

Cirkulärnr: 1995:2
Diariernr: 1995:0003
Handläggare: Bengt Skagersjö
Avdelning/sektion: Gatu
Datum: 1995-01-02
Mottagare: Kommunstyrelsen, Miljöskydd/naturvård, Plan,
stadsbyggnad, bygglov, Gator/vägar
Rubrik: Förbud mot tomgångskörning

Handläggare:
Bengt Skagersjö

1995-01-02

Kommunstyrelsen
Miljöskydd/naturvårdsnämnd
Plan, stadsbyggnad, bygglovsnämnd
Gator/vägar nämnd

Förbud mot tomgångskörning

Motormännens Riksförbund (M) har i en skrivelse till samtliga kommuner uttalat att förekommande förbud mot mer än en minuts tomgångskörning är tveksamt från miljösynpunkt. M anför att mer än hälften ca 60 % av personbilarnas transportarbete nu sker med katalysatorrenade fordon.

M hänvisar till prov som utförts av Saab Automobil AB som kört en Saab 9000 enligt en speciell körcykel. Med stöd av denna studie menar M att det är klart miljöfientligt att följa den kommunala bestämmelsen som begränsar tomgångskörning till maximalt en minut.

Motormännens Riksförbund hemställer att förbudet mot tomgångskörning tas under omprövning inom kommunerna samt att kommunerna i det fortsatta trafikplaneringsarbetet tar hänsyn till att personbilarna släpper ut allt mindre avgasföreningar. M framhåller att utsläppen kan minskas ytterligare genom åtgärder som ökar framkomligheten och för med sig ett jämnare flyt i trafiken.

Läget i kommunerna

På lokal nivå har kommunernas miljö- och hälsoskyddsnämnder sedan lång tid tillbaka varit ansvariga för hälsoskyddet enligt hälsoskyddslagstiftningen. Från 1989-07-01 är de dessutom tillsynsmyndighet för den miljöfarliga verksamhet som inte kräver tillstånd enligt miljöskyddslagen. Till denna kategori verksamhet hör bl.a. vägtrafiken. En av de åtgärder kommunerna kan vidta för att minska olägenheterna av tätortstrafiken är att i de lokala hälsoskyddsföreskrifterna föra in bestämmelser som reglerar tomgångskörningen med motorfordon. Sedan 1982 har kommunerna utökad möjlighet att reglera

tomgångskörning enligt 11 § i hälsoskyddsförordningen. Så har också gjorts i många kommuner.

Vi har inte någon färsk statistik över vilka regler om tomgångskörning kommunerna för närvarande tillämpar. Enligt en inventering från 1988, då 219 kommuner (77%) svarade, hade 204 infört regler som tidsbegränsade den tillåtna tomgångskörningen. 156 kommuner tillät då tomgångskörning i högst 3 minuter, 39 st tillät tomgångskörning i högst 1 minut medan tre kommuner helt hade förbjudit tomgångskörning. I fyra kommuner tillät man tomgångskörning 3 minuter i glesbygd men bara 1 minut i tätort. Två kommuner slutligen hade andra tidsgränser nämligen 5 respektive 2 minuter.

Saab:s körprov

M hävdar att avgasutsläppen ökas vid kortare stopp om motorn stängs av under stoppet. Detta har bekräftats i prov som utförts av Saab Automobile AB. I proven har en Saab 9000 körts enligt ett speciellt körcykelprogram. Bilen kördes först i 1 minut i 50 km/h, stannades i 10 minuter och kördes därefter åter i 1 minut i 50 km/h. Prov utfördes dels med motorn på tomgång under stoppet och dels med motorn avstängd under stoppet. Mätningarna visar att utsläppen blir lägre om motorn får gå på tomgång än om motorn stängs och återstartas efter stoppet på 10 minuter. Är stoppet kortare än 10 minuter blir skillnaden ändå större.

Saab Automobile AB framhåller i en kommentar till M:s skrivelse att den refererade undersökningen syftade till att ge företaget en vidgad syn på en katalysatorbils avgasemissioner under olika förhållanden som inte innefattas i det normala, fastställda avgasprovet. Saab framhåller vidare att katalysator-effektiviteten förbättrats genom den ständiga utvecklingen inom området sedan proven kördes för några år sedan. Exempel på detta är temperaturtåligare katalysatorbeläggningar som i sin tur tillåter en katalysatorplacering närmare motorn. Detta betyder att katalysatorn ges ytterligare förbättrade förhållanden för en säker funktion under tomgångskörning.

Saab:s provkörning kan emellertid knappast anses vara representativ för något normalt körmonster. Den speglar vare sig bilparken eller verkliga körförhållanden. Den överensstämmer inte heller med fastställt avgasprov.

Katalysatorns effekter

Det är ett väl dokumenterat faktum att den katalysatorrenade bilen har mycket låga utsläpp av avgasföreningar då motorn går med jämn belastning och katalysatorn blivit varm, vilket normalt sker inom ett par minuter efter det att motorn startats. Utsläppen av de s.k. reglerade föreningarna koloxid, kolväten och kväveoxider är då mycket låga och knappt mätbara. I samband med förändringar i motorvarvtal eller belastning samt vid start och stopp ökar dock avgasutsläppen.

Dagens fordonspark består till ca 50% av icke-katalysatorbilar. Av tunga fordon är nästan 100% dieseldrivna. En bil utan katalysator ger avsevärt högre totala utsläpp av föreningar på tomgång, än den ökning som uppstår när man kör iväg efter det att motorn stängts av. Detsamma gäller för dieselbilar.

Eftersom katalysatorförsedda bilar måste bli varma för att katalysatorn ska börja fungera, ger alla kallstartade katalysatorbilar ungefär samma utsläpp som äldre icke-katalysatorbilar i början av körcykeln. Reningen på näst intill 100 % förekommer endast då varm motor och varm katalysator går med jämn belastning och endast för de tre reglerade utsläppen.

Det är emellertid omöjligt att köra en bil med jämn belastning under verkliga förhållanden. Tyvärr räcker det med att trycka gaspedalen i botten för att koppla ur den s.k. lambdasonden, d.v.s. den sensor som ser till att bränsleinsprutningen sker korrekt. En av anledningarna till att sonden kopplas ur är att få ökad motoreffekt genom att låta bränsleinsprutningen styras av gasspjällets läge. Detta kan inträffa redan vid acceleration från så låga hastigheter som 40 km/h. Alla bilar beter sig dock inte lika. På en del kopplas lambdasonden ur direkt medan det på andra sker med en viss fördröjning. En anledning till denna tekniska lösning är biltillverkarnas önskemål om att kunna erbjuda motorstarka bilar. Enligt vissa undersökningar ökar utsläppen av kolväten och koldioxider med tre till fyra gånger vid acceleration jämfört med om sonden skulle fungera normalt.

Ju äldre katalysator och ju kallare utomhustemperatur desto mer sjunker effektiviteten hos katalysatorn.

Kommunförbundets slutsatser

Eftersom det körprov som M refererar till inte är representativt för en normal körcykel kan vi inte ställa oss bakom förslaget att kommunerna ska ompröva sina förbud mot tomgångskörning. Om man vill bidra till en bättre tätortsmiljö skulle man nå bättre resultat enbart genom att uppmana bilförare att tillägna sig en mjukare, jämnare körstil och att underhålla bilarna bättre. Detta skulle M kunna medverka till genom en ny "Åke Mjuk"-kampanj till sina medlemmar. En minskning av antalet korta resor med kall motor är också önskvärd. Bland annat skulle därför en ökad användning av motorvärmare bidra till minskade utsläpp.

Sammantaget anser Kommunförbundet att det inte ens med 100% katalysatorbilar finns anledning att ompröva gällande förbud mot tomgångskörning i kommunerna. Förutom att man visar hänsyn till människor i närheten av bilen när man undviker tomgångskörning, så minskar de sammanlagda utsläppen också från katalysatorbilarna när man väger in alla föroreningarna.

Frågor besvaras av Bengt Skagersjö, Kommunförbundet, tfn 08-772 45 17.

SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET
Gatu- och trafiksektionen

Jan Söderström

Bengt Skagersjö