# 2019-08-21

# PM till infrastrukturminister Tomas Enroth

# CHANS TILL DISPENS – Om dagens synkrav och framtidens metoder att träna och testa trafiksäker körförmåga som stämmer med EU-direktivet

# Dagens medicinska synkrav för körkort

**Idag dras ett tusental körkort in varje år enbart baserade på kortare automatiserade synfältstester på en ögonklinik. Testerna är inte avsedda att mäta körförmåga och har kritiserats i många år, framför allt av dem som drabbas och ögonläkare som är skyldiga att anmäla sina patienter.**

**Dagens medicinska synkrav för körkort infördes 29 oktober 2010 och återfinns i Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2010:125. Den ersatte tidigare VVFS 2008:158. Skärpningen av synfältskraven genomfördes utan att det diskuterades bland experter för de flesta då enbart synfältsmätningar krävs då någon form av defekt befaras. Det handlar huvudsakligen om personer som drabbats av glaukom, stroke, diabetes, tumör samt mekaniska skador i ögonen.**

**Forskningsresultaten är också entydiga, det går inte att med synfältmätningar avgöra om en individ kan köra säkert eller inte.**

## Bakgrund

**Som orsak till de skärpta synfältskraven hänvisas till EU-direktiv 2006/126/EC där det går att läsa följande:**

***”Detta direktiv bör inte påverka befintlig behörighet att***

***framföra fordon som beviljats eller förvärvats före dagen***

***för direktivets tillämpning.”***

**Man fortsätter:**

***”Det horisontella synfältet bör vara minst 120 grader, som ska kunna utvidgas minst 50 grader till höger och vänster och 20 grader uppåt och nedåt. Inga defekter får finnas inom den centrala 20-gradersradien.”***

***”Körkort kan i undantagsfall övervägas för förare i grupp 1 då standarderna för synfältet eller synskärpan inte uppfylls. I sådana fall ska föraren undersökas av behörig medicinsk personal som kan konstatera att det inte föreligger någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende. Förare eller sökande bör även klara av ett praktiskt test som anordnas av en behörig myndighet.”***

**Mot denna bakgrund går det att utläsa att**

**EU-direktivet**

* **Inte nämner mätmetoder. Dock står det skrivet i den bakomliggande rapporten ”New standards for the visual functions of drivers”, att en automatiserad undersökning av synfältet inte anses tillförlitlig att grunda ett slutligt avgörande på.**
* **Anger ett synfält på 120x40 grader, vilket i praktiken är detsamma som det rektangulära område som ett normalt öga presterar. Vetenskapliga studier som påvisar att detta område verkligen behövs saknas. Men erfarenhet har visat att enögda personer klarar av att köra bil, vilket föranlett att 120x40 grader anses rimligt. För att enögda personer med djupa ögonhålor/stor näsa inte ska underkännas godkänns en förskjutning av synfältet med 10 grader.**
* **Ett annat EU-direktiv (77/649/EEC) som är mer fokuserat på fordon, har dock satt ett siktkrav i höjdled från förarplatsen på endast 12 grader.**

**Det är alltså de här direktiven som de svenska föreskrifterna bygger sina tillämpningar på. Det framgår av nedanstående genomgång att man inte i tillämpningen av direktiven inte fullföljt dem i alla delar, vilket kan ha lett till alltför hårda och svårtolkade beslut för den enskilde som tycker sig klara av att se att köra. Framför allt har möjligheten att inte få göra förarprov kritiserats.**

## CTD-projektet börjar här: Kan man testa körförmåga praktiskt och kan man träna upp sin förmåga att köra bil efter ett synfältsbortfall?

**Vi har lärt oss mycket av de 19 personer som är högt motiverade och står i kö för att göra simulatortester vid VTI i Linköping och betala 18 750 kronor för detta. Simulatortester som nu är pausade i avvaktan på utvärdering av de ca 170 personer som klarat proven. Ingen av dem har anmälts i någon olycka sedan 1,5 år.**

**I CTD-projektet tränar vi ögonrörelser, körförmåga på inhägnat område och i simulator. Vi testar kontinuerligt utifrån vad som krävs på väg med mycket erfarna trafikpedagoger med behörighet som förarprövare och i simulator och vet nu att metoderna gett intressanta resultat.**

## Mycket preliminära resultat

**De 19 personerna med glaukom, stroke och diabetes har resultatmässigt delats in i tre grupper: Grönt, gult och rött efter att ha bedömts av förarprövare på inhägnad bana.**

**Grönt innebär att de är godkända. Det är 8 av 19.**

**Gult innebär att de behöver testas i trafik innan vi kan uttala oss om de är godkända eller underkända. De är 6 av 19.**

**Rött innebär att de är underkända. De är 5 av 19**

**Simulatortesterna i Linköping visar att 9 av 19 är godkända. SYAB**

**Simulatortesterna i Linköping visar att 15 av 19 är godkända. LINKÖPING**

**Alltså har nästan hälften fått sina körkort indragna trots att man praktiskt kan bedöma att de borde klara av att ha sitt körkort kvar. Den här möjligheten till förarprov av kvalificerade förarprövare finns alltså inte trots att det beskrivs i EU-direktivet.**

**I en ny vetenskaplig artikel skriver doktoranden Jonna Nyberg vid VTI i Linköping om de svåra konsekvenserna av att körkort dras in utan möjlighet till att visa sin körförmåga:**

**”Intervjupersonerna åsikten och känslan att de blivit orättvist bedömda i samband med att deras körkort drogs in.”**

**Vår tanke är att presentera en modell för framtiden som bygger på EU-direktivet om att få göra ett praktiskt test**

**1. Chans till dispens (om man inte klarar dagens eller framtidens medicinska synkrav) ska kunna sökas av den enskilde medan man har körkortet kvar med medicinskt körförbud under 12 – 24 månader. Om man inom den tiden inte kan visa att man kan klara av ett program med träning och tester så dras körkortet in. Eller om man inser att synen inte räcker till för att köra bil så återlämnar man körkortet i samråd med sin ögonläkare och myndigheten (Minimikrav måste finnas).**

**2. Det finns nya metoder för att kompensera synfältsbortfall vid stroke (Explorative Saccadic Training) och våra metoder att träna och bedöma bilkörning, samt även utvärderingen av simulatortesterna vid VTI visar att man klarar av praktisk bilkörning trots att man inte uppfyller synkraven. (Hälften av våra deltagare klarar våra hårdare krav under projektet).**

**3. Vi tror på ett program där man tränar och testas under 4 dagar på inhägnad bana och (om lämpligt) för att bedöma körförmåga och att man då kan rekommendera att gå vidare eller inte med simulatortest och förarprov på väg (eftersom man har körkortet kvar).**

**4. Om man kan visa intyg om godkänt resultat från träning och testning kan ögonläkare återkalla medicinska körförbudet. Om inte anmäls patienten och körkortet återkallas med god förståelse från patienten.**

**5. Dessa principer stämmer enligt en vetenskaplig artikel (Bro/Lindblom) med principerna i övriga Norden samt framför allt Nederländerna men även resultat från en enig internationell forskningsvärld, där vi hämtat kunskaper och inspiration. Där finns Fitness to Drive Centers som vi nu med CTD som koncept har byggt upp vid SYAB i Kalmar som en första sådan institution.**

**Johan Ekblad Johan Ursjö Jan Andersson Krister Inde**

**VD, SYAB Metodingenjör Professor, VTI Synpedagog, författare**