

Nr 16

Utlåtande i anledning av motioner om trafiksignaler som kan uppfattas av färgblinda.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 284 i första kammaren av herr *Jansson, Paul*, samt nr 335 i andra kammaren av fru *Thunvall m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågan om ett effektivt signalsystem i trafiken, som kan uppfattas även av färgblinda, tas upp till prövning».

Beträffande motionernas innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionen II: 335.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd och svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté. På begäran av utskottet har därjämte yttranden avgivits av Nationalförbundet för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Folkrörelsernas motorförbund (Fomo) samt Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD).

Gällande rätt m. m.

Bestämmelser om s. k. ljussignaler återfinnes, såvitt nu närmast är av intresse, dels i kungörelsen den 20 februari 1959 (nr 50) angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg, dels ock i kungörelsen den 7 december 1951 (nr 744) angående vägmärken m. m. Enligt 6 § förstnämnda kungörelse skall säkerhetsanordningar vid plankorsning utgöras av *antingen* helbommar jämte endera ljussignaler eller ljus- och ljudsignaler (helbomsanläggning) *eller* halvbommar jämte endera ljussignaler eller ljus- och ljudsignaler (halvbomsanläggning) *eller* enbart ljus- och ljudsignaler *eller* enbart ljussignaler *eller ock* enbart ljudsignaler. Helbomsanläggning skall jämlikt 7 § bestå av bommar, så inrättade att de i fällt läge avstänger hela vägbanan. På bommarna samt på stolparna av vid korsningen anbragta kryssmärken skall finnas lyktor, som visar fast eller blinkande rött sken mot vägen, när denna är avstängd. Lyktas ljusöppning skall vara cirkelrund med en diameter av minst 100 millimeter för lykta på bom och minst 200 millimeter för lykta på stolpe. Ljusstyrkan skall vara sådan, att skenet vid dagsljus och klart väder är tydligt synligt på 100 meters avstånd. Lykta på bom skall anbringas så, att den befinner sig ungefär mitt

över körbanan, när vägen är avstängd. Lykta på stolpe skall uppsättas så, att vägtrafikanter vid klart väder tydligt kan se skenet på 25 meters avstånd. — Halvbomsanläggning skall enligt 8 § bestå av bommar, så inrättade att de i fällt läge på vardera sidan av plankorsningen avstänger vänstra hälften av vägbanan i körriktningen räknat. Till anläggningen skall bl. a. höra ljussignaler som omförmäles i 9 §. Härutöver skall vid spetsen av varje bom finnas en lykta, som kan visa blinkande rött sken mot vägen. Lyktan skall vara av beskaffenhet som föreskrivits för helbomsanläggning och skall vara så inrättad, att den tändes samtidigt med att övriga ljussignaler vid plankorsningen börjar visa rött sken. — I 9 § föreskrives att ljussignal, som uppsättes annorstädes än i samband med helbomsanläggning, skall vara så inrättad, att den kan avgiva dels blinkande rött och dels blinkande mån vitt sken. Signalen skall anbringas på kryssmärkesstolpen eller, där flera kryssmärken finnes, på varje sådan stolpe; dock att ljussignaler vid högra vägkanten ej behöver visa mån vitt sken. Det röda skenet skall visas från två lyktor, som är anbringade på samma höjd och som blinkar växelvis, och det mån vita skenet skall visas från en lykta, som är anbringad nedanför de röda lyktorna. Lyktas ljusöppning skall vara cirkelrund med en diameter av minst 200 millimeter. Ljussignalen skall vara försedd med svart bakgrundsskärm. Signalen skall ha sådan ljusstyrka, att skenet vid dagsljus och klart väder är tydligt synligt på 100 meters avstånd. Signalen skall vara så anordnad, att vägtrafikanter vid klart väder kan se skenet på minst 25 meters avstånd och till dess han befinner sig på 10 meters avstånd. Rött sken skall vara synligt över vägens hela bredd. Det röda skenets blinkkaraktär skall vara sådan, att från var och en av lyktorna erhålles omkring 80 väl avgränsade blinkar i minuten, varje blink med minst 0,15 sekunders lystid. För det mån vita skenet skall antalet blinkar vara omkring 40 i minuten.

I 33 § kungörelsen angående vägmärken m. m. stadgas att trafiksignal, som användes för reglering av fordonstrafik på annan plats än vid järnvägs korsning i plan, vid färja eller vid rörlig bro, skall ha signalljus med fast sken i färgerna rött, gult och grönt. Signalljuset skall anbringas ovanför varandra, det röda överst och det gröna underst. Signalerna skall ha följande innebörd: 1. Rött sken skall betyda »Stopp»; 2. Grönt sken skall betyda »Kör»; 3. Gult sken, som visas jämte rött eller grönt sken, skall endast innebära varsel om att växling från rött till grönt sken respektive från grönt till rött sken är omedelbart förestående. Trafiksignal skall, där icke särskilda förhållanden annat föranleder, anbringas med den gröna ljussignalens nedersta del 2—3,5 meter över vägbanan. — Trafiksignal, som användes för att hos fordonsförare påkalla försiktighet, skall enligt 34 § första stycket visa gult blinkande sken. Vidare gäller enligt paragrafens andra stycke att trafiksignal, som avses i 33 §, må visa gult blinkande sken under tid, då den icke användes för reglering av fordonstrafik.

Enligt vägtrafikförordningen den 28 september 1951 och därmed sammanhängande författningar uppställs i regel icke normalt färgsinne såsom förutsättning för erhållande av körkort eller trafikkort. För trafikkort, avseende

förande av omnibus i yrkesmässig trafik, fordras dock normalt färgsinne (se 1 § fjärde stycket kungörelsen den 14 december 1951 angående läkarintyg för erhållande av trafik kort).

På sätt närmare framgår av 1945 års trafiksäkerhetskommittés betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten (SOU 1948: 20 s. 295—311) har den av motionärerna väckta frågan tidigare varit föremål för övervägande. Av betänkandet framgår sålunda bl. a. att de medicinska experter, som ställdes till kommitténs förfogande meddelat, att cirka 8 procent av samtliga män och mindre än 1/2 procent av kvinnorna föredde färgsinnesdefekter och att dessa defekter hos minst 4 procent av männen var av sådan art, att vederbörandes deltagande i trafik var förenat med särskilda risker. Färgkombinationen rött—gult—grönt som användes för trafiksignalerna ansågs av experterna vara ägnad att vålla betydande svårigheter även för de måttligt färgblinda. Trafiksäkerhetskommittén ansåg sig därför böra i samråd med 1944 års trafikförfattningssakkunniga upptaga frågorna, huruvida förekommande gatusignaler var tillfredsställande och om färgblinda personer med dylika signaler borde tillåtas föra motorfordon. Om dessa frågor besvarades nekande, borde ett system för trafiksignaler konstrueras, som var lämpligt även för färgblinda. De båda kommittéerna tillsatte en särskild expertdelegation för att utreda berörda frågor. Delegationen fann verkställda undersökningar bestyrka den ofta gjorda erfarenheten, att även »lätt» färgblinda ej kan avgöra om kombinationen rött och gult eller gult och grönt visas i signalerna. Färgblinda förväxlade enligt delegationens mening dessutom icke sällan rött och grönt. Delegationen utgick från att i landet då (1947) fanns cirka 500 000 körkortsinnehavare, av vilka — om alla var män — cirka 20 000 personer kunde antagas vara i sådan grad färgblinda, att de icke säkert kunde tolka signalsystemet. Eftersom det även fanns kvinnliga körkortsinnehavare, blev likväl antalet färgblinda förare något lägre. Delegationen framhöll emellertid att färgblindheten i förevarande hänseende var av betydelse icke blott för motorfordonsförare utan även för cyklister och fotgängare. Mot denna bakgrund ansågs de befintliga gatusignalerna otillfredsställande. Delegationen konstaterade att till ledning för de färgblinda krävdes formkaraktär hos signalerna. Det föreslogs därför att man skulle införa en kombinerad färg- och formsignal med 5 ljusöppningar, vilka skulle sitta i en kvadrat med ena diagonalen horisontell. En av ljusöppningarna skulle sitta i mitten och de andra fyra ute vid hörnen. I denna signal skulle nuvarande signalfärger användas. Två horisontellt placerade röda sken skulle betyda stopp och två vertikalt placerade gröna sken skulle betyda klart. Växling skulle markeras av mittlampan, som skulle visa gul färg.

Trafiksäkerhetskommittén, som godtog delegationens förslag, fann att den föreslagna signalen på ett lyckligt sätt löst det uppställda problemet, nämligen att konstruera en signal, som lika väl som de nuvarande gatusignalerna passar den normalseende men som samtidigt icke kan misstolkas av den

färgblinde. Kommittén föreslog i sitt betänkande att signaler, som uppsattes efter förslagsvis den 1 januari 1949, skulle utformas i enlighet med delegationens förslag.

Motionernas innehåll

Motionärerna anför i huvudsak följande.

Normalt färgsinne erfordras för erhållande av trafik kort, som berättigar till förande av omnibus, däremot ej för annat trafik kort eller vanligt körkort. Även färgblinda bör emellertid — utan att kravet på trafiksäkerhet eftersättes — berättigas att föra omnibus. Så kan ske, om ljussignaler som kan uppfattas också av färgblinda inrättas och utformas på ett sådant sätt, att de kan få internationellt godkännande. Lämplig typ av sådana ljussignaler är exempelvis de nyare markeringarna vid järnvägs korsningar, där det röda ljuset kommer från två skiftesvis blinkande lampor och det gula ljuset endast från en lampa. Frågan om ett signalsystem i trafiken, vilket kan uppfattas även av färgblinda, bör prövas av bilförarutredningen.

Remissyttrandena

Motionerna har vid remissbehandlingen fått ett ganska blandat mottagande. Motionerna tillstyrkes sålunda av *NTF*, *Fomo* och *MSD* medan övriga remissinstanser intar en mer eller mindre avvisande hållning till motionärernas hemställan.

Rörande den fortsatta behandlingen av 1945 års trafiksäkerhetskommittés förslag upplyser *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* följande.

I sitt betänkande den 12 februari 1949 med förslag till kungörelse angående vägmärken m. m. (stencilerad) uttalade 1944 års trafikförordnings-sakkunniga att de fann en av trafiksäkerhetskommittén föreslagen kombinerad färg- och formsignal vara väl ägnad att tillgodose sådana önskemål i fråga om trafiksignaler, som framställts med hänsyn till färgblinda. Emellertid överensstämde signalen icke med den typ av trafiksignal, som vore vedertagen i andra länder. Såsom framgick av ett då föreliggande utkast till internationell konvention — vilket sedermera resulterat i det även av Sverige ratificerade protokollet rörande vägmärken, daterat Genève den 19 september 1949 — skall signalljusen i trafiksignal vara placerade i rad under varandra. Med hänsyn härtill fann sig de sakkunniga icke böra förorda införande av en kombinerad färg- och formsignal. I den mån vid det fortsatta konventionsarbetet möjlighet öppnas för användande av sådan signal, ansåg författningssakkunniga emellertid att frågan borde tagas under förnyat övervägande.

Trafiksäkerhetsrådet konstaterar att trafiksäkerhetskommitténs ifrågasvarande förslag därefter icke lett till annan åtgärd än att man bestämt sig för att successivt vid alla järnvägs korsningar använda det i horisontalplanet dubblerade röda ljuset som växelvis blinkar, då tåg nalkas eller passerar.

I fråga om det genom motionerna sålunda ånyo aktualiserade spørsmålet om trafiksignalsystem, som kan uppfattas av färgblinda, anför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* bl. a. följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill icke undervärdera de risker som vitsordats bl. a. av 1945 års trafiksäkerhetskommitté och som ligger däri att färgförväxling i trafiksignaler i vissa fall sker hos färgblinda. Å andra sidan har icke såvitt styrelsen har sig bekant i något hänseende klarlagts i vilken grad färgblindhet hos trafikanterna framkallat olyckor i trafiken eller medverkat vid tillbud till olyckor. Innan det undersökts hur stor denna risk är, syns det styrelsen nödvändigt att man beaktar de praktiska aspekterna i fråga om möjligheten att övergå till annat signalsystem.

Styrelsen vill härvid erinra om vad som redan framförts i det ovan redovisade avsnittet av 1944 års trafikförfattningssakkunnigas uttalande med hänsyn på gällande internationella överenskommelser och rekommendationer.

Under en lång följd av år sedan 1949 års internationella vägmärkesprotokoll undertecknades har inom olika organ under Ekonomiska kommissionen för Europa diskuterats förslag till förtydliganden och skärpningar i fråga om protokollets bestämmelser med — såvitt nu är i fråga — avseende på trafiksignaler.

Därvid har bl. a. rekommenderats att regeringarna skall tillåta användning av blinkande rött sken i andra fall än för signalering vid plankorsningar med järnväg endast för att förbjuda fordons passage, då ett flygplan närmar sig på en kurs, som korsar väg på låg höjd, för att förbjuda tillfart till färjeläge eller för att ange för vägtrafikanterna att en rörlig bro öppnas eller att brandfordon rycker ut från en brandstation.

Mot bakgrunden av den redovisade rekommendationen anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen det knappast realistiskt att ens diskutera användning av den typ av ljussignaler som i Sverige förekommer vid järnvägs korsningar i plan, med två växelvis blinkande röda sken, såsom signal för reglering av fordonstrafik i andra än ovannämnda fall.

Inom Ekonomiska kommissionen för Europa har också föreslagits att i trefärgstrafiksignaler det röda skenet alltid skall avges från lykta som placeras överst och det gröna nederst, med andra ord så som fallet f. n. är i Sverige. Även i fråga om signalföljden finns internationella rekommendationer, liksom ock i fråga om utformningen av särskilda signaler för gående, vilka skall vara tvåfärgs med rött och grönt sken, placerade på motsvarande sätt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i en framställning till Konungen den 18 mars 1961 med förslag till ändring av vägtrafikförordningen samt PM med förslag om ny kungörelse angående vägmärken m. m. jämte viss utredning m. m. även upptagit vissa trafiksignalspörsmål. Efter remissbehandling har styrelsens framställning jämte yttranden överlämnats till Nordisk vägtrafikkommitté (NVK) för att tagas under övervägande vid fullgörandet av kommitténs utredningsuppdrag.

Styrelsen har sig bekant att inom NVK pågår arbete att åstadkomma enhetliga regler inom Norden också för trafiksignaler; styrelsen är genom tjänsteman hos styrelsen representerad i detta arbete.

Mot bakgrunden av vad styrelsen ovan anført angående osannolikheten för att kunna på det internationella planet åstadkomma några nämnvärda ändringar i fråga om det hittills använda systemet med trafiksignaler får styrelsen avstyrka bifall till motionärernas förslag om att frågan las upp till

prövning, men vill förorda att ärendet överlämnas till Nordisk vägtrafikkommitté att tas under beaktande vid fullgörandet av dess uppdrag.

Trafiksäkerhetsrådet, som finner att motionerna icke bör föranleda någon riksdagens åtgärd, anför bl. a. följande.

Efter det trafiksäkerhetskommittén framlade sitt förslag har antalet körkortsinnehavare ökat mycket starkt. Antalet färgsinnesdefekta körkortsinnehavare har därför också stigit. I detta sammanhang må jämväl nämnas färgblinda mopedförare och övriga icke körkortspliktiga fordonsförare. Vidare skall noteras färgblinda fotgängares svårigheter vid väg- och gatukors med särskilda fotgängarsignaler.

Som framgår av det föregående kan de befintliga trafiksignalerna icke anses tillfredsställande för de färgblinda. De flesta signalerna är emellertid så konstruerade, att de signalljus, som kan avges, kommer från skilda ljusöppningar i signalställen. Detta underlättar väsentligt för den färgblinde att avgöra vilken signal som visas. Dessa trafiksignaler med skilda ljusöppningar förekommer mest i tätorter, där trafiken icke är så snabb och där dålig sikt genom dimma, regn och snöyra icke hindrar den färgblinde fordonsföraren att med ledning av signalens läge i signalstället avgöra vilken signal som visas, eftersom denna förare (på grund av den låga farten) behöver registrera den signal som visas först i ganska omedelbar närhet av signalanordningen.

Vad gäller trafiksignaler vid de för vägtrafikanter mycket farliga korsningarna mellan järnväg och väg, kommer de, som ovan sagts, att utbytas mot en signaltyp som icke kan misstolkas av färgblinda.

Trafiksäkerhetsrådet har bestämt, att verksamheten inom dess haverikommission skall utvidgas att omfatta även medicinsk undersökning av i trafikolyckor inblandade personer. Rådet förväntar att genom sådana studier bl. a. få en säkrare uppfattning än man har för närvarande om färgblindhetens betydelse i olyckssammanhang.

Innan detta spørsmål om färgblindheten som olycksmedverkande faktor blir utrett torde en ombyggnad av de nuvarande trafiksignalerna icke böra ske. En sådan är mycket tidskrävande och den skulle under ombyggnadstiden medföra betydande svårigheter för trafikens behöriga avveckling. Vidare skulle en sådan åtgärd avsevärt försvåra samarbetet länderna emellan för åstadkommande av enhetliga trafikordningar och trafikregler.

Svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté yttrar.

I likhet med motionärerna anser vi det i och för sig önskvärt att ljussignalerna för trafiken på vägar och gator om möjligt inrättas så, att de på bästa sätt kan uppfattas även av färgblinda. I det uppdrag som anförtrots Nordisk vägtrafikkommitté ingår att föreslå gemensamma nordiska trafikregler, däri inbegripna även bestämmelser om vägmärken, trafiksignaler och liknande. Kommittén — vilken har att taga hänsyn till det koordinationsarbete som pågår bl. a. inom europeiska transportministerkonferensen, Europarådet och ekonomiska kommissionen för Europa — har ännu inte tagit ställning till huru signaler av ifrågavarande slag bör vara inrättade. Man arbetar emellertid från den utgångspunkten, att det inte torde vara möjligt att på det vidare internationella planet genomföra ett annat ljussignalsystem än det som Sverige och åtskilliga andra länder nu har.

NTF och *Fomo* tillstyrker bifall till motionärernas hemställan under hänvisning i huvudsak till att ett sådant signalsystem, som avses med motio-

nera, skulle bidra till ökad trafiksäkerhet.

MSD anför bl. a. följande.

Det är inte *MSD* bekant vilken roll färgblindheten spelar vid trafikolyckor. *MSD* är emellertid av den uppfattningen att färgblindhet inte är någon av de mera framträdande orsakerna vid uppkomsten av trafikolyckor, om man över huvud kan påvisa skillnad i olycksfrekvensen mellan personer med defekt färgsinne och normalt sådant.

MSD vill understryka att det är angeläget att man uppmärksammar alla faktorer som kan vara av betydelse för trafiksäkerheten. Även om färgblindheten ur trafiksäkerhetssynpunkt inte synes vara något större problem är det dock önskvärt att frågan ägnas uppmärksamhet, förslagsvis inom statens trafiksäkerhetsråd.

Vad slutligen angår möjligheterna för färgblinda att erhålla trafik kort för förande av omnibus förklarar sig *MSD* inte ha något att erinra mot att bestämmelserna härom omprövas, såvitt de avser kravet på normalt färgsinne. *Svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté* anmärker att denna fråga torde falla inom ramen för bilförarutredningens uppdrag.

Utskottet

Såsom närmare framgår av den föregående redogörelsen påtalades bland annat av 1945 års trafiksäkerhetskommitté att den för vägtrafikens signal-system gängse färgkombinationen rött—gult—grönt icke alltid med betryggande säkerhet kunde tolkas av personer med defekt färgsinne. Kommittén förordade därför att en kombinerad färg- och formsignal skulle införas. Kommitténs förslag kom likväl ej till utförande, då detta skulle ha inneburit avsteg från de internationella överenskommelser och rekommendationer, till vilka Sverige anslutit sig.

Genom motionerna aktualiseras ånyo den sålunda berörda frågan. Motionärerna vänder sig mot att gällande bestämmelser rörande körkort och trafik kort fordrar normalt färgsinne endast i fråga om trafik kort för förande av omnibus i yrkesmässig trafik. Det anses angeläget att även detta verksamhetsområde öppnas för färgblinda. Motionärerna finner att så kan ske utan eftersättande av trafiksäkerhetens krav, om trafiksignalsystemet utformas så att det kan uppfattas även av färgblinda. En sådan reform synes motionärerna även ägnad att öka trafiksäkerheten med hänsyn till förekomsten av färgblinda trafikanter. I motionerna hemställs om utredning i ämnet.

Den som framför omnibus i yrkesmässig trafik bär ofta ansvaret för ett stort antal människors liv och säkerhet. Utskottet finner det därför icke anmärkningsvärt att särskilda krav, bland annat på normalt färgsinne i likhet med vad som exempelvis gäller för vissa befattningshavare i järnvägstjänst, uppställs för denna kategori av motorfordonsförare. Såsom remissinstanserna vitsordat är det emellertid självfallet av stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt att signalsystemet på ett betryggande sätt kan tolkas av alla trafikanter. De remissinstanser som tillstyrkt motionerna har också i huvud-

sak grundat sitt ställningstagande på antagandet att de förordade signalerna skulle öka trafiksäkerheten. Med hänsyn särskilt till att den stigande trafikintensiteten måste befaras medföra ökade risker för trafikolyckor finner även utskottet det angeläget att alla åtgärder vidtages för att minska dessa risker. Utskottet finner därför motionernas syfte i detta hänseende värt beaktande. I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill utskottet dock framhålla att det såvitt upplysts icke närmare klarlagts, i vilken grad färgblindhet bidrager till trafikolyckor. Det föreligger emellertid icke några uppgifter som visar att defekt färgsinne härvidlag spelar någon mera betydelsefull roll. Utskottet vill även framhålla att — såsom särskilt trafiksäkerhetsrådet påpekat — det moderna signalsystemet vid plankorsning med järnväg ej kan misstolkas av färgblinda samt att den färgblinde vanligen med så låg hastighet nalkas trafiksignalerna i tätorternas gatukorsningar att han med ledning av signalens läge i signalstället kan tyda densamma. Det bör emellertid hälsas med tillfredsställelse att verksamheten inom trafiksäkerhetsrådets haverikommission enligt vad rådet uppgivit skall utvidgas att omfatta även medicinsk undersökning av personer som inblandats i trafikolyckor så att härigenom ökad klarhet kan vinnas om färgblindhetens betydelse i olyckssammanhang. Utskottet delar trafiksäkerhetsrådets uppfattning att en ombyggnad av signalsystemet icke bör ifrågakomma, förrän berörda undersökningar slutförts.

Det framstår emellertid för utskottet som tveksamt, huruvida en sådan ombyggnad över huvud taget kan genomföras. Härvid må till en början hänvisas till de betydande kostnaderna. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit har vidare det nuvarande signalsystemet inrättats i enlighet med rekommendationer som utfärdats inom ramen för det europeiska samarbetet. Svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté har ytterligare upplyst att kommittén, som har att under beaktande av detta samarbete föreslå gemensamma nordiska trafikregler bland annat rörande trafiksignaler, ännu icke tagit ställning till frågan om signalsystemets utformning. Enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört har en av styrelsen gjord framställning, vari bland annat beröres vissa spörsmål om trafiksignaler, av Kungl. Maj:t överlämnats till Nordisk vägtrafikkommitté för att övervägas vid fullgörandet av kommitténs uppdrag. Kommittén arbetar enligt de svenska ledamöterna från den utgångspunkten att det icke är möjligt att på det vidare internationella planet genomföra ett annat ljussignalsystem än som nu tillämpas. Såsom NTF påvisat synes möjlighet emellertid kunna föreligga att genom exempelvis olika utformning av ljuskällorna göra detta system lättare att uppfatta. I den mån sådana åtgärder visar sig medföra tillfredsställande möjligheter för de färgblinda att uppfatta trafiksignalernas innebörd skulle jämväl — sedan åtgärderna blivit allmänt genomförda — möjlighet kunna öppnas för en ändring i motionernas syfte av de bestämmelser som reglerar förutsättningarna för erhållande av trafik kort. Med hänsyn härtill finner utskottet att motionerna, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, bör överlämnas till Nordisk vägtrafikkommitté.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, I: 284 och II: 335, icke måtte
föranleda annan riksdagens åtgärd än att riksdagen i skri-
velse till Kungl. Maj:t hemställer, att motionerna jämte detta
utlåtande måtte överlämnas till Nordisk vägtrafikkommitté.

Stockholm den 2 april 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl, Ebbe Ohlsson,
Kristiansson, Georg Carlsson, Åkesson, Wirmark och Paul Jansson;

från a n d r a kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink*,
fröken Anderson i Lerum, herrar Mattsson, Hammarberg, Tobé och Anners.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.