Fra: "Jon Andreas Rognerud" <jon.andreas.rognerud@gmail.com>
Sendt: torsdag 30. oktober 2025 15:12:31
Til: "Christian Sjeggestad Berg" <Christian.Sjeggestad.Berg@helsedir.no>
Kopi: "Glaukomforeningen" <post@glaukomforeningen.no>; "kjeer-st@online.no" <kjeer-st@online.no>; "Asle Glaukomforeningen" <asle@glaukomforeningen.no>
Emne: Diaogmøte 29.10.2025 - synskrav og førerrett

Hei og takk for godt møte i går
Takk igjen for at dere involverer representanter for de som berøres av regelverket.
Jeg synes det var hyggelig og nyttig å hilse på dere fysisk og samtidig treffe andre pasientorganisasjoner som er relevante i denne sammenhengen.
Som avtalt oversender jeg noen punkter som oppsummerer Norsk Glaukomforening sine innspill i møtet. Det er i stor grad repetisjon av tidligere innspill fra meg og fra Norsk Glaukomforening.

1. Sett problemet i perspektiv
Det virker ikke som om dere noen gang har dokumentert noen vurdering av behov for et strengt regelverk knyttet til synsfelt og førerkort. Jeg nevnte en finsk studie som dere tydeligvis kjente til, der ulykkesrapporter for alle dødsulykker i Finland i årene 2012 - 2016 ble gjennomgått, totalt ca 950 tilfeller. Årsaker til ulykker er der delt inn i hovedårsak og mulig medvirkende årsak. Syn var ikke hovedårsak i noen av de analyserte ulykkene, I 1,3% av tilfellene hadde en av involverte sjåfører en journalført øyelidelse som kunne ha vært medvirkende årsak til ulykken. Norsk optikerforbund, v/Hans Torvald Haugo omtalte temaet i en avisartikkel fra 2017. Der hadde de brukt tall fra Storbrittania og oversatt til norske forhold. Tall fra denne analysen underbygger tallene fra Finland. Eksakte referanser fremskaffes om du ønsker. Konklusjonen er at synssvekkelser i svært liten grad ser ut til å medføre alvorlige trafikkulykker.

2. Konsekvenser av å frata noen førerkortet er store
Det er gjort studier av hva som er konsekvenser av å miste førerkortet. Her er det dokumentert sterkt redusert livskvalitet og så vidt jeg husker tidligere død for eldre som blir fratatt førerkort.
I tillegg har Transportøkonomisk institutt gjort studier av ulykkesrisiko for ulike transportmidler. I følge Rune Elvik (Nordens mest meritterte trafikksikkerhetsforsker) er ulykkesrisikoen vesentlig høyere for den som velger å gå, sykle eller ta buss. Ved å frata noen førerkortet reduseres livskvaltieten og det er risiko for økte ulykkestall gjennom å flytte transport fra et relativt trygt transportmiddel (bil) til transportformer med vesentlig høyere ulykkesrisiko, både for den det gjelder og for omgivelsene.

3, Synsfelt er ikke en god indikator på trafikksikkerhetsrisiko. Thea Melsen Sudman forklarte i møtet at måling av synsfelt ikke er en relevant indikator på trafikksikkerhetsrisiko på individnivå og knapt på gruppenivå. Å måle synsfelt for å identifisere trafikksikkerhetsrisiko virker dermed å være en like god metode som å slå kron og mynt. Enkelte studier finner en svak sammeheng mellom synsfelt og trafikksikkerhetsrisiko på gruppenivå. Sammenhengen er svært svak. Det ble ikke målt signifikante forskjeller i strykprosent i simulatortest i gruppen med synsfeltsvekkelser og kontrollgruppen i Sudmans studie. Det samme gjelder for lignende stuidie i Sverige utført av VTI. Derfor mener vi at dagens praksis med måling av synsfelt gir vesentlig mer skade enn nytte.

4. Forskjellsbehandling av personer med synsfeltsvekkelser mot andre grupper i samfunnet. Norge har europas strengeste regelverk for synskrav til førerkort. Vi mener at det reageres uforholdsmessig strengt mot personer med synssvekkelser i forhold til andre grupper i samfunnet som tilfører vesentlig høyere ulykkesrisiko. Herunder personer som straffes for uforsvarlig kjøring, høy fart, bruk av mobiltelefon, kjøring i rus, mentale lidelser, kognitiv svikt osv. Dette mener vi er sterkt diskriminerende.
Vi forstår at økt bruk av kjørevurdering vurderes og at det er foreslått en inndeling av synsfeltsvekkelser i sort, grå og hvit gruppe. Det er en forbedring i forhold til dagens regelverk, men gitt at risiko for stryk i kjøretest ikke er signifikant forskjellig for personer med og uten synsfeltsvekkelser mener vi at det er problematisk å pålegge kjøretest for personer med synsfeltsvekkelser og ikke gjøre det samme for nomalt seende. Vi ber dere ta dette med i vurderingen når nytt regelverk skal lages.

5. Holdning - Hva kan vi gjøre for at en person kan fortsette å kjøre trygt. Når en helsemessig utfordring oppstår reageres det kun med tilbakekall av førerrett. Et alternativ er å tilby opplæring og trening med mål om å kunne kjøre trygt. I Nederland tilbys de som stryker på en kjøretest slik opplæring. Her har Norge mye å lære. Om kjøretest innføres må det gis mulighet for opplæring/trening og flere forsøk.

6. Det haster med å få til endringer i regelverket. Gitt ovenstående og det faktum at hver uke mister mer enn 10 personer førerkortet som følge av et uegnet regelverk med høyst tvilsom trafikksikkerhetsgevinst så haster det å få gjort endringer. Kunskapen har vært tilgjengelig i lang tid, men vi mener at prosessen går svært sakte.

7. Juridiske spørsmål - Bundet av EU-direktiv. Dette ble diskutert i møtet. Vi stiller et stort spørsmålstegn ved om Norske myndigheter er forpliktet til å følge et EU-direktiv som beviselig er bygget på utdatert kunnskap. Vi vil hevde at Norske myndigheter må ha mandat til å i alle fall tilrettelegge for gode løsninger der krav i EU-direktivet er åpenbart urimelige. Her mener vi miljøer med kompetanse på EU-rett bør konsulteres.

Prosessen videre. Vi forstod at endring av førerkortveileder er en raskere og enklere sak enn endring av forskrift og evt lov. Derfor støtter vi at det raskest mulig gjennomføres endringer i veileder som tar bort de største feilene i dagens veileder. Eksempelvis mener vi at å ta bort beskrivelsen av hvilken målemetode som skal brukes og dermed også grenseverdier vil være en god start og helt på linje med praksis i de aller fleste europeiske land. På den måten får vi et mer smidig regelverk og et regelverk som er på linje med tilsvarende regelverk i de fleste andre europeiske land. Vi forstår at spesifikke krav kan bidra til å sikre lik behandling av alle. Men når kravene i tillegg er urimelige blir hjelper det lite at alle behandles likt. Da behandles også alle feil. Lik behandling fordrer også at de som er satt til å håndheve det bruker regelverket likt. I dag er det stor variasjon og høy grad styrt av tilfeldigheter om reglene i det hele tatt tas i bruk.

Igjen vil jeg takke for involvering og et godt møte.

Vi ser fram til godt samarbeid om dette temaet framover og imøteser en raskest mulig prosess.
Ta gjerne kontakt om dere har spørsmål til ovenstående.

Mvh

Jon Andreas Rognerud
Styremedlem Norsk Glaukomforening