

# Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF

Sektion av Svenska Läkaresällskapet

Rundbrev nr 1

Mars 2019

Föreningens adress: STMF, c/o Thomas Lekander, Strandvägen 1, 137 71 Dalarö.  
[thomaslekander@hotmail.se](mailto:thomaslekander@hotmail.se), Hemsida: [www.stmf.nu](http://www.stmf.nu) Plusgiro: 27 98 59-3.

## Ordförandes ruta



Eftersom jag kommer att avgå vid nästa årsmöte blir detta mitt sista Rundbrev vilket i och för sig känns aningen vemodigt. Tiden som ordförande har varit trevlig. Det har hänt flera spännande saker, men framförallt har styrelsen gemensamt bidragit till en positiv utveckling. Särskilt roligt att kurserna i körkortsmedicin, som genomförts vid tre tillfällen sedan 2014, varit så framgångsrika. Detta framförallt tack vare Birgitta Stener-Setterwalls arbete.

Det är tragiskt att trafiksäkerhetsutvecklingen varit så dyster – 325 omkomna 2018 att jämföra med 250-260 åren innan – 28% ökning. Detta är inte en statistisk artefakt utan något mycket allvarigare. Värst var senaste månaderna november – januari med drygt 2,5 gångers ökning. Med tanke på att vi aldrig haft så många säkra vägar och säkra bilar i trafiken - bilar som ofta har system som ska undvika att man kör på fotgängare och cyklister - så känns det lite deprimerande. Se referat från Transportstyrelsens pressmeddelande nedan.

Man pekar på ökat antal trafiksäkerhetskamror som en faktor som kan förbättra den dåliga hastighetsefterlevnaden. Kanske kunde man också effektivisera hanteringen av detekterade fartöverträdelser och även i Sverige använda den strategi som finns i nästa alla andra länder. I Sverige förväntas man på bild från kameran identifiera föraren genom jäm-

förelse med olika registerbilder Enligt en redovisning på VTI för ett antal år sedan, medförde detta en handläggningstid per fall på 47 minuter att jämföra med 28 sekunder i exempelvis Danmark. För att man inte ska få för mycket arbete med att skriva ut böter stänger man därför av kamerorna vissa tider. Motiveringen är att de ändå har en effekt. Detta tror jag alltfler tvivlar på som ser hur man nonchalerar dem. Inkluderat misslyckad identifiering återstår endast en liten fraktion som fälls av alla de som passerar i för hög hastighet. Min vän, tidigare trafikpolischefen i AC-län, brukade säga "the public learn very fast" och så är det nog. Egendomliga juridiska invändningar som hävdar att svensk rättsmedvetenhet skiljer sig från i stort sätt alla andra länders borde gå att korrigera så att det rekorddyra svenska systemet blir effektivare.

Jag vill sluta med att tacka för dessa år och hälsa nya styrelsemedlemmar välkomna till ett spännande arbete

*Ulf Björnstig*  
Ordförande

## 325 omkomna 2018 – nu behövs snabba åtgärder enligt Transportstyrelsen och Trafikverket

Transportstyrelsen anger att av de 325 omkomna 2018 var 209 skyddade trafikanter och 116 oskyddade. Krascher mot tunga lastbilar har ökat, vilket möjligen hänger samman med en ökad andel tunga fordon i

trafiken. Omkomna motorcyklister har också ökat vilket möjligen har samband med den fina sommaren. Man konstaterar att över hälften av alla trafikanter kör för fort. Det är en klen tröst att man ser ökning i antal omkomna också i andra länder. Verkar således svårt att nå Nollvisionens etappmål om maximalt 220 omkomna år 2020.

Transportstyrelsen betonar att om alla kunde förmås att hålla hastighetsgränserna kan 100 liv sparas. Man föreslår också mer trafik-säkerhetskameror (200 fler till år 2020) och fortsatt arbete med mötesseparering. Trafikverket anges dessutom genomföra åtgärder för fotgängare och cyklister. Man hoppas också på innovationer exempelvis som halv-automatiska nykterhetskontroller i hamnar.

*Ur "Pressmedelände från trafikverket" / UB*

---

### Trafiksäkerhet och tunga fordon

När man följer utvecklingen avseende dödliga kollisioner mellan olika vägfordon, ser man en tydlig trend sedan början av 1990-talet - att andelen tunga fordon som dödar personbilar ökar hela tiden. Problemet är att det egentligen är en omöjlig ekvation att ha tunga fordon i samma trafiksystem som mötande personbilar. Betänk att lagen om rörelsemängdens bevarande (Isaac Newton) har varit känd i 350 år, innebärande att om en 65 tons lastbil front mot front möter en 1,5 tons personbil och bägge har 70 km/t, så får personbilen ta upp nästan hela deformationen och ändringen i hastighet ( $70+67=137$  km/t).



Denna dystra trend fortsätter uppenbarligen med oförminskad kraft under 2019. I vår tio år gamla publikation (Björnstig et al. Passenger car fatalities. Accd.Anal&Prev 2008;40:58-66) fann vi att hälften av de personbilar som omkom i kollision med något fordon, hade kolliderat med ett tungt fordon. Inkluderade man också de som kolliderat med annan personbil under omkörning av lastbil så var lastbilar inblandade som passiv part i 2/3 av dödsfallen. Ofta var det personbilen som kommit över på fel sida (vintertid), men den hemska typen av sladdande släp som stänger vägen för mötande trafik förekommer fortfarande. En kollegas fru omkom i en sådan krasch – helt chanslös. En bekant som tillverkade påbyggnader och lastbilssläp berättade för många år sedan att när de åkte för att besiktiga ett nytt släp, måste bromsarna vara inställda för att ge effektiv bromskraft med fullt lastat släp. När man körde från besiktningen fick man dock strypa bromskraften, annars var det stor risk att få sladd på olastat släp vid bromsning i halt väglag. ABS-systemen lade snabbt av vid exponering för saltblandat sprut.

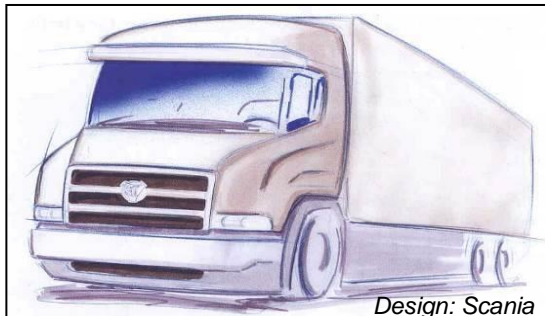
Vissa länder har förbud att köra tunga fordon under trafikens "peak hours". Fanns det inte ett sådant förbud under helger i Sverige under 1980-talet?

Det borde inte vara förbjudet att bygga lastbilar med mjuk, deformierbar front – det skulle ha potential till att rädda liv.



Kanske man skulle lasta lite ansvar på lastbilen så att den kan bidra med en deformationssträcka. Scania visade i Bryssel för 20 år sedan ett exempel på en deformierbar front.

Beräknades då kunna rädda 900 liv/år i Europa.



Ulf Björnstig

### Utmaningar inom delvis automatiserad körning: Ett human factors-perspektiv

Ägare av fordon med nivå 2-automation (föraren övervakar körningen, bilen kan gasa och bromsa med ACC och kan samtidigt hjälpa föraren att svänga om trafiksituationen tillåter det) har nu möjlighet att köra utan att använda pedalerna, och under korta perioder, även utan att behöva styra i specifika trafiksituationer. Emellertid förblir de fortfarande ansvariga för att kontinuerligt övervaka den omgivande trafikmiljön liksom det automatiserade systemet. Även om automatiserade fordon har potential att öka säkerheten, har tidigare studier visat på betydande problem förknippade med förarens svårigheter att övervaka automatiserade system. Dessutom har andra studier visat att förare är mer benägna att utföra andra uppgifter under automatiserad körning. Detta kan också påverka deras övervakningsprestanda med negativa konsekvenser för körsäkerheten.

Dessa två säkerhetsproblem har nyligen tagits upp i ett avhandlingsarbete av Ignacio Solis, forskare vid VTI. Syftet med detta arbete var att förstå vilken inverkan nivå 2-automatiserad körning har på förarens uppmärksamhet och beteende under två situationer: a) då föraren övervakar trafiken och systemet, b) då föraren övervakar trafiken och systemet, och samtidigt utför en sidouppgift av visu-motorisk karaktär. Dessutom undersöktes även vilken inverkan tillit till och

erfarenhet av nivå 2-automation hade på förarens övervakningsstrategier av och användning av systemet. Ett ytterligare, kompletterande syfte med denna avhandling, var att undersöka användbarheten av event-related potentials (ERP) -tekniken för att bättre kunna detektera eventuella förändringar som förknippas med nivå 2-automation. Specifikt analyserades N1 och P3 ERP-komponenterna.

I allmänhet tyder resultaten i denna avhandling på att nivå 2-automation kan leda till kognitiv underbelastning, en nedsättning av uppmärksamhet som kan påverka förarens övervakningsprestanda negativt. ERP var de enda mätningarna som upptäckte en sådan "attentional" minskning. Detta visar att ERP-teknik bör övervägas i framtida studier som utvärderar uppmärksamhet under automatiserad körning. Andra resultat visade att de som körde automatiserade fordon presterade sämre på extrauppgiften än de som körde med manuell växellåda. Resultatet kan vara ganska överraskande, eftersom tidigare undersökningsstudier har visat att många förväntar sig att vara mer lediga när man använder systemet.

Nu finns fordon med nivå 2-automation på vägarna. Trots detta är vissa säkerhetsproblem, förknippade med deras effekter på förarens förmågor och beteende, fortfarande olösta. Det är därför nödvändigt att insatser görs för att mildra sådana problem så att framtida incidenter i trafiken kan förhindras i så stor utsträckning som möjligt.

Anna Anund

### Vision Zero for Road Safety in Baltic Sea Region

Sedan självständigheten 1991 har trafikolyckor minskat drastiskt i Litauen. Trots detta var det under 2016 65 döda per miljoner invånare vilket kan jämföras med Sveriges 27 (EU, 2017). Under 2018 lanserade Ministern för transport och kommunikation en ambitiös

plan för 2030 och anammade samtidigt Vision Zero. En målsättning för 2030 är att man skall ha reducerat hastigheterna med 20 procent, fler skall använda säkerhetsbälte i baksätet och att färre som skall prata i mobilen.

Detta innebär att en rad olika åtgärder behöver införas. Eftersom Sverige varit och är ledande inom trafiksäkerhet riktas därför ögonen mot oss. För att dra nytta av vad vi lärt oss i Sverige och hur detta kan implementeras i Litauen bildas 2017 en ideell organisation (Lithuanian Swedish Academy) som avser att:

- Främja hållbar utveckling av Litauen på olika områden genom delad kunskap, bäst praxis och internationella samarbeten.
- Fungera som en förbindelselänk mellan närstående institutioner och intressebolag i Litauen och Sverige.
- Genomföra litauiska och svenska kunskaper och bästa praxis i de relaterade institutionerna.
- Utveckla ett nätverk bland intressegrupper på högsta nivå i Litauen och Sverige.

Som ett led i detta arbete anordnade de en trafiksäkerhetskonferens där även VTI var medarrangör. Man fokuserade på fyra områden; policy och implementering, teknologi och utveckling, människan i transportsystemet, urban planering och oskyddade trafikanter. Fokus var väldigt mycket hur arbetet genomförts i Sverige. En slutsats från konferensen är att intresset för Sveriges arbete med nollvisionen är stort och att vi har mycket att bidra med. För att vara konstruktivt bör detta baseras på forskning som visar vad som är bra och vad som är mindre bra i Sverige. Ett sådant område är att Litauen ämnar införa något som liknar Strada, ett projekt som man i Sverige till att börja med trodde skulle vara ett relativt enkelt projekt men som visade sig vara en gigantisk uppgift.

*Sonja Forward, VTI*

---

### **Kallelse till årsmöte**

Handlingar med kallelse bifogas i samma mejl som detta rundbrev. I samband med årsmötet har vi ett seminarium kl 13.00 på ABF-huset i Stockholm (Sveavägen 41) med titeln "Obligatorisk läkarkontroll av äldre bilförare?". Ta gärna med intresserade och kom och diskutera.

Medlemmar med intresse att själva medverka i styrelsen, eller som har förslag på intresserade, är välkomna att kontakta valberedningen; Lars-Olov Sjöström, mejladress: [lars.olv.sjostrom@mhf.se](mailto:lars.olv.sjostrom@mhf.se), 070-6970022.

---

### **E-postadresser och medlemsavgift**

Vi har nu e-postadresser till nästan alla medlemmar. Du som ännu inte lämnat din adress – eller bytt adress – anmäl detta till: [thomaslekander@hotmail.se](mailto:thomaslekander@hotmail.se)

Du som inte har betalt medlemsavgift 2019 på 150:- får gärna göra det!

STMF Plusgiro 27 98 59-3

---

### **Äldre inte oftare inblandade i fler krascher**

En studie från Transportstyrelsen/VTI av Marie Skyving och Åsa Forsman indikerar att riskerna inte är så åldersberoende som vissa hävdar. Förare med demens är en särskild riskgrupp. Dock slutar de sannolikt ofta att köra bil så i slutändan blir de inte något stort skadeproblem. Största riskerna är relaterade till missbruksproblematik, psykiska sjukdomar och diabetes. Studien indikerar inte att obligatoriska hälsokontroller av äldre bilförare skulle vara motiverade. Detta blir temat på det seminarium STMF arrangerar på ABF-huset i Stockholm i samband med årsmötet 21 mars 2019 kl 13.00.

*Ulf Björnstig*

