

Nr 256.

Av herrar **Johanson** i Stockholm och **Carlsson** i Stockholm, *angående fastställande av maximiarbets tid för automobilförare i yrkesmässig trafik.*

De allt talrikare automobilolyckorna påkalla den allvarligaste uppmärksamhet, och alla åtgärder, som kunna bidra till deras förhindrande, böra vidtagas.

Vid efterforskande av anledningen till inträffade olyckor och i den allmänna diskussionen om denna fråga synes man dock icke nog allvarligt beaktat den inverkan på bilförarnes uppmärksamhet och sinnesnärvaro, som en allt för lång arbetstid medför. Till belysande av opartiska sakkunnigas uppfattning om nämnda spörsmål må följande yttrande av praktiserande läkaren i Stockholm doktor K. A. Fries anföras. Han säger i ett yttrande av den ^{25/}/₁₁ 1924 följande:

»Enligt undertecknads erfarenhet, grundad på de rön jag under många år gjort såsom motoreyklist och automobilist, är det för att kunna sköta motorfordonet så, att ingen olycka inträffar, nödvändigt att vara vid en fullständigt klar och oberoende sinnesförfattning. Jag har varit med om tillfällena, där jag kunnat iakttaga, att en sekunds eller bråkdel av en sekunds ouppmärksamhet kunnat bli eller rent av varit orsak till allvarlig olycka. Utan att jag gör mig skyldig till överdrift torde det även med visshet kunna fastslås, att en mycket stor del av de bilolyckor, som inträffat, beror på en tillfällig ouppmärksamhet från chaufförens sida. För min del är jag även av den tanken, att en sådan bristande uppmärksamhet, då den icke har sin orsak i sportmissbruk, vanligen är att söka i rent fysisk eller psykisk trötthet. Icke nog med att ett ideligt, flera timmar i sträck skeende körande av motorfordonet (t. o. m. om framförandet sker på en slät och hinderfri väg) i sig självt verkar sövande, även det vanliga mycket krävande fysiska och psykiska arbetet under flera timmars körning bidrager att så avtrubba uppmärksamheten, resp. ökar sömnbehovet och sömnlusten, att chauffören stundom endast med stor viljeansträngning förmår att hålla sig vaken.

Givetvis måste, med kännedom om dessa förhållanden, åtminstone den fordran böra ställas på en yrkeschaufför, att han går till sitt arbete med så stärkta kropps- och själskrafter som möjligt. Att, såsom det t. o. m. i vårt land lär hända, en yrkeschaufför kan få sitta vid ratten ända upp till 12 å 13

timmar, är för mig ofattbart. Om någonsin, när det gäller att skapa lagar för att inskränka antalet bilolyckor, så borde i detta avseende lagstiftningen få göra sig gällande och detta så snabbt som möjligt. Med varje timme, som överstiger normaltiden för en chaufförs arbete, ökas risken för olyckshändelse. Hur lång denna normaltid bör beräknas, är givetvis icke lätt att säga, då härvidlag det individuella behovet av vila gör sig oändligt mycket mera gällande än inom något annat yrke. Om man emellertid för en yrkeschaufför, som dag ut och dag in måste bära ansvaret för ofta nog en mångfald människoliv, som översta gräns generellt sätter en arbetstid på 8 timmar, så bör heller icke denna siffra under några omständigheter få höjas.»

För de bilförare, som äro anställda hos sådana arbetsgivare, som falla under arbetstidslagen, är arbetstiden begränsad enligt denna lag. Däremot är för de bilförare, som icke äro anställda hos sådan arbetsgivare och för dem, som föra sina egna motorfordon, arbetstiden obegränsad, såvitt icke för de löneanställdas del gälla kollektivavtal, som reglera arbetstiden. På alla bilförare bör ställas samma krav, alla utan undantag äro underkastade arbetets ansträngningar.

En i lag given reglering av arbetstiden för alla bilförare i yrkesmässig trafik, oavsett om de äro anställda hos bilägare eller föra egna bilar, synes därför ur trafiksäkerhetssynpunkt vara påkallad.

Behovet av reglerande föreskrifter på detta område är givetvis större i städerna än på landsbygden. En lagstiftning på detta område lärer dock icke böra begränsas enbart till städerna utan bör omfatta hela landet. Vid större helger, marknader och liknande tillfällen med stor trafik förekommer, att yrkeschaufförernas arbetskraft tages synnerligen starkt i anspråk. Allvarligt är att befara vid sådana tillfällen, att deras tjänstgöring blir så ansträngande, att deras vaksamhet och iakttagelseförmåga slappas och en bilolycka av denna anledning kan inträffa.

Det skall icke förnekas, att svårigheterna att övervaka en arbetstidslag i detta fall äro avsevärt större på landsbygden än i städerna. Detta förhållande får dock icke utgöra hinder för en lagstiftning på detta område.

Frågan om maximalarbetstidens längd kan vara föremål för delade meningar. Längre tid än åtta timmar per dygn bör dock icke under några förhållanden få förekomma.

En i lag given reglering av arbetstiden för de bilförare, varom nu är fråga, innebär givetvis en viss inskränkning i deras och bilägarnes rörelsefrihet och förvärvsmöjlighet. Detta må vara sant, men det bör tillika ihåggas, att de ha att svara för den bilåkande allmänhetens liv. De allt talrikare bilolyckorna runt hela vårt land påkalla den allra största uppmärksamhet. Statsmakterna ha därvid en ofrånkomlig skyldighet tillse, att alla nödiga skyddsåtgärder vidtagas, oavsett hur dessa inverka på bilförarnes och bilägarnes ekonomiska intressen.

På grund av det anförda tillåta vi oss föreslå,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om framläggande för riksdagen snarast möjligt av förslag till föreskrifter i automobilförordningen eller annorledes, som fastställa en maximiarbets-tid för bilförare i yrkesmässig trafik.

Stockholm den 22 januari 1925.

Edv. Johanson
i Stockholm.

Olof Carlsson
i Stockholm.
