

Nr 44

Av herr Rubin m. fl., om undersökning vid bilprovning av koloxidhalt.

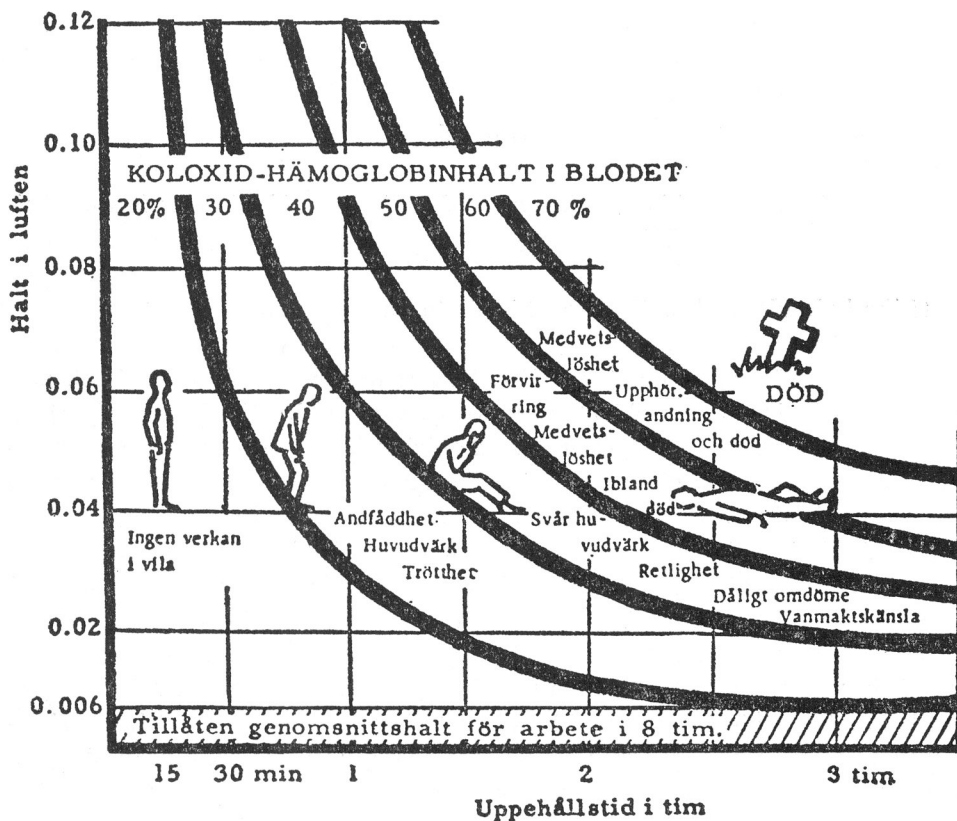
(Lika lydande med motion nr 33 i Första kammaren)

Trafiken kräver årligen stora offer. Enbart under 1965 dödades 1 253 personer och skadades svårt 3 500 människor i vårt land. I tidningars reportage betecknas många gånger olyckorna som oförklarliga, och man kan som exempel rapportera att två bilar med fri sikt på raksträcka kolliderat eller en förare utan rimlig förklaring gjort en sådan manöver med sin bil att en katastrof inträffat. Allt som med rimliga medel kan göras för att minska trafikolyckor måste vidtagas, och det är därför enligt vår mening förvånande att inte frågan om koloxidhalten i bilar ägnats större uppmärksamhet.

I det förslag om säkerhetsinspektion av bilar som framlades av 1960 års utredning ang. kontrollbesiktning av bilar m. m. (SOU 1962: 29) förordas att koloxidprov bör tagas, om vid undersökning av avgassystemet jämte ljuddämpare misstanke föreligger att koloxid tränger in i bilen. I prop. 91/1963 angående säkerhetsinspektion av bilar syntes det enligt departementschefen böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utfärda närmare bestämmelser om inspektionens tekniska utförande. Frågan om koloxidkontrollen berördes över huvud taget ej vid riksdagsbehandlingen av ärendet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i meddelande till besiktningsmännen med föreskrifter om koloxidmätning i bilar meddelat att prov skall som regel tagas endast om det finns anledning misstänka förekomst av koloxid. En mindre koloxidhalt finns praktiskt taget i alla bilar som har motorn i gång. Om koloxidhalten understiger 0,01 volymprocent anses ingen påtaglig förgiftningsrisk föreligga, men redan vid något mer än 0,02 volymprocent koloxidhalt i en bil kan en förare efter ca tre timmars körning genom gasens inverkan få dåligt omdöme, gripas av trötthet och vanmaktskänsla, med andra ord måste föraren anses absolut olämplig att framföra motorfordon (se skiss).

Enligt vår mening beror många trafikolyckor på att bilföraren mer eller mindre drabbats av koloxidförgiftning. De fordonsfel som kan förorsaka koloxid i en bil är många, av vilka kan nämnas otäta avgasrör eller ljuddämpare, otäta avgaspackningar, otäta tändstiftspackningar eller otäta packningar till vevhus samt giftig gas kommande från oljepåfyllningshål eller vevhusventilation hos motorn. Med hänsyn till att många läckor kan vara svåra att upptäcka vid en kontroll är det förvånande att i AB Bilprovningens besiktningshandbok ej direkt talas om koloxidprov i avsnittet om avgas-
1 — Bihang till riksdagens protokoll 1967. 4 saml. Nr 44—49



Koloxidens inverkan vid inandning av koloxidhaltig luft.

system även om man i fråga om läcka på grenrör med förvärmningsspjäll anger uppenbar förgiftningsrisk som skäl för åsättande av körförbud. Med hänsyn till den ringa kostnad som en koloxidprovare av exempelvis ampulltyp utgör och den relativt korta tid som åtgår för att göra ett koloxidprov måste det, med hänsyn till att åtskilliga trafikolyckor kan ha sin orsak i att föraren drabbats av koloxidförgiftning, klart framstå att obligatorisk koloxidkontroll av bilar bör ingå som ett viktigt moment i AB Svensk bilprovningens besiktning av bilar.

Med återopande av vad som anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om att vid den regelbundna återkommande bilprovningen förekomsten av koloxid obligatoriskt undersökes.

Stockholm den 12 januari 1967

Bertil Rubin (mbs)

C. G. Regnéll (h)

Sten Sjöholm (fp)

Sigfrid Löfgren (fp)