

Nr 428.

Av herr **Bergstrand**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 30, med förslag till vägtrafikförordning m. m.

Enligt gällande bestämmelser finnas två olika slag av körkort för motorcykel, nämligen *dels* körkort för tyngre motorcykel, *dels* körkort för lättviktsmotorcykel.

Begreppet lättviktsmotorcykel har i författningen utformats så, att därmed avses motorcykel, som är så inrättad, att den icke kan på horisontell väg framföras med högre hastighet än 40 km i timmen och endast med svårighet kan ändras för högre hastighet och vars tjänstevikt icke överstiger 60 kg.

I motsats härtill föreslås i propositionen, att begreppet lättviktsmotorcykel utbytes mot ett nytt begrepp: lätt motorcykel, varmed avses en motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kg, samt att det endast skall finnas ett slag av körkort för motorcykel, vilket berättigar till förande av såväl lätt som tung motorcykel — dock att körkortsinnehavare före fyllda 18 år endast äger föra lätt motorcykel.

De i propositionen sålunda framförda förslagen få till konsekvens, att de medicinska kraven för erhållande av körkort för motorcykel komma att bli lika stränga som kraven för erhållande av körkort för förande av personbil. En sådan ordning kan icke anses tillfredsställande. Det är nämligen ofta omvittnat av läkare, att ett stort antal personer, som ha sin arbetsförmåga nedsatt till följd av sjukdom, åldersförändringar eller lyte, visserligen icke fylla de medicinska kraven för förande av bil eller tyngre motorcykel men mycket väl ur medicinsk synpunkt kunna anförtros att köra en fartbegränsad motorcykel av det slag, som avses med begreppet lättviktsmotorcykel i nu gällande motorfordonsförordning. De partiellt arbetsföra — en betydande grupp bland de kroppsarbetande — ha ett mycket stort behov av ett bekvämt, lätthanterligt transportmedel för att kunna komma till sin arbetsplats, som mycket ofta är belägen på ett förhållandevis långt avstånd från hemmet. Ett sådant just för de partiellt arbetsföra lämpat fortskaffningsmedel ha vi haft i den fartbegränsade lättviktsmotorcykeln med en tjänstevikt under 60 kg. Om man nu slopar begreppet lättviktsmotorcykel, komma många av de partiellt arbetsföra i det svåra läget, att de icke kunna erhålla körkort för motorcykel. Därmed ställas de i valet mellan att *antingen* försöka cykla mellan hem och arbetsplats — en prestation som för många av dem är mera ansträngande än själva arbetet — eller av hälsoskäl avstå från ett för dem lämpligt arbete. Såsom 1945 års trafiksäkerhetskommitté fram-

hållit, är det därför för de partiellt arbetsföra en fråga av största vikt, att de få tillgång till en fartbegränsad motorcykel med ringa tjänstevikt, vilken utan risk för trafiksäkerheten kan anförtros även personer, som icke helt fylla de eljest gällande medicinska kraven för körkort. En sådan åtgärd utgör ett viktigt led i samhällets övriga strävanden att säkra denna arbetskraft åt näringslivet. Visserligen öppnar propositionen möjlighet för de partiellt arbetsföra, som icke fylla de normala medicinska kraven, att efter prövning från fall till fall kunna förvärva körkort, men denna utväg synes medföra en onödigt dyrbar och besvärlig ordning för dessa redan förut ur hälsosynpunkt mindre lyckligt lottade personer. Härtill kommer, att det föreslagna dispensförfarandet kan väntas komma att medföra en onödig belastning för vederbörande myndighet — i synnerhet som vår befolkning undergår en förskjutning till högre åldrar och därmed efterfrågan på de partiellt arbetsföra efter hand kommer att öka.

Skulle det trots här anförda skäl likväl icke anses böra komma i fråga att bereda de partiellt arbetsföra särskilda lättnader genom bestämmelser om ett för dem anpassat forskaffningsmedel och därtill knutna lindrigare medicinska krav för körkort, bör ändå förfarandet vid dispens göras enklare än vad som föreslagits. Det synes sålunda kunna anförtros åt den myndighet, som eljest prövar körkortsfrågor, att även avgöra om ifrågavarande dispensärenden.

I propositionen ha bestämmelser om krav på normalt färgsinne för vissa förarkategorier varken föreslagits eller diskuterats. 1945 års trafiksäkerhetskommitté har ägnat denna fråga ett betydande intresse och föreslår i sitt betänkande krav på normalt färgsinne för förare av utryckningsfordon, buss, droskbil och lastbil med 4 tons vikt. Synkravskommittén föreslår i sitt betänkande normalt färgsinne för förare av utryckningsfordon och buss.

Någon säker uppfattning, huruvida färgblindhet hos trafikanterna framkallat olyckor i gatutrafiken och i vilken utsträckning så skett, har man icke. Detta beror emellertid bland annat därpå, att vi i detta land saknat planmässig forskning inom trafiksäkerhetsområdet. Emellertid finnas en rad kända fall inom järnvägstrafik och sjöfart både från utlandet och Sverige, där olyckor föranletts av defekt färgsinne. Då färgade ljussignaler i alltmera ökande omfattning användas i trafiken, bör man ur principiell synpunkt kunna begära, att bilförare i yrkesmässig persontrafiktjänst med det ansvar de ha för betalande passagerare skola äga förmågan att uppfatta och rätt förstå de färgsignaler, som dirigera deras körning. Detta krav bortfaller, då kombinerade färg-form-signaler, exempelvis enligt det av 1945 års trafiksäkerhetskommitté framförda förslaget, införts.

De medicinska kraven för erhållande av körkort grunda sig på den uppfattningen, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är av vikt, att förare av motorfordon äger viss psykisk och fysisk hälsa. Med denna utgångspunkt

synes det riktigt, att det allmänna övervakar, att dessa krav äro uppfyllda icke endast vid den tidpunkt, då körkortet förvärfvas, utan även framgent, så länge vederbörande innehar körkort. I enlighet härmed ha också de övriga nordiska länderna — och även en del andra länder — begränsat körkortets giltighetstid och därefter fordrat ny läkarundersökning. Det hos oss gällande systemet att låta körkortsinnehavaren — som ofta förvärfvar körkort i 18—20-årsåldern — få fortsätta att föra motorfordon utan varje läkarkontroll synes i hög grad otillfredsställande.

I propositionen har frågan om medicinsk efterkontroll av körkortsinnehavare tagits upp till diskussion, men departementschefen har icke funnit anledning föreslå några generella bestämmelser om förnyad prövning av körkortsinnehavarnas medicinska kvalifikationer. Visserligen skall enligt förslaget länsstyrelse återkalla körkort, om förares förutsättningar för rätt att föra motorfordon blivit så väsentligt minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort, men denna bestämmelse blir ändock av betydligt mindre räckvidd än en generell föreskrift om efterkontroll av motorfordonsförarens lämplighet ur medicinsk synpunkt.

Behovet av en dylik efterkontroll för åtminstone vissa förarkategorier torde emellertid få anses styrkt. Så har Stockholms spårvägar efter vunnen erfarenhet av de faktiska förhållandena härvidlag sedan flera år tillbaka infört regelbundna konditionsundersökningar beträffande spårvagns- och bussförare.

Enligt gällande författning skola utfärdade föreskrifter om inskränkning i färdhastighet, om förbud eller inskränkning i rätt att trafikera viss väg samt om förbud att använda ljudsignaler i tätbebyggt samhälle ej gälla för läkare på resa till brådskande sjukdomsfall. Dessa bestämmelser, som avsetts för underlättande av snabbast möjliga läkarhjälp vid dylika sjukdomsfall, återfinnas i propositionen och torde vara till fyllest, när det gäller förhållandena på landsbygden. I större städer innebära emellertid lokala parkeringsförbud med eller utan tidsbegränsning icke sällan en olägenhet för läkarna. Ett undanröjande av dylikt parkeringsförbud för på sjukbesök stadd läkare, som framför egen automobil, skulle stå helt i samklang med nämnda tidigare fastställda undantagsbestämmelser. En dylik lättnad i parkeringsbestämmelserna finnes redan sedan många år införd i Stockholms stad (Överståthållarämbetets kungörelse 1950 nr 8 ang. trafik- och parkeringsföreskrifter, kap. 2, § 22).

Aberopande det anförda hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Majt:s proposition nr 30 med förslag till vägtrafikförordning m. m. måtte besluta att

dels begreppet lättviktsmotorcykel jämte nu gällande bestämmelser om lägre medicinska krav på förare av dylikt fordon måtte bibehållas, eller — om detta förslag icke bifalles — att prövningen av dispensärenden enligt 32 § 2 mom. i den föreslagna vägtrafikförordningen måtte anförtros den myndighet, som prövar körkortsfrågor,

dels krav på normalt färgsinne måtte uppställas för förare av uttryckningsfordon, bussar och droskbilar,

dels medicinsk efterkontroll av förare av uttryckningsfordon och bussar måtte införas,

dels ock förbud eller inskränkande bestämmelser beträffande bilparkering icke måtte gälla för läkare vid resa till sjukdomsfall.

Stockholm den 20 februari 1951.

Paul Bergstrand.
