
Kognitive testar ved fornying av førarkort for eldre bilførarar bør gå ut

KRONIKK

KJELL FLEKKØY

k.m.flekkoy@psykologi.uio.no

Kjell Flekkøy er dr.philos., spesialist i klinisk psykologi og professor emeritus i nevropsykologi ved Universitetet i Oslo.

Forfattaren har fylt ut ICMJE-skjemaet og oppgir ingen interessekonflikhtar.

Kognitiv testing av eldre bilførarar er med på å bestemme om dei får fornye førarkortet. Det er tvilsamt om det er tilstrekkeleg empirisk grunnlag for denne bruken av testane.

Personar som fyller 80 år, må få helseattest frå lege før fornying av førarkort. Dette gjeld mange. I aldersgruppa 80 år og over blir det årleg utført om lag 50 000 førarkortfornyingar (1). Fastlegane er pålagt å vurdere mentale og fysiske funksjonar av relevans for søknaden om fornying. Ved tvil om mental status må legen støtte seg på bruk av kognitive testar (2). Testresultata vert lagt til grunn for den vidare vurderinga av personen. Det er derfor viktig at dei aktuelle testane faktisk måler funksjonar med relevans for bilkøyring. Gjennomgang av det empiriske grunnlaget for slik bruk av testane reiser tvil om denne relevansen.

Testbasert vurderingsgrunnlag

Testane føregår som regel på legekontoret og omfattar mellom anna evna til å ta omsyn til fleire ting samtidig samt hukommelse for ord og klokkeid vist ved teikning. Mellom dei mest vektlagde er *Trail Making Test*, *stioppgåva* i norsk revisjon (3). Testane finn du mellom anna på www.aldringoghelse.no (3). Resultata er poengkodet med oppgjevne grenseverdier for akseptable, tvilsame og diskvalifiserande prestasjonar for å ha førarkort. Klinisk mistanke om fysisk eller kognitiv svikt med relevans for bilkøyring skal følgjast opp av spesialist.

Det er store skilnader mellom somatiske og kognitive testar, men både må ha ein empirisk påvist relasjon til det dei skal representere. Som PSA-testar skal vere relevante for påvising av prostatakrefte, skal dei aktuelle kognitive testane vere relevante for å påvise bilkøyringsevne.

«Ei nyare oversikt over litteraturen viser at dei aktuelle testane i liten grad representerer funksjonar som er relevante for praktisk bilkøyring»

I ein rapport frå Kunnskapssenteret i 2015 [\(4\)](#) var konklusjonen: «Vi har ikke funnet noen kognitive screeningtester som har god dokumentasjon på diagnostisk nøyaktighet for å forutsi prestasjon på praktiske kjøretester. (...) Vi har i de fleste tilfeller liten eller svært liten tillit til resultatene.» I eit utval med hjerneslagpasientar frå Sunnaas, derimot, er det sett ein samanheng mellom normbaserte grenseverdier på stioppgåva og bilulykker av mindre alvorlighetsgrad ved spørjeundersøking eitt år etter testen [\(5\)](#). Ei nyare oversikt over litteraturen viser at dei aktuelle testane i liten grad representerer funksjonar som er relevante for praktisk bilkøyring [\(6\)](#).

Silingstesting

Kognitiv testing brukt som screeninginstrument føreset at testen (eller fleire testar brukt i kombinasjon) avdekkjer evner til bilkøyring og identifiserer dei som er utilstrekkelege bilførarar. I to nylege studiar vart stioppgåva som screeningfunksjon undersøkt empirisk, og resultatane var samanfalle. Ein studie viste at klinikaren vil måtte vurdere køyrenekt i ni av ti tilfelle – utan å ha valid grunnlag [\(7\)](#). Den andre studien viste at testresultatane ofte var unøyaktige især hos dei der køyrekompetansen var redusert til eit trafikkmessig utrygt nivå [\(8\)](#).

Effekten på landsbasis av politisk initiert, tvungen kognitiv silingstesting av eldre bilførarar ved fornying av førarkort vart i Danmark målt gjennom før- og etter-samanlikning av talet på dødsulykker i perioden 2003–08 [\(9\)](#). Det var to hovudfunn: Innføringa av tvungen testing gav inga signifikant endring i talet på eldre (70 år og over) som var involvert i dødsulykker. Derimot vart det påvist ein signifikant auke i dødsulykker for eldre (men ikkje yngre) fotgjengarar. Dette er tolka som eit modalt skifte der denne delen av den eldre befolkninga går frå å vere relativt beskytta i bil til å vere mindre beskytta som fotgjengar.

Ei tilsvarande undersøking i 2012–19 av personar 75 år og eldre frå Japan gav samanfalle resultat [\(10\)](#): Det var ein reduksjon i antalet kollisjonar (ingen skadegradering) der den eldre var bilfører, og ein auke i skadar på gåande og sykklande i same aldersgruppe. Samla vurdert framstår tvungen kognitiv testing som lite eigna for å oppnå reduksjon av alvorlege skadar eller ulykker i trafikken. Dette opnar for andre førstetiltak når køyreevne skal vurderast. Denne omlegginga vil også fristille legen frå administrering og utfordrande tolking av kognitive testar [\(11\)](#).

Vektlegg individuell køyreevne

Den mentale og den praktiske (trafikkale) delen av bilkøyring er sterkt integrerte funksjonar. Dei bør derfor undersøkast som den totaliteten dei utgjer. Som vist er det empiriske grunnlaget for den nåverande testbaserte vurderinga av køyreevne sterkt mangelfull eller heilt manglande. Andre metodar bør prøvast ut, og det finst nokre som har relevans og potensielt tilgjengeleg empirisk målbar effekt. Statens vegvesen tilbyr Bilfører 65+, eit frivillig og gratis kurs for alle over 65 år. Målet er å gjere køyringa tryggare gjennom oppfrisking av kunnskap om bilkøyring. Eit meir direkteretta førstetiltak er køyring i trafikk med vurdering og rettleiing av sjåførlærar; ein praktisk prøving som også kan styrke søkaren sin kompetanse. Denne ordninga er tilgjengeleg med eller utan henvisning frå lege og er søkt vidareført gjennom forenkla tilgang til Statens vegvesen for prøvekøyring (12). Eit viktig argument for å bruke ein praktisk og realistisk testing er den allmenne kliniske erfaringa at personar med frontotemporal demens og annan frontal affeksjon kan prestere tilfredsstillande i strukturerte, men ikkje meir opne situasjonar. Overført til vurdering for førarkort: Personen presterer adekvat ved den kognitive testinga, men viser redusert sjukdomsinnsikt og farleg, ukritisk åtferd i reelle trafikksituasjonar.

«Personen presterer adekvat ved den kognitive testinga, men viser redusert sjukdomsinnsikt og farleg, ukritisk åtferd i reelle trafikksituasjonar»

Bruk av realistisk simulator med nødvendig tilvenning er på trappene (13) og vil kunne bli ein standard metode i tråd med Samferdselsdepartementet si innstilling (12). Nord universitet i Stjørdal sluttførte i 2021 eit fireårig forskingsprosjekt og fann at bruk av simulator i kombinasjon med vanleg køyring kan gje betre og tryggare opplæring (14). Talet på eldre blir større, og ei praktisk utforming av tenestene knytt til fornying av førarkort framover vil med fordel også inkludere køyresimulator som del av eit test- og treningsregime.

Gjennomgangen ovanfor viser at legen ved førarkortvurdering bør henwise direkte til kvalifisert nevropsykologisk undersøking og hjerneorganisk visualisering ved mistanke om kognitiv svikt og ikkje gå vegen om dei kognitive testane i bruk nå – heller ikkje stioppgåva. Det er ikkje påvist at dei kognitive testane som for tida er i bruk ved fornying av førarkort for eldre, har tilstrekkeleg relevans for å vurdere bilkøyringsevna. Individuell vurdering av praktisk køyreevne bør, saman med innhenting av relevante helsedata, kome inn i staden.

REFERENCES

1. Samferdselsdepartementet. Utredning – opphevelse av krav om obligatorisk aldersbestemt helseattest.<https://www.regjeringen.no/contentassets/0ab8178af7d84369b14f21ddf6af2e2e/utredning-opphevelse-av-kravet-til-obligatorisk-aldersbestemt-helseattest.pdf> Lest 4.9.2023.

2. Helsedirektoratet. Førerkortveileder. Veileder til lov og forskrifter. 6. Kognitiv svikt (§ 15).<https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/forerkortveileder> Lest 4.9.2023.
3. Aldring og helse. Skalaer og tester. <https://www.aldringoghelse.no/skalaer-og-tester/> Lest 28.8.2023.
4. Kunnskapssenteret. Screeningsverktøy for kognitiv funksjon og bilkjøring. Rapport fra Kunnskapssenteret nr 21-2015. https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/2015/rapport_2015_21_kognitiv_test_bilkjoring.pdf Lest 4.9.2023.
5. Øiseth C. Førerkortvurdering. Prediksjon av kjøreatferd med raskårer og demografisk justerte skårer fra nevropsykologiske tester. Hovedoppgave. <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/48748/1/Hovedoppgave-Christine-iseth-Ferdig.pdf> Lest 4.9.2023.
6. Toups R, Chirles TJ, Ehsani JP et al. Driving performance in older adults: Current measures, findings, and implications for roadway safety. *Innov Aging* 2022; 6: igab051. [PubMed][CrossRef]
7. Vaucher P, Herzig D, Cardoso I et al. The trail making test as a screening instrument for driving performance in older drivers; a translational research. *BMC Geriatr* 2014; 14: 123. [PubMed][CrossRef]
8. Dobbs BM, Shergill SS. How effective is the Trail Making Test (Parts A and B) in identifying cognitively impaired drivers? *Age Ageing* 2013; 42: 577–81. [PubMed][CrossRef]
9. Siren A, Meng A. Cognitive screening of older drivers does not produce safety benefits. *Accid Anal Prev* 2012; 45: 634–8. [PubMed][CrossRef]
10. Inada H, Tomio J, Nakahara S et al. Association between mandatory cognitive testing for license renewal and motor vehicle collisions and road injuries. *J Am Geriatr Soc* 2023; 71: 1145–55. [PubMed][CrossRef]
11. Steen T. Er leger de rette til å vurdere faktisk kjøreevne? *Tidsskr Nor Legeforen* 2022; 142. doi: 10.4045/tidsskr.22.0329. [PubMed][CrossRef]
12. Regjeringen no Prop.117 S (2021–2022). <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-117-s-20212022/id2913561/?ch=10> Lest 4.9.2023.
13. Sudmann TM, Brækhus A, Jørstad ØK. Helsekravene til førerkort – på riktig vei med ny teknologi. *Tidsskr Nor Legeforen* 2022; 142. doi: 10.4045/tidsskr.22.0607. [PubMed][CrossRef]
14. Eriksen S-A. Bilkjøring i simulator gir bedre trafikkopplæring. *Forskning.no* 15.1.2021. <https://forskning.no/bil-og-trafikk-nord-universitet-partner/bilkjoring-i-simulator-gir-bedre-trafikkopplaering/1795787> Lest 4.9.2023.

Publisert: 15. november 2023. *Tidsskr Nor Legeforen*. DOI: 10.4045/tidsskr.23.0551

Mottatt 21.8.2023, godkjent 4.9.2023.

Opphavsrett: © Tidsskriftet 2026 Lastet ned fra tidsskriftet.no 15. juli 2026.