

Nr 147.

Av herr **Kempe m. fl.**, *angående begränsning av arbetstiden för droskförare i yrkesmässig automobiltrafik.*

Onykterhet vid ratten har tidigare ansetts som trafiksäkerhetens farligaste fiende. Nu har man lagstiftat för att förebygga olyckor av den anledningen. Emellertid är det inte bara spriten som kan nedsätta bilförarens fysiska och psykiska tillstånd så att denne ur trafiksäkerhetssynpunkt kan anses olämplig vid ratten. Konditionen kan även nedbringas väsentligt genom uttrötning, d. v. s. genom att bilföraren blir upptagen vid ratten i alltför många timmar. Detta problem har också uppmärksammats av Sveriges läkares automobilklubb. I den kritik den utövat mot förslaget till ny trafikstadga erinras om att redan allmänna svenska läkarmötet i Stockholm, som hölls år 1938, behandlade frågan om tröttheten vid ratten och skrev till Kungl. Maj:t i saken med krav på förbud för den, som lider av sådan trötthet, att han icke kan framföra sitt fordon på ett betryggande sätt, att föra bil. Medicinalstyrelsen har även i ett uttalande i februari 1944 uppmärksammat vederbörande på detta viktiga problem. De stödjade sig på ett utlåtande av professor G. Liljestrand, vilken framhåller följande:

»... att även trötthet spelar en icke oväsentlig roll för uppkomsten av trafikolyckor, vilket även internationellt bekräftats.

Välbekant är att uttröttade förare rent av somnat vid ratten. Svårigheten att objektivt fastställa graden av trötthet medför, att man tills vidare inte kan precisera dess betydelse för trafikolyckorna, även om det i enstaka fall är otvivelaktigt, att ett orsakssammanhang från olycksstatistiken från en rad olika yrken, enligt vilken olycksfallsfrekvensen når ett maximum 3—4 timmar efter arbetets början och ett nytt omkring tre timmar efter middagspausen, gör det sannolikt, att trötthet är av betydelse även för trafikolyckor. Det synes därför befogat, att den också uppräknas i den ifrågasatta allmänna bestämmelsen rörande vad förare har att iakttä med hänsyn till trafiksäkerheten.

I vägtrafikstadgan bör med andra ord införas ett allmänt förbud att föra fordon för den, som är uttröttad.»

Medicinalstyrelsen anslöt sig till denna uppfattning, ehuru den klart insåg, att stora svårigheter skulle möta vid tillämpningen av bestämmelsen. Styrelsen ansåg därför, att man i första hand skulle söka åstadkomma det önskvärda resultatet genom effektiv propaganda och upplysning samt — i fråga

om trafikchaufförer — genom effektiva bestämmelser om begränsad arbetstid.

I Stockholm och även i övriga storstäder förekommer att droskförare äro bundna vid ratten ända upp till 14 timmar om dygnet. Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste detta vara förkastligt, så också med hänsyn till droskförarnas hälsa. Även i landsorten händer det att enstaka bilförare arbeta mer än 15 timmar om dygnet.

Bland allmänheten, lagstiftarna och de berörda bilförarna kan det väl knappast råda några delade meningar om att en bilförare, som arbetar längre tid än vad förordningen om yrkesmässig automobiltrafik tillåter, kan utsätta trafikanter och även sig själv för risker till liv och lem. I Kungl. Maj:ts förordning angående yrkesmässig automobiltrafik 28 § mom. 1 heter det bland annat:

»Förare av automobil i yrkesmässig trafik må ej utan uppehåll om minst 30 minuter i följd framföra automobilen under längre tid än fem timmar.»

I mom. 2 samma paragraf heter det:

»Förares arbetstid må under tjugofyra på varandra följande timmar icke, där ej sådan särskild omständighet, som i 1 mom. sägs, annat påkallar, överskrida elva timmar. Då tjänstgöringen ej kan på annat sätt lämpligen ordnas, må emellertid arbetstiden utsträckas till tretton timmar, därest arbetstiden under tidrymd av fyrtioåtta timmar ej överskrider sammanlagt tjugotvå timmar.»

Av denna lagtext framgår att den till en del reglerar droskförarnas arbetstid. Trots detta tvingas chaufförerna i relativt stor omfattning att dagligen bryta mot denna förordning, vilket utan tvivel ökar faran för trafikolyckor.

Orsaken till dessa lagbrott kan vara av varierande slag. Avgörande torde vara det beroende som droskföraren står i till droskägaren. Den senare är av naturliga skäl intresserad av att förtjänsten för varje bil blir så stor som möjligt. En förare som håller på lagens bokstav blir i allmänhet inte gammal i tjänst. Chaufförernas arbetstid blir därför i viss mån reglerad med hänsyn till trafikfrekvensen och droskägarnas intressen.

Även om den nuvarande förordningen reglerar bilförarnas arbetstid, därest den efterföljdes i praktiken, så synes den dock inte vara tillfredsställande. Med den ökning av trafiken som nu kan förutses komma större anspråk att ställas på föraren. Att trafikolyckorna icke äro större till antal, beror säkerligen på att droskförarna i allmänhet besitta stor kunnighet i sitt yrke. När nu en ökning av trafiken inträder stegras risken för trafikolyckor. Den långa arbetstiden vid ratten och att det är skiftarbete måste i längden medföra att droskförarnas fysiska och psykiska kraft försvagas och deras livslängd förkortas. Ur såväl allmän trafiksäkerhetssynpunkt som ur hälsovårdande synpunkt är det nödvändigt att en revidering av förordningen om arbetstiden företages, så att de olägenheter som nu äro rådande vad det gäller

droskförarnas arbetstid likvideras. Särskild uppmärksamhet måste ägnas problemet om kontrollen av arbetstiden så att arbetsgivaren icke som nu är fallet godtyckligt kan utnyttja de anställda till att arbeta flera timmar per skift än vad som lagligt är tillåtet.

Med stöd av vad som här ovan anförts föreslå vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en revision av Kungl. Maj:ts förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. så att arbetstiden för droskförare i yrkesmässig automobiltrafik begränsas till 48 timmars arbetsvecka och att den tillåtna övertiden icke överskrider vad som gäller för övriga arbetstagare, vars arbetstid är reglerad genom arbetstidslagen samt

att åtgärder vidtagas för att effektivisera kontrollen av droskförarnas arbetstid.

Stockholm i januari 1946.

Erik Karlsson.

Set Persson.

Gösta Kempe.

Harald Johansson.
