

# Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF      Sektion av Svenska  
Läkarsällskapet

---

## Rundbrev nr 1 2023

Februari

**Föreningens adress:** STMF, MOBILITETSCENTER, att Ingrid Bolin, FO Pettersson gata 24, 421 31 Västra Frölunda. Mailadress [englund1@telia.com](mailto:englund1@telia.com) Hemsida: [www.stmf.nu](http://www.stmf.nu) Bankgiro: 5916-7957. 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

Snart är det dags för STMF:s årsmöte dit alla medlemmar är välkomna. Det kommer i år, liksom förra året, bli i Göteborg eller närmare bestämt i Västra Frölunda på Mobilitetscenter, FO Pettersson gata 24.

Centret har flyttat till nya lokaler och förutom visning av alla faciliteter för prövning av medicinsk körkortslämplighet och bilanpassning bjuder vi på några aktuella vetenskapliga föredrag inom vårt område.

Vi kommer då att få höra forskaren Helena Selander som berättar om VTI:s pågående forskningsprojekt om A-traktorer och mopedbilar – utbildning, olyckor och krocktester. Helena skriver också om det i detta nummer av Rundbrevet. Dessutom kommer Transportstyrelsemedarbetaren och doktoranden Marie Skyving som berättar om sina studier om sjuka och friska äldre bilförarens olycksrisk samt Evelyne Zibung som berättar om sin nyligen presenterade avhandling om cykelolyckor. De bägge

senare har mottagit stipendium från STMF:s forskningsfond.

Mötet blir på eftermiddagen 17/3 2023. Den som vill vara med får gärna anmäla sig till mig på [englund1@telia.com](mailto:englund1@telia.com)

Aktuell statistik från Transportstyrelsen om medicinska återkallelser av körkort visar en lägre siffra än tidigare. Det är oroande. Vi får dock en glädjande nyhet om att ITMA troligen kommer att kunna hålla sin trafikmedicinska världskongress i Shanghai senare i höst.

Spännande kunskap om suicid vid broar förmedlas av STMF:s styrelsemedlem Anna-Lena Andersson. Om hur barn med funktionshinder kan färdas säkert i bil och nyheter om UFOV får vi från Ingrid Bolin, vår kassör.

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

En del av er som fått Rundbrevet har ännu inte betalt medlemsavgiften för 2023. Det gör man lättast via Swish med den nya QR-koden som finns sist i Rundbrevet.

Jag tar gärna emot kommentarer och synpunkter på Rundbrevet på [englund1@telia.com](mailto:englund1@telia.com)

*Lars Englund*

---

## STMF SVARAR

**Ni kan skicka frågor som rör det trafikmedicinska området till mailadress [englund1@telia.com](mailto: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 körkorts- eller trafikmedicinska området försöker vi besvara.**

Fråga:

På min mottagning på vårdcentralen har jag en tidigare frisk bussförare som drabbades av akut insättande minnesförlust för ett år sedan. Han återfick minnet inom ett dygn och har inte haft liknande episoder sedan dess. Han har genomgått utredning av neurologen och fått diagnosen transitorisk global amnesi (TGI) förorsakad av stress. Han vill nu återuppta sitt arbete som bussförare. Kan jag tillstyrka detta?

Svar:

Föreskriften om medicinska körkortskrav tar inte upp diagnosen TGA explicit. Om patienten är utredd och man inte funnit några tecken till epilepsi, cerebrovaskulär sjukdom eller annat cerebralt engagemang och han i övrigt uppfyller medicinska krav, föreligger inga hinder för att börja köra buss igen.

(Ref: Läkartidningen | Nr 24–25 | 2005 | Volym 102) <https://lakartidningen.se/klinik-och-vetenskap-1/2005/06/transitorisk-global-amnesi-ndash-godartat-tillstand-som-aven-kan-drabba-unga/>

*Johan Alinder*

---

## Snart fullt på 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 samlar Sveriges bästa föreläsare inom de olika medicinska disciplinerna.

Kursen 2021 fick en lysande utvärdering men synpunkter kom fram att vi inte ska ha så långa basala avsnitt om de olika sjukdomarna. Det får man förutsättas kunna. Så kursen riktar sig till folk inom vården, främst läkare under ST. Kursen är nu certifierad av LIPUS och uppfyller relevanta delmål för läkare under ST-utbildning.



Trots att annonseringen knappt kommit igång (februari 2023) finns det bara reservplatser kvar. Vi har satt 30 personer som tak.

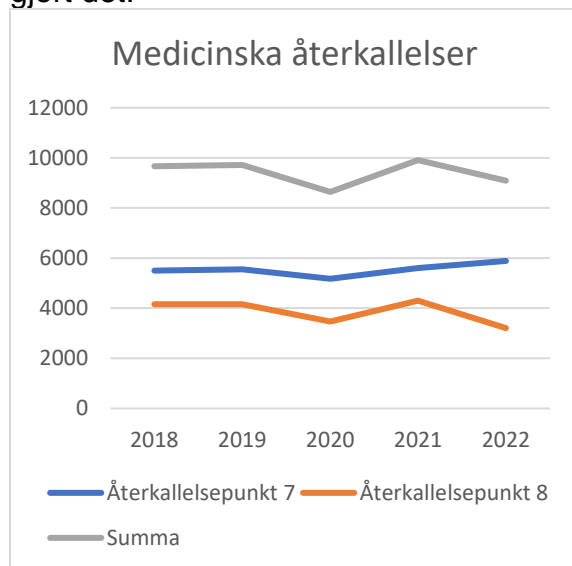
Kursen kostar 11 800kr och anmälan ska göras senast 1 mars. En anmälningsblankett finns på vår hemsida <http://www.stmf.nu/category/kurser/>

*Lars Englund, Ingrid Bolin*

## Medicinskt grundade återkallelser av körkort

Färsk statistik från Transportstyrelsen visar att de medicinska återkallelserna har minskat till 9 094 under 2022. Sammantaget är det den lägsta siffran sedan 2018 om man bortser från den sannolikt Covid-orsakade siffran från 2020.

Den sammantagna siffran får man från statistiken genom att lägga ihop återkallelsepunkten 7 i Körkortslagen som är medicinsk olämplighet med punkten 8 som innebär att man fått ett krav på att komma in med ett läkarintyg men inte gjort det.



Det kan handla om att man varit med om en situation i trafiken där polisen har skrivit en rapport om misstänkt olämplighet och kanske också återkallat körkortet interimistiskt. Då får körkortsinnehavaren ett föreläggande om att komma in med ett läkarintyg för att få tillbaka körkortet.

Ibland kan det då ha varit ett besök hos läkaren som konstaterat att det rör sig om en demens som är för allvarlig. Eller att personen haft krav på att styrka nykterhet vid missbruks- eller beroendediagnos

eller efter rattfylleri men inte klarat det. Då blir det inget läkarintyg att skicka in. Andra gånger kan personen helt enkelt vara för sjuk för att över huvud taget kunna köra bil igen. Och avstår från att ens besöka en läkare i frågan och accepterar körkortsåterkallelsen.

Den sammanlagda siffran är alltså den som bäst avspeglar den av Transportstyrelsen kända medicinska olämpligheten. Det finns skäl att nämna att det årligen inträffar cirka 20-25 000 fall av stroke, 20-25 000 nya fall av demens, 10 000 personer får en ny beroendediagnos och minst 10 000 per år får så nedsatt syn att de inte klarar kraven för körkortsinnehav.

Siffran på medicinsk olämplighet att inneha körkort borde troligen vara flera tusental fler per år. Det är ändå inte uteslutet att en stor andel av dessa har fått "muntligt körförbud" som följs, men sannolikt är det många som är medicinskt olämpliga och utsätter sina medtrafikanter för onödiga risker genom att fortsätta köra.

Om man som förare är medicinskt olämplig och träffar en läkare bygger det svenska systemet på att läkaren anmäler om olämpligheten till Transportstyrelsen. De gånger patienten inte vill göra den utredning som krävs för att säkerställa om medicinsk olämplighet finns har läkaren också en skyldighet att göra det som kallats "misstankeanmälan". Här ska läkaren ha en välgrundad misstanke om att olämplighet finns.

En vanlig situation där en sådan situation uppstår är om läkaren tagit alkoholrelaterade blodprover och finner tydliga tecken på alltför hög alkoholkonsumtion men där patienten inte vill följa upp med de fortsatta prover som krävs för att säkerställa en diagnos.

*Lars Englund*



## Krocktester med A-traktor och mopedbil

Antalet A-traktorerna har blivit fler, särskilt sedan nya regler trädde i kraft i juli 2020. I slutet av 2021 fanns 44 788 registrerade A-traktorer, en ökning med 35 procent jämfört med året innan. För mopedbilar fanns 16 454 registrerade fordon 2021. Antalet har mer än fyrdubblats mellan 2009 och 2021.

När antalet fordon ökat har också antalet olyckor ökat med inblandade mopedbilar och A-traktorer. För mopedbilar finns en markant ökning från år 2017. Ökningen av olyckor följde dock ökningen av antalet mopedfordon i trafiken.



*Efter krock med A-traktor i 40 km/h.  
Foto VTI*

Under 2021 skedde 368 olyckor med personskador där A-traktorer var inblandade. Antalet olyckor med A-traktorer har tredubblats jämfört med det årliga genomsnittet under 2016-2019 och ökningen är större än antalet fordon.



*Obältad passagerardocka i 30 km/h  
med A-traktor. Foto VTI*

På VTI genomförs nu studier kring såväl utbildning av mopedbilsförare och A-traktorförare som av olyckor med båda typerna av fordon. I samband med detta har det blivit tydligt att det finns ett stort behov av att öka trafiksäkerheten på många områden för dessa förare.

Exempelvis har det blivit tydligt att många ungdomar, både förare och passagerare, inte använder bälte. I A-traktorer är det inte lag på bälte i dag. I mopedbil är det lag på att ha bälte om man inte har hjälm. VTI har som uppdrag att bedriva forskning och utveckling inom transportområdet och har en bred kompetens och unik utrustning med bland annat ett krocksäkerhetslaboratorium. Under några dagar i januari genomfördes tre krocktester med två A-traktorer och en mopedbil. Huvudsyftet med krocktesterna var att visa på värdet av bilbälte även i låga hastigheter (30 och 40 km/h).



*Krock med mopedbil i 40 km/h. Förare  
bältad, passagerare obältad. Foto VTI*

Krocktesterna filmades och filmerna finns fritt tillgängliga på VTI:s webbplats för alla som vill ta del av dem.



*Krock med mopedbil i 40 km/. Förare bältad, passagerare obältad. Foto VTI*

Genom att tillgängliggöra materialet för andra myndigheter, utbildare, försäkringsbolag m fl tillförs ytterligare kunskap och möjliggör pedagogiska insatser vilket kan bidra till att öka trafiksäkerheten.

<https://www.vti.se/forskning/trafiksakerhet/a-traktor-och-mopedbil/krocktester>

*Helena Selander*

## **Suicid vid broar i Sverige - en sammanfattning**

### **Inledning**

En betydande andel allvarliga suicidförsök sker med kort tid mellan tanke, suicidplan och suicidförsök, flera studier har visat att tidspannet för ca 50% av fallen varit 10-15 minuter. Andra studier visar att upp till 90% av personerna som genomfört ett suicidförsök och överlevt, dör av andra orsaker än suicid senare i livet. Det finns stöd för att specifika broar som fått effektiva suicidskydd ej skapar en motsvarande ökning av suicid på intilliggande broar, trots att de ligger inom gångavstånd. Att minska tillgången till medel för att genomföra suicid är en viktig strategi för suicidprevention. Data från Rättsmedicinalverkets (RMV) databas

över antal suicid för åren 2008-2021 utgör underlaget till denna rapport avseende suicid som skett vid broar i Sverige. Vidare har Räddningstjänsten i Medelpad, Stor-Stockholm och i Stor-Göteborg bidragit med underlag.

### **Vid vilka broar sker flest suicid?**

De allra flesta broarna där suicid skett ligger inom tätorterna (75%) eller tätortsnära. Knappt hälften av alla suicid skedde genom hopp ner i ett vattendrag och resterande skedde på fast mark av olika slag.

### **Personvariabler**

Det är främst män som har dött i suicid vid de svenska broarna, då det totalt har omkommit 174 män (74%), 61 kvinnor (26%) samt ett fall där kön ej framgår. Det är framför allt yngre personer som har dött i denna typ av självmord och den vanligaste åldersgruppen var 20–24 åringar. Åttioåtta procent var kortare än 185 cm och 90% vägde under 100 kg. Ungefär 50% hade ett BMI mellan 18,5-25, vilket av WHO klassas som normalvikt. I 31% av fallen kunde alkohol påvisas och i 53 % av fallen förekomst av minst ett psykofarmakon och/eller en drog. I 72% (n=225) av fallen kunde antingen alkohol, psykofarmaka eller en drog påvisas.



*Suicidskydd vid Alnöbron*



## Statistisk effektutvärdering av tidigare uppsatta suicidskydd

Fyra broar - Angeredsbron, Älvsborgsbron, Västerbron och Alnöbron, har haft höga suicidtal innan suicidskydd byggdes. Då man analyserar broarna var och en för sig, kan man se en suicidpreventiv effekt för Västerbron (75% minskning), Angeredsbron (92% minskning) och Alnöbron (90% minskning).

För Älvsborgsbron är perioden efter att suicidskyddet byggts för kort för att ge statistiskt signifikanta resultat, även om man ser en tendens till minskning av suicid. För Västerbron sammanfaller byggandet av suicidskyddet med införandet av en förändrad rutin om hur suicidlarm hanteras av räddningstjänst och polis, så kallade "SPIS-larm" (Suicidprevention inom Stockholms län). Den suicidpreventiva effekten vid Västerbron kan därför inte enbart tillskrivas en effekt av suicidskyddet.



*Suicidskydd vid Älvsborgsbron*

## Utformning av suicidskydd

Ett bra suicidskydd bör vara svårt att passera och/eller skapa förväntningar om att det är svårt att passera, täcka hela riskkällan, vara robust, möjliggöra räddningsinsatser. Vid utformning skall både suicidskydd och förbiklättringsskydd från landsändar beaktas. Den fysiska

åtgärden bör vara estetiskt tilltalande för att inte orsaka en minskning av de höga broarnas kulturella värden, eller en vacker utsikt som en bro eller höjd ofta förknippas med.

## Plats och personvariabler

Det är framför allt män som omkommer i suicid vid de svenska broarna (74% av alla dödsfall utgörs av män). Fördelningen är dock snarlik den som finns för samtliga suicid i landet, där man ser att 70% av samtliga suicid begås av män. I jämförelse med de övergripande suicidtalerna, så förefaller de som omkommer vid broarna att vara yngre, eftersom 20-24 år var den åldersgruppen där flest hade dött, med en successiv minskning i takt med stigande ålder. Detta skiljer sig jämfört med suicidtal i stort, där den vanligaste åldersgruppen som dör i suicid i stället är 45–64 år.

Personvariabler är relevanta att känna till i utvecklandet av effektiva suicidskydd. Förmågan att klättra över suicidskydd påverkas av en persons fysiska och psykiska förutsättningar.

Underlaget i denna rapport visar till exempel att det framförallt är unga personer som dör i suicid vid broar, typåldern är 20-24 år. I underlaget noteras även att  $\approx 50\%$  av de omkomna hade ett BMI vilket klassas som normalvikt och ungefär 40% av de omkomna ett BMI som klassas som överviktigt. Endast 10% av de som omkom hade BMI  $>30$ , vilket klassas som fetma. En högre vikt är till exempel relevant att känna till vid utformning av de horisontella säkerhetsnäten/suicidskydden.

En majoritet av samtliga suicid (75%) har skett på broar belägna i tätorter. Detta mönster liknar det som observeras i studier om suicid inom järnvägen. Denna rapport visar tydligt suicidskyddens effekt på att minska suicid

vid broar, men att minskningen i antal suicidförsök/suicidlarm ej är lika tydlig. Idag finns en brist på forskning om och kartläggning av skillnaden mellan suicidförsök, där personens intention är att ta sitt liv, i kontrast till psykisk ohälsa som kan leda till suicidlarm där det finns oklarheter om personens suicidala avsikt.

Denna titel kan laddas ner från:

[www.ki.se/nasp](http://www.ki.se/nasp)

Fredin-Knutzén J, Andersson A-L, Hadlaczy G, Sokolwski M. Suicid vid broar i Sverige: Nationellt centrum för Suicidforskning och Prevention, Region Stockholm och Karolinska Institutet; 2023.

*Anna-Lena Andersson*

---

## Fler omkomna i vägtrafiken i januari (TT)

Nästan dubbelt så många miste livet i vägtrafiken i januari i år jämfört med samma månad förra året, visar siffror från Transportstyrelsen. Under årets första månad omkom 19 personer i vägtrafiken. Det är nio fler än i januari förra året.

Från februari 2022 till januari 2023 omkom 229 personer i vägtrafiken, nio procent fler än året innan då 211 personer omkom.

*Lars Englund*

---

## Projekt Åka Säkert

Vad är trafiksäkert – för barn med funktionsnedsättning?

Mobilitetscenter är initiativtagare till ett projekt för att skapa en plattform för kunskap, råd och tips för trafiksäker färd i bil för barn med funktionsnedsättning. Grunden är skriften Åka Säkert från 2002 som ska uppdateras utifrån dagens förutsättningar. Projektet drivs i samarbete med Habilitering och Hälsa i Västra Götalandsregionen, NTF Väst och

StageIT och finansieras av Trafikverkets Skyltfond.



Barn med funktionsnedsättning har i stor utsträckning behov som inte helt kan tillgodoses av ordinarie sortiment av babyskydd, bilbarnstolar och bältesstolar i öppen handel. Även ansvar och åtagande för barnens säkerhet i bil faller mellan stolarna. Skolskjuts och färdtjänst är kommunala verksamheter, regionala verksamheter inom habilitering och hjälpmedel inkluderar inte åtgärder vid färd i bil och Försäkringskassan har sedan 2020 nekat åtgärder för barns behov av fastsättning/stabilitet inom det statliga bilstödet.

Detta medför att behovet av kunskap och möjlighet till stöd och rådgivning är stort hos föräldrar till barn med funktionsnedsättning – som vill att även deras barn ska kunna färdas med god trafiksäkerhet. Dessutom finns det en efterfrågan på samlad kunskap inom

området hos personal med trafiksäkerhetsrådgivande funktion samt personal inom regionala och kommunala verksamheter som möter barn med funktionsnedsättning.

*Ingrid Bolin*

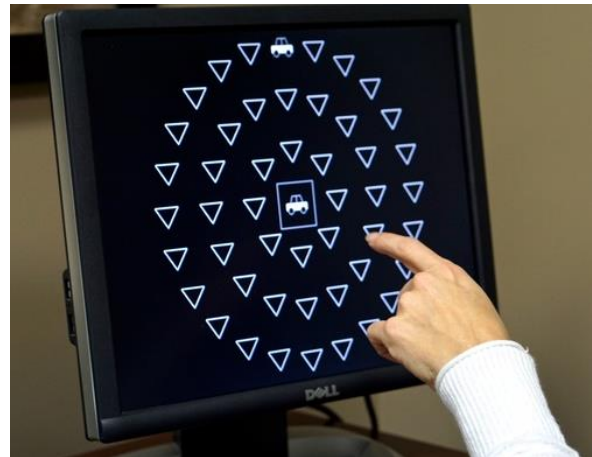
---

## Om det nya UFOV

Useful Field of View är ett gammalt och välanvänt test som ofta används vid körkortsmedicinska utredningar. Det är utvecklat av Dan Roenker i USA och det finns väldigt många referenser och artiklar där UFOV används och är beskrivet. UFOV såldes på diskett, senare på CD och uppgraderades till Windows 7.

Med intåget av Windows 10 förändrades dock detta och företaget BrainHQ tog över produkten och uppdaterade denna till en webbaserad version. Uppdateringen innebar dock så stora förändringar av utformning och utförande att jämförelse med ursprungsversionen inte var rimlig.

Mobilitetscenter hade under 2021 och 2022 tät kontakt med BrainHQ för att påvisa att förändringarna inte var till det positiva och att jämförelser med tidigare versioner av UFOV var omöjliga. BrainHQ har nu uppmärksammat de förändringar som påtalats och utvecklat ytterligare en version som är mer jämförbar med den tidigare versionen för Windows 7 och tidigare.



UFOV deltest 3

Kontakta gärna [info@mobilitetscenter.se](mailto:info@mobilitetscenter.se) för mer information!

*Ingrid Bolin*

---

## ITMA-kongress i Shanghai

Det har alldeles i dagarna kommit glädjande nyheter från vår internationella motsvarighet ITMA att det på grund av lättade Covid-restriktioner kommer att bli möjligt att hålla den planerade världskongressen i Shanghai i Kina senare i höst, troligen i oktober.

Mer information kommer i nästa Rundbrev.

*Lars Englund*

---

## Om automatiserad körning

*Ur bland annat de intressanta rapporterna från RISE Research Institute of Sweden saxar Rundbrevet om framsteg och förhinder när det gäller självkörande bilar. I detta nummer också en trevlig krönika från Dagens Nyheter i ämnet.*

En studie från Lloyd's Register Foundation med data från 125 000 människor i 121 länder. indikerar att



endast 27% av världens befolkning skulle känna sig trygga i en självkörande bil. Frågorna gällde bland annat deras attityd och inställning till AI samt missbruk av personliga data.

Resultaten tyder på att en av de mest framstående problemen som biltillverkare har, och troligen även kommer att ha i framtiden, är att öka acceptansen från allmänheten.

Motionals årliga kundundersökning "Mobility Report 2022" som gjorts med 1000 amerikanska deltagare har å andra sidan visat att 2/3 kände sig bekväma med säkerheten i autonoma fordon.

Det land utanför USA med högst andel trygga var Danmark där 45% svarade att de skulle känna sig säkra.



Preliminära resultat från en amerikansk studie med data från verklig trafik pekar på att ett enda fordon med intelligent farthållare kan generera positiv inverkan på hastighet och körbeteende för upp till tjugo omkringvarande fordon.

Även på Dagens Nyheter har man förstått att detta med självkörande bilar är en "hype" som man råder folk att inte

satsa pengar på. Det är krönikören Erik Wedberg som slår fast hur otroligt duktig han (och alla andra) är på att köra bil.



*Erik Wedberg*

Han reflekterar över teknikjätten Apples stora problem i utvecklingen av sin första bil. "De tycks nämligen ha bestämt sig för att deras bil ska vara helt självkörande, annars får det vara. Enligt det senaste ryktet är bilen försenad till år 2026 och det beror på att det är så svårt att utveckla tekniken som behövs för att bilen ska kunna klara alla trafiksituationer helt på egen hand."

"Det ger mig lite råg i ryggen. Jag sträcker på mig stolt i bilsätet och känner mig duktig. För det är precis vad jag är. Bättre än all den senaste självkörande tekniken som världens största teknikföretag kan frambringa. Jag, och du, kan hantera trafiksituationer som inte ens världens mest avancerade kvantdator fixar."

"Det blir tydligt i svenskt vinterslask. Så fort vägmarkeringarna döljs av snö eller slask – och när de kameror, ultraljudssensorer och radar bilens säkerhetssystem är beroende av blir smutsiga – klarar sig bilen inte på egen hand. Till och med de enkla döda vinkelvarningssystem, filhållarhjälpsystem och farthållare som automatiskt håller avstånd

till bilen framför blir odugliga av något så banalt som ett mellansvenskt snöoväder.”

Han konstaterar vidare att alla Teslabilar sedan flera år tillbaka kan extraitrustas med teknik som sägs ge ”total självkörningsförmåga”. Men det är alltså något som bara är ett oprövat löfte som handlar om att kameror mm finns på plats.

”Bilarna behöver fortfarande hjälp av oss. Vi människor har en unik förmåga att kunna ana var linjerna är trots att vi inte ser dem – och att misstänka att ett barn kan springa ut bakom en buss trots att vi inte har sett det. Den helt självkörande bilen har många års utveckling kvar innan den kan köra runt själv på vägarna. Till dess tycker jag att vi ska vara stolta över oss själva.” skriver Erik Wedberg som också är journalist på Teknikens Värld.

Företag som jobbar med AD (Automatic driving) verkar allmänt sett inte gå så bra. AD-företaget Waymo har avskedat ett oavslöjat antal anställda som del av de 12 000 anställda som avskedats inom hela koncernen Alphabet. Också det franska AD-företaget Navya ansökt om en ’declaration of cessation of payments’ vilket innebär en paus i avbetalning av lån. Detta eftersom företaget inte lyckats få finansiering för att täcka sina kostnader och skulder.

Nyhetsbladets redaktör Daban Rizgary kommenterar att AD-branschen är i ett tufft läge, bland annat för att ”lönsamheten för de tillämpningarna som finns idag ännu inte tagit fart”.

Kalifornien förbjuder falsk marknadsföring kring AD. Lagen förbjuder till exempel Tesla från att kalla

sitt förarstödssystem för ”Full Self-Driving” eftersom det inte är det.



Inte ens småbarnens transportbehov ställs utanför det självkörande synsättet. Ett kanadensiskt startupföretag vid namn Glükkind Ella har konstruerat en så kallad ”självkörande” barnvagn, av den typ som kallas ”sulky” i Sverige, en ”stroller” på engelska. Barnvagnen kör endast när en person är bakom vagnen (*en så kallad säkerhetsförare, kanske?*) och vagnen är tom. Produkten är avsedd för de tillfällen när barnet vill bli buret eller gå själv. Den kostar cirka 40 000 kr. Här kan ni se en video på den ”självkörande” barnvagnen [Länk](#).

*Man tänker sig kanske att självkörande bilar hör ihop med en klimatvänligare framtid och är kopplat till elektrifierade fordon, men även datakraften som krävs kan ge negativa effekter enligt en studie från Massachusetts Institute of Technology (MIT).*

Studien pekar på att global användning av autonoma fordon kan innebära en stor risk för planeten.

Det är datorer i fordonen som enligt studien kan resultera i lika stora växthusgasutsläpp som alla världens datacenter som är i bruk idag, vilket motsvarar ca 0,14 gigaton per år, 0,3% av alla globala växthusgasutsläpp idag. Det här är beräknat på en miljard

autonoma fordon som kör en timme per dag med en dator per fordon som förbrukar 840 watt energi.

San Franciscos transportmyndighet (SFTA) har skickat ett brev till California Public Utilities Commission (CPUC) för att begränsa robottaxitjänster i staden. Brevet kommer som svar på att GM-ägda Cruise fått tillstånd från California Department of Motor Vehicles (DMV) om att få utöka sin robotaxitjänst till att vara aktiv dygnet runt. Cruise behöver dock ett ytterligare tillstånd från CPUC för att göra detta.



*Cruise-taxis som blockerar trafiken i San Francisco.*

SFTA hävdar att utökning av tjänsterna är orimligt med tanke på alla de incidenter som dessa självkörande taxibilar orsakar, som vi skrivit om tidigare i Rundbrevet. Automatiserade fordon har till exempel hindrat räddningstjänster på olika sätt. Ett exempel har varit blockering av utryckningsfordon, ett annat att SOS-telefonlinjer ockuperats när resenärer somnat och Cruise inte fått respons.

*RISE:s* nyhetsbrevsredaktör håller med myndigheterna om att man bör vara försiktig med att expandera tjänsterna.

*Det förväntas behövas stora anpassningar i trafikens infrastruktur för*

*de krav som ställs för att självkörande system ska fungera optimalt.* Forskare från North Carolina State University i USA föreslår nu en ytterligare färg i trafikljusen för att autonoma fordon ska kunna öka effektiviteten i trafiken.

Konceptet kallas för Mobile Control Paradigm och innebär att autonoma fordon får koordinera trafiken för att uppnå högre effektivitet i trafikflödet. Det vita ljuset ska instruera manuellt drivna fordonen att följa fordonet framför sig. Ljuset lyser endast när tillräckligt många autonoma fordon når en övervakad korsning.

Forskarna har gjort simuleringar där man upptäckt att autonoma fordon förbättrar trafikflödet och att de nya trafikljusen förbättrar trafikflödet ytterligare. Resultaten visade en minskning i fördröjningar i trafikflödet med 3% om 10% av fordonen var autonoma. Om 30% av fordonen var autonoma så minskade det fördröjning med 10,7%. Lösningen förutsätter att de autonoma fordonen kommunicerar med varandra via V2V (Vehicle-to-Vehicle).

Den brittiska myndigheten Law Commission of England and Wales har rekommenderat den brittiska regeringen att snarast förbjuda fjärrkontroll (teleoperation) av fordon fram tills man undersökt ämnet. Omfattningen gäller för de fall där fjärrkontroll sker bortom fordonets sikt.

Law Commission lyfter frågor kring ansvar vid olyckor, uppkopplingskvalité mellan fordon och fjärrsystem, cybersäkerhet, samt lägesmedvetenhet hos fjärroperatörer. Förslaget kring ansvar är att olycksoffer vid olyckor med



fjärrkontrollerade fordon alltid ska vara försäkrade och räknas som icke-vållande, medan fjärroperatörer ska anses ansvariga för fordonets beteende. Organisationen ska alltså bära ansvar för sådant som fjärroperatören inte kan ha kunskap om eller kontroll över.

De existerande lagarna anses otillräckliga. Law Commission menar att man oavsiktligt tillåter fjärrkontroll i dagsläget och att man därför bör införa ett förbud som företag sedan kan be om undantag från. Gällande fjärrkontroll som sker från områden utanför Storbritannien vill man förbjuda det helt fram tills att det finns internationella standarder och överenskommelser. Anledningen är svårighet med att kvalitetssäkra fjärrkontroll-anläggningar utomlands.

Målsättningen är ett komplett legalt ramverk gällande fjärrkontroll på lång sikt. Det är nu upp till regeringen att besluta utifrån råden.

*Lars Englund, som läst och sammanställt*

---

## Årsavgift 2023 i STMF

Du som ännu inte betalt årsavgiften för 2023 som är fortsatt låg - 150:-, kan gärna göra det nu. Betala till föreningens Bankgiro: 5916-7957. Det går också bra att betala till Swish 1236951859 eller allra enklast via denna QR-kod sedan du gått in i Swish-appen och angett "Scanna".



Swish. Betala enklare.

*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