

## Motion till riksdagen 2013/14:T299

av **Staffan Danielsson (C)**

# Begränsade synfältsbrister ska inte leda till körkortsindragning

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att begränsade synfältsbrister inte ska leda till körkortsindragning.

## Motivering

Jag har de senaste åren engagerat mig i frågan om hur pass bra man måste kunna se för att få inneha körkort. Många personer som ser bra fråntas varje år sitt körkort, trots att de ofta kört prickfritt i flera decennier. Orsaken är att de har vissa brister i sitt synfält, det vill säga att när de ser rakt fram uppfattar de inte riktigt lika många synintryck från sidan som de som har perfekt syn gör.

Det är en desperat situation att se bra men ändå förbjudas att köra bil. Många drabbade kämpar med överklaganden och visar att de klarar uppkörningsprov och test i bilsimulator och tester i en maskin som testar synfält. I andra länder i Europa eller i USA hade de sannolikt fått behålla sitt körkort, men inte längre i Sverige.

Orsaken är att i Sverige är det Transportstyrelsens ögonspecialister som fastställer exakt vilka testresultat som måste uppnås för det maskintest som föreskrivs. Ibland klarar man den ena maskinen men inte den andra. Och testresultaten varierar betydligt, bland annat eftersom de innebär en enorm stressituation för dem som genomgår dem. I andra länder är maskintesten ett underlag bland andra men ofta kan körkort ändå behållas eller erhållas om man klarar praktiska uppkörningsprov och/eller test i körsimulator.

Det vetenskapliga underlaget för att exakt låta testmaskiner bestämma när människor som ser bra men som har vissa brister i sitt ”sidseende” har så pass allvarliga brister att körkortet måste dras in är omtvistat.

## Fel! Okänt namn på

I Sverige har Transportstyrelsen ändå valt att låta synfältstesten nästan helt avgöra körkortsfrågan, man bestämmer själv exakt vilka testresultat som måste uppnås för varje typ av maskin, och klarar en testperson inte dem så dras körkortet in. Detta motverkar ”godtycke” och gör att alla testpersoner likabehandlas, är motivet. Å andra sidan förutsätter det att kraven är ”vetenskapligt korrekta” och att korrelationen mellan testresultat och bilkörningsförmåga är stor, vilket starkt ifrågasätts av trafikexpertis med ett bredare perspektiv.

Hade de personer med vissa brister i synfältet som i Sverige fråntagits sina körkort bort i andra EU-länder, eller i USA eller Kanada, hade de i stor utsträckning fått behålla körkortet. Transportstyrelsen vill låta påskina att Sverige har liknande regler som andra länder, men min uppfattning är att Sverige tillämpar sina regelverk extremt fyrkantigt och strängt.

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 trafik-säkerhet.

Självfallet är det viktigt att ställa krav på till exempel 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. I stället för att kalla in alla äldre till regelbundna syn- och synfältskontroller 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 hundratusentals människor med god syn men med brister i sina synfält accepterar Sverige 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.

I stället har läkare anmälningsskyldighet när man bedömer att en patient av medicinska skäl är ”olämplig” som bilförare (tidigare ”uppenbart olämplig”). Det är läkarnas bedömning som avgör vilka som kommer att prövas av Transportstyrelsens körkortsenhet, som också har konsultläkare att rådfråga.

Genom att skärpa läkarnas anmälningsplikt kommer alltfler människor nu att åläggas att göra synfältstest. Med dagens förment exakta testkrav kommer sannolikt antalet människor som ser bra men som berövas sina körkort på grund av synfältbrister att öka kraftigt.

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 ”olämplig” att köra bil. De flesta torde ha drabbats av till exempel diabetes eller glaukom (starr) där synfältet ofta påverkas.

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 synfältstestsapparater (främst Humphrey, Goldman, Esterman). Man kräver ett statistiskt synfält på 120 grader

## Fel! Okänt namn på

horisontellt och 40 grader vertikalt. Inom detta område måste de allra flesta 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 oerhört långtgående frihetsinskränkning. Av de ca 150 som varje år fräntas sina körkort på grund av 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 "synfältstestmaskin" står beslutet vanligen fast. Det blir enklare för läkarna, likabehandling av dem som hamnar i maskinen men ändå i betydande grad ett lotteri. 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.

Som framgår ovan finns det sannolikt hundratusentals personer i landet som inte skulle klara detta test, men som behåller sina körkort och kör utan att detta bedöms öka trafikolycksfrekvensen i landet.

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.

Många är de som legat i gränslandet vid synfältstest och blivit fräntagna sina körkort. En del har orkat överklaga och några har till och med lyckats få tillbaka sitt 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, till exempel 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.

## Fel! Okänt namn på

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

I stället 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 bland annat en av världens mest avancerade simulatorer som finns vid VTI (simulator 3) och med den vid Linköpings universitets Virtual & Simulation Lab. Argussimulatorens 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 i stället 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 körkortspröv.

Kjell Ohlssons kritik är att i dag drabbas även personer med mindre allvarliga synfältsbortfall i perifera delar 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.

Att bli fråntagen sitt körkort är en oerhörd frihetsinskränkning i livet, särskilt om man ser bra och har kört prickfritt sedan länge. Självfallet ska de som har körkort ha kunskaper och förmåga att köra på ett trafiksäkert sätt. De som klarat körkortsteori och praktik behåller i dag sina körkort in på ålderns höst, trots att synfält och mörkerseende och annat försämras. Mot den bakgrunden är det fel att ställa så hårda krav på att klara synfältstest som Sverige i dag gör, för de fåtal som kommer under Transportstyrelsens prövning varje år.

Jag har tidigare lagt flera motioner i denna fråga, som utskottet avslagit med hänvisning till Transportstyrelsens argumentation som bygger på dess trafikmedicinska råds uppfattning.

Jag anser att frågan om att på vilka grunder körkort ska dras in när man har god men inte perfekt syn inte enbart är en ögonspecialist- eller myndighetsfråga. Det är också ett politiskt ansvar att avgöra hur högt ribban för perfekt syn ska sättas relativt hur man klarar uppkörningar och test i körsimulator.

Därför bör regeringen tillsätta en utredare som analyserar de svenska regelverken i ett internationellt perspektiv, som tar in både ögon- och trafikexpertis i arbetet och som ska föreslå en mer rimlig praxis så att människor som ser bra men har begränsade synfältsproblem i betydligt högre grad än idag kan behålla sina körkort. Inriktningen ska vara att personer som ser bra men har brister i sitt sidoseende ska kunna dokumentera sin körförmåga i både praktiska körprov och/eller i bilsimulator, och att resultaten i dessa prov ska kunna väga upp ett tveksamt resultat i syntestmaskinen.

Regeringen bör också fortsätta att med forskningsmedel mm stödja utvecklingen av bra testmöjligheter i avancerad körsimulator i Sverige.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 30 september 2013

*Staffan Danielsson (C)*