

# Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF      Sektion av Svenska  
Läkarsällskapet

**Rundbrev nr 3 2020**

**September**

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 rader

### Vad vill ni ha?

På vilket sätt kan STMF som förening hjälpa er medlemmar i er trafikmedicinska vardag? Och vad vill ni läsa om i vårt Rundbrev?

Är det mer om de regler som gäller för körkortsinnehav vid sjukdom? Hur man bäst testar en person med demens eller efter stroke? Hur man följer och styrker en persons nykterhet efter ett grovt rattfylleri? Om statistik när det gäller trafikskador? Om skademekanismer på människokroppen vid krockar? Om fordonssäkerhet allmänt? Om självkörande bilar? Internationella utblickar? Om äldre bilförare? Om andra transportslag än vägtrafiken?

Skulle en trafikmedicinsk frågelåda vara av intresse? Det kan vi förstås ha i vårt Rundbrev även om det bara utkommer 4 ggr per år.

Webbseminarier? I så fall om vilka ämnen? Hur långa?

Hör av er direkt till mig på [englund1@telia.com](mailto:englund1@telia.com) med förslag!

### Om automatiserad körning

Jag har nedan sammanställt en del nyheter från nyhetsbrevet från RISE som jag följer med stort intresse. Ni får förlåta ordföranden om jag plockar de russin ur kakan i nyhetsbrevet som pekar på svårigheterna. Som trafikmedicinare är det kunskapen om människan med sjukdom och annan mänsklig ofullkomlighet i trafiken som är vårt största intresseområde och de svagheter som vi ser med automatiserad körning gör att vår kunskap om det fortsatt är viktig och fortsatt en avgörande trafiksäkerhetsfråga.

### Nya regler från Transportstyrelsen för hur man ska styrka nykterhet

Se mer om det nedan. Det är ett stort steg framåt för trafiknykterheten att Transportstyrelsen har beslutat att förutom blodprovet CDT godkänna även blodprovet B-Peth för att kunna ställa en diagnos om alkoholmissbruk.

B-peth har en ännu större säkerhet än CDT för att påvisa att man dricker för mycket alkohol för att det ska vara bra för hälsan. Det är sannolikt också känsligare då det är känt att vissa personer trots en hög eller mycket hög alkoholkonsumtion inte reagerar med förhöjda värden på CDT.

Det formella regelverket i Transportstyrelsen föreskrifter om medicinska krav för körkortsinnehav ligger dock kvar och innebär att proverna CDT samt GT är fortsatt obligatoriska när man ska styrka nykterhet i ett körkortsärende.

Många läkare vittnar om att krav på att styrka nykterhet för körkortsinnehavet är ett av de bästa hjälpmedel man har i vården när det gäller att hjälpa patienter att komma ur ett missbruk eller beroende av alkohol, eller för att minska riskkonsumtion. Se mer om detta nya PM nedan!

*Lars Englund*

---

## Tylösandseminariet kommer inte till Stockholm i november



Tyvärr blev den planerade konferensen i Stockholm också inställd.

Ny tidpunkt för seminariet kommer i stället att bli 31 augusti - 1 september 2021 i Tylösand.

---

## Transportforum endast elektroniskt 2021

Den årliga stora konferensen Transportforum i Linköping som brukar gå av stapeln varje januari och som samlar folk från hela trafiksäkerhetsverige. År 2021 kommer enbart att vara ett elektroniskt evenemang. Tyvärr har det minskade formatet också inneburit att det

denna gång inte blir någon trafikmedicinsk session.

---

## Om automatiserad körning

Research Institutes of Sweden, RISE:s, nyhetsbrev om automatiserad körning är igång igen efter sommaruppehållet. Här finns det mycket nyheter om nya nationella regelverk, om sammanslagningar av olika bolag på området, om finansiering och om nya bolag samt om hur riskkapitalister vill tjäna pengar på detta nya område. Det noteras till exempel att Angela Merkel hoppas att svaret på den tyska bilindustrins kris ska vara elektriska fordon och automatiserad körning.

Men där finns också annat intressant: University of Pittsburgh har fått en miljon dollar ifrån USA:s Department of Transportation för att undersöka hur automatiserade fordon kan bli ett stöd för personer med funktionshinder. Studien kommer att bestå av en litteraturöversikt om tillgängligheten av transporter samt en enkätundersökning med konsumenter och fordonstillverkare. Baserat på detta ska projektet ta fram riktlinjer med personer med funktionshinder i åtanke som sedan ska kunna användas av fordonstillverkarna.

Man refererar också från en studie om vilket land som är mest redo för självkörande fordon? Generellt konstateras det att utvecklingen gått från hype till en mognadsfas, och att det gjorts viktiga framsteg under det gångna året kring bl.a. reglering och storskalig testning. Den totala rankningen leds av Singapore, Nederländerna och Norge. Sverige har hamnat på sjätte plats strax efter USA och Finland.



Man ställer också den relevanta frågan om vilka olyckor som kan undvikas med automatiserad körning och refererar en studie från Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Här har det beräknats att endast en tredjedel av alla olyckor går att förhindra med hjälp av självkörande fordon.

I studien undersökte forskarna mer än 5000 olika nationella fall från en NHTSA databas (NMVCCS) som är baserad på polisrapporter från olyckor i USA. Forskarna kom fram till att ungefär en tredjedel av fallen var enkom orsakade av mänskliga fel så som perception eller oförmåga att köra fordonet och dessa skulle alltså i princip vara möjliga att undvika.

Många av fallen bedömdes vara mer komplexa och kunde t.ex. ha att göra med missuppfattning av andra trafikanters avsikter, för hög eller för låg hastighet för givna vägförhållanden, och inkorrekta undvikande manövreringar.

Forskarna menar att vid adressering av de resterande två tredjedelarna så behöver det självkörande systemet kompromissa mellan säkerhet, hastighet och bekvämlighet.

*Lars Englund*

## **Utlysning av pris och stipendium för trafikmedicinsk forskning**

---

Svensk Trafikmedicinsk Förenings Forskningsfond (STMFF) har som huvudsakligt ändamål att främja vetenskaplig forskning och verksamhet inom trafikmedicin samt:

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

Medel kan sökas av forskare som redovisat betydelsefulla arbeten inom det trafikmedicinska området. Trafikmedicin omfattar studier av olika faktorer av betydelse för att reducera skador i framförallt vägtrafiken, men andra trafikslag är ej uteslutna.

Fonden utlyser härmed möjlighet att ansöka om pris (25 000 kr) för värdefull insats inom det trafikmedicinska området, eller resestipendium för att främja sökandens och trafikmedicinens utveckling (10 000 kr). Ansökan som beskriver sökandens insatser eller tilltänkta rese/ konferens-aktivitet bör omfatta 2-3 A4 sidor exklusive CV.

Ansökan ska innehålla följande delar:

- (1) sökandes namn, e-post, titel, adress, arbetsplats och telefonnummer,
- (2) i ansökan om pris anges de arbeten som ligger till grund för ansökan, samt samhälls- och/eller patientnytta
- (3) i ansökan om resestipendium anges ändamål med resan/konferensen, kostnader och om den sökande har sökt/fått annat bidrag till resan.
- (4) sökandes CV på 1-2 sidor,

Bedömningen genomförs av STMFF:s styrelse och baseras på kvaliteten av genomfört forskningsarbete respektive målsättningen med angiven resa/konferens.

Ansökan ska ha inkommit senast den 1 november 2020 till fondens ordförande senior professor Ulf Björnstig. Sänd ansökan med e-post till [ulf.bjornstig@umu.se](mailto:ulf.bjornstig@umu.se). För vidare information är du också välkommen att ringa ordföranden på 070-555 1952. Information om svensk trafikmedicinsk förening (STMF) och fonden (STMFF) finner du på; [www.stmf.nu](http://www.stmf.nu).

Beslut om vilka som erhållit pris/resestipendium meddelas före årsskiftet 2020/21 och presenteras på STMF:s hemsida och STMF:s Rundbrev i december 2020. Utdelning av pris och resestipendium planeras ske i samband med STMF:s årsmöte i mars 2021."

Välkommen med din ansökan

STMFF:s styrelse genom ordföranden Ulf Björnstig

---

## Workshop om återkallande av körkort i samband med sjukdom.

NTF har beviljats medel ur Trafikverkets s.k. skyltfond för att genomföra en nationell workshop under rubriken "Återkallande av körkort i samband med sjukdom". NTF kommer i detta projekt samarbeta med alla pensionärsorganisationerna. Dessutom kommer en litteratursökning göras på artiklar skrivna på svenska i detta ämne.

Tidpunkt för workshopen är inte bestämd men den kommer sannolikt äga rum under senhösten. Mer information kommer läggas ut på föreningens hemsida [www.stmf.nu](http://www.stmf.nu) samt i nästa Rundbrev.

---

## Nya regler om alkoholmarkörer vid lämplighetsprovning för körkort

Transportstyrelsen har i slutet av juni 2020 utkommit med ett nytt PM som handlar om de blodprovsmarkörer som kan visa att man dricker för mycket och som ibland kan ligga till grund för diagnosen alkoholmissbruk. En sådan diagnos ställs normalt i första hand genom uppgifter från en person i ett ärligt och öppenhjärtligt samtal med läkaren, men i körkortssammanhang är det vanligt att man vill dölja att man dricker för mycket då det kan innebära längre tid innan man får tillbaka sitt körkort efter ett rattfylleri.



Tidigare har Transportstyrelsen ansett att man kan ställa en sådan missbruksdiagnos om man inom ett år, men med minst 5 veckors mellanrum, haft två förhöjda värden på markören CDT. Detta skulle då styrka ett bruk som från medicinsk synpunkt är skadligt och som inte bara är tillfälligt och då motsvara diagnosen missbruk enligt diagnossystemet ICD. Nu anser Transportstyrelsen att motsvarande princip ska gälla även för det nyare men mer specifika provet B-Peth.

Det har varit många kollegor i sjukvården som även i körkortsärenden i första hand



använt just B-Peth men som tidigare är CDT och provet GT obligatoriska att ta för den som har diagnosen missbruk eller beroende och som måste verifiera varaktig nykterhet under en observationstid för att få eller behålla sitt körkort.

CDT och GT är obligatoriska även som underlag för ett särskilt läkarutlåtande efter grovt rattfylleri och efter upprepade fall av rattfylleri samt vid ansökan om körkort med villkor om alkoholås. Resultat av CDT och GT är däremot inte det enda underlaget som kan utnyttjas när bedömning av personens alkoholkonsumtion ska belysas i ett läkarintyg. Man rekommenderar också att läkaren använder andra prover än de obligatoriska, till exempel nämnda B-Peth, samt MCV, ASAT och ALAT. Läs mer i Transportstyrelsens PM på <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/trafikmedicin/medicinska-pm/>

---

## Trafikolyckor och riskfaktorer bland äldre bilförare

Trafikskador är ett växande folkhälsoproblem med stora kostnader för samhället. VTI har precis påbörjat ett projekt med stöd av Trafikverket där syftet är att kartlägga olyckor (dödade, allvarligt skadade och lindrigt skadade) med äldre förare inblandade med avseende på olycksomständigheter, personskador korrelerat med fordonsegenskaper, samt bakomliggande sjukdomar. Enligt Trafikverkets analyser av trafiksäkerhetsutvecklingen ökade antalet omkomna i alla åldersgrupper under 2018, men den största ökningen var bland personer över 65 år. Sedan 2017 var detta en ökning med 54 %, vilket inte kan förklaras med att andelen äldre ökar bland befolkningen. Under de senaste 10 åren har andelen äldre bland befolkningen enbart ökat med 2,5 %.

Olycksstatistik visar generellt mönster där äldre förare är inblandade i fler olyckor med allvarliga personskador jämfört med medelålders förare. Flera studier hävdar att de här mönstren elimineras om man kompenserar för äldres fysiologiska skörhet och kortare körsträckor. Även om så är fallet så utesluter inte det behovet av att analysera äldres personskador i allvarliga olyckor för att kunna utveckla säkrare fordon, eller att identifiera riskfaktorer som kan vara specifika för äldre förare och som ökar risken för inblandning i olyckor.

Utöver en ökad skörhet med stigande ålder, visar ett flertal studier att äldre förare har en större risk för trafikolyckor på grund av medicinska tillstånd, mediciner och funktionsnedsättningar som är vanliga i den äldre befolkningen. I Sverige är läkare skyldiga att rapportera till körkortsmyndigheten om en patient inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. Trots detta är det uppenbart att ytterst få körkortshavare rapporteras med tanke på antalet återkallelser.



År 2019 återkallades enbart 5550 körkort av medicinska skäl (återkallelsegrund 7). Med tanke på antalet körkortsåterkallelser överensstämmer det inte med antal personer som diagnostiseras med demens per år. I Sverige lider 130 000-150 000 människor av en demenssjukdom och man räknar med att cirka 25 000 personer insjuknar varje år. Gällande stroke insjuknar ca 30 000 varje

år men få personer genomgår någon körkortsbedömning om de är lämpliga som bilförare. Projektet innehåller flera delprojekt och planeras pågå fram till 2022.

*Helena Selander & Jesper Sandin*

---

## **MHF har beviljats bidrag från Trafikverkets skyltfond för att genomföra förstudien ”Villkorlig körkortsåterkallelse med ISA vid hastighetsöverträdelse”**

Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen utifrån utpekade indikatorer visar att efterlevnaden av gällande hastighetsgränser inte har förbättrats sedan 2012. MHF tror därför att det behövs fler åtgärder än de som används idag.



MHF:s idé om villkorlig körkortsåterkallelse med ISA vid hastighetsöverträdelse bygger dels på de svenska erfarenheterna av körkort med villkor om alkohol och dels på svenska och internationella erfarenheter av ISA (Intelligent Speed Adaptation). ISA-system är utformade för att upptäcka och varna föraren när fordonet har kommit in i en ny hastighetszon.

Ett flertal utvärderingar av det svenska alkoholprogrammet, både under försöksperioden 1999-2011 och efter permanentningen 2012 visar på övervägande positiva resultat och oerhört få återfall i rattfylleri. Alkoholiset har

inneburit att de som dömts för rattfylleri kunnat upprätthålla en fungerande vardag, både avseende arbetsliv och fritid.

Om vi har lyckats med alkoholprogrammet – skulle inte också ett ”ISA-program” kunna ge ett bra resultat och bidra till trafiksäkerheten?

Erfarenheter saknas inte. Under åren 1999-2002 genomfördes storskalig försöksverksamhet med ISA i Borlänge, Lidköping, Lund och Umeå. Resultatrapporten från försöken visar att de förväntade positiva effekterna i form av bättre trafiksäkerhet uppnåddes utan att den genomsnittliga restiden förlängdes. En slutsats var att om alla hade ISA skulle det leda till 20 % färre skadade personer i tätort.

En viktig målgrupp för samhällets insatser för att uppnå ökad hastighetsefterlevnad är de förare som får sina körkort återkallade p.g.a. hastighetsöverträdelse. Denna grupp utgör idag ungefär hälften av alla som av olika anledning får körkortet återkallat. Om berörda förare fick möjligheten att delta i en verksamhet med ISA-övervakad bilkörning under tillsyn av Transportstyrelsen under en villkorstid så skulle körsättet kunna påverkas i rätt riktning.

MHF har nu beviljats bidrag genom Trafikverkets skyltfond för att genomföra en förstudie som skall ge svar på om det finns möjlighet att genomföra en svensk försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse (körkort med villkor om ISA-system) med inriktning på personer som riskerar att få körkortet återkallat på grund av hastighetsöverträdelse. Förstudien ska undersöka de trafiksäkerhetsmässiga, tekniska och juridiska förutsättningarna för en sådan försöksverksamhet.

*Lars Olov Sjöström*  
*Trafiksäkerhetschef MHF*

---

## Suicid i transportsystemet

Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention, NASP, har i samverkan med Trafikverket beviljats Fol-medel från Trafikverket till en förstudie om suicid i transportsystemet. Studien kommer att vara transportslagsövergripande och studera väg, järnväg, broar, luftfart och flygfart. Relevanta forskningsfrågor skall identifieras och tillgängliga data från olika myndigheter skall kartläggas. Resultaten skall bl.a. ligga till grund för suicidpreventiva åtgärder i transportsystemet.

*Anna-Lena Andersson*

---

## Evenemangsdatum från SAFER

Från Chalmers och nyhetsbrevet SAFER News kommer ett kalendarium med sådant som delvis har trafikmedicinska vinklar. Ni kan själva läsa på <https://www.saferresearch.com/events>

---

## ITMA:s trafikmedicinska världskongress i Shanghai

Världskongressen har tyvärr fått skjutas upp igen på grund av Coronapandemin. Planerna är att den ska hållas under 2021. De som skickat in abstract behåller sin "plats i kön".



---

## Stockholmsdeklarationen antagen som FN resolution.

Tidigare i år organiserade Trafikverket den 3:e FN konferensen om Road Safety som vi har skrivit om i tidigare Rundbrev. På denna konferens framkom tydligt att hållbarhet och trafiksäkerhet måste gå hand i hand för att till 2030 nå målen om en halvering av antalet omkomna i trafiken. Trafiksäkerhet ingår som ett av de globala målen (delmål 3.6.) och rekommendationerna från konferensen är helt i linje med dessa (Saving lives beyond 2020: The next steps – Recommendations of the academic expert group for the Third Ministerial Conference on Global Road Safety 2020. Trafikverket 2019:209).

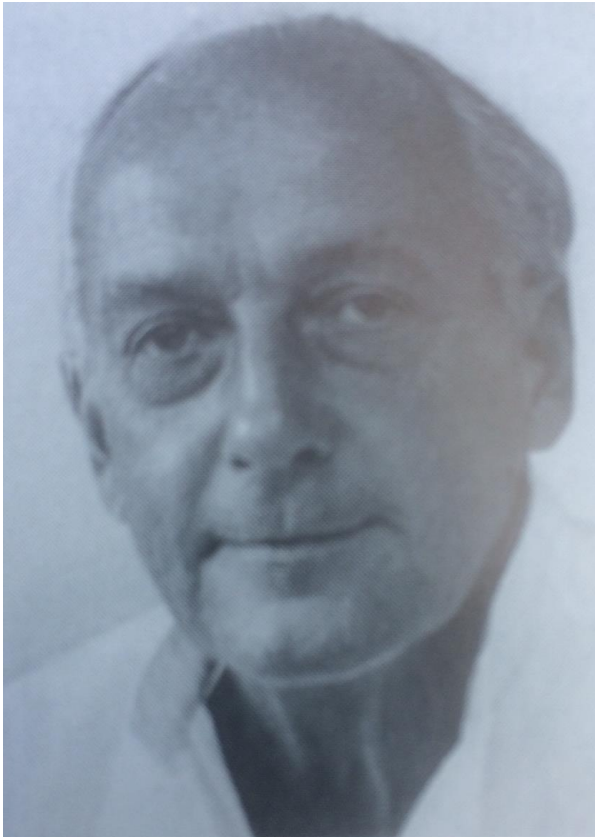
Den 19 augusti röstade FN:s generalförsamlingen för att anta Stockholmsdeklaration som en ny resolution "[Improving global road safety](#)". Denna resolution är ett nödvändigt steg för att lyfta trafiksäkerhetsutmaningar högre upp på agenda. Följande länder skrev under texten: Armenien, Belarus, Belgien, Bulgarien, Burundi, Centralafrikanska republiken, Cypern, Tjeckien, Ekvatorialguinea, Eritrea, Fiji, Frankrike, Tyskland, Laos, Monaco, Mongoliet, Myanmar, Nepal, Nederländerna, Nicaragua, Oman, Filipinerna, Portugal, Qatar, Ryssland, Singapore, Slovenien, Syd Afrika, Spanien, Syrien, Thailand, Uruguay och Vietnam.

*Tania Willstrand*



---

## Claes Göran Bäckström har gått ur tiden



Ibland måste man rensa i sina överbelamrade bokhyllor för att skapa lite ordning. Mina kriterier brukar vara att slänga böcker som jag aldrig tittat i på tio år samt inte kommer att titta i under överskådlig tid. Det finns dock en bok som jag alltid behåller och som betyder mycket för mig. Denna bok heter "The Seat Belt, Swedish Research and Development for Global Automotive Safety" av Claes Göran Bäckström och Rune Andreasson. En något överraskande omständighet är att boken är utgiven av Vattenfalls Kulturvårdskommitté.

När jag anställdes av Saab för arbete vid krocksäkerhetsgruppen 1989 hade Claes Göran redan pensionerats från sin tjänst som läkarkompetens vid haveriutredningsgruppen på Saab. Han var då redan en legendar både inom

trafiksäkerhetsområdet och för sina insatser att göra Saabs bilar säkrare. Han kunde dock inte helt avsluta sitt intresse för trafiksäkerhetsutvecklingen utan gjorde återkommande besök på Saab för att hålla sig uppdaterad. Det föll i regel på min lott att ta emot denna celebra gäst vilket jag mer än gjorde då jag uppskattade våra samtal. Jag fascinerades av hans berättelser om pionjärbetet som utfördes på 1950-talet och de följande decennierna. I min tur berättade jag om de utmaningar vi brottades med för dagen, alltifrån karossförstärkningar till skyddssystem och han gav många kloka strategiråd över hur man skulle gå till väga.

Det var vid dessa besök han berättade om den bok han arbetade på vilken skulle beskriva den sanna berättelsen om hur säkerhetsbältet utvecklades i Sverige under 1950-talet. Boken beskriver en idag tämligen bortglömd historia där Vattenfall drev på utvecklingen då de såg trafikskador som ett arbetsmiljöproblem för sina anställda. Jag rekommenderar intresserade att tillägna sig denna bok.

Jag kände inte Claes Göran Bäckström privat utan enbart genom professionen men kan ändå säga att han hade varm personlighet samt var en god lyssnare. Kopian av boken som jag fick av honom var dedikerad med orden "Till Mats från tillgivna vännen Claes Göran. Håll ut!", det sistnämnda var en varm uppmaning att arbetet måste fortsätta oavsett de vedermödor det innebär. Jag insåg att han på detta vis försökte passa facklan vidare till mig men jag känner mig mycket ödmjuk inför en jämförelse med den stora livsgärning som han representerade.

Clas Göran blev 94 år

*Mats Lindkvist*



---

## 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](mailto: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](mailto: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

www.e-print.se 08:38:56 70

PlusGiro  
Medlemsavgift

Medlemsnr: 27 98 59 - 3

INBETALNING/GIRERING B

Svensk Trafikmedicinsk Förening

150.00

2798593#06#