



Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 3 2022

September

Föreningens adress: STMF, MOBILITETSCENTER, att Ingrid Bolin, FO Pettersson gata 32 B, 421 31 Västra Frölunda. Mailadress englund1@telia.com Hemsida: www.stmf.nu Plusgiro: 27 98 59-3. Medlemsavgiften är **150 kr/år** för privatpersoner och **300 kr/år** för organisationer. Rundbrevet kommer 4 gånger om året och för 2022 är planerade utgivningsdatum 28/2, 15/6, 15/9 och 15/12



Ordförandes rader

Sommaren har varit relativt stilla från trafikmedicinsk synpunkt så jag har inte så mycket att bidra med idag. Men inför vårt första styrelsemöte i höst har det dykt upp flera intressanta frågor med anknytning till STMF.

Ett europafinansierat möte i Stockholm kommer att äga rum 10/11, där organisationen European Road Safety Charter (ERSC) bjuder in till en trafikmedicinsk temadag, där MHF och STMF är medarrangörer. Suicid och körkortskrav är huvudinriktningen på mötet, förutom det ständigt aktuella trafiksäkerhetsproblem som rattfylleri är. Vi återkommer med mer info på vår hemsida men vik gärna dagen. Kostnadsfritt deltagande, lokal Hilton Slussen. Kontaktperson lars.olv.sjostrom@mhf.se

Hur det kan se ut med medicinska körkortsbedömningar ute i landet vill STMF i samarbete med VTI ta reda på.

Läs om en inledande enkät i frågan nedan.

Det har varit en hemsk dödsolycka i Holland med en lastbil som först stannat och sedan kört med full fart in i en stor grupp människor och dödat flera. Något terroristmotiv eller alkohol/droger verkar det inte ha varit så mina tankar går till att det kan ligga ett medicinskt förhållande bakom. Kanske en hypoglykemi med förvirring? Just mönstret att först stå stilla och sedan köra iväg känner jag igen från en annan fallbeskrivning med allvarlig hypoglykemi.

När ett privatjet störtar efter att man sett en tom cockpit där piloten var äldre är det heller inte så långsökt att tänka på akut sjukdom och inte bara tryckfall i kabinen som det spekulerats i.

I den ingenjörernas värld som trafiksystem är kan det nog finnas skäl att se med medicinska ögon på olika problem man identifierar. STMF har en sådan inriktning, förstås.

Som vanligt finns det i slutet av Rundbrevet en del klipp om automatiserade fordon. Mina kommentarer är i *kursiverad stil*.

Jag tar gärna emot kommentarer och synpunkter om Rundbrevet på englund1@telia.com

Lars Englund

MHF:s forskningsfond öppen för ansökan

Stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet har funnits sedan 1981 och stödjer viktig forskning om alkohol, droger och trafiksäkerhet.

Forskare som är intresserade av att arbeta inom något område med anknytning till fondens ändamål är välkomna att sända in ansökningar om anslag till projekt. Ansökan skall skickas senast den 30 september 2022.

Läs mer på <https://www.mhf.se/om-mhf/forskning-och-fond/trafikforskare-valkomnas/>

Enkät om körkortsbedömningar i vården

På STMF:s årsmöte i våras talade vi om visionen med trafikmedicinska centrum och enheter som skulle gett en likartad bedömning av medicinsk lämplighet att ha körkort i alla landets regioner.

Vi har en aning om att sådana bedömningar, om de alls sker, görs på många olika sätt och på många olika enheter inom vården. Ambitionen är att kunna genomföra en enkätundersökning och som ett första steg gjorde vi en förfrågan till en Facebook-grupp och till en mail-chat (Ordbytet) som används av allmänläkare. Svaren bekräftar bilden av att detta sker på många olika sätt.

Några citat bland de svar som flutit in från allmänläkarna:

”Jag har endast hunnit ha några enstaka nybebuterade demenser där patienten inte varit öppen för att sluta köra när jag så mjukt jag kunnat påpekat problemet.

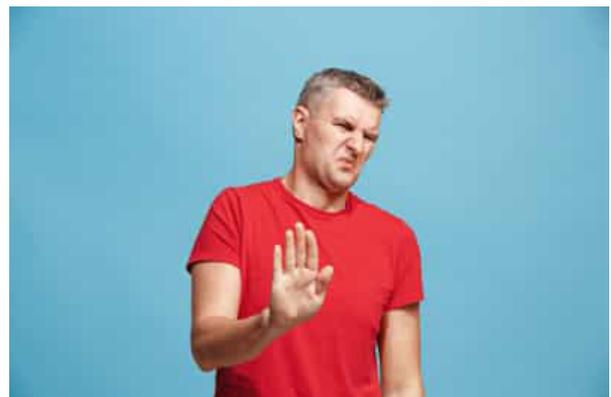
Där har jag dock känt mig väldigt ensam. Svårt att inte döda alliansen med patienten om jag inte har något konkret test eller dylikt att luta mig mot. Önskar att det fanns mer praktiska möjligheter att utvärdera körförmågan.”

” Vi handlägger körkortsärenden för alkohol- och droger (sjuksköterska håller koll på provtagningen) samt för diabetes typ 2 . Bara i undantagsfall ADHD, när patienten inte har kontakt med psykiatrin.

Vid kognitiv svikt (som demens) har vi hjälp av vår arbetsterapeut som kan göra några olika tester.

Det finns en trafikmedicinsk enhet på regionsjukhuset, men jag har aldrig haft någon kontakt med dem då det känns långt bort och krångligt, men som sagt, ingen erfarenhet. Vi har ingen möjlighet att remittera till uppkörning inom regionen.”

” Senaste tiden har vi på grund av brist på tider hänvisat de med högre behörighet utan sjukdom till privata enheter men de som har någon sjukdom följer vi ju ändå så då gör vi intygen också.”



” Vår vårdcentral har som policy att hänvisa alla körkortsintyg till kommersiell enhet, vilket jag tycker är synd.”

”De enda körkortsintyg vi skriver är för diabetiker som vi sköter.”

”Detta är ett område som är så otydligt. Inga svårigheter med riktigt dementa eller människor med svag syn. Men hur ska jag som läkare veta att patienten kan köra bil? Det borde i varje region finnas speciella enheter som utreder direkt.”

” Det är skit. Ingen hjälp alls. Tycker det är under all kritik att vi inte har psykolog eller arbetsterapeut att samarbeta med. För mig är det post stroke som är den stora volymen. Alkohol och droger hänvisas ”nånstans” privat, för labb kan inte ta bevakade prover.”

” Min bestämda åsikt är att i nuvarande situation med stor allmänläkarbrist är inte alla intygen vår angelägenhet. Om jag ställer demensdiagnosen är det självklart att jag tar ställning till körkortet. Om neurologen ställer stroke-diagnosen, måste den även ta ställning till körkortet. Om psykiatriker ställer sin diagnos måste den ta ställning till körkortet. När det gäller alkohol- och drogrelaterade problem, hänvisar vi alltid till helprivata mottagningar. Pat får information att kontakta sin behandlande läkare eller privat mottagning för att få bedömning/intyg.”

Den lilla pilotundersökningen gav en bild av att vi verkligen har ett problem med ett ojämnt omhändertagande på detta område. Ett bra forskningsunderlag skulle kunna ge underlag till en samhällelig förbättring på området.

Helena Selander och Lars Englund

Datum spikade för vår trafik- och körkortsmedicinska kurs i Sigtuna

22-24 maj 2023 går kursen av stapeln och det finns redan förhandsanmälningar. Vi startar till lunch dag 1 (måndag) och slutar till lunch dag 3. STMF ska som vanligt försöka samla Sveriges bästa föreläsare inom de olika medicinska disciplinerna.

Förra årets kurs hade en lysande utvärdering men synpunkter kom fram att vi inte ska ha så långa basal avsnitt om de olika sjukdomarna. Det får man förutsättas kunna. Så kursen riktar sig till folk inom vården, främst läkare under ST. Kursen har i alla år varit certifierad av LIPUS och ambitionen är att även vårens kurs ska vara det.



En arbetsgrupp inom styrelsen bestående av Ingrid Bolin, Johan Alinder och Lars Englund återkommer med mer information framöver samt med en anmälningsblankett på vår hemsida,

Boka gärna datumen om ni vill vara med. Vi har accepterat att de som hört av sig tidigt och ”anmält sig”, skrivs upp och får en garanterad plats.

Lars Englund

STMF SVARAR

Ni kan skicka frågor som rör det trafikmedicinska området till mailadress englund1@telia.com så kommer lämplig person inom STMF:s styrelse att besvara frågan. Även frågor som rör arbetsterapeuters, psykologers och andras intresseområde inom det körkort- eller trafikmedicinska området försöker vi besvara.

Fråga från allmänläkare:

Är vi skyldiga att anmäla patienter till Transportstyrelsen som borde ha intyg, det vill säga diabetiker med insulin och liknande? Hur får Transportstyrelsen kännedom om dessa patienter och lägger krav på intyg?

Svar: Läkare har inte någon anmälningsskyldighet enbart för att det finns krav om intyg för vissa sjukdomar. Transportstyrelsen får kännedom om de personer som har högre körkortsbehörigheter när man får in intyg om fortsatt innehav som ju ska ske vart femte år. För andra kan det vara så att man har sjukdomen redan när man ansöker om körkort. Som till exempel vid Diabetes typ 1 som ju ofta debuterar före körkortsåldern.

Om alla som har diabetes typ 2 och körkort för lägre behörigheter också skulle in i systemet skulle det sannolikt bli en alltför stor belastning.

Vid diabetes inträder anmälningsskyldigheten till exempel när man haft en allvarlig hypoglykemi i trafiken (lägre behörigheter) eller om man över huvud taget haft en allvarlig

hypoglykemi om man har körkort med högre behörigheter.

Lars Englund

Skadehändelser från broar i Sverige år 2008-2020

Det finns en särskild metodik framtagen för att klassificera vilka dödsfall inom vägtrafik och på den statliga järnvägen som är suicid respektive olycka.

Det har hittills saknats en metodik för att redovisa tillförlitliga och sammanställda data över hur många personer som varje år tar sitt liv genom hopp eller faller från specificerade broar. Det beror bland annat på komplexiteten när det gäller tillgång till underlag för bedömning av dödsätt och dödsorsak. Registrering av dessa händelser inom olika myndigheter sker inte utifrån samma sökord eller kriterier vilket gör jämförelse mellan olika myndigheters underlag svårt.



Genom att välja sökord och kombinera dem med ICD-koder (International Classification of Diseases and related health problems) i Rättsmedicinalverkets databas har data tagits fram för tidsperioden 2008–2020.

Rapporten redovisar att 226 personer omkommit, fördelat på hela Sverige, vilka var och en tagit sitt liv genom att hoppa från en bro. Ytterligare en person omkom på grund av olycksfall från en bro.

Medeltalet för perioden är 17,4 suicid per år.

Resultaten visar vidare att det är från ett tiotal broar som de flesta hoppen skett ifrån. Dessa broar är huvudsakligen lokaliserade i eller nära anslutning till tätorter där det bor många invånare.

Dataunderlaget utgår endast från ärenden som genomgått rättsmedicinsk obduktion. I rapporten beskrivs även orsaker till eventuella bortfall i materialet.

Rapporten är framtagen i samarbete mellan Trafikverket, Rättsmedicinalverket och Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention, Karolinska Institutet och Region Stockholm.

Trafikverkets publikationsnummer: 2022:24. ISBN 978-91-8045-009-6.
<https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1674496&dswid=-2967>

Anna-Lena Andersson

Rapport från MHF:s Tylösandseminarium 2022

Nyttillträdde generalsekreteraren i MHF, Dicran Sarafian öppnade seminariet och hälsade välkommen.



Seminariet innehöll presentationer och nya rön inom såväl internationell, som nationell trafiksäkerhet.

Det ligger nära till hands att ta lärdom av grannlandet Norge som berättade om hur arbetet sker inom beteende-, kunskap- och informationsarbetet. Liv Marie Bendheims, Ung i Trafikken, mycket uppskattade "Forebygging av ungdomsulykker" beskrev bland annat hur man sökte påverka ungdomars attityder både när det gäller hastighetsöverträdelser och alkoholpåverkan. Vägdirektör Ingrid Dahl-Hovland och Guro Ranæs från Statens Vegvesen redogjorde i övrigt för hur trafiksäkerheten i Norge utverkats.

Ett omdiskuterat föredrag handlade om (Straff)rättssystemet och arbetet för trafiksäkerhet, då lagman (domare) Pia Johansson, Halmstads Tingsrätt på ett mycket pedagogiskt sätt försökte guida publiken bland uttryck som t.ex. brottsbekämpare, rättskipare, straffskalor, avsikt och beviskrav. På ett sätt långt från trafiksäkerhet, men ändå inte, då vi fick en större förståelse för varför allvarliga trafikbrott inte alltid leder till sträng påföljd.

Jesper Christensen, SMC, talade om glädjen i motorcykelkörning och även om kursen SMC arbetar med för ökad förståelse för hastighetens betydelse. Även i år lyfte han problematiken med att en stor del av de som omkommer i mc-olyckor är körkortslösa.

Danmark presenterade Bornholmsmodellen genom Birgit Hellner, Bornholms Politi. Hon berättade om polisens uppsökande arbete på individuell nivå, där de vänder sig till personer med alkoholorisk- eller missbruksproblematik och erbjuder samtal samt lotsning till rehabilitering.

Detta år presenterades myndigheternas olika generaldirektörer Roberto Maiorana,

Trafikverket, Ingrid Dahl Hovland, Statens Vegvesen, Anders Thornberg (rikspolischef), Tomas Svensson, VTI och Jonas Bjelvenstam, Transportstyrelsen genom inspelade intervjuer gjorda av årets moderator Sanna Balsvik, som med all heder tog oss med på vår resa genom Tylösands seminariet.



Infrastrukturminister Tomas Eneroth, som deltog på plats, lyfte fram vikten av samarbete i inom Sveriges trafiksäkerhetsarbete och manade till fortsatt gott arbete.

Ovanstående är ett axplock av presentationerna och som vanligt ledde uppläggnig av parallella block till den valångest Jean-Paul Satre beskrev inom läran Existensialismen, att aktiva val, även leder oss till att välja bort.

Anna-Lena Andersson

Om automatiserad körning

Ur de intressanta rapporterna från RISE Research Institute of Sweden saxar Rundbrevet om framsteg och förhinder när det gäller självkörande bilar.

Den ideella organisationen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) från

USA har publicerat resultat från en enkätstudie som visar på att konsumenter är positiva till delautomatisering men mer tveksamma till vissa sofistikerade förarstödsfunktioner

IIHS frågade 1010 amerikanska deltagare med en jämn könsfördelning, genomsnittsålder 46 år, och där hälften inte hade erfarenhet med filcentreringsystem. De frågade kring filcentreringsystem, förarbevakningssystem, automatisk filbytesfunktion och intresse av att äga ett självkörande fordon.

Resultaten visade bl.a att :

- 80% av deltagarna ville använda filcentreringsystem.
- 36% föredrog filcentrerig med händer på ratten jämfört med 27% som föredrog utan händer på ratten, 18% hade ingen preferens, och 16% ville inte ha någon typ av filcentrerig.
- Mer än hälften var bekväma med förarbevakning, men färre var bekväma med kamerabaserad förarbevakning jämfört med sensorer i ratten.
- Av de som ville ha filcentrerig utan händer på ratten fanns det en indikation på potentiell felanvändning av funktionen.
- 73% svarade att de kan tänka sig använda automatisk filbytesfunktion.
- 45% föredrog att automatisk filbyte initieras av föraren, medan 14% föredrog att det skulle vara initierat av fordonet.

Forskarna tolkar resultaten som att deltagarna föredrar förarstödsfunktioner som kräver att man har händerna på ratten. Gällande filcentrerig utan krav om att hålla händerna på ratten ansåg forskarna att deltagarna i den gruppen var mer benägna att utföra icke-

körrelaterade uppgifter i fordonet. Vidare så var deltagarna generellt bekväma med förarbevakning. Forskarna ansåg att detta berodde på en övertygelse om ökad säkerhet i och med minskad felanvändning av filcentreringsystem med förarbevakning.



General Motor-ägda Cruise har återkallat och uppdaterat 80 fordon efter en olycka i korsning]. En person fördes till sjukhus med mindre skador.

Cruisefordonet ska ha gjort en hård inbromsning under en vänstersväng i en korsning. Fordonet som krockade med Cruisefordonet anses vara mer vållande till olyckan men NHTSA uppgav att Cruisefordonet kan ha missbedömt det andra fordonets förväntade riktning, eller inte reagerat tillräckligt på plötsliga förändringen av riktning.

Cruise avbröt inte sina pågående piloter efter olyckan i början av juni men hindrade tillfälligt fordonet från att göra oskyddade vänstersvängar tills fordonen fick en mjukvaruuppdatering i juli som ska ha fixat problemet.

Cruise påstår att olyckan var den enda liknande incidenten bland 123 560 oskyddade vänstersvängar i autonomt körsläge.

Amerikanska företaget Waymo har nyligen publicerat en rapport som detaljerar hur de hanterar risken för trötthet hos säkerhetsförare i deras autonoma fordon genom exempelvis icke-körrelaterade uppgifter.

Waymo beskriver ett ramverk som de kallar för Fatigue Risk Management (FRM). Ramverket är uppbyggt av tre huvudsakliga aspekter: undvika trötthet, monitorera trötthet, och lindring av trötthet.

De gör detta med hjälp av fem praktiska processer: (1) utbildning där säkerhetsförarna får lära sig undvika, detektera och hantera sin trötthet, (2) rapportera subjektiv trötthet med Periodic Fatigue Survey som är ett frågeformulär för upplevd trötthet, (3) förarbevakning som kan reagera med ljud, vibrationer och ljus när den detekterar trötthet i realtid, (4) kognitiva uppgifter exempelvis i formen av frågesport för att hålla säkerhetsföraren alert, (5) schemalagd körning som inkluderar raster och ledighet.

Conduent Transportation, Conduent Incorporated och Hayden AI har gått ihop för att utveckla en lösning som ökar säkerheten för barn som åker skolbuss i USA.



I USA är det olagligt att åka förbi en skolbuss som lastar på/av skolelever, och detta kommuniceras vanligtvis till bakomvarande fordon genom blinkande ljus och en "stopp-arm", det vill säga en stoppskylt som dyker upp på sidan av bussen riktad bakåt. Den nya lösningen som tas fram i samarbetet kommer att använda kameror på bussen för att filma registreringsnumret på fordon som bryter mot lagen och automatiskt skicka klippen till polisen. Tanken är att finansiera teknologin med bötesintäkterna.

Fordonstillverkarna General Motors och Ford Motor har ansökt om undantag från de federala trafiklagarna, för att få framföra ett begränsat antal fordon bland annat utan ratt.

Intel-ägda företaget Mobileye meddelar att de för första gången ska pilota autonoma fordon i USA.

Piloterna är del av ett större program där man testat Mobileyes AD-system vid namn Mobileye Drive i 20 städer runt om i världen. Piloterna kommer göras med eldrivna NIO ES8-fordon i Detroit, med säkerhetsförare bakom ratten, och utan passagerare från allmänheten.

Mobileye Drive nyttjar 11 kameror, 6 radar, 3 lång-distans lidar och 6 kort-distans lidar som drivs av Mobileyes egna System-on-Chip vid namn EyeQ.



Det krävs många kameror och annat för att ersätta de två mänskliga ögonen. För att inte tala om vad som krävs i

analyskraft för att ta hand om all data och omsätta det i rätt åtgärder i en snabb och komplex trafikmiljö.. Hoppas det går bra!

Lars Englund, som läst och sammanställt

Årsavgift 2022 i STMF

Det finns fortfarande 17 medlemmar som ännu inte betalt årsavgiften för 2022, - 150:- STMF vore tacksam för betalning senast 30 september till föreningens plusgirokonto 27 98 59-3.

Ingrid Bolin, kassör

STMF:s styrelse från våren 2022

Lars Englund, ordförande,
Johan Alinder sekreterare
Ingrid Bolin, kassör,
Anna-Lena Andersson, vetenskaplig sekreterare,
Ledamöter: Tania Dukic-Willstrand,
Helena Selander, Samantha Cundy
Blickfors.
Suppleant: Ulf Björnstig