

Svensk Trafikmedicinsk Förening

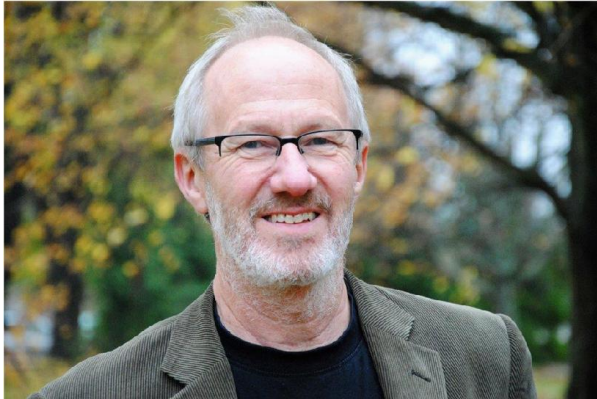
STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 3 2019

Oktober

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

Om trafikmedicin och självkörande bilar.

När jag för cirka 10 år sedan gick över från Vägverket till Transportstyrelsen var vi flera inom det som då hette Trafikmedicinska Rådet som på nytt ville lyfta frågan om Trafikmedicinska Centrum och Enheter i sjukvården. Dessa hade ju funnits i ett förslag som kom redan 2005 och som då stöttades av Trafikverkets nuvarande GD, Lena Erixon. Finansieringen skulle ha skett genom en mindre årlig summa från den registerhållningsavgift som Vägverket tog ut för varje fordon man äger. Det hela hamnade i en långt senare genomförd körkortsutredning där man sa att både huvudmannaskap och finansiering var oklara och frågan lades i den så omtalade byrålådan.

När frågan så på nytt väcktes med Transportstyrelsens dåvarande GD Staffan Widlert sa han att vi inom några få år skulle ha självkörande bilar på vägarna och då skulle frågan om medicinsk lämplighet att ha körkort helt ha förlorat i betydelse.

Som vi alla vet har utvecklingen inte gått så fort som många trodde och en hel del hinder på vägen mot ett samhälle med enbart självkörande bilar har dykt upp. Att vi ens skulle ha ett samhälle med en betydande andel av bilparken som är självkörande ens före 2030 tvivlar många på idag. Och ingen vågar tro att vi någonsin ska ha enbart självkörande bilar på vägarna. Det kommer alltid att finnas personer som vill ha veteranbilar och gamla amerikanare. Tänk bara på de ständigt ökande jättestora bilkolonner som gästar Classic Car Week i Rättvik varje år. Så en framtid för den trafikmedicinska lämplighetsprövningen för körkortsinnehav kan vi räkna med.

På VTI:s Transportforum förra året ställdes med rätta frågan "Vilken fråga var det som de självkörande bilarna skulle vara svaret på?". Ett mer eftertänksamt och säkerhetsinriktat arbete kännetecknar i alla fall den svenska utvecklingen på området. Volvo säger att "det var svårare än vi trodde".

Man kan följa utvecklingen på området i det utmärkta nyhetsbrevet från [RISE Viktoria](#). Man kan prenumerera om man går in på omad.tech. I ett nyligen utkommet nummer fanns det en fantasifull lösning för att minska de problem som de automatiserade bilarna har med att upptäcka cyklister. De som cyklar skulle bära en självlysande väst med en stor streckkod på ryggen. Mycket av tänkandet kring automatiserade fordon är på bilarnas villkor.

Ett företag har satsat stora pengar på att utveckla särskilda röstbaserade spel för förare som kan se till att de har något att göra under färden (när bilen kör själv). De har fått 11 miljoner dollar från bland annat Google och Amazon.

Annars handlar det förstås inte bara om att kunna uppdatera sin Facebook eller sova en stund i de mest automatiserade bilarna. Tanken är väl att de ska vara säkrare än föraren är annars. Uträkningar har tyvärr visat att man inte tror att bilarna ska bli färre och heller inte mer klimatvänliga.

Möjligheten att ha högt automatiserade bilar som en hjälp för att öka mobiliteten vid sådana sjukdomar som idag innebär hinder för körkortsinnehav diskuteras knappast alls.

I sjukvården drar man tyvärr ner på möjligheterna att få extra kompetent hjälp med medicinska körkortsbedömningar. Många allmänläkare som får epikris från sjukhusen efter en stroke får "killgissa" sig till hur man ska bedöma kognitiva bortfall. Behovet av att kunna remittera till specialiserade Trafikmedicinska Centrum och Enheter har inte blivit mindre med en ökad andel äldre körkortsinnehavare i befolkningen.

Lars Englund

Reseberättelse från London

Department for Transport, Storbritannien inbjöd ministrar, trafiksäkerhetsexperter och representanter för privata organisationer och offentliga myndigheter till **International Road Safety Conference 2019-09-03**. Konferensen ägde rum i den fantastiska byggnaden Lancaster House i centrala London.

Huvudområden under dagen inkluderade Safe Systems Approach, Drivning for Better Business, Intelligence-Led Policing och Commonwealth Road Safety Initiative och det kommande decenniet av FN: s trafiksäkerhetsåtgärder.

En del tekniska lösningar och innovationer presenterades, av de två kvinnliga och de nitton manliga presentatörerna, och ytterligare två kvinnor deltog som moderatorer! Presentationer av extra intresse var Iain Cameron från Australien "Some of us takes risks, we all make mistakes: Towards a safe road system for zero deaths and serious injuries" och professor Agnes Binagwaho, tidigare barnläkare från Republiken Rwanda, som fokuserade på att förändra hur hälso- och sjukvården levereras runt om i världen genom att utbilda nästa generations sjukvårdspersonal. De som skall sträva efter att leverera mer rättvisa hälsovårdstjänster för alla och även uppmärksamma skillnader i trafiksäkerhet mellan rika och fattiga länder.

Anna-Lena Andersson

Reseberättelse från Londonderry

IASP2019, International Association of Suicide Prevention, Breaking Down Walls – Building Bridges

ägde rum i Londonderry i Nordirland, 2019-09-17—21.

Konferensens titel syftade på det suicidpreventiva arbetet som görs för att

bygga hopp för de som befinner sig i kris. Konferensen gästades av 57 nationer och ca 700 deltagare samt många talare som med stor kunskap föreläste om den komplicerade problematiken som finns runt suicid. Hur samhället och uppväxt kan påverka risken för suicidalitet, personliga riskfaktorer och vikten av tidigt stöd för personer med psykisk ohälsa och som är suicidbenägna. Den klassiska metoden att söka förhindra och försvåra åtkomst till metoder suicid är viktig i det preventiva arbetet, men även många andra åtgärder. Att självskadebeteende och suicidbenägenhet inte har självklara gränser, att socioekonomiska förhållanden kan utgöra risk- och skydd samt att överdriven skärm- och mobiltid utgör fara för framför allt ungdomar. Hur medierapportering då metoder och riskplatser pekas ut bör undvikas, likaså mediefokus på "kända" personers självmord. Efterlevandestöd är inte bara en fråga om tröst- och krisbearbetning, utan är i sig suicidpreventivt, då man vet att risken för att ta sitt eget liv ökar i samband med att man upplevt en närståendes självmord. Olika former av behandling i samband med suicidförsök presenterades och i vågskålen låg även att behandlaren skall stötta individen till att i så stor utsträckning som möjligt återgå till normal livsföring och tänka på regelbunden nutrition, sömn, frisk luft samt kontakt med andra personer. Insatspersonal som ofta exponeras av andra personers suicid är själva en riskgrupp, varför kollegiala samtal och avlastningssamtal är av stort värde. Suicid är komplext, men det finns många mönster när det gäller kön, ålder, psykisk ohälsa och vikten av en trygg och harmonisk anknytning till föräldrar eller andra närstående i tidig ålder. Dessa ord är bara ett axplock från en stor och väl genomförd konferens.

Undertecknad presenterade en poster "Suicide in road traffic – psychosocial factors must be used in the method of

classification", som Kenneth Svensson, Trafikverket är medförfattare till. I övrigt framfördes jag en muntlig presentation "Suicides in the transport system in Sweden", där de svenska förhållanden samt Trafikverkets suicidpreventiva strategier avseende självmord i transportsystemet; väg, järnväg och broar redovisades.

Bilden visar Peace Bridge i Derry, Nordirland, en gång och cykelbana över floden Foyle. Bron byggdes för att överbrygga spänningar mellan katoliker och protestanter i området. På bilden ses även "the Rescue Boat" som patrullerar floden hela dygnet av personer i en frivilligorganisation i syfte att rädda människoliv.

Anna-Lena Andersson

Trafikmedicinska bakslag i Brasilien

Den internationella trafikmedicinska organisationen ITMA:s nuvarande president, Jack Szymanski från Brasilien har i ett inlägg i argentinska trafiksäkerhetsorganet Luchemaos Por La Vida berättat om de försämringar som aviserats och till viss del genomförts av Brasiliens president Jair Bolsonaro.

Man avser bland annat att ta bort böterna för att inte ha säkerhetsbälte för barn i baksätet. I Brasilien har man straffpoäng om man bryter mot viktiga trafikregler. Om poängen blir för höga kan körkortet återkallas. Bolsonaro vill nu fördubbla

poängen som krävs för detta.

Perioden för körkortets giltighet ökas från 5 till 10 år. Därmed kommer det att ske trafikmedicinska kontroller hos läkare mer sällan. Brasilien har 3 600 läkare som har en speciell utbildning för att få kalla sig trafikläkare. Hittills har bara dessa fått göra de läkarundersökningar som krävs. Bolsonaro vill nu ge den rätten till alla läkare.

Han vill också ta bort polisens möjlighet att göra drogtestar bland förare av tunga fordon samt har tagit bort budgeteringen för ytterligare 8000 fartkameror med motivet att de inte burit sin kostnad i form av böter som kommit in.

Lars Englund



Utllysning av stipendium för trafikmedicinsk forskning

Svensk trafikmedicinsk förenings forskningsfond (STMFF) har som huvudsakligt ändamål att främja vetenskaplig forskning och verksamhet inom trafikmedicin samt:

- 1) ur stiftelsen utdela pris till personer som inom det trafikmedicinska området gjort synnerligen värdefulla insatser.
- 2) utdela stipendier vars användning skall främja sökandes och trafikmedicinens utveckling, samt
- 3) lämna bidrag till särskilda projekt som är av särskilt trafikmedicinskt värde.

Forskningsfonden utlyser härmed möjlighet att ansöka om pris eller resestipendium, Fonden avser i år att ge stöd till resestipendium (10 000 kr) och ett annat stipendium/pris (25 000 kr). Bedömningen genomförs av STMFF:s styrelse och baseras på kvaliteten på ansökan.

Observera att det inte är möjligt att söka medel för overhead- och lokalkostnader. Under detta år fokuserar STMFF på punkt 1 och 2, det vill säga pris för värdefulla insatser inom det trafikmedicinska området, samt stipendier vars användning skall främja sökandes och trafikmedicinens utveckling, samtliga trafikslag inkluderade.

Stipendiet kan sökas av medicinsk personal och andra knutna till sjukvården, eller av forskare som redovisat betydelsefulla arbeten inom det trafikmedicinska området.

Ansökan ska ha inkommit senast den 29 november 2019 till professor Göran Kecklund, ordförande inom STMFF. Skicka ansökan med e-post: goran.kecklund@su.se.

Ansökan ska innehålla följande delar:

- (1) sökandes namn, e-post, titel, adress, arbetsplats och telefonnummer,
- (2) sökandes CV,
- (3) om ansökan gäller ett pris/stipendium anges de arbeten som ligger till grund för ansökan, samt samhälls- och/eller patientnytta
- (4) om ansökan gäller resestipendium: vad är ändamålet med resan, kostnader och om den sökande har fått annat bidrag till resan.

Ansökan får vara maximalt 2 sidor, plus CV. Beslut om vilka som erhållit pris/stipendium presenteras på VTI Transportforum 9–10 jan 2019 där också utdelning av pris/stipendium sker.

För mer information om STMF och STMFF, se www.stmf.nu. För mer information om utlysningen kan du kontakta STMFF:s ordförande professor Göran Kecklund (e-post: goran.kecklund@su.se).

ITMA:s trafikmedicinska världskongress

kommer att hållas i Shanghai 17-18 oktober 2020. Mer information kommer i nästa rundbrev

Rapport från Europa

I europeiska organisationen för förarprovning (CIECA) pågår ett arbete som undersöker körkortsmedicinska förhållanden i de olika länderna. I undergruppen för Medical Fitness to Drive är ambitionen bland annat att hitta områden där CIECA vill påpeka för EU-kommissionen inom vilka medicinska områden det finns brister. Detta då när det gäller rutiner, medicinska riktlinjer, lagstiftning, läkares roll, behov av ytterligare forskning och samarbetsarenor mm.

Det Annex III till det gällande körkortsdirektivet, som styr alla länders rutiner om vilka medicinska områden som ska regleras, granskas med kritiska ögon. Även om de flesta länder som fått en enkät om hur de jobbar inom de olika medicinska områdena inte ber om ändringar i annexets text ger ett helikopterperspektiv från arbetsgruppen i sin helhet ett annat resultat. Det är framför allt inom de delar som rör synförmåga, neuropsykiatriska tillstånd (ADHD mm) och alkoholberoende som arbetsgruppen ser ett tydligt behov av revisioner eller helt nya texter i direktivets annex. Skillnaderna mellan olika länder inom vissa områden är oacceptabelt stora. Sjukdomstillstånd som leder till omedelbar

körkortsåterkallelse i vissa länder kontrolleras inte alls i andra.



Arbetet i CIECA kommer att avrapporteras till EU-kommissionen under våren 2020.

CIECA:s kontor ligger i Bryssel och i hissen upp till detta har man en skylt som ska förklara vad förkortningen står för. Där har det blivit "International Commission for Driver Tasting", i stället för "testing"
Lars Englund

Påverkan av synfälsdefekter på körförmåga

Transportstyrelsen har varit huvudfinansiär för ett projekt vid Statens Väg och Transportforskningsinstitut (VTI) där individer med indraget körkort på grund av synfälsdefekter getts möjlighet att provköra i simulator. I juni 2016 påbörjades reguljära körningar i simulatorn och trots den stora självkostnaden på nästan 20 000 kronor var intresset mycket stort. En godkänd körning i simulatorn vägde nämligen tungt i Transportstyrelsen bedömning om undantag från de medicinska kraven. Totalt hade 334 individer genomgått provkörningen, varav 67% fått ett godkänt test, när verksamheten pausades för utvärdering i augusti 2018. Orsaken var att

även förare med mycket stora synfältsbortfall hade klarat körningen i simulatorn.

Genom anslag från Skyltfonden har ögonläkaren Tomas Bro med start i augusti 2018 getts möjlighet att arbeta med data från simulatorn för att studera synfältens påverkan på körförmågan vid stroke och glaukom. Det stora antalet deltagare kombinerat med en mycket utförlig simulator och detaljerad medicinsk information har inneburit en världsunik möjlighet att studera samband mellan synfält och trafiksäkerhet. Ingen tidigare studie har testat ett så stort antal individer med stroke i simulator och endast en tidigare studie har gjort för glaukom i liknande storlek. Denna japanska studie hade dock ett betydligt kortare körscenari, endast några minuter jämfört med 50 minuter i VTI:s simulator.

Analysen av individerna med stroke inkluderade 153 individer, varav 65% fick ett godkänt test. Jämfört med normalseende hade strokegruppen fler kollisioner men övriga färdighetsparametrar var inte sämre på gruppnivå. Individer med centrala synfältsbortfall klarade sig betydligt sämre än de med påverkan i periferin. Yngre klarade sig betydligt bättre än äldre. Av de 103 individerna med synfältsbortfall från glaukom fick 72% ett godkänt test. Glaukomgruppen hade inte fler kollisioner än kontrollgruppen. Även här klarade sig individer med perifera synfältsbortfall sig bättre än de med påverkan i centrum. I båda grupperna fanns individer med omfattande påverkan som ändå kunde få ett godkänt test, vilket belyser behovet av en individuell praktisk bedömning i körkortsärenden.

Simulatortester har också gjorts på individer med diabetes och andra sjukdomar i hjärnan, synnerven och näthinnan. Förutom kördata och medicinsk information med synfältskartor

har alla deltagare också fått svara på enkäter, innehållandes självuppskattningar, beskrivningar av svårigheter, körvana med mera. Förhoppningsvis kan fler studier komma att utföras på denna guldgruva för trafikmedicinsk forskning.

Tomas Bro

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

STMF skickar nu inte längre ut Rundbrevet per post. Om du fått det i brevlådan tidigare kan du få det per mail om du skickar din mailadress i ett mail eller som ett SMS till thomaslekander@hotmail.se, Mobil: 070-661 43 19

Medlemsavgifter

Vid STMF senaste årsmöte beslöts att årsavgiften för 2019 förblir oförändrad, dvs. **150:- för privatpersoner och 300:- för organisationer**. Nyligen har föreningen skickat ut en påminnelse till de som är registrerade som medlemmar men som ännu inte betalat.

STMF:s styrelse

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