



Körprov i trafik för bedömning av undantag vid synfältsbortfall

Svenska Glaukomförbundet har erbjudits möjlighet att lämna remissvar över Transportstyrelsens rapport **Körprov i trafik för bedömning av undantag vid synfältsbortfall** och översänder härmed förbundets synpunkter.

Sammanfattning. Rapportens förslag överensstämmer i stort med de förslag som Svenska Glaukomförbundet, SGF, framfört i olika sammanhang som ett led att förändra och förbättra gällande körkortslag, förordningar och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd avseende bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall.

Glaukomförbundet har sedan många år framfört kravet att beslut om körkortsåterkallelser inte enbart ska grundas på medicintekniska resultat från olika synfältstest utan i hög utsträckning kompletteras med bedömningar av den enskildes faktiska funktion som förare i verklig trafik. Glaukomförbundet utifrån resultaten från egna projekt föreslagit införandet av praktiska förarprov och pekat på fleråriga erfarenheter från andra europeiska länder, i första hand Nederländerna. (Se bilaga 1: Chans till dispens)

Efter Glaukomförbundets kontakter och uppvaktning inför Riksdagens Trafikutskott fattade utskottet och sedermera Riksdagen beslut om ett tillkännagivande till regeringen om att utreda både förarprov och verksamheten med simulatorer. Transportstyrelsens rapport är i rakt nedstigande led resultatet av riksdagens tillkännagivande och regeringens efterkommande uppdrag. SGF stödde och deltog i i det uppdrag som Statens väg – och trafikforskningsinstitut, VTI, fick 2021 och presenterade 31 oktober 2022. VTI-rapporten pekade bl.a. på behovet av ett nytt förfaringsätt för hanteringen av individer med synfältsbortfall med syftet att tydligare synliggöra de individer som kan kompensera bristerna av synfältsbortfallet och köra trafiksäkert.

Förslagen i Transportstyrelsens rapport uppfyller således Svenska Glaukomförbundets ståndpunkter och förbundet både hoppas och föreslår att rapportens förslag genomförs. Det är endast på en punkt som SGF har en tydligt avvikande mening: **SGF motsätter sig bestämt rapportens förslag att en individ endast får genomföra en körbedömning för synfält med underkänt resultat.**

Förslaget om att endast tillåta en körbedömning motiveras med en synnerligen märklig beskrivning av att *"förmågan att kompensera måste sitta i ryggmärken"* vilket innebär praktiska förarprov helt bortser från betydelsen av träning, rehabilitering, olika hjälpmedel och förmågan att förutse och bedöma trafiksituationer. Rapportens formulering är osaklig och på denna punkt en neurologisk orimlighet. SGF anser att rapporten saknar evidens för sin slutsats samt bortser helt från den stress som ett förarprov kan utgöra för den enskilde. Ett sådant förbud kan inte ges juridisk status.

Svenska Glaukomförbundet anser att möjligheten till körbedömning utförd av Trafikverket ska användas generöst efter initiativ av både Transportstyrelsen och ansvarig ögonspecialist exempelvis vid ett trafikmedicinskt center. Det är det enda tillfälle en individ ges möjlighet att träffa en verklig förarprovare.

Kompletterande synpunkter.

Svenska Glaukomförbundet anser att bristerna i gällande körkortslag, förordning och föreskrifter kring synfältsbortfall är att bedömningar beskrivs och tillämpas utifrån ett grupperspektiv vilket minimerar möjligheten och rätten till individuell kartläggning. Dessa aspekter beskrivs bl.a. i VTIs rapport från 2022. Synfältsbortfall förekommer inom vitt skilda diagnosområden exempelvis glaukom och andra näraliggande ögonsjukdomar, komplikationer efter strokesjukdom samt komplikationer vid diabetes vilket förklarar stora individuella skillnader både inom och mellan de olika diagnosgrupperna.

Fördjupade kunskaper och bättre behandlingsmetoder har under senare år synliggjort att individuella variationer är betydligt större än vad som varit känt. Det innebär i sin tur att sjukdomsdebut, förlopp, typ av komplikationer samt möjligheter till uppehållande och/eller botande behandling utvecklas hela tiden. För diagnosområdet ger senare års forskning nya kunskaper om syncellernas funktioner och energi- och ämnesomsättning som i sin tur öppnar för nya behandlingsmetoder. Även utvecklingen av hjälpmedel för individen samt olika nya säkerhetssystem i bilar/fordon är motiv för att bredda tillgången till praktiska förarprov i verklig trafik.

2018 beskrev Svenska Glaukomsällskapet (sällskap för specialister inom oftalmologi) i ett brev till Transportstyrelsen följande (se bilaga 2):

Svenska Glaukomsällskapet anser att föreskrifterna är i stort behov av en revidering av bl.a. följande skäl:

De synmässiga kraven för innehav av körkort bygger inte på medicinsk evidens och är högre i Sverige än i många andra europeiska länder. Den vetenskap som finns inom området borde arbetas in i reglerna och en anpassning till EU-nivå är önskvärd.

De undersökningar som används för att testa synfunktionen är framtagna för helt andra syften än körkortsprövning. Dagens datoriserade perimetri är alltför känslig för körkortsfrågeställningen. Den är utvecklad för att tidigt upptäcka små asymptomatiska förändringar i synfältet som, om de lämnas obehandlade, riskerar att senare utvecklas till större synpåverkande synfältsdefekter. Det är naturligtvis viktigt för sjukvården att upptäcka dessa små tidiga synfältsavvikelse, men det finns ingen vetenskaplig evidens för att dessa påverkar personens förmåga att säkert framför ett fordon i trafiken.

Kraven på återkommande undersökningar av dessa asymptomatiska personer med kroniska sjukdomar som t.ex. glaukom vilar inte heller på medicinsk evidens, utan belastar sjukvården utan att ge ökad säkerhet i trafiken.

I de fall där körkortsinnehavaren är missnöjd med myndighetens beslut finns ingen medicinsk kompetens som kan bedöma överklagandet vilket medför en ökad rättsosäkerhet.

Vi ser därför positivt på Transportstyrelsens översyn och tycker det är viktigt att en erfaren glaukomspecialist med stor synfältsvana får delta i arbetet. Vi bidrar gärna med denna kompetens.

Svenska Glaukomförbundet möter upprepat kritiken från många individer att Transportstyrelsens handläggning av bedömningar och beslut om körkortsåterkallelser hanteras på ett sätt som åsidosätter individens delaktighet. **Sedan 2010 har flera tusen individer drabbats av beslut om körkortsåterkallelser, utifrån felaktiga underlag och bedömningar kring förmågan att klara verklig trafik.** (Se bilaga tre: Ögontrycket nr 3/2025, sid 3)

Förslaget om att utveckla körprov i trafik är ett steg i rätt riktning. **SGF anser dessutom att berörda ögonspecialister ska kunna lägga förslag om att körprov ska genomföras i individuella fall.** Det innebär att möjligheten till körprov kan aktualiseras inte bara av myndigheten Transportstyrelsen utan även ögonspecialister. I dessa situationer ska myndigheten Transportstyrelsen fullfölja specialistens förslag. Det kan vidare innebära att patientens kontakt med ögonvården, olika trafikmedicinska centra m.fl. förstärks och mer efterliknar rutiner inom andra diagnosområden.

Transportstyrelsen rutiner kring enskilda beslutsärenden behöver dessutom förbättras med syfte att underlätta uppföljningar, utvärderingar och forskning och erfarenheter från Nederländerna bör tillämpas även i Sverige. Forskning kring trafik och körkort behöver stärkas i Sverige och kopplas till de principer som tillämpas vid Etikgranskningsmyndighetens bedömning av enskilda forskningsprojekt. **SGF föreslår att regeringen via regleringsbrev ger Transportstyrelsen, Trafikverket och VTI ett gemensamt uppdrag att föreslå former för hur utvärdering och forskning inom området kan utvecklas.**

När det gäller rapportens bedömning av antalet individer som kan tänkas beröras av förslagen till körprov gör SGF den bedömningen att antalet individer är fler än den skattning som görs i rapporten. **I de tre diagnosgrupperna glaukom, stroke och diabetes föreligger ett ackumulerat antal individer med behov av uppföljning. Rapporten antaganden kan två- eller tredubblas.**

Om regeringen beslutar att gå vidare med förslaget om körprov kvarstår ett arbete med att utforma konkreta förslag till utformningen av förarprov, utbildningsinsatser m.m. **SGF föreslår att Transportstyrelsen tillsätter en referensgrupp som knyter utomstående experter och representanter för berörda patientorganisationer till det fortsatta arbetet.**

Umeå den 3 januari 2026

För Svenska Glaukomförbundet

Sven-Olov Edvinsson
Ordförande
Svenska Glaukomförbundet
Orgnr 802408-7325

ordf@glaukomforbundet.se
+46 70 602 66 34

Bilaga 1: <https://ctdkalmar.se/>

Bilaga 2: Skrivelse från Svenska Glaukomsällskapet



Sid 1 (1)

Åsa Ericson
Utredare
Väg- och järnväg
Transportstyrelsen
781 23 Borlänge
www.transportstyrelsen.se

Angående översynen av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.

Svenska Glaukomsällskapet anser att föreskrifterna är i stort behov av en revidering av bl.a. följande skäl:

De synmässiga kraven för innehav av körkort bygger inte på medicinsk evidens och är högre i Sverige än i många andra europeiska länder. Den vetenskap som finns inom området borde arbetas in i reglerna och en anpassning till EU-nivå är önskvärd.

De undersökningar som används för att testa synfunktionen är framtagna för helt andra syften än körkortsprövning. Dagens datoriserade perimetri är alltför känslig för körkortsfrågeställningen. Den är utvecklad för att tidigt upptäcka små asymptomatiska förändringar i synfältet som, om de lämnas obehandlade, riskerar att senare utvecklas till större synpåverkande synfältsdefekter. Det är naturligtvis viktigt för sjukvården att upptäcka dessa små tidiga synfältsavvikelser, men det finns ingen vetenskaplig evidens för att dessa påverkar personens förmåga att säkert framför ett fordon i trafiken.

Kraven på återkommande undersökningar av dessa asymptomatiska personer med kroniska sjukdomar som t.ex. glaukom vilar inte heller på medicinsk evidens, utan belastar sjukvården utan att ge ökad säkerhet i trafiken.

I de fall där körkortsinnehavaren är missnöjd med myndighetens beslut finns ingen medicinsk kompetens som kan bedöma överklagandet vilket medför en ökad rättsosäkerhet.

Vi ser därför positivt på Transportstyrelsens översyn och tycker det är viktigt att en erfaren glaukomspecialist med stor synfältsvana får delta i arbetet. Vi bidrar gärna med denna kompetens.

Umeå 2018-09-14

För Svenska Glaukomsällskapet

Christina Lindén
Ordförande SGS
Professor/överläkare, ögonsjukdomar

Svenska Glaukomsällskapet
<http://www.glaukomsallskapet.se/>
Christina Lindén, ordf - Markus Karlsson, sekre
Email: christina.linden@umu.se, markus538@hotmail.com
Postadress: C.Lindén, Institutionen för Klinisk vetenskap, Oftalmiatrik, Umeå universitet, 901 85 Umeå

Bilaga 3: <https://glaukomforbundet.se/ogontrycket-nr-3-25/>