



Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 1 2020

Februari

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

Årsmöte på gång, kallelse

Fredagen 20 mars (OBS Nytt datum!) äger STMF:s årsmöte rum. Som brukligt börjar vårt möte kl 13 men denna gång i Göteborg. Lokalen är på Trafikverket på Vikingsgatan 2-4, 411 04 Göteborg och heter Färjeläget. Om ni kommer behöver ni anmäla ert deltagande senast 15/3 till mig på englund1@telia.com för att ni ska komma innanför det "skalskydd" som gäller på Trafikverket.

Direkt kl 13 kommer vår styrelsemedlem Anna-Lena Andersson från Trafikverket, sakkunnig i trafiksäkerhet, område suicid och suicidprevention, socionom och Med.Dr att hålla ett föredrag med titeln "Suicid i transportsystemet". Alla STMF's medlemmar är välkomna, men denna gång inte allmänheten. Efter Anna-Lenas föredrag blir det ett formellt årsmöte och direkt efter detta ett kort konstituerande möte med den nya styrelsen.

19-20 februari hölls det en ministerkonferens om trafiksäkerhet på väg och om hållbar utveckling för att nå de globala målen till 2030. Bland STMF:s

medlemmar sågs före ordföranden Ulf Björnstig, Tania Dukic-Willstrand och ordföranden. Vi tre hade också ett möte med en thailändsk delegation som gärna ville ha föreningens stöd i uppbyggnaden av en trafikmedicinsk utbildning inom läkares specialistutbildning. Vi får se vad det kan komma att innebära framöver. Läs mer om konferensen nedan.

I maj 2020 har föreningen på nytt utbildning i den något mer begränsade aspekt av trafikmedicin som körkortslämplighetsbedömningar vid sjukdom kan vara. Målgruppen för kursen är i första hand läkare. Det har redan kommit in 29 anmälningar. Intresset är alltså stort och tidigare år har kursen varit övertecknad.

Jag har nyligen föreläst för 109 blivande och färdiga allmänläkare i Kalmarregionen om vad de som specialister i allmänmedicin behöver kunna när det gäller körkortsmedicin. Områdena "bruk av substans", kognitiva nedsättningar och demens samt tillstånd efter stroke var de delar av Transportstyrelsens medicinska föreskrifter som det fanns störst intresse kring. Läkares anmälningsskyldighet vid medicinsk olämplighet; körkort vid hög ålder; viktiga skillnader mellan alkoholmarkörerna Peth och CDT samt vad som är rimligt att undersöka vid ett läkarintyg för förnyande av högre körkortsbehörigheter var andra ämnen som också diskuterades.

Jag fortsätter att skeptiskt reflektera över detta med självkörande bilar och läser varje vecka nyhetsbrevet

"Omvärldsanalys Automatiserad körning" från RISE Viktoria

I ett av de senare numren berättas om att förtroendet för självkörande bilar fortsatt är lågt hos allmänheten i USA.

"Marknadskonsulterna J.D. Power har följt upp tidigare undersökningar av konsumenters attityd till självkörande fordon och konstaterar att förtroendet fortsätter att vara lågt. Bara 11% av de 6000 tillfrågade påstod sig absolut komma att köpa eller hyra ett självkörande fordon. Bland de som påstod sig kunna en hel del om självkörande fordon var dock siffran 32%."

"I USA har bilförsäkringskostnaderna mellan åren 2011-2019 ökat med 30%. Anledningar till detta är många, men en påtaglig anledning till de ökade priserna är att allt fler fordon blir utrustade med avancerade förarstödsystem (ADAS). Detta förklaras av att fordon utrustade med ADAS är dyrare att reparera. Vid olyckor är det inte ovanligt att hela sensoranordningen behöver bytas ut vilket är dyrt. Sedan behöver de nya sensorerna kalibreras vilket i sig innebär en extra kostnad.

Dessutom är det inte bevisat hur stor effekt de olika säkerhetssystemen har på olyckor och det blir svårt för försäkringsbolagen att ta med detta i beräkningen av försäkringskostnaden."

Intressant att "säkerhetssystem" inte har visats ha effekt på just säkerheten!

Lars Englund

Transportforum 2020

Årets Transportforum gick av stapeln 8-9 januari och Infrastrukturminister Tomas Eneroth talade under den inledande sessionen. Sessionen "Trafikmedicin" var

en av totalt 90 sessioner med flera intressanta presentationer. Helena Selander (VTI) berättade om betydelsen av bil för personer med fysiska rörelsenedsättningar. Kersti Samuelsson från Rehabiliteringsmedicinska kliniken, Linköping, talade om kognitiva tester och testnormer vid körkortsmedicinska bedömningar. Tomas Bro från Ögonmottagningen i Eksjö, berättade om resultaten från det tidigare synfältprojektet vid VTI för deltagarna som hade haft stroke. Jan Andersson från VTI, redovisade hur ögonrörelseträning påverkar individer med konstaterade synfältsbortfall att köra bil säkert på en testbana.

Trots intressanta presentationer var det relativt få åhörare till den Trafikmedicinska sessionen. Antalet har varierat under åren och intresset är svårt att förutse när det är många andra "konkurrerande" sessioner som pågår parallellt. Eventuellt behövs den trafikmedicinska sessionen till nästa år breddas eller förändras för att locka ett större antal besökare.



Helena Selander

Utbildning inom praktiska körbedömningar och P-Drive

Att bestämma om en patient inte är en säker bilförare kan vara svårt för en läkare, speciellt om den medicinska undersökningen eller de kognitiva testresultaten är otydliga. Som ett komplement har praktiska körbedömningar blivit mer vanliga inom sjukvården och görs vanligtvis av en arbetsterapeut och en trafiklärare. Det är dock viktigt att dessa bedömningar utförs

med tillförlitliga metoder och av utbildade arbetsterapeuter och trafiklärare.

I oktober 2019 höll Helena Selander (VTI) och Ann-Helen Patomella (Karolinska Institutet) en kurs om praktiska körbedömningar i Oslo för 20 norska och svenska arbetsterapeuter, med fokus på att använda observationsprotokollet P-Drive. P-Drive (Performance Analysis of Driving Ability) har skapats som en del av en avhandling av Ann-Helen Patomella, och är ett instrument som bedömer aktiviteten att köra bil samt kompletterar tester av kognitiva och perceptuella funktioner. För att använda P-Drive krävs formell utbildning och används idag av många arbetsterapeuter i Sverige. Tidigare har utbildningar genomförts i Sverige, Norge, Danmark, USA och Australien sedan 2013.

Helena Selander



Stipendiemottagare i föreningens forskningsfond STMFF

Sju ansökningar inkom och styrelsen för forskningsfonden beslöt att dela ut två forskningsstipendier och ett resestipendium.

Forskningsstipendium

Marie Skyving, doktorand vid Karolinska institutet, belönades med 25 000 kronor för att studera olyckskaraktäristika och hälsotillstånd hos omkomna äldre bilförare. Studien kommer att vara ett delarbete i Maries doktorsavhandling

inom ämnet trafikmedicin med inriktning på äldre bilförare olycksinblandning i relation till sjukdomsdiagnoser. Data för studien omfattar ca 400 fall och samlas in från Trafikverkets djupstudieregister.

Einar Rydstedt och Malin Löwenmark från Minnes- och geriatrikmottagningen på Akademiska sjukhuset i Uppsala belönas med 25 000 kronor för att studera sambandet mellan resultatet på kognitiva tester inriktade på förmågor av särskild vikt vid bilkörning och utfallet på p-drive. P-drive är ett praktiskt körprov som utförs av trafiklärare i samarbete med arbetsterapeut som närvarar i bilen.

Resestipendium

Lektor Ann-Helen Patomella, Sektionen för arbetsterapi vid Karolinska institutet, tilldelas 10 000 kronor för ett projekt om "Äldre personers hälsa och mobilitetsbehov - ett samarbetsprojekt mellan Sverige och Sydafrika".

Projektets mål är att identifiera relevanta forskningsfrågor kring äldres hälsa och mobilitetsbehov samt sammanställa nuvarande kunskapsläge med ett internationellt perspektiv. Medlen ska användas för att finansiera en resa till Sydafrika.



Göran Kecklund

The 3RD Global ministerial conference on Road Safety; achieving global goals 2030, Stockholm 19-20 februari

De två tidigare konferenserna hade varit i Moskva och Brasilia och avslutades liksom denna med en deklaration – nu "Stockholmsdeklarationen" som presenterades i starten av konferensen av infrastrukturminister Tomas Eneroth. Hela deklarationen finns på <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

Det var en mycket väl anordnad konferens på Waterfront Congress Centre med 1700 deltagare från 140 länder och goda möjligheter till diskussioner mellan deltagarna i pauser och luncher. Den hade ett väldigt tydligt budskap: vi behöver göra mer för att kunna rädda liv i trafiken. Det dör 1,34 miljoner personer i trafiken i världen per år och fatala krockar utgör nu den vanligaste orsaken till död bland unga människor och barn i världen. Vi kan inte ha ett trafiksystem som det vi har idag längre! Varje dag dör det 3700 personer i trafiken i världen och värst är det i de länder som betecknas som "low and middle income countries". Man jämförde siffran med den oro vi känner för Coronavirusinfektionerna där det hittills under epidemin inte ens har dött så många som det gör varje dag i trafiken.

Vi har missat FN:s mål att halvera antal dödade i trafiken till 2020 och vi kommer att göra det igen till 2030 om vi fortsätter som vi gör idag. Ett sätt att komma vidare är samarbete. Medicinare, ingenjörer, beteendevetare och transportexperter behöver arbeta tillsammans för att lösa problemen och rädda liv. Vi behöver utmana oss och gå utanför våra egna "silos". Det var en sammanfattning som vi tar med oss. Den thailändska delegationen gjorde precis så, räckte oss en hand och ville lära sig hur Sverige jobbar med trafikmedicinska frågor och bygga upp kunskap baserat på våra erfarenheter. Det visade sig att de hade mycket att dela med sig till oss också.



Det medicinska perspektivet var inte alls framträdande under konferensen även om de flesta länder har regler för "Medical driver fitness" för att få och få behålla ett körkort. Traditionen från svenska 0-visionen som mest bygger på det framgångsrika systemperspektiv som ingenjörer skapat kompletterades i en del föredrag med ett beteendevetenskapligt perspektiv på föraren. Från beteende finns det inte sällan en länk till sjukdomar som kan vara av betydelse för förarens förmåga att klara trafikens krav och att följa de lagar och regler som ju också ingår i 0-visionen.

Det är kanske svårt för den som har en allvarlig ADHD som inte behandlas att hålla hastigheten nere och inte vara en risktagare; kanske svårt för den som har ett alkoholberoende att alltid köra nykter och svårt för den som har kognitiva nedsättningar efter en stroke eller en demenssjukdom att klara kraven på uppmärksamhet i den komplicerade trafiken. Det talas om "distraction" men inte om sådan som kan bero på olika psykiska sjukdomar, på trötthet på grund av sömnstörning, påverkan av läkemedel, sömnapné syndrom eller organiskt betingade kognitiva nedsättningar.

På den session "Producing and Consuming Responsibly" som leddes av 0-visionens fader Claes Tingvall framhölls det nya perspektivet av att se trafiksäkerheten med samma perspektiv

som klimatförändringarna. Vilket "foot-print" lämnar vi när det gäller koldioxid men också vilket fotavtryck innebär våra transportsystem från trafiksäkerhets-synpunkt? Man framhöll att kampen för mindre död i trafiken ofta går hand i hand med den för att mildra "climate change". Upphandlingar som gynnar trafik-säkerheten framhölls men också att vi har en konsumtion som gynnar företag som tar både trafiksäkerheten och klimatansvaret på allvar. De företag som inte kan producera sina produkter på ett hållbart sätt när det gäller trafiksäkerhet kommer på sikt inte kunna sälja sina produkter.

Ett drastiskt exempel på hur företag inte lever upp till sitt ansvar var att man säljer gamla fordonsversioner och därmed mindre krocksäkra bilar till konsumenter i Afrika. På centralstationen intill konferenslokalerna hade man illustrerat detta med resultatet av en krocktest mellan en 5 år gammal Nissan pick-up för den europeiska marknaden med en alldeles ny likartad köpt i Sydafrika. Den begagnade klarade krocktestet betydligt bättre och innebar överlevnad för förare och passagerare medan de i den andra versionen hade dött.

Tania Dukic-Willstrand, Lars Englund

ITMA:s trafikmedicinska världskongress

Kommer att hållas i Shanghai 17-18 oktober 2020. Det finns instruktioner om hur man anmäler ett abstract på <https://www.trafficmedicine.org/news/the-27th-world-congress/> deadline för abstracts är nu framflyttad till 29 februari.

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 finns på vår hemsida, <http://www.stmf.nu/category/kurser/>

Hälsning från kassören

Lämna gärna e-postadress till thomaslekander@hotmail.se, särskilt om du bytt adress den senaste tiden.

Om du eller någon du känner kan tänka sig att göra en insats för trafikmedicinen i styrelsen för STMF, tag kontakt med ordförande i STMF:s valberedning lars.olv.sjostrom@mhf.se
Mobil: 070 - 697 00 22.

Årsavgift för 2020 - 150:- - kan inbetalas till STMF:s plusgirokonto 27 98 59-3.

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