

Nr 190.

Av herrar **Lindström** och **Lindley**, *angående tvångspensionering vid tidigare ålder än den allmänna folkpensioneringen förutsätter av motorförare i yrkesmässig motortrafik.*

Motortrafikens snabba utveckling har grundligt omdanat våra transportförhållanden. Riksdagens lagstiftnings- och beskattningsverksamhet har på olika sätt fått stifta bekantskap med detta faktum. Många medborgare ha till följd av denna utveckling fått sina levnadsomständigheter förändrade. Tusentals människor ha fått sysselsättning i den ständigt mer utvecklade yrkesmässiga automobil- och omnibustrafiken. Ingen del av vårt land, som besitter någorlunda farbara vägar, saknar numera sina kontinuerligt sysselsatta bil- och bussförare. Vår officiella statistik har ännu icke kommit till rätta med denna relativt nya företeelse inom yrkenas och fackens värld. Icke förrän siffrorna från den senaste folkräkningen och den nyligen anordnade företagsräkningen föreligga, kan man någorlunda exakt ange antalet medborgare, som försörja sig såsom yrkesmässiga förare av motorfordon. Att det är ett mycket stort antal säger emellertid varje människas dagliga erfarenhet. Tager man hänsyn till vårt lands folkökning under de senaste åren å ena sidan och antalet i jordbruk, industri, handel och övriga i statistiken upptagna yrken å den andra, så finner man, att en mycket stor inkongruens mellan dessa siffror föreligga. Inkongruensen skulle väl närmast förklaras genom den stora arbetslösheten. Men det framgår av föreliggande material, att de arbetslösas skaror icke äro så stora, som man vid en jämförelse mellan nyss nämnda siffergrupper skulle kunna antaga. Vart har då resten tagit vägen? Fackmännen äro böjda för att säga: Motortrafiken har lagt beslag på det mesta av skillnaden. Hur som helst så kan det fastslås, att en till antalet betydande medborgargrupp sysselsättes inom den yrkesmässiga motortrafiken.

Den yrkesmässiga motorförarens yrke är av relativt ungt datum. Huvudsakligen unga människor ha också kommit att från början sysselsätta sig inom denna näringsgren. Detta är helt naturligt; av olika anledningar lämpar det sig icke, att folk vid medelåldern eller därutöver träder in i denna verksamhet. Den är av sådan natur, att den bäst ägnar sig för människor med oslitna nervsystem och stark fysisk motståndskraft. I ett ungt yrke sker också nyrekryteringen vanligen så, att de unga som träda in på arbetsmarknaden framför allt rekrytera detsamma. Av nyss nämnda an-

ledning, som sammanhånga med människornas allmänna fysiska beskaffenhet, har detta särskilt accentuerats i motorförarkyrket.

I samma mån som motortrafiken utbreder sig blir det ett intresse att skapa garantier för den största möjliga säkerhet till liv och lem för de människor, som taga den i anspråk. Numera är det av största betydelse för nästan varje medborgare i samhället, att trafiksäkerhetens krav inom motortransporten iakttagas. En med rätta alltjämt mycket diskuterad fråga är bilförarnas nykterhet. Det reses bestämda krav på att en av alkohol-drycker berörd person icke såsom motorförare skall få riskera människors liv.

Vi ha redan betonat, att motorförarnas nerver och fysiska motståndskraft bliva satt på hårda prov genom yrkets beskaffenhet. Särskilt torde detta vara fallet i storstäderna med deras intensiva trafik, som kräver oavbruten, spänd vaksamhet från motorförarnas sida. Det är uppenbart, att denna påfrestning måste förbruka sin man fortare än de flesta andra yrken. En trafikchaufför i åldern över 55 år måste redan till följd av helt naturliga orsaker vara mindre lämplig för sitt ytterst ansvarsfulla yrke. Ha hans nerver slitits genom ovanliga påfrestningar och är hans förmåga till ständigt spänd vaksamhet slappad genom många års oavbrutna nötning, så måste hans lämplighet vara ännu mindre. Trafiksäkerheten fordrar, att de äldre chaufförerna få lämna sitt yrke för att ersättas med yngre krafter. Detta torde vad tiden lider bli ett lika oundgängligt krav som nykterhetskravet. Men under det nykterhetskravet kan upprätthållas genom den enskilde bilförarens ansvarskänsla och det offentliga kontroll, kan avkopplingen av äldre arbetskraft inom motortrafiken ske endast i den mån, de avgående kunna beredas försörjning. Samhället kan icke dekretera: Moren har gjort sitt arbete, moren kan gå! Det kan icke medgiva, att den förbrukade motorföraren kastas på fattigvården, därför att trafiksäkerhetens oundgängliga krav måste fyllas. På något sätt måste det allmänna medverka till att de överåriga chaufförerna beredas en tillfredsställande pensionering vid en ålder, som med hänsyn till förhållandena måste bli lägre i detta yrke än i de flesta andra. Om en sådan pensionering skapas, blir den icke till förmån endast för en viss yrkesgrupp inom samhället; därigenom tillgodoses framför allt det betydelsefulla, allmänna samhälls krav, som kallas trafiksäkerhet.

Ytterligare vilja vi understryka, att motorförarnas medelålder till följd av yrkets utbredning huvudsakligen under senaste tider ännu är relativt låg. Men tiden går och inom en icke alltför långt avlägsen framtid torde det problem, som här berörts, få den största aktualitet. Av stor betydelse är, att den tid som ännu står till buds användes så, att samhället står redo med lämpliga åtgärder, då sådana av omständigheterna krävas. Respittiden bör användas dels till en undersökning av problemet om trafikchaufförernas pensionering, dels ock för att vidtaga sådana åtgärder, att en dylik

pensionering kan fungera på ett tillfredsställande sätt, då den verkligt behövs.

Pensionsåldern torde av skäl som redan antytts böra sättas till 55 år. Pensioneringen torde vidare kunna anordnas utan direkta utgifter från statens sida, utom i de fall där staten är arbetsgivare. Den bör vara obligatorisk men lämpligen ordnas genom pensionsstyrelsens frivilliga försäkring. Avgifterna böra betalas av företagen och motorförarna, lämpligen med hälften var. De närmare formerna för pensioneringen kunna dock icke bestämmas, förrän en undersökning av problemet skett.

Vi hemställa därför, att riksdagen måtte besluta

att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om snar utredning i trafiksäkerhetens intresse rörande tvångspensionering vid tidigare ålder än den allmänna folkpensioneringen förutsätter av motorförare i yrkesmässig motortrafik och

att för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen må föranleda.

Stockholm den 22 januari 1932.

Rickard Lindström.

Charles Lindley.

