



Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 1 2024

Februari

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 2024 är planerade utgivningsdatum 28/2, 15/6, 15/9 och 15/12



Ordförandes rader

Snart dags för STMF:s årsmöte, se kallelse här nedan.

Antalet dödade i trafiken i Sverige ökar nu på tredje året och etappmålen i 0-visionen är i fara. Andelen dödade äldre av alla dödade bilförare är större än deras andel av trafikarbetet, vilket utöver deras större skörhet även skulle kunna förklaras av att sjukdomar i trafiken har betydelse.

Läkare önskar ofta en medicinsk lämplighetsprövning på väg eller i simulator, då man inte tycker att man i svårbedömda fall kan avgöra frågan om en person är lämplig att inneha körkort eller inte. En enklare form av simulator som kan användas av de många specialiserade trafikmedicinska enheter som finns i landet har validerats på VTI.

Kan denna simulator vara ett svar på läkarnas önskan eller handlar det mer om att man vill slippa att alls vara en myndighetsperson gentemot sin patient? Läs mer nedan om detta.

I Läkartidningen pågår en debatt om nyttan med återkommande läkarintyg vid diagnoser som ADHD och autism mm.

Några nya läkarfrågor om körkortslämplighet och läkares anmälningsskyldighet redovisas under "STMF svarar". Skicka gärna fler frågor!

Fartkameror som mäter medelhastigheten mellan två kameror diskuteras efter ett förslag från Trafikverket.

Nya siffror om en tydlig ökning av körkortsåterkallelser på medicinsk grund har kommit från Transportstyrelsen. En bra utveckling bedömer jag.

På VTI jobbar man vidare med frågan om A-traktorer i ett flerårigt projekt.

De få personer som ännu inte betalat medlemsavgiften för 2024 kan förstås göra det. Det går bra via Swish och vi har en ny QR-kod för 2024 som förenklar ytterligare. Se i slutet av Rundbrevet.

Jag tar gärna emot kommentarer och synpunkter om Rundbrevet på englund1@telia.com På försök har vi nu en enspaltig version av Rundbrevet på vår hemsida. Vad tycker ni om det?

Lars Englund

Årsmöte STMF, kallelse

Härmed kallas alla STMF:s medlemmar till årsmöte. Det äger rum tisdagen 26/3 på Mobilitetscenter i Göteborg kl 9:00-16:00. På förmiddagen årsmötesformalia och val till styrelsen.

På eftermiddagen blir det intressanta föredrag om betydelsen av olika sjukdomar i trafiken samt nya data om påvisade mängder av alkohol, droger och läkemedel bland förare i dödsolyckor i Sverige.

Rykande färska data från en undersökning av olyckor bland äldre förare presenteras också. Man har där tittat på om de oftare än i en kontrollgrupp haft någon körkortsrelevant diagnos som har ställts i primärvården.

Tidigare undersökningar bland äldre har på motsvarande sätt undersökt förekomst av sådana diagnoser som ställts på sjukhus.

Adressen till Mobilitetscenter är F O Petersons gata 24, 421 31 Västra Frölunda. STMF bjuder alla medlemmar som deltar på lunch och fika. Anmälan senast fredag 22/3 görs till Ingrid Bolin, ingrid@mobilitetscenter.se. De som anmäler sig får också möteshandlingarna i förväg.

Lars Englund

Ny simulator validerad på VTI

En simulator som från början användes på flera Trafikmedicinska enheter har "uppdaterats" och vidareutvecklats i Linköping.

STMF:s sekreterare Johan Alinder på rehabiliteringskliniken i Linköping har varit en av dem som arbetat med projektet. Nu har den nya simulatorversionen utvärderats på VTI

(Statens Väg och Transportforskningsinstitut) där bland annat Helena Selander i STMF:s styrelse är en av författarna till den vetenskapliga artikeln om detta.

Syftet med studien var att utvärdera simulatorprogrammet som är tänkt att användas vid körkortsmedicinska utredningar inom hälso- och sjukvården för patienter med kognitiva nedsättningar. I detta skede handlade studien om friska försökspersoner och ett av syftena var att jämföra olika åldersgruppers prestationer. Huvudfrågan var hur väl resultatet i simulatortestet överensstämmer med andra kognitiva tester.



Resultatet visar att testet mäter många relevanta delar av kognitiva funktioner som används i värderingar av medicinsk lämplighet för körkortsinnehav.

Simulatorns nya programvara kommer att finnas på den trafikmedicinska enheten på Universitetssjukhuset i Linköping, och förhoppningsvis kommer det att göras en klinisk studie med patienter framöver.

Artikeln kan laddas ned och det är fritt fram att sprida den om så önskas (open access):

<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpsyg.2023.1294965/full>

Helena Selander

Luchemos por la Vida och ITMA

I jättelandet Argentina finns en ideell NGO-organisation som heter Luchemos por la Vida (Låt oss kämpa för livet) som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor och har en tydlig inriktning på det trafikmedicinska perspektivet.

Organisationens grundare och ordförande sedan många år, Dr. Alberto Silveira avled i maj 2023 men arbetet lever vidare och nuvarande ordföranden är María Cristina Isoba som är psykolog.

Dr Silveira var medlem i STMF:s internationella motsvarighet ITMA:s styrelse. Vid ITMA:s nyligen hållna elektroniska styrelsemöte valdes både Maria Cristina Isoba och en ung läkare från Brasilien, Carlos Szymanski in som nya medlemmar i ITMA:s styrelse.

Tyvärr tillåter inte det oroliga världsläget ITMA att hålla sin kongress nu och planerna på kongress i Shanghai är skrinlagda.

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, beteendevetares och andras intresseområde inom det körkorts- eller trafikmedicinska området försöker vi efter bästa förmåga besvara, liksom frågor som rör järnväg, trafik till sjöss och i luften.

Fråga från allmänläkare: Vad anser ni om att man automatiskt bör anmäla vid ett Peth över 0.33 hos patient (upptäcktes vid utredning av neuropati och sömnstörning) när patienten efter 4 månader vägrar ta om provet då han ej ändrat alkoholintaget och känner sig kränkt.

Det är en man som vid besöket aldrig visat tecken på alkoholmissbruk, har flera förtroendeuppdrag och gott anseende lokalt. Han verkar klok och risken att han kör alkoholpåverkan bedöms liten.



Svar: Om han kör eller inte är ju inte frågan egentligen. Han vet att han inte klarar att minska sitt drickande. Eller vill inte. Om man inte klarar att minska sitt drickande är det väl inte osannolikt att det handlar om ett beroende. Och både den diagnosen och skadligt bruk/missbruk är hinder för körkortsinnehav. På goda grunder. Och det är i den situationen svårt att veta säkert om man är alkoholfri när man kör. Även ett Peth-värde på 0,33 avspeglar en betydande konsumtion.

Inget ska förstås göras "automatiskt" och en bra dialog med patienten brukar ge resultat i fortsatt provtagning. Men vill han inte och vi på goda grunder "finner det sannolikt att personen av medicinska skäl är olämplig att ha körkort" så har vi skyldigheten att göra en så kallad misstankeanmälan. Detta tycker jag är en sådan situation.

Då får han i allmänhet ett krav på att komma in med ett läkarintyg inom 6 månader med i allmänhet 4 prover (CDT och GT ännu obligatoriska, men ta gärna PEth också). Då

återkallas inte körkortet förrän intyget visar vilka fakta som finns "i målet". Och kommer inget läkarintyg in så återkallas körkortet på den grunden.

Fråga från allmänläkare: Patient som haft minor stroke. Klarar vissa test men ej andra efter 3 månaders initialt körförbud från strokeavdelningen. Jag ger då körförbud 3 månader till för att upprepa test om 3 månader och ge tid för läkning. Patienten går med på körförbud. Vad händer om hen bryter det och kör på någon?



Svar: För din egen del har det ingen rättslig betydelse. Men i den rättsliga bedömningen av hans skuld har det sannolikt det. Om det nu kommer fram. Och om man med stor säkerhet kan säga att krocken beror på sjukdomen. Jag minns ett sådant fall med epilepsi där ett anfall orsakade en allvarlig krock och där föraren hade muntligt körförbud.

Man ska också betänka att detta med 3 månader kommer från praxisregler från SKR och de finns inte med i de medicinska föreskrifterna från Transportstyrelsen. Där står det bara så här: "Efter TIA eller stroke får behovet av en observationstid bedömas i det enskilda fallet för att säkerställa att tillståndet är väl behandlat och i övrigt inte innebär en trafiksäkerhetsrisk."

Lars Englund

Trafikverket vill börja mäta medelhastighet mellan fartkamerorna enligt norsk modell

Förslaget lades i början av januari fram i Trafikverkets så kallade anpassningsgrund.

Trafikverkets måldirektör Maria Krafft är en av tillskyndarna till förslaget. Hon tycker att det vore mer rättvist att kontrollera hastigheten hela sträckan än bara vid kameran, så som man gjort sedan 2009 i Norge. Inte så dyrt heller anser hon.



Maria Krafft Foto: Kerstin Ericsson/Trafikverket

Det finns idag 2 400 fartkameror längs 600 mil statliga vägar och Trafikverket uppskattar att de räddar ett 20-tal liv per år. Tanken nu är att kamerorna på vissa sträckor ska kommunicera med varandra och mäta medelhastigheten mellan de två kamerorna. De kan placeras upp till två mil ifrån varandra.

De nya kamerorna börjar sättas in om ungefär ett år. Man måste bland annat titta på de juridiska förutsättningarna.

Organisationen M Sweden, tidigare Motormännen, avvisar inte idén om kameror som mäter medelhastigheten.

Dagens Nyheter har frågat några politiker om vad de tycker om förslaget.

Moderaterna vill inte uttala sig och Sverigedemokraterna säger nej medan Centerpartiet tvekar. Liberalerna har inte gått att nå, Kristdemokraterna vill inte kommentera frågan.



Socialdemokraternas ledamot i trafikutskottet gör "tummen upp". Vänsterpartiet var skeptiska tidigare och såg det här som en del i ett ökande övervakningssamhälle, men är nu beredda att ändra sin uppfattning. Man vill dock poängtera att skyltningen ska vara tydlig och att man bör börja med några teststräckor.

Miljöpartiets trafikpolitiska talesperson säger att polisen borde tycka att Trafikverkets förslag är bra och att invändningar om ett ökat övervakningssamhälle får utredas. Han tycker att dagens trafik blir "ryckig" när folk tvärbromsar inför kameran. Med snittmätning borde det bli bättre.

Sverigedemokraterna är också motståndare till dagens system med fartkameror. Man vill i stället ha fler poliser ute på vägarna. Frågan ligger nu hos regeringen.

Lars Englund

Debatt i Läkartidningen om läkarintyg vid ADHD mm

Under rubriken "Transportstyrelsen belastar psykiatrin i onödan" skriver psykiatrikern Linda van Paaschen i Läkartidningens Nyhetsbrev 25 jan 2024 om den brist på psykiatriker som finns i Sverige. Hon anser därför att de läkarintyg om ADHD, autism eller liknande tillstånd som Transportstyrelsen kräver belastar vården för mycket och de få läkartider som finns, går åt till detta, som hon uppfattar saknar bevisad nytta.

Särskilt besvärligt är det med tanke på hur många fler med sådana diagnoser som finns idag, jämfört med 2008 när bestämmelserna om periodiska kontrollerna kom.

Hon är medveten om en ökad olycksrisk om en bilförare har ADHD eller autism, men menar att det inte gjorts några studier om huruvida intygskravet är en intervention som minskar denna risk. Hon anser även att det är sällsynt att ett läkarintyg leder till någon konsekvens, exempelvis körförbud.



Linda van Paaschen. Foto: Privat

Hon anser också att intygskravet är problematiskt eftersom psykiatriska diagnoser är otillförlitliga. Hon skriver "Psykiatrin saknar objektiva och pålitliga mät- och undersökningsmetoder, och lika kompetenta och erfarna läkare kan göra diametralt olika bedömningar av samma patient.

Inte heller uppgifter om behandlingseffekt och -följsamhet ger några hårda fakta. Det finns en rad osäkra faktorer som gör verkligheten svåröverskådlig för läkaren och därmed för Transportstyrelsen. För hur vet vi säkert att patienten tar läkemedlet på det sätt som uppges? Hur påverkas symtompresentationen av syftet med läkarundersökningen? Och vilken betydelse har dagsformen?"

Hon anför vidare att besvären kan vara lindriga, och att det inte behöver röra sig om några betydande funktionsnedsättningar. En annorlunda kognitiv funktion behöver inte nödvändigtvis vara avvikande i negativt hänseende, utan svårigheterna kan främst förklaras av en intolerans och låg acceptans i samhället.

Hon avslutar: "Intygshanteringen är inget annat än en pseudolösning på ett svårdefinierat problem och handlar i grund och botten om en övertro på värdet av ett läkarintyg. Därför bör Transportstyrelsen upphöra med att ansätta godtyckligt utvalda grupper av individer och sluta belasta psykiatri i onödan."

Överläkare Witold Pisarek och utredare Patrik Grundtman från Transportstyrelsen svarar i samma nummer av nyhetsbrevet under rubriken "Läkarintygen behövs vid utredning av hinder för körkort".

De anger att Transportstyrelsens uppdrag att arbeta för trafiksäkerheten innebär att de måste se till att de medicinska förutsättningarna för körkorts innehav är uppfyllda. Den enskilde ska då inkomma med ett läkarintyg som svarar på huruvida kraven i föreskrifterna uppfylls eller inte. Läkarintyget ses som det huvudsakliga verktyget som Transportstyrelsen kan använda för att bedöma den enskildes körkortslämplighet.

I en ändring av de medicinska föreskrifterna 2015 gavs en större möjlighet att avsluta uppföljningar med läkarintyg vid dessa tillstånd, trots pågående läkemedelsbehandling. Man pekar också på att man skapat en särskild blankett med de frågor myndigheten behöver ha svar på.

I blanketten finns det anvisningar om vilka symtom som ska beaktas och detta ska kunna underlätta i läkarens bedömning. Denna ger sedan ett underlag för Transportstyrelsens bedömning av medicinska lämpligheten att inneha körkort.



I Läkartidningens Nyhetsbrev 07 feb 2024 finns en slutreplik från Linda von Paaschen med rubriken "Transportstyrelsen saknar argument".

Hon anför att det saknas kunskap på myndigheten när man felaktigt refererar till ADHD och autism som sjukdomar samt att läkarintygen man får in är otillförlitliga eftersom det saknas objektiva undersökningsmetoder och pålitliga mät- och normalvärden.

Von Paaschen ställer frågan om hur det kan vara möjligt att en statlig myndighet tillåts belasta sjukvården och enskilda individer i onödan? Hon avslutar med att undra om en

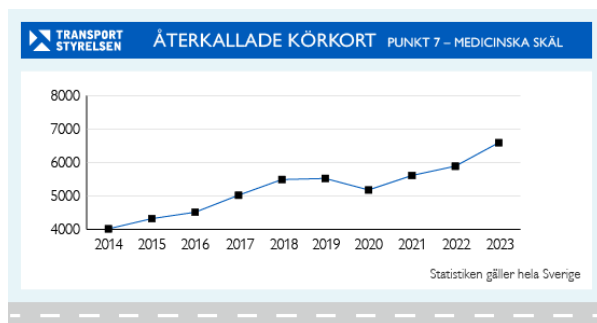
debattartikel kan leda till en förändring och hoppas att ett frö ska vara sått. "För Sveriges alla olika människors skull."

Lars Englund

Tydligt ökande antal återkallade körkort av medicinska skäl under 2023

Transportstyrelsen har kommit med statistiken för återkallade körkort under 2023. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2024/sa-manga-forlorade-korkortet-2023/>

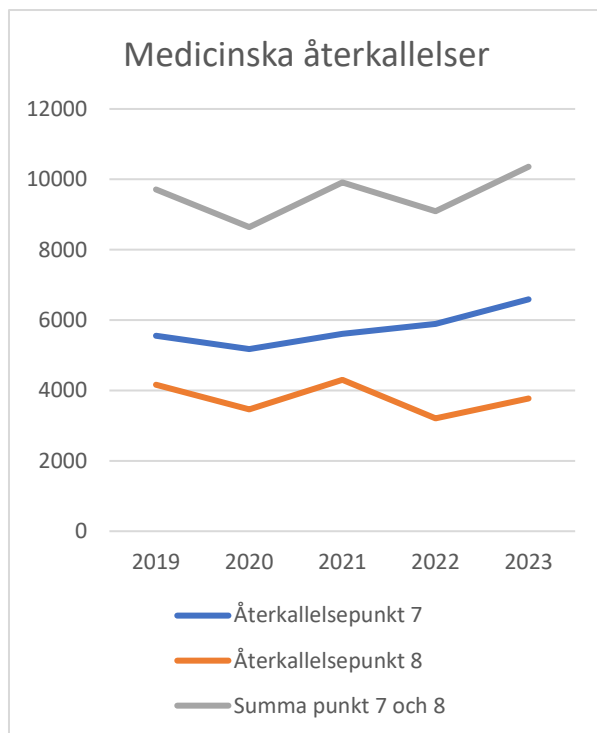
Den största posten är som föregående år "En väsentlig överträdelse, vanligen fortkörning" med 18 324 återkallade körkort på denna punkt. Just denna siffra varierar för övrigt stort mellan åren och 2020 var den till exempel 26 050



En siffra som däremot ökar stadigt är återkallesepunkten 7, medicinsk olämplighet. Transportstyrelsen skriver så här: "Antalet återkallade körkort på grund av medicinska skäl inklusive anmälningar från läkare ökade med drygt 12 procent under 2023 och uppgår för första gången till fler än 6 000."

Ökningen är stadig förutom under pandemiåret 2020 då många av de olika återkallelsegrunderna uppvisade udda siffror.

Som medicinsk olämplighet brukar man också räkna de som inte har inkommit med läkarintyg eller intyg om godkänt förarprov, punkt 8. Räknat med summan av denna punkt och punkt 7 blir det för första gången över 10 000 körkort som har återkallats av medicinska skäl.



Transportstyrelsen pekar också på vad det kan vara som orsakar medicinska återkallelser:

”Förra året drabbades över 25 000 svenskar av stroke. Det är bara en av många diagnoser som kan påverka körkortsinnehavet och många av de drabbade är tyvärr inte längre lämpliga som bilförare. Då har en läkare ett ansvar att meddela oss på Transportstyrelsen så vi kan pröva körkortsinnehavet, säger Åsa Bergqvist, enhetschef.”

Lars Englund

Ny rapport från WHO om antalet trafikdödade i världen

Världshälsoorganisation WHO släppte i december 2023 sin senaste rapport med färskast siffror (t.o.m. 2021), om antal dödade i vägtrafikolyckor världen över. Vi är vana att säga att 1.35 miljoner människor dör inom vägtrafiken världen över. Med de nya data kan vi konstatera en liten minskning med 5% som leder oss till 1.19 miljoner döda.

Trots en positiv utveckling, kan vi dock konstatera att den inte är i paritet med ambitionen att halvera dödsolyckor med 50% till 2030. Vägolyckor är fortfarande den vanligaste dödsorsaken bland barn och ungdomar i åldern 5–29 år, och den 12:e dödsorsak för alla åldrar.

När det gäller medicinska frågor så får de inte särskilt mycket plats i rapporten. Man kan däremot läsa att körning under alkoholpåverkan står för 10% av alla dödsolyckor i världen. En mycket läsvärd rapport med mycket information och statistik som kan läsas på [Global status report on road safety 2023 \(who.int\)](https://www.who.int/publications/m/item/global-status-report-on-road-safety-2023)

För den som är intresserad har WHO en applikation "WHO Road Safety Data" där man kan läsa det mesta för varje land om deras lagar och regler inom vägtrafik, jämföra länders och olika regioners statistik. Den appen har också uppdaterade data t.o.m. 2021.

Tania Dukic-Willstrand

Nytt flerårigt projekt på VTI om A-traktorer

VTI fortsätter sitt arbete om och kring A-traktorer, mopedbilar och unga förare av motordrivna fordon. I ett nytt forskningsprojekt ska förare av A-traktorer följas under flera år.

Huvudfrågan i forskningsprojektet "Från EPA till personbil. En longitudinell studie av trafiksäkerhet och körbeteende" är om ungdomar som kört mopedbil och A-traktor blir bättre eller sämre bilförare än de som inte gjort det. Och hur attityder och inställning skiljer sig mellan de båda grupperna.

Studien genomförs dels i form av en registerundersökning där resultat på förarprov, inblandning i olyckor, trafikförseelser och trafikbrott jämförs mellan unga förare med och utan erfarenhet av A-traktor eller mopedbil.



I en planerad enkätstudie, där ungdomar följs under flera års tid, undersöks och jämförs också utveckling, mognad, attityder och riskbeteende över tid och mellan de två grupperna. Enkäten kommer att kompletteras med djupintervjuer med ungdomar mellan 15 och 20 år som varit iblandade i en måttlig eller allvarlig olycka.

Projektet finansieras från Trafikverkets Fol-portfölj Möjliggöra. I en referensgrupp kopplad till projektet ingår representanter för Polisen, Länsförsäkringar, STR (Sveriges trafikutbildares riksförbund), Transportstyrelsen och Trafikverket.

Projektledare är Helena Selander, styrelsemedlem i STMF

Helena Selander

Trafikverkets Resultatkonferens 2024

Den 25 april 2024 äger årets Resultatkonferens Trafiksäkerhet Väg rum i form av en websändning där Trafikverket presenterar det aktuella trafiksäkerhetsläget.

Resultatkonferensen äger rum för att inspirera, ge kunskap och för att vi skall kunna ta fler steg mot insatser för ökad trafiksäkerhet på våra vägar.

Anmälan kan ske genom anmälan via Trafikverket / Resultatkonferens.

<https://bransch.trafikverket.se/om-oss/aktuellt-for-dig-i-branschen3/Evenemang/resultatkonferens-trafiksakerhet-vag-25-april/>

Anna-Lena Andersson

Enspaltig version av Rundbrevet på STMF:s hemsida

Från och med förra numret av Rundbrevet finns det på försök en enspaltig version av vårt Rundbrev på STMF:s hemsida <http://www.stmf.nu/category/rundbrev/>

Några läsare har tyckt att det är lättare att läsa Rundbrevet på skärm om det inte är uppdelat i två spalter.

Årsavgift 2024 i STMF

Om du inte gjort det ännu kan du nu betala årsavgiften för 2024, - 150:- Betalning till föreningens Bankgiro: 5916-7957. Det går också bra att betala till Swish 123-695 18 59 eller allra enklast via denna QR-kod:



STMF:s styrelse februari 2024

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