

Intervju med dr Joanne Wood, professor vid School of Optometry and Vision Science vid Queensland University of Technology, Australien. Intervjun genomfördes vid konferensen Vision and Driving vid Högskolan Sydöstra Norge, HSN, Optikerutbildningen, Kongsberg, Norge den 28 november 2017

- **EU-direktivet anger, att vid en dispensansökan ska man genomgå en noggrann medicinsk undersökning och även genomföra ett förarprov på väg. Det var också det svar jag fick av din forskarkollega dr Cynthia Owsley i Alabama som du samarbetar med. Är det också ditt råd till myndigheter som arbetar med detta utifrån dina forskningsresultat?**
- **Ja, vi anser att ett förarprov på väg säger väldigt mycket mer än ett syntest eller ens en simulators test. Verkligheten är att även om ett förarprov i trafik inte innebär att du stöter på exakt alla trafiksituationer, så kör du i alla fall en riktig bil i en riktig trafikmiljö. Då är chanserna att du missar de föremål som vi ställer upp i provet större än bara genom ett enkelt synfältstest eller genom ett simulators test.**
- **Men ska de som testar ha särskilda kvalifikationer och utbildning?**
- **Absolut! Vi har särskilt utbildade arbetsterapeuter inom trafik och bilkörning som sitter i baksätet under förarprovet och observerar. Hon (eller han) har ett standardiserat utvärderingsschema som fylls i utmed förarprovet och det bygger på i princip 148 olika situationer som bedöms utmed den standardiserade teststräckan. Trafikinspektören i framsätet har många års erfarenhet och särskilt av att testa äldre personer. Men ingen av dem vet något om personens syn eller synfält. De ska bedöma bilkörningsförmåga och trafiksäkerhet. Bilen de kör har dubbelkommando och man kan när som helst ingripa om något skulle hända. Alla eventuella fel som görs under uppkörningen noteras noggrant och bedöms efteråt.**
- **Så ni har en avskild bana som ni kör?**
- **Nej, det är det inte. Det är en standardiserad sträcka men i vanlig trafik och det är exakt samma upplägg som används av min forskarkollega i USA, dr Cynthia Owsley i Alabama. Vi använder sedan många år två olika sträckor, en för personer med synfältsbortfall och en för personer med nedsatt synskärpa som använder Bioptic (kikare inmonterad i ena glaset i ett par vanliga glasögon). Sträckan är på 13 Miles, cirka 20 km.**
- **Hur länge har du varit intresserad av och forskat inom det här området?**
- **Sedan 15 – 16 år har vi drivit forskning om syn och trafik och använt de här metoderna i ett otal välrenommerade och publicerade studier.**
- **Har du några evidensbaserade data som styrker det du säger här, att man kan bedöma människor med olika typer av synfältsbortfall genom de här förarproven på väg med särskilt utbildad expertis? Finns det någon vetenskaplig evidens bakom det du säger?**
- **Vilken evidens vill du att jag visar dig? Det finns mycket data. Evidensen visar ju att cirka hälften av de man testat kan köra trafiksäkert även om de inte uppfyller**

synkraven. Flera studier visar det, bland annat Thomas Kuebler i Tyskland, och framför allt vår egen forskning.

- Vad tror du om den holländska studien som gör en femårsuppföljning av dem som fått dispens?
- Den är mycket intressant. Vi anser – precis som i de holländska studierna - att vissa personer, upp till hälften av de testade, har egenskaper som gör dem kapabla att få köra bil. Det handlar om att de är insiktsfulla, att de inte har några kognitiva (tankemässiga) problem och att man med mer huvudrörelser in i det blinda området kan kompensera sina synfältsskador. God aktuell körvana är också viktigt.
- Har ni tränat dem att göra kompenserande huvudrörelser?
- Nej, vi har försökt se om träning har någon effekt, men vi har haft för små urval för att kunna säga det säkert. De som gör så här har säkert gjort det spontant för att det ger effekt.
- Samma resultat har ju Dankers med flera kommit fram till, att det både finns spontana beteenden och att om man tränar de som inte klarar förarprovet så kan fler göra det, men som sagt – urvalet är även här för litet för att säga att träning är effektivt.
- I vår forskning har vi visat att personer som fungerar i samhället, de jobbar, de fungerar socialt och de kompenserar för sina bortfall kan vara säkra bilförare, vare sig de har hemianopsi eller kvadrantanopsi. I våra studier har så många som 75 % klarat förarproven.
- Av alla med hemianopsi?
- Nej, nej. Dels vet vi inte om de har hemi- eller kvadrantanopsi, dels är det bara de som är motiverade och som kommit till oss och velat få göra ett förarprov. Många med hemianopsi är ju väldigt gamla och har inte möjlighet att kompensera med tanke, energi, huvudrörelser och lång erfarenhet av bilkörning. Men våra studier visar, att de som kan borde få chansen att visa det i en standardiserad trafiksituation i ett förarprov.
- Vad säger det jämfört med de studier som gjorts i simulator?
- Problemet med de studierna är att flertalet där inte kör bil längre. De vi testar kör bil fortfarande och har lång och färsk erfarenhet av att köra bil. Man ska inte undersöka körförmåga hos någon som inte kör eller kört bil på länge.
- Om en person i sitt synfält har en punkt borta 12 grader uppåt höger utanför centrum och har kört bil länge, kan han eller hon fortsätta köra bil då?
- Det beror på om det finns andra synproblem...
- Men det finns det inte i det fall jag tänker på. Bara synfältet är påverkat... kan han eller hon köra bil trafiksäkert?

- **I vilket fall borde han få köra bil på väg och visa sin körförmåga på ett tydligt och standardiserat sätt.**
- **Men det är förbjudet i Sverige.**
- **Hm. Vi har testat personer med kvadrantanopsier och de kan köra bil säkert under de här förutsättningarna.**
- **Är det övre eller undra bortfall i synfältet?**
- **Det är inte det viktiga och vi såg inga skillnader där. Det handlar mer om uppträdande och beteende än om synnedläggningen. ”Performance is more essential than vision loss.”**
- **Vad säger du som forskare om personer som är tveksamma till att era resultat gäller vetenskapligt?**
- **Ja, jag kan bara presentera evidensbaserade resultat och hoppas på att de accepteras och respekteras. Jag gör inga policies, min grupp producerar bara konkreta och tydliga resultat i form av god vetenskap som är lättillgänglig för andra forskare och beslutsfattare.**
- **Men i Australien, hur gör man de här testerna? På särskilda centra?**
- **Ja, vi har särskilt utbildade arbetsterapeuter och förarprovare som genomför dem på olika platser i Australien. De samarbetar med ögonläkare som gör bedömningar utifrån det vi pratat om här och ger patienten möjlighet att genomföra de här standardiserade förarproven. Man måste dock uppfylla kravet att ha 110 graders horisontellt synfält.**
- **Så gör vi också i Sverige, men bara för personer med kognitiva problem och minnesproblem enligt P-Drive-metoden. Man anser inte att det finns tillräcklig forskning för de metoder du beskriver för att göra samma sak med personer med synfältsbortfall.**
- **Jag skulle uppriktigt sagt hellre åka med en person som har synnedläggning jämfört med en person med kognitiva eller minnesproblem.**
- **Du verkar säker på att förarprov kan ge svaret på om en person kan köra bil säkert eller inte. Men den medicinska expertisen i Sverige hänvisar till att det saknas studier för det ni påstår. Man är skeptisk till förarprov och vill inte införa den metoden.**
- **Vad menar man med det?**
- **Att ni påstår saker som inte är vetenskapligt bevisade i studier.**

- **Vi säger bara sådant som vi står för och har evidensbaserad forskning bakom. Inget annat. Våra studier har hög kvalitet och är väl kontrollerade. De är väl designade och metoderna är vetenskapliga. Våra artiklar är refererade och godkända i en hård bedömning i välrenommerade tidskrifter. Det gör mig väldigt besviken att höra att de som är ansvariga i Sverige inte tar till sig våra resultat. Vår forskningskvalitet är mycket god.**

Intervjuare Krister Inde
Synpedagog och författare, hedersdoktor