Lärjeholm. Den planen övergavs av kostnadsskäl när Volvo kom in i bilden. Biltillverkarens testbana i Tuve, som började etableras 1955 och låg på kommunal mark, uppfyllde inte längre kraven på sekretess och tekniska förutsättningar. På en internationell marknad gick det inte att testa nya hemliga bilmodeller på en så öppen plats. Volvo hade precis byggt klart sin nya anläggning i Hällered utanför

Borås och förde diskussioner med Göteborgs kommun om området på Hisingen.

– Volvos dåvarande PR-chef Johan Hallenborg var vår förkämpe för att vi skulle få överta området. Johan såg att det fanns möjligheter. Det var mycket där som vi kunde ta rakt av och använda för vårt ändamål.

– Det var en man som visste vad han ville och hade oerhörd pondus. Det var bra för oss. Jag var kontorist på den tiden, och var egentligen inte inblandad. Men jag hörde vad Einar berättade och vad han drog i styrelsen, och jag skrev ju protokollet.

Diskussionerna

landade i att Volvo skänkte sin anläggning till Göteborgs kommun, som i sin tur planerade att ge Göteborgs Trafiksäkerhetsförening (GTF) i uppdrag att stå för driften och lämna

”Det var ingen som riktigt visste vad friktionskoefficienten skulle vara. Det fick inte vara så halt att bilarna bara körde av heller”

eventuellt överskott till kommunen. Ett fem-årigt arrendeavtal skrevs med GTF. Avgiften fastställdes på Fastighetskontorets förslag till symboliska 100 kronor per år.

Förutom testbanor, byggnader och inventarier skickade Volvo med en kontant summa pengar bland annat för att bygga ett trafikövervakningstorn och 50 000 kronor till en stipendiefond. Totalt värderades donationen då till 500 000 kronor.

Den presenten kunde kommunen inte tacka nej till.

28 september 1973 sa AB Volvo formellt upp sitt arrendeavtal och erbjöd sig att genomföra donationen.

31 januari året därpå accepterade Göteborgs kommun gåvan genom ett beslut i fullmäktige. Då hade Statens Trafiksäkerhetsverk ett par veckor innan beviljat 100 000 kronor i bidrag. Det var nog tur, för när även finansieringen hamnade på fullmäktiges bord i mars 1974 visade det sig att kostnaderna för markarbeten dragit iväg. Kommunstyrelsen hemställde om ett anslag på 1 350 000 kronor för att anlägga Trafikövningsbanan. Det var 270 000 kronor mer, jämfört med kalkylen i det första beslutsunderlaget – och en halv miljon mer än kommunens beräknade nettokostnad som angavs i Gatukontorets PM från november 1973.

Överdraget hanterades genom att Volvos



Madelaine Andersson var en av Stora Holms pionjärer. och eldsjälär. Hon ser tillbaka på många år i trafiksäkerhetens tjänst, och blev aktiebolagets första vd.

stora matsalsbyggnad, som skulle ha flyttats, fick stå kvar på företags mark.

Men därmed försvann också en del av det ekonomiska värdet i donationen.

Madelaine Andersson minns det som att Volvos drivkraft för den ovanliga affären var att man ville göra något bra för Göteborg. Genom uppgörelsen slapp företaget också att

En plats med anor... Volvos provbana 1955-1974



Stora Holms
Trafikövningsplats AB

återställa marken. Sett i backspegeln kan affären ha varit fördelaktig för båda parter.

Det var många krafter i rörelse för att förverkliga projektet. Trafikantutbildning uppfattades som ett angeläget behov, och Göteborg var inte ensamt om sådana planer.

– Vi fick faktiskt draghjälp från Stockholm där Gillingebanan skulle anläggas. Vi hade nytta av varandra, men det var lite tävling också. Göteborg vann, vi kom först. Det var en seger för oss. Sedan gick det väl bara ett halvår innan Gillinge också var invigd. På den tiden var det status att komma först, säger Madelaine Andersson.

Hon minns också att trafiksäkerhetsfrågorna prioriterades högt av kommunen.

– Begärde vi extrapengar så fick vi det, för de tyckte att vi gjorde ett bra jobb. Vi var inte många på kontoret, men många organisationer, som MRF (Motormännens Riksförbund) och KAK (Kungliga Automobilklubben), tyckte också att det var kul att jobba för Einar Dittmer.

Madelaine Andersson blev kvar i trafiksäkerhetens tjänst under hela sitt yrkesliv. Fram till

”Begärde vi extrapengar så fick vi det, för de tyckte att vi gjorde ett bra jobb. Vi var inte många på kontoret, men många organisationer”

pensioneringen 2006. Från rollen som kontonist tog hon steget upp till att bli verksamhetschef när GTF slogs ihop med systerorganisationerna i Bohuslän och Älvsborg, och bildade NTF Väst. Det gjordes i samband med att Västra Götalandsregionen bildades 1 januari 1999. NTF Väst skulle fortsätta driva Stora Holm inom

den ideella föreningens ram.

Men i längden höll inte det. När aktiviteterna på Stora Holm utvecklades och omsättningen ökade blev det nödvändigt att bolagisera verksamheten.

Madelaine Andersson fick rollen som bolagets första vd, men fortsatte sköta uppdraget från NTF Västs kontor i centrala Göteborg.

Som aktiebolag kunde Stora Holm sedan ta större utvecklingskliv.

– Det var när vi byggde det nya trafikledartornet som vi insåg att vi inte kunde fortsätta vara en ideell förening med så stora kostnader, vi måste bli bolag, berättar Madelaine Andersson.

- En entusiastisk nybyggare
- Volvos PR-chef var en förkämpe
- Presenten som kommunen inte kunde tacka nej till



Madelaine Andersson

Roller: Kanslist i Göteborgs Trafiksäkerhetsförening. Verksamhetschef i NTF Väst. Stora Holms första vd.

Bakgrund: Högra handen till Göteborgs ”högertrafikgeneral” Einar Dittmer

50 år för

1955

Volvo anlägger sin provbana i Tuve

1967

Göteborgs Trafiksäkerhetsförening, GTF, leder omläggningen till högertrafik i Göteborg

1974

11 juni Kommunfullmäktige beslutar motta AB Volvos donation

1975

1 januari Halkkörning blev obligatoriskt i körkortsutbildningen i Göteborg

1986

Lag om bilbälte för vuxna i baksätet

1988

Lag på bälte i baksätet även för barn

1994

12 oktober 20-årsjubileum firas med debatt med trafiksäkerhetsexperten

1950

1970

1980

1990

1970

14 maj Stadsfullmäktige ger gatunämnden i uppdrag att utreda förslag om halkbana

1973

8 september AB Volvo säger upp sitt arrendavtal och erbjuder sig att donera anläggningar och kontanter värt 500 000 kronor

1974

17 oktober Stora Holm Trafikövningsplats invigs

1987

Första Volvon med krockkudde rullar ut från fabriken i Torslanda

1993

Övningskörning tillåten från 16 års ålder.

säkrare trafik

1997

11 juni
Det nya trafikledartornet invigs

2003

17 mars
Göteborgs kommun och NTF skriver ett 25-årigt arrendavtal

2009

Riskutbildning del 1 för personbil införs – Stora Holm utökar sin verksamhet

2015

20 augusti
Ett extra styrelsemöte tar upp idén att flytta ihop NTF Väst och Stora Holm i en nybyggd fastighet

2017

9 januari
Verksamheten startar upp i nya lokaler när det nya året inleds

2022

1 november
Riskutbildning för A-traktorförare genomförs i samarbete med NTF Väst

2024

17 oktober
Stora Holm Trafikövningsplats fyller 50 år

2000

2010

2020

2030

1999

1 januari
GTF blir en del av NTF Väst när Västra Götalandsregionen bildas

2003

1 juni
Stora Holm Trafikövningsplats blir ett aktiebolag till 100 procent ägt av NTF Väst

2010

Riskutbildning för MC införs - Stora Holm börjar med riskutbildning del 1 och 2 på MC

2016

21 januari
Styrelsen beslutar att bygga kontorsfastighet på Stora Holm

2019

De två första elbilarna rullar in på Stora Holm

2023

13 mars
Beslut om att investera i en solcellsanläggning

1999

Dåvarande Vägverket presenterar en första kursplan med riskförståelsemål



Här har elever hängt upp och ner i tre decennier

Krocksläden, bilen som kan vändas upp och ner så att föraren och passageraren blir hängande i sina bälten – och den krockade bilen från den otäcka singelolyckan på R40 som filmades av polisen.

Det är tre mycket konkreta läromedel i Stora Holms trafikundervisning. Alla tre gör stort intryck, och har gjort det under tre decennier.

De tillkom redan på Kent Folkessons tid som chef för verksamheten på banan. Han var Stora Holms först anställda trafiklärare och blev kvar där under 25 år. 1 oktober 1974 körde han som nyanställd av Göteborgs Trafiksäkerhetsförening (GTF) in på banan för första gången. 16 dagar före den stora invigningen. Våren 2024 har han fyllt 86 men ser fortfarande med stolthet tillbaka på ett långt yrkesliv i trafiksäkerhetens tjänst.

– Det hände saker i stort sett varenda dag. Volvo återvände ibland under de första åren. Bland annat ABS-bromsarna provades ut till stor del på Stora Holm. Men det kom också besök av biltillverkare från andra länder. Det var en amerikanare där med en el-

bil vid samma tid. Men det var problem med räckvidden. Batteriet varade en halvtimme. Audi var där med en riktig lyxbil. Det var första gången jag hörde en röst i bilen som på tyska sa att en lampa slutat att fungera, berättar Kent Folkesson.

Yrkestrafiken blev också kunder. Liksom Spårvägen, Räddningstjänsten, Polisen och Försvarsmakten. Verksamheten utvecklades.

Men en av de viktigaste förändringarna under dessa år var att Stora Holm gick in i ett projekt för att utveckla metoder som inte bara gick ut på att göra eleverna skickligare på att manövrera bilen.

– Vi ville även påverka deras attityder och insikter om säkerhet, och man kan säga att vi använde lite skrämstaktik, säger Kent Folkesson.

– Tillsammans med trafiksäkerhetsföreningen i Örebro utvecklade vi konceptet med en insiktshall. Med krocksläden, vältbilen, den krockskadade bilen och filmen från olyckan.

”Vi ville även påverka elevernas attityder och insikter om säkerhet, och man kan säga att vi använde lite skrämstaktik”

Singelolyckan på Riksväg 40 inträffade i regnväder. Föraren fick vattenplaning och en sladd som slutade med att bilen voltade av vägen och blev totaldemolerad. Ingen som ser den skadade bilen förstår att någon i den bilen kunde överleva. Men både föraren och passageraren klarade sig.

Bakom olycksbilen låg en civil polisbil som hade kameran påslagen. Inte för att det gick för fort, för olycksbilen höll sig inom hastighetsgränsen.

Men kameran fångade en svår bilolycka på film, och Kent Folkesson insåg att den filmen skulle göra intryck i kombination med olycksbilen.

MISSLYCKAS DU HÄR - DÅ HAR DU LYCKATS

på världens första trafikövningsplats

— Jag ser framför mig en dag när vi har hjälmförsedda två-åringar som övar på sina trehjulingar i ena ändan av banan och tunga lastbilar med släp i den andra och däremellan rader av aktiviteter, halkövningar, grundutbildning och fortsättningskurser.

Av GÖRAN DANIELSSON

Kent Folkesson, utbildningschef på trafikövningsplatsen Stora Holm i Göteborg, är en man med visioner men också en man med enorm rutin och erfarenhet från de 25 åren på denna plats, den första i sitt slag i världen när den invigdes i oktober 1974.

— Sedan vi startade har inte mindre än en kvarts miljon körkortselever genomgått sin obligatoriska halkutbildning här ute, och många av dem också kan berätt...



GT, 9 november 1991

Forskarna vid Väg- och trafikforskningsinstitutet (VTI) genomförde en pilotstudie i samband med det nya inslaget i utbildningen. Där drogs slutsatsen att även en förhållandevis kort utbildning för unga bilförare lyckas förmedla insiktsbudskap om ökade säkerhetsmarginaler i trafiken.

Intrycken var så starka att deltagarna upplevde sig påverkade som bilförare upp till två år efter kurstillfället.

Det är en av anledningarna till att såväl dagens blivande körkortsinnehavare som erfarna yrkesförare på Stora Holms fortbildningskurser får se filmen om bilkraschen och hänga upp och ner – om man vågar.

Insiktshallen var en milstolpe under Kent Folkessons tid. En annan var det nya trafikledartornet som byggdes för att skapa en bra arbetsmiljö på den tiden instruktionerna gavs helt på distans. Numera är pedagogiken förändrad och bygger mer på direktkontakt med eleverna.

Men inget av denna utveckling hade nog skett om inte initiativtagarna till Stora Holm redan från början fått med sig dåvarande Trafiksäkerhetsverket på att göra halkkörning till ett obligatorium i körkortsutbildningen i Göteborg.

Det skedde vid årsskiftet 1974/75, två och en halv månad efter Stora Holms invigning.

– Det väckte stort intresse även utomlands. Vi hade det italienska tv-bolaget RAI på besök, och Sky från Storbritannien, minns Kent Folkesson.

Under 1975 gick 12 000 körkortsaspiranter utbildningen. Hela personalen, två trafiklärare, en kontorist och en service-man, fick jobba hårt.

– Vi hade med oss trafikskolorna. De var entusiastiska. Och priset var verkligen inte högt. 15 kronor för utbildningen och lika mycket för lånebilen. Då var vi fortfarande en ideell förening.

– Men det var förstås alltid ont om pengar, och vi hade stor glädje av kontakterna med Volvo. De lånade ut bilar till oss som hade använts som testfordon och inte kunde släppas ut på marknaden.

Men friktionen var inte så lätt att han-

Intrycken var så starka att deltagarna upplevde sig påverkade som bilförare upp till två år efter kurstillfället

tera. Inte för eleverna, men inte heller för Stora Holm. Det gjordes flera försök med olika beläggning på halkbanan, och det var svårt att träffa rätt.

– Första försöket var en fin beläggning med små havsslipade stenar importerade från England, som skulle göra asfalten hal. Men de släppte efter ett par månaders användning och blev till grus.

– Sedan testade vi en tjärprodukt och det blev halt. Men när farten blev lägre högg asfalten tag och det blev tvärstopp i stället.

– På andra banor användes olja, i princip matolja. Det blev halt, men också väldigt kladdigt och smutsigt.

– Med en epoxy-beläggning blev det mycket bättre, berättar Kent Folkesson.

Numera används en mer slitstark beläggning baserad på plastmaterialet Polyuretan.

- Göteborg tidigt ute med obligatorisk halkträning
- Internationella medier ställde sig på kö
- Pedagogiken förändrades för att ge insikter om säkerhet



Kent Folkesson

Roller: Stora Holms första trafiklärare. Utbildningschef. Platschef.

Bakgrund: Trafiklärare i Göteborg.



En tvärnit i halkan – för att rädda liv

Den röda brandbilen kränger när föraren ställer sig på bromsen och försöker styra förbi hindren. Blåljusen är på och bromsarna skriker när däckan kämpar för att få fäste mot den våta vita vägbeläggningen.

Den tunga bilen ska ner från maxfart till noll – utan att skada någon, och utan att välta.

Det lyckas.

Det är en tvärnit i halkan för att rädda liv.

Passagerarnas egna liv. Medtrafikanternas. Och livet på dem som väntar på räddningen vid nästa larm.

I bilen finns fem deltidbrandmän från olika orter i Sjuhäradsbygden. Två där fram och tre där bak. Bältade fram. Kanske obältade bak – som det kan vara under utryckning i full fart, när tiden är knapp och den personliga säkerheten inte prioriteras så högt som den alltid borde göras.

De är välutbildade på att släcka bränder och undsätta människor i nöd. Men de har inte lika mycket övning i att köra ett tungt utryckningsfordon under svåra förhållanden, även om de är rutinerade bilförare.

Räddningstjänstens bilar rullar inte så många



Räddningstjänster från hela Västsverige övningskör på Stora Holm.



Therese Andersson testar krocksläden. Hon känner i hela kroppen hur en en krock i låg fart påverkar.

mil på ett år. Sträckorna vid varje uppdrag är korta. För föraren betyder det att den erfarenhet de skaffar sig, och kan underhålla, inte går att jämföra med den trygghet en lastbilschaufför på heltid skaffar sig med tiden.

Och riskerna ökar med farten. Farten ökar

med larmsituationen. Pulsen höjs med nödläget.

Det är därför tolv personer från SÄRF (Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund) har kommit till Stora Holm. För att få möjlighet att öva under realistiska omständigheter.

Stämningen i gruppen stiger. Det är tydligt att deltagarna gillar övningen. De kommer från olika orter, men har börjat lära känna varandra under kursens gång

Nu blänker vattenstrålarna som håller vägbanan blöt och hal, i solen som tittar fram. Stämningen i gruppen stiger. Det är tydligt att deltagarna gillar övningen. De kommer från olika orter, men har börjat lära känna varandra under kursens gång.

Förmiddagen har de tillbringat med teori, och med ett besök i Stora Holms säkerhetshall där krocksläden finns, den krockade bilen som voltade på R40 med bästa däckerna fram och vältbilen där alla som vill kan känna på hur det är att hänga upp och ner i säkerhetsbältet. De har sett filmer på olyckor med svåra

konsekvenser, och känt på hur en krock i låg fart påverkar kroppen och huvudet även om bältet är på.

– Det tog stopp mycket mer plötsligt och hårdare än jag hade väntat mig, säger Therese Andersson, som satte sig i krocksläden.

Hennes kollegor filmade med mobilerna. När videon spelas upp i slow motion kan gruppen se hur Thereses huvud kastades framåt och bakåt i en knyck. Det blir lätt att föreställa vad effekterna blir i normal hastighet på en trafikerad väg.

Men nu har hela gruppen flyttat sig ut på övningsbanan. Två brandbilar och en av räddningstjänstens röda personbilar provbromsar under en timmes tid. Fram och tillbaka på banan.

– Det är bra, säger övningsledaren Joakim Bruhn i sin radio. Gör om samma sak, men öka hastigheten fem kilometer. Tänk på att hålla bromsen stenhårt ända tills du står still.

Han har gått och ställt sig bredvid banan. Nu håller han särskilt koll på hur föraren har fattat ratten och om bromsljusen är tända när bilarna kommer in i kurvan där de ska vända.

Nästa gång kommer den röda brandbilen farande i något högre hastighet. Föraren ställer sig på bromsen vid samma märke som förra gången. Bilen glider i väg, ut mot den svarta halkytan, förbi det tänkta stoppmärket och in

en situation som skulle kunna bli farlig i en verklig trafikmiljö, när gummidäcken får fäste igen. Och om hjulen varit snedställda.

Konsekvenserna av fart, vägbeläggning, däck, reaktionsförmåga, adrenalinpåslag och känsla för hur fordonet betar sig blir alltmer

tydliga. Allt hänger ihop.

Både för privatbilister och i yrkestrafiken.

Under en uttryckning är det dessutom tusen grejer man ska göra samtidigt. Ha koll på vart man ska förstås. Hålla radiokontakt. Förstå hur bråttom det är. Förbereda sig mentalt för det



Fortbildning av yrkesförare och människor som tillbringar mycket tid i bilen för jobbet räknar är en viktig verksamhet på Stora Holm.



Joakim Bruhns berättelse om den allvarliga singelolyckan på R40 gör intryck på alla som går utbildningen på Stora Holm. Budskapet är att man måste ha koll på däckens skick.

som väntar när man kommer fram. Och andra moment som man inte behöver tänka på som privatbilist.

– Man kör lite annorlunda. Är lite mer fokuserad och läser trafiken mer, du jagar mycket mer med blicken framåt och åt sidorna

och uppfattar vad som händer runt omkring dig, säger Claes Emanuelsson, som är en av SÄRF:s styrkeledare.

– Jag är inte säker på att det är så, säger Joakim Bruhn.

– Jag tror att du har samma vanor under uttryckning som du har när du kör civilt. Du är mer medveten när du kör med blåljusen och mer avslappnad i privatbilen. Men du gör samma saker.

Under teoripasset har Joakim förklarat att i snitt ägnar sig bilförare 50 minuter av en timmas bilkörning åt att titta på vägen. Det finns forskning som visar att under de övriga tio minuterna är det andra saker som får uppmärksamheten. Det är samma sak både privat och under uttryckning. Även om man som bilist tror att ögonen är fästa på vägen hela tiden.

Han passar också på att avfärda en annan missuppfattning. Det är inte säkrare att köra bil på gator och vägar där man känner sig hemma.

– Det är där flest olyckor inträffar. Och särskilt i korsningar. Därför ska du aldrig åka utan bälte bak i bilen, även om det är bråttom. Det är då det händer, säger Joakim Bruhn.

På förmiddagen har han visat en bild på en brandbil i en västsvensk ort som ligger på sidan. Den har välts under uttryckning, strax efter en korsning som föraren måste ha kört

igenom ett otal gånger.

När kursen nu går mot sitt slut kan en av deltagarna inte hålla sig. Han måste berätta en historia:

- Mina kollegor var på uttryckning, och närmade sig en korsning.
- Kommer det någon bil? frågade chauffören han som satt bredvid.
- Nej!
- Så han gasade på.
- Då säger den andre gubben: Men det kommer en buss!

Hela gruppen brister ut i ett befriande skratt. Det är nog en del spänning som släpper där.

Tar man större risk om det är ett larm där liv står på spel?

Frågan går till Claes Emanuelsson.

– På en uttryckning blir det lite mer hetsig körning. Pulsen är uppe. Men det beror också på situationen. Om det är en fullt utvecklad brand har du plattan i backen, och du vill bara komma fram. Vet du att läget är under kontroll tar du det lugnare.

– Det blir så omedvetet, ett annat tänk. Men vi har inget krav på oss att komma fram på en viss tid. Kravet är att vi ska komma fram. Det är bättre än att inte komma fram alls.

Joakim Bruhns fem bästa råd

● Hastigheten

Det är kraschfarten som avgör hur stora skadorna blir. Även en låg hastighet som 30 km/h kan vara dödlig för en oskyddad trafikant. Det är mycket svårt att uppskatta hastigheten på ett annat fordon.

● Blicken

Låt blicken söka av trafiksituationen längre fram. Titta dit du ska, så att hjärnan kan räkna ut hur hög fart du ska ha för att anpassa körningen till det som kommer senare.

● Körställningen

Häng inte över ratten. Glöm ”tio i två”- greppet. Då använder du instinktivt armarna som förstärkning vid en kraftig inbromsning, och riskerar att snedställa hjulen och få sladd. Bättre att hålla ”tjugo i fyra” med små ratt rörelser.

● Däcken

Förlita dig inte på andra, till exempel däckhotellet. Du måste själv ha koll på mönsterdjupet. Bästa däckerna ska sitta bak. Inte fram, som många tror.

● Kurvtagningen

Bromsa inte när du kommer fram till kurvan, eller mitt i den. Bromsar du hårt när hjulen är snedställda riskerar du att tappa kontrollen. Farten ska vara anpassad före kurvan, sedan kan du gasa genom den.

Joakim Bruhn

Roll: Utbildningsansvarig

Bakgrund: Drev under många år familjeföretaget Bruhns Trafikskola och var då kund på Stora Holm. 2017 rekryterades han som ansvarig för utbildningarna och som trafiklärare på trafikövningsplatsen.



Lillemor Holm:

”Vi gjorde en gemensam företagskulturresa”

”**K**ontorsbygget var en stor sak, jag var nervös och funderade mycket på om vi skulle våga göra den investeringen. Om kalkylerna och prognoserna skulle hålla. Men det har blivit mycket bra.”

Lillemor Holm ser tillbaka på en tid med stora framtidsbeslut och ganska jobbiga förändringsprocesser som har lett fram till den mer välsmorda organisation som fortsätter utveckla verksamheten på och runt trafikövningsplatsen.

Hon klev av som styrelseordförande 2021. Åtta år efter att hon rullade in på en mc 2013. Då log hon antagligen bara sitt milda leende, när en man där välkomnade henne som ”Lilla Holm”.

Med 26 års erfarenhet från HR-arbete på lokal och internationell nivå i Volvobolagen, och sju och ett halvt år som ordförande i den västsvenska delen av Sveriges Motorcyklister var det inte så mycket som fick Lillemor Holm ur balans.

Lillemor Holm var inte bara Stora Holms styrelseordförande, hon var även vice ordförande i NTF Väst. Det var en period där anläggningen och organisationen lyftes flera nivåer. Men Lillemor Holm tonar förstås ner den egna betydelsen och pekar på medarbetarna, som gjorde jobbet. Särskilt på Malin Lundgren. NTF Västs verksamhetschef fick även ta över vd-rollen i dotterbolaget Stora Holm när verksamheterna flyttade ihop.

– Malin Lundgren började utveckla verksamheten på ett fantastiskt sätt när hon kom in, säger Lillemor Holm. Min viktigaste roll var att vara där och stötta henne.

Under dessa år tog Stora Holms styrelse flera tunga investeringsbeslut.

– Vi köpte in hjullastare och började gå över till elbilar. Beslutet att investera i en egen kontorsbyggnad var inte enkelt att fatta. Det var ett stort åtagande. Stora Holm är trots allt inte en jättestor verksamhet och NTF är en organisation som inte är vinstdrivande, säger Lillemor Holm.

- Trafikövningsplatsen tog stort utvecklingskliv
- Nytt kontor svårt beslut med lyckat resultat
- Förändringsresa för två organisationer.



Lillemor Holm

Roll: Tidigare styrelseordförande i Stora Holm Trafikövningsplats. Valberedning NTF Väst.

Bakgrund: HR-befattningar på lokal och internationell nivå på Volvo Cars och AB Volvo. Egen företagare

Det var NTF Västs dåvarande styrelseordförande Abbas Zarrinpour som tog initiativet.

Men den i särklass största investeringen blev också en av två betydelsefulla processer som företaget samtidigt gick igenom, och som i efterhand kan ses som avgörande för anläggningens framtid.

Beslutet att bygga en egen kontorsbyggnad i anslutning till trafikövningsplatsen, och sedan genomföra bygget krävde fullt fokus. Men den andra svåra processen var också direkt kopplad till detta. Då handlade det om att sammanföra två självständiga men en smula motvilliga organisationer som behövde börja samarbeta. Och om att skapa en gemenskap som omfattande medarbetarna från båda hållen.

– Det har varit en företagskulturresa, som Malin hanterat väldigt bra, säger Lillemor Holm, men också en rolig uppgift som hjälpte



till att bygga vår företagskultur. Vi fick ett gemensamt projekt och en samlingsplats.

Satsningen på en egen kontorsfastighet, gemensam för NTF Västs kansli och organisationen för Stora Holm, gjordes av två skäl.

– Vi behövde sänka våra lokalkostnader. NTF Väst betalade hög hyra för sitt kontor inne i Göteborgs city. Kalkylerna visade att det skulle vara lönsamt att bygga eget. Men vi behövde också komma samman för att skapa förutsättningar för de samarbeten som NTF och Stora Holm länge pratat om, men haft svårt att genomföra när medarbetarna satt på olika håll.

Detta var lättare sagt än gjort. Det fysiska avståndet mellan NTF:s lokaler inne i stan och trafikövningsplatsen på Hisingen hade bara varit det ena hindret för samarbetet. Det andra, och kanske svårare hindret, fanns hos medarbetarnas inställning till ett närmande. Båda organisationerna arbetade med högre trafiksäkerhet och minskade olycksrisker i trafiken som mål, men på helt olika sätt.

Styrelsen och ledningen behövde lägga en hel del kraft på att skapa möjligheter för medarbetarna att arbeta igenom relationerna och samarbetsmöjligheterna.

– Vi pratade mycket om det där, hur man skulle kunna ta tillvara varandras kope-

”Beslutet att investera i en egen kontorsbyggnad var inte enkelt att fatta. Det var ett stort åtagande. Stora Holm är trots allt inte en jättestor verksamhet”

tenser. Men det var inte så enkelt och tog sin tid. Jag kände igen mycket av detta från min tid på Volvo, säger Lillemor Holm, som fick god användning för sin HR-kompetens även i detta sammanhang.

– Vi jobbade mycket med grupputveckling, och gav medarbetarna möjlighet att samlas och uttrycka hur man ville att det skulle fungera och vad man vill åstadkomma. Alla fick formulera sin målbild om hur det skulle kunna se ut om fem år. Och nu har verksamheten utvecklats jättemycket. Här finns fantastiska banor för alla sorters fordon egentligen, en väldigt kompetent personal som varit här länge och samarbetat med NTF, där det också finns hög kompetens inom trafiksäkerhet. Stora Holm glänsar, säger Lillemor Holm.

Snöstorm på uppkörningen

– då är det tryggt att ha testat värsta halkan

Just den där marsdagen 2024, när 18-åriga Julia Asker skulle köra upp, hade SMHI utfärdat gul vädervarning i hela nordvästra Götaland. Med tidvis

ymnigt snöfall och frisk ostlig vind.

Väglaget skulle bli sådant att alla som inte behövde ge sig ut på vägarna uppmanades att stanna hemma.

– Jag hade stressat upp mig på morgonen. Jag skulle få köra i snökaos, det hade jag aldrig gjort tidigare. Men när jag började köra blev jag lugn. Jag visste ju hur bilen betar sig i halka, berättar Julia.

Hon och hennes jämnåriga kompis Axel Hjerpe är två av tusentals ofta lite smånervösa blivande körkortsinnehavare som varje år besöker Stora Holm Trafikövningsplats.

– Jag var lite nervös inför risktvåan. Det kändes så nytt, men när man väl kom hit tyckte jag att det kändes väldigt tryggt. Det fanns välkomnande personal i receptionen och det gjorde att man blev mindre nervös, säger Julia.

Vad var du nervös för?

– Jag hade aldrig kört på en halkbana innan. Det kändes ovant, jag hade ju bara övningskört på torr asfalt. Det var tidigt på morgonen och de hade lika gärna kunnat vara morgontrötta, men de var positiva och glada.

De tar ju ändå emot massor av ungdomar varenda dag. Var det samma för dig Axel?

– Ja, det tycker jag. Jag var rätt nervös i början. Det känns som man har väldigt stort ansvar. Man ska ändå ut och köra en stor bil som man aldrig har kört innan. Men det släppte ganska snabbt. Det blev bättre när jag fick höra hur trafiklärarna pratade lugnande med oss. Det var väldigt tydligt och pedagogiskt när de förklarade vad jag skulle göra.

Om jag skulle komma hit hade jag nog varit rädd för att göra bort mig.

– Så kände jag också lite. I början satt vi två i varje bil, när vi körde ut till banan. Det tyckte jag kändes skönt, jag hade hört att man fick köra två och två tidigare, men nu skulle vi ändå köra en och en under själva övningen, säger Julia.





– Jag förstår att det är för att alla ska få testa helt själva, och när man väl satt i bilen var det inte nervöst. Instruktionerna var så tydliga. Det var som att köra hemma, men med en uppgift att utföra.

Var det något som överraskade dig?

– Det var mest hur bilen reagerade. Att det var så himla svårt att styra. Jag hade inte tänkt att det skulle vara så svårt, men det var chockartat. Bilen bara gled runt som en elefant på hal is.

Känner man sig rädd då?

– Nej, det tycker jag inte. Jag visste ju att det fanns asfalt precis bredvid och att det var lätt att få tillbaka styrförmågan igen. Och det är ju trots allt en trafikövningsplats som ska vara anpassad för att vara väldigt säker.

Hur var det för dig Axel?

– Det var en väldig adrenalinkick. Man får ju tänja på gränserna.

Hade du koll på att det var så, innan du testade?

– Nej inte på det sättet. Jag tänkte ändå att man kunde ha lite kontroll. Nu fattade jag att om man tappar fästet när man kör för fort finns det inte så mycket att göra. Det blir väldigt tydligt när man plötsligt glider rakt fram och bilen plötsligt hamnar på kanten av banan. Om det inte hade varit en trafikövningsplats är det rakt ut i skogen.

Nu har du haft ditt körkort drygt tre må-

nader, har du varit med om någon sådan situation i verklig trafik?

– Aldrig på det viset, jag har ju varit med om att hjulen spunnit när man ska köra iväg och det varit halt. Men det är inte samma sak.

Men det har du Julia?

– Jag hade ju oturen att jag hade min uppkörning när det kom värsta snöstormen. Det var snöblandat regn och hagel, det blev mycket vatten på vägen. Det värsta var att sikten var så dålig också.

Hade du nytta av att du fått känna på det under riskutbildningen?

– Nu var jag ju nervös redan som det var, för det var ju min uppkörning, men hade jag inte vetat vad som händer och hur man hantlar bilen, hade jag varit mer rädd. Nu hade jag ju ändå varit med om det.

Tror du att du klarat uppkörningen utan den erfarenheten, med tanke på vädret?

– Det lugnade min nervositet väldigt mycket. Besiktningsmannen som var med i bilen sa till mig att jag verkade väldigt lugn. Och det var jag verkligen.

Var det andra saker ni lärde er som var särskilt viktigt?



– Det var mest på riskettan. Då fick man övergripande information om hur det är att vistas i trafiken, och vad man ska tänka på för att själv vara säker, och på andras säkerhet i trafiken, säger Julia.

– Det var något jag särskilt tog med mig, att tänka på säkerheten och att vara en god trafikant. Att man utgår både från väderförhållanden och sin egen förmåga just den dagen.

Ganska mycket sunt förnuft?

– Det gav verkligen den insikten. Att vara en bra trafikant bygger mycket på att man visar sunt förnuft och litar på sin magkänsla. Är jag trött ska jag inte fortsätta köra och utsätta mig själv och andra för fara.

Hur tycker ni att andra trafikanter som ni möter nu är i trafiken?

”Man hänger ju verkligen bara i bältet. Har man inte det så faller man ju bara rakt ner. Du sitter ju inte i stolen längre, bara hänger där”

– Det är blandat. Men kanske inte jättebra. Många överskattar nog sin förmåga. Det är många som kör väldigt fort, och som kanske tycker att de klarar det för att de har haft körkort i trettio år.

Samtidigt finns det kanske 18-åringar som tycker...

– Att det är kul att trycka på gasen!

Är ni sådana?

– Inte direkt, svarar både Julia och Axel, men kanske ibland.

– Om vi ska vara ärliga. Kanske ibland på motorvägen, men man försöker hålla hastigheten och har lärt sig konsekvenstänket, säger Julia.

Var det något annat ni lärde er på Stora Holm?

– De pratade rätt mycket om hur däckens

skick påverkar. Det hade jag kanske inte tänkt på innan.

Ni fick se filmen från olyckan på Riksväg 40, gjorde den intryck?

– Ja, verkligen, det var en hemsk krasch, säger Axel.

– Det var en brutal film, där förstod man hur viktigt det är att ha kontroll på däck och väglaget.

Hängde ni upp och ner i bilen som snurade runt?

– Det gjorde vi båda två.

Var det kul?

– Ja, det var roligt, men man hänger ju verkligen bara i bältet. Har man inte det så faller man ju bara rakt ner. Du sitter ju inte i stolen längre, bara hänger där, säger Axel.

– Det var lärorikt, att få känna hur det känns på riktigt. Den korta stunden man satt där, med allt blod i huvudet, det var inte lätt att tänka då, säger Julia.

Med körkortet avklarat, och dessutom tillgång till bilar i sina familjer, är Julia Asker och Axel Hjerpe nu två tonåringar som njuter av en ökad frihetskänsla. Båda har haft moped tidigare. Axel har kört en hel del A-traktor.

– Allting blir mycket enklare nu. Man behöver inte vänta på några bussar för att åka och handla, eller något annat, säger Axel.

Stora Holm 2024

● Personbil och MC

Ett 40-tal västsvenska trafikskolor låter sina elever göra riskutbildningen på Stora Holm. Utbildningen ges både för personbil och MC. Men även för tunga fordon.

● ”Riskettan”

I den teoretiska delen ingår bland annat hur alkohol, droger, trötthet och förarens eget beteende påverkar körningen. Deltagaren får möjlighet att reflektera över riskfyllt beteende och får förståelse för vad som påverkar körförmågan.

● ”Risktvåan”

Riskutbildning del 2 är den praktiska delen. Kursen tar upp risker i trafiken, mänskligt beteende, hastighet och hur bilen beter sig under olika förhållanden. Deltagarna får bland annat testa halkkörning på riktig halka, hårda inbromsningar och att sitta i en voltad bil.

● Företag

Stora Holm arrangerar också företagsutbildningar inom fyra områden:

Halkkörning

Precision – manövrera ditt fordon

Förarbeteende – hur kör du

Sparsam körning – bli en mer miljömedveten förare

● Event

Företag kan också boka in sig för event med oförglömliga upplevelser. Halkbana, grusbana, asfaltsbana, offroad med vattengravar och stora motlut.

● Del av NTF Väst

Stora Holm Trafikövningsplats AB är ett dotterbolag till den idéburna organisationen NTF Väst som arbetar för allas rätt till en säker trafik.

Så kan trafikövningsplatsen bli en trafikforskningsplats

Anna Nilsson-Ehle:

”Stora Holm är en del av ett helt ekosystem”



Välkomna! Anna Nilsson-Ehle slår ut med armarna i en generös inbjudande gest när hon välkomsttalar på NTF Västs konferens Barn, Liv och Trafik.

Mötet i mars 2024 hölls på Lindholmen Science Park och samlade ett par hundra engagerade deltagare från hela Sverige.

Lindholmen är ett nav för svensk trafik- och mobilitetsforskning – 15 kilometer från trafikövningsplatsen Stora Holm med bil.

Därifrån är avståndet knappt tio kilometer till Volvo Cars i Torslanda, och det stora kluster för mobilitetsinnovation som nu planeras runt det gamla huvudkontoret som Pehr G Gyllenhammar lät bygga på berget ovanför fabriken..

Avståndet till AB Volvos nya huvudkontor och forskningsanläggning i Lundby är 9,4 kilometer – mätt från Stora Holm.

Allt ligger på behändigt avstånd. Volvoföretagens forskning och tillverkning, Northvolts batteriutveckling, SAFERS spetsforskning, Lindholmens innovationsmiljö, med Geelys stora nya utvecklingscenter som granne och alla små innovationsbolag, Zenseact, med utveckling av mjukvara för självkörande fordon, Polestars

planerade huvudkontor i Frihamnen – och med Chalmers en kort kollektivtrafiktur bort.

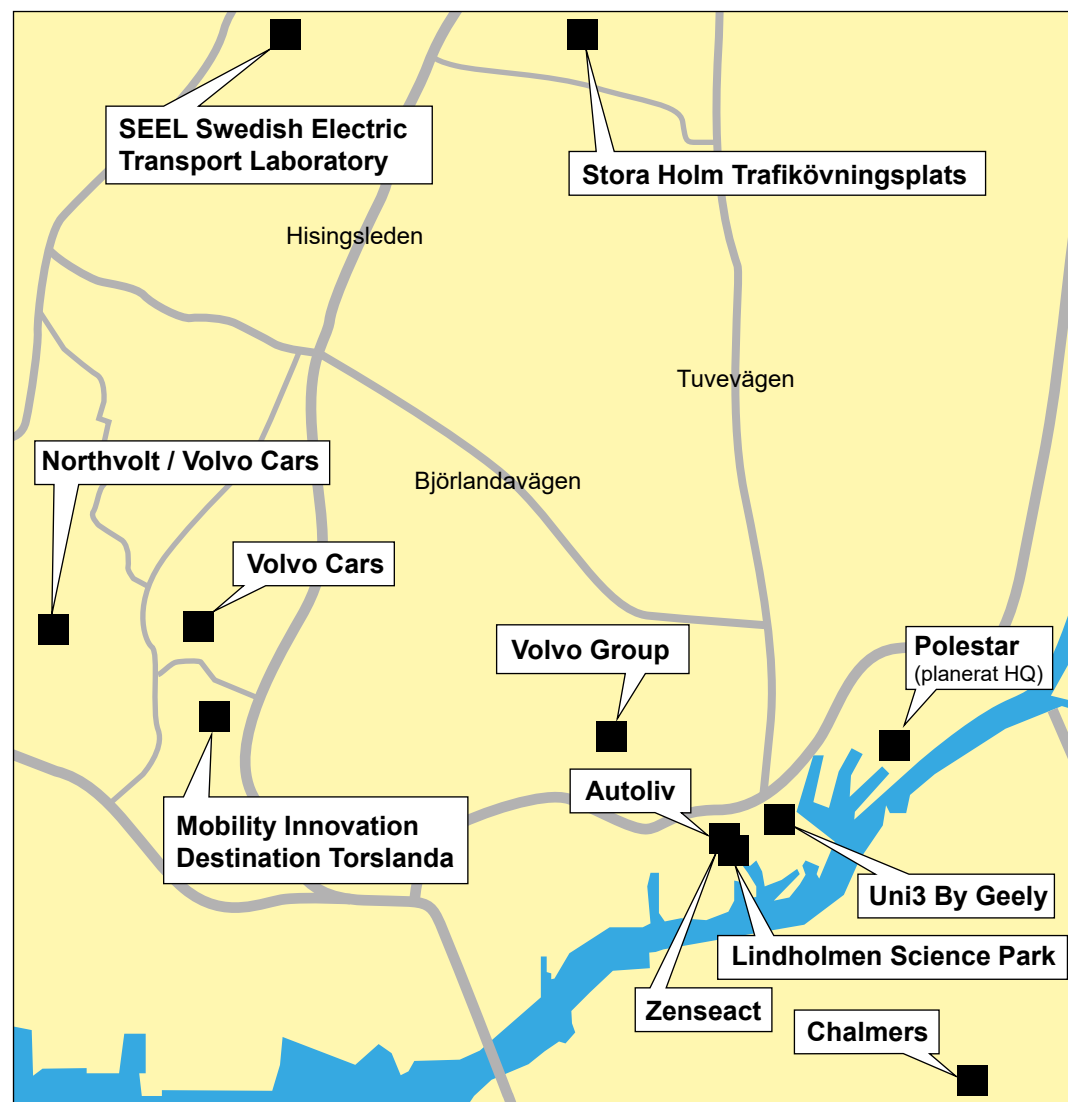
På kartan framgår tydligt Göteborgs unika och täta koncentration av kompetenser inom framtidens lösningar för att flytta människor och prylar. På korta avstånd i täta storstadsmiljöer, och på långa distanser under krävande förhållanden.

Allt detta är kopplat till en storstad i snabb förvandling. 2024 är Göteborg mitt inne i ett utvecklingssprång, där stadsbyggnad och trafikplanering också innebär unika möjligheter att pröva nya lösningar för hur fordon kan hanteras och hela transportsystem utformas. Trafikantbeteenden, hållbarhet och säkerhet för alla som rör sig i trafikerade miljöer är framtidsfrågor.

Därför är kopplingarna till Göteborgs stad också betydelsefulla.

Anna Nilsson-Ehle har detta i bakhuvudet när hon slår ut med armarna i sin inbjudande gest. Hon ser helheten med sin långa Volvobakgrund, och från sin position som styrelseordförande för Lindholmen Science Park, ordförande i Sveriges innovationsmyndighet Vinnova, tidigare verksamhetschef för Lindholmens trafiksäkerhetsforskning SAFER och nu också styrelseordförande för NTF Väst – organisationen som driver Stora Holm där tusentals ungdomar och olika kategorier yrkesförare varje år får teoretisk och praktisk riskutbildning.

Anna Nilsson-Ehle ser potentialen i den anrika



På nära geografiskt avstånd från varandra finns ett stort antal forskningsintensiva aktörer inom området mobilitet.

trafikövningsplatsen som en kugge i den moderna och avancerade trafiksäkerhetsforskningen och fordonsutvecklingen.

Hon har flera goda skäl för detta.

Ett av dem är det outnyttjade guld som Stora Holm kan samla på sig för varje enskild elev som rullar ut på banan. Aggregerade data över mänskligt beteende i utmanande situationer, är precis sådant som forskare över hela världen på området mobilitet och trafik värdesätter så högt.

– Det finns simulatorer och avancerade digitala verktyg, men de kan inte fullt ut ersätta data från riktiga människor i en verklig miljö, säger Anna Nilsson-Ehle.

Vissa typer av experimenterande och utforskande är Stora Holm väldigt lämpat för, påpekar hon.

– Stora Holm är en bra plats för att få ihop praktik och teori. Att se vad som händer i den komplexa verkligheten. Samhället har byggt upp väldigt komplexa trafikmiljöer, då behöver vi ha ställen att träna och experimentera på, både i forskningsprojekt och i innovationsarbetet. Stora Holm kan vara en länk i en kedja av experimentplatser.

I Hällered utanför Borås finns testanläggningen AstaZero som beskrivs som världens första fullskaliga och oberoende testmiljö för fram-

tidens automatiserade transportsystem. Som testmiljö är den svårslagen.

AstaZero är en unik anläggning där avancerade säkerhetssystem kan testas i alla tänkbara trafikmiljöer och situationer. Anläggningen är en av det västsvenska fordonsklustrets största tillgångar för forskning och utveckling.

Där finns det mesta, men alltså inte tusentals ungdomar utan större erfarenhet av att köra bil i utmanade situationer. Var och en av dessa individer reagerar utifrån egna förutsättningar, på ett sätt som datorerna inte kan programmeras att förutse.

Den värdefulla kunskapen kan Stora Holm bidra med.

– Ett problem i verkligheten är att det är en så väldigt stor variation i hur man uppfattar saker och hur man använder saker. En av Stora Holms stora möjligheter är att utsätta teorier för naturliga variationer på ett säkert sätt, när man vill testa hur fordon uppför sig under vissa förutsättningar, och hur fordon samspekar med andra fordon och andra trafikanter.

– Genom att det finns ungdomar som utbildas där, och även äldre som fortbildas, blir det enkelt att få tag på grupper med personer för sådana tester, säger Anna Nilsson-Ehle.

Om man talar life science-språk, så är det att bedriva klinisk forskning?

– Ja, precis, så kan man säga.

- Korta avstånd i kompetensklustret
- Vissa saker kan bara testas i verkligheten
- Data från Stora Holm skulle kunna vara guld i forskningen



Anna-Nilsson Ehle

Roller: Styrelseordförande i Vinnova, Styrelseordförande i Lindholmen Science Park, Styrelseordförande i Högskolan i Borås och i Institutet för kvalitetsutveckling SIQ, Styrelseordförande i NTF Väst.

Bakgrund: Civilingenjör Chalmers, Hedersdoktor KTH, Lång Volvobakgrund, VD Universeum i Göteborg, Tidigare föreståndare för SAFER

Men gör man inte det bättre i riktig trafikmiljö?

– Ja och nej, det finns vissa saker som inte kan testas i verklig trafik, det skulle vara oetiskt. Precis som inom life science. Verklig trafik är okontrollerbar, så ibland är det svårt att göra kontrollerade experiment och faktiskt förstå vad det är som spelar roll, säger Anna Nilsson-Ehle.

Men Stora Holm är inte ensamt, ur ett innovationsperspektiv är det många olika simuleringar av verkligheten som behövs.

– Det finns ju också en annan trend. Avancerade digitala modeller av olika slag finns både här på Lindholmen och på andra ställen i stan. Från att man kan sitta i en simulator, som också är en kombinationsmiljö av digitalt och fysiskt, till rena digitala miljöer som vi till exempel har här på Lindholmen Virtual Arena och i digitala tvillingar av staden.

Är inte det smidigare?

– Båda behövs. Grejen är egentligen att den virtuella miljön är programmerad, och det är inte säkert att den någonsin kan generera den typ av oväntade samspel som blir till i verkligheten.

– Allt det som du och jag kan tänka ut kan den virtuella miljön förutse, men det som ingen av oss vet kan komma att hända finns inte med. Det finns inslag av oväntade reaktioner som bara uppstår i verkligheten, som har att

göra med att det är jättemånga olika faktorer som samverkar.

Om datorerna skulle kunna förutse allt skulle forskarna inte behöva testa mediciner på människor? För att ta life science-liknelsen igen.

– Människan är en biologisk varelse. Det händer saker i den komplexa verkligheten. Då kan man förstås invända att Stora Holm inte är så komplext, och ur forsknings- och innovationssynpunkt så är det viktigt att Stora Holm får ingå i ett större sammanhang.

– Men anläggningen tillhör NTF, och NTF är i sin tur uppkopplat till hela ekosystemet, säger Anna Nilsson-Ehle.

– Man kan prova vissa saker på Stora Holm, sedan på Asta-Zero, eller köra i verklig trafik med instrumenterade bilar.

Men det statistiska

guldet går inte att hitta på så många andra ställen.

– Om Stora Holm skulle ställa samma fråga till alla elever, eller be alla göra samma manö-

ver, skulle man få ett jättestort utfall på ett år som statistiskt sedan går att bearbeta. Det är en skatt. Mycket av det vi pratar om nu är beteendevetenskap. Hur många pling och plong i trafiken står du till exempel ut med?

Nu talar du om hur gränssnittet mellan människa och fordon ska se ut?

– Det är samspelet mellan de humanistiska och tekniska vetenskaperna. Det finns hur många tekniska system för ökad trafiksäkerhet

som helst, men hur du som förare eller fotgängare faktiskt kan ta till dig och bli bättre tack vare dessa behöver man forska på.

Man samlar väl in data från verkliga trafikmiljöer?

– Ja, jättemycket. Det är en kompetens och ett forskningsfält som gett SAFER sin position inom den internationella forskarvärlden. Sedan 2006 och framåt började vi i SAFERs regi att samla in naturalistiska data, det låter förstås som om folk skulle vara nakna..., men det handlar om att man spelar in allt som sker. Både vad föraren ser och vad bilen regist-

Egentligen är den virtuella miljön programmerad, och det är inte säkert att den någonsin kan generera den typ av oväntade samspel som blir till i verkligheten

rerar, och kopplar upp mot bilens egna system. I dag är det vedertagna metoder, man samlar in enorma mängder data.

Det är en del av fordonstillverkarnas affär, helt enkelt?

– Ja, det är det, det sker väldigt mycket sådan forskning. Men Stora Holm bidrar med förståelse för en grupp människor. Till exempel unga människor. För ingen av de där automatiska insamlingarna får med det där sista, vad tänkte du egentligen? Förarna rapporterar vad de uppfattar som otäckt och vilken funktion de slår till, men Stora Holm skulle kunna ha mycket mer kvalitativt designade studier. Om man ser utfall som verkar obegripligt i de stora studierna, skulle man kunna plocka ut det momentet och designa en uppsamling på Stora Holm där man frågar alla 18-åringar under två års tid.

Då är det människor som inte går in med förutfattade meningar?

– Exakt.

Det kräver finansiering, tror du att det finns en vilja att lägga forskningsmedel på den typen av studier?

– För god forskning finns ofta forskningsmedel, men det är forskare från till exempel Chalmers eller VTI som kan ansöka när de ser möjligheterna i vissa experiment. Stora Holm är en kugge i ekosystemet. Projekten skapas på Chalmers, på SAFER eller VTI eller vad det nu

är. Det är där man kan vara med.

Det finns också ett annat tungt skäl för att räkna in Stora Holm som en möjlighet för forskning och utveckling. Då handlar det om kostnader.

– Det är en annan aspekt. Man kan designa många experiment, men då måste man också förhålla sig till en kostnadsram. Finansiering är en knapp resurs. Stora Holm kan spela en roll i att hitta kostnadseffektiva sätt att pröva vissa frågeställningar, som man sedan kan fördjupa på mer avancerade sätt och därmed till högre kostnad. Jag tror att det är jätteviktigt för framtiden att Stora Holm är del av det här större klustret och kan användas av olika aktörer.

Tror du att de olika aktörerna redan idag ser Stora Holm som en sådan resurs, eller är det en möjlighet som Stora Holm måste lyfta fram bättre?

– En hel del känner till Stora Holm, men det är en liten verksamhet. Jag tror att Stora Holm behöver finnas med och synliggöras som en

möjlighet. Men det är förstås också en fråga för Stora Holms styrelse, vilka muskler man har för att göra detta.

Det är också en fråga om vilket fokus Stora Holm ska ha för sin verksamhet?

– Absolut. Stora Holm har ett ägardirektiv från NTF Väst. Bolaget ska stå på egna ben genom sin basverksamhet med riskutbildningar och fortbildning.

– Trafiksäkerhetens främjande ska alltid vara en ledstjärna. Samtidigt kan man skapa kunskap som övriga ekosystemet har nytta av.

Utan att det går ut över basverksamheten och intäkterna?

– En del av det vi pratar om här är skraddarsydd lösningar för forskningsprojekt eller olika företag eller organisationer, men det är fortfarande riskutbildningar och fortbildningar som är den stora volymen på Stora Holm.

– Om man tänker att riskutbildning är en massproduktion av något, så bra som möjligt, och experimenten är skraddarsydda, så finns det också något däremellan. I fortbildningarna för Räddningstjänsten, Polisen eller hemtjänst-

”Stora Holm kan spela en roll i att hitta kostnadseffektiva sätt att pröva vissa frågeställningar”

ten kan Stora Holm kombinera det här sakerna. Det är givande för dem som utbildas, de får samtidigt kännedom om forskning som pågår, på så sätt kan det ge väldigt hög kvalitet åt deras fortbildning.

Finns det redan i dag en sådan kopplingen från forskningen till dem som fortbildar sig på Stora Holm?

– Det tas sådana initiativ. Stora Holm har ett gott nätverk med kunskaper om det allra senaste i trafiksäkerhetsforskningen och beteendeforskning.

Om Stora Holm knyts närmare akade-

misk forskning höjs alltså anläggningens status. Från att vara en trafikövningsplats till en trafikforskningsplats. De som utbildas i trafiksäkerhet kommer in i en miljö där det också bedrivs akademisk forskning. Är det en möjlig utveckling?

– Det är en potential för både Stora Holm och forskningen. Det skapas nya möjligheter för innovation. Men Stora Holm behöver lyftas fram. Det är lätt hänt att stora aktörer glömmer bort en liten spelare. Därför måste Stora Holm aktivt visa vad anläggningen och verksamheten kan bidra med.

Vad skulle Stora Holm behöva tillföra sin anläggning för att kunna ta ett sådant steg?

– Inte så mycket i själva anläggningen, men kanske skulle man behöva göra en investering i att tillföra innovationskompetens. I samverkan med NTF.

Det skulle vara ett sätt att öka statusen och bevisa sitt värde?

– Om Stora Holm kan bli inblandad i något som får lyskraft i forskarvärlden, då får man lite medvind att segla vidare på.

Vera – en udda gäst

Chalmers Vera Team är en spännande gäst på Stora Holms banor. Vera Team är ett lag med studenter som rekryteras från flera olika linjer på Chalmers Tekniska Högskola.

På fritiden samlar de sina kompetenser i ett projekt med ett mycket speciellt fordon. Målet är att utveckla teknik och design för längsta möjliga körsträcka – till lägsta möjliga energiförbrukning.

Resultatet mäts i en internationell tävling mot team från andra universitet.



800 mc-förare utbildas varje år

Lärarna tittar efter varningssignaler

MC-förarna som drar varv efter varv på övningsbanan ger ett försynt intryck. Men fokuserat. På ett år utbildas närmare 800 motorcyklister på anläggningen. Precis som för bilförarna är det både teori och praktik.

Gruppen som vi följer får Riskettan och

Risiktvåan på samma dag.

I första delen av utbildningen har det handlat om riskfyllda beteenden i trafiken. Alkohol och droger och hur uppmärksamheten påverkas av trötthet förstås.

I del 2, efter lunch, undervisar instruktörerna

på Stora Holm bland annat om hur hastigheten påverkar svårighetsgraden i körningen, och om hur sambandet mellan hastighet och konsekvenserna ser ut om olyckan är framme. Säkerhet och körning vid olika väg- och väderförhållanden är andra vitala budskap i kursplanen.

– Vi kommer att ta med er genom de farliga situationerna i dag, lovar dagens kursledare Joakim Bruhn.

Han delar med sig av sina egna lärdomar av att nästan köra av vägen på första turen som nybliven mc-förare. Hornen växer när man sätter sig på hojen för första gången, säger han. Och alla vet vad han menar.

– Vi ska lära oss att uppleva och inse, säger han för att stryka under att förståelsen för vad som kan inträffa ökar när man själv upplever farorna i stället för att bara läsa eller höra om dem.

– Men för att uppleva och inse måste man ligga på en nivå som är högre än bara nybörjare, betonar han.

Den utförliga teoridelen går in på en rad områden som har att göra med hur man själv i förväg skattar sina egna förmågor, för att se-







Teorilektionerna är en viktig del av undervisningen för blivande MC-förare.

dan kunna jämföra med insikterna man skaffat sig efter kursen.

Ett formulär delas ut. 1-5. Hur bedömer du att du läser din omgivning? Är du lyhörd för när det egna beteendet signalerar att det är

dags att sänka farten eller stanna till för en paus. Någon sätter en tvåa på sin kurvtagning, och berättar om det i gruppen – kanske för att alla andra också ska känna att det är okej att inte vara bäst på allt redan innan man har sitt körkort.

Blidkvist och Lena Höglund är inte nöjda. De visar pedagogiskt hur ett par av hjälmarna är för stora. Huvudet följer inte med när de tar tag i hjälmen och vrider på den. Någon annan får hjälp med att justera de för långa byxorna så att knäskydden hamnar rätt.

Sedan är det dags att förbereda sig för körövningarna. Först gäller det att klä upp sig – med rätt utrustning. De tolv kursdeltagarna provar sig genom Stora Holms garderob med mc-ställ, handskar, ryggskydd och hjälmar.

Innan de får gå ut och känna på motorcyklarna får de inspektera varandras skyddsutrustning. Två och två. Alla verkar generöst ge varandra godkänt. Stämningen stiger. Men Joakim och hans lärarkollegor Fredrik

”Du har inte uppnått den nivå som du behöver ha för att kunna fullfölja kursen”

Sedan ut på banan i tre grupper, med var sin lärare.

Allt ser ut att gå bra. Lugnt och fint runt konerna, i svängarna och på fartrakorna, men en av deltagarna kommer tydligt efter. Det är en förare som kör mycket lugnare än de andra, men som knappt har styrfart runt konerna.

Lärarna ser detta, och vet att det inte kommer att hålla. De tittar efter varningssignalerna. Det är inte naturligt att sitta med vita knogar och hålla andan när man kör motorcykel. Det är svårt att se, men en annan varningssignal är att föraren krypkör och sträcker ut foten för att ta emot sig.

Plötsligt, i en enkel sväng på en rak sträcka med lite slalomkörning mellan konerna, blir farten så låg att motorcykeln välter.

Joakim Bruhn är snabbt framme och hjälper till med att resa upp motorcykeln.



För att klara utbildningen på Stora Holm krävs att förmågan att köra ligger över en viss nivå. Den här föraren välte med sin MC, för att eleven inte hade kunskapen att svänga i låg fart.

– Vad gjorde du för skattning av din förmåga förut? frågar han, men konstaterar omedelbart:

– Den är för låg. Du har inte uppnått den nivå som du behöver ha för att kunna fullfölja kursen.

Det är en ledsen och upprörd nybörjare som tar emot detta besked. Uppkörningen är redan

bokad. Men inga argument hjälper. Säkerheten kommer först.

För att uppleva och inse måste man ligga på en nivå som är högre än bara nybörjare. Det medges inga undantag.

Om någon hade undrat, så blev det tydligt nu.

Friktion och innovation hänger ihop i växande stad

Två år före Stora Holms invigning gjorde Leif Blomqvist en stor insats för att minska friktionen i stora maskiner och järnvägsvagnar.

SKF-patentet, som har Magnus Kellström och Leif Blomqvist som upphovsmän, finns med i Torkel Wallmarks bok 100 viktiga svenska innovationer 1945-1980 (tillsammans med Douglas McQueen).

Wallmark var en legendarisk innovationsprofessor på Chalmers. Han visste vad han pratade om. Så man kan nog säga att friktion och innovation är en röd tråd i både Leif Blomqvists och Stora Holms historia och utveckling. 50 år efter trafikövningsplatsens invigning, och de första inbromsningarna på halkbanan, sitter Leif Blomqvist i Stora Holms bolagsstyrelse och är med i planeringen av jubileumsfirandet.

Samtidigt är innovationsfrågorna inom fordon, transporter och mobilitet högaktuella i den växande storstaden Göteborg. Där spelar Stora Holm en viktig roll.

Längs vägen har Leif Blomqvist haft en lång politisk karriär som till största delen handlat om trafikfrågor. Både på kommunal och regional nivå. I mars 2003 var det han, som i egenskap av kommunalråd, skrev under förslaget till kom-

munfullmäktige att Stora Holm skulle få ett nytt 25-årigt arrendekontrakt för att skapa stabila förutsättningar för en långsiktig utveckling.

Men det var ingenjör han utbildade sig till. Efter att ha pluggat teknisk fysik på Chalmers, hamnade han på SKF:s produktutveckling.

Där satt han i sju år och räknade. Resultatet blev bland annat förbättringen av SKF:s C-lager – en ny generation av det självinställande sfäris-ka rullagret som Sven Wingqvist fick patent på 1907 och som lade grunden till SKF, ur vilket sedan biltillverkaren Volvo föddes.

Efter att ha sökt sig ut från ritbordet på SKF hamnade han i Göteborgs stads nya organisation för näringslivsutveckling, det som sedan skulle utvecklas till Business Region Göteborg.

Där var uppdraget att stimulera kopplingarna mellan näringslivet, universiteten och kommunen.

Det var detta som skulle komma att kallas triple helix, med samarbetsformer som betraktas som en av Göteborgsregionens största styrkor.

Sedan lockades han in i politiken. Under många år som kommunalråd (S) med ansvar för trafikfrågorna, sedan som regionråd i Västra Götalandsregionen.

Friktion och innovation och växande storstadsregioner ... den röda tråden finns där.

Och det är inte svårt att se Stora Holms historia och framtid i samma kontext.

På Stora Holms testbanor utfördes mycket av Volvos tidiga forskning och utveckling. Här testades inte bara bilarnas kö-

regenskaper, utan också säkerhetsutrustningen vars funktioner en gång i tiden byggde Volvos starka varumärke.

– Göteborg är både ett industriellt och logistiskt nav med bilindustrin, hamnen, forskning och utveckling. Där ingår Stora Holm. Inte minst

”Göteborg är både ett industriellt och logistiskt nav med bilindustrin, hamnen och forskning och utveckling. Där ingår Stora Holm”

- Det är inte så lätt att hitta ett område som Stora Holm mitt inne i en storstad.
- Göteborg har en stolt historia inom forskning och utveckling på trafikområdet.
- Stora Holm fyller en viktig funktion för ökad trafiksäkerhet i staden.



Leif Blomqvist

Roll: Ledamot i styrelsen för Stora Holms Trafikövningsplats AB

Bakgrund: Tung S-politiker i Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen. Bland annat som kommunalråd med ansvar för trafikfrågor och som ordförande i Västtrafik.

Civilingenjör från Chalmers och produktutvecklare på SKF.

för möjligheten att kunna använda platsen för tester av olika slag och evenemang. Det är inte så lätt att hitta ett sådant område mitt inne i en storstad, säger Leif Blomqvist.

– Det är också väldigt viktigt med en aktör som kan fånga upp hur ungdomar ställer sig till trafikfrågor. Den bilden skiljer sig mycket från vad man kanske föreställer sig annars.

Synsättet att det privata näringslivet, de offentliga aktörerna – staten, regionen och kommunen – och universiteten skapar gemensam samhällsnytta och affärsnytta, gäller i högsta grad trafiksäkerhetsforskning. Särskilt i Göteborgsregionen.

Här finns de stora fordonsföretagen, de spetsiga små innovationsbolagen och forskningen vid Chalmers och Göteborgs universitet.

Till detta kommer internationella samarbeten och de nationella nätverken med andra starka forskningsregioner.

Kontakterna mellan de här olika delarna av samhället har funnits lång tid. De är en grund för Sveriges framgångar som innovationsnation.

I Göteborg finns många goda exempel på sådana projekt. Ett av de mest kända för allmänheten är även ett av Göteborgs stora besöksmål; Universeum vid Korsvägen. Här finns ett lekfullt och pedagogiskt gränssnitt mellan forskning, lärande och upplevelser för barn, unga och vuxna som är vetgiriga på området naturvetenskap.

Universeum grundades av Göteborgsregionen,

Chalmers, Göteborgs universitet och Västsvenska handelskammaren. De innovativa industriföretagen SKF, Saab och Volvo är huvudpartners.

Universum har också bidragit med värdefulla erfarenheter åt två chefer för Stora Holms Trafikövningsplats. Både Malin Lundgren, som är vd vid 50-årsjubileet 2024, och hennes företrädare Olav Wiinberg hämtades från Universeums första ledningsgrupp. Där skolades de i teamarbete av Universeums första vd Anna Nilsson-Ehle.

Olav Wiinberg kom till Stora Holm som vd 2006, och kunde bland annat tillföra kompetens inom ekonomistyrning, organisationsutveckling, marknadsföring och försäljning.

– Jag kom in i en verksamhet som hade kört i samma hjulspår under lång tid. Det behövdes organisatoriska förändringar och nya sätt att arbeta. Alla verksamheter behöver utvecklas och förnyas i olika skeden, berättar han.

Ett sådant förändringsarbete går inte att göra utan att det uppstår viss friktion. Det skedde dessutom samtidigt som moderorganisationen NTF gick igenom en turbulent period.

Men arbetet gav resultat både i nya affärsområden, ökad omsättning och en utvecklad företagskultur.

Olav Wiinberg lyfter fram två exempel:

2007 hörde Saab av sig med en förfrågan om att hyra in sig på Stora Holm under två sommar-

månader. Biltillverkaren i Trollhättan flög in kunder från hela världen för att provköra nya bilar, men även de historiska klenoderna.

– Det kom hundra personer om dagen, och de hade flyttat dit hela Saab-museet, minns Olav Wiinberg.

Event i den storleken innebar förstås också en prövning för hela organisationen. Det blev en ekonomisk succé, men också en framgång på andra sätt.

– Ingen ville väl egentligen jobba under semestermånaderna, men det blev en jätteframgång och vi fick ett fantastiskt lyft för hela personalgruppen. Alla var stolta.

Saab-eventet fick efterföljare. Såväl Volvo Cars som Volvo Lastvagnar bjöd in internationella kunder till Stora Holm.

– 2014 och 2016 arrangerades Entreprenad Live med entreprenadmaskiner, säger Olav Wiinberg.

2010 blev det obligatoriskt med riskutbildning för MC. Olav Wiinberg och hans medarbetare såg en affärsmöjlighet med nya intäkter för att fortsätta utveckla trafikövningsplatsen.

– Vi hade inga MC-lärare, men vi hade banorna att köra på. Trafikskolorna hade inga banor, men de hade duktiga lärare. Så vi samlade alla trafikskolor till ett möte och kom överens om hur vi skulle lägga upp en sådan utbildning i samarbete. Alla ville vara med.

Sedan 2006 löper trådarna mellan det privata näringslivet, akademien och samhällets offentliga aktörer samman även på andra sätt – genom SAFER på Lindholmen Science Park, där

Magnus Granström är verksamhetschef. Han har även rollen som styrelseordförande i Stora Holm.

SAFER drivs av Chalmers i partnerskap med 40 olika intressenter. Myndigheter, företag, organisationer, högskolor, universitet och forskningsinstitut.

Av åtta huvudpartners är tre storföretag inom fordonsutveckling, två forskningsinstitut och två universitet. Magnus Granström har bland annat ett förflutet som globalt ansvarig för externa strategiska samarbeten vid Volvo Group Trucks Technology.

Kontakterna är därför väl upparbetade åt alla håll.

– Båda Volvobolagen är ju strategiska partners med Chalmers. Det betyder att man har en djupare dialog där rektor med flera regelbundet träffar ledande personer inom bolagen. Jag själv sitter med på en nivå längre ner, där vi träffas fyra till fem gånger per år för att stämma av både forskningsbehov och utbildningsbehov, säger Magnus Granström.

Det finns förstås andra exempel i världen där innovationssystemet fungerar på liknande sätt.

Men Magnus Granström tycker att Göteborgs-

- Samarbete som väcker avund ute i världen
- Stora Holm är en resurs för forskningen
- Nya satsningar kräver långsiktiga förutsättningar



Magnus Granström

Roller: Verksamhetschef vid SAFER Vehicle and Traffic Safety Centre på Chalmers. Styrelseordförande i Stora Holm Trafikövningsplats AB.

Bakgrund: Bland annat forskningschef vid Tekniska högskolan i Jönköping och globalt ansvarig för externa strategiska samarbeten vid Volvo Group Trucks Technology.

Tekn Dr, Tillämpad Fysik Linköpings Universitet.

regionen särskiljer sig positivt.

– Bredden på samarbetet och sättet att arbeta på finns inte så tydligt på andra håll. Vi har varit runt och spanat efter andra samarbeten att jämföra oss mot. Men det är svårt att hitta miljöer där man verkligen sitter så nära. Industri, akademi, institut och myndigheter. Både europeiska och amerikanska kollegor tittar lite avundsjukt på oss. På ett sätt är väl den här samverkanskulturen ett svenskt fenomen, med både fördelar och nackdelar. Det är en konkurrensfördel, men det kan också ta lite längre tid.

Inte alls utan friktion alltså.

Göteborgs Stad är också en av intressenterna i SAFER. Det är naturligt eftersom resultaten från forskningen inom trafik-säkerhet också påverkar hur en växande storstad ska planeras för transporter av olika slag.

Kollektivtrafik, cykling, fordon med olika grad av självkörande, den snabba digitaliseringen inom trafik och fordon, och nyheter på systemnivå skapar nya förutsättningar för att bygga stad som är attraktiv att leva i och besöka.

Göteborgs stadskärna förtätas, mycket stora infrastrukturinvesteringar görs och de logistiska

utmaningarna blir allt större. Forskarna har på så sätt tillgång till en testarena i verklig och fullt realistisk miljö.

Magnus Granström ser förstas också denna möjlighet.

– Göteborg är en tillgång i det sammanhanget. Det har till exempel jobbats med säkerhet för de oskyddade trafikanterna vid stora byggprojekt och för att vi ska kunna hantera både människor och gods säkert och effektivt i stadsmiljöer. Det är både trafiksäkerhetsfrågor och planeringsfrågor.

Mitt i det stora komplexa systemet för trafik-säkerhetsforskning, stadsutveckling och den

internationella konkurrenskraften för Göteborgsregionens fordonskluster finns Stora Holm.

– Det finns behov av att kunna testa saker i lite halvstor skala. Vissa saker kan man göra i labb, annat på en lämplig bakgård eller p-plats, men för vissa

saker behöver man ha lite mer yta. Du behöver kunna komma upp i hastigheter och att området är avgränsat, säger Magnus Granström.

Alternativet är den stora modernt utrustade testanläggningen AstaZero utanför Borås som

dock ligger en bra bit ifrån forskarna på till exempel Chalmers och Lindholmen.

Stora Holm ligger nästgårds, och har utrymmen för tester i enklare utförande.

Ett exempel på vad som skulle kunna göras är tester som visar hur alkohol och andra droger påverkar trafikanter. Det är ett ökande bekymmer både i Sverige och runt om i världen. Sådana försök kan förstås av etiska skäl inte utföras i riktig trafik.

– Vi lägger mycket fokus på beteende i trafiken. Vad håller en förare på med i bilen, som man inte bör göra? Hur kan man förhindra det på olika sätt? Hur bör systemen i fordonen utformas på bästa sätt för att inte distrahera?

– Bilförarna finns på Stora Holm, och vi har även motorcyklarna där. Jag ser en stor potential i att använda Stora Holm i tester av interaktionen mellan de typerna av fordon, och mot gångtrafikanter och cyklister, säger Magnus Granström.

Men det gäller att hitta användningsområden som inte stör den utbildningsverksamhet som Stora Holm i första hand är till för.

– Det finns ytor som kan vara tillgängliga. Vi behöver titta på om det finns behov av att bygga om något, och vilka satsningar vi tror på. Det krävs långsiktighet i den här typen av frågor. Resultaten kommer inte i morgon, det tar några år innan forskning landar i produkter, säger Magnus Granström.

”Det är väldigt viktigt med en aktör som kan fånga upp hur ungdomar ställer sig till trafikfrågor”

Forskarna vänder och vrider på den digitala tvillingen

Bygnader, bilfabriker och numera hela städer finns inskannade som digitala 3D-världar. Göteborg också. Det är ett kraftfullt verktyg för stads- och trafikplanering.

Men nu får även människor sina digitala tvillingar – som får jobb i trafiksäkerhetsforskningens tjänst.

På det området har Göteborg en tätposition i världen, enligt SAFER:s verksamhetschef Magnus Granström.

Utvecklingen av en digital modell av människan, enligt en standard som kan bli internationellt accepterad, är ett av de forskningsprojekt som administreras via SAFER på Lindholmen.

– En anledning till att man vill göra det här är att Euro NCAP, som är den organisation som säkerhetsklassar bilar, kommer att kräva den här typen av virtuella tester inom en hyfsad

närhet. Och då måste det finnas modeller av människan som är godkända och standardiserade, säger Magnus Granström.

Göteborg är inte ensamt om sådana satsningar. Det är en global kapplöpning för att sätta standarden.

– Vi tror i alla fall att vi ligger bland topp

tre i världen, i hur långt vi har kommit och hur mycket man kan göra med den här modellen, säger Magnus Granström.

Just detta projekt har en lång historia i svensk trafiksäkerhetsforskning. Den virtuella människan har funnits med under nästan hela SAFER:s verksamhet, med väldigt

mycket bidrag från till exempel både Autoliv och Volvo Cars.

– Det startade med att man bara tittade på nacken. För det var whiplashen och whiplashskydden som Volvo och Saab var tidiga

med. Sedan har man jobbat vidare successivt. Nu är det hela den mänskliga kroppen som visualiseras, säger Magnus Granström.

– Det är klart att man lägger större fokus på vissa delar, beroende på var det förekommer mest skador i trafiken. Men i någon form blir alla kroppsdelar viktiga.

En digital människa kan vändas och vridas,

Fakta SAFER:

SAFER Vehicle and traffic safety center
Drivs av Chalmers Tekniska Högskola.

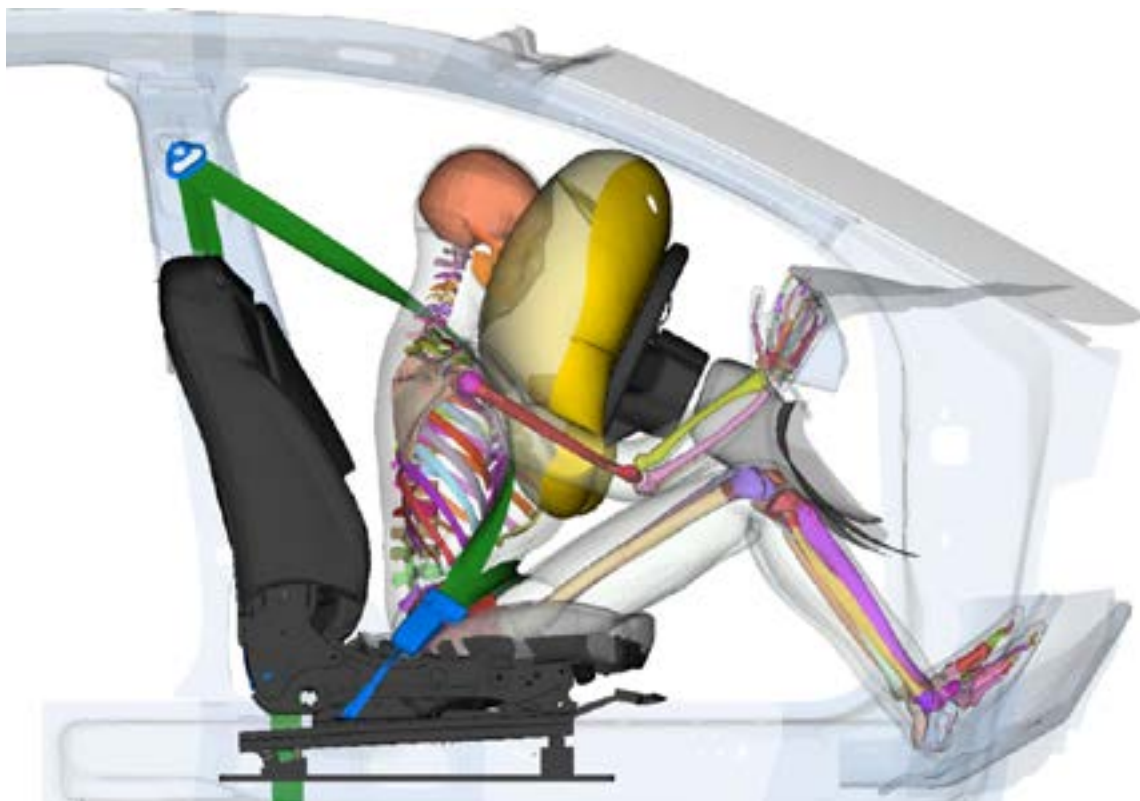
Fungerar som ett nav för forskning och internationellt kunskapsutbyte på området trafiksäkerhet.

40 partners och omkring 600 aktiva forskare är knutna till verksamheten.

Finns på Lindholmen, mitt i Göteborgs kompetenskluster inom fordon, mobilitet och digitalisering – med omkring 350 olika företag, organisationer och akademiska institutioner.

Stora Holms testbana är en del av SAFER:s resurs för trafiksäkerhetsforskning.

”Ett exempel är hur skadorna ser ut beroende på hur man sitter i stolen, och hur bältet ligger, vid en kollision. Och hur det skulle kunna skilja sig mellan män och kvinnor”



Med digitala modeller av människokroppen kan effekterna av olika händelser i trafiken simuleras i många varianter. (Bild från Autoliv)

och studeras från alla håll, mycket enklare än en fysisk person. Modellen kan skräddarsys efter olika typer av individer. En större del av ett samhälles befolkning kan då användas för att simulera effekter av många tänkbara trafiksitua-

ationer. I fordon. Men också för fotgängare och andra trafikanter.

– Ett exempel är hur skadorna ser ut beroende på hur man sitter i stolen, och hur bältet ligger, vid en kollision. Och hur det skulle

kunna skilja sig mellan män och kvinnor, säger Magnus Granström.

Denna forskning är ett exempel på hur olika intressenter samverkar. Det är stora företag inom fordon och techsektorn, små specialiserade bolag med ny teknik, myndigheter, forskningsinstitut och forskare knutna till universiteten.

– **Olika slags** skyddssystem för åkande är den lite mer klassiska trafiksäkerheten, som man behöver modeller och verktyg för. Om alla ska sitta och utveckla det själva blir det väldigt dyrt.

– Man jobbar i ett tight team, med personer som är anställda på bolagen men också har en adjungering till Chalmers, säger Magnus Granström.

Det mänskliga beteendet i trafiken är ett annat fokusområde för trafiksäkerhetsforskarna i Göteborg.

– Det är även kopplat till distraktion. Vad håller en förare på med i en bil? Som han eller hon inte bör göra. Och hur kan man undvika eller förhindra det på olika sätt?

Ett tredje stort område är den snabba utvecklingen av digitala tjänster i trafiken. I en modern personbil finns mängder med system som både är en del av själva transporttjänsten och fordonets prestanda, men också syftar till att höja trafiksäkerheten.

Data från föraren, passagerarna, fordonet,

andra fordon, omgivningarna, myndigheter och själva vägnätet samlas in, analyseras och leder till åtgärder för att förebygga och mildra konsekvenserna av olyckor.

– Det handlar om hur man kan ge rätt information till rätt fordon, i rätt ögonblick, för att leda om trafiken. Eller, om systemen inser att vi inte kommer kunna undvika den här olyckan, i alla fall förbereda fordonet så mycket det går. Sträcka bälten och andra saker, säger Magnus Granström.

– Den ökande graden av automatiseringen är förstås också en del av detta. Vi går åt det hållet, även om det går betydligt mycket långsammare nu än vad alla räknade med för fem år sedan.

Systemen som gör att fordonet själv kan anpassa och hålla farten blir alltmer avancerade. Liksom systemen för att hålla bilen på rätt sida vägmarkeringarna eller anpassa körningen till omgivningen. Men det är också system som väcker en del frågor om i vilken grad de accepteras av de som kör.

– Hur mycket används de, och hur många stänger av dem? Man jobbar mycket med att testa hur informationen ska presenteras till föraren? Vilken information behöver man? Ska det vara ljud, ljus eller signaler? Där finns väldigt mycket kvar att göra. Vi behöver förstå vad den mentala kapaciteten är hos förarna för

att ta emot informationen. Systemen ska inte skapa fler problem än de löser.

– Knäckfrågan är, när ska föraren lämna över till fordonet, och när ska fordonet lämna tillbaka kontrollen till föraren, och på vilket sätt?

I den snabba digitala utvecklingen finns också mängder med frågeställningar om personlig integritet. Trafiksäkerhetsforskarna behöver ha med sig etikfrågorna i alla projekt. Det är inte okomplicerat att bilen drar slutsatser av förarens tillstånd eller förmåga, eller rörelser, och agerar på den informationen.

– Bara att bilen ens identifierar vem som sitter i ett fordon, är känsligt. Egentligen vill du ha lite koll, inte bara på den som kör utan också vad som händer i övriga delar av bilen. Sitter alla som de ska? Eller halvsover personerna i baksätet. Det finns oändligt många frågor kring det här med vad gör folk i sina fordon och hur man detekterar det utan att det går ut över integriteten.

Det du gör som privatperson, i din egen bil, har ingen annan med att göra, i princip?

– Nej, precis. Det är ju så, säger Magnus Granström.

– Men det sitter kameror i ganska många bilar nu. De anonymiserar informationen, till egentligen bara prickar eller linjer som visar vart ögonen rör sig.

Kristina Lindfors:

”Ketchupeffekt i Göteborg”

Aret när Stora Holm fyller 50 dominerar byggkranar och grävskopor hemstadens citykärna. Flera mycket stora infrastrukturprojekt och stadsutvecklingsprojekt pågår parallellt. Den begränsade framkomligheten är ett irritationsmoment i vardagen, men aktiviteterna är också ett kvitto på en stad under snabb utveckling.

– Det är en ketchupeffekt, säger Kristina Lindfors, som är chef för exploateringsförvaltningen i Göteborgs stad.

– Det sätter frågorna om mobilitet, framkomlighet och trafiksäkerhet högt på dagordningen. Jag tycker det är oerhört spännande frågor som kommer att vara avgörande för vår stadsutveckling.

Hållbarhet är en profilfråga för staden, och har stor påverkan på stadsplaneringen.

– Ska vi klara våra klimatmål kommer vi behöva göra saker på ett nytt sätt. Det hänger ihop med hur vi bygger staden för mobilitet. Den ska byggas för dem som verkligen behöver köra bil, men alla andra behöver gå, cykla eller

åka kollektivtrafik. Det är en tydlig inriktning, säger Kristina Lindfors.

– Vi vill ha en stad med mindre trafik, utifrån miljö- och klimatprogrammet och för att staden ska räcka till för allting.

Då handlar det om att olika trafikantslag behöver kunna mötas i stadsbilden på ett säkert sätt och att det även utvecklas nya system för varutransporter och logistik.

Trafikplanering och stadsbyggnad hänger tätt ihop. Det har också varit ett av skälen till en stor förändring av Göteborgs stads organisation.

Inom Kristina Lindfors exploateringsförvaltning ryms de frågor som tidigare hanterades av trafikkontoret och fastighetskontoret. Där finns även en del uppdrag som är kopplade till planering och utbyggnad av allmän plats, och som tidigare låg hos park- och naturförvaltningen. Den nya modellen skapades för att samla hanteringen och genomförandet av stora komplexa projekt, med investeringar i infrastruktur och planeringen av markområden som kan användas för olika ändamål. Som bostadsbyggande eller verksamheter.

Det förutsätter ett nära samarbete med stadsbyggnadsförvaltningen som ansvarar för den fysiska planeringen av staden.

Förhoppningen är att trafiksäkerhetsfrågorna kan komma in bredare och tidigare i pla-



Kristina Lindfors är chef för exploateringsförvaltningen i Göteborgs Stad.

neringen. Särskilt i de frågor som handlar om nybyggnation. Samordningen förväntas skapa snabbare planeringsprocesser.

Men de kommunala processerna är bara den ena sidan av hur den växande staden planeras. Andra viktiga aktörer finns i olika delar av näringslivet, och på universiteten.

– Staden är oerhört beroende av det kompetenskluster som finns här. Det är ju hos dessa aktörer som utvecklingen skapas, och det är tillsammans med både näringsliv, akademi och civilsamhället som vi planerar staden framåt.

Hur fungerar det samspelet?

– Det finns säkert mer att göra, men det finns några bra exempel på när vi kört olika

testarenor som visar att vi får en helt annan fart när vi gör det ihop med näringslivet. Jag tycker att det blir effektivare när vi jobbar ihop, säger Kristina Lindfors och nämner bland annat projektet Gothenburg Green City Zone.

I flera samarbeten mellan Göteborgs stad, näringslivet och akademien utvecklas och testas nya lösningar för framtidens transportsystem i fordon och infrastruktur.

Visionen är ett helt nytt utsläppsfritt transportsystem. Det ligger i linje med stadens Miljö- och klimatprogram där målet är att Göteborgs klimatavtryck ska vara nära noll 2030.



Eskilstunakuriren, 18 november 1976



GP, 7 juni 2000



GT, 9 oktober 1980



GT, 4 januari 1978



GT, 1 oktober 1976

Stora Holms alla besökare bidrar till en säkrare trafik

Varje besök på Stora Holm Trafikövningsplats bidrar till NTF Västs arbete för en säker och hållbar trafik.

Trafikskolor, körkortstagare, förare i tjänsten och alla andra som kommer till Stora Holm ger en möjlighet att skapa insikter som kan rädda liv.

– Genom alla dessa möten får vi möjlighet att förmedla kunskap och påverka människor till att uppträda på ett sätt som minskar riskerna i trafiken, säger Malin Lundgren, som både är verksamhetschef för NTF Väst och vd för

NTF Väst:s uthyrning av babyskydd och rådgivning om till exempel bilbarnstolar och cykelhjälm är uppskattad. På bilden: medarbetarna Lena Karlsson, Lilian Korsár och Daniel Edenlund.



det helägda dotterbolaget Stora Holm Trafikövningsplats.

Nationella Trafiksäkerhetsförbundet NTF är en idéburen och ideell organisation som arbetar för en säker och hållbar trafik. NTF Väst är ett av tio regionala förbund. Verksamheten omfattar 25 västsvenska kommuner där det bor 1,5 miljoner människor.

De omfattande insatserna riktas till flera olika målgrupper. Från de allra minsta barnens föräldrar, till ungdomar och äldre trafikanter. Medarbetarna möter regelbundet nya svenskar i SFI-skolor, föräldrar i BVC-grupper och skolklasser i syfte att ge kunskap för en säkrare trafik.

Nollvisionen är det övergripande målet. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Arbetet för ökad trafiksäkerhet bidrar också till FN:s hållbarhetsmål enligt Agenda 2030. Där ingår stora framtidsfrågor som relaterar till folkhälsa och hållbara städer med krav på fungerande

mobilitetslösningar.

Västra Götalandsregionen och Trafikverket är två viktiga finansörer som gör det möjligt för NTF Väst att bedriva verksamhet. Men föreningen arbetar också på uppdrag av kommuner, företag och organisationer.

Information och utbildning är verksamhetens kärna, och NTF Väst skapar mötesplatser genom att arrangera seminarier och konferenser. Organisationens undersökningar och rapporter får ofta stort genomslag. Medarbetarna ställer gärna sin expertis till förfogande för medier och andra som söker fakta.

NTF Väst möter sina målgrupper även i sociala medier, bland annat med trafiksäkerhetstips på Facebook. I kunskapspodden Liv och trafik, i samarbete med SAFER, delar experter med sig av de senaste forskningsrönen på ett lättillgängligt sätt.

På webbplatsen trafikensskolan.se finns tips till lärare för trafikundervisning i skolan.

På www.ntf.se finns en omfattande kunskapsbank och möjlighet att prenumerera på NTF Västs nyhetsbrev.





Välkommen!

Ett varmt välkomnande är en viktig del av upplevelsen på Stora Holms Trafikövningsplats. Det är lätt att förstå att många är spända inför de praktiska delarna av riskutbildningen. Även om man är förberedd genom god information. Men trafiklärarna Susanne Schröder-Eriksson, Eva Dahlström Wärnklin och andra medarbetare som möter upp i receptionen har som mål att skapa trygghet för alla besökare.



Stora Holm
TRAFIKÖVNINGSPLATS 