
Synskravene til førerkort

DEBATT

VIBEKE DONS WANKEL

Vibeke Dons Wankel er spesialist i øyesykdommer og avtalespesialist i Moss.

Forfatter har fylt ut ICMJE-skjemaet og oppgir følgende interessekonflikter: Hun har holdt foredrag for avtalespesialister om dagens førerkortveileder, betalt av Santen som produserer flere legemidler mot øyesykdommer.

GRETE BONDØ

Grete Bondø er spesialist i øyesykdommer og avtalespesialist i Stjørdal.

Forfatter har fylt ut ICMJE-skjemaet og oppgir ingen interessekonflikter.

ØYSTEIN KALSNES JØRSTAD

oeyjoe@ous-hf.no

Øystein Kalsnes Jørstad er spesialist i øyesykdommer, overlege ved Oslo universitetssykehus og ph.d.-student ved Universitetet i Oslo.

Forfatter har fylt ut ICMJE-skjemaet og oppgir følgende interessekonflikter: Han har mottatt honorar fra Statens havarikommisjon for transport som sakkyndig i samme tematikk som dette manuskriptet omhandler.

Det er nødvendig med synskrav til førerkort, men er lovverket og Helsedirektoratets veileder godt begrunnet, og har det betydning om vurderingen skjer hos fastlege, optiker eller øyelege?

Synskravene til førerkort presiseres i førerkortforskriften [\(1\)](#) og i Helsedirektoratets veileder [\(2\)](#). Denne artikkelen vektlegger kravene for lettere klasser motorvogner (Førerkortgruppe 1). Avgjørende er minstekrav til *synsstyrke* og *synsfelt* når begge øynene undersøkes samtidig. Synsstyrken, eventuelt korrigert for brytningsfeil, må være minst 0,5. Synsfeltet må utgjøre

et rektangel på minst $120^{\circ} \times 40^{\circ}$ uten utfall i sentrale 20° (fig 1). Retten til førerkort begrenses ved dobbeltsyn, tap eller betydelig reduksjon av syn på ett øye, og der nedsatt kontrast- eller mørkesyn eller økt blendingsfølsomhet skjønnsmessig medfører trafikksikkerhetsrisiko.



Figur 1 Esterman-programmets målepunkter i et rektangel på $140^{\circ} \times 40^{\circ}$ projisert på en frontrute fra førerposisjon. Synsfeltet må være minst 50° til høyre og venstre, til sammen minst 120° og uten utfall i målepunkter i sentrale 20° . I resten av rektangelet aksepteres utfall i inntil tre tilliggende målepunkter. Figuren er utarbeidet av forfatterne i samarbeid med Geir Aksel Qvale.

Synskravene tilsvarende kravene i EU og er basert på konsensus i et europeisk ekspertpanel (3). Sammenhengen mellom redusert synsstyrke og trafikksikkerhet vurderes som relativt svak. Ekspertpanelet mener kontrast- og blindingssensitivitet bør vektlegges i større grad; imidlertid mangler sikre risikogrenser og standardiserte målemetoder. Ekspertpanelet konkluderer med at det er en sikker sammenheng mellom redusert synsfelt og trafikksikkerhet, men at det også her er vanskelig å definere sikre risikogrenser.

Enkel eller utvidet synsundersøkelse

Helsedirektoratets veileder skiller mellom *enkel* og *utvidet synsundersøkelse* (2). Ved enkel synsundersøkelse benyttes *Donders metode*. Det er tilstrekkelig med enkel synsundersøkelse der det ikke er indikasjon på svekkelse av synsfunksjonen utover nedsatt synsstyrke, bruk av briller eller kontaktlinser. Dette gjelder enten søker undersøkes av fastlege, optiker eller øyelege. I veilederen introduseres *ikke* utvidet synsundersøkelse med perimetri som screening i førerkortsammenheng.

Utvidet synsundersøkelse med *perimetri* er nødvendig der anamnese, kliniske undersøkelser eller annen informasjon gir grunn til å anta at det kan foreligge synsfeltutfall. Dobbeltsyn, tap eller betydelig reduksjon av synet på ett øye,

problemer med kjøring i mørke eller vekslende lysforhold eller mistanke om progressiv øyesykdom krever også utvidet synsundersøkelse med målrettede supplerende undersøkelser.

Der perimetri er nødvendig, benyttes Esterman-programmet (4). Det er relativt lite sensitivt for sentrale synsfeltutfall; veilederen aksepterer derfor ingen utfall blant målepunktene i sentrale 20° synsfelt (figur 1). Perimetri er *ikke* en objektiv undersøkelse av synsfeltet, men påvirkes også av kognitive egenskaper som forståelse, læring og oppmerksomhet. Metoden kan vise både falske negative og falske positive funn, og resultatet må i førerkortsammenheng, som ellers, *alltid* tolkes i en klinisk sammenheng.

Utvidet synsundersøkelse hos optiker eller øyelege

En utvidet synsundersøkelse med perimetri skal finne sted hos «optiker (med egnet utstyr) eller øyelege» (2). Også søkere med dobbeltsyn skal «undersøkes av optiker eller øyelege». Selv om synskravene i utgangspunktet kun tilsier en dokumentasjon av synsfunksjonen, krever mistanke om synsfeltutfall eller dobbeltsyn i seg selv en medisinsk vurdering av bakenforliggende årsak. Øyelegeforeningens førerkortgruppe mener derfor at det ved behov for utvidet synsundersøkelse skal henvises til øyelege, og at førerkortvurderingen i slike tilfeller ikke kan skilles fra den medisinske vurderingen.

I førerkortsammenheng forventes det at øyelege mottar en henvisning med relevante medisinske opplysninger. Det kreves ingen henvisning hos optiker, og i motsatt fall foreligger bare søkers egen erklæring om helse. Mange pasienter mangler imidlertid detaljert kunnskap om egen sykehistorie, og om førerkortet står på spill, er det dessuten en risiko for at søker holder opplysninger tilbake. Dermed utfordres kravene i både helsepersonelloven og Legeforeningens etiske regelverk om at erklæringer skal bygge på nødvendig innhentet informasjon og på så omfattende undersøkelser som formålet tilsier.

Det er kun begrunnet mistanke om synsfeltutfall som utløser krav om utvidet synsundersøkelse med perimetri. Likevel finnes flere eksempler på markedsføring av førerkortsynstester hos optiker som inkluderer både rutinemessig perimetri og andre undersøkelser som ikke er nødvendige i henhold til regelverket, for eksempel netthinnefoto. Dette øker ressursbruken og medfører unødvendige kostnader for søkere som bare trenger en *enkel* synsundersøkelse. Der indikasjonen for perimetri er ubegrunnet, øker også sannsynligheten for falske positive funn som både kan medføre uberettiget tvil om synskravene er oppfylt og utløse unødvendig utredning. Med omkring tre millioner førerkort i Norge kan dette ramme svært mange (5).

Tvilstilfeller og praktisk kjørevurdering

Regelverket åpner for en viss skjønnsmessig tilnærming til synskravene, og fylkesmannen kan be en trafikkstasjon om en praktisk kjørevurdering med spesiell vekt på synsfunksjonen. En kjørevurdering representerer imidlertid

ikke en standardisert situasjon, men vil variere med faktorer som trafikkstasjonens geografiske plassering, årstid og sensorens subjektive vurdering. Det kan stilles spørsmålstegn ved kjørevurderingens validitet. Trafikkbildet er vanligvis relativt forutsigbart, mens uforutsette situasjoner som virkelig utfordrer synsfunksjonen, for eksempel et barn som løper ut i gaten eller en mørkkledd person gående langs en dårlig opplyst vei, kan falle utenfor premissene for vurderingen.

Forfatterne utgjør Øyelegeforeningens førerkortgruppe og representerer i den forbindelse Øyelegeforeningen i Helsedirektoratet.

LITTERATUR

1. FOR-2004-01-19-298. Forskrift om førerkort m.m.
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-01-19-298> (7.6.2018).
2. Helsedirektoratet. Førerkortveilederen.
<https://helsedirektoratet.no/retningslinjer/forerkortveilederen> (7.6.2018).
3. New standards for the visual functions of drivers. Brussel: Eyesight Working Group, 2005.
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/behavior/new_standards_final_version_en.pdf (7.6.2018).
4. Esterman B. Functional scoring of the binocular field. *Ophthalmology* 1982; 89: 1226 - 34. [PubMed][CrossRef]
5. Antall førerkort og antall personer. Oslo: Statens vegvesen, 2012.
https://www.vegvesen.no/_attachment/238905/binary/605982 (14.6.2018).

Publisert: 10. oktober 2018. Tidsskr Nor Legeforen. DOI: 10.4045/tidsskr.18.0559

Mottatt 29.6.2018, første revisjon innsendt 29.8.2018, godkjent 3.9.2018.

Opphavsrett: © Tidsskriftet 2026 Lastet ned fra tidsskriftet.no 14. februar 2026.