

Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 17 mars 1925 kl. $\frac{1}{2}$ 7 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion om viss skärpning av de i förordningen om motorfordon stadgade villkoren för erhållande av körkort.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 107, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Uddenberg* i Varberg hemställt, att riksdagen ville för sin del besluta sådan ändring av förordningen om motorfordon den 15 juni 1923, att däri uttryckligen föreskrefves, att sökande för erhållande av körkort skulle hava att jämväl förete legitimerad läkares intyg därom, att han äger normalt färgsinne.

Till stöd för berörda hemställan har motionären anfört bland annat:

Sedan numera statens järnvägar i allt större utsträckning börjat använda signaler med färgade sken (för närvarande rött och grönt) vid de ställen, där gator och allmänna vägar korsa järnvägslinjer i plan, har frågan om färgsinnets beskaffenhet hos förare av motorfordon blivit aktuell.

Av de cirka 1,000 spårkorsningar i plan, som finnas vid statens järnvägar, torde för närvarande ett hundratal vara försedda med ljussignaler, och det är framför allt spårkorsningarna med den största trafikintensiteten, som äro så utrustade. Avsikten är för övrigt att förse flertalet icke blott av statens järnvägars utan även av de enskilda järnvägarnas spårkorsningar med sådana signalanordningar.

Vid sådant förhållande synes det mig vara ett berättigat önskemål ur trafiksäkerhetssynpunkt, att körkort för förare av motorfordon endast utfärdas åt personer med normalt färgsinne. Abnormiteter i detta avseende (svagt eller ofullständigt färgsinne samt färgblindhet), som förekomma hos cirka 3 % av den manliga befolkningen och hos cirka 2 % av den kvinnliga, kunna nämligen under ogynnsamma yttre förhållanden såsom dålig sikt, dimma eller regn etc. tänkas föranleda ödesdigra misstag beträffande dessa ljussignaler, som börjat införas under de senaste fyra åren, och förorsaka trafik katastrofer, som det är det allmännas plikt att söka förebygga.

Enligt § 15 i förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 erfordras för erhållande av körkort för förande av automobil, förutom uppnådd ålder av 18 år, bland annat, intyg av läkare, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil. Därjämte meddelas i §:n vissa närmare bestämmelser angående erforderlig grad av synskärpa. — Ena-

Gällande bestämmelser i ämnet och innebörden av desamma.

handa betingelser gälla för erhållande av körkort för förande av motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram. — Särskilt formulär för ovan avsett läkarintyg finnes ej föreskrivet.

För rätt att tjänstgöra såsom automobilförare i yrkesmässig trafik erfordras enligt § 29 i förordningen särskilt tillstånd av vederbörlig myndighet. Till sådan förare må ej antagas annan än den, som innehar körkort och uppnått 20 års ålder samt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i dylik trafik. Tillståndet medför ej rätt att föra personomnibus i yrkesmässig trafik, utan att av vederbörlig myndighet lämnats särskilt godkännande för förande av sådan automobil.

Till belysning av frågan, huruvida saknad av normalt färgsinne är att anse såsom hinder enligt § 15 i motorfordonsförordningen för erhållande av körkort, må erinras om följande:

Förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 innehöll i sin ursprungliga lydelse ingen bestämmelse om företeende av läkarbetyg i och för erhållande av körkort, men stadgade, att länsstyrelse vid prövning av ansökan därom skulle tillse, att skäl ej föreläge, på grund varav vederbörande måste anses olämplig att föra automobil. Beträffande automobilförare i yrkesmässig trafik föreskrevs emellertid, att därtill ej fick användas annan än den, som med läkarbetyg styrkt sig äga normal syn- och hörsselförmåga och icke lida av lyte, som gjorde honom olämplig som förare.

Då för ägande av normal synförmåga måste anses erfordras att jämväl äga normalt färgsinne, utgjorde följaktligen enligt avfattningen av 1916 års förordning bristande färgsinne hinder för att få föra automobil i yrkesmässig trafik.

Enligt ett av tillkallade sakkunniga den 4 december 1919 avgivet förslag till revision av sistnämnda förordning skulle läkarbetyg om, bland annat, normal syn- och hörsselförmåga krävas för erhållande av körkort över huvud.

Åtskilliga av de i anledning av detta förslag hörda myndigheter anmärkte emellertid, att ett sådant krav vore alltför strängt beträffande förare i icke yrkesmässig trafik.

Kungl. Maj:t föreslog också i den proposition angående vissa ändringar i 1916 års förordning, som för yttrande förelades 1920 års riksdag, allenast sådan ändring i villkoren för erhållande av körkort, att härför skulle krävas läkares intyg, att vederbörande icke lede av sådan nedsättning i syn- eller hörsselförmågan eller sådant lyte, som gjorde honom olämplig såsom förare.

Mot ändringsförslaget i denna del förklarade sig riksdagen icke hava något att erinra. Det genomfördes sedermera genom en den 25 september 1920 utfärdad förordning.

Det till grund för nu gällande, 1923 års motorfordonsförordning liggande betänkande, som av särskilda sakkunniga avgavs den 28 oktober 1922, uppställde för erhållande av körkort samma villkor, som, på sätt förut nämnts, återfinnas i § 15 av förordningen, om man fränser de i denna meddelade särskilda bestämmelser beträffande erforderlig grad av synskärpa.

Till utveckling av sin ståndpunkt i förevarande hänseende anförde de sak-

kunniga, efter att hava påpekat lämpligheten av ett villkor om viss högre ålder för rätt att föra automobil i yrkesmässig trafik, bl. a. följande:

Med avseende däremot å kvalifikationerna beträffande syn, hörsel och lyte hava bärande skäl icke synts föreligga för en åtskillnad i syfte att uppställa mindre stränga föreskrifter för den privata än för den yrkesmässiga trafiken. Kan det anförtros en person, som i dessa hänseenden icke äger normala kvalifikationer, att föra en automobil i privat trafik, bör detta ock kunna medgivnas med avseende å automobil i yrkesmässig trafik. Eller med andra ord: kvalifikationerna böra i nu förevarande hänseenden så uppställas, att de gälla alla slag av automobilförare och att de skäligen ådagalägga förmåga att över huvud kunna föra automobil.

Givetvis vore det mest betryggande att fordra normal syn- och hörselförmåga, men denna fordran torde vara strängare än behovet kräver. En nedsättning av synförmågan avhjälpes ofta fullt tillräckligt medelst begagnande av glas, och en mindre rubbning av hörselförmågan kan ej i och för sig diskvalificera till förande av automobil. Förhållandena äro i hög grad subjektiva och fall föreligga otvivelaktigt, då en person, hos vilken finnas vakenhet, intelligens, allmän försiktighet och uppmärksamhet, utan fara kan tillåtas föra automobil, oaktat han är behäftad med en nedsättning av syn- eller hörselförmågan, som med avseende å andra personer med ett mera indolent eller oförsiktigt kynne bör utgöra ett bestämt hinder mot förande av automobil. För närvarande torde ofta förekomma, att läkarintyget så avfattas, att viss uppgift på en sökandes syn- och hörselförmåga meddelas, men däremot ej ett omdöme avgives, huruvida en iakttagen nedsättning i syn- eller hörselförmågan kan anses göra sökanden olämplig såsom förare eller icke. Det är önskvärt att i själva författningen få fastslagna vissa allmänna grunder för utfärdandet av de läkarintyg, som skola företes vid meddelande av körkort.

Enligt sakkunnigas mening behöves å synförmågan hos en automobilförare icke ställas större fordringar än vad som erfordras för att t. ex. bliva antagen till officersvolontär vid trängen, där ju sådana volontärer ofta kunna få föra avsevärda automobilkolonner. För trängofficerare fordras, enligt härom gällande bestämmelser, att med eller utan korrektionsglas hava en synförmåga av minst 0.8 på det ena och 0.3 på det andra ögat. I enlighet med dessa föreskrifter har också bestämmelsen om läkarintyg rörande synförmågan i nu förevarande § avfattats.

I avgivna yttranden över de sakkunnigas betänkande framhölls från flera håll, däribland av Svenska Vägföreningen, lämpligheten av ett klart stadgande i lagen därom, att för rätt till erhållande av körkort erfordrades läkarbetyg om normalt färgsinne.

Medicinalstyrelsen hänförde sig i sitt utlåtande till ett av medlemmen av dess vetenskapliga råd, professor A. Gullstrand, avgivet yttrande, däri anfördes bl. a.:

Av Svenska Vägföreningen har framhållits, att normalt färgsinne är av betydelse för undvikande av olyckor, enär järnvägarna börjat vid vägövergångar uppsätta röda och gröna signaler, varför färgblindhet kan medföra stor fara. För egen del finner jag detta synnerligen beaktansvärt, men med den föreliggande tendensen att nedsätta fordringarna för erhållande av körkort, torde utsikterna till en sådan skärpning av bestämmelserna vara mycket små.

Hittills har gällt föreskrift om normal synförmåga för den, som skall föra automobil i yrkesmässig trafik, men nu hava automobilsakkunniga föreslagit, att samma lindriga fordringar skola uppställas som för erhållande av körkort.

och Centralstyrelsen för Sveriges Läkarförbund har såsom sin mening framhål- lit, att den gällande föreskriften synes onödigt sträng, samt att viss minimi- fordran även här bör angivas. För egen del anser jag, att rättigheten att idka yrkesmässig trafik med automobil bör medföra största möjliga säkerhet för de samhällsmedlemmar, som anförtro sig åt sådan trafik, och i överensstämmelse härmed även större fordran på förarens kvalifikation. Samhället synes mig här hava ett intresse att bevaka icke blott i fråga om risken för de åkande, som på god tro anførtrott sig åt ett av samhället auktoriserat fortskaffningsmedel. För min del kan jag därför ej tillstyrka någon nedsättning i gällande fordringar på synförmågan för den, som skall föra automobil i yrkesmässig trafik, så länge det ej göres skillnad mellan personbefordran och godstrafik. Därest sådan skillnad hade gjorts, skulle jag intet invända mot att förare av automobil i yrkesmässig godstrafik samma fordringar uppställdes som för erhållande av körkort. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att fordringen på nor- mal synförmåga ej blott innebär normal synskärpa å båda ögonen, utan även normala synfunktioner över huvud, således även normalt färgsinne. Då emeller- tid föreskriften i allmänhet ej torde hava tolkats så, torde beträffande förare av automobil i yrkesmässig trafik särskild föreskrift angående normalt färg- sinne böra tillfogas i överensstämmelse med Svenska Vägförningens förslag.

Vid föredragning i statsrådet av det förslag till förordning om motorfordon, som för yttrande underställdes 1923 års riksdag, anförde departementschefen efter att hava uttalat sig angående de fordringar, som borde uppställas i fråga om automobilförarens synskärpa, bland annat:

I likhet med de sakkunniga anser jag de uti nyss berörda hänseenden för er- hållande av körkort föreslagna bestämmelserna böra gälla i avseende å all trafik och har därför ej upptagit medicinalstyrelsens förslag, att i avseende å syn- och hörsselförmågan andra och strängare föreskrifter skulle gälla för erhållande av tillstånd till yrkesmässig trafik.

Riksdagen gjorde i förevarande del erinran allenast i fråga om den erfor- derliga graden av synskärpa.

Av den ovan lämnade redogörelsen torde få anses framgå, att enligt nu gäl- lande förordning den, som är färgblind, icke kan allenast å denna grund ute- stängas från rätten att erhålla körkort. Däremot kan sådan person befinnas icke lämplig såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik och förty vägras tillstånd såsom sådan. Då emellertid på grund av gällande bestämmelsers avfattning vid läkarundersökning för erhållande av körkort någon prövning av vederbörandes färgsinne i det stora flertalet fall säkerligen icke företages och därom alltså ingenting förmåles i det utfärdade intyget, är den myndig- het, som meddelar angivet tillstånd, i regel ovetande om eventuellt förekom- mande färgblindhet hos den tillståndssökande.

Angående den ställning, som lagstiftningen i våra grannländer intager till förevarande spörsmål, må följande uppgifter lämnas:

*I grann-
länderna
gällande be-
stämmelser
i hithörande
hänseende.*

Enligt i Danmark gällande »Lov om Motorkøretøjer m. m.» av den 20 mars 1918 samt av justitieministeriet med stöd av denna lag utfärdad kungörelse i ämnet kräves för erhållande av körkort läkarintyg, utvisande att vederbörande är i besittning av »tilstrækkelig Syns- og Høreevne». I ett av Sundhets-

styrelsen till landets läkare i anledning av berörda bestämmelse utfärdat cirkulär har uppställts dels vissa krav å synskärpan och synfältets utsträckning, dels ock fordran å en förklaring från vederbörande, att han ej lider av nattblindhet, varjämte uttalats, att i tvivelaktiga fall vederbörande skall hänvisas till ögonläkare.

Den *norska* »lov om bruk av motorvogner» av den 21 juni 1912 kräver för tillstånd att föra sådant fordon läkarattest om »godt syn och god helse». Samma fordran uppställles i ett år 1922 upprättat förslag till ny lag i ämnet.

Enligt i *Finland* gällande förordning angående automobiltrafik den 14 oktober 1922 fordras för att få körkort, att vederbörande äger gott syn- och hörsel-sinne och icke lider av sjukdom eller lyte, som gör honom olämplig såsom förare.

Tysk lagstiftning kräver läkarintyg, utvisande att vederbörande icke har några kroppsliga brister, som kunna inverka å hans förmåga att säkert föra motorfordon, särskilt icke brister med avseende å syn- och hörselförmåga. I utfärdade anvisningar för läkarundersökningar i detta hänseende samt formulär till intyg därom nämnes emellertid ingenting särskilt om färgblindhet.

Innan utskottet härefter övergår att yttra sig beträffande den i motionen gjorda hemställan, vill utskottet förutskicka några från sakkunnigt håll inhämtade uppgifter angående färgblindhetens natur och dess frekvens i Sverige ävensom redogöra för de verksamhetsområden, varå färgsinneskontroll för närvarande finnes stadgad.

*Färgblind-
hetens natur
och dess
frekvens
i Sverige.*

En individ med s. k. normalt färgsinne ser i spektrum följande olika färgtoner: rött, orange, gult, grönt, blått, indigo och violett. En i högre grad färgsinnesdefekt person urskiljer däremot — om man bortser från nyanserna mellan svart och vitt — allenast två färgtoner eller understundom blott en. Det senare är fallet beträffande den totalt färgblinde. För honom framträder spektrum såsom ett mer eller mindre grått, färglöst band. Han uppfattar blott färgernas ljusstyrka. Denna form av färgblindhet är dock ytterligt sällsynt. I Sverige lär man sålunda kunna räkna med allenast ett eller annat tiotal personer, behäftade med sådan brist i färgsinnet. Denna abnormitet är givetvis alltid känd för vederbörande individ och är för övrigt så gott som alltid förenad med annan defekt å synorganet. De i vanlig mening färgblinda, de s. k. dikromaterna, se åter i spektrum endast två färgtoner; i de flesta fall dels gult (motsvarande för den normalt seende rött, orange, gult och grönt) och dels blått (motsvarande för den normalt seende blått, indigo och violett), åtskilda genom en neutral zon i grått eller gråvitt (för den normalt seende blågrönt). Vissa andra dikromater urskilja i stället endast färgtonerna rött och grönt, men dessa äro ytterst sällsynta och hava huvudsakligen vetenskapligt intresse. Till dikromaterna ansluter sig emellertid en grupp i lindrigare grad färgsinnesdefekta, de s. k. anomala trikromaterna, vilka förete allenast en kvantitativ nedsättning av färguppfattningen och fördenskull kunna vara svåra att bestämt avgränsa från personer med normalt färgsinne. Karakteristiskt för dem är emellertid, att de behöva längre tid, större synvin-

kel, intensitet och mätnadsgrad (särskilt beträffande grönt) än normala för att uppfatta en färg. Vidare förete de en s. k. stegrad färgkontrast, bestående däri, att invid rött te sig gula och gulvita färgtoner som gröna, invid grönt däremot som röda. På grund härav är det för dem svårt eller omöjligt att tillräckligt snabbt uppfatta färgade ljussignaler eller att med erforderlig säkerhet urskilja många olikfärgade sådana intill varandra. Särskilt är det vid ogynnsamma yttre förhållanden (dålig sikt, dimma, regndis, olika intensitet hos de färgade skenen) svårt för dem att skilja mellan grönt, vitt (gulvitt, som det »vita» ju ofta är) och rött. Dylika personer betraktas numera såsom lika riskabla ur trafiksäkerhetens synpunkt som de i vanlig mening färgblinda.

Färgblindheten är i regel medfödd, men den förekommer understundom såsom förvärvad. Sålunda uppträder den vid vissa sjukliga förändringar i synnerven och utgör då oftast tillsammans med en nedsättning av synskärpan ett tidigt symptom å en allvarlig funktionsrubbing hos synorganet. Jämväl förekommer den i samband med vissa sjukdomar och förgiftningar, bland vilka senare må nämnas nikotin- och alkoholförgiftningar.

Det är synnerligen vanligt, att personer med medfödd eller förvärvad färgblindhet äro ovetande om denna sin defekt och att den yppas först av en tillfällighet eller genom en direkt undersökning av färgsinnet. Det lär ock ofta vara svårt för läkaren att övertyga vederbörande om deras ifrågavarande defekt.

Antalet färgblinda personer i Sverige har uppskattats olika. Den framstående forskaren å detta område, professor Fritiof Holmgren, beräknade på sin tid, att 3.25 % av Sveriges manliga invånare voro färgblinda, under det att bland kvinnorna dylik defekt skulle förekomma i långt mindre utsträckning (omkring 2 på 1,000). Holmgrens beräkning var emellertid grundad å en undersökningsmetod, som, enligt vad av senare forskare konstaterats, avslöjar såsom defekta blott de i vanlig mening färgblinda eller dikromaterna. Om till dessa läggas även de s. k. anomala trikromaterna, vilka beräknas uppgå till ungefär 3 % av den manliga befolkningen, blir resultatet, att över 6 % av densamma få anses behäftade med färgsinnesdefekter i sådan utsträckning, att de ur trafiksäkerhetens synpunkt äro riskabla. Av kvinnor beräknas högst 1 % vara i liknande utsträckning färgblind.

Verksamhetsområden, där färgsinneskontroll hittills är föreskriven.

Särskilt i samband med trafikmedlens tekniska utveckling och den allt större användningen av olikfärgade ljus vid signalsystems anordnande har naturligt nog det kravet alltmera trängt sig fram, att färgblinda personer måste uteslutas från vissa funktioner, vilkas behöriga fullgörande är avhängigt av vederbörandes färgsinne. Sedan hos oss åtskilliga utredningar angående färgblindhetens omfattning företagits, stadgades genom särskilda kungörelser den 17 juli 1882 skyldighet dels för den, som ville vinna anställning vid för allmän trafik upplåten järnväg, och dels för den, som ville inskrivas vid sjömanshus, att förete läkares intyg angående beskaffenheten av sitt färgsinne. Sedermera har kontroll i detta hänseende införts i fråga om allt flera verksamhetsgrenar. Numera erfordras sålunda läkarbetyg om normalt färgsinne, förutom beträf-

fande järnvägsfolk och sjömän i handelsflottan, bland annat för vinnande av anställning vid lots- och fyrinrättning och i däckstjänst å lotsverkets fartyg ävensom vid tullverkets lokalförvaltning samt kust- eller gränsbevakning, för vinnande av inträde såsom elev vid lantmåteristaten, statens skogsskolor och skogshögskolan, för fast anställning vid skeppsgossekåren, däcksavdelningen vid flottans sjömanskår samt artilleri- och minavdelningarna vid kustartilleriet, för att antagas till sjö- eller kustartillerikadett eller reservofficersaspirant vid flottan eller kustartilleriet ävensom för vissa tjänstegrenar inom armén samt för flygtjänst.

Såsom i förevarande motion påpekats, har under de senaste åren såväl vid statens som enskilda järnvägar i rätt stor utsträckning genomförts ett system att utmärka korsning i plan mellan järnvägslinje och gata eller allmän väg medelst ljussignaler, mestadels fast grönt sken för att visa klart och fast rött sken för stopp. Alltmera har också börjat praktiseras att med röd lykta utmärka tillfällig avstängning av väg eller gata eller annat hinder därå för trafiken. Vidare har ju åtminstone i Stockholm ljussignalsystemet börjat användas i och för reglering av gatutrafiken; och har man å detta område säkerligen att efter hand räkna med berörda systems användande i allt större utsträckning.

Med den utomordentliga utveckling, som trafiken med motorfordon under de senare åren tagit, är det under ovan angivna förhållanden givet, att en automobilförarens förmåga att uppfatta de ljussignaler, varmed trafikregleringen i stor utsträckning sker, måste bliva ett synnerligen viktigt moment ur trafiksäkerhetens synpunkt. Väl har man, såvitt för utskottet är känt, icke beträffande någon av de många sammanstötningar, som under de senare åren ägt rum mellan automobiler och järnvägståg, kunnat fastslå färgblindhet hos chauffören såsom orsak eller medverkande faktor till den inträffade kollisionen. Därvid är emellertid att märka, att någon direkt å detta förhållande inriktad undersökning sannolikt sällan eller aldrig ägt rum. Såsom utskottet i det föregående anført, hava den senare tidens forskningar å färgsinnets område givit vid handen, att färgblindhet förekommer i avsevärt större omfattning, än vad tidigare trots vara fallet. Och det är i förevarande hänseende särskilt att observera, vad ock förut anmärkts, att den färgblinde mycket ofta själv ej är medveten om denna sin defekt. Enligt utskottets förmenande torde det sålunda få förutsättas, att en ej oväsentlig risk för trafiksäkerheten är förbunden med den för närvarande förefintliga möjligheten för färgblinda personer att få föra automobiler och andra därmed jämställda motorfordon. Under sådana förhållanden håller utskottet ock före, att det är anledning att upptaga till övervägande frågan om lämpliga åtgärders vidtagande i syfte att i möjligaste mån nedbringa denna risk.

Det medel, som härvidlag till synes skulle ligga närmast till hands att tillgripa, vore ju att föreskriva såsom villkor för rätt att erhålla körkort, att vederbörande skulle förete å av läkare företagen undersökning grundat intyg, att sådan färgsinnesdefekt ej föreläge, som innebure risk ur trafiksäkerhetssynpunkt. I händelse en sådan föreskrift — något som utskottet för sin del skulle finna tillrädligt — inskränktes till att avse blott nya ansökningar om körkort,

*Utskottets
yttrande.*

medan de hittillsvarande, till ett antal av cirka 100,000 uppgående innehavarna av körkort fritoges från skyldighet att utan särskilt därtill given anledning underkasta sig undersökning av färgsinnet, skulle enligt utskottets uppfattning någon grundad invändning ur kostnads- eller liknande synpunkt icke kunna framställas emot införande av en dylik tilltänkt föreskrift. Den, som önskar erhålla körkort, är ju redan på grund av gällande stadganden nödsakad att underkasta sig läkarundersökning för konstaterandet av åtskilliga förhållanden, bl. a. angående synförmågan. Utsträcktes undersökningen till att avse jämväl färgsinnet, torde därav icke föranledas varken nämnvärt ökad kostnad eller annan dylik olägenhet för sökanden. Att, såsom tidigare av professor Gullstrand med instämmande av medicinalstyrelsen ifrågasatts, inskränka ett eventuellt krav å styrkande av normalt färgsinne till att gälla allenast i fråga om förare av automobil i yrkesmässig trafik, synes utskottet icke vara att förorda. Då nämligen, på sätt av den förut lämnade redogörelsen framgår, lagstiftningen å ifrågavarande område i och med 1923 års motorfordonsförordning övergivit det förut tillämpade systemet att med avseende å kvalifikationerna i allmänhet beträffande syn, hörsel och lyte uppställa mindre stränga fordringar för den privata än den yrkesmässiga trafiken, synes det utskottet icke vara lämpligt att på den enstaka punkt, varom nu är fråga, återgå till det förutvarande systemet. De större krav, som böra ställas å yrkeschaufförer, synas, såsom vid tillkomsten av nämnda förordning framhölls, framför allt böra gå ut på att fordra större erfarenhet och mogenhet hos nämnda förare. Då någon annan ändamålsenlig grund för avskiljande i förevarande hänseende av viss grupp av förare icke heller synes föreligga, anser utskottet övervägande skäl tala för att, därest kravet å normalt färgsinne skulle anses böra genomföras, detsamma finge gälla beträffande erhållande av körkort över huvud.

Emellertid har det, enligt vad utskottet erfarit, yppat sig möjlighet att få frågan om ett behörigt tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav i fråga om färgblinda förare av motorfordon löst efter helt andra linjer än den ovan ifrågasatta. Sedan någon tid tillbaka har nämligen på järnvägsstyrelsens föranstaltande pågått vissa, av en framstående auktoritet å färgsinnesforskningens område ledda undersökningar i ändamål att söka utexperimentera ett särskilt för järnvägsövergångarna lämpat ljussignalsystem, vilket vore ur säkerhetssynpunkt så långt möjligt fullt betryggande. Dessa undersökningar, vilka numera torde vara i huvudsak slutförda, lära hava lett till det resultat, att man lyckats få fram ett signalsystem med två olikfärgade ljussken, vilka torde kunna åtskiljas från varandra jämväl av en färgblind. Färgerna äro rött och blåviolett; det gröna signalskenet har sålunda utdömts. För att yttermera understryka skillnaden mellan de olika ljusskenen avser man vidare att låta dessa framträda i blinkningar med olika tidsintervaller för vart och ett av de båda skenen. Är intet tåg i annalkande och överfarten sålunda fri, skulle detta markeras med blåviolett sken i en lugn, nästan långsam blinkning. Då tåg nalkas, skulle det åter automatiskt framträda ett kraftigt rött sken med hastig blinkning eller klippning. Det har meddelats utskottet, att syftet är att låta detta nya signalsystem inom kort tagas i bruk vid statens järnvägar

för att, om det uppfyller de förväntningar, som ställas å detsamma, efter hand där helt genomföras.

Därest detta system skulle komma att visa sig effektivt jämväl i fråga om färgblinda personer, synes det obetingat innebära den mest rationella lösningen av det problem, som i den nu föreliggande motionen avses. Jämte det att därigenom vinnes önskligt skydd jämväl gentemot färgblinda förare av hästskjutar, utestänges åter å andra sidan genom ett sådant system ej någon onödigtvis från rätten att erhålla körkort för förande av motorfordon. I detta sammanhang synes särskilt böra framhållas, att för många, synnerligast sådana som äro bosatta å en avlägsen ort å landsöygden och på grund därav hava särskilt behov av en automobil eller annat motorfordon såsom fortskaffningsmedel, gäller, att de under förändet av sådant fordon mera sällan — för åtskilligas del kanske aldrig — komma i beröring med något ljussignalsystem. För dessa skulle ett genomförande av krav å styrkande av normalt färgsinne såsom villkor för att tilldelas körkort tvivelsutan komma att framstå såsom en av förhållandena ej med nödvändighet betingad åtgärd från det allmännas sida.

I händelse det ljussignalsystem, som, på sätt förut nämnts, för närvarande är under utexperimenterande vid statens järnvägar, skulle visa sig vara ur nu föreliggande synpunkt effektivt, synes det påkallat, att det sörjes för, att detsamma kommer till användning jämväl för enskilda järnvägars del och i erforderlig mån även i övrigt, där ljussignalering till ledning för väg- och gatutrafiken äger rum.

I den mån åter tilläventyrs behovet av skydd mot de risker, som härröra av färgblindhet hos automobilförare, skulle visa sig icke bliva genom förenämnda ljussignalsystem behörigen tillgodosett, synes det böra komma under överbägande att såsom villkor för rätt att erhålla körkort kräva företeende av läkarbetyg om frånvaro av sådan färgsinnesdefekt, som innebär risk ur trafiksäkerhets-synpunkt.

Med hänsyn till önskvärdheten av att i förevarande hänseende åtgärder till förebyggande av risker ur trafiksäkerhetens synpunkt vidtagas synes det utskottet lämpligt att med föranledande av föreliggande motion en framställning i ämnet avlättes till Kungl. Maj:t.

På grund av det sålunda anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen ville i anledning av förevarande motion i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t måtte överväga vidtagandet av lämpliga åtgärder i syfte att i möjligaste mån utesluta de risker, som äro förbundna med för närvarande rådande möjlighet för färgblinda personer att erhålla tillstånd att föra automobiler och andra därmed jämställda motorfordon.

Stockholm den 17 mars 1925.

På andra lagutskottets vägnar:
BROR PETRÉN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Bror Petrén, von Sydow*, Linder**, greve *Spens, Thorberg** och *Alfred Petrén*, fröken *Hesselgren* samt herr *Schedin*;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Kalmar*, *Öberg, Hagman*, Hage, Johanson* i Stockholm*, *Johansson* i Kälkebo, *Wallerius* och *Andersson* i Rasjön.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Schedin* och *Andersson* i Rasjön, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava följande lydelse:

»Den i motionen uttalade farhågan att färgblindhet hos förare av motorfordon skulle kunna under vissa betingelser förorsaka trafikolyckor kan teoretiskt sett förefalla grundad. Försåvitt för utskottet är känt, har man dock icke bekräftande någon av de många sammanstötningar mellan automobiler och järnvägståg, som under de senare åren ägt rum, kunnat konstatera färgblindhet hos chauffören såsom orsak eller medverkande faktor till den inträffade kollisionen. Med hänsyn till de yttre faktorer, som, förutom ljussignalerna, äro för handen vid passager över med sådana tecken utmärkta järnvägsövergångar och gatukorsningar, kan man utgå ifrån, att färgsinnet hos en motorförare icke är avgörande för om en olycka inträffar eller avvärjes i en riskabel situation. Fastmer kan man taga för givet, att det är graden av förarens uppmärksamhet och påpasslighet, som härvidlag är utslagsgivande. En förare utan färgsinne kan vara varsam och skicklig, under det att motsatsen kan vara fallet med många, som ha fullt normala synegenskaper. Utskottet håller även före, att, i den mån skärpta bestämmelser rörande kompetensen för motorförare äro behövliga, dessa främst böra hänföras till personernas moraliska och psykiska egenskaper, framför allt åsyftande större krav på avhållsamhet från berusningsmedel. Däremot böra oförvållade kroppsliga svagheter och defekter icke annat än i alldeles nödvändiga fall utesluta i övrigt oförvitliga personer från rätt till en funktion, som kan betraktas som en medborgerlig rättighet. För de många färgsinnesdefekta människor, som finnas i vårt land, skulle en skärpning av villkoren för erhållande av körkort i den utsträckning, som motionären åsyftat, också innebära en kännbar inskränkning i redan förut kringskurna förvärvs- och utkomstmöjligheter.

Utskottet har därtill från sakkunnigt håll erfarit, att någon fullt exakt metod för mätning av färgsinnets grader och faser icke finnes, varför det alltid måste bero på läkarens subjektiva omdöme, huruvida en körkortsaspirant bleve avvisad såsom varande farlig för trafiksäkerheten, ett ytterligare skäl för att icke i motorförordningen upptaga krav på normalt färgsinne.

Emellertid har det, enligt vad utskottet erfarit, yppat sig möjlighet att få frågan om ett behörigt tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav i fråga om färgblinda förare av motorfordon löst efter helt andra linjer än de i motionen ifrågasatta. Sedan någon tid tillbaka har nämligen på järnvägsstyrelsens föranstaltande pågått vissa, av en framstående auktoritet å färgsinnesforskningens

område ledda undersökningar i ändamål att söka utexperimentera ett särskilt för järnvägsövergångarna lämpat ljussignalsystem, vilket vore ur säkerhetssynpunkt så långt möjligt fullt betryggande. Dessa undersökningar, vilka numera torde vara i huvudsak slutförda, lära hava lett till det resultat, att man lyckats få fram ett signalsystem med två olikfärgade ljussken, vilka torde kunna åtskiljas från varandra jämväl av en färgblind. Färgerna äro rött och blåviolett; det gröna signalskenet har sålunda utdömts. För att yttermera understryka skillnaden mellan de olika ljusskenen avser man vidare att låta dessa framträda i blinkningar med olika tidsintervaller för vart och ett av de båda skenen. Är intet tåg i annalkande och överfarten sålunda fri, skulle detta markeras med blåviolett sken i en lugn, nästan långsam blinkning. Då tåg nalkas, skulle det åter automatiskt framträda ett kraftigt rött sken med hastig blinkning eller klippning. Det har meddelats utskottet, att syftet är att låta detta nya signalsystem inom kort tagas i bruk vid statens järnvägar för att, om det uppfyller de förväntningar, som ställas å detsamma, efter hand där helt genomföras.

Därest detta system skulle komma att visa sig effektivt jämväl i fråga om färgblinda personer, synes det obetingat innebära den mest rationella lösningen av det problem, som i den nu föreliggande motionen avses. Jämte det att därigenom vinnes önskligt skydd jämväl gentemot färgblinda förare av hästskjutsar, utestänges åter å andra sidan genom ett sådant system ej någon onödigtvis från rätten att erhålla körkort för förande av motorfordon. I detta sammanhang synes särskilt böra framhållas, att för många, synnerligast sådana som äro bosatta å en avlägsen ort å landsbygden och på grund därav hava särskilt behov av en automobil eller annat motorfordon såsom fortskaffningsmedel, gällor, att de under förändet av sådant fordon mera sällan — för åtskilligas del kanske aldrig — komma i beröring med något ljussignalsystem. För dessa skulle ett genomförande av krav å styrkande av normalt färgsinne såsom villkor för att tilldelas körkort tvivelsutan komma att framstå såsom en av förhållandena ej med nödvändighet betingad åtgärd från det allmännas sida.

I händelse det ljussignalsystem, som, på sätt förut nämnts, för närvarande är under utexperimenterande vid statens järnvägar, skulle visa sig vara ur nu föreliggande synpunkt effektivt, synes det påkallat, att det sörjes för, att detsamma kommer till användning jämväl för enskilda järnvägars del och i erforderlig mån även i övrigt, där ljussignalering till ledning för väg- och gatutrafiken äger rum. Inför utsikterna till en sådan utveckling ställes frågan i helt ny belysning och i avvaktan härpå synes det icke vara lämpligt, att riksdagen nu genom att begära sådan ändring i villkoren för motorförarens kompetens, som av motionären föreslagits, anvisar en annan och enligt utskottets mening sämre väg för lösningen av spörsmålet om de färgsinnesdefekta och trafiksäkerheten.

På grund av det sålunda anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.»