



# Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF      Sektion av Svenska  
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 2 2021

Juni

Föreningens adress: STMF, c/o Thomas Lekander, Östra Finnbodavägen 35, 131 73, Nacka.  
[thomaslekander@hotmail.se](mailto:thomaslekander@hotmail.se), Hemsida: [www.stmf.nu](http://www.stmf.nu) Plusgiro: 27 98 59-3.



## Ordförandes rader

Covid 19 börjar så smått släppa greppet om oss alla och äntligen kan vi genomföra vår kurs. 18-20 oktober på "vanliga stället" Stora Brännbo i Sigtuna. Det ser vi och alla köande deltagare fram emot.

Myndigheten Trafikanalys publicerade 29 april den officiella statistiken över dödade och skadade personer i vägtrafiken. Antalet omkomna uppgick till 204 vilket är 14 fler än vad Transportstyrelsen redovisade i den preliminära statistik i början av året som vi skrev om i förra Rundbrevet.

Detta innebär också att Sverige nu är bäst inom EU när det gäller trafiksäkerhet!

*Lars Englund*

## Om automatiserad körning

RISE research Institute of Sweden fortsätter att rapportera om framsteg och förhinder när det gäller självkörande bilar

i sitt nyhetsbrev "Omvärldsanalys Automatiserad körning".

Den amerikanska organisationen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) har gjort en studie som visar att förare är mer benägna att köra över hastighetsgränserna när de använder förarstödssystem.

Små självkörande leveransfordon testas på gatorna i Singapore. Fordonen ska leverera paket och livsmedel till konsumenter som kan boka och ta emot leveranser med hjälp av en mobilapplikation.

Här kan ni se hur de små fordonen ser ut: <https://www.channelnewsasia.com/news/singapore/autonomous-robot-delivery-punggol-imda-otsaw-camello-14382374>

Den amerikanska konsumentorganisationen Consumer Reports har börjat fokusera på integritet och datasäkerhet. Den här gången är det Teslas förarövervakning som hamnat i sökarljuset.

Tesla kritiseras för att deras förarövervakning sker genom att kupén videofilmas men att det inte garanteras att data/videon inte sparas eller delas. Tesla ska kunna identifiera vilka förare som inte följer regler och därmed bli avstängda från Teslas tjänster.

Att ha koll på föraren har blivit viktigare för fordonstillverkarna i och med högre automatiseringsnivåer.

En startup med namnet Minus Zero i Indien håller på att utveckla självkörande Tuk-Tuk för trafikmiljön i Indien. Företaget har i dagsläget en Tuk-Tuk prototyp som de testat med en säkerhetsförare bakom ratten i olika städer i Indien. Det framgår att man inte använder sig av radar eller lidar, utan utgår endast från kamerabaserad igenkänning. Företagets mål är att ha en kommersiell produkt redo vid år 2023.

I april inträffade en dödsolycka i Texas där två personer som färdades i en Teslabil miste livet. Bilen kolliderade mot ett träd, fattade eld och brann upp.

Enligt den lokala polisen fann de ingen i förarsätet medan en av de avlidna satt i passagerarsätet och en i baksätet. Polisen misstänker att det inte fanns någon mänsklig förare bakom ratten när olyckan inträffade och att bilen kördes av Autopilot. Tesla har inte kommenterat fallet.



Den Europeiska Kommissionens e-tidning har publicerat en artikel kring acceptans av autonoma fordon. Den bygger bland annat på arbete från svenska VTI där forskare samlat in enkätsvar från 7000 personer från sju länder och som bland annat visat att deltagarna litar mer på mänskliga förare än autonoma fordon.

Ungefär 30% av deltagarna konstaterade att de hade känt sig otrygga med att gå över vägen om ett autonomt fordon närmade sig.

I en annan studie undersöktes hur kunskap och erfarenhet av adaptiv farthållare (ACC) och filhållningsstöd (LKA) påverkade tilliten till dessa system. Resultaten visade bland annat att ägare till fordon med ACC och LKA inte hade bättre kunskap om funktionernas förmågor och begränsningar än personer som inte ägde fordon med ACC och LKA. De som ägde sådana fordon tenderade att överskatta förmågan hos dessa system.

En ny skribent på Nyhetsbrevet, Cristofer Englund, berättar om det nya begreppet Explainable AI (XAI), alltså förklarande artificiell intelligens.

Han tar ett exempel från vår medicinska värld: Vi går till doktorn för att få vår onda axel undersökt. Doktorn säger till dig att vila armen och undvik tunga lyft. Dessutom får du ett recept på ett läkemedel. Du undrar direkt, varför behöver jag ta medicin? Du vill också få reda på vilken diagnos doktorn ställt på min axel? Du vill ha förklaringar.

Tänk dig så situationen när du åker i ett autonomt fordon som plötsligt tar en annan rutt än den vanliga eller att fordonet du färdas i plötsligt bromsar kraftigt. I ett vanligt fordon där du är passagerare skulle du fråga chauffören varför. Men hur ska det ske i ett fordon utan mänsklig förare? Ska passageraren koppla upp sig till kundtjänst eller fjärrkontrollcenter? Lämpliga förklaringar behövs för att vi användare ska kunna lita på fordonet.

Den ideella trafiksäkerhetsorganisationen AAA har genomfört en undersökning med syfte att

ta reda på vad amerikanska förare tycker och tror om autonoma fordon.

Undersökningen visade att de flesta tillfrågade skulle känna sig obekväma med att dela väg med autonoma fordon, oberoende vilken trafiksituation det gäller och om det handlar om lastbilar, små leveransfordon eller personbilar. Deras oro skulle dock kunna lindras betydligt med hjälp av tydliga markeringar som visar att det är ett autonomt fordon, körfält avsedda för autonoma fordon samt begränsade tider då autonoma fordon får färdas på allmän väg.

Det svenska projektet "Självkörande landsbygd" har precis avslutats. Det har undersökt frågan utifrån fyra konkreta områden i Sverige – Lund, Gotland, Eskilstuna och Skellefteå.

Definitionen av landsbygd är bland annat "mindre orter på väg att avfolkas där äldre, barn och de utan körkort hade kunnat få bättre tillgång till samhällelig service med autonoma fordon".

Man bedömer att det inte behövs ny infrastruktur men att det bland annat finns olösta frågor om hur ersättningstrafiken organiseras när fordonen inte klarar av vädret.

I Dagens Nyheter fanns 8 maj följande notis:

" Den brittiska regeringen har meddelat att automatisk filkörning bör kunna tillåtas i landet på motorvägar och i hastigheter upp till 60 kilometer i timmen.

Man vill ligga i framkant med att tillåta den nya tekniken och förutspår att 40 procent av de nya bilar som säljs 2035 ska kunna köra mer eller mindre utan förare." Men det verkar kanske lite

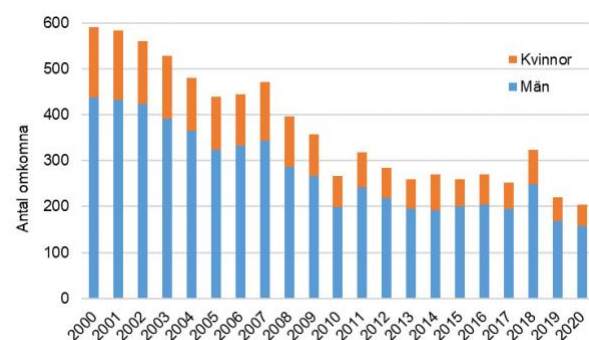
opraktiskt med bilar som kör så sakta på motorvägar?

*Lars Englund, som läst och sammanställt*

---

## Historiskt få omkomna i vägtrafiken 2020

Under 2020 dödades 204 personer i vägtrafikolyckor, mot 221 året innan. Antalet omkomna i vägtrafiken 2020 var därmed det lägsta som någonsin uppmätts i den officiella statistiken. Det visar Trafikanalys statistik om vägtrafikskador.



I vägtrafiken dödades 204 personer i olyckor under 2020, mot 221 året innan. Därmed minskade antalet omkomna med 17 personer (-8 procent). Av de 204 omkomna var 46 kvinnor och 158 män, och 15 var barn (under 18 år).

*Thomas Lekander*

---

## Äntligen! Kurs i Trafik- och körkortsmedicin 2021

Nu är det spikat – vår kurs blir av 18-20 oktober!

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 fulltecknad under 2020 har vi en väntelista. Från hemsidan ([www.stmf.nu](http://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](mailto:www.info@lipus.se) – kursnummer 20190164).

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

*Birgitta Stener*

---

### **Nyhet: Mailfrågor till STMF:s medlemmar**

För första gången testade vi nyligen att göra ett allmänt mailutskick till alla medlemmar. Det var på prov men alla signaler som kommit in har varit positiva även om det inte var någon flod av åsikter och svar.

Tanken är att detta kan vara en sorts kommunikation som kan komma mellan Rundbreven som kommer 4 ggr per år. Det kan då vara föranlett av någon fråga STMF:s ledning vill få belyst eller någon fråga som en medlem väckt och som är av allmänt intresse eller behöver diskuteras bredare.

Nu denna första gång var det 3 frågor.

1. Remiss från Transportstyrelsen via Läkaresällskapet om en planerad

revision av de kapitel i de medicinska föreskrifterna som rör kraven för körkortsinnehav i relation till bruk av alkohol, droger och läkemedel. Svaret har gått i väg, se mer om det nedan.

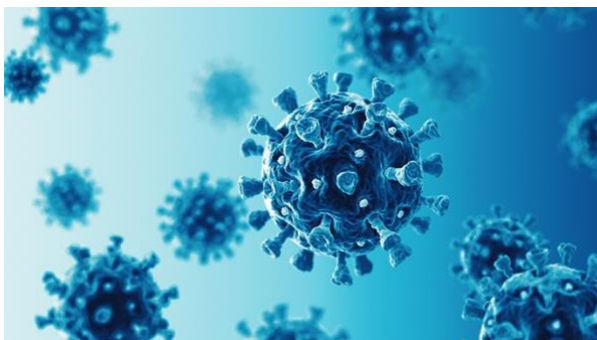
2. En medlem, läkaren Katarina Fällman, ville ha synpunkter på det PM man på Linköpings universitetssjukhus skapat för att veta hur man ska tänka och agera i relation till de som fått konfusion i samband med Covidinfektioner och deras körkortsinnehav. PM:et finns nedan i sin helhet.
3. Den tredje frågan kom från läkaren Einar Rystedt som arbetar med körkortsfrågor på Minnes- och geriatrikmottagningen samt körkortsmottagningen på Akademiska sjukhuset. Man har där den senaste tiden diskuterat om de ska införa någon typ av strukturerad uppföljning efter att patienter blivit av med körkortet, exempelvis genom att en kurator ringer upp efter en vecka. Einar fick en del synpunkter som sannolikt kan vara uppmuntrande när det gäller detta utmärkta initiativ.

*Lars Englund*

---

### **PM om körkortsinnehav efter konfusion orsakad av Covid 19-infektion**

Flera patienter som vårdats pga covid-19 har någon gång under vårdtiden uppvisat akut påverkan på de kognitiva funktionerna. Konfusionen klingar ofta av under vårdtiden, men klinisk erfarenhet från andra långvariga infektioner och intensivvård visar att kvarvarande kognitiva symtom och hjärntrötthet kan kvarstå lång tid efter utskrivning från sjukhus.



Patienter med akut konfusion vid covid-19, framförallt efter IVA-vård, har uppvisat en symtombild med nedsättningar i de funktioner som bedöms viktiga för innehav av körkort. Akut konfusion är också en riskfaktor för nya konfusionsepisoder och kvarvarande kognitiva nedsättningar som kan vara svåra att upptäcka i det mer akuta skedet och i sjukhusmiljö.

#### Riktlinjer:

1. Senast i samband med utskrivning ska ansvarig läkare ta ställning till eventuellt tillfälligt körförbud för patienten. Hänsyn tas till hur långvarig patientens konfusion varit, om det finns tecken till kvarvarande kognitiv nedsättning, om det finns anamnes på tidigare konfusionstillfällen eller kognitiv påverkan innan infektionsinsjuknandet, övriga riskfaktorer för akut sjukdom och sänkt konfusionströskel samt till vilka läkemedel patienten står på.
2. Vid beslut om tillfälligt körförbud meddelas patienten detta och remiss skickas till primärvården för uppföljning inom 1-3 månader.
3. Vid uppföljning i primärvården (avseende körförbud) tas anamnes från patienten och eventuella anhöriga på hur patientens mående varit efter utskrivning. Har patienten uppvisat symtom på ny akut förvirring, kognitiv långsamhet, hjärntrötthet, nedsatt handlingskraft eller andra tecken på kognitiv nedsättning? Allmänt somatiskt status inkl neurologstatus samt läkemedelsgenomgång utförs.
4. Om primärvårdsläkaren bedömer att det inte finns misstanke om någon allvarlig kognitiv störning av betydelse för trafiksäkerheten kan körförbudet upphävas. Vid osäkerhet gällande patientens körförmåga förlängs patientens körförbud och remiss skickas för en rådgivande basal trafikmedicinsk utredning. Om patienten visar klara tecken till fortlöpande förbättring kan det vara rimligt avvakta någon månad och göra en ny bedömning före en sådan remiss.
5. Om den rådgivande trafikmedicinska utredningen påvisar tecken till kognitiv nedsättning av relevans för trafiksäkerheten skall körförbudet förlängas och patienten bör remitteras till Trafikmedicinsk enhet. Vid misstanke om bakomliggande kognitiv sjukdom/demenssjukdom, ställningstagande till remiss för basal demensutredning enligt sedvanlig rutin.
6. Patienter med högre körkortsbehörighet som under sin vårdtid haft akut förvirringstillstånd bör alltid remitteras till Trafikmedicinsk enhet för utredning avseende högre körkortskrav. I väntan på denna utredning får de inte köra "tung trafik". I övrigt gäller samma riktlinjer som ovan.

- Det är viktigt att uppmärksamma att även patienter som inte vårdats inneliggande kan uppvisa kvarvarande kognitiva nedsättningar efter utläkt covid-19 infektion. I samband med läkarbesök, oavsett specialitet, bör därför läkaren ta ställning till körkortsfrågan även hos dessa patienter, var god se punkt 1.

2020-06-12 Katarina Fällman  
Geriatriska kliniken i samråd med  
Rehabiliteringsmedicin.

---

### Om vårt remissvar till Transportstyrelsen

Via Läkaresällskapet och efter att ha hämtat in synpunkter från många olika håll har STMF avgett sitt svar på denna efterlysning om synpunkter inför ett förändringsarbete på Transportstyrelsen. Vårt remissvar finns på hemsidan. Ur svaret saxas:

1. Detta medicinska område är sannolikt det mest betydelsefulla från ett trafiksäkerhetsperspektiv.
2. Skrivningen i 13 kap gör en värdefull och relevant koppling mellan rattfylleribrottet och sjukdomstillstånden.
3. De svenska föreskrifterna är långt mer utvecklade och kliniskt användbara än de flesta andra i Europa.
4. Det behövs ett förenklat och mindre juridiskt språk i de medicinska föreskrifterna
5. De idag obligatoriska CDT och GT bör bytas ut mot Peth + ytterligare en annan, valfri

markör.



6. DSM IV är inaktuellt.
7. Aktuell version av ICD bör användas (ICD 10 idag).
8. Kan diagnosen missbruk ersättas med diagnosen "skadligt bruk" från ICD?
9. Det bör finnas ett utrymme för att den som söker vård för sin sjukdom inte bemöts med ett omedelbart återkallande av körkortet.
10. Det är värdefullt att begreppet "nykterhet" definieras.
11. Skrivningen om regelbundet läkarordinerat bruk av läkemedel bör förenklas.
12. Det faktum att den vanliga drogen Cannabis numera inte analyseras i hårprov behöver beaktas i en ny skrivning.
13. I Norge finns ett system med gränsvärden när det gäller bilkörning avseende läkarordinerade läkemedel som kan påverka psyket, uppmärksamheten och omdömet. STMF anser att Transportstyrelsen bör utreda möjligheten till sådana regler också i Sverige.

Inom STMF är vi även beredda att be någon av de kliniskt aktiva medlemmarna som arbetar med dessa frågor att delta i Transportstyrelsens expertgrupp om Transportstyrelsen så önskar.

---

## Nationella Vårdprogram/kunskapsstöd

Socialstyrelsen har bett om synpunkter på flera så kallade NPO:n, det vill säga nationella riktlinjer för olika sjukdomar. Detta har nått STMF via Läkaresällskapet.

Bland dessa NPO finns riktlinjer om behandling av narkolepsi hos barn och vuxna samt om behandling av obstruktiv sömnapné hos vuxna. Bägge är tillstånd som är relevanta från trafikmedicinsk horisont.

För något decennium sedan hade sannolikt frågan om körkortsinnehav inte ens varit nämnd men idag kan ordföranden konstatera att denna aspekt på sjukdomarna behandlas på ett adekvat om än relativt kortfattat sätt.

*Lars Englund*

---

## Tylösandseminariet

Årets Tylösandseminarium planeras äga rum 31 augusti-1 september. Bland de frågor som kommer att diskuteras är regeringens nya etappmål för Nollvisionen till 2030, som bland annat innebär att antalet omkomna i vägtrafiken ska minska till max 133 personer per år. Hur ska vi bäst arbeta – och samarbeta – för att nå målen?

Dessutom finns det mindre teman av visst intresse från ett trafikmedicinskt perspektiv:

- Vilka är de bestående effekterna av pandemin och hur påverkar det trafiksäkerheten?
- Hur ska vi klara utmaningen med både ökad och säker cykling?
- Vad innebär Stockholmsdeklarationen för trafiksäkerhetsarbetet?
- Hur sätter vi ett positivt fotavtryck när det gäller trafiksäkerhet?

- Hur förhåller vi oss till en förändrad mobilitet?



Närmare information kommer att finnas på MHF:s hemsida. [www.mhf.se](http://www.mhf.se).

*Lars Englund*

---

## STMF:s årsmöte 2021

Ägde rum digitalt på Skype 26/3. Inga nya motioner eller frågor/synpunkter hade kommit in inför mötet.

Våra stadgar har ändrats utifrån de förändringar som beslutats inom Läkaresällskapet. Styrelsen för STMF beviljades ansvarsfrihet för året 2020.

Även vår forskningsfond STMFFs styrelse beviljades ansvarsfrihet. Protokollen från våra respektive årsmöten finns på vår hemsida.

<http://www.stmf.nu/2021/05/01/arsmote-2021-2/>

Två nya styrelsemedlemmar valdes in: Samantha Cundy Blickfors och Johan Alinder,

Samantha är specialist i allmänmedicin och har varit distriktsläkare i Oskarshamn fram till 2016, därefter arbetat allt mer på Alkoholmottagningen i Oskarshamn med framför allt körkortsärenden.

Johan är specialist i rehabiliteringsmedicin och verksam vid Rehabiliteringsmedicinska kliniken vid

Universitetssjukhuset i Linköping som ST-studierektor. Han har mångårig erfarenhet av hjärnskaderehabilitering och utveckling av metoder för trafikmedicinsk utredning efter hjärnskada.

Lars Englund

---

## Sverige bäst i trafiksäkerhet i EU!

Den 20 april anordnades en resultatkonferens av EU-kommissionen (DG-Move).

Där presenterades preliminära siffror för dödsolyckorna under 2020 inom EU som visar att Sverige åter är i toppen.

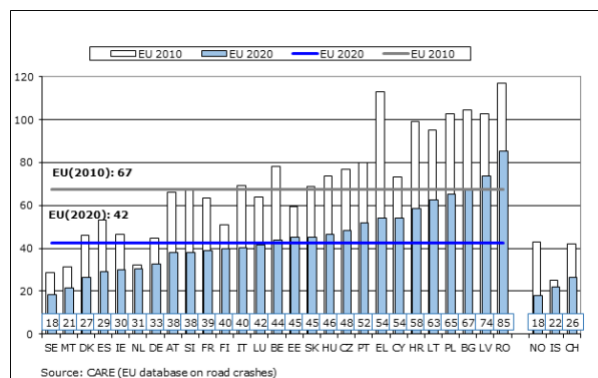
*"the safest roads remain in Sweden (18/million) while Romania (85/million) reported the highest rate in 2020. The EU average was 42/million."*

Läs mer om ni vill: [Road safety \(europa.eu\)](https://road.safety.europa.eu/)

Det ska gå att se konferensen i efterhand här: [EU Road Safety - Results conference | Mobility and transport \(europa.eu\)](#)

(Alla sessioner kanske startar samtidigt, men det är bara att klicka på det videoklipp som man vill pausa så får man höra på en i taget)

## Trend in road fatality numbers per million inhabitants by country, 2010-2020



Thomas Lekander

---

## Rapport från European Traffic Safety Council (ETSC)

ETSC har i mars publicerat en rapport "Are medical fitness to drive procedures fit for purpose?" PIN Flash Report nr 40.

Rapporten går att

hitta på <https://etsc.eu/category/publications/> är på ca 40 sidor och det finns en bra sammanfattning på sidorna 7-9. Rapporten är en sammanställning över nuvarande körkortsmedicinska regler i alla EU-länder. Rapporten ger rekommendationer till EU i arbetet som just påbörjats att uppdatera körkortsmedicindirektivet från 2006. Den ger även rekommendationer till de olika länderna att beakta vid översyn av de nationella reglerna.

Rapporten var också underlag till ett webinarium som ETSC anordnade 27 april där Marie Skyving (Transportstyrelsen) och Åsa Forsman (VTI) medverkade och redogjorde för vad som gäller i Sverige i denna fråga. Webinariet var på ca 2 timmar och går att hitta via ETSC:s hemsida (etsc.eu)

Thomas Lekander

---

## Mer europeiskt från CIECA

Organisationen CIECA har publicerat en ny rapport som är ett utdrag från den större rapport som blev resultatet av det fleråriga arbetet med hur förarprov ska bidra i den trafikmedicinska lämplighetbedömningen. Den är av intresse för alla som arbetar med praktiska förarprov vid sjukdomar av olika slag.

<https://www.cieca.eu/sites/default/files/members-area/TopicalGroups/Fit-to-Drive/2021-03-03/CIECA%20FTD%20SG1%20DM%20Guidelines%20The%20'ideal'%20driver%20assessment%20Extract%20from%20DDA%20report%202021.pdf>

Lars Englund



---

## Avrapporteringen från Trafikverkets Resultatkonferens i april klar



Nu kan vi läsa analysen av trafiksäkerhetsläget "väg 2020" på trafikverket.se.

Man har även sammanställt och besvarat alla frågor som skickats in via mentimeter under konferensen. Läs mer på <https://trafikverket.via-em.com/a/plink/row/v1-t13j3SHcM7SxzoWASIDOp0sUOTIMIXI4VgTiEFvILM.html>

*Thomas Lekander*

---

## Årsavgift 2021 i STMF

Dags att betala medlemsavgift i STMF för 2021. Avgiften är densamma som tidigare dvs. 150:- och kan sättas in på föreningens plusgirokonto 27 98 59-3.

Om du föredrar SWISH, och litar på kassören går det bra att swisha 150:- till kassören på 070-661 43 19, så gör Thomas överföring till föreningens plusgirokonto och mailar kvittot på överföringen till dig.

*Thomas Lekander*

---

## STMF:s styrelse 2021

Lars Englund, ordförande;  
Birgitta Stener-Setterwall, sekreterare;  
Thomas Lekander, kassör;  
Anna-Lena Andersson, Vetenskaplig sekreterare;

Ledamöter: Mats Lindqvist; Tania Dukic-Willstrand; Helena Selander; Johan Alinder, Samantha Cundy Blickfors  
Suppleant: Ingrid Bolin

---

## Glad sommar!

Till sist vill STMF styrelse önska alla medlemmar en smittfri och i övrigt bra sommar,

