

Nr 219

Av herr Bengtsson i Landskrona m. fl., angående översyn av bestämmelser om arbetstid för förare i yrkesmässig automobiltrafik.

I Kungl. Maj:ts förordning angående yrkesmässig automobiltrafik regleras i § 28 mom. 1 den längsta tid som en förare i yrkesmässig trafik får lov att framföra fordonet utan uppehåll för rast. Det föreskrives här att efter högst fem timmar skall ett uppehåll på minst 30 minuter göras, såvida inte särskilda omständigheter föreligger. Undantaget är dock linjetrafik med omnibus eller körning uteslutande inom stationsort.

Samma paragrafs andra moment reglerar bl. a. den längsta arbetstid en förare enligt denna förordning får ha under tjugofyra på varandra följande timmar. Av innehållet framgår att 11 timmar under en tjugofyrtimmarsperiod är den längsta arbetstid en förare får ha om inte olyckshändelse eller andra oförutsedda händelser inträffat. Dock föreskrivs det att, då tjänstgöringen ej på annat sätt lämpligen kan ordnas, arbetstiden får utsträckas till tretton timmar, därest arbetstiden under en tidrymd av fyrtioåtta timmar ej överskrider sammanlagt tjugotvå timmar. I samma moment föreskrivs också att föraren skall åtnjuta minst nio timmars sammanhängande vila under varje tidrymd av tjugofyra timmar.

Med den intensitet som nu råder i trafiken och med det stora ansvar som åvilar en yrkeschaufför, ofta med många passagerares säkerhet att svara för, synes det oss egendomligt att en arbetsgivare kan påfordra att en chaufför utan uppehåll för rast skall utföra körning i oavbruten följd under mer än fem timmar. Detta förhållande inträffar som bekant för vissa chaufförer i linjetrafik med omnibus eller vid körning inom stationsort. Det hade syntts oss försvarligare om paragrafens fem timmar hade tillämpats som ett absolut maximum på alla chaufförer enligt denna förordning. Ett känt faktum är väl att instabilitet ofta inställer sig efter en tids stark koncentration utan avbrott för mat eller vila. Riskerna för olyckor i trafiken måste mänskligt att döma öka i takt med de påfrestningar man utsätts för.

Möjligheterna att beordra en chaufför att i vissa fall arbeta under tretton timmar av en tjugofyrtimmarsperiod måste också medföra stora påfrestningar. Att även detta medför ökade risker i trafiken är uppenbart.

Förhållandet att niotimmarsvilan under en tjugofyrtimmarsperiod, som föreskrives, två gånger under en sjudagarsperiod kan reduceras till sju timmar kan också medföra ökade risker i trafiken. En chaufför, som exempelvis lämnar fordonet i garaget kl. 23.00 en kväll, kan beordras till arbete påföljande dag kl. 6.00 på morgonen. Om vi nu betänker att föraren i detta fall

kanske har en halv timmes färdväg till sin bostad och att han måste äta något innan han går till vila, finns det knappast någon möjlighet att han kan gå till sängs förrän en timme efter arbetstidens slut. På morgonen måste han för att kunna inställa sig vid sin arbetsplats i tid stiga upp ca en timme före arbetstidens början. Den verkliga vilan blir i detta fall, som på intet sätt är unikt, endast fem timmar, och i fall där bostaden ligger än längre bort från arbetsplatsen kan den verkliga vilan bli än mindre. Att en sådan chaufför inte alltid är i bästa kondition får anses sannolikt, och med hänsyn till det ansvar som sedan åvilar honom i trafiken känner man sig illa berörd vid tanken på att lagen medger ett sådant förhållande.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt och för att försöka pressa tillbaka antalet olyckor i trafiken måste alla åtgärder som över huvud taget kan medverka till större säkerhet i trafiken också vidtagas.

Justeringar i här påtalade frågor synes oss ur trafiksäkerhetssynpunkt ytterst angelägna.

Åberopande det anförda förslår vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att ovan påtalade bestämmelser i 28 § förordningen om yrkesmässig automobiltrafik göres till föremål för översyn och övervägande,

att hänsyn härvid tages till såväl sociala som trafiksäkerhetssynpunkter, samt

att förslag i frågan snarast förelägges riksdagen.

Stockholm den 24 januari 1962

Hugo Bengtsson

i Landskrona

Einar Henningsson

Eric Svenning