

BILTURIST I EUROPA

När vi kommer ner på Kontinenten möter oss två trafiksituationer helt olika vår svenska miljö. Dels körning på Autobahn genom Tyskland och dels körning i Alpterräng. Båda har sin speciella teknik. Dessutom kostar det ofta pengar att köra på motorvägar och över alppass.

Varannan 80-talist planerar bilsemester i Europa

Trenden håller i sig. Att bilsemester blir allt mer populär bland svenskar.

Mest populärt är det bland 80-talister, där närmare varannan planerar att åka på bilsemester under 2014. Detta enligt Netigate som gjort en marknadsundersökning på uppdrag av TT-Line. 1 048 personer med körkort mellan 18-90 år har medverkat.

38 procent (26 procent år 2013) av svenskarna planerar att upptäcka Europa i bil i år och bland 80-talisterna är bilsemester mer populär än någonsin. Hela 48 procent (28 procent år 2013) i åldersgruppen planerar att åka på bilsemester.

Frihet

En anledning till den ökade populariteten kan vara den frihet som bilen ger. Friheten är den främsta orsak till att svenskarna väljer att ta bilen till en slutdestination i Europa (74 procent).

Personligt

Många eftersträvar en personlig semester och ett genuint äventyr. Då är frihet en viktig ingrediens. En bilsemester ger möjlighet att planera sin egen resrutt, upptäcka lokala guldkorn och göra spontana avstickare längs vägen.


Favoritmålet

Tyskland är favoritresmålet. 45 procent av svenskarna reser helst till Tyskland under sin bilsemester i år, 38 procent åker till Italien och 36 procent besöker helst Frankrike. Tyskland är populärt i alla åldersgrupper även om 80- och 90-talisterna sätter Italien främst på önskelistan (52 respektive 48 procent).

Topplistan

De populäraste resmålen för bilsemester i Europa 2014:

1. Tyskland, 45 procent
2. Italien, 38 procent
3. Frankrike, 36 procent
4. Österrike, 21 procent
5. Spanien, 19 procent

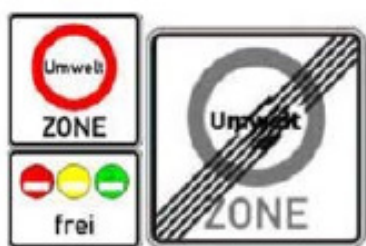


Miljödekaler
Betaltvägar - broar - tunnlrar
Alppass
Alpkörningens ABC
Så här kör du på Autobahn

Glöm inte miljödekalen i Tyskland

Tyskland har i flera städer infört miljözoner, så kallade Umweltzonen, för att minska utsläppen av farliga partiklar.

Fordon som saknar miljödekal får inte köra in i miljözonen.



Krav på miljödekal gäller även för fordon som är registrerade utomlands.

Därför bör alla bilister som tänker besöka Tyskland införskaffa miljödekalen i god tid, om de vill köra in i en av miljözonerna.

Dekalen finns i tre olika färger, och vid zonerna skyltas om vilken dekal som bilen måste ha för att få köra in i zonen.

Vilken dekal man får beror på hur väl bilen uppfyller europeiska avgasnormer – men reglerna kan var snåriga.

Så här är reglerna.

Ingen dekal:

Motorcyklar.

Veteranbilar. Fordon äldre än 30 år och i fint original/renoverat skick behöver ingen dekal. Däremot måste en kopia på registreringsbevis och ett FIVA-ID finnas. De skall vara ynligen i vindrutans nederkant på passagerarsidan.

Dieselbilar med första registrering 1996 och tidigare.

Bensinbilar med första registrering 1992 och tidigare.

Amatörbyggda och ombyggda for-

dem råder körförbud miljözonerna.

En del fordon, till exempel sådana som personer med vissa

Röd dekal

Dieselbilar med första registrering mellan 1 januari 1997 och 31 december 2000 (Euro 2).



Gul dekal

Dieselbilar med första registrering mellan 1 januari 2001 och 31 december 2005 (Euro 3).



Grön dekal

Dieselbilar med första registrering från 1 januari 2006 och som uppfyller kraven (Euro 4) utläses från registreringsbeviset miljöklass



Att skaffa en miljödekal?

Det går bra att köpa en miljödekal på plats i Tyskland där de säljs direkt över disk på någon av tyska TÜV:s stationer (www.tuev-nord.de) och hos ackrediterade bilverkstäder eller något av tyska trafikmyndighetens kontor. Kostnad 5-10 Euro.

OBS! Vid köp av miljödekal på plats i Tyskland måste bilens registreringsbevis uppvisas.

Vill du skaffa dekal redan före avresan kan du beställa hos DE-KRA (www.registreradobil.nu).

Miljödekaler säljs via förskotts betalning och kostar för

Förbud i Italien

Det är inte självklart att köra bil överallt i Italien. I många stadskärnor, t ex i Florens, Pisa och Siena, råder bilförbud.

Håll därför utkik efter skyltarna "Zona a Traffico Limitato" (= tillåtet endast för fordon med tillstånd) och fråga på plats vilka regler som gäller. Gör det innan du kör in i centrum.

Bl a i dessa tyska städer krävs miljödekal

Augsburg, Berlin, Bochum, Bremen, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Frankfurt/Main, Hannover, Heidelberg, Herrenberg, Heilbronn, Ilsfeld, Karlsruhe, Köln, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, München, Mühlacker, Nürnberg, Pforzheim, Regensburg, Reutlingen, Schwäbisch-Gmünd, Stuttgart, Tübingen och Ulm.

Från och med den 1/10 2011 skärptes kraven ytterligare vilket kom att medföra att röd dekal inte längre tillåts i ett antal upprättade miljözoner, bl a i München och Augsburg. Sedan den 1 januari 2010 får man i Berlins och Hannovers miljözoner bara köra med fordon som har den gröna miljödekalen i framrutan. Ytterligare ett antal städer har bestämt



Det kostar pengar att köra bil i Europa

I många länder tar man betalt för att få köra på motorvägarna. Även vanliga vägar kan vara avgiftsbelagda, liksom tunnlar, vägfärjor och broar. Miljöavgifter och/eller krav på miljödekalering förekommer här och var. I allt fler städers centrala delar råder he eller delvis förbud mot biltrafik, utom för fordon med tillstånd. Från Sverige är Öresundsbron till Danmark och Svinnesundsbron till Norge avgiftsbelagda. I vissa länder betalas avgiften i bemannade betalstationer längs vägen. I andra genom att i förväg köpa en "Vignette", klistermärke, som sätts på vindrutan. Ibland blir fordonet registrerat av en kamera.

Belgien

R2 Liefkenshoek Tunnel

Bulgarien

Vignettsystem. Omfattar alla vägar, inte bara motorvägar.

Danmark

Inga motorvägsavgifter. Stora Bältbron är avgiftsbelagda, liksom färjorna mellan de danska öarna.

Frankrike

Nästan alla motorvägar är avgiftsbelagda.

Péage = avgiftsbelagd väg/betalstation.

Tunnlar

Tunnel du Frejus

Millau Viaduct (juli och augusti)

Millau Viaduct, del av Mont Blanc Tunnel

Pont de Normandie

Pont de Tancarville

Tunnel Maurice Lemaire

Tunnel Prado Carenage (endast bilar)
Tunnel du Puymorens

Grekland

Helt eller delvis avgiftsbelagda motorvägar.

Betalning i bemannade betalstationer.

1/E75 Afidnes - Athina
1/E75 Thessaloniki - Katerini
1/E75 Lamia - Inofita
1/E75 Larisa - Lamia
1/E75 Katerini - Larisa
1/E75 Lamia - Afidnes
7/E65 Korinthos - Tripoli
8A/E65-E55 Korinthos - Patra
8A/E94 Athina - Korinthos

Holland

Westerschelde Tunnel

Irland

Enstaka motorvägssträckor och broar är belagda med avgift. Betalning sker kontant i betalstation.

M1 Drogheda Bypass
M4 Kinnegad-Enfield-Kilcock
M8 Rathcormac-Fermoy
N25 Waterford Bypass

Broar och tunnlar
East Link Toll Bridge öster om Dublin
M50 Dublin Port Tunnel
M50 Toll Bridge (Dublins yttre ring).

Italien

Det är imte självklart att köra bil överallt i Italien.

I många stadskärnor, t ex i Florens, Pisa och Siena, råder bilförb

Håll därför utkik efter skyltarna Zona a Traffico Limitato (= tillåtet endast för fordon med tillstånd) och fråga på plats vilka regler som gäller. Gör det innan du kör in i centrum.

I Italien ägs och underhålls många motorvägar av privata bolag. Du betalar kontant eller med kreditkort i bemannade betalstationer.

Räkna med mellan 50 cent och 1 € per mil för personbil.

E70 Frejus Tunnel (Tunnel del Frejus)
Grand St Bernard Tunnel
E25 Mont Blanc Tunnel
Munt La Schera Tunnel

Kroatien

Helt eller delvis avgiftsbelagda motorvägar. Betalning i bemannade

betalstationer.

A1 Zagreb - Split - Dubrovnik
A1/A6 Zagreb - Rijeka
A3 Zagreb - Lipovac
A4 Zagreb - Gorican
Zagreb - Bregana (Bregana Tollgate)
Zagreb- Macelj (Zapresic).

Norge

S k ”Bompengar” tas ut för en rad vägar, broar, tunnlar och landsvägsfärjor. Dessutom måste du betala en särskild avgift i Oslo, Bergen och Trondheim om du kör med dubbdäck (piggdekk) vintertid.

E18 Larvik - Porsgrunn
E18/E134 Oslo - Drammen
E39 Trondheim - Orkanger
E6 Trondheim - Stjordal
Hadelandsvegen
RV35 Namdelandsprosjektet 1
Nord-Jaeren ringväg
Ostfold E18/E6
RV9 Setesdalsvegan
Ringvägar i Kristiansund, Stavanger, Namsos, Bergen, Tonsberg och Oslo.

Broar och tunnlar
E18 Askim
E18 Aust-Agder
Folgefonn-tunneln
Hvalertunneln
E6 Moss
E10 Nappstraumen
E39 Nordkap
Hordalandtunneln
Oslofjordtunneln
E39 Oysand-Thamshamn
E39 Rennfast
Sunnfjordtunneln
E6 Svinesundsbron

Vignettssystem som omfattar alla vägar, inte bara motorvägar.

Polen

Helt eller delvis avgiftsbelagda motorvägar. Betalning i bemannade betalstationer.

A2 1 Wrzesnia-Konin
A2 Komoraiki - Now/Tomysl
A2 Krzesiny-Wrzesia
A4 Katowice - Krakow

Portugal

Från och med 8 december 2011 ska

elektroniska vägtullar betalas i fyra nya avsnitt av motorvägar A22 (Algarve); A23 (Beira Interior); A24 (Interior Norte) och A25 (Beira Litoral och Beira Alta).

A1 Lissabon - Porto
A10 A9 - Arruda dos Vinhos - A13
A11 A28/Braga (A3) - Guimaraes (A7) - A4
A12 Setubal - Pte Vasco de Gama
A13 Santo Esteveao - Marateca (A2/A6)
A14 Figueira da Foz - Coimbra Nord
A15 Caldas da Rainha - Santarem
A2 Lisboa - VLA (Algarve)
A21 Malveria (A8) - Mafra
A3 Porto - Valença do Minho (Spain/Vigo)
A4 Porto - Amarante
A5 Lisboa - Cascais
A6/A2 A2/Marateca - Elvas (Spanska gränsen)
A7 Vila Nova de Famalicao - Guimaraes
A8 Lisboa - Leiria
A9 A1 (Alverca) - A5 (Estadio).

Broar och tunnlar
A2 25:e aprilbron (Ponte 25 de Abril), endast i en riktning, mot norr in i Lissabon. Ingen avgift under augusti månad.
A1 2 Vasco da Gamabron (Ponte Vasco da Gama), avgift i en riktning endast när man kör norrut.

Rumänien

Vignettssystem som omfattar alla vägar, inte bara motorvägar.

Schweiz

Årlig vignett som inkluderar användandet av St Gotthard och San Bernardino tunnlar.



I Schweiz måste man köpa ett

Storbritannien

Att köra i centrala London mellan 07.00 och 18.00 veckodagar kostar pengar. Avgiften tillåter obegränsade turer in i eller ut ur zonen under en dag.

M6 Toll Road

Aldwark Toll Bridge (mellan Little Ouseburn och Aldwark/ Linton on Ouse).

A4 Batheaston Bridge, nära Bath
Cartford Bridge, öster om Poulton-le-Fylde

A477 Cleddau Bridge

B 3129 Clifton Suspension Bridge.

A282/ M25 Dartford River Crossing

A57 Dunham Bridge

A15 Humber Bridge

A3025 Itchen Bridge

Mersey Tunnel (Kingsway) mellan Wallasey och Liverpool
Mersey Tunnel (Queensway) mellan Birkenhead och Liverpool

A178 Middlesbrough B

B4237 och A48. Husvagnar inte tillåtna. Penrhynedraeth Bridge (Briwet Bridge) (mellan A496 och A487)

M4 Second Severn Crossing on M4 (endast västerut)

M48 Severn Bridge (endast västerut).

B40447 Swinford Bridge A38

Tamar Bridge (endast österut)

A19 Tyne Tunnel

B5159 Warburton Bridge

B471 Whitchurch Bridge

B 4350 Whitne.

Tjeckien



Vignett för 1 vecka, 1 månad eller 1 år som tillåter körning på de flesta motorvägar och riksvägar med eller utan husvagn.

Turkiet

Helt eller delvis avgiftsbelagda motorvägar. Betalning i bemannade betalstationer.

E80/89 Istanbl-Ankara

E90 Pozanti - Tarus (Adana)

Q31 Izmir - Aydin

Q32 Izmir - Cesme

Broar

Bosphorus och Fatih Sultan Mehmet

Tyskland

Warnovtunnel vid Rostock och Herren-tunnel vid Lübeck är avgiftsbelagda.

Ungern

I Ungern får man inte någon vignett att sätta på bilrutan. När avgiften erlagts läggs bilens registreringsnummer in i ett elektroniskt register.

Österrike

I Österrike måste man ha ett klistermärke för att få köra på alla motor- och huvudvägar, alltså även på A 12 Inntal Autobahn. Det gäller även för sträckan från Kiefersfelden till anslutning vid Kufstein-Süd.



På väg mot Innsbruck i Österrike finns det finndygnet-runtförsäljning vid Autobahn i tyska Kiefersfelden, strax före gränsen. Mellan Lindau och Bregenz i västligaste Österrike säljs märken vid gränsen.

Extra avgifter

Förutom vignettkostnaden tas även extra avgifter (Maut) för vissa motorvägar, bergsvägar och tunnlar i Österrike och Schweiz. Bland annat på Brennermotorvägen från Innsbruck mot Italien.

Maut betalas i betalstationer på plats, eller i förväg i form av en Video-Maut-biljett, som säljs på samma ställen som vignetten. För husbilar med totalvikt över 3,5 ton gäller andra regler.

PAUS PÅ RÄTT SÄTT

Speciellt i semestertider är det många otränade bilförare som ger sig på alltför långa dagsetapper utan att ta paus i rätt tid och på rätt sätt.

Följande schema kan tjäna som en liten vägledning.

- * 1 timme efter avfärd 5 minuters paus
- * 3,5 timmar efter avfärd 10 minuters paus
- * 5 timmar efter avfärd 20 minuters paus
- * 7 timmar efter avfärd 60 minuters paus
- * 9 timmar efter avfärd 5 minuters paus
- * Senast 10 timmar efter avfärd Sök nattkvarter

Den som exempelvis startar kl 8.00 skall alltså ta paus kl 9.00, 11.30, 13.00, 15.00, 17.00 och senast 18.00 ha nått fram till målet för dagens etapp.

Erfarenheterna säger också att det är de 3-4 första minuterna på en paus som är viktigast. Kliv därför alltid ur bilen vid kortare paus och sträck på benen.



SÅ HÄR KÖR DU PÅ AUTOBAHN

Den tyska Autobahn är snabb (en av de få trafikleder i världen med fri fart), tråkig, omskriven och - fruktad.

Den fria farten är dock naggad i kanten. Numera är stora delar fartbegränsade till 100, 120 eller 130 km/tim, ibland ändå lägre. Fortast åker man i Bayern där endast 8 procent av autobahn har hastighetsbe-gränsning.

Det är fortfarande tufft att åka på Autobahn. Disciplinen har försämrats och otaliga vägarbeten gör körningen ryckig med köbildningar. Alltför många förhoppningsfulla svenska semesterfirare har fått sina drömmar skrotade några tiotal mil in i Västtyskland. Bara för att man inte lärt sig spelreglerna.

Tänk på följande så är chansen större att du klarar dig undan olyckor;

- * Håll till höger på vägen, oavsett hur många körfiler det finns! Då blir vägen bredare och trafiken flyter lättare.
- * Ställ in backspeglarna rätt. Den vänstra hårt utställd och innerspeglarna så att den täcker döda vinklar.
- * Kör inte om till höger! Bara när vänster körfält inte blir ledigt fort nog kan du åka om till höger.
- * Håll dig inom den rekommenderade hastighetsbegränsningen som är 130 km/tim. Det finns de som åker fortare. Bry dig inte om detta.
- * Håll tillräckligt säkerhetsavstånd till framförvarande fordon. En tumregel är halvt hastighetsmätaravstånd (t ex vid 100 km/tim minst 50 meter).
- * Sakta farten vid utfarter och motorvägsknutpunkter.

Då inner du läsa alla skyltar och ta rätt väg.

* Skulle du trots allt åkt förbi en avfart så FORTSÄTT RAKT FRAM! Det är absolut förbjudet att vända eller backa! Vid nästa avfart åker du över motorvägen och ned på andra sidan till rätt avfart.

* Ge tecken både före och efter omkörningen. Byt körfält först sedan du försäkrat dig om att vägen är fri.

* Vid olyckor eller trafik-stockningar måste räddnings-bilar och polis absolut ha ett fritt körfält i mitten av vägen. Den som kommer sist till kön skall slå på varningsblinkers.

* Vägarbeten tillkännages med varningar långt i förväg. Sakta farten och iakttag extra försiktighet vid körfältsbyten etc. Det är också här som polisen ofta har hastighets- kontroller.

* Hög fart betyder ökad bensinförbrukning - och bensinen är dessutom dyr. Att få bensinstopp på autobahn är en dödssynd. Får polisen syn på dig blir det böter.

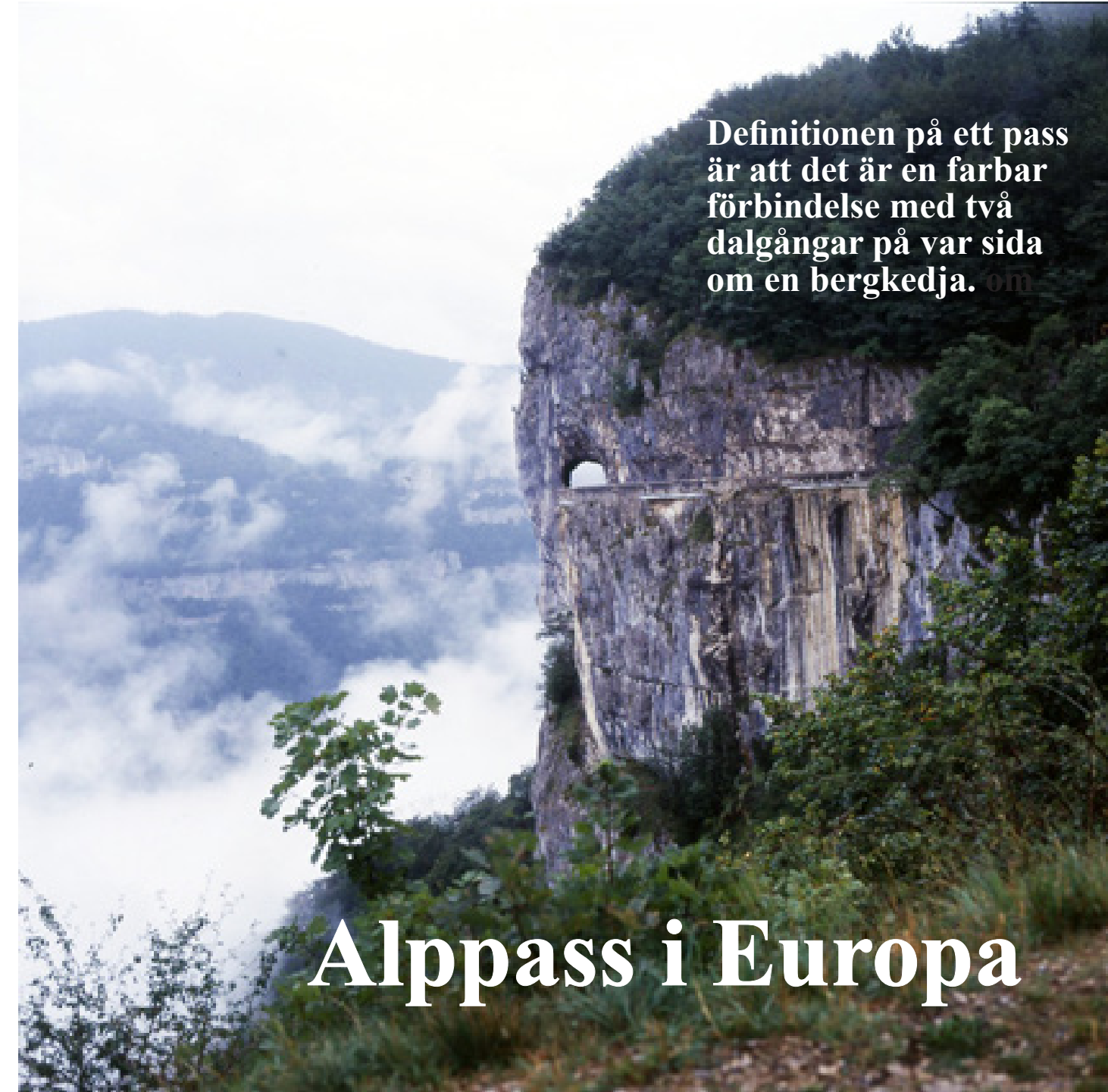
Skulle du få motorstopp eller annat fel på bilen skall du parkera så långt till höger som möjligt ute på vägrenen. Genom hjälptelefon kallar du på hjälp. Åt vilket håll ligger då den närmaste?

Titta på de vita stolparna som står längs vägen. Överst finns en svart pil som pekar åt det närmaste håll telefon finns.

Och ännu en gång

"ALLTID ETT ÖGA FRAMÅT OCH ETT I BACKSPEGELN".

Svårare är det faktiskt inte.



Definitionen på ett pass är att det är en farbar förbindelse med två dalgångar på var sida om en bergkedja. om

Alppass i Europa

Följande förteckning begränsas till pass som är högre än 1 500 m i Alperna, Dolomiterna och Pyrenéerna.

Andorra

Port d'Envalira (2 407 m)

Trots att det är mycket högt är det lätt. Till stor del trefilig körbana med vida kurvor.

Frankrike

Izoard (2 463 m)

Infarten från den södra sidan, Guillestre, är vackrast men även nerfarten på den andra sidan in i Briançon är sevärd.

Galibier (2 647 m)

Ett klassiskt franskt alppasset som är ett absolut måste.

Lautaret (2 058 m)

Södra sidan av Galibier och bildar en förbindelse mellan Grenoble och Vallee de Durance.

Glandon (1 924 m)

Vägen öppnades 1898 och är normalt stängd från början av november till mitten av maj. Mer en vanlig väg än en riktig utmaning. Det ingår ibland i Tour de France.

Granon (2 413 m), la Croix de Fer (2 068 m) Tuffa och smala vägar kräver det en hel del av föraren.

Mont Cenis (2 083 m)

Gränspassage till Italien med en vacker sjö på toppen.

Montgenèvre (1 850 m)

Snabb passage in i Italien, inget spektakulär d

Pt. St. Bernard (2 188 m)

Kommer man från Aosta har man utmärkt olika vyer på Mont Blanc. Besök ruinerna och statyn över St. Bernard på toppen.

Iseran (2 774 m)

Ett riktigt alppass. Ödslig och mystisk atmosfär.

Cormet de Roselend (1 968 m)

Ett lite okänt och underskattat pass. Vackert landskap.

Cayolle (2 327 m)

Passet markerar gränsen mellan de franska provinserna Maritim Alps och Haute Provence Alps. Det öppnas vanligtvis någon gång i maj. Liksom många andra pass nära gränsen mellan Frankrike och Italien har den ett militärt ursprung. Från att ha varit en åsneled i början av 1900-talet byggdes det ut till väg mellan 1907-1914 strax för första världskriget. Har ingått i Tour de France tre gånger.

Vars (2 108 m)

Grönskande landskap. Södra sidan är utmärkt för kayaking. Passet har ingått i Tour de France 33 gånger sedan 1922.

Allos (2 240 m)

Följer länge dalgången därför mindre intressant. Mycket smal och svår väg. En vacker liten medeltida stad på den södra sidan vid namn Colmars.

Bonnette (2 802 m)

En stor klassiker. Passet ligger i nationalparken Mercantour på gränsen till departementen Alpes-Maritimes och Alpes-de-Haute-Provence.

Vägen runt Cime de la Bonette når en höjd av 2802 meter, men detta är inget egentligt bergspass. Det är däremot den högsta asfalterade vägen i Frankrike.

Agnel (2 744 m)

Häpnadsväckande pass med klassiska alp-

toppar mellan Frankrike och Italien. Det tredje högsta asfalterade passet i Alperna. Något okänd och inte så starkt trafikerat. Larche (della Maddalèna) (1 991m) Bred väg. Några mycket vackra små kyrkor utmed vägen.

Lombarde (2 350 m)

På den franska sidan ligger skidliftar vid Isola 2000. Breda kurvor. Den italienska sidan är mycket vacker, med en mycket smal klyfta.

Moutière (2 454 m)

Här ser vi rester av Maginotlinjens förlängning till alperna på en höjd av 2 440 meter, uppförda mellan 1931 och 1935. Var inte inblandade i några strider varken 1940 eller 1944.

Tende (1 870 m)

Resan upp genom dalgången från söder är mest spektakulär. Den 3,2 kilometer långa vägtunneln påbörjades 1882 och är bland de äldsta längre tunnlarna.

Turini (1 607 m)

Många hårnålar. Typisk provanskt landskap.

Klassisk sträcka i Monte Carlorallyt somill för några år sedan även kördes på natten med inför tiotusentals åskådare. Det kallades då för "de långa knivarnas natt" på grund av att bilarnas starka strål-

kastare skar genom mörkret.

Col de Turini har också ingått i Tour de France tre gånger.

Mt. Ventoux (des Templettes) (1 829m)

Man ser toppen redan på kilometers avstånd. En mardröm för cyklister. Totalt nakna klippor på toppen. Förtjänar sitt namn som "De blåsiga Bergen". Mycket imponerande!

Aspin (1 489 m)

Ett ganska lågt pass berömt i många Tour de France lopp. Typiskt provanskt landskap. Staden St. Marie-de-Campan är mycket trevlig. Kör det i ett svep med Tourmalet.

Tourmalet (2 115 m)

Det mest intressanta passet i Pyrenéerna med en genomsnittlig stigning av 10 %. Det verkar bli brantare ju högre man kommer. Mycket ödslig atmosfär.

Somport (1632 m)

Somport ligger i Pyreneerna på gränsen mellan Frankrike och Spanien. Det var en av de mest populära lederna för soldater, handelsmän och pilgrimer. En 8,6 km lång järnvägslinje mellan Canfranc i Spanien och Pau i Frankrike öppnades för trafik 1928 men stängdes efter en olycka med ett godståg den 27 mars 1970. Den öppnades igen den 7 februari 2003 efter stora protester.

Alpkörningens ABC

Att köra bil i alperna är inte så svårt som många kanske tror. Men det gäller att ta det försiktigt, ha bilen i ordning och tänka på följande;

- * Kontrollera i förväg om passet är tillåtet för fordon med släp. En del pass rekommenderas inte för husvagnsåkare då stigningarna är så långa och branta att det blir svårt att komma över dem.
- * Håll ett ständigt öga på instrumenten. Bilen drar mer olja och bensin än i vanliga fall. Tanka när du har chans. Kör inte med mindre än halv tank.
- * Stanna omedelbart om motorn börjar koka. Stäng dock inte av motorn utan låt den gå på tomgång. Temperaturen sjunker fortare då.
- * Först därefter lossar du försiktigt, med en trasa eller handduk som skydd, på locket och håller långsamt i mer vatten.
- * Ta bort stora extraljus om du räknar med mycket alpkörning. I många fall kan de hindra kylningen om systemet är det minsta igensatt.
- * Se upp för vatten, halka och mörkret i tunnlarna. Tänd halvljus i god tid och ta av solglasögonen.

* Växla inte i kurvorna. På flera äldre alppass är det som brantast just där och dessutom har du fullt upp med att vrida på ratten. Växla ned i god tid före kurvan om du måste.

* En gammal god regel är att vid nedfärd använda samma växel som vid färd uppför. Låt bli att småbromsa hela tiden. Tryck i stället hårt på bromsen en kort stund, så hinner de kylas ned mellan inbromsningarna.

* Respektera rasvarningsskyltarna. Var beredd på ras och på att det kan ligga sten på vägen.

* Skulle bromsarna trots allt ta slut finns bara en sak. Att så fort som möjligt styra in bilen i vägräcket eller bergväggen och på så sätt stoppa upp farten. Visserligen blir det en hel del plåtskador men du har livet i behåll. På vissa alppass finns speciella avkörnings-vägar, som lutar starkt uppåt. Dessa bör naturligtvis inte användas som camping- eller rastplats!

* Om du parkerar, välj en plats där du inte riskerar hindra trafiken. Vrid in hjulen mot bergsidan och lägg stenar framför. Lägg i växel och dra åt handbromsen.

* Till sist en av alpkörningens viktigaste regler. Är det smalt vid möte med annat fordon är det den som kör utför som skall stanna för att underlätta mötet.

Pordoi (2 239 m)

Det mest berömda passet i Dolomiterna. Utmärkt skidåkning på vintern.

Sella (2 244 m)

Den södra sidan är mycket sydlig med torr vegetation.

Gardena (2 121 m)

Med Sella, Pordoi och Campolongo utgör det den berömda Sellaronda, som är ett skidområde på vintern. På sommaren lika intressant.

Falzarego (2 105 m)

Imponerade ragged klippformationer i röd dolomitstil.

Campolongo (1 875 m)

Relativt kort och lätt.

Giau (2 236 m)

Passet förbinder Cortina d'Ampezzo med Livinallongodalen. Ända in i juni kan två meter höga snövallar ligga på sidorna av vägen. Sent på sommaren fortfarande vackert med utsikt över Marmolada Glacier. Vägen är bitvis smal men mycket följsam.

Rolle (1 989 m)

Passet ligger i italienska Trentino och förbinder Fiemmes and Primieros dalgångar. Vägen byggdes mellan 1863 och 1874 när området fortfarande hörde till Österrike.

Valparola (2 168 m)

Under första världskriget byggdes vägen ut och ett kvarvarande fort och gjorts till ett museum.

Fedaia (2 057 m)

Om kam kommer från öster bör man inte missa Sottogudaklyftan från Palues som leder till passet. Från toppen har man en vacker utsikt på Marmoladaglacieren.

Tre Croce (1 809 m)

En av de mest spektakulära vägarna i Dolomiterna. Det är ett lättkört pass, inte alltför brant och med några få hårnålskurvor genom skog med klassiska alptoppar såsom Cristallo i norr och Sorapiss i söder samt sjön Misurina. Trafiken är sparsam även när vägarna i resten av Dolomiterna är packade.

Tonale (1 883 m)

Ett omväxlande pass, delvis mycket smalt. Ganska mycket trafik.

Vivione (1 828 m)

Ett litet, ensligt och något gömt pass med vackert landskap.

Jaufen (2 099 m)

Mycket smal och utmanande väg med stenblock i stället för vägräcken.

Penser (2 211 m)

Passet är den rakaste vägen mellan Innsbruck och Bolzano. I Det finns en restaurang på toppen. Trots att vägen har breddats på senare år är den fortfarande ganska smal.

Vägen, som byggdes 1911, är 67 km lång med 12 % stigning. Vägen är väl underhållen och går genom 21 tunnlar med några långa kurvor. Trafiken är sparsam.

Sattel (2 052 m)

Dalgången på den italienska sidan är smal, vackra bergkammar. Kommer man från Val Pusteria är det som att köra in i en juvellåda.

Schweiz

Grimsel (2165 m)

Vackert sceneri, imponerande klippformationer, tre sjöar. Under nedfarten på den södra sidan vacker utsikt mot Rhoneglaciären halvvägs upp på Furkapasset.

Furka (2 429 m)

Rhoneglaciären på Valaisidan är den stora attraktionen. Passet användes vid inspelningen av James Bondfilmen Goldfinger.

Nufenen (2 478 m)

Mycket njutbart. Ticinese sidan är underbar med sinagräsängar. Sidan mot Valais är den brantare delen.

Susten (2 222 m)

Färgrik och spektakulär, speciellt på hösten. Man åker förbi Sustenglaciären strax före toppen på Bernsesidan.

Oberalp (2 044 m)

Långa svepande kurvor. Passet är stängt för fordonstrafik på vintern från slutet av oktober till slutet av april, ibland ända in i maj månad. Tågtrafiken går året runt och erbjuder begränsad biltransport. The public road that crosses the pass is

Gotthard (2 108 m)

Det klassiska passet i Schweiz. Besök museet vid toppen som berättar om det lokala folklivet, geologi och historia. Prova på den gamla gatstensvägen på Ticinese sidan.

(Tremola) Lukmanier (1 916 m)

På väg upp från Disentis passerar man några imponerande klyftor.

Splügen (2 113 m)

Uppfarten från Chiavenna är en stor upplevelse och en verklig utmaning. En snabbt avsmalnande dalgång, med ödslig atmosfär på toppen.

Julier (2 284 m)

Underhålls på vintern för trafik till Engadin.

Vägen byggdes på 1820-talet och är lättkört för normala bilar. Några delar förbättrades år 2009 för att minska antalet hårnålskurvor. På vintern krävs vinterdäck liksom snökedjor vid extremt dåligt väder.

Albula (2 315 m)

Spektakulärt sceneri där västra sidan är mycket vacker.

Swiss mountain pass in the canton of Graubünden.

Passet har varit ett brohuvud mellan Lombardiet och Österrike där den södra delen var eftersökt under 30-åriga kriget. I den norra delen ligger Tarasp med sitt befästa slott.

Bernina (2 328 m)

Ett något lättkört pass med snöklädda berg att njuta av. Passet förbinder St. Moritz med Val Poschiavo som slutar i Italien. Över passet går också en järnväg som trafikeras av ett populärt turisttåg. Det är Bernina Express som körs året runt mellan Chur och Tirano och är den högsta järnvägslinjen i Europa.

Fluela (2 383 m)

Passet förbinder Davos och Susch i den lägre Engadindalen.

Ofen (2 149 m)

Leder genom den schweiziska nationalparken. Vacker natur och sparsam trafik.

Simplon (2 005m)

Ännu en vinterpassage. Sevärt är den stora örntoppen och bron på den schweiziska sidan.

San Bernardino (2 065 m)

Vackert och färgrikt pass. Den södra sidan har utmärkta kurvor både på huvudvägen (svepande kurvor) och den gamla vägen (mer tvära kurvor).

Stora Sankt Bernard (2 469 m)

Den schweiska sidan, där man kör genom gallerier, är riktigt vacker. Ett charmigt gammalt hospice på toppen och en sjö. Det är det tredje högsta passet i Schweiz och förbinder Martigny med Aosta i Italien mellan de två högsta topparna i alperna Mont Blanc och Monte Rosa. Själva passet ligger på den schweiziska sidan när den italienska gränsen.

Vid vägens högsta punkt ligger Great St Bernard Hospice som grundades redan 1049. Det har blivit världsberömt för sitt bruk av St Bernardshundar för räddning av nödställda människor.

Maloja (1 815 m)

Endast ett halvt pass men det räknas som ett helt.

NÅGRA TIPS - för en problemfri bilresa

Att flyga ut i Europa har blivit mer stressigt och risk för inställda turer och förseningar.

Att flyga lågpris kan kosta mer i tillägg än själva biljetten plus begränsningar när det gäller bagage.

Med bilen på semestern upplever man omväxling i arkitektur och hur landskapet långsamt förändras.

Med nedanstående tips är chansen större till en problemfri resa.

1 Många länder kräver reflexvästar till alla i bilen.

2 Köp eller hyr snökedjor vid körning i alperna på vintern.

3 Varningstriangel, förstahjälpensats, eldsläckare, glödlampor både krävs och är bra att ha med.

4 Håll hastighetsgränserna - radarkontrollerna är många och att böta på plats är dyrt.

Norge

Vi behöver bara åka några mil västerut för att uppleva en mot-svarighet till alpkörning.

I Norge finns speciellt två vägar som är berömda/beryktade. Turistleden Trollstigen i hjärtat av Romsdalen är en av landets mest besökta attraktioner.

De omkringliggande fjällen som omger vägen är högresta och har namn som Kongen, Dronningen och Bispen vilket säger något om hur majestätiskt bergsområdet verkligen är.

Vattenfallet Stigfossen forsar ner längs bergssidorna mot den ljuvliga Isterdalen.

Mitt i allt det här slingrar ig Trollstigen upp längs berget, 852 meter över havsnivån.

Örnvägen är namnet på den brantaste vägsträckan uppför bergssidan från Geiranger mot Eidsdal på RV 63.

Vägen har 11 hårnålskurvor från Geirangerfjorden upp till den högsta punkten 620 meter över



Trollstigen

