

Senaste

- [Apropå! Är du som förskrivare illojal mot din patients plånbok? / 12 JUL 2018](#)
- [Kontakt](#)
- [Skriv](#)
- [Prenumerera](#)
- [Annonsera](#)
- [LT arrangerar](#)

MEDICINSK KOMMENTAR

1 Kommentarer

Synkraven för körkort har svag evidens

Ökad kunskap efterlyses



Tomas Bro, med dr, ST-läkare, ögonmottagningen, Högländssjukhuset Eksjö

tomas.bro@med.lu.se



[Läs artikel som PDF](#)

Citeras som:

Läkartidningen. 2018;115:E9ZT

Lakartidningen.se 2018-07-12



1 Kommentarer

[Kommentera](#)

HUVUDBUDSKAP [Summary in English](#)

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.

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 synfältpåverkan har visat sämre körprestation och fler olyckor i vissa studier; andra studier har inte funnit tydliga samband [2].

*Unik webbaserad utbildning,
kombinera studier med ditt arbete:*

**Magisterutbildning i
demensvård för läkare**

60 hp, start HT 2018

Annons

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, vilken gör den svenska lagstiftningen relativt strängare [5].

Den bedömande partens 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 överenskommelser [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 synfälsdefekter klarat testet [9].



Annons

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 simulators-testet 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 synfälsförsämring. Eftersom testet bara kunde utföras en gång, skulle detta bli svårt för den bedömande parten om inte mer kunskap framställs om sambandet mellan synfälsdefekter och trafiksäkerhet.

Studier av simulators-test 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 synfälskrav 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.



[Läs artikel som PDF](#)

Citeras som:

Läkartidningen. 2018;115:E9ZT

Lakartidningen.se 2018-07-12