

Nr 513

Av herr Hansson, angående tomgångskörning av motorfordon.

(Lika lydande med motion nr 600 i Andra kammaren)

I vägtrafikförordningen § 58 stadgas följande: »Förare av motordrivet fordon skall i görligaste mån behandla motorn så, att den inte åstadkommer störande buller eller utsläpper rök eller gas i sådan mängd att olägenheter därav uppstår.»

Men vad avses med »i görligaste mån», »störande buller» och »utsläpper rök eller gas i sådan mängd att olägenheter därav uppstår»?

Göteborgs hälsovårdsnämnd tillskrev år 1966 dåvarande medicinalstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dåvarande statens luftvårdsnämnd med hemställan om ett förtydligande av vägtrafikförordningen avseende tillåten tid för tomgångs- och varmkörning av bil- och bussmotorer.

Under oktober 1968 (Kungl. Maj:ts proposition 1968: 160) uttalade chefen för kommunikationsdepartementet följande:

I prop. 1967: 166 anförde föredragande departementschefen att det låg nära till hands att införa en generell bestämmelse om *förbud mot tomgångskörning*. I sammanhanget hänvisades till den bestämmelse som meddelats för Stockholms stad med stöd av hälsovårdsstadgan och till en uppgift att liknande bestämmelser övervägdes också i vissa andra städer. Det framhölls vidare att en generell bestämmelse skulle kunna ge vissa fördelar också i andra hänseenden. Ett förbud utformat så, att förare inte tilläts lämna sin bil med motorn gående, kunde antas i någon mån minska antalet bilstölder och förebygga vissa barnolyckor. Det framhölls emellertid att frågan måste utredas ytterligare. I och för sig framstår det som tämligen självklart att föraren inte bör lämna motorfordon vars motor är i gång. Som framhållits under remissbehandlingen av ledningsgruppens förslag skulle det emellertid med en regel av denna innebörd troligen bli betydande tolknings- och bevisproblem vid tillämpningen. En regel av samma innebörd som det förbud mot tomgångskörning under längre tid än tre minuter som gäller i Stockholm skulle ha vissa fördelar bl. a. från dessa synpunkter. Från en generell sådan regel skulle det emellertid bli nödvändigt att göra åtskilliga undantag. Härtill kommer att behovet av en sådan regel och behovet av undantag därifrån varierar lokalt. Såvitt hittills föreliggande material utvisar gäller allmänt att tomgångskörning av uppställda bilar som orsak till luftföroreningarna spelar en förhållandevis liten roll i större delen av landet. Vad jag nu har sagt talar för att man i vart fall tills vidare bör avstå från särskild reglering av tomgångskörning i VTF och att frågan således liksom hittills får regleras genom föreskrifter i lokala hälsovårdsordningar.

Vad kan då anföras mot att införa bestämmelser om tomgångskörning i lokala hälsovårdsordningar? Här några skäl:

1. Bilisterna läser sällan hälsovårdsordningar.
2. Det är inte heller rimligt att dessa bilister skall känna till alla olika hälsovårdsordningar för de kommuner som de eventuellt passerar.
3. Bestämmelser mot tomgångskörning måste alltså vara en riksangelägenhet. Olägenheter av tomgångskörning uppkommer inte enbart i tätorter, utan uppstår så snart någon tomgångskör fordon i omedelbar anslutning till arbetsplats, bostad, vårdinstitution m. m.
4. Tomgångskörning förekommer i stor utsträckning även inom bilverkstäder, parkeringsanläggningar, affärscentra och liknande mer eller mindre enskilda utrymmen, d. v. s. utrymmen som polismyndighet normalt inte övervakar eller uppehåller sig i. I sådana slutna anläggningar bör all form av tomgångskörning givetvis vara förbjuden.
5. Bestämmelse i lokal hälsovårdsordning av denna art är svår att beivra (tidskrävande och kostsam). Sålunda skall förseelse rapporteras till hälsovårdsnämnden, som efter eventuellt beslut överlämnar ärendet till åklagarmyndighet. Efter ytterligare utredning av polismyndighet kan ärendet bli föremål för domstolsbeslut. Hela denna procedur är både arbetskrävande och kostsam och torde inte stå i rimlig proportion till vad man önskar vinna i det enskilda fallet. Sådana ärenden torde därför ofta komma att utmynna i tillsägelser, anmaningar och dylika åtgärder med ringa eller kortvarig effekt.

Hur skall då detta hälsovårdsproblem angripas? Enligt min uppfattning måste vägtrafikförordningens § 58 förtydligas.

En tidsgräns måste anges. Det kan diskuteras om inte 3 minuter är en alltför lång tidsgräns.

Max. 1/2 minut får tolereras utomhus.

Inomhus i parkeringsanläggningar, bilverkstäder o. d. bör tomgångskörning förbjudas.

Begreppet tomgångskörning måste definieras. Bilar som lyfter, pumpar, lastar m. m. och som därför måste låta motorn gå på tomgång under längre tid, bör endast få göra det under vissa förutsättningar. Bl. a. skall skäligen åtgärder ha vidtagits med hänsyn till närliggande bostäder, kontor, vårdinstitutioner, arbetsplatser och dylikt.

Taxi och andra företag med radioanläggningar, som kräver kontinuerlig laddning av batteri via bilmotor, måste ges en acceptabel respit, till dess mera omgivningsvänliga anläggningar blivit installerade. Även här bör gälla att tomgångskörning endast får ske under speciella förhållanden. Att som nu sker låta taxi köra tomgång vid järnvägsstationer, taxifickor m. m. borde omgående förbjudas.

Bil utan förare skall givetvis aldrig få gå på tomgång.

Varmhållning av bilkupéer är ett yrkeshygieniskt problem som tyvärr

alltför länge lämnats obeaktat. Bilkupén är för många människor en arbetsplats, som bör kunna hållas tillbörligt uppvärmd. Så länge bilar säljes utan speciell anordning för varmhållning av kupé, är det ofrånkomligt att bilmotorn tidvis tomgångsköres för att få en acceptabel temperatur i kupén.

Vintertid med extremt låga yttertemperaturer krävs en avfrostning av bilens rutor innan fordonet får förflyttas. Även här gäller att flertalet bilar inte är utrustade med särskild anordning för avfrostning av rutor. Ej heller finnes f. n. bestämmelser som kommer att reglera detta. Föreskrifter om tomgångskörning måste därför inkludera en passus, under vilka speciella klimatologiska förhållanden (t. ex. utomhustemperatur under -10°) som en viss tomgångskörning kan accepteras.

Alla hithörande frågor måste regleras, innan man lagstiftar om generellt förbud mot tomgångskörning, annars har man endast skapat en bestämmelse utan reell effekt.

En föreskrift om tomgångskörning är inget hjälpmedel då det gäller att minska den allmänna luftföroreningsnivå, som biltrafiken nu orsakar inom våra tätorter. Tomgångskörningen är dock ett avgränsat problem som kan angripas direkt till fromma för en förbättrad luftsituation. Detta problem kan lösas genom en på hygieniska bedömningar och trafiksäkerhetshänsyn väl grundad bestämmelse i vägtrafikförordningen.

Jag hemställer därför med hänvisning till vad som ovan anförts,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär en sådan översyn av vägtrafikförordningens § 58, att tomgångskörning av motorfordon klart regleras med hänsyn till tid, plats och övriga omständigheter.

Stockholm den 28 januari 1970

Torsten Hansson (s)
