



Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 3 2024

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



Vi har i ett tidigare nummer av Rundbrevet också skrivit om planer på en förarlös och eldriven båt som skulle trafikera vattnen i Stockholm.

Trafikmedicinen omfattar alla trafikslag så även aspekter av medicinsk lämplighet för de som har ansvarfulla uppdrag på båtar kan man behöva fundera på. Och förstås följa utvecklingen av automatiska förarstödsystem.

Ordförandes rader

Jag har som drottningen i år tillåtit mig att vara sommarlat. Det har under de 2-3 senaste månaderna inte funnits många medicinska tankar eller överväganden om trafiksäkerhet alls. Därför är Rundbrevet inte så fullmatat som vanligt. Det har heller inte kommit in mer än ett brev till vår frågespalt.

Glädjande är att antalet återkallelser på medicinsk grund har fortsatt att öka. Vi skrev om det i Rundbrev nr 1 2024 och nu har Läkartidningen kommenterat den fortsatta ökningen som Transportstyrelsen påvisat. All time high!

Sedan det specialinriktade nyhetsbrevet om automatiserad körning från Research Institutes of Sweden (RISE) har fått lägga ner har det varit mer sällsynt med nyheter om sådant i vårt Rundbrev. I detta nummer finns det dock en artikel citerad från Dagens Nyheter.

I detta nummer finns nu en uppdaterad information från Dagens Nyheter om båten i fråga. Den har åtminstone vid en provtur kunnat köras med fjärrstyrning. I övrigt återstår en hel del arbete med bland annat Transportstyrelsens regelverk innan den kan köra helt på egen hand.

Att man som läkare ska fundera på biverkningar av läkemedel i relation till trafikfarlighet skriver Läkartidningen om.

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

Lars Englund

Självkörande bilar är säkrare, förutom...

I en artikel publicerad 23 juni i Dagens Nyheter skriver journalisten Simon Campanello om sin skepsis mot självkörande bilar som en generell lösning på alla trafiksäkerhetsproblem. Artikeln återges här i sin helhet.

Datorer har blivit säkrare bilförare än människor, visar en ny studie. Åtminstone i vissa, kontrollerade situationer. Frågan är när vi vågar lämna över ratten.

Vi rullar över Älvsborgsbron. Ett soligt Göteborg breder ut sig längs älven, det glittrar i vattnet. Ingenjören som jag åker med släpper demonstrativt taget om ratten för att njuta av utsikten, den stora stadsjeepen ligger tryggt kvar i körbanan. Det är 2016 och min premiärtur i en självkörande bil. Nu är planen att Volvo ska börja låna ut autonoma bilar till familjer i stan för att de ska få provköra.

Om ett par år ska du kunna gå in hos bilhandlaren och köpa en bil som styr själv. Ta en tupplur eller läsa tidningen på väg till jobbet.



Sedan kommer dödsolyckorna. En fotgängare som blir påkörd av en Uber när hon leder en cykel över vägen i Tempe, Arizona. En förare som

omkommer när hans Tesla kraschar in i ett lastbilssläp i Florida.

Det blir en kalldusch för den hajpade tekniken. Människor må döda varandra i trafiken varje dag, men nu hade datorer dödat människor.

Plötsligt frågar man sig inte när de självkörande bilarna slår igenom på bred front, utan om de alls gör det. Är det över huvud taget säkert att släppa ratten och låta en robot ta kontroll över liv och död?

En ny studie, en av de största hittills i sitt slag, som publicerats i Nature Communications indikerar att det kanske inte är en helt dum idé. Åtminstone i vissa situationer.

Forskarna har sammanställt data från 2 100 olyckor med självkörande bilar, och jämfört med data från över 35 000 bilolyckor med mänskliga förare. Underlaget är visserligen begränsat, självkörande fordon är ett så pass nytt fenomen att det finns väldigt lite data att gå på. Men artikeln visar att fordon som styrs av en dator i snitt är säkrare än mänskliga förare när det gäller rutinmässiga körsituationer. Som att anpassa sig efter trafikflödet och hålla rätt avstånd.

Tanken på att lämna över ratten är lockande av flera skäl. Upp till 90 procent av alla bilolyckor går att härleda till mänskliga faktorer, skriver forskarna. Och datorer gör sällan mänskliga fel. De har inte sovit dåligt, de har inga skrikande barn i baksätet, de tittar inte i mobilen, de sätter sig inte bakom ratten efter fem starköl.

Problemet är att datorer har en egen flora av fel. Som resultaten visar är de jättebra på att hantera välkända, rutinmässiga situationer – som att glida fram längs motorvägen. Det oberäkneliga är svårare. Som vid vägarbeten och trafikhändelser, alltså situationer där spelreglerna på vägen förändrats.

Andelen olyckor i sådana situationer är fyra gånger högre för självkörande fordon, enligt analysen.

I studien dyker två andra uppenbara brister upp. Ljuset påverkar, det är fem gånger vanligare med självkörande olyckor när ljusförhållandena är dåliga vid gryning och skymning.

Komplexitet ökar också olycksriskerna. Det är dubbelt så vanligt med olyckor vid svängar med självkörande bilar jämfört med bilar med mänskliga förare. Svängar, skulle jag vilja hävda, är något av en nödvändighet om du är ute på vägarna.

I den andra vågskålen. Nästan 20 procent av olyckorna med mänskliga förare berodde på dålig uppmärksamhet eller dåligt körbeteende. Tio gånger fler än olyckorna med självkörande fordon.

Vi befinner oss i något slags gränsland. Datorerna övergläns oss i det enkla och förutsägbara, men våra enkla hjärnor slår dem så fort det blir lite knivigt.

I slutändan blir frågan om självkörande bilar närmast filosofisk. Hur säkra måste de bli för att vi ska lämna över ratten? För det är ganska uppenbart att de redan i dag kan rädda liv i vissa lägen.

Lars Englund

Fler medicinska återkallelser än någonsin enligt Transportstyrelsen

Allt fler körkort återkallas av hälsoskäl – rekord första halvåret, uppger Läkartidningen 2024-07-23

Antalet återkallade körkort på grund av medicinska skäl fortsätter att öka. Det visar ny statistik från Transportstyrelsen. Svenskarnas ökande medelålder kan ligga bakom, enligt myndigheten.

Under första halvan av 2024 återkallades 3 600 körkort på grund av medicinska skäl. Det är den högsta siffran någonsin för perioden. Jämfört med samma period 2020 är det en ökning med nära 40 procent.

Antalet återkallade körkort på grund av medicinska skäl, inklusive anmälningar från läkare, har ökat under många år. Det är möjligt att den åldrande befolkningen är en del av förklaringen, resonerar myndighetens presschef Mikael Andersson.



– Vi blir allt äldre i Sverige och det är mycket möjligt att det kan vara en bidragande orsak till ökningen. Den stora mängden återkallelser på medicinska grunder sker från 75 år och uppåt, säger han i ett pressmeddelande. Totalt återkallades 19 566 körkort under det första halvåret i år.

De medicinska återkallelserna blev fler än 10 000 under 2023 som vi skrev om i Rundbrev 1 2024. Dessa siffror pekar mot en ännu högre siffra för 2024.

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 nybliven medlem i STMF som är specialistläkare i allmänmedicin och psykiatri:

Hej!

Något jag funderat över länge när det gäller en del intyg är varför Transportstyrelsen inte kräver PEth när det gäller alkohol. I ett svar på en fråga i Rundbrev 1 2024 skriver man också exempelvis: "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).

Jag skulle aldrig drömma om att som alkoholmarkör använda GT istället för PEth. GT med så mycket sämre sensitivitet och specificitet eller med andra ord: ett prov som istället för säkerhet ger "big confusion" Visst PEth är lite dyrare, men vad kostar inte allt annat runt ett intyg? Att ställa krav på GT och inte Peth känns gammaldags så varför är det fortfarande så?

Intyg är svårt tycker jag eftersom det är en annan roll man har som läkare. Jag tänker alltid på den ytterligare risk som finns för tredje person om det inte blir rätt och har därför tyckt det varit jobbigt med intyg. Därför är jag tacksam att få ta del av den kunskap som STMF har. Efter att ha läst tidigare Rundbrev och även Transportstyrelsens PM om alkoholmarkörer är det ännu mer naturligt för mig: att alltid komplettera med PEth.

Svar:

Hej och välkommen i STMF!

Jag vet att det pågår en utredning på Transportstyrelsen som ska ändra på detta förhållande. Sannolikt blir det CDT och PEth som blir de obligatoriska proven framöver.

Som juridiskt inriktad myndighet är man dock långsam med sina processer och noga med att det ska bli rätt och riktigt på alla sätt.

I sak håller jag förstås med dig helt och hållet.



När det gäller hur det blir när man möter patienter som har förhöjda värden blir det ofta en bra dialog med patienten när dennes drickande är av sådan storlek att körkortsinnehavet kan vara i fara. Ett tydligt positivt terapeutiskt inslag i det kliniska arbetet, tycker jag. Kanske är

detta det mest effektiva sättet att få patienterna att ändra sitt riskabla dryckesmönster. Så utöver vårt självklara ansvar när det gäller att förebygga risk i trafiken för andra innebär det inte sällan det fina att vi också gör gott för patientens hälsa på sikt.

Här kan du läsa mer om Transportstyrelsens arbete <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/trafikmedicin/oversyn-av-kraven-om-bruk-av-substans-som-paverkar-formagan-att-kora-motordrivet-fordon/>

Lars Englund

STMF håller offentligt möte i Stockholm förmiddagen tisdagen 26/11

STMF:s styrelse har beslutat att hålla vårt ordinarie styrelsemöte i november på plats och inte bara via våra datorer. Det blir eftermiddagen tisdagen 26/11 i Stockholm.

I anslutning till detta möte kommer professor emeritus i ämnet Trafikmedicin, dr Timo Tervo, att föreläsa på temat "Trafikmedicin i Finland", förmiddagen 26/11.

Kanske rent av att vi kan få en jämförelse mellan Finland och Sverige i denna del. Finska data om sjukdomar som kan orsaka krockar är överlägsen den svenska statistiken på området och säkert har svensk trafikmedicin en hel del att lära av Finland.

Vår styrelsemedlem Anna-Lena Andersson är särskilt intresserad av suicid i trafiken och hur sådana registreras i Finland kommer också att diskuteras.

En annan av våra styrelsemedlemmar (Ragnar Andersson) har en doktorand som är den på Transportstyrelsen som står för den årliga statistiken kring antal

dödade och skadade i trafiken. Han heter Khabat Amin och kommer bland annat att tala om deras datas kvalitet och de problem som finns med både polisens och sjukvårdens inrapportering av skadehändelser i trafiken.

Till mötet på förmiddagen är alla intresserade, även icke medlemmar i STMF, välkomna. Fri entré. Föreläsningarna startar kl 09:00 och avslutas kl 12:00.

Föreläsningarna äger rum på



Lokal Atrium
Entréplan i Wargentinhuset
Nobels väg 12B
Karolinska Institutet
Solna campus

Lars Englund

Fjärrstyrd båt på Stockholms vatten

Från Dagens Nyheter citeras i sin helhet en artikel om en båt som tidigare beskrivits som själkörande men nu har demonstrerats i en fjärrstyrd "mode". Från Norge! Författare är journalisten på DN, Andreas Nordström.

Är fjärrstyrda båtar lösningen på den akuta bristen på sjökaptener? Det tror de norska bolagen bakom färjan MF Estelle i Stockholm som kan rattas från Trondheim 750 kilometer bort.

– Med den här tekniken behövs färre sjökaptener, säger Carl Petersson, affärsutvecklingschef på Zeabuz.

Efter en del bökande så var den eldrivna färjan MF Estelle på plats i Stockholm förra sommaren. Den hade då transporterats till Sverige på ett lastfartyg från ett varv i Norge. Sedan dess har den högteknologiska farkosten transporterat resenärer över Riddarfjärden mellan Norr Mälärstrand och Söder Mälärstrand.

Ambitionen är att färjan ska kunna köras utan en förare ombord, något som är långt mycket mer komplicerat än vad man kanske kan tro. Vi människor är förunderligt skickliga på att förutse vad som ska hända härnäst med ett snabbt ögonkast. Att programmera en maskin så att den begåvas med samma färdigheter är fenomenalt krångligt.

Men helt nyligen nådde MF Estelle en milstolpe när hon under en demonstrationsvända faktiskt fjärrstyrdes i realtid från ett operationscenter i Trondheim i Norge.

– Nu har vi äntligen den här testbadden på plats. Nu kan vi aktivt genomföra tester, säger Carl Petersson, affärsutvecklingschef på det norska bolaget Zeabuz som tillsammans med det norska rederiet Torghatten ligger bakom båtprojektet.

Fram tills nyligen var systemet helt lokalt. All teknik sköttes från båten. Men nu kan alltså MF Estelle styras och köras på distans. Det lär emellertid dröja ett tag innan det blir aktuellt med fjärrstyrd passagerartrafik. Tills dess kommer ett slags befälhavare att finnas ombord för att hålla koll på att allt går som det ska,

som en mänsklig autopilot, samtidigt som en person i Trondheim finns på plats i en kopia av MF Estelles styrhytt.



– Alla funktioner som du kan göra ombord i fråga om navigering, de kan nu också göras på distans. Men det är inte bara navigation som man sköter ombord, det är även hantering av sjöräddningsutrustning och underhåll av olika system. Det ska vi börja titta på nu, säger Carl Petersson.

Vad är meningen med en fjärrstyrd färja?
– Vår vision är att ha ett operationscenter på land, därifrån ska en befälhavare kunna övervaka flera olika båtar samtidigt. Det innebär stora fördelar. Ett problem i dag är att det råder brist på sjökaptener över hela världen, och trenden förvärras hela tiden.

Med den här tekniken behövs färre sjökaptener, säger Carl Petersson och framhåller att det även finns stora kostnadsfördelar med fjärrstyrningen.
– Många färjor finansieras med skattepengar. Med fjärrstyrning kan du få fler färjor i trafik för mindre pengar.

En knepig fråga som också behöver hanteras är det formella regelverket.
– I sjölagen så står det att man måste ha en befälhavare ombord. Men det skulle kunna tolkas som att styrhytten också kan finnas på land, och inte ombord på båten. Nu är det upp till Transportstyrelsen att

tolka detta. Det har aldrig kommit in en officiell anmälan om att någon vill certifiera ett fartyg med noll besättningsmedlemmar, så de har aldrig behövt ta tag i frågan.

Carl Petersson säger att visionen är att bygga upp ett nät av färjetrafik i Stockholm eftersom den svenska huvudstaden med allt sitt vatten erbjuder unika möjligheter.

– Om vattnet går från att vara ett hinder till en möjlighet så skulle det påverka hela stadsutvecklingen. Vi vill att det ska vara lika enkelt att resa på vattnet som att åka hiss. Man ska bara trycka på en knapp och så är man på andra sidan.

Nästa steg i den långa processen är att köra en helt obemannad tur med MF Estelle, alltså utan vare sig passagerare eller personal, fram och tillbaka över Riddarfjärden.

– Den processen startar vi nu. Om allt går riktigt bra så kanske vi kan göra det testet i sommar.

andreas.nordstrom@dn.se

FAKTA. MF ESTELLE

Färjan gör åtta vändor per timme, det vill säga fyra avgångar från vardera sida. Resan över Riddarfjärden tar knappt sex minuter. På Kungsholmssidan ligger hållplatsen i närheten av bensinstationen på Norr Mälarstrand och på Södermalm ligger den en bit nedanför Münchenbryggeriet. På sikt kan det dyka upp fler hållplatser.

En enkelresa kostar 35 kronor, det är några kronor mindre än vad SL tar för en resa.

Olämpliga läkemedel till bussförare

I Läkartidningen 240909 skriver Jesper Cederberg om en bussförare som inte fick information om narkotika

En läkare har anmälts som patientfarlig efter att en bussförare ska ha fått narkotikaklassat smärtstillande samt muskelavslappnande, utan att ha blivit informerad om biverkningar och effekter. »Högst olämpligt«, anser anmälande vårdcentral.

Patienten, en busschaufför, hade fått tramadol och klorzoxazon utskrivet som ett förstahandsalternativ mot smärta i ryggen. Dagen efter kom patienten till en annan vårdgivare, en vårdcentral, med huvudvärk, illamående och kräkningar.



Vårdcentralen skriver i sin anmälan till Inspektionen för vård och omsorg, Ivo, att patienten inte tycks »ha fått information om vilka biverkningar eller effekter dessa läkemedel kan ha«. Vårdgivaren noterar också att patienten står på zopiklon, ett narkotikaklassat sömnmedel.

Vårdcentralen skriver vidare i sin anmälan att man finner det »högst olämpligt« med hänsyn till patientens arbete då »denna kombination kan orsaka skada, då patienten vistas i trafik med flera passagerare under sitt ansvar«. Sedan patienten informerats om de utskrivna läkemedlen, har hen valt att avstå från att ta dem, skriver vårdcentralen.

Om läkemedelseffekter i trafiken i Läkemedelsboken

Om man som läkare känner sig osäker på hur olika läkemedel kan påverka din patient i trafiken finns den allra bästa samlade informationen om det i Läkemedelsboken på nätet.

https://old.lakemedelsboken.se/kapitel/lakemedelsanvandning/trafik_riskfyllt_arbete_och_lakemedel.html

På varje bipacksedel och i FASS finns också en mer allmän information.



Lars Englund

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