

Nr 228

Av herrar **Jönsson** i Ingemarsgården och **Carlsson** i Stockholm, *angående en gemensam trafiknykterhetslag för samtliga trafikområden.*

Den i Finland helt nyligen inträffade flygolyckan, som tillskrives alkoholpåverkan hos flygpersonalen, har väckt en livlig debatt om alkohol och flygsäkerhet. I Sverige finns inga kända fall där trafiksäkerheten blivit lidande på grund av flygpersonalens opålitlighet i nykterhetskänslighet. I pressen har visserligen vid enstaka tillfällen synts uppgifter om att personal vid flyget framfört bil under alkoholpåverkan, men dessa personer har omgående avstängts från tjänstgöring.

De kusliga erfarenheterna från Finland aktualiserar onekligen frågan om bestämmelserna för flygpersonalens avhållsamhet från alkohol är tillräckligt strängt utformade och om dessa bestämmelser återspeglar de resultat som vunnits vid vetenskaplig forskning om flygsäkerhet och alkohol. Bestämmelserna regleras i avtal mellan arbetstagare och arbetsgivare, och för närvarande föreskrivs att flygpersonalen icke får förtära alkohol 8 timmar före start. Denna spärrtid förlängs i den nya luftfartslagen till 12 timmar.

Många undersökningar har företagits för att pröva effekten av alkoholförtäring på flygare. Sådana undersökningar redovisas bl. a. av 1949 års trafiknykterhetsutredning (1953: 20). Man har konstaterat att den undre gränsen för börjande försämring i prestationerna vid försök i s. k. link-trainer föreligger vid en genomsnittlig blodalkoholhalt av mindre än 0,2 promille. Vid nyare undersökningar på bilförare har man funnit funktionsnedsättning vid än lägre blodalkoholhalt.

Professor C. G. Drew, som gjort en omfattande undersökning med bilförare vid psykologiska institutet vid universitetet i Bristol, konstaterar i sammanfattningen av sina undersökningar att han i genomsnitt konstaterat en mätbar försämring i körförmågan även vid de lägsta blodalkoholhalter som kan mätas med nuvarande metoder. På direkt fråga har professor Drew anfört att han därmed avser blodalkoholhalter på 0,1 promille eller mindre.

Stort intresse i detta sammanhang har de av docent Aschan och professor Goldberg gjorda undersökningarna om kvardröjande effekter av alkoholförtäring även sedan alkoholen förbränts i kroppen och således icke kan konstateras vid blodprovsanalys. Dessa rubbningar återkommer med vissa intervaller och ger en ny aspekt på problemet om mera långsiktiga störningar

av alkoholförtäring. Mot bakgrunden av vad vi nu vet om alkoholens funktionsnedsättande förmåga och de kvardröjande effekterna sedan alkoholen förbränts i kroppen torde det inte vara orealistiskt att tänka sig en regel som förbjöd flygpersonal att förtära alkohol 24 timmar före start. En sådan bestämmelse diskuteras för närvarande i Finland.

Som tidigare nämnts är frågan om flyg och alkohol avtalsmässigt reglerad. 1949 års trafiknykterhetsutredning föreslog att ansvarsreglerna för flygare skulle införas i trafiknykterhetslagstiftningen.

En annan personalgrupp som inte berörts av trafiknykterhetslagstiftningen är järnvägens trafikpersonal. Man har därvid delat upp den personal som framför kommunikationsmedel i två grupper, dels bussförare, som faller under den allmänna trafiknykterhetslagen, och dels lokförare och andra inklusive säkerhetspersonalen, som ådöms disciplinära straff. Att framföra tåg eller rälsbuss är så likartat med framförandet av buss att det förefaller orimligt att på sätt som sker personalen skall falla under olika trafiknykterhetsbestämmelser.

Systemet innebär också att de två personalkategorierna är skilda från varandra när det gäller fortsatt tjänstgöring efter konstaterad opålitlighet i nykterhetshänseende. Bussförare har kör- och trafik kort. Detta indrages om vederbörande inte är pålitlig i nykterhetshänseende, och nykterhetsnämnden har rapportskyldighet i detta hänseende. Härigenom hindras den i nykterhetshänseende opålitlige bussföraren att framföra motorfordon och äventyra trafiksäkerheten.

Beträffande t. ex. lokförare fordras inget kompetensbevis som för framförande av buss. Inte heller är det nykterhetsnämndens skyldighet att till järnvägsföretaget rapportera om t. ex. en lokförare blir föremål för anmärkning i nykterhetshänseende. Denna fråga har varit föremål för diskussion, och bl. a. har socialstyrelsen i skrivelse till Konungen den 21 december 1957 tagit upp frågan till behandling. Socialstyrelsen anser att diskretionsbestämmelsen i § 64 i lagen om nykterhetsvård inte bör utgöra hinder för meddelande av föreskrifter om skyldighet för nykterhetsnämnderna att lämna ifrågavarande uppgifter. Av förfrågningar som vi gjort synes emellertid inte överallt nykterhetsnämnderna rutinemässigt rapportera när personer anställda vid järnvägen blir kända för nämnden som opålitliga i nykterhetshänseende. Härigenom kan förare av spårbundet kommunikationsmedel framföra tåg trots att han icke är pålitlig i nykterhetshänseende och därmed äventyra trafiksäkerheten.

Vad som sagts ovan om personal vid järnvägarna kan även delvis anföras beträffande personal vid spårvägarna.

Ett annat trafikområde som inte heller faller under trafiknykterhetslagstiftningen är framförandet av båt. Under senare år har ägandet av motordrivna småbåtar blivit allt vanligare, och deras framfart utgör ofta ett

otrygghetsmoment för badande, roddare, seglare, fiskare etc. Det vore lämpligt att trafiknykterhetslagstiftningen jämväl omfattade dessa, då det finns skäl att tro att inte alla förare av motorbåt vid varje tillfälle är opåverkade av alkohol.

1949 års trafiknykterhetsutredning föreslog att såsom för rattfylleri resp. rattnykterhet den skall straffas som vid förande av tåg, spårvagn, maskindrivna fartyg eller flygmaskin varit iakttagbart påverkad resp. haft minst den alkoholkoncentration i blodet som stadgats i trafiknykterhetslagstiftningen. Motsvarande regler föreslås även gälla för den som utövar sådan befattning hos spårvagns-, buss-, sjöfarts- eller lufttrafikföretag och av vilken trafiksäkerheten är beroende, även om han inte medföljer resp. trafikmedel. Reglerna skulle omfatta även viss personal i stationstjänst hos järnvägsföretag eller i marktjänst inom lufttrafiken. Bland de befattningshavare, vilka skulle komma att omfattas av ansvarsreglerna, nämner utredningen tågklararare, konduktörer, styrmän, fartygsmaskinister, telegrafister, flygnavigatörer, flygmekaniker, kontrollpersonal etc.

Den senare tidens utveckling har ånyo aktualiserat förslaget av 1949 års trafiknykterhetsutredning, och mot bakgrunden av vad ovan anförts måste det anses välmotiverat att låta den nu pågående trafiknykterhetsutredningen jämväl pröva om inte samtliga trafikområden till lands, till sjöss och i luften skulle kunna samlas i gemensam trafiknykterhetslag.

Vi hemställer därför,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna att direktiven för 1957 års trafiknykterhetskommitté utvidgats till att omfatta samtliga trafikområden och att uppdra åt utredningen att skyndsamt inkomma med förslag i enlighet med denna motions syfte.

Stockholm den 25 januari 1961

Elias Jönsson
i Ingemarsgården

C. W. Carlsson