

Rök och lukt härstammande från dieseldrivna fordon har förorsakat klagomål. Av de 1 670 000 fordon, som var registrerade i Sverige den 30/9 1963, var 55 000, 3,3 %, dieseldrivna. Dieseldriften dominerar bland de tyngre fordonen - bussar och lastbilar. Förbrukningen av motorbrännolja i Sverige utgör drygt 35 % av den totala motorbränsleförbrukningen och väntas öka.

Tomgångskörning och acceleration, d v s de körperioder då den största delen hälsovådliga avgaser produceras, upptar drygt 50 % av körtiden för en buss i stadstrafik. 99,85 % av avgaserna från dieselmotorer består av "ofarliga beståndsdelar": kväve, kolsyra, väte, syre och vattenånga, medan övriga 0,15 % består av: koloxid, kväveoxider, lägre aldehyder, kolväten, särskilt vissa polyaromater med cancerogena egenskaper, svaveldioxid m m, vilka hygieniskt sett är de mest betydelsefulla komponenterna.

Damm, sot, oljerök, etc kan även vara siktförsämrande. I avgaser från en bensinmotor är andelarna ca 95 % "ofarlig del" och 5 % "besvärande del".

Rök och sot från dieselmotorer är onödiga när de huvudsakligen beror på fel inställning av bränslepump, dåligt underhållen motor, fel bränsle, slarvig körning etc. Avgasernas lukt och retande effekt härrör främst från aldehydkomponenter, men även från kvävedioxid, svaveldioxid, kolväten och fasta partiklar (rök).

Sex rökmästare av filttyp och sex av optisk typ har beskrivits. Vidare har redogjorts för de, främst i USA använda, visuella rökbestämningsmetoderna. Tre lukt-bestämningsmetoder presenteras.

I de flesta länder, även i Sverige, finns stadgat "att motorfordon skall hållas i ett sådant skick och framföras på ett sådant sätt att utsläpp av rök och avgaser i sådan mängd att de stör omgivningen undviks.

Lagstadgad kontrollprocedur och fastställda gränsvärden för tillåtna emissioner från dieselfordon finns troligen hittills bara i Finland och USA.