

En ny tid randas för personer med synfältsbortfall och deras körkort

Nu - i november 2023 - kan vi sammanfatta den långa processen – från orättvisa och ovetenskapliga metoder och regler till en individuell bedömning av varje bilförarens förmåga att köra bil trots synfältsbortfall som kan leda till att de får behålla eller ta körkort. Vi kanske kan vara där 2025/2026 och anpassa oss till det EU-direktiv som lanseras den 4 december.

Så började alltihop röra på sig

I mars 2013 arrangerade Transportstyrelsen och VTI en konferens på Eriksberg i Göteborg med internationella experter för att få deras inställning till hur de svenska reglerna stod ut i förhållande till EU-direktivet från 2006 och nederländska, amerikanska och kanadensiska länders syn på saken – och hur de agerar i sin relation till sina medborgare.

Dessförinnan hade vi och IBOS i Köpenhamn arrangerat två konferenser där vi tog upp rehabilitering av personer med synfältsbortfall efter de nya rön som presenterades vid VISION 2008 i Montreal. Där lärde vi känna Neuro Vision Technology, NVT, från Australien och VISIOcoach från Tyskland, där främst personer med hemianopsi fick träning och kunde orientera bättre, få ökad rumsuppfattning och bättre livskvalitet. Konferenserna i Köpenhamn 2011 och 2014 kallades SOS respektive SMS och följdes sedan av ett lokalt möte i Kalmar i januari 2015, där vi föreslogs starta projekt på svensk mark. Arvsfonden finansierade både SMS och CTD, Stroke Med synproblem respektive Chans Till Dispens mellan 2016 till 2020 med Synskadades Riksförbund i Kalmar som huvudman.

Innan dess mötte jag ett antal personer som i sin förtvivlan ville ha hjälp med sin relation till Transportstyrelsen där de inte blev lyssnade på eller bemöttes av besked som "så här är det". Mina försök att nå fram till de trafikmedicinska myndighetspersonerna lyckades inte heller särskilt bra. Men myndigheten insåg redan just 2013 att man behövde och ville göra något, och uppdrog till VTI att starta simulortester och det gav många chansen att visa att de kunde köra bil trafiksäkert.

Av 340 testade i simulator godkändes 200 som fick dispens och kunde köra bil igen. Men när man ansåg att de här testerna inte var tillräckligt väl validerade enligt vetenskapliga åsikter, att de inte mätte det de avsåg att mäta, då pausade man dem och senare även lade ner möjligheten. Skälet var att för många med stora synfältsbortfall klarade testerna. Argumentet att man i andra länder körde bil med halva synfältet borta hjälpte inte. Man kunde inte heller tolka det som att personer med rätta kvaliteterna kunde kompensera för sina bortfall. Fler än 70 % kan det enligt vedertagen forskning.

Den största förlusten - körkortet!

Många som får en synfältsskada anser att de kan lära sig leva med den begränsningen, men när de blir av med körkortet händer något som är emotionellt svårare, de förlorar möjligheten att på ett oberoende sätt förflytta sig när de själva vill. Körkortet är en del av identiteten för många och förlusten är svår att bära. Facebook-gruppen "Granska Transportstyrelsens synfältskrav" vittnar om det. Den startades av

eldsjälen Johan Ursjö som på alla sätt bidrog i CTD-projektet. Hans utgångspunkt var fruns fåtaliga missade punkter efter laserbehandling av näthinnan och han visade att ett synfält varierar mycket från gång till gång beroende på utrusningen och vem och var undersökningen görs. Inget absolut resultat som är konstant – och det borde inte leda till några slutsatser av betydelse. Jonna Nyberg beskriver också i sin avhandling att ett indraget körkort och regler som inte går att förstå leder till avoghet, rättshaveri och negativ inställning till myndigheter i allmänhet.

En nederländsk förebild och inspirationskälla

I Nederländerna har ett större forskningsprojekt Auto & Mobility drivits sedan 2005 och genomförts under ledning av dr Bart Melis-Dankers, som också var på plats i Köpenhamn och i Göteborg. I hans projekt har man i nära samarbete med Körkortsmyndigheten CBR gett personer med synfältsbegränsningar och även de med nedsatt synskärpa som använder specialoptik (bioptic telescopic systems) möjlighet att träna och testa sin förmåga att köra bil. De personer som har fått denna möjlighet att göra praktiska förarprov. Det har lett till att man gett många personer dispens från kravet på normala synfält och normal synskärpa eftersom de kunnat visa att de klarar av att köra bil trots nedsatt synskärpa eller begränsade synfält i ett praktiskt förarprov med särskilt utbildade bedömare i ett test kallat TRIP. Men eftersom de även tester personer med mycket stora synfältsdefekter är det färre än hälften som klarar TRIP-testerna.

Dr Bart Melis-Dankers blev inbjuden att medverka vid den konferens som genomfördes i Göteborg i mars 2013, där Lars Englund då var Transportstyrelsens medicinskt ansvarige läkare tillsammans med Björn Peters från VTI. Kanske kan den här möjligheten till överprövning med ett praktiskt körprov även ges i Sverige i framtiden? Det var den förhoppning man närde, och att den nuvarande mycket rigida inställningen lösas upp. Sedan 2010 och föreskriften TSVF 2010:125 infördes, har ju läkare ansvaret för att man inte får köra bil utifrån denna mycket rigorösa författning, istället för att låta den enskilde själv visa sin förmåga eller oförmåga i simulator eller via särskilda körkortstest. Det senare hävdade professor Kjell Ohlsson vid Linköpings universitet, som vid SMS-mötet i Köpenhamn redogjorde för möjligheten att använda simulatorer för att både träna och testa förmågan att köra bil på ett kontrollerat sätt - innan man ger sig ut i trafiken.

Optiska möjligheter sedan länge i USA

I USA har Eli Peli, chefsforskare vid Schappens Eye Research Institute vid Harvard i Boston utvecklat prismalinsor som innehåller hela 57 prismadioptrier och som slipas in som två segment i det högra eller vänstra glaset beroende på om höger eller vänster sida av synfältet drabbats. Man kan visa att synfältet utvidgas med 22 grader åt den sida där man fått en hemianopsi (halvsynthet). I USA får man i 33 stater av 50 köra bil med Bioptic Telescopic Systems (BTS), det vill säga en kikare inmonterad i ena glaset som man kan använda för att se skyltar bättre på avstånd. Detta skildras i Pelis bok "Driving with confidence".

Men man kan också få köra upp med Peli-linser och visa att man klarar sig i trafiken även med halvsynthet. Någon exakt statistik som i Nederländerna har man ännu inte, men möjligheten i sig innebär att man själv kan få uppleva och bli bedömd om det fungerar eller inte med hjälp av särskilda bilskolor och tillståndsgivande myndigheter. Enligt den aktuella forskningen får alltså fler nej än ja efter ett förartest, men den siffran är noll i Sverige eftersom praktiska förarprov inte kan genomföras på grund av körkortslagen i dagsläget.

Nu har infrastrukturministern lyssnat

Statsrådet Andreas Carlsson har nu 2023 förstått att agera och skriver i pressmeddelandet:

- Möjligheten till praktiskt körprov har efterfrågats av många. Inom gruppen av personer med synfältsbortfall finns individer som kan kompensera för bristerna i synfältet och därmed köra trafiksäkert. Det är därför rimligt att utreda hur och i vilken omfattning dessa personer ska kunna få sin faktiska körförmåga prövad.

I regeringsbeslutet skriver han:

”Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att ett körprov i verklig trafik för behörighet B, genomfört av Trafikverket, ska kunna användas som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. Transportstyrelsen ska även utreda och föreslå en lämplig omfattning av en sådan verksamhet och hur ett sådant prov ska utformas.”

En lång väg att köra för att komma hit

Efter konferenserna i Köpenhamn och mötet i Göteborg startade projekten SMS och CTD. I SMS projektets metabok beskriver vi att de personer som deltog ökade sin livskvalitet samt fick också alla ofärdigheter tränade så att de fungerade igen. Men det som återstod var att kunna och få köra bil. Därför sökte vi medel från Arvsfonden till fortsättningen som skulle heta Chans Till Dispens. Vi sökte två gånger, eftersom Transportstyrelsens chefsläkare tyckte projektet var ovidkommande. Men vi gav oss inte, utan samlade alla landets bästa i teamet. Närheten till ögonläkare och optiker vid Linnéuniversitetet i Kalmar och framför allt Johan Ekblad och hans trafikutbildningsföretag SYAB gav oss kunniga trafikutbildare, övningsbanor och bilar. Vi fick också kontakt med kalmariten och riksdagsledamoten Anders Åkesson (C).

Jättebra resultat som inte verkade intressant

12 av 119 personer bedömdes godkända av några av landets mest kvalificerade förarprovare, trafikforskare och synpedagoger utifrån alla tillgängliga parametrar. De skulle kunna köra bil trafiksäkert. Ingen godkändes dock av Transportstyrelsen på grund av dagens regler. Hänsyn togs bara till för många missade punkter i ovetenskapliga synfältstester, enligt vår bedömning.

I tre fall tog vi ärendena till Förvaltningsrätten där man biföll vårt överklagande i ett fall. Det överklagades av Transportstyrelsen men Kammarrätten gav oss rätt efter förarprov i trafik i Nederländerna.

Den politiska processen

Med hjälp av riksdagsledamoten Anders Åkesson fick CTD-teamet genomföra ett seminarium hos Trafikutskottet i Riksdagen, vilket ledde till att majoriteten skrev ett tillkännagivande till riksdagen. Det behandlades 2020 och året efter gav statsrådet Tomas Eneroth VTI uppdraget att utreda våra förslag vetenskapligt. På ett år lyckades VTI få fram en rapport som överlämnades till det nya statsrådet Andras Carlsson i oktober 2022 och nu ett år senare finns beslutet från regeringen klart.

”Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att ett körprov i verklig trafik för behörighet B, genomfört av Trafikverket, ska kunna användas som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall.”

Myndigheten har också agerat

Transportstyrelsen har också internt samlat en expertgrupp av ögonläkare och optiker för att biträda dem vid en översyn av den här kritiska massan. ”Översyn Syn” visar bland annat att sex jämförbara länder inte använder samma synfältstester som Sverige och att man har förarprov. Det ledde till att föreskrifterna TSVF 2020:125 har ifrågasatts och i september 2022 deltog Glaukomförbundets körkortsgrupp, som tagit vid efter CTD-projektet och dess hemsida www.ctdkalmar.se, i ett webinarium som nu ett år senare lett till ett förslag till nya föreskrifter som kan införas hösten 2024. Men först ska remissförslag lämnas till myndigheten före 22 december 2023.

Vi kör in i framtiden med viss hastighetsbegränsning

Det innebär att vi kan få nya föreskrifter under hösten 2024 som kvalificerar fler att inte få körkortet indraget samtidigt som man utvecklar och inför praktiska förarprov i trafik för att visa att man kan eller inte kan kompensera sina bortfall – om de inte är godkända (fler än tre perifera och en central punkt missad). Om ett par år, kanske 2025/2026 kanske vi kan ha föreskrifter där man enbart ser på Esterman-tester för båda ögonen och att man – innan körkortet dras in – kan få göra ett (eller flera?) förarprov som en del av utredningen av en persons förmåga att köra bil trafiksäkert. Dessutom kan synfältstesterna göras av optiker vilket ökar tillgängligheten, men fortfarande måste nog ögonsjukdomar behandlas och följas upp av ögonläkare. Men då och där finns ett alternativ till en anmälan till Transportstyrelsen och senare diskussioner med ”Avdelning prövning trafikant” om dispens eller inte dispens. I framtiden kommer nya frågeställningar, men att vi kommit så här långt på lite drygt tio år hade väl inte alla trott när det begav sig 2013?

Först ett rent Estermann-test och kanske ett godkänt förarprov

Många som har ett rent Estermann-test får idag ofta underkänt på grund av tröskelperimetri. Det slipper vi med de nya föreskrifterna. Om förarprov får föregå ett indraget körkort med hjälp av ett föreläggande från Transportstyrelsen till Trafikverket, då kan ännu fler få visa sin trafiksäkerhet och köra bil igen, kanske efter

en karensperiod under utredningstiden. Samtidigt som de som ser för dåligt kan ha lättare att förstå orsaken i en personlig kontakt med förarprövaren. Ännu en positiv konsekvens är att människor med glaukom, diabetes och stroke kan söka ögonsjukvård utan rädsla att bli anmälda till en myndighet som saknar verktyg att bedöma deras funktionella syn, enbart deras synskärpa och synfält.

Krister Inde
Synpedagog, PhD hc
Projektledare, CTD