

**Infrastrukturminister  
Tomas Eneroth**

**Svar på brev från 2020-08-14  
I2020/01863/TM**

**2020-09-07**

**Bäste Tomas Eneroth!**

**Stort tack för ditt svar angående konsekvenserna av Riksdagens beslut den 10 juni 2020 att återinföra simulatortester vid synfältsbortfall samt att initiera en utredning av förarprov vid samma medicinska synkrav.**

#### **1. Utveckling av simulatorn för bedömning av trafiksäker bilkörning**

**Om ett körkort är indraget är simulatorn egentligen det enda sättet att kunna visa om en person kan köra bil trafiksäkert eller inte. Den utvärdering och det beslut som Transportstyrelsen fattade i april 2020 efter ett par års beredning saknar väsentliga delar i en analys. Utvärderingen skulle till exempel inte kunna publiceras i en vetenskaplig tidskrift, eftersom referenserna har skrivits in utan att citeras i själva rapporten, men man refuserar en metod som Transportstyrelsen själva finansierat utvecklingen av och som visat sig kunna "skilja agnarna från vetet". 200 av 340 blev godkända. Man kan ha rätt i att en validering borde göras, vilket enligt VTI tar ett par tre månader och en noggrann genomgång av de sparade videofilmerna från de 100 referenspersonerna. Det kostar 250 000 – 300 000 om det ska göras professionellt och från CTD-projektet har vi bitt om finansiering från intresseorganisationerna om inte regeringen eller Transportstyrelsen kan tillskjuta dessa medel. Därefter kan simulatortesterna enligt min mening återinföras och Riksdagens beslut fullföljas – (2019/20 :TU14 riksdagsskrivelse 2019/20:323). Se bilaga.**

#### **2. Utredning av förarprov innan körkortet dras in**

**Transportstyrelsen har gjort en mycket omfattande Översyn av de medicinska synkraven som publicerades i juni 2020 (Dnr TSV 2018-2366 Juni 2020). Där framgår tydligt att Sverige har mycket strängare synfältskrav avseende hur man mäter synfält (med Humphrey eller**

**motsvarande) jämfört med sex andra europeiska länder. Dessutom är förarprov legio i dessa jämförbara länder. För att utreda förarprov i vårt land krävs självklart en utredning, eftersom andra länder fattar beslut som vi inte kan anta utan egen analys.**

**Men att göra en sådan utredning bör regeringen uppdra till någon som idag har liknande uppdrag i samband andra medicinska skäl . Detta åligger idag Trafikverket som delegerat detta till en expertgrupp i Karlstad under ledning av Bert Olsson, där man bedömer körförmåga efter särskilt föreläggande. Som till exempel vid en skada av en arm eller ett ben för att bedöma hur detta påverkar trafiksäker bilkörning. Dock har inte Trafikverket den uppgiften vid bedömning av personer med demens eller kognitiva problem, utan där anlitar strokerehabiliteringen eller Minnescentrum lokala trafikskolor idag vilket kan synas märkligt.**

**Från CTD-projektet har vi både god kompetens när det gäller att bedöma synfält i relation till andra personliga egenskaper och utveckla förarprov i samarbete med Trafikverket. Även om CTD-projektet nu är avslutat med det goda resultatet att Riksdagen och nu också regeringen engagerats i de här viktiga frågorna så kvarstår teamets kompetens och vi ställer oss gärna till förfogande för att ta de här frågorna ett steg vidare i nära samarbete med intresseorganisationerna och Transportstyrelsen. Att utveckla förarprov är ju ett praktiskt arbete som kan ske parallellt med att föreskrifterna ses över, vilket vi har full respekt för.**

**Det här brevet sänds som kopia även till Transportstyrelsen och CTD-teamet samt de berörda intresseorganisationerna för diabetiker, glaukomiker och personer med stroke.**

**Bästa hälsningar**

**Krister Inde  
Projektledare, CTD Chans Till Dispens  
Synpedagog, PhD hc**