

# Synkraven för körkort har svag evidens

## ÖKAD KUNSKAP EFTERLYSES

**Synkrav för körkort måste** vara tydliga eftersom överskattning av den egna förmågan är vanlig. Tidigare forskning visar att så många som 80 procent av förare anser sig vara bättre än genomsnittet [1].

Tyvärr saknas entydiga samband mellan synfunktion och trafiksäkerhet. Synskärpa har endast en svag koppling till olycksrisk. Förare med synfältspåverkan har visat sämre körprestation och fler olyckor i vissa studier; andra studier har inte funnit tydliga samband [2].

I brist på standard uppvisar synkrav för körkort stor global variation [3]. I Sverige kontrolleras t ex synförmåga endast vid ansökan om körkort. I övriga nordiska länder görs också regelbundna kontroller av äldre. Det har dock inte varit möjligt att bevisa att detta skulle leda till färre olyckor [4]. I Sverige liksom inom EU krävs en central synskärpa på minst 0,5. Synfältskraven inom EU är angivna till utbredning, men den svenska lagstiftningen definierar också metod och ljusstyrka, vilket gör den svenska lagstiftningen relativt strängare [5].

**Den bedömande parten** skyldigheter har också stor betydelse. Svenska läkare är ålagda att rapportera förare med otillräcklig syn till Transportstyrelsen. Samtidigt finns möjlighet till endast ett muntligt avtal om körförbud. Antalet indragna körkort visar stora regionala skillnader, vilket kan tyda på skiftande attityd till anmälan eller varierande andel muntliga överenskom-



**Tomas Bro,** med dr, ST-läkare, ögonmottagningen, Höglandssjukhuset Eksjö  
● [tomas.bro@med.lu.se](mailto:tomas.bro@med.lu.se)

melser [6]. Kanske drar sig läkare för uppgiften? Rapporteringen ligger utanför sjukvårdens huvuduppgift och kan möjligen leda till att patienter med ögonsjukdom undviker vården.

Förlust av körkort har stora negativa konsekvenser för individen, t ex isolering, frustration och bristande tilltro till myndigheter. Störst är problemen i områden med minst tillgång till kollektivtrafik [7].

**Nedsatt syn kan till viss del** kompenseras av andra funktioner. På initiativ från Transportstyrelsen inledde därför Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i Linköping sommaren 2016 simulatortest för bilförare som fått körkortet återkallat på grund av synfältsdefekter [8]. Fördelen jämfört med körprov är att samma avvikande trafiksituationer kan upprepas, vilket ger jämförbara resultat. En nackdel är den yrsel som uppstår när balansorganets signaler inte överensstämmer med den visuella informationen.

Trots den stora självkostnaden för testet, 18 750 kronor, var intresset omfattande. Omkring 300 personer har genomgått testet, varav två tredjedelar återfick körkortet. Vid progressiva tillstånd gäller dispensen i allmänhet 2 år. Liksom för praktiska körtest är sambandet med olycksrisk ännu inte fastställt. I juni 2018 pausades dock körtesten, då det visat sig att även personer med mycket grava synfältsdefekter klarat testet [9].

**Den nuvarande situationen** innebär flera problem. Den som inte uppfyller synkrav för körkort har i dag ingen möjlighet alls att återopa praktiska färdigheter. Tiden under simulatortestet var inte heller optimal. Testet fanns bara tillgängligt på en plats i Sverige och hade dessutom ett betydande pris. Personer med progressiv ögonsjukdom behövde efter godkänt test följas upp med intyg från ögonläkare och nya utvärderingar vid synfältsförsämring. Eftersom testet bara kunde utföras en gång, skulle detta bli svårt för den bedömande parten om inte mer kunskap framställs

om sambandet mellan synfältsdefekter och trafiksäkerhet.

Studier av simulatortest och uppföljningar av olycksrisk i dispensärenden är ett möjligt sätt att få mer kunskap om synförmågans påverkan på trafiksäkerhet.

**Kanske är dagens** svenska krav både för höga och för låga. Med hårda synfältskrav och frånvaro av periodisk testning får patienter med stroke och glaukom troligen körförbud tidigare i Sverige än i andra länder. Samtidigt kan individer med låg synskärpa fortsätta med bilkörning så länge de inte uppsöker sjukvård [10].

Kanske kommer allmänt tillgängliga självkörande bilar inom kort att reducera betydelsen av mänskliga funktioner. Fram till dess finns det mycket att göra för att skapa ett rättvist och konsekvent system som perfekt balanserar individens autonomi och självförverkligande med både egen och andras säkerhet. ○

● Potentiella bindningar eller jävsförhållanden: Inga uppgivna.

Citera som: *Läkartidningen. 2018;115:E9ZT*

### HUVUDBUDSKAP

- I avsaknad av entydiga samband mellan synförmåga och trafiksäkerhet är synkrav för körkort i dag inte evidensbaserade.
- Eftersom förlusten av körkort har stor påverkan på livskvalitet, finns mycket att vinna på en förfinad lagstiftning.
- Simulatordata och uppföljning av dispensärenden är en möjlig väg till mer empiri inom lagar om synkrav för körkort.

## REFERENSER

1. Svenson O. Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers? *Acta Psychol.* 1981;47(2):143-8.
2. Thorslund B, Strand N. Synförmågans mätbarhet och inverkan på säker bilkörning. En litteraturstudie. VTI notat 23-2015. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut; 2015.
3. Bron AM, Viswanathan AC, Thelen U, et al. International vision requirements for driver licensing and disability pensions: using a milestone approach in characterization of progressive eye disease. *Clin Ophthalmol.* 2010;4:1361-9.
4. Desapriya E, Harjee R, Brubacher J, et al. Vision screening of older drivers for preventing road traffic injuries and fatalities. *Cochrane Database Syst Rev.* 2014;(2):CD006252.
5. TSFS 2010:125. Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort m m.
6. Englund L. Trafikmedicinska enheter kan stoppa olämpliga förare. *Läkartidningen.* 2008;105:9-10.
7. Nyberg J. Valfärdskonsekvenser för individer med indraget körkort på grund av synfälsbortfall. VTI notat (under publ). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut; 2018.
8. Andersson J, Peters B. Simulatorbaserad testmetod. Bedömning av körförmåga hos individer med synfälsbortfall. VTI notat 33-2016. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut; 2016.
9. Transportstyrelsen, Transportstyrelsen utvärderar simulatortest för synfälsbortfall. 2018-06-15, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/transportstyrelsen-pausar-kortest-i-simulator/>
10. Bro T, Lindblom B. Strain out a gnat and swallow a camel? Vision and driving in the Nordic countries. *Acta Ophthalmol.* Under publ 2018.

## SUMMARY

### Eyes for cars

Driving is the preferred mode for transportation in many parts of the world and may also be the only available alternative. The driver's ability may however be disturbed by many medical conditions. The visual requirements for driving in Sweden is based on the third European driving license directive but also adds more specified requirements of visual field, related to the methods used in health care. On the other hand Sweden has no regular testing of the visual acuity among elderly. Physicians in Sweden are obliged to report unsuitable drivers to the state. Dispensations from the visual field requirements are possible after a positive statement from a medical authority and a successful test in a driving simulator. This test is expensive for the patient (2 000 euro) and only available at one site. Future research of data from the simulations could hopefully create more evidence-based visual requirements to distinguish safe from unsafe drivers.