

Stor förvirring inom svensk trafikmedicin utan förankring i aktuell forskning

EU:s regler för att behålla eller få tillbaka körkortet med dispens efter synfältsbortfall är mycket strikta. Inget uppmätbart bortfall i korresponderande punkter får i princip finnas inom 20 grader uppmätt med perimetri eller datoriserat synfältsmätning enligt Esterman och Humphrey 24:2. Men i flera länder inom EU, USA och Australien har ett antal vetenskapliga studier visat att yngre personer med god närvaro, vilja och tankekraft, lång körvana och ibland efter träning klarat specialutvecklade förarprov i trafik - och de får dispens från synkraven.

Dispens ska - enligt EU-direktivet – ges ”efter en noggrann medicinsk utredning och ett kompletterade körprov på väg”.

I Sverige är körtester på väg både förbjudet och något den trafikmedicinska avdelningen vid Transportstyrelsen anser inte är aktuellt – det anges vara inte trafiksäkert. I Holland har man däremot i ett fullskaleprojekt utvecklat ett särskilt ”Golden Standard test” med 57 critical incidents och deras resultat visar nu efter fem års uppföljning att andelen olyckor för dem som getts dispens understiger normalpopulationens.

Liknande förarprov finns utvecklade i Alabama, USA och i Queensland, Australien. I Australien kör testpersonen en bana på cirka 20 km. Förarproven utförs av en specialistutbildad arbetsterapeut tillsammans med en erfaren förarprovare och de bokför och studerar 148 utvärderingspunkter i ett utvärderingsschema och bedömer körförmågan. Ungefär hälften av dem som anmält sig till att bli testade blir godkända och får dispens i de publicerade vetenskapliga studierna av de välrenommerade forskarna Joanne Wood och Cynthia Owsley. De anger att personens uppträdande är mer avgörande än synbortfallet. ”Performance is more essential than vision loss.”

I motsats till EU-direktivet och den ovan beskrivna forskningen gav Istället för att utveckla motsvarande förarprov Transportstyrelsen ett uppdrag till Väg- och Trafikforskningsinstitutet, VTI, i mars 2013 att utveckla ett simulatortest som skulle innehålla färre men mer standardiserade critical incidents som komplement till den medicinska utredningen. Man var medveten om EU-direktivets rekommendation och den beskrivna forskningen med förarprov samt starka krav från nätverk och intresseorganisationer som krävde rättvisa körkortskrav men ansåg inte att dessa hade tillräcklig relevans ur medicinsk synpunkt.

Simulatortesternas resultat rapporterades muntligt i december 2015 från VTI till Transportstyrelsen, för mer än ett år sedan, och när den skriftliga rapporten – utan vetenskapliga publicerade studier – infördes under våren 2016 fanns ett nytt instrument som till riksdagens trafikutskott beskrevs kunna införas även i mindre versioner runtom i landet.

Nu har VTI inlett tester och de första dispensansökningarna lämnades in i maj/juni 2016. Dock har inget beslut efter mer än 8 månader tagits av Transportstyrelsen och det finns ingen process beskriven, ingen standard

presenterad för hur man ska bedöma resultaten och ställa sig i dispensfrågan efter simulatortesterna. Trafikverket har sedan som tredje myndighet anmält sitt intresse eller inbjudits som experter på förarprov, och vill se hur personer med synfältsbortfall kör i simulatören i de inspelade videofilmerna. Den enskilde får fortsatt vänta på denna tredimensionella utvärdering eftersom man inte från Trafikverket planerade in möten förrän i december 2016. Snart kommer genomgångarna att starta och ärenden att avgöras, fyra år efter att projektet startade och då man under tiden dragit in tusentals körkort och gett ögonläkare anmälningsplikt.

Däremot fortsätter simulatortesterna i Linköping.

”Självkostnadspriset” för den enskilde för att genomföra ett simulatortest vid VTI i Linköping är 18 750 kronor (plus resor och andra omkostnader), och beloppet ska betalas i förskott trots att nästan var tredje person får simulatorsjuka och får svårt att genomföra det en timme långa testet. För närvarande står fler än 500 personer i kö och inga besked finns om hur man går vidare med de underlag man får fram i simulatören. Simulatortesterna innehåller ingen feedback från dem som testar utan det görs av datatekniker som inte kan trafik och körkortskrav. Man får ingen direkt feedback om hur det gått i ett test som man betalat 18 750 kronor för.

Samtidigt har alltså ögonläkare skyldighet att vid minsta avvikelse inom 20 grader i det centrala synfältet anmäla sina egna patienter till Transportstyrelsen. Som med automatik återkallar körkortet utan att kontakta den enskilde personligen. I själva verket måste ett körkort vara återkallat för att man ska få begära dispens genom att genomföra ett simulatortest. Utan att kunna visa med förarprov i en riktig bil i riktig trafik att man är en god bilförare – eller inte. Som i Norge, Danmark, Tyskland, Holland med flera länder som följer EU-direktivet och där inte läkare bedömer beteende och personens kapacitet vid ratten utan samverkar med andra professioner.

Förutom den förvirring och brist på processer som gäller inom simulatortesterna kommer nu personer som fått nationella dispenser i andra EU-länder, som våra grannländer, Tyskland, Holland, England och Belgien att få köra i hela EU med EU-kodade nationella körkort (kod 102). Det gäller både personer med synfältsbortfall och inte minst personer med låg synskärpa som kompletteras med en kikare som fästs i ena glaset, så kallad Bioptic Telescopic System, BTS. Detta är också möjligt i 40 av 50 stater i USA.

Den första svenska föraren kan bli en person som bott och tagit körkort med BTS i Holland och som från den 1 januari 2017 med rätt koder kan använda sitt holländska körkort och köra bil i Sverige.

Orsaken till det dilemma som uppstått är att de trafikmedicinska läkare som finns vid Transportstyrelsen inte är ögonspecialister och enbart kan bedöma synfält utifrån de regler som EU anger utan kunskap om synperception, kompensation och körvanans betydelse. En punkt borta innebär att körkortet återkallas och en lång process startar för den enskilde, en process som vi idag inte ser slutet på. Inga personliga egenskaper bedöms, och om ett överklagande sker kallas en pensionerad ögonprofessor i Göteborg in som inte

heller han möter eller tar in persondata från den enskilde. Att överklaga till Förvaltningsrätten låter sig göras men inte heller där finns expertis på "vision and driving" och förarprov som gjorts på personligt initiativ gäller inte. Det är i själva verket olagligt enligt körkortslagen i Sverige.

I november 2016 arrangerades ett stort forskningsmöte i Kongsberg inom Vision and Driving, men inga svenska trafikmedicinare eller beslutsfattare deltog. Det finns synbarligen ett motstånd mot att ta till sig ny kunskap och när man ber den erkända trafikforskaren dr Joanne Wood uttala sig om de svenska förhållandena blir utskriften av svaret:

Den allmänna uppfattningen inom forskningen kring bilkörning är att Sverige är mycket strikt med att införa någon av de evidensbaserade resultat som vetenskapen i sin forskning fått fram. De tror inte på de vetenskapliga studierna som med god evidens visar att personer med synfältsbortfall kan vara säkra bilförare. De som beslutar i Sverige visar istället exempel på äldre bilförare som både har synfältsdefekter och kognitiva problem och som krockar medan forskningen visar att högfungerande individer som är unga och enbart har synfältsbortfall och kan kompensera för sina synfältsdefekter kan köra säkert. För att kunna göra en sådan utvärdering måste man genomföra ett förarprov och se personen köra (som EU rekommenderar), inte basera ett beslut på enbart ett synfältstest.

Det här är alltså åsikter från dr Joanne Wood i Australien som forskar inom det här området sedan 15-16 år. Hon säger dock inte att man ska ge körkort till alla med synfältsdefekter. Men för flera personer som enbart har synfältsdefekter utan kognitiva problem är det möjligt i många fall. De kan visa att det fungerar om de får göra ett förarprov på väg som är noga utformat och bedömt av kvalificerade förarprövare i samarbete med arbetsterapeuter .

Inte heller den amerikanska forskaren Cynthia Owsley (med "världsrykte enligt Transportstyrelsen) tas som garant för att körtester kan ge de upplysningar som EU-direktivet anger.

Det finns ibland en svårighet inom medicinen att samarbeta i team med andra professioner. I det här fallet är det särskilt bekymmersamt att team-tanken inte fungerar, eftersom trafiksäkerhet handlar om beteenden, uppmärksamhet, träning, perception och körvana med flera parametrar av vilka majoriteten inte är strikt medicinska.

Man kan också ha synpunkter på hur VTI kan debitera 18 750 kronor för ett test man utvecklat under flera år med sex miljoner kronor från Transportstyrelsen. Vad skulle ett privat alternativ med specialiserade körtester kosta för den enskilde, och då också undvika simulatorsjuka samt ge den enskilde möjlighet till en dialog där han eller hon förstår ett avslag eller vad man ska förbättra. Eller varför inte göra förarprov som kompletteras i tveksamma fall med simulatorsjuka? Ett sådant projekt stoppade Transportstyrelsen som irrelevant i sina kommentarer till anslagsgivaren.

Dagens situation är ohållbar för de många hundra personer som drabbas varje år, och följer inte modern forskning. Många aktiva och kloka personer som skulle kunna vara säkra bilförare får sina körkort indragna och det får

konsekvenser för livskvalitet, arbete och skapar isolering på landsbygden helt i onödan.

Man kan fråga sig vad som är så speciellt i Sverige som gör att den internationellt etablerade forskningen som finns inte tas på allvar samtidigt som EU-direktivet anammat de här resultaten i sina direktiv?

Krister Inde

Synpedagog, författare, hedersdoktor