

Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 4 2020

December

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 rader

Europa och Sverige i trafikmedicinskt utvecklingsarbete

Den 26/11 avrapporterades ett arbete i den europeiska organisationen CIECA. Detta beskrivs nedan. Det kan sannolikt leda till nya EU-bestämmelser och en fortsatt dialog om detta är igång.

I Sverige har Transportstyrelsen under mer än två år nagelfarit de delar av svenska körkortsmedicinska krav som gäller diabetes och syn. Resultaten är nu klara och beskrivs nedan.

Tillåt mig att ha följande synpunkt - arbetet har varit formellt och juridiskt utan särskild hänsyn till vad som kan vara användbart för läkare i kliniskt arbete.

Tanken är att detta arbete ska följas av ett arbete med nya föreskrifter och det ska bli spännande att se hur mycket hänsyn som då kommer att tas till hur reglerna ska tillämpas av läkare och andra inom sjukvården (arbetsterapeuter, psykologer m fl.), som ska göra den första kliniska bedömningen av en patient

med en viss sjukdom, innan den kommer till myndigheten för en juridisk bedömning.

I sin arbetsvardag ska läkaren avgöra om det över huvud taget är aktuellt med en anmälan om medicinsk olämplighet eller att alls tänka på körkortsinnehavet. En svår fråga som kräver ett gott stöd i ett regelverk som är anpassat till patientmötet och de undersökningsmetoder som finns där.

Att bara strikt hålla sig till den miniminivå som EU-direktivet anger räcker inte! Om man menar allvar med att sjukvården ska vara den viktigaste portvakten för kontroll av medicinsk lämplighet för körkortsinnehav måste regelverket utgå från dessa bedömares situation.

Direktivets text är också i flera delar gammaldags och de nu gällande svenska bestämmelserna har i många avseenden kommit längre i anpassning till vetenskap och klinisk användbarhet.

Att slaviskt se till direktivet som en "golden standard" blir därför fel från ett trafikmedicinskt perspektiv. Det måste byggas på och förklaras i ett "Vad betyder det". Men i Transportstyrelsens bedömning kallas sådan påbyggnad som gör reglerna kliniskt användbara "särkrav" och intentionen verkar vara att ta bort allt som går ovanför direktivets text.

Det är lätt för en myndighet som så tydligt minskat den medicinska kompetensen i sin organisation att se frågan mest från ett jurist- och handläggarperspektiv. I ett

senare skede kommer STMF att vara remissinstans för ny föreskriftstext och då finns kanske en möjlighet att påverka slutresultatet men det är viktigt att det finns ett tydligt medicinskt expert- och kliniskt perspektiv från början av föreskriftsarbetet.

Några nedslag i det fortsatta men numer mindre hajpade arbetet med "självkörande" fordon kommer nedan. En eftertänksamhetens kranka blekhet lagrar sig numera över frågan och det handlar nu mest om vilken nivå av automatiserat förarstöd man kan uppnå. Händerna på ratten gäller fortsatt!

En viktig rapport om självmord inom transportsystemen visar att det är av vikt att se att det inte bara är genom "vanliga krockar" vi kan arbeta för att minska döden i transportsystemet.

Lars Englund

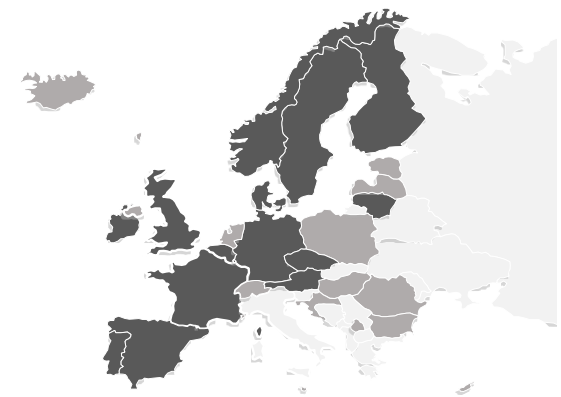
Europeiskt arbete med "Medical Driver Fitness" inom EU

CIECA är ett organ för samarbete när det gäller körkortslämplighet. Det handlar då mest om teoriprov, förarprov, utbildningar för att få körkort och de olika ländernas krav för detta. Sätet finns i Bryssel och även några utomeuropeiska organisationer är medlemmar. För Sverige är både Transportstyrelsen och Trafikverket medlemmar.

CIECA har på senare år blivit alltmer intresserade av begreppet "Driver Fitness" och inom detta specifikt även "Medical Driver Fitness". Under två år har en arbetsgrupp på 18 medlemmar från 11 länder arbetat med att jämföra de medicinska kraven för körkort i 31 europeiska länder och diskutera om vad som kan behöva ändras i det EU-direktiv som är en miniminivå för alla länders körkortsmedicinska krav. Förutom läkare

har det varit psykologer, arbetsterapeuter, erfarna förarprövare, handläggare på myndigheter, rättsexperter. Lars Englund har tillsammans med irländske professorn i trafikmedicin Desmond O'Neill som "deputy" har lett arbetet.

Gruppen har identifierat 9 medicinska områden där det finns kända stora skillnader mellan länderna och där arbetsgruppen bedömde att direktivets text kunde vara tvetydig eller föråldrad. Områdena "samsjuklighet" och "allmänna rutiner" kom med bland dessa.



Det skapades mindre arbetsgrupper inom varje sådant område och dessa utformade enkäter som gick ut till de 31 länderna. Svarsfrekvensen blev strax över 50% och det bedömdes att de länder som svarat (mörkare i bilden här) var de som hade en väl utvecklad praxis på området och att svaren kunde bedömas som representativa för europeisk trafikmedicinsk praxis.

De områden där det bedömdes att det behövs ny text i direktivet var syn, diabetes, alkoholberoende och neuropsykiatriska tillstånd.

På synområdet ifrågasatte arbetsgruppen den allmänna skrivning som finns om bländning, kontrastseende och mörkerseende eftersom det saknas både accepterade metoder och gränsvärden.

För synfältsdefekter pekade gruppen på avsaknaden av definierade mätmetoder och gränsvärden för lämplighet.

För diabetes ställs frågan om man kan godkänna sockervärden i vävnadsvätska jämfört med blodsocker. Detta är aktuellt vid kontinuerlig mätning med flashmätare på huden eller i underhudsfett med insulinpumpar.

Vid alkoholberoende bedömdes det att skrivningarna idag är omoderna och att det behövs en ny medicinsk arbetsgrupp inom EU för att skapa ny direktivtext. Den bör också ta hänsyn till alkoholåsets möjligheter att tillåta körning vid beroende.

På det neuropsykiatriska området finns det rikligt med ny vetenskaplig kunskap som pekar på riskerna med sådana tillstånd och särskilt vid ADHD. Också här bedöms att det krävs en ny arbetsgrupp som ska skapa en helt ny text på detta område.

Arbetet fortsätter nu med en fördjupad dialog med tjänstemän inom den del av EU som ansvarar för trafikområdet och det arbete med nytt körkortsdirektiv som pågår.

Lars Englund

Om automatiserad körning

RISE Research Institute of Sweden fortsätter att rapportera om framsteg och förhinder när det gäller självkörande bilar i sitt utmärkta nyhetsbrev "Omvärldsanalys Automatiserad körning".

Från USA rapporteras att Hyundais och Aptivs samarbetsbolag Motional har fått tillstånd att köra på allmänna vägar i Nevada utan förare bakom ratten. Det visar sig dock att det alltid ska vara en säkerhetsfunktionär i passagerarsätet.

År efter år har Teslas VD Elon Musk utlovat vad man kallar full självkörningsförmåga. För fyra år sedan kom beskedet att alla nya Tesla-fordon skulle utrustas med den hårdvara som krävs för detta. Nu har företaget lanserat vad de kallar Full Self-Driving Beta som en liten skara ägare av Tesla-fordon med Teslas förarstödsystem Autopilot, får pröva. Detta stödjer i dagsläget föraren med bland annat avfart- och påfartskörning, motorvägskörning inklusive filbyten samt stadskörning inklusive start och stopp vid trafikljus. Det har nu fått en något utökad funktionalitet.



Det är dock oklart vad som exakt menas med Full Self Driving Beta, men spekulationen är att fordonen kommer kunna svänga både åt höger och vänster i korsningar med och utan trafikljus. Fordonet framförs fortfarande med förarens händer på ratten och det är föraren som har ansvaret för körningen och det kan väl konstateras att det fortfarande är rätt så basala funktioner systemet klarar.

Nyhetsbrevet kommenterar nyktert att Full Self-Driving Beta inte innebär en förändring i automationsnivå i sig, utan endast en utökning av förarstödet Autopilots användningsområden. Man poängterar att "en sådan här funktion är långt ifrån redo för alla möjliga trafiksituationer och att risken är att den blir en säkerhetsfara då användarna lätt kan överskatta dess förmåga".

I Rysslands huvudstad Moskva har forskningsinstitutet MosTransProekt utvecklat ett självkörande fordon i syfte

att kontrollera parkeringsöverträdelser. Fordonet har kört runt i Moskvas centrala gator sedan februari, och lagrar data om ca 1000 parkerade fordon per dag.

Ovan nämnda företaget Motional har publicerat en undersökning kring konsumenters syn på dagens och framtidens mobilitet. Undersökningen omfattade 1000 deltagare. 62% av deltagarna ser en framtid med självkörande fordon men förstår kanske inte riktigt vad de svarat på. 45% av deltagarna anser att det inte är någon skillnad mellan självkörande fordon och de fordon som finns idag på marknaden med förarstödssystem (ADAS).

Nyhetsbrevet kommenterar att det är milt sagt oroande att så många anser att det inte är någon skillnad mellan självkörande fordon och dagens fordon med ADAS. Det visar än en gång på att det finns brister i informationsspridning på området. Teslas aktie gick i alla fall upp 3% när nyheten släpptes.

Lars Englund

Nya översynsrapporter från Transportstyrelsen om syn och diabetes

Transportstyrelsen har genomfört ett arbete med att se över de trafikmedicinska kraven för diabetes och synfunktionerna för att få ha körkort. Översynen är nu klar och har resulterat i två rapporter.

Transportstyrelsen har sedan våren 2018 arbetat med två översyner av de medicinska kraven om diabetes och synfunktionerna för att få ha körkort. Syftet med översynerna har varit att utreda om medicinföreskrifterna följer körkortsdirektivet.

Sverige har strängare krav än andra länder i Europa och medicinföreskrifterna behöver utvecklas.

I arbetet med översynerna har vi granskat reglerna i sex europeiska länder: Finland, Nederländerna, Norge, Spanien, Storbritannien och Tyskland. Under arbetets gång har vi även tagit emot synpunkter från medborgare, patientorganisationer, intresseorganisationer och hälso- och sjukvården.



Våra slutsatser är att medicinföreskrifterna i vissa delar inte når upp till minimikraven i körkortsdirektivet och i vissa delar är strängare än direktivets krav avseende diabetes och synfunktionerna. Vi ser ett behov av att förändra reglerna och har därför inlett två föreskriftsarbeten för att revidera kapitlen om syn och diabetes i föreskrifterna.

Länk till rapporten om diabetes:

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/trafikmedicin/rapport-oversyn-diabetes.pdf>

Länk till rapporten om syn:

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/trafikmedicin/rapport-oversyn-syn.pdf>

Sara Magnusson, Åsa Ericson

Kurs i Trafik- och körkortsmedicin 2021

Föreningen planerar för en kurs i Trafik- och körkortsmedicin, 4-6 maj 2021, den fjärde i ordningen i nuvarande utformning. Kursen planerades till maj 2020 men ställdes in på grund av pandemin. Nu hoppas vi kunna genomföra den till våren!

Den vänder sig i första hand till intresserade specialistläkare, företagsläkare och läkare under

utbildning. Vi kommer som tidigare år vara i Sigtuna på Stora Brännbo, ett mycket trevligt konferenscenter som nu är anpassat för att ge största möjliga smittsäkerhet för Covid 19.

I kursavgiften ingår kost och logi samt ett års medlemskap i föreningen. Eftersom kursen blev fullteknad under 2020 har vi en väntelista. Från hemsidan (www.stmf.nu) kan anmälan ske och där finns också våra kontaktuppgifter.

Kursen är certifierad av Lipus, i deras kurskatalog finns utförlig information www.info@lipus.se – kursnummer 20190164.

Föreläsare blir som vid tidigare kurstillfällen Sveriges främsta experter på trafikmedicinska frågeställningar.

Birgitta Stener Setterwall

Rekordfå omkomna i oktobertrafiken

Under oktober månad omkom 11 personer i vägtrafiken enligt statistik från Transportstyrelsen. Detta är det klart lägsta antalet för denna månad någonsin. Som jämförelse kan nämnas att under 1960 talet omkom långt över 100 personer i oktober under många år. Mer detaljerade uppgifter om trafikdödade i oktober finns i länken nedan

https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhet_sarkiv/2020/11-personer-omkom-i-oktobertrafiken-pa-vag/

I länken finns även uppgifter att antal omkomna under 12-månadersperioden nov. 2019 - okt 2020 uppgår till 185, vilket innebär stora möjligheter att det uppsatta trafiksäkerhetsmålet om högst 220 trafikdödade under 2020 kommer att uppnås.

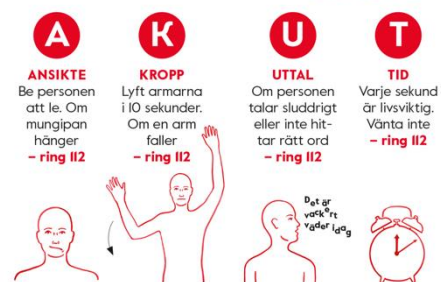
Thomas Lekander

Utdelning av pris för trafikmedicinsk forskning

Svensk Trafikmedicinsk Förenings Forskningsfond (STMFF) har som huvudsakligt ändamål att främja vetenskaplig forskning och verksamhet inom trafikmedicin. Fonden har nu delat ut årets pris på 25 000 kr för värdefulla vetenskapliga insatser till Hanna Persson, Göteborgs universitet och Sahlgrenska sjukhuset, Med. Dr., överfysioterapeut med specialistkompetens inom neurologi.

Hanna Persson får priset 25 000 kronor för sin omfattande och djuplodande forskning avseende stroke och dess konsekvenser på autonomi och hälsa - både på kort och lång sikt.

SÅ KÄNNER DU IGEN STROKE



Hanna är numera medlem i STMFF och vi hoppas få ta del av en muntlig redovisning av hennes forskning vid ett senare tillfälle.

Något resestipendium delades inte ut eftersom ingen ansökan kommit in i dessa Coronatider.

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 och genomförde 26/11 en digital nationell workshop under rubriken "Återkallande av körkort i samband med sjukdom". Alla pensionärsorganisationer var representerade vid mötet.

NTF:s Katarina Bokström höll ihop mötet. Som föreläsare fanns bland andra STMF:s styrelseledamöter Helena Selander, Tania Dukic Willstrand och Lars Englund, medlemmarna i STMF Catarina Lundberg och Marie Skyving samt ögonläkaren och professorn Bertil Lindblom.



SÄKER TRAFIK

De frågor som belystes var betydelsen av sjukdomar i trafiken; nuvarande regelverk för läkares anmälan; metoder och tillvägagångssätt vid körkortsmedicinska utredningar; rollen som ögonläkare när det gäller läkares anmälningsskyldighet; sambandet mellan sjukdomar och äldre bilförarens inblandning i trafikolyckor samt konsekvenser av återkallelse av körkortet för mobilitet och hälsa.

Inför mötet hade NTF förberett en del diskussionsfrågor av stor relevans för äldre bilförare som bland annat ville diskutera anhörigas roll för den sjukes körkortsinnehav och frågor om ifall det

finns regler som behöver ändras och om eventuella nya metoder för bedömning av medicinsk körkortslämplighet. Tyvärr blev det inte tid till någon bred diskussion bland de många äldre åhörarna. Projektet fortsätter och pågår fram till 2020-12-31

Lars Englund

Suicid i transportsystemet

Nationellt centrum för Suicidforskning och prevention (NASP) har med finansiering från Trafikverkets forsknings- och innovationsmedel gjort en förstudie om suicid i transportsystemet. Sakkunnig i suicidprevention från Trafikverket har tillsammans med forskare från NASP skrivit rapporten.

Det övergripande syftet med förstudien är att ge underlag för ett framtida evidensbaserat suicidpreventionsarbete i transportsystemet.

Förstudiens delsyften är:

- 1 att redogöra för, samt sammanställa de datakällor och dess variabelinnehåll som finns avseende suicid kopplat till transportsystemet;
- 2 att sammanfatta och sammanställa aktuell vetenskaplig kunskap om evidens av olika insatser för att förebygga suicid inom transportsystemet;
- 3 att utifrån det rådande kunskapsläget identifiera luckor i kunskapen och ge förslag på tänkbara forskningsfrågeställningar; och
- 4 ge rekommendationer avseende konkreta förebyggande åtgärder inom transportsystemet.

I rapporten har databaser från olika myndigheter kombinerats. Under perioden 2015-2019 framkommer att det årligen skett cirka 130 suicid inom det svenska transportsystemet. De flesta sker inom järnväg och tunnelbana (ca 84), inom vägtrafik (ca 31) samt genom hopp från broar (ca 14). Suicid inom sjöfarten

förekommer i viss omfattning, medan suicid inom spårvagnstrafiken och inom luftfarten är mycket sällsynta. Utöver de händelser där personer omkommer sker det dagligen att personer i suicidal kris söker sig till transportsystemet.

En litteraturgranskning som kompletterar och sammanfattar resultat från tidigare sammanställningar av suicidpreventiva insatser inom transportsystemet är gjord. I den framgår att den suicidpreventionsmetod som har starkast evidens är suicidmetod-restriktion, t.ex. plattformsdörrar på tågplattformar eller höga ej klättringsbara staket på broar.

Det finns viss evidens för andra metoder, t.ex. delvis täckande/partiell fysisk barriär vid riskplatser, att påverka motivationen hos den suicidala personen samt metoder som ökar möjlighet till upptäckt och intervention av suicidala personer. Det finns ett behov av svensk forskning inom området. Endast enstaka svenska studier publiceras i vetenskapliga tidskrifter årligen. Aktuellt arbete har identifierat att det finns en generellt god tillgång till data av hög kvalitet som kan användas för framtida forskning. Även ett flertal framtida forsknings- och innovationsfrågeställningar har identifierats.

Generellt kan konstateras att en mycket viktig uppgift för forskare och transportsystemets aktörer är att skapa en ökad evidens för suicidpreventiva metoder. I synnerhet för de metoder där evidensläget i dagsläget är svagt eller saknas men som bedöms som lovande av sakkunniga.

För att arbeta med en evidensbaserad suicidprevention inom transportsystemet krävs att ett antal förutsättningar är uppfyllda. Det är sådana åtgärder som inte ryms inom "evidensbegreppet" men bedöms vara nödvändiga. En politisk vilja att arbeta för att minska antal suicid i

transportsystemet, en långsiktig strategi, ekonomiska medel, samarbete mellan transportsystemets aktörer och forskare samt ett tvärvetenskapligt angreppssätt är exempel på förutsättningar arbetsgruppen identifierat.

Slutsatser och rekommendationer är att det, baserat på sammanställningen av evidensläget för olika metoder, samt konsensus i arbetsgruppen ges rekommendationer för prioriterade suicidpreventionsåtgärder inom respektive transportslag.

Rapporten går att läsa och ladda ned i sin helhet under 'Dokument'.

<https://ki.se/nasp/suicid-i-transportsystemet>

Anna-Lena Andersson

STMF:s årsmöte 2021

Är planerat att äga rum i Göteborg på eftermiddagen den 26/3 2021. Mer information kommer. Om Coronaläget tillåter har vi förhoppningen om någon utåtriktad aktivitet för allmänheten.

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

Styrelsen ökar alla läsare av rundbrevet en

God jul och ett Gott Nytt År

