

Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 2 2020

Juni

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 sida

STMF i Coronatider

Liksom de flesta andra samhällsliga aktiviteter drabbas också STMF av Coronaepidemins konsekvenser. Vi har avhållit vårt årsmöte elektroniskt och fått ställa in den planerade körkortsmedicinska kursen i maj. Den är dock redan bokad för 4-6 maj nästa år. De flesta anmälda ville preliminärt stå kvar som deltagare, även de som stod på kölistan. Trevligt att det finns en stor efterfrågan på utbildningar på området!

Transportstyrelsen har avslutat sin utvärdering av den simulatorprovning på VTI som använts för att värdera personer med synfältsdefekter som söker dispens. Se rapportering från Transportstyrelsen nedan.

Det är intressant att det som på många sätt betecknats som "världens modernaste bilsimulator" inte ger tillräcklig naturtrogenhet för att kunna värdera den komplicerade köruppgiften. Än är det långt kvar för att kunna efterlikna den kognitivt belastande uppgift det innebär att köra bil i till exempel korsningar i stadsmiljö. Det är

faktiskt lättare att skapa flygsimulatorer för den "föraruppgift" som för det mesta är mycket mindre komplicerad och saknar flera av de moment som gör bilkörning till det kanske mest kognitivt belastande vi gör i vår vardag. Läs gärna hela rapporten och det utmärkta upplägget med frågor och svar som finns på Transportstyrelsen hemsida.

Om automatiserad körning

Från Research Institutes of Sweden, RISE:s, nyhetsbrev om automatiserad körning noteras från en ny enkätstudie om alkohol och självkörande fordon, att det finns en risk för mer alkoholkonsumtion när självkörande fordon är tillgängliga. Hälften av 1334 personer kunde tänka sig att åka i ett självkörande fordon efter alkoholkonsumtion och dricka mer alkohol om de planerade att använda ett självkörande fordon.

Redaktören är oroad och kommenterar att det bland framtida "uppgifter" för passagerare i självkörande fordon skulle kunna bli att till exempel kommunicera med nödhjälp eller fjärrövervakare. "Hur ska det då fungera om någon är totalt onykter?"

I en annan studie med 1000 deltagande uppgav 34% att de var villiga att sova i självkörande bilar.

En studie inom EU med 27 000 deltagare visade bland annat:

- Över hälften av de tillfrågade (58%) hade hört eller läst om automatiserade fordon under de senaste 12 månaderna.
- Över hälften av de tillfrågade (56%) skulle *inte* vilja använda ett helt automatiserat och uppkopplat fordon.
- Än färre (46%) stödde införande av helt automatiserade fordon.
- Färre än var tredje tillfrågad (27%) trodde att automatiserade fordon skulle minska trafikolyckor.

På det hela taget konstaterades att den europeiska allmänheten inte är redo för självkörande och uppkopplade fordon.

Skrivelse till Transportstyrelsen

STMF:s styrelse har skrivit ett brev till Transportstyrelsen där vi uttrycker vår oro över utvecklingen inom det trafikmedicinska området på Transportstyrelsen. Brevet har besvarats av avdelningschefen för Väg- och järnvägsavdelningen Petra Wermström.

Både skrivelsen och svaret finns på vår hemsida

<http://www.stmf.nu/category/ovrigt/>

STMF:s styrelsemedlem Mats Lindqvist bidrog med första delen av sin reserapport från Kina i rundbrevet för ett år sedan. Nu kommer en fristående fortsättning som fått ökad aktualitet på grund av att Mats jobbat i Wuhan där det verkar som att Covid19 pandemin startade.

Ibland ramlar man på något intressant via YouTube. Titta gärna på <https://www.youtube.com/watch?v=MNCvmp6kNUo> så kan ni se hur det kan se ut i trafiken när man hamnar i ett tillstånd av för lågt blodsocker vid diabetes. "Medical Driver Fitness" är inte bara en viktig fråga bland äldre.

Lars Englund

Spaning i Kina, del 2

Återknyter till min tidigare spaning från Wuhan i Kina. Inledningsvis vill jag säga att när jag berättade att jag arbetar i Kina frågade de flesta i vilken stad jag befann mig i. När jag svarade Wuhan så visste väldigt få vad detta var för stad och var i Kina den låg. De senaste månaderna har detta förändrats radikalt, de flesta vet idag att Wuhan är en stad med 10-15 miljoner invånare som ligger mitt i Kina. Jag lämnade Kina sista gången i augusti, det vill säga cirka fyra månader före utbrottet av coronaviruset. Jag har också besökt den fisk- och skaldjursmarknad som enligt vissa källor är epicentrum för detta virusutbrott. Nog ordat om detta och tillbaka till ämnet, den kinesiska trafiken.



För det första vill jag beskriva ljudmiljön i det kinesiska vägnätet. Denna präglas av att de kinesiska förarna hela tiden, dag som natt, använder sitt signalhorn för att kommunicera med andra trafikanter. Man kan grovt dela in dessa i två typer av signaler, dels en frejdig signal som signalerar att här kommer jag och dels en ilsken signal som har som syfte att tillrättavisa andra felande trafikanter. Dessa signaler ges i regel i två följande ljudsignaler ungefär som morsespråk. Den frejdiga signalen används företrädesvis när man kör på en flerfilig väg och man passerar en bil i en närliggande fil för att göra föraren i den medveten om detta och inte försöker byta fil. Denna signal är två

korta stötar och kan också användas till gång- och cykeltrafikanter för att göra dem medvetna om fordonet som närmar sig.

Den ilska signalen består av två längre stötar och uttrycker som sagt ett missnöje ned en annan trafikants beteende. Om man som förare utsätts för detta gäller det att spela oförstående och insistera att man trots allt gjort rätt, man vill ju inte förlora ansiktet. Med detta följer insikten om att det tutas hela tiden, dag som natt, i den kinesiska trafiken och som lågmäld svensk tar det tid att acklimatisera sig till detta.

En annan typisk kinesisk detalj i infrastrukturen är den flitiga användningen av elmopeder. Dessa körs vartsomhelst man kommer fram, på stadsgator liksom trottoarer eller rena gågator. Man har ett mycket utvecklat system där man kan beställa och betala mat från restauranger i sin mobiltelefon med sin wechat (kinas facebook). Denna mat levereras med bud på elmopeder och dessa har av olika skäl väldigt bråttom och detta är ett stort inslag i trafiken.

När man promenerar på en trottoar eller en gågata blir man hela tiden omkörd av dessa tysta fordon. Man lär sig att hela tiden gå rakt fram utan snedsteg åt sidan och när man byter gårriktning kastar man alltid ett öga bakåt för att försäkra sig om att inte en elmoped närmar sig bakifrån.

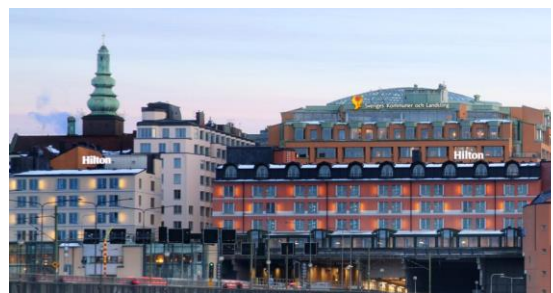
En annan märklighet är att när dessa kör på trafikerade gator behöver man inte följa trafikreglerna. Till exempel om man som fotgängare väntar på grönt ljus för att korsa en gata på övergångsställe så stannar bilarna eftersom de får rött ljus. När så fotgängarna får grönt ljus så antar man att det är säkert att korsa vägen på övergångsstället men elmopederna fortsätter köra mot rött ljus och korsar övergångsstället. Det har vid några tillfällen varit nära att jag på detta sätt blivit påkörd av en elmoped. När jag åkt bil har jag vid många tillfällen sett en bil som kolliderat

med en elmoped mitt i en trafikljusreglerad korsning, bilen står stilla med varningsljuset på och på marken bredvid ligger en elmoped tillsammans med föraren.

Slutligen vill jag nämna hur man tar körkort i Kina, och då närmast i Wuhan. Körkortsåldern är 18 år och man behöver då något som kan beskrivas som ett lämplighetsintyg. Eftersom det är frågan om Kina kan även andra aspekter som vi exempelvis har i Sverige spela in. Körkortsutbildningen har av samtliga jag tillfrågat utförts som en intensivkurs i ungefär en vecka. Denna inleds med läkarundersökningar och avslutas med en uppkörning med en inspektör. Jag upplevde de kinesiska bilförarna som kompetenta och upplevde inte en bilfärd med olika kinesiska förare som osäker, förutom vid ett tillfälle. Detta var en mycket aggressiv förare som levte en längre tid i Frankrike.

Mats Lindkvist

Tylösand kommer till Stockholm i november



MHF har genomfört Tylösandsseminariet vid sanddynerna i Tylösand varje år sedan 1957. I år får vi en unik möjlighet att delta i Tylösandsseminariet utan att resa till Halmstad.

På grund av Coronaviruset så äger konferensen i år rum i Stockholm istället, den 2-3 november på hotell Hilton Slussen

MHF tar upp bollen efter den stora ministerkonferensen i februari och Stockholmsdeklarationen som blev resultatet av den. Man vill diskutera hur vi omsätter deklarationen till svensk och nordisk verklighet? MHF hälsar välkomna till en "ovanligt vanlig" trafiksäkerhetskonferens.

SvD om äldre bilförare

I Svenska Dagbladets Näringslivsbilaga 20/3 diskuterar man under rubriken "Bil och Motor" om äldre bilförare. Sammanfattningen blev "Äldre bilförare blir säkrare med åren".

STMF:s styrelsemedlem Tania Dukic-Willstrand intervjuades och anser att de äldre bilförarna sannolikt bidrar till att få ner antalet olyckor. Trots en del påverkade funktioner som har betydelse i trafiken bedöms det att de tas ut av den större erfarenhet och försiktighet som äldre bilförare har. Hur man ska underlätta för de äldre som väljer att åka kollektivt berörs också i artikeln.



Om de äldre som har trafikfarliga sjukdomar redan har slutat köra med hjälp av en läkares rådgivning eller anmälan framgår inte i statistiken men något stort samhällsproblem är det inte sammantaget enligt statistiken. Friska äldre med ett normalt åldrande har aldrig visats utgöra en ökad risk i trafiken.

Denna bedömning har också legat bakom Sveriges linje att inte ha periodiska

medicinska kontroller för äldre körkortsinnehavare utan förlitar sig på läkares anmälningsskyldighet.

Lars Englund

Information från Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har genomfört en utvärdering av simulatorverksamheten vid VTI eftersom flera personer med mycket stora synfältsdefekter klarade körningen. Vi har kommit fram till att simulatoren inte på ett tillförlitligt sätt kan avgöra vem som kan kompensera för sina synfältsdefekter vid körning i verklig trafik. En godkänd körning i simulatoren kommer fortsättningsvis inte att tillmätas någon egentlig vikt i bedömningen av om undantag från synfältskraven kan beviljas.

Rapporten finns i sin helhet att läsa på Transportstyrelsens hemsida tillsammans med frågor och svar om utvärderingen. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/ta-korkort/medicinska-krav/utvardering-av-simulator-test-for-personer-med-synfaltsbortfall/>

Översynen av de trafikmedicinska kraven för syn och diabetes är nu inne i slutskedet och beräknas bli färdiga innan sommaren 2020.

Syfte med översynen är att Transportstyrelsen ska få en tydlig bild över om föreskrifterna följer EU-direktivet, vilka regler som finns i andra länder och ta del av det kunskapsläge som finns inom området. Arbetet kommer att resultera i två rapporter som ska publiceras på Transportstyrelsens hemsida.

Elisabeth Kandell Eriksson

Ny finsk avhandling

Författad av Tapio Koisaari, med STMF:s hedersmedlem och finske professorn i Trafikmedicin, Timo Tervo, som en av medförfattarna och avhandlingshandledare: How Passenger Cars Protect their Drivers and Should Cars be Protected from their Drivers: from Airbags to Automated Driving.

Avhandlingen har undersökt betydelsen av säkerhetsutrustning i bilen men fokuserar också på krockar som inte kan förhindras med modern teknologi. De innehållsrika finska krockdatabaserna som också innehåller uppgifter om sjukdomsdiagnoser har gett en del unika resultat.

Man slår fast att air-bags inte ger någon stor risk för ögonskador medan att inte använda bälte tydligt ökar risken för både skullskador (2,5 ggr högre risk, räknat som odds ratio, OR) och död (OR 6).

De krockar som är svårast att förebygga med modern teknologi är de som orsakas av suicid; av aktiva men felaktiga föraråtgärder samt krockar som inträffar i dåligt väder med dåliga vägförhållanden. Den enskilt mest negativa faktorn är dock att inte använda den säkerhetsutrustning som bilen har.



ADHD (som inte medicineras) ges som ett exempel på en riskfaktor som har

komplexa samband med bland annat risktagning. ADHD var kopplat både till ökad risk att dödas i krockar men också till kriminalitet (OR 24) och till rattfylleri (OR 6). Exemplet ADHD tas inte för att stigmatisera gruppen utan för att visa att ett sjukdomstillstånd som beror på exponeringsfaktorer vid och runt graviditet och förlossning långt senare i livet kan leda till krockar som är svåra att förebygga.

Lars Englund

Resultatkonferens

Trafikverkets årliga Resultatkonferens där man redovisat utfallet av dödade och svårt skadade senaste året blev i år p.g.a Coronaepidemin annorlunda.. Den genomfördes som webbkonferens under 1,5 timme där Infrastrukturministern och Trafikverkets GD höll kortare anförande. Antal trafikdödade uppgick till 223 (preliminärt) vilket senare ändrades till 221 i den officiella statistiken. Mycket talar för att målet med högst 220 omkomna år 2020 kan uppnås.

Man redovisade utvecklingen inom 11 s.k. indikatorer och konstaterade att endast inom 2 områden - säkra bilar och bältesanvändning - kommer målen, som formulerades 2009, att uppnås 2020. Inom de flesta övriga områden går utvecklingen visserligen åt rätt håll men inte tillräckligt snabbt.

Konferensen avslutades med samtal mellan Trafikverkets måldirektörer Maria Krafft och Jonas Eliasson som diskuterade framtiden och det nya målet om halveringen av antal omkomna till 2030.

Hela webbkonferensen finns utlagd på www.trafikverket.se. Rent tekniskt fungerade webbkonferensen bra. Det fanns även möjlighet att maila in frågor där några besvarades direkt.

Värt att notera är att det överhuvudtaget inte nämndes något om självkörande bilar, ett område som för några år sedan var viktigt och centralt för den framtida trafiksäkerheten. Man kanske har kommit till insikt att denna fråga är mer komplicerad än vad man trodde från början. Ej heller nämndes något om hur säkerheten skulle kunna förbättras för mc och moped.

Analysrapporten 2019, som tagits fram i samarbete mellan Trafikverket, Transportstyrelsen och VTI finns åtkomlig som pdf-fil på Trafikverkets hemsida. Denna rapport kommer i år inte att tas fram i tryckt version utan endast som pdf.

Thomas Lekander

Remissvar

STMF, har lämnar svar på Regeringens Departementspromemoria DS 2019:22 "Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri":

"STMF anser att utredningen är grundligt gjord och har inga invändningar till utredningens förslag. Vi tycker att det är viktigt att samhället ser allvarligt på framför allt rattfylleribrott och ställer oss bakom en höjning av övre straffgränsen och att upprepad trafikbrottslighet bestraffas hårdare.

I övrigt ligger det flesta förslagen i promemorian utanför STMF:s kompetensområde att ta ställning till."

Thomas Lekander

ITMA:s trafikmedicinska världskongress

Kommer som planerat hållas i Shanghai 17-18 oktober 2020. Det är nu för sent att skicka in abstract.



Trafikmedicinsk kurs 2021

Årets kurs blev inställd på grund av Coronasituationen men STMF kommer 4-6 maj 2021 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

Det är ännu inte för sent att betala medlemsavgiften i STMF för 2020. **Årsavgiften på 150:- kan sättas in på föreningen plusgirokonto 27 98 59 - 3.**

Lämna gärna din e-postadress till thomaslekander@hotmail.se om du bytt e-postadress nyligen.

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.

STMF:s styrelse

Lars Englund, ordförande; Birgitta Stener-Setterwall, sekreterare; Thomas Lekander, kassör; Anna-Lena Andersson, Vetenskaplig sekreterare; Ledamöter: Mats Lindqvist; Tania Dukic-Willstrand; Helena Selander; Suppleant: Ingrid Bolin

STMF:s styrelse önskar alla medlemmar en trevlig sommar och hoppas vi kan höras igen i höst i ett mer normalt fungerande samhälle. Kör försiktigt i sommartrafiken!

PlusGiro
Medlemsavgift

Meddelande till betalningsvärd: Meddelande kan inte sändas på sådana

INBETALNING/GIRERING B

Kod 1

TR PlusGirokonto 27 98 59 - 3

Betalningsvärdens (skickat namn)
Svensk Trafikmedicinsk Förening

Avskickare (namn och postadress)

Givningskvitt

150,00

2798593#06#

www.e-print.se 06-36 96 70

52 2021.03.03 08:01:03