

Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 2 2024

Juni

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



i Bollebygd som sannolikt också har att göra med flera förhöjda värden av Peth.

Frågor om starka smärtlindrande läkemedel och bilkörande samt betydelsen av ett enstaka förhöjt Peth-värde vid utredning för alkohol tas upp under Frågor och svar. Denna gång har vi fått hjälp från Transportstyrelsens läkare Witold Pisarek för att besvara frågan om alkohol.

Ordförandes rader

Jag har i min egenskap av allmänläkare varit deltagare i svensk Förening för Allmänmedicins (SFAM) kongress i Uppsala 24-26/4. Vid inte mindre än tre olika föredrag var blodprovet för hög alkoholkonsumtion PEth på tapeten.

Frågan om när förhöjda värden ska föranleda en åtgärd i relation till körkortsinnehavet visade sig vara en aspekt som för många allmänläkare är svår att tackla, även om man på andra sätt ser det stora värdet av att på ett tillförlitligt och enkelt sätt bevisa en skadligt hög alkoholkonsumtion de senaste veckorna.

Frågan om man som läkare alltid behöver berätta iför patienten i detalj vilka blodprover man tar diskuterades också flitigt.

Läs nedan om en spännande artikel i Borås tidning som rör ett återkallat körkort

Ett utmärkt undervisningsmaterial om så kallade EPA-traktorer från VTI presenteras. Se gärna den intressanta filmen där STMF:s tidigare ordförande Ulf Björnstig deltar.

STMF:s årsmöte avhölls i Göteborg och innehållet presenteras nedan av Johan Alinder, STMF:s sekreterare. Vi hälsar vår nya styrelsemedlem Marie Hasselberg välkommen, liksom Dorota Religa som på grund av ordförandes alltför aktiva skräppostfilter i mailprogrammet får stå som adjungerad medlem i styrelsen till nästa årsmöte.

En bussförare som svimmade under färd får förstås alla som jobbar med medicinska körkortsfrågor att fundera över vad det kan ha berott på.

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

Lars Englund

Körkort återkallat i Bollebygd

Under rubriken "Blev av med körkortet efter läkarbesök" skrev Borås tidning i februari 2024 om ett fall där personen själv berättar om omständigheterna.

Historien med körkortet började i februari 2023, då läkaren tog prover för att se om personen som kallas Lars "brukade" alkohol. Han hade festat någon dag före läkarbesöket och det fanns, som journalisten skriver "markörer för alkohol" i provet. Lars är i 70-årsåldern och har "drygt 60 års prickfri körning bakom sig".

Lars trodde att läkaren kollade prover för hjärtat. Och tycker det är kränkande att få sitt körkort återkallat. Om han hade kört rattfull hade straffet blivit mindre. Han bedyrar att han aldrig kört rattfull. Lars säger: "Jag är inte nykterist, utan det är klart att jag tar ett par öl, några glas vin eller en whisky vid festliga tillfällen, men jag har inte sökt för alkoholproblem. Inte hade jag kört bil till vårdcentralen heller, jag bor inte långt därifrån. Hade jag vetat att det skulle tas prov för alkohol hade jag bokat en annan tid, eller avstått festen."



Bakgrundsinformationen till detta fall ger sannerligen många följdfrågor och funderingar, särskilt för en gammal distriktsläkare. Vad var egentligen orsaken till besöket? Den specifika provtagningen? Och vad sades i rummet? För en medicinskt skolad person blir det svårt att inte låta tankarna vandra och läsa mellan raderna.

Artikeln innehåller felaktigheter och journalisten är inte kunnig om vad förhöjda alkoholmarkörer betyder. Enstaka berusningsdrickanden ger inte förhöjda värden av någon markör och för anmälan krävs fler än ett förhöjt värde av till exempel det för alkoholkonsumtion specifika provet PETH.

För att ett PETH ska bli högre än det som anges som regelbunden hög konsumtion ($>0,3 \mu\text{mol/L}$) krävs ett alkoholintag i mängder som ger en blodalkoholhalt på minst 1 promille under cirka en veckas tid. Detta motsvarar ett genomsnittligt dagligt bruk i storleksordningen minst 4–6 glas vin för en person med medelvikt, eller motsvarande mängd av andra alkoholdrycker (cirka 340–500 g ren alkohol per vecka). PETH kan inte längre påvisas i blodet efter cirka 2–5 veckors alkoholfrihet.

Verksamhetschefen på vårdcentralen där proverna tagits kan inte kommentera det enskilda fallet men uppger att de följer Transportstyrelsens riktlinjer. Dessa anger bland annat att två PETH-värden över 0,3 inom ett år med mer än 5 veckor emellan innebär ett medicinskt skadligt bruk som inte är tillfälligt och som är liktydigt med diagnosen alkoholmissbruk. Läkaren är då skyldig att göra en anmälan om situationen.

Vårdcentralchefen fortsätter vidare att de alltid tar flera prover för att vara säkra på diagnosen och att patienter ofta tar till sig betydelsen av förhöjda prover och självmant minskar sitt drickande. I de fallen behöver läkaren inte anmäla.

Man får således bilden av att vårdcentralen har god kunskap om och arbetar enligt de föreskrifter och rekommendationer som Transportstyrelsen på goda grunder gett ut.

Det är de personer som inte klarar att minska sitt drickande som också kan ha problem med att säkert veta om de är nyktra nog för bilkörning. Det är också diagnosen i sig, inte påvisade rattfyllerier, som är skäl att se överdrivet drickande, missbruk eller beroende som problem i trafiken och skäl att tvingas se över sitt drickande om man vill behålla sitt körkort. Det som krävs för att styrka nykterhet är normala prover och för det krävs inte alls helnykterhet eller ens att man avstår från enstaka berusningsdrinkanden under kontrolltiden.

I frågan om hur man ska tolka olika blodprover i relation till körkorts innehavet finns ett utmärkt medicinskt PM på Transportstyrelsen hemsida [PM om alkoholmarkörer PEth och CDT](#)

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.

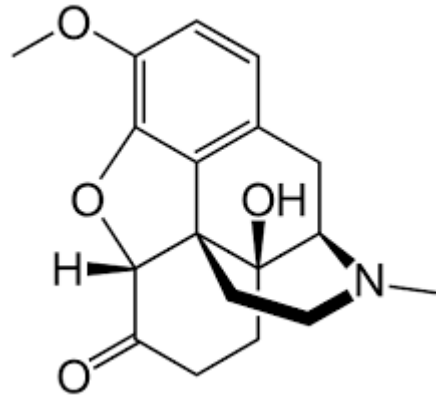
Även frågor som rör arbetsterapeuters, beteendevetares och andras intresseområde inom det körkorts- eller trafikmedicinska området försöker vi efter bästa förmåga besvara, liksom frågor som rör järnväg, trafik till sjöss och i luften.

Fråga från allmänläkare:

Hej!

Jag har en patient som visar sig ha kört bil utan problem i många år trots att han har höga doser morfin på grund av kronisk värk. Vi har sista året trappat ner

doserna betydligt så att han "bara" har Oxynorm 5 mg, 1 tablett 4 gånger per dag plus långverkande Oxycodon 5 mg, 1 på morgonen, 2 på lunchen och 1 till kvällen.



Oxycodonmolekyl

För mig är det jättehöga doser och egentligen inte förenliga med bilkörning, men han har toleransökat så att han inte känner av detta och har som sagt kört bil i flera år innan han kom till mig.

Hur tänker man i sådana här fall?

Jag tänker mig att han vid en eventuell olycka skulle bedömas utifrån de här höga morfidoserna? Är jag skyldig att få honom att avstå från bilkörning?

Svar: Hej, Annika, det finns ett avsnitt i Läkemedelsboken om detta. Kolla på <https://lakemedelsboken.se/generella-kapitel/trafik-riskfyllt-arbete-och-lakemedel/> så kan du läsa mer om just dessa preparat.

Det brukar dock sägas om morfin och opioider att de ganska snabbt ger tolerans och att det som kallas my-receptorer, som de påverkar, inte ska vara så relevanta från trafiksäkerhetssynpunkt.

Jag har nog någon patient med ännu högre doser i samband med smärtor och cancerbehandling. Jag har tänkt att de

uppnår en stabil dos som de sköter bra och om jag inte märker av att de är väldigt trötta eller på annat sätt kognitivt påverkade får de köra.

Omdömet är som alltid centralt och det får förstås inte finnas någon misstanke om konsumtion utanför ordinerade doser. God följsamhet och din känsla av att du kan lita på det patienten rapporterar är viktigt.

Jag skulle inte agerat i det fall du beskriver. Men det är kanske bara grundat i mångårig erfarenhet och sådant jag hört på internationella kongresser. Läkemedelsboken är kanske lite försiktigare och anger också möjligheter till mer noggranna metoder för bedömning.

Lars Englund

Två frågor om alkohol har kommit från en allmänläkare som STMF bitt Transportstyrelsens läkare Witold Pisarek svara på:

Fråga 1. Ansökan om alkohol kräver verifierad nykterhet, dvs upprepade PEth <0,3.

Finns det "möjlighet" för en patient att beviljas alkohol av TS om PEth överstiger 0.3? Jag tror inte att så är fallet, eftersom jag därmed inte kan styrka stadigvarande nykterhet, men frågar på förekommen anledning.

Svar: För att få körkort med villkor om alkohol kräver alkoholföreskrifterna (TSFS 2018:7) INTE en verifiering av nykterhet. Det som krävs är:

a. att sökanden uppfyller de trafikmedicinska kraven enligt medicinföreskrifterna TSFS 2010:125 (avseende alla sjukdomar och särskilt att det inte finns diagnosen missbruk eller beroende)

b. att sökanden inte brukar narkotika med eventuellt undantag för läkarordinerade narkotikaklassade läkemedel där bruket i så fall inte ska innebära någon trafiksäkerhetsrisk

Verifiering av nykterhet behövs endast om det finns diagnosen missbruk eller beroende och det föreligger i så fall Transportstyrelsen separat om.

Inför läkarintyget (som heter Ansökan om körkort med villkor om alkohol) kräver Transportstyrelsen minst en provtagning, där CDT och GT är obligatoriska men PEth kan också tas.



Om sökanden i läkarintyget uppvisar en förhöjd alkoholmarkör (CDT eller PEth) och om det inte finns någon diagnos missbruk eller beroende, kommer Transportstyrelsen att begära ett nytt läkarintyg med ett nytt prov för alkohol. Man gör det för att ta reda på om det förhöjda provet är en engångsförekomst eller tecken på en hög alkoholkonsumtion som inte är tillfällig och som eventuellt kan bedömas som missbruk. Således kan Transportstyrelsen medge körkort med villkor om alkohol med ett förhöjt PEth eller CDT om det kommer ett nytt prov som är inom referensvärden.

Fråga 2: om upprepade PEth är under 0,3 men ett plötsligt ligger över 0,3. Men därpå efterföljande PEth ånyo ligger

under 0,3. Då påtalar jag det för pat, berör kanske medicinering och noterar i intyget. Borde jag dra större växlar?

Svar: Det är oklart i vilket skede provtagningen med PEth sker. När det inför intyget för alkolås finns en förhöjd alkoholmarkör vid endast ett tillfälle med efterföljande godkända resultat, är det inte ett hinder för körkort med villkor om alkolås.

Däremot om det generellt finns minst två förhöjda alkoholmarkörer under ett års tid med minst 5 veckors mellanrum, kan det leda till att du som läkare eller Transportstyrelsen, konstaterar att det föreligger "ett bruk av substans som inte är tillfälligt och som från medicinsk synpunkt är skadligt". Det sista är Transportstyrelsens särskilda kriterium för diagnosen missbruk som i sin tur är hinder för körkortsinnehav inklusive innehav med villkor om alkolås.

Sammanfattningsvis behöver du inte i körkortssammanhanget "dra större växlar" i den av dig beskrivna situationen.

STMF:s årsmöte 2024

STMF:s årsmöte genomfördes den 26:e mars på Mobilitetscenter i Västra Frölunda. Föreningens verksamhetsberättelse, bokslut och revisionsberättelse presenterades och styrelsen beviljades full och tacksam ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2023.

Till den nya styrelsen valdes Lars Englund som ordförande för en period av två år. Till skattmästare valdes Ingrid Bolin och till sekreterare Johan Alinder, båda för en period av två år.

Till övriga ledamöter valdes Anna-Lena Andersson, Samantha Cundy-Blickfors, Tania Dukic Willstrand och Helena Selander, alla för en period av ett år. Till

styrelsesuppleant valdes Ragnar Andersson för ett år.

Till ny styrelsemedlem valdes Marie Hasselberg. Hon presenteras nedan.

Ulf Björnstig, som under flera år deltagit aktivt i styrelsearbetet och också varit STMF:s ordförande tidigare, har på egen begäran lämnat styrelsen och avtackades på vederbörligt sätt.

Efter de formella årsmötesförhandlingarna diskuterades en webenkät om läkares syn på trafikmedicinska frågor inom specialiteterna allmänmedicin, neurologi, psykiatri och rehabiliteringsmedicin som Lars Englund, Helena Selander och Per Henriksson från VTI arbetat med. Läs mer om den nedan.



Anna-Lena Andersson redogjorde för en studie av suicid i transportsystemen och Lars-Olof Sjöström presenterade ett arbete med kvalitetssäkring av snabbtester för droganalys.

Under eftermiddagen presenterades tre studier som genomförts eller var under arbete.

Marie Skyving presenterade en undersökning av medicinska faktorer hos omkomna äldre bilförare. Jesper Sandin presenterade en undersökning av medicinska riskfaktorer hos äldre

bilförare. Åsa Forsman presenterade en undersökning av förekomst av alkohol, läkemedel och illegala droger bland trafikdödade förare.

Protokollet från årsmötet finns på STMF:s hemsida.

<http://www.stmf.nu/2024/02/22/arsmote-2024/>

Johan Alinder

Ny styrelsemedlem - Marie Hasselberg

Marie är professor i folkhälsoepidemiologi vid Karolinska Institutet (KI), där hon också är prefekt på Institutionen för global folkhälsa.

Marie disputerade i socialmedicin 2004 på en avhandling om sociala skillnader i trafikskador bland barn och unga i Sverige.



Hon var under doktorandtiden också utredare i Barnsäkerhetsdelegationen, en offentlig utredning om barns rätt till säkerhet och utveckling, där hon bland annat skrev kapitlet om trafiksäkerhet (SOU 2003:127). Arbetet inom

delegationen stärkte hennes övertygelse om vikten av att kommunicera forskningsresultat och att föra dialog med beslutsfattare för att genomföra förändringar.

Hennes forskning har efter disputationen inriktats på studier av orsakerna bakom trafikskador, implementering och utvärdering av insatser för att förebygga skador i olika miljöer, hälsorelaterad livskvalitet efter trafikskador samt att förbättra det akuta omhändertagandet av skador.

De senare åren har hennes forskning framför allt fokuserat på skador i låg- och medelinkomstländer med samarbeten i bland annat Sydafrika och Tanzania. Hon har handlett flera doktorander till disputation, såväl svenska som internationella. Under 10 år var Marie också studierektor för forskarutbildningen vid Institutionen för folkhälsovetenskap på KI. Hon har ett stort intresse för utbildning och är verksam inom mastersutbildningarna inom folkhälsovetenskap och global hälsa på KI.

Det globala skadepanoramats och olika metoder för att förebygga skador i olika länder är återkommande föreläsningar inom utbildningarna.

Vi hälsar Marie varmt välkommen till STMF:s styrelse

Lars Englund

Ny adjungerad styrelsemedlem i STMF

Vid ordinarie styrelsemötet 240406 beslutades adjungera Dorotea Relig som extra ledamot i styrelsen fram till nästa årsmöte när ordinarie styrelseval kan genomföras. Dorotea kommer att delta i styrelsearbetet men saknar tills vidare rösträtt.

Dorota Religa är professor i geriatrik på Karolinska Institutet samt överläkare på Tema Inflammation och Åldrande vid Karolinska Universitetssjukhuset. Sedan 2012 arbetar hon på Trafikmedicinskt Center i Huddinge som medicinskt ansvarig överläkare.
<https://www.neurologiisverige.se/wp-content/uploads/2019/10/Trafikmedicinskt-centrum.pdf>

Dorotas fokus är demenssjukdomar, stroke, neurologiska sjukdomar som Parkinson och Huntington samt multisjuklighet.

Du kan läsa mer om Dorota på <https://ki.se/en/people/dorota-religa>



Vi hälsar Dorota varmt välkommen till styrelsearbetet.

Lars Englund

Ny undervisningsfilm från VTI om riskerna med A-traktorer

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, lanserade i slutet av april en pedagogisk undervisningsfilm om riskerna med A-traktorer. Till filmen, som bland annat riktar sig till trafikskolor och andra utbildare, hör även en handledning med faktaunderlag och diskussionsfrågor.



Den sju minuter långa filmen bygger på de krocktester som genomförts vid VTI och innehåller intervjuer med tidigare styrelsemedlemmen i STMF, professor emeritus i kirurgi Ulf Björnstig samt med trafikpolisen Joakim Stenman.

I filmen berättar också en 17-åring om den svåra olycka han råkade ut för med sin A-traktor. I en kurva förlorade han, som då var 15 år, kontrollen över sitt fordon och krockade med ett träd. I olyckan fick han så allvarliga skador att det tog tre månader innan han ens kunde börja träna på att gå igen.

– Tänk till en gång till innan man gör någonting! Känns det här verkligen säkert, hur kan det sluta? Är det värt att ta risken?, uppmanar han andra A-traktorförare att tänka.

Den nya filmen bör visas av vuxna som möter ungdomar i högstadie- och gymnasieålder, till exempel på trafikskolor, andra trafikutbildare, fritidsgårdar eller i den vanliga skolan. Till filmen finns också en skriftlig handledning som kan användas som ett stöd när filmen visas.

Handledningen innehåller förslag till frågor som ungdomar, under vuxen ledning, kan diskutera kring. I den finns också fakta om A-traktorer och vilka regler som gäller för fordonet i trafiken.

– Vi vet att ungdomar inte sitter och läser våra rapporter. Det här är ett nytt sätt att sprida befintlig kunskap. Vi hoppas att filmtillfället blir en stund för reflektion, beröring och att det tar tag i ungdomarnas känslor, säger Helena Selander och Susanne Wallhagen som leder VTI:s arbete med A-traktorer.

Undervisningsfilmen och övrigt material är fritt tillgängligt på VTI:s sajt. Det har tagits fram med ekonomiskt stöd av Skyltfonden, Trafikverket.

Se filmen här: [A-traktorer och trafiksäkerhet](#)

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

Fakta om A-traktorer: <https://www.vti.se/forskning/trafiksakerhet/a-traktor-och-mopedbil>

STMF:s styrelse önskar i ett brev till Transportstyrelsen att begreppet Särkrav i Transportstyrelsens föreskriftsarbete tas bort

Texten i brevet lyder:

I översynsarbeten som gäller Transportstyrelsens medicinska föreskrifter om lämplighet för körkortsinnehav använder man begreppet "särkrav" för sådan text som ställer strängare krav än minimikraven i EU:s körkortsdirektivs annex III.

Det är rimligt att Transportstyrelsen gör översyner av om det är befogat att ha svenska krav som är strängare eller mer detaljerade än direktivets text. Oftast handlar sådan information som i ordalydelsen inte återfinns i direktivets

minimitext om hur föreskriften ska användas i läkares kliniska arbete och om hur bedömningen beträffande körkortsinnehav ska göras på Transportstyrelsens körkortsavdelning. Den ger tilläggsinformation som underlättar en rättssäker och praktisk tillämpning.

Inte sällan är det för de personer på Transportstyrelsen som utför översynen svårt att avgöra om den svenska föreskriftens text verkligen är strängare än direktivets text. Men så fort det är något ord eller begrepp som inte återfinns i direktivet kallas det "särkrav". Risken är att ordets makt över tanken då leder till att granskningen blir onödigt sträng och tar bort väl fungerande text och formuleringar i den svenska texten enbart grundat på att den inte finns med i annexets text.

I denna svårbedömda situation är det olämpligt att använda ett så negativt laddat begrepp som "särkrav". I synonymordboken betyder begreppet "sär": " säregen, egenartad, egendomlig, avvikande, udda, underlig, apart, egen, bisarr, kuriös" och i Wikipedia anges om "särslagstiftning: " "Särslagstiftning är inte ett juridiskt begrepp utan används främst inom den politiska samhällsdebatten."



Vad som från perspektivet trafiksäkerhet, rättssäkerhet, transparens och tillämpbarhet i sjukvården är mest relevant blir en sekundär fråga när man enbart tittar på skillnaderna utifrån perspektivet av att strängare krav alltid är sämre och måste ifrågasättas.

När det gäller de svenska föreskrifterna på området har de ofta bättre vetenskapligt stöd och bättre användbarhet i den svenska sjukvårdens

arbete än annexets minimikrav, men en bokstavstrogen granskning och jämförelse med texten i direktivet förefaller utgå från fördomen att direktivets avskalade minimikrav alltid är det bästa.

Förslaget från Svensk Trafikmedicinsk Förening, sektion av Svenska Läkaresällskapet, och remissinstans i Transportstyrelsen revisioner av de medicinska föreskrifterna, är att Transportstyrelsen i sin interna nomenklatur tar bort begreppet "särkrav" och ersätter det med det neutrala begreppet "tilläggskrav" som innebär en mindre risk för en förutfattad negativ grundsyn på de svenska tilläggen i de medicinska föreskrifterna.

Lars Englund

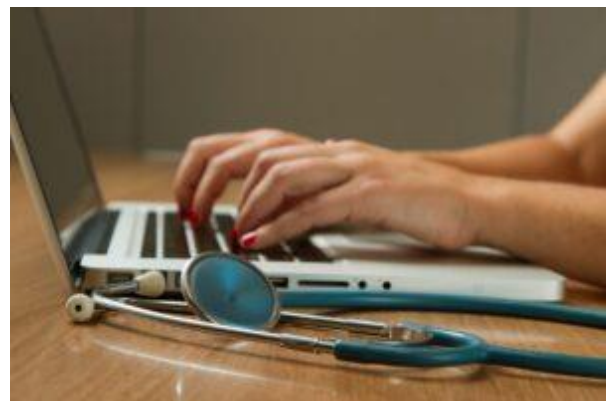
Ny rapport om läkares arbete med medicinsk lämplighet för körkortsinnehav

Resultatet från en enkätundersökning bland läkare har nu publicerats i en PM-serie från VTI (Statens Väg- och transportforskningsinstitut) <https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1843299&dsid=7345>. Någon liknande undersökning har inte genomförts i Sverige sedan före sekelskiftet.

Rapporten har avrapporterats som en debattartikel i Läkartidningen https://lakartidningen.se/opinion/debat/2024/04/trafikmedicinska-bedomningar-kan-satta-lakare-i-etisk-ravsax/?utm_source=Paloma&utm_medium=Newsletter&utm_campaign=L%C3%A4kare+s%C3%A5gar+de+nya+chartavgifterna+i+V%C3%A4stra+G%C3%B6taland:+%C2%BDdrabbar+utsatta%C2%AB#comments och med ett referat i tidskriften AllmänMedicin <https://allmanmedicin.sfam.se/p/allmanmedicin/nr-2-2024/a/en-ny-rapport-ger-mer->

[kunskap-om-allmanlakares-hantering-av-medicinsk-korkortslamplighet/1919/1461353/52013563](https://www.kunskap-om-allmanlakares-hantering-av-medicinsk-korkortslamplighet/1919/1461353/52013563)

Det tydligaste resultatet av undersökningen är det stora behovet av utbildning på området för läkarna och deras efterfrågan av ett över hela landet utbyggt system av trafikmedicinska enheter dit man kan remittera patienter där det krävs en mer specialiserad bedömning och möjlighet till praktiskt körtest.



STMF:s styrelse ska diskutera hur vi går vidare utifrån resultatet av undersökningen. En preliminär kontakt har tagits med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), som är arbetsgivare för de anställda inom regionerna, för att se hur de ser på den grundläggande frågan om läkares anmälningsplikt i relation till brister i kunskap om när den ska gälla och hur man ska bedöma olämpligheten.

Lars Englund

Föreläsningar om medicinska körkortsbedömningar

Den 29:e maj har Johan Alinder på STMF:s vägnar föreläst om ämnet "Medicinska krav för körkort" i samband med en utbildningsdag för ST-läkare i rehabmedicin i mellansverige.

Den 16 april höll Lars Englund en föreläsning för ST-läkare i allmänmedicin om trafikmedicin 240416 i Västerås. STMF vet att det finns en stor efterfrågan på sådana föreläsningar och det kan finnas vissa möjligheter att engagera oss i STMF:s styrelse. Transportstyrelsens läkare har tidigare haft samma möjlighet att föreläsa men de har minskat sin tid för sådana externa uppdrag.

Lars Englund

Bussförare svimmade mitt på Västerbron

DN rapporterar: Mitt under pågående färd svimmade en bussförare och körde in i ett betongfundament på Västerbron i centrala Stockholm den 28 maj.

– Bussföraren svimmade, det handlar helt enkelt om ett sjukdomsfall. Med på bussen fanns en narkosläkare som larmade om händelsen, säger Claes Keisu, pressinformatör på SL.

Ambulans kom till platsen och tog med sig föraren till sjukhus. Ingen av passagerarna ska ha skadats.

Västerbron, som binder samman Kungsholmen och Södermalm, är en av Stockholms mest betydande vägsträckor. Händelsen orsakade snabbt långa köer.

Lars Englund

Debattartikel i tidskriften Altinget om hjälm vid framförande av sparkcykel

Under rubriken ” Trafikverket sparkar i rätt riktning” skriver Marina Carlsson, Förbundsordförande för Personskadeförbundet RTP och Lars Olov Sjöström, sakkunnig för trafiksäkerhet för Motorförarnas helnykterhetsförbund.

Tyvärr är det fortfarande vanligt att cykla eller köra elsparkcykel utan hjälm. Medan cirka 50 procent av de vuxna cyklisterna använder hjälm väljer de allra flesta elsparkcyklisterna bort hjälmen.

Nu har Trafikverket föreslagit att utreda obligatorisk hjälmanvändning för vuxna.

Olyckor med elsparkcyklar har ökat kraftigt och incidenter med cykel ligger kvar på en hög nivå. Enligt siffrorna från Transportstyrelsen skadade sig 3 283 elsparkcyklister under 2022 – en ökning på 35 procent. Utöver det är det årligen runt 2 000 allvarliga olyckor med cykel.

En cykelhjälm minskar enligt dagens kunskapsläge risken för någon skada på huvudet med 50 procent, ansiktsskador med 30 procent, allvarlig hjärnskada med 70 procent och död till följd av hjärnskada med 65 procent. I nuläget finns det få studier om hjälmanvändning vid elsparkcykling, men det är rimligt att anta att hjälmen skyddar cyklister och elsparkcyklister lika bra.

Med anledning av debattörernas erfarenheter, fakta om hjälmens effekt och befintlig olycksfallsstatistik vill de med eftertryck betona vikten av att skydda huvudet och använda hjälm när vi cyklar eller kör elsparkcykel. Det är ett enkelt och effektivt sätt att förhindra en huvudskada, minska konsekvenserna av skadan eller överleva en svår olycka.



Trafikverket rekommenderar i sin senaste rapport ”Inriktningsunderlag för

infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037” att utreda hjälmkrav vid användning av cykel, elcykel och elsparkcykel.

Författarna tycker det är bra att myndigheten initierar en utredning om obligatorisk hjälm vid cykling. Precis som det finns en lag om bilbälte och förbud mot användandet av mobil vid bilkörning. Det handlar helt enkelt om säkerhet och att minska antalet skadade och döda i trafiken.

Referat av *Lars Englund*, hela artikeln kan läsas på <https://www.altinget.se/artikel/trafikverket-sparkar-i-ratt-riktning>

Enspaltig version av Rundbrevet på STMF:s hemsida

Från och med nr 4 2023 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 juni 2024

Lars Englund, ordförande,
Johan Alinder sekreterare,
Ingrid Bolin, kassör,
Anna-Lena Andersson, vetenskaplig sekreterare,
Marie Hasselberg, Tania Dukic-Willstrand, Helena Selander, Samantha Cundy Blickfors.
Suppleant: Ragnar Andersson
Adjungerad medlem: Dorota Religa

Trevlig sommar

STMF:s styrelse önskar alla läsare av Rundbrevet en trevlig sommar och välkomna tillbaka till nästa Rundbrev som kommer 15 september.

