

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:535

av Per Lodenius och Anders Ahlgren (C)

Rimligare synfältskrav för körkort

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om Sveriges stränga krav på specifika synfältstester borde mildras.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga att höja forsknings- och utvecklingsanslagen för att utveckla körsimulatorer i Sverige.

Motivering

Sverige ska liksom övriga EU-länder självfallet ha bilförare som kör säkert och som har tillräckligt goda förutsättningar för att köra säkert. Antalet trafikolyckor minskar också och Sverige ligger i täten i världen vad gäller trafiksäkerhet.

Självfallet är det viktigt att ställa krav på t ex omdöme och kunskaper och synförmåga på svenska körkortsinnehavare.

Samtidigt måste alltid en avvägning göras hur långt kraven ska sträckas. Sverige har valt en förnuftig linje när människor blir äldre och drabbas av försämrad syn och även vanligen av synfältsbortfall. Istället för att kalla in alla äldre till regelbundna syn- och synfältskontroller så gäller körkortet oavsett ålder, och det är upp till den enskilde och dennes omdöme att successivt begränsa och upphöra med sin bilkörning när synen och andra kroppsfunktioner förändras. Ett motiv för detta är att äldre som grupp har en liten olycksfrekvens i trafiken.

Även vad gäller de många 10 000-tals människor med god syn men med brister i sina synfält accepterar Sverige att de finns och att de kör bil. Inte heller deras olycksfrekvens skiljer sig från normalbilistens. Skulle det vara trafikosäkert att köra bil med vissa

brister i synfältet borde givetvis alla i riskzonen regelbundet kallas in till undersökningar och göra förnyade körprov. Så sker inte.

Istället har läkare anmälningsskyldighet när man bedömer att en patient av medicinska skäl är ”olämplig” som bilförare. (Tidigare ”uppenbart olämplig” vilket kommer att kraftigt öka antalet synfältstester och körkortsåterkallelser.) Det är här läkarnas bedömning som avgör vilka som kommer att provas av Transportstyrelsens körkortsenhet, som också har konsultläkare att rådfråga.

Av alla de med brister i sina synfält i Sverige är det alltså ett fåtal som för det första söker läkare och för det andra av läkaren bedöms som ”olämpliga” att köra bil. De flesta torde ha drabbats av t ex diabetes eller glaukom (starr) där synfältet ofta påverkas. Svenska Diabetes- och Glaukomförbunden har därför engagerat sig i dessa frågor.

För att underlätta bedömningen och få ett likvärdigt kriterium har Transportstyrelsen och dess trafikmedicinska råd infört mycket detaljerade krav på vilka testresultat man måste uppnå i olika synfältstestapparater (främst Humphrey, Goldman, Esterman). Man kräver ett statistiskt synfält på 120 grader horisontellt och 40 grader vertikalt. Inom detta område måste nästan alla mätpunkter visa att inga synfältsbrister finns.

Testet är mycket stressande och olika apparater och utförare kan ge betydande spridning i resultaten. För den som inte klarar testet mycket bra finns vanligen ingen återvändo: körkortet dras in. Det spelar nästan ingen roll om man haft synfältsbristen medfödd och kört bil prickfritt i hundratusentals mil.

Att förlora rätten att köra bil trots att man ser bra (men har brister i sitt synfält) är en långtgående frihetsinskränkning. Av de ca 150 som varje år fräntas sina körkort p g a Transportstyrelsens testregler är det en del som protesterar och några få som lyckas få en omprövning. Oftast betyder tester och bedömningar från erfarna ögonläkare eller väl avlagda praktiska körkortsprov ingenting. Klarar man inte rätt

”synfältstestarmaskin” står beslutet vanligen fast.

Som motiv framhålls att de med synfältsfel behandlas lika och att det blir enklare för läkarna, eftersom maskintesten är helt utslagsgivande. Visst, likabehandling i förhållande till det testresultat som exakt måste uppnås i respektive maskin, men knappast ingen möjlighet att utifrån en helhetsbedömning (maskintest, erfarenhet, körprov, test i simulator osv) bedöma om körkortet ändå kan få behållas, ibland kanske under dispens och med begränsande restriktioner.

Bertil Lindblom, vetenskaplig expert hos Transportstyrelsen, har själv skrivit att ”avgörandet huruvida synfältskravet är uppfyllt är i många fall en tolkningsfråga”.

I samband med att EU har antagit minimidirektiv har Sverige snarast skärpt sin tillämpning genom att så i detalj specificera synfältskraven och låta testmaskiner stå för

nästan hela avgörandet. Sverige torde ha bland de strängaste och mest detaljerade kraven på synfältstest i världen.

I andra länder varierar sätten att mäta synförmåga och kraven på fullgoda synfält. Det finns delstater i USA och många länder där synfälten knappast testas alls utan där huvudfokus läggs på synskärpa och på praktiska körprov. I Canada får många av de som inte helt klarar testet i maskinen ändå behålla sitt körkort efter en helhetsbedömning där uppkörning spelar en viktig roll.

Många är de som legat i gränslandet vid synfältstest och blivit fråntagna sina körkort. En del har orkat att överklaga och några har t o m lyckats få tillbaka sina körkort efter omprövning.

Professor Kjell Ohlsson vid Linköpings universitet är expert på hur människor och maskiner fungerar tillsammans och kritisk till det svenska regelverket vad gäller synfältskrav. Enligt honom är det vetenskapliga stödet för samband mellan synfältsbortfall och körprestation mycket svagt. Testen är artificiella och har inte mycket att göra med de krav som ställs på bilföraren i en konkret trafiksituation.

”Maskintesterna” har enligt Kjell Ohlsson ett antal fundamentala brister. De är alltför statiska. De är inte tillräckligt tillförlitliga. De mäter inte det funktionella synfältet i dynamiska köruppgifter. I praktiken krymper synfältet vid körning. De detaljerade svenska kriterierna är alltför diffusa, dåligt vetenskapligt underbyggda och faktiskt rätt godtyckliga.

En person som har brister i synfältet kompenserar vanligen detta i betydande grad genom att röra huvudet mer och flytta blicken oftare, vilket empiriska studier också visar. Människor med mycket begränsade synfält klarar mer visuellt krävande uppgifter än att köra bil, t ex att spela bordtennis på elitnivå eller inneha flygcertifikat. Detta förklarar att bilförare kan köra prickfritt i hundratusentals mil utan incidenter trots att de lider av betydande synfältsbortfall.

Synfältet försämras progressivt från 50 års ålder, liksom även mörkerseendet, vilket inte föranleder allmänna synfältstester eller körkortsindragningar.

Istället för att slaviskt följa testmaskiner ger test i bilkörningssimulatorer ett bättre underlag för att bedöma syn- och synfältsfel.

Professor Kjell Ohlsson arbetar vid Linköpings universitet med bl.a. en av världens mest avancerade simulatorer som finns vid VTI (Simulator 3) och med den vid Linköpings universitets Virtual Reality and Simulation Lab. Argus-simulatorn vid Karolinska sjukhuset är oöverträffad vad gäller antalet komplexa trafikscenarier.

Enligt Kjell Ohlsson säger ett simulatortest betydligt mer om en persons förmåga att framföra en bil än de syntest som genomförs vid körkortsprövningar. Han menar att det vore önskvärt att man istället för ohemula krav på visuellt synfält (vilket har slopats i

många länder) föreskrev väl godkända prov på körförmåga i vetenskapligt utprovade scenarier i verifierade simulatorer. Körförmågan kan också, om det anses nödvändigt, verifieras i ett normalt praktiskt körkortsprov.

Kjell Ohlssons kritik är att även personer med mindre allvarliga synfältsbortfall i perifera delar idag drabbas av körkortsåterkallelse. Han anser att de som forskar inom området trafiksäkerhet och perception borde vara bättre skickade att avgöra om en person ska anses utgöra en potentiell fara för sin omgivning vid bilkörning än läkare utan specialisering inom områdena visuell perception, synergonomi och reliabilitet. Rigida testmetoder med bristande validitet och reliabilitet bör inte ligga till grund för körkortsåterkallelser.

Tidigare motioner i denna fråga har utskottet avslagit med hänvisning till Transportstyrelsens argumentation som bygger på dess trafikmedicinska råds uppfattning.

Vi anser det vara en politisk fråga om en myndighet uppställer så stränga krav på synförmåga för att få körkort, att människor i Sverige till skillnad från de flesta andra länder i betydligt högre utsträckning frångår sina körkort vid begränsade fel på synfältet.

Mot bakgrund av vad vi har anfört bör därför riksdagen ge regeringen tillkänna att låta utreda och analysera Sveriges nuvarande körkortskrav vad gäller de synfältsbrister som anmäls till Transportstyrelsen, samt ställa dem i relation till den uppfattning som ledande trafiksäkerhetsforskare har och till de regelsystem och bedömningar som görs i andra länder.

Vad gäller betydelsen av testning i erkända bilkörningssimulatorer föreligger samstämmighet mellan Transportstyrelsen och Kjell Ohlsson. Det finns utmärkta simulatorer i Sverige men det återstår ett visst utvecklingsarbete för att anpassa dem till detta. Regeringen bör därför överväga om anslagen till forskning och utveckling för detta angelägna ändamål bör ökas.

Per Lodenius (C)

Anders Ahlgren (C)