



Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 3 2023

September

Föreningens adress: STMF, MOBILITETSCENTER, att Ingrid Bolin, FO Pettersson gata 24, 421 31 Västra Frölunda. Mailadress englund1@telia.com Hemsida: 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 2023 är planerade utgivningsdatum 28/2, 15/6, 15/9 och 15/12



körkortsmedicinska frågorna?

<https://www.gp.se/nyheter/q%C3%B6tebo rg/de-flesta-demenssjuka-beh%C3%A5ller-k%C3%B6rkortet-trots-att-fler-dras-in-1.108186048>

För er som inte hann med Trafikverkets resultatkonferens i år har vår vetenskaplige sekreterare Anna-Lena Andersson gjort ett innehållsrikt referat.

Ordförandes rader

Sommaren har från trafikmedicinsk synpunkt varit relativt stillsam. Den hemiska krocken mellan en lastbil och en personbil som dödade alla 5 arbetskamraterna i personbilen är dock ett undantag. Orsaken till att bilen kom över i fel körfält utreds. Inget har ännu kommit fram som talar för sjukdom som orsak till krocken men frågeställningen finns med i utredningen.

Tre intressanta artiklar från Läkartidningen redovisas, liksom tävlande i den Europeiska ERSC-finalen med olika projekt inom trafiksäkerhetsområdet.

De körkortsmedicinska frågorna diskuterades nyligen i en inträngande artikel om demens och körkortsinnehav i Göteborgsposten. Här finns intervjuer med både Ingrid Bolin på mobilitetscentrum, Helena Selander på VTI och med undertecknad. Kan det vara en aktuell gissning att det finns ett ökande intresse för de

Vi har också en spännande bakanmälan om 0-visionen och ett referat av en nyligen publicerad vetenskaplig artikel om trafikolyckor bland förare med Parkinsons sjukdom och MS.

Lite reklam för ett webinarium om Nykter Trafik bifogas. Vår spalt "Fråga STMF" ökar i popularitet. Denna gång dock över sommaren inga nya frågor. Återkom gärna med sådana!

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

De få medlemmar som ännu inte betalat medlemsavgiften kan förstås göra det. Det går bra via Swish och vi har en ny QR-kod som förenklar ytterligare.

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

Lars Englund

Utllysning av forskningsmedel från MHFs trafiksäkerhetsfond

Med tyvärr kort framförhållning på grund av att Rundbrevet kommer så sällan vidarebefordrar STMF information om möjligheten att söka medel till trafiksäkerhetsforskning från MHF. Ansökan ska vara inne redan 30/9. Läs mer på:

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

Lars Englund

European Road Safety Charter Team

Nu var det dags igen för "European Road Safety Charter". Föreningen är sammansatt av trafiksäkerhetsorganisationer inom EU och delar varje år ut utmärkelser för bästa insatser inom trafiksäkerhetsdata, projekt för trafikanter med begränsad tillgänglighet, fitness to drive, e-handel och utmärkelse för kommuners olika aktiviteter inom området.

Särskilt värt att nämna för oss är två projekt - självtester för äldre bilförare från Belgien och förnyelsekurser med instruktör för äldre i Slovenien.

Med självtestet presenterades en webbaserad metod som syftar till att öka medvetenheten hos äldre förare om vikten av kognitiva faktorer och deras egen förmåga i förhållande till olycksrisk, och därmed säker och bekväm bilkörning.

Metoden syftar inte till att återkalla körkortet om man inte klarar testet men snarare att öka äldres insikt kring betydelse om kognitiv förmåga för att köra bil på ett säkert sätt. Ett resultat kan vara att få råd att träna vissa förmågor

såsom minnesförmåga eller reaktionsförmåga.

I Slovenien, erbjöd körinstruktör äldre bilförare att köra tillsammans med dem i den egna bilen och genom återkoppling öka deras medvetenhet kring förmågan att köra bil på ett säkert sätt.

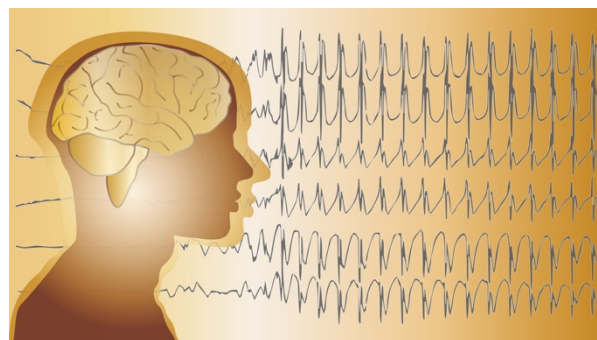
Metoden har framgångsrikt testats på 2000 bilförare. 40 % av förarna uppskattade att de hade fått viktiga nya färdigheter för situationer som de tidigare hade haft svårt med dagligen.

Tania Dukic-Willstrand

Om epilepsi och körkort i Läkartidningen

Tre överläkare i neurologi skrev tidigare i vår i Läkartidningen om epileptiska anfall och körkort och pekade på läkares skyldighet att agera utifrån det trafikmedicinska regelverket.

En av skribenterna är mångårig medlemmen i STMF och Transportstyrelsen konsult i svåra ärenden som rör epilepsi, Måns Thörnqvist. Måns är också ansvarig för vår hemsida <https://www.stmf.nu/>



Författarna går igenom vad som gäller för olika körkortsbehörigheter efter ett första anfall, respektive vid en redan ställd diagnos.

Man pekar också på att det avgörande är förekomsten av kliniska anfall och att

EEG-undersökning krävs enbart i särskilda fall.

<https://lakartidningen.se/klinik-och-vetenskap-1/kommentar/2023/02/epileptiska-anfall-och-korkort/>

Lars Englund

Nu hovrättsdom i det tragiska fallet med den påkörda cyklande familjen på Gotland, orsakat av ett epilepsianfall

I Läkartidningen 2023-08-04 <https://lakartidningen.se/klinik-och-vetenskap-1/artiklar-1/etik-och-lakarroll/2023/08/bilolycka-ledde-till-tva-dodsfall/> skriver två neurologer och en neurologsjuksköterska om det uppmärksammade rättsfall där en bilförare körde ihjäl två personer och skadade en i samband med ett förmodat epilepsianfall.



Personen diagnostiserades kliniskt med epilepsi först efter olyckan. Diagnosen stöddes av beskrivning av anfall och EEG-fynd. Domarna från tings- och hovrätt ger vägledning för hur rättssamhället ser på bilförares ansvar vid medvetanderubbningar. I hovrättsdomen avhandlas särskilt betydelsen av information till patienter.

Slutsatserna av det tragiska fallet är

- att kraven på information från läkare till patienter är höga vid muntligt körförbud, och läkaren

behöver förvissa sig att patienten förstår innebörden av ett muntligt körförbud

- att bilkörning trots plötsliga medvetandeförluster kan medföra åtminstone oaksamhetsbrott, och
- att ett betydande ansvar att avstå bilkörning vilar på patienter som upplever övergående medvetandestörningar, även om diagnos inte har ställts.

I en kommentarer till artikeln skriver tidigare ordföranden i STMF Kurt Johansson:

Skriftligt körförbud - bättre än muntligt

Vid Trafikmedicinskt Centrum (TrMC) använder vi skriftliga körförbud som signeras av patienten. Hen får en kopia och vi behåller originalet som bekräftar mottagande av körförbudet. (Detta speciellt som våra patienter kan ha minnesproblem.) Transportstyrelsens dåvarande chefläkare (L Englund) uttryckte på sin tid att muntliga körförbud endast bör användas vid sjukdomstillstånd som förväntas gå över inom 6 månader, annars är det anmälan/återkallelse som gäller. Att återfå ett av medicinska orsaker återkallat körkort är enkelt - kräver bara ansökan och ett nytt läkarintyg som bekräftar att medicinska krav nu är uppfyllda. Vid diagnosen epilepsi är det således anmälan som gäller och nytt läkarintyg om ett år (AB-körkort) om inga nya anfall förekommit. För yrkesförare (C-CE-D-DE-Taxileg) innebär diagnosen i praktiken tyvärr yrkesförbud. Fråga om taxileg - för det framgår inte av körkortet!

En klok uppfattning som jag brukar citera vid föreläsningar: "Ett muntligt körförbud ska alltid vara skriftligt!"

Lars Englund

Läkartidningen om kritik från JO mot läkare som anmälde olämplig förare

En läkare i Mellansverige anmälde en patient till Transportstyrelsen utan att ha undersökt patienten. Anmälan, som rörde patientens olämplighet som bilförare, baserades helt på journalförda provsvar.

Nu klandras läkaren av JO, som också ber den berörda regionen förbättra sina rutiner på området.



Läkare på vårdcentralen såg provsvar i journalen som visade på en tydligt för hög alkoholkonsumtion på den nivå som enligt Transportstyrelsen rutiner kan ge anledning att ställa en diagnos om alkoholmissbruk. Läkaren gjorde en så kallad utredningsanmälan till Transportstyrelsen om att patienten hade alkoholproblem och därför inte borde ha körkort.

Men läkaren i fråga hade varken undersökt mannen, tagit reda på hans inställning till en fortsatt utredning eller meddelat honom om anmälan. I stället läste patienten om anmälan när han loggade in på 1177. Där hade läkaren skrivit att ett par prover visade tecken på skadlig alkoholkonsumtion och att hen därför var skyldig att lämna uppgifterna till Transportstyrelsen för bedömning. Patienten anmälde läkaren till Justitieombudsmannen, JO, som nu kritiserar läkaren.

Detta som kallats misstankeanmälan är bara möjligt att göra i den situation att patienten inte går med på den fortsatta utredning (provtagning till exempel). Att det var så här framgår inte. Artikeln från 2023-07-12 är intressant och kan läsas på

<https://lakartidningen.se/aktuellt/nyheter/2023/07/lakare-anmalde-olamplig-forare-kritiseras-av-justitieombudsmannen/>

Lars Englund

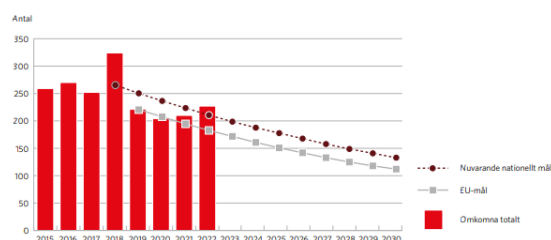
Resultatkonferens Trafiksäkerhet 2023-05-09

Måldirektörerna Maria Krafft och Sven Hunhammar, Trafikverket inledde och hälsade välkommen.

Trafiksäkerhetsläget redovisades utifrån utfall och analys som gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen när det gällde år 2022 och etappmålen 2030. Resultat och analys redovisades på ett berömvärt sätt av trafiksäkerhetsanalytikerna Magnus Lindholm och Per Hurtig. Enhetscheferna Stefan Jonsson och Johan Lindberg svarade på frågor.

År 2022

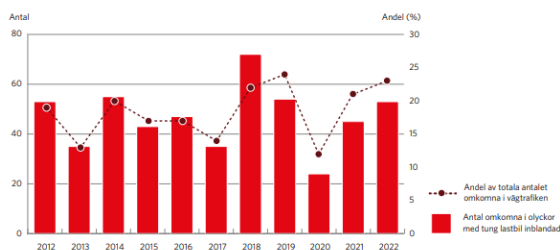
Utfallsindikatorn, antal omkomna under året var 227 personer och målsättning är en nedgång till 133 år 2030.



Figur 1. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2015-2022, samt nödvändig utveckling fram till år 2030. Källa: Transportstyrelsen.

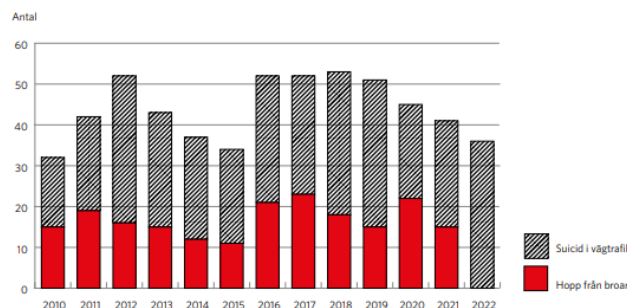
Antal allvarligt skadade saknades pga. att sättet att beräkna detta är under förändring och därför inte jämförbart med tidigare år. Andra utfallsindikatorer är antal skadade i fallolyckor allvarligt skadade i cykelolyckor, som också tas fram år 2023. När det gäller suicid i vägtrafiken är målet att dessa ska minska.

Bland dödsolyckor var trafikantkategori förare och passagerare i personbil vanligast följt av motorcyklister, gående och cyklister samt övriga. Andel omkomna trafikanter i olyckor där tung lastbil varit delaktig låg på 23%.



Figur 3. Antal och andel omkomna trafikanter i olyckor med tung lastbil inblandad, 2012–2022. Källa: Transportstyrelsen.

De två vanligaste olyckstyperna var möte/omkörning och singelolyckor. Inga stora skillnader avseende dödsolyckor sågs sedan år 2021 när det gällde väghållare; statlig, kommunal eller enskild väg. När det gällde suicid inklusive hopp från broar saknades antal hopp från broar år 2022 och endast suicid i vägtrafiken redovisades



Figur 7. Antal suicid i vägtrafiken samt antal suicid genom hopp från broar under perioden 2010–2022. Källa: Transportstyrelsen och Rättsmedicinalverket.

Säkra statliga vägar och korsningar vill Trafikverket nå genom mötesseparerade vägar 80–120 km/h, säkra korsningar och GCM-passager. Andra viktiga trafiksäkerhetsfaktorer är säkra fordon, hastighetsefterlevnad, efterlevnad avseende alkohol- och/eller narkotikarelaterade olyckor, bältesanvändning och cykelhjälmsanvändning. Några omvärldsfaktorer togs upp bland annat trafikarbete och arbetslöshet berördes.

Utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken kan förenklat sammanfattat bero på tre faktorer:

1. Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i form av att öka vägarnas säkerhet öka fordonens säkerhet, ta fram reglering och lagstiftning, förbättra trafikantutbildning, utöka övervakning med mera.
2. Omvärldsfaktorer som inte påverkas av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet, men som påverkar vägtransportsystemet, exempelvis konjunkturförändringar, trafikökningar, demografiska förändringar och vädervariationer.
3. Slumpvis variation som varierar beroende av storleken på gruppering. För antalet skadade är den slumpvisa variationen av mindre betydelse eftersom det rör sig om relativt stort antal personer som skadas, men för antalet omkomna kan den vara så hög som 15 procent

Sammanfattning

1. Antal omkomna 2022 (227) ligger över linjen för nödvändig utveckling till 2030
2. Bland dödsolyckorna är singel och möte med personbil fortsatt de vanligaste olyckstyperna
3. Antal allvarligt skadade kan inte redovisas

4. Även om hastighetsefterlevnaden förbättras är det fortsatt långt till det nödvändiga tillståndet på 80%
5. Anpassade hastighetsgränser till vägarnas säkerhetsstandard och fortsatt mötesseparering är av största vikt

Länk till resultatrapporten 2022

[Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2022 : Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030 \(diva-portal.org\)](#)



Efter paus fick vi ta del av fyra föredrag

-Det säkra mötet, som handlade om krocktester för lastbilar. I möten med lastbilar är det 3% av lastbilsförarna som omkommer och ofta sker det i samband med att lastbilen välter och att chauffören inte använt säkerhetsbälte. I övrigt är det motpart som personer i personbilar, cyklister eller fotgängare som omkommer. Fyrtiofem procent utgörs av mötesolyckor och i olyckor med personbilar är det 4/5 som vållas av dess förare. Richard Fredriksson som är föredragshållare från Trafikverket, berättar om den spännande utvecklingen med kurshållningssystem och autobroms.

-Jan Lindgren, Trafikverket föredrog digital hastighetsstyrning av timmerbilar genom geofence-teknik i fyra testorter i samarbete med SCA. Orterna Rissna, Laggarberg, Hällsjö och Timrå är mindre orter där bygatan även används för transporter. Tekniken medförde både säkrare transporter och positiv miljöpåverkan, då lastbilarna inte kunde höja hastigheten över skyltad hastighet.

-Tove Västibacken, Uppsala kommun informerade om kommunens punktlista på 57 aktiviteter, som utformats för

säkrare cykling samt vilka åtgärder kommunen arbetat med.

-Slutligen fick vi höra om Trafikverkets aktionsplan för säker vägtrafik, framfört av den alltid lugna och kunniga Therese Malmström. Aktionsplanen består av 250 åtgärder som 33 myndigheter och aktörer avser att vidta för ökad trafiksäkerhet.

Dagen avslutades med pandediskussion av generaldirektörerna Roberto Maiorana, Trafikverket, Jonas Bjelfvenstam, Transportstyrelsen, Tomas Svensson, VTI och rikspolischefen Anders Thornberg.

-Roberto, TRV tryckte på den stora roll som innovationer, som till exempel geofence kan komma att få för hastighetsdämpning samt tyngden i att arbeta systematiskt med Aktionsplan för säker vägtrafik med de 33 aktörerna med samma mål. Betonades även ledarskapet hos myndigheter när det gäller upphandling och efterlevnad för transporter.

-Jonas, TS redogör för att Transportstyrelsen förfogar över verktyg som regelutveckling, tillståndsgivning och tillsyn för yrkestrafikutbildning. Kan utfärda varningar om olämplighet och återkalla körkort. Man har utvecklat utbildning och bland annat startat e-Learning.

-Anders, rikspolischef anser att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga jämte gängrelaterad brottslighet och våld i nära relationer. Man arbetar förebyggande och genom synlighet. Han berättade om förbättrad teknik, så att den administrativa tiden för polisen minskar. Till exempel vid fortkörning kan detta ta 3 min om personen erkänner fortkörning. Synergieffekter i samband med att bilar stoppas på grund av fortkörning, då polisen också kan finna vapen och narkotika vid samma tillfälle. Nämner ATK som bra hjälpmedel och att ledarskapet

är viktigt vid upphandling av transporter
"Människor vill inte köpa tjänster av
människor som inte sköter sig".

-Tomas, VTI ser på åtgärderna i ett
Agenda 2030-perspektiv och vill använda
rätt verktyg som leder till rätt förändringar.
Det finns mer att göra i forskningen och
den bör sträva efter att vara
mångdisciplinär. Vill genomföra
implementering och utvärdering i
samverkan med myndigheter,
transportföretag och företag.

Dagen avslutades med en film där
trafiksäkerhetsanalytiker Matteo Rizzo
blickar framåt mot år 2030 då dödsfall i
vägtrafiken skall halverats och år 2050
dödsfall skall vara nära noll. Bilen skall ha
mer eller full kontroll över vilken hastighet
som man skall kunna köra. Han säger att
bilindustrin skall kunna ta ansvar och bilar
bli bättre. Hastigheten skall sänkas och
vägmiljön skall anpassas. Matteo
fortsätter med orden "Om vi inget annat
gör är vi nere på en hastighet på 6 km/h
för att komma nära noll".

Maria Krafft och Sven Hunhammar som
på ett proffsigt sätt hållit samman dagen
avslutar och informerar om att årets
Tylösandsseminarium kommer att sändas
digitalt och inte ske på plats. Det kommer
att vara uppdelade delar.

Resultatkonferensen i sin helhet kan ses
inspelad på YouTube.

Anna-Lena Andersson

Ny bok om Nollvisionen

Att Nollvisionen är en lysande innovation
för att pedagogiskt kommunicera
trafikskadepreventionens utgångspunkter
till en bredare allmänhet och skapa bred
politisk uppslutning kring dess långsiktiga
strävan är vi säkert många som kan
skriva under på. Men hur banbrytande är
den egentligen och hur väl fungerar den

som styrmedel? Det är frågor som
diskuteras i en nyutkommen bok "Att
styra mot noll – Förverkligandet av
Nollvisionen i trafiken" av statsvetaren
Therese Reitan vid Södertörns högskola.

Boken har tillkommit inom ramen för ett
framväxande svenskt forskningsnätverk
"Safepol" som med initialt stöd från
Trafikverket utvecklar
samhällsvetenskaplig forskning kring
Nollvisionen och dess avläggare. Boken
ger en grundlig genomgång av den
svenska trafiksäkerhetspolitikens
framväxt med omfattande
källhänvisningar, samt belyser
målkonflikter och dilemman både
historiskt och framåt.



Ett stort värde ligger i bokens omfattande
kontextualisering av
trafiksäkerhetspolitiken utifrån
statsvetenskapliga begrepp och
referensramar. Jämförelser görs med

parallella politikområden, främst folkhälsopolitiken där många liknande frågor behandlas och där ju även trafiksäkerheten finns med. Jämförelser görs också med hur Nollvisionen uppfattats och tillämpas i andra länder där den antagits, främst Norge.

Boken rekommenderas varmt till alla som söker en fördjupad analys kring trafiksäkerhetspolitikens fortsatta möjligheter och hinder. Boken finns att köpa för en billig penning men kan även laddas ned och läsas kostnadsfritt!

Ragnar Andersson

Ny nationell studie: Trafikolyckor bland förare med Parkinsons sjukdom och Multipel Skleros

Tidigare i år publicerades en artikel i tidskriften "European Journal of Neurology" gällande neurologiska sjukdomar och skadehändelser som har inträffat i Sverige.

Syftet med studien var att undersöka olyckor som hade förekommit med förare som hade Parkinsons sjukdom och Multipel Skleros (MS), och när i tiden efter diagnosen olyckorna förekom. En jämförelsegrupp bestod av personer utan neurologisk sjukdom/skada men som hade en annan sjukdom, Ulcerös kolit, men som inte borde påverka körförmågan och som regelbundet besöker läkare.

Studien är baserad på svenska register och inkluderar förare som varit inblandade i olyckor som har registrerats i Transportstyrelsens olycksdatabas (Strada) och diagnoser från Socialstyrelsens register för vårddiagnoser (PAR). Resultatet visade att mellan åren 2010-2019 hade 1491 olyckor registrerats där föraren hade haft någon av dessa diagnoser, varav 199 med Parkinsons och 385 med MS. Den genomsnittliga tiden från diagnos till

bilolyckan var 5,6 år för de med Parkinsons sjukdom, 8 år för MS och 9,4 år för jämförelsegruppen. Tiden från diagnos till bilolycka skilde sig signifikant ($p < 0,001$) mellan grupperna (justerat för ålder).

Förare med Parkinsons hade mer än dubbelt så stor sannolikhet för en singelolycka än de andra diagnosgrupperna. Inga skillnader observerades dock för MS och jämförelsegruppen. Även om flera faktorer kan orsaka en bilolycka bör läkare noggrant bedöma körkortslämpligheten, redan i ett tidigt stadie, speciellt för patienter med Parkinsons sjukdom.

Hela artikeln "Car accidents in drivers with Parkinson's disease or multiple sclerosis: A Swedish nationwide study", finns att läsa på tidskriftens European Journal of Neurology's hemsida (open access) eller kontakta Helena Selander i STMF's styrelse.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ene.15755>

Helena Selander

Inbjudan till intressant webinarium



"Vill du veta mer om de trafiksäkerhetsutmaningar som Sverige står inför och vad Trafikverket och andra gör för att bidra till en säker vägtrafik? Vill du få kunskap om effektiva trafiksäkerhetsåtgärder?"

Välkommen till våra kunskapshöjande webinarium 2023.”

<https://bransch.trafikverket.se/om-oss/aktuellt-for-dig-i-branschen3/Evenemang/webbinarium-trafiksakerhet-tema-nykter-trafik/>



”Webbinariet vänder sig till dig som i din yrkesroll har möjlighet att påverka utformningen eller användningen av vägtransportsystemet, och därmed trafiksäkerheten. Oavsett om du finns inom offentlig eller ideell verksamhet, inom näringsliv eller branschorganisation.

Det femte av årets sex webinarium har temat Nykter trafik. På detta webinarium kommer fokus vara på hur man som kommun, organisation eller företag kan tänka och agera vid upphandling av alkoholås. MHF kommer att beskriva kedjan från beslut till upphandling och uppföljning. Vi kommer också att få ta del av kommunala exempel på hur man jobbar med upphandling och uppföljning inom området, samt en framtidsspaning kring kommande tekniska system i fordon som bidrar till en nykter trafik.

När: Tisdag 17 oktober 2023, klockan 09.00–10.30

Hur: Delta via Skype

Sista anmälningsdag är den 15 oktober.”

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 körkorts- eller trafikmedicinska området försöker vi besvara.

I detta nummer inga frågor att redovisa.

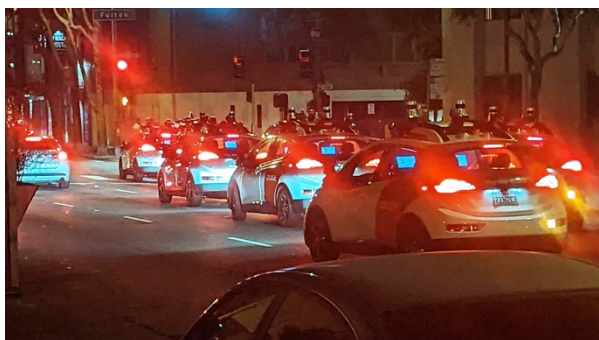
Om automatiserad körning

Under sommaren har det inte kommit något Nyhetsblad från RISE Research Institute of Sweden. Därför blir Rundbrevets rapport om detta ämne lite kortare än vanligt. Det är också så att deras nyhetsbrev inte heller publicerats lika regelbundet de senaste månaderna före sommaren. Anledningen är att de haft en begränsad budget och letar finansiering för att kunna fortsätta leverera regelbundna och färskna nyheter framöver. Man räknade dock i juni med att återkomma men inte direkt efter semestern.

I Sveriges Radio:s program USA-podden i P1 30 augusti fick Roger Wilson,

en av de deltagande journalisterna, frågan vilket som var hans starkaste intryck från hans arbete den senaste tiden i San Francisco.

Han nämnde då helt spontant de så kallade självkörande taxibilarna som finns där. Rapporten innehöll mest de avarter som vi också tidigare rapporterat om i Rundbrevet.



Under icke rusningstid stod bilarna i långa rader vilket lockade till sig nyfikna åskådare. Då dessa gärna gick för nära kunde bilarna inte alls aktiveras eftersom människa i närheten var en stark signal att stanna och stå stilla.

Dessa taxibilar tappade ofta också kontakten med de mobiltelefoner som beställaren använde eller hade på andra sätt problem med åtkomst till mobilnätet. Vid ett tillfälle fastnade flera bilar i nylagd cement. Det var visst något man inte lagt in i de förutseende algoritmerna.

Wilson rapporterade också om oönskade beteenden i de förarlösa bilarna – sexuell aktivitet var bara en. Att allvarligt förorena i bilen var tydligen också vanligt. Ingen förare som kunde säga ifrån och heller inte någon kontroll eller rengöring innan nästa kund ville anlita bilen.

Det verkar på så många olika sätt vara svårare än man tror att få till

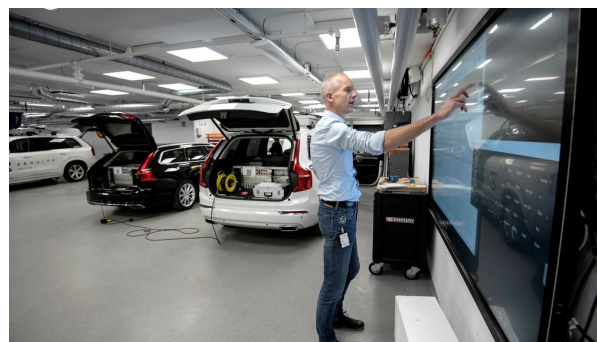
väl fungerande system med självkörande fordon.

I Dagens Nyheter 29/7 2023 skriver man optimistiskt ”Autonom körning på motorvägar är nära” Man citerar Erik Coelingh på Volvo Cars-ägda Zenseact.

Han har arbetat med aktiv säkerhet i över 20 år och är övertygad om att autonom körning kommer och att det gör bilåkandet säkrare.

– Vi kan gå mot noll kollisioner tack vare autonom körning, säger han.

Zenseact, som levererar sin teknik till både Volvo Cars och Polestar, beskriver system på tre olika nivåer: Drive, Cruise och Ride. I det första kör föraren själv, i det andra kan bilen i vissa lägen ta över men föraren ska vara beredd och i det tredje handlar det om att bara åka med i bilen.



Här kollar Erik Coelingh sensorer som ska läsa av och analysera trafiken för att optimera körsäkerheten. Foto: Björn Larsson Rosvall/TT

Han är dock lite mer försiktig på andra vägar än motorvägar: – Helt autonom körning kommer inte så fort som jag hade hoppats eftersom det är svårt att klara alla slags förutsättningar som snö och dåligt väder. Det tror jag ligger decennier bort men autonom körning på exempelvis motorvägar är nära, säger han. Han tror

att privatbilar under lång tid framöver kommer att ha en ratt och köras av en förare.

Lars Englund

Årsavgift 2023 i STMF

Om du inte gjort det ännu kan du nu betala årsavgiften för 2023, - 150:- Betalning till föreningens Bankgiro: 5916-7957. Det går också bra att betala till Swish 1236951859 eller allra enklast via denna QR-kod:



Ingrid Bolin, kassör

STMF:s styrelse

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