

Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 2

Juni 2019

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



Ordförandes ruta

Jag, Lars Englund, blev vid årsmötet i Stockholm 21 mars 2019 vald till ny ordförande i STMF efter avgående Ulf Björnstig. Jag har arbetat med trafikmedicinska frågor på den centrala myndighetsnivån i cirka 30 år. Först på Trafiksäkerhetsverket till 1993, sedan på Vägverket och nu senast på Transportstyrelsen. Större delen av tiden har jag varit chefsläkare, det vill säga medicinskt ledningsansvarig för de trafikmedicinska frågorna på respektive myndighet. Från årsskiftet har jag med ålderns rätt (68) avgått med pension från Transportstyrelsen och har efter förfrågan från valberedningen och efter moget övervägande tackat ja till hedersuppdraget att bli STMF:s ordförande.

Min medicinska bakgrund är annars allmänmedicinen och jag har större delen av åren på myndigheterna arbetat en dag i veckan på den vårdcentral i Borlänge jag varit trogen. Efter min pensionering från Transportstyrelsen har jag ökat på det jobbet till 2 dagar i veckan och trivs mycket bra med det. Jag har där min beskädda del av komplicerade läkarintyg för körkort. Inte minst när det handlar om beroende och missbruk.

Jag disputerade år 2000 på institutionen för Folkhälso- och Vårdvetenskap (Allmänmedicin) i Uppsala. Avhandlingen handlade om läkares sjukskrivningspraxis och attityder kring sjukskrivning. Inom det området är jag också fortsatt aktiv med utbildningsinsatser för kollegor. Jag har handlett en allmänläkarkollega till disputation och flera andra till mindre arbeten, dock inget inom det trafikmedicinska området. Mina vetenskapliga publikationer här är sparsamma men en del artiklar i Läkar-tidningen finns. Som medförfattare var jag redan 1997 med i en mycket citerad artikel som heter "Dementia and driving: an attempt at consensus".

Mina kunskaper på det område där min företrädare Ulf Björnstig är mästare är begränsade och mitt trafikmedicinska intresse är fokuserat kring medicinsk lämplighet för innehav av körkort men jag har stor respekt för det viktiga trafiksäkerhetsarbete som handlar om crash- och post-crash-fasen.

Jag är för närvarande ordförande i en europeisk arbetsgrupp inom CIECA (<https://www.cieca.eu/>) som jämför olika länders regler och praxis på området "Medical Driver Fitness". Jag har i många år varit aktiv inom den internationella trafikmedicinska organisationen ITMA (<https://www.trafficmedicine.org/>) och också varit denna organisations president under 5 år. Nu är jag sekreterare där. Vi planerar nästa världskongress i Shanghai 2020.

Jag kommer att kalla STMF:s styrelse till styrelsemöten via Skype ungefär en gång per månad. Inte minst behöver vi samla alla goda krafter för att arbeta med nästa trafikmedicinska kurs på Stora Brännbo i

Sigtuna som kommer att gå av stapeln 25-27 maj 2020. Våra första två styrelsemöte i maj och juni kändes mycket dynamiska och framåtsträvande.

Alla medlemmar är välkomna med synpunkter till mig om ni har idéer om hur vi ska utveckla vårt viktiga trafik-medicinska arbete inom STMF. Min mailadress är englund1@telia.com

Lars Englund



STMF:s nya styrelse

Vid årsmötet i Stockholm 21/3 -19 valdes en ny styrelse vars medlemmar är:

Lars Englund, ordförande; Birgitta Stener-Setterwall, sekreterare; Thomas Lekander, kassör; Jörgen Lundälv, Vetenskaplig sekreterare; Ledamöter: Mats Lindqvist; Anna-Lena Andersson; Tania Dukic-Willstrand; Helena Selander; Suppleanter: Maud Stenberg; Ingrid Bolin
Styrelsens medlemmar har kort presenterat sig själva på vår hemsida De avgående styrelsemedlemmarna, inklusive ordföranden har avtackats med blommor.

In memoriam

Förre styrelsemedlemmen i STMF Stefan Hovmark har avlidit, 77 år gammal. Till hans begravning har STMF skänkt ett bidrag till Läkare utan gränser.



Forskningsrapport om äldre bilförare



Forskarna Marie Skyving och Åsa Forsman presenterade i anslutning till STMF:s årsmöte i Stockholm resultaten från en undersökning om behovet av periodiska läkarundersökningar för fortsatt körkortsinnehav efter en viss ålder.

En inbjudan till mötet hade gått ut till alla intresserade och det hölls på ABF-huset. 35 personer deltog och det blev en intressant diskussion. Många äldre körkortsinnehavare bidrog.

Resultaten av studien sammanfattas i en ny debattartikel i Läkartidningen 21/2019 under rubriken "Starka argument saknas för hälsokontroll hos äldre bilförare."

<http://www.lakartidningen.se/Opinion/Debatt/2019/05/Starka-argument-saknas-for-halsokontroll-hos-aldre-bilforare/>

Studien omnämndes i förra rundbrevet. Det är en ambitiös undersökning som jämfört förekomst av körkortsrelevant sjukdomar hos 13 700 olycksinblandade förare som var 65 år eller äldre med en kontrollgrupp av 26 500 bilägare med giltigt B-körkort (personbil) som inte varit inblandade i en trafikolycka.

Data hämtades från Transportstyrelsens olycksdatabas (Strada), Statistiska centralbyråns befolkningsregister och Socialstyrelsens patientregister för de 13 diagnosgrupper som regleras i Transportstyrelsens trafikmedicinska föreskrifter.

Slutsatsen är bland annat att det nuvarande svenska systemet med läkares anmälningsskyldighet tycks fungera tillräckligt bra för de flesta sjukdomsgrupper. Däribland för demens. Författarna bedömer dock att man behöver gå vidare för att titta mer på diagnoser som rör missbruk och beroende, psykiska sjukdomar, diabetes och epilepsi. Då blir det sannolikt en undersökning som rör alla åldrar och inte bara äldre.

Rapporten i sin helhet kan läsas på <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/samband-mellan-sjukdomar-och-aldre-bilforares-inblandning-i-trafikolyckor>

Transportstyrelsen har 2014-04-30 publicerat ett beslut där man säger att man "inte vidare ska utreda behov av att införa åldersbaserade allmänna hälsokontroller för fortsatt innehav av körkort med B-behörighet (personbil). Transportstyrelsen anser att konsekvenserna för körkortshavare av behörighet B samt den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården inte står i proportion till den marginella säkerhetseffekten som förväntas uppnås med införande av allmänna hälsokontroller av äldre bilförare".

Spaning i Kina

STMF:s styrelsemedlem Mats Lindqvist har skickat oss denna intressanta rapport från Kina.

Jag har nu arbetat cirka 3 år här i Kina av och till som "passive safety expert" på DongFeng motors i Wuhan, Kina. Arbetet går kortfattat ut på att utveckla kravsystem passiv säkerhet, utbilda ingenjörer i analysmetodik samt ansvara för den passiva säkerheten för några bilprojekt. Wuhan är huvudstad i provinsen Hubei och har 12-15 miljoner invånare, man får olika siffror beroende på om man ska räkna med de

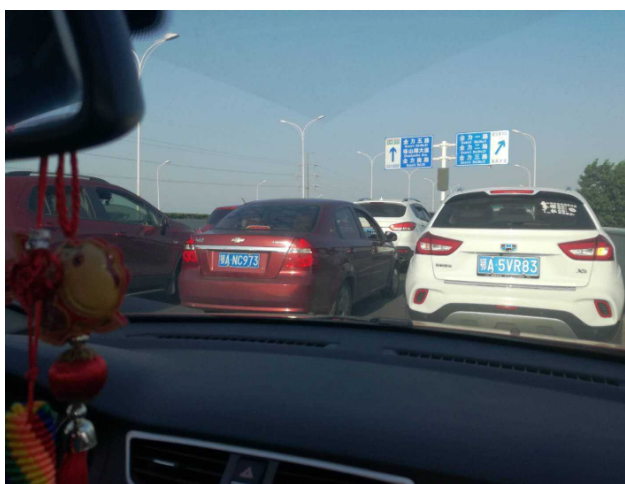
som bor och arbetar här utan att vara skrivna på orten.

Den första delen av min spaning gäller hur man kan se och jämföra den utveckling som sker i Kina. Övervägande delen av mina arbetskamrater på DFTC (DongFeng Technical Center) är under 40 år, de flesta 30 år eller under. Detta är en effekt av den stora urbanisering som skett de senaste tio åren och jag tror att det går att jämföra med den utveckling som skedde i Sverige under 1960-talen. Min föräldrageneration var de första som lämnade den agrara landsbygden för utbildning, moderna arbeten och hus i en centralort. Samma rörelse ser man här nu, de flesta av mina arbetskamrater kommer från en lantbrukarfamilj, har fullgjort en universitetsutbildning som den första i sin familj och funnit ett passande arbete i en större stad. Mönstret är också att man lånat stora pengar för att köpa en lägenhet i ett av alla dessa 30-40 våningars hus, köpt en bil samt bildat familj. Vad gäller miljömedvetandet så tror jag att vi även här måste jämföra med våra 1960-tal, framåtskridandet har vissa pris. Intressant att nämna är att de även här nu har en rivningsvåg, allt gammalt som påminner om fattigare tider måste bort. Jag försöker, för döva öron, förklara att de kommer att ångra sig sedan.

Med bakgrund av ovan sagda är alla bilar nya, merparten mindre än fem år gamla och det är mycket sällan som man ser en bil äldre än tio år. Kineserna har vidare en förkärlek till stora bilar, helst SUVs. Detta motiveras med att man bara har en bil och i den ska hela familjen få plats. Man har gjort stora infrastrukturprojekt där man exempelvis här i Wuhan har byggt flera större leder genom staden ovan övrig trafik, den största kallas för "the bridge". Dessa är i regel fyrfiliga i bägge riktningar men har en svaghet vad beträffar på- och avfarter. Avfarterna går rakt ner till ett trafikljus och det blir därför stora köer, speciellt vid rusningstrafik. Detta hänger också samman med arbetstiderna på de flesta

arbetsplatser, man börjar arbetet 08:30 och slutar 17:30.

Flexitid är ett helt okänt begrepp och jag tror starkt på att igenkorkningen av vägarna skulle minska betydligt om detta infördes på arbetsplatserna. När dessa köer vid avfarterna uppstår löser man detta med en metod som kallas "catch in". Detta betyder att det uppstår köer med 3-4 bilar i bredd som slutar in en enkelfil. Någon sorts kedjeregler existerar inte utan man kan beskriva detta som ett sorts "chicken race" i låg fart. Det gäller att ta varje lucka som uppstår och förutsätta att andra förare är rädda om sin bil. Det uppstår relativt ofta plåtskador av detta och när detta sker stannar man omedelbart sin bil, kliver ur och gör upp med motparten. Jag är mycket nyfiken på hur man tillämpar denna princip med självkörande fordon.



Catch in princip vid avfart.

Mats återkommer i nästa nummer med mer specifika spaningar vad beträffar specifika inslag i trafiken i Kina. Speciellt användandet av signalhorn, elmopeder, övergångsställen samt körkortsregler.

Omorganisation hos Transportstyrelsen, Väg och järnväg



Den 1 februari 2019 upphörde sektion Regler och Trafikmedicin då en ny organisation för avdelning Väg och Järnväg trädde i kraft. Ett av syftena med omorganisationen var att få mer logiskt sammanhållna områden som har tydliga beslutsmandat. För trafikmedicins del har omorganisationen inneburit att vi som arbetar med trafikmedicinska frågor har delats upp i två sektioner, sektion prövning trafikant och sektion trafikantregler.

Sektion Prövning Trafikant arbetar i första hand med ärendehandläggning och sektion Trafikantregler arbetar med utveckling av regler och översyn av föreskrifter.

Detta innebär att benämningen trafikmedicin inte längre finns med i Transportstyrelsens organisationsstruktur. Någon utpekad läkare med övergripande ansvar i form av en chefsläkare finns heller inte. (Ordförandens kommentar.)

Kommande konferenser

Det årliga s.k. Tylösandsseminariet äger i år rum 3-4 september. Årets tema är "Resultat tack! Från ord till handling". Programmet innehåller många föredrag av intresse. Mer information om seminariet finns på länken <https://www.mhf.se/om-mhf/var-opinionsbildning/tylosandsseminariet/>

Trafikverkets Resultatkonferens 24 april

Presentationer från denna konferens finns utlagd på Trafikverkets hemsida <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/resultatkonferens-trafiksakerhet-den-24-april-2019/>

Vid denna konferens redovisade bl.a en analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018. Tyvärr blev utfallet dystert med 324 omkomna, 252 året innan. Således långt ifrån målet med högst 220 omkomna år 2020. Analysen redovisas i Trafikverkets rapportserie med publikationsnummer 2019:090. (Kontaktperson Magnus Lindholm)

Vid konferensen presenterades också en "Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022 - åtgärder som 14 myndigheter och aktörer avser att vidta för ökad trafiksäkerhet" Publikationsnummer 2019:086. (Kontaktperson Johan Lindberg) Totalt redovisas i rapporten 111 åtgärder i 13 olika åtgärds paket. (Thomas Lekander)

Trafikmedicinsk kurs 2020

STMF kommer 25-27 maj 2020 åter att arrangera kurs i trafik- och körkortsmedicin, för färdiga specialister och läkare under specialistutbildning, samt i mån av plats, även för personer ur andra personalkategorier med anknytning till trafikmedicinska frågor. Mer information och anmälningsformulär kommer att finnas på vår hemsida, www.stmf.nu.

E-postadress

Om du fått Rundbrevet per post betyder det att föreningen saknar din aktuella e-postadress. Maila/skicka/SMS:a din e-postadress till thomaslekander@hotmail.se, Strandvägen 1, 137 71 DALARÖ, Mobil: 070-661 43 19, så sparar vi portokostnader.

Medlemsavgifter

Vid STMF senaste årsmöte beslöts att årsavgiften för 2019 förblir oförändrad, dvs. **150:- för privatpersoner och 300:- för organisationer**.

Kassören skulle uppskatta om årsavgiften betalas så snart som möjligt dock senast 30 juni. Årsavgiften sätts in på föreningens **Plusgirokonto 27 98 59 -3**. Glöm inte att ange namn.

Plusgirot
Medlemsavgift
Svenska Trafikmedicinska Förening
150.00
27 98 59 -3