

Svensk Trafikmedicinsk Förening

STMF Sektion av Svenska
Läkarsällskapet

Rundbrev nr 1 2025

Mars

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 2025 är planerade utgivningsdatum 15/3, 15/6, 15/9 och 15/12



Ordförandes rader

Norges statistik för dödade och svårt skadade i trafiken visar framgångar som Sverige kan avundas dem. Kan det ha att göra med skarpare åtgärder mot fortkörning? Som till exempel detta med att mäta genomsnittshastigheten mellan två mätpunkter långt isär. Som Sveriges regering inte ställt sig bakom som vi skrev om i förra Rundbrevet

Jenny Wennberg i redaktionen för tidningen Arbetarbladet i Gävle skriver om olämpliga äldre bilförare i en ledarartikel.

För oss i STMF kan artikeln vara ett inlägg i den eviga debatten om äldres rätt till säker mobilitet i samhället kontra läkares anmälningsskyldighet när man inte längre klarar de medicinska kraven.

Det är dock viktigt att slå fast att det som beskrivs i artikeln handlar om äldre med sjukdomar, inte friska äldre. Som ordförande i STMF kan jag faktiskt undra om det alls är rätt att tala om äldre

bilförare som begrepp i sammanhanget. "Bilförare med trafikfarliga sjukdomar" oavsett ålder är ett bättre begrepp att diskutera.

Som ett brev på posten kommer sedan nya siffror från Transportstyrelsen om återkallade körkort som visar att alltfler läkare ser sitt ansvar att reagera när det är påkallat. Vem som ska informera de sjuka om alternativa sätt till säker och bra mobilitet är inte tydligt utsagt. Är det läkaren? Transportstyrelsen? NTF? Andra?

Om de nya kraven från Transportstyrelsen när det gäller synfälten skriver STMF:s sekreterare Johan Alinder.

STMF har till SKR avgett synpunkter om behovet av medicinsk lämplighetsprövning vid en inte så vanlig, men ibland botbar, orsak till demens, normaltryckshydrocephalus.

Från Dagens Nyheter saxar Rundbrevet om självkörande taxibilar i Kina samt om hur Trafikverket ser på vad som kan göras för att ytterligare minska dödade i trafiken.

VTI har ett nytt Nyhetsbrev med intressant innehåll om geofencing.

Till Fråga STMF har det kommit en fråga om de förändringar som planeras från Transportstyrelsen om vilka

blodprover som ska tas för att styrka nykterhet för körkortsinnehav efter till exempel rattfylleri.

Vår kassör Ingrid Bolin på mobilitetscenter i Västra Frölunda informerar om en hemsida med konkreta råd och tips för hur barn och ungdomar med funktionsnedsättning kan åka säkert i bil.

Från Tidöregeringen kommer det ett uppdrag till Transportstyrelsen om personer med neuropsykiatriska diagnoser. Det kan innebära att fler personer med sådana svårigheter som kan ha betydelse i trafiken utan att prövas medicinskt, kommer att få körkortstillstånd.

Ett sådant tänkt förenklande system bygger på att det i det amerikanska diagnossystemet DSM för psykiatriska diagnoser, införts en gradering av diagnosernas allvarlighetsgrad. Detta system är dock inte tillämpat för alla de som redan fått sådana diagnoser och skulle kunna innebära krav på nya stora insatser från vården för att ge många unga som vill ta körkort en ny diagnostisk process.

Läs mer nedan och ta del av regeringsdirektivet som just i denna fråga inte har den gängse processen som bygger på en vetenskapligt grundad kunskap om risker i trafiken vid sådana diagnoser utan som på kort tid ska förverkligas utan sedvanlig remiss till sakkunniga och intresseorganisationer. Tiden för utredning av denna från trafiksäkerhet viktiga frågan som i mycket handlar om unga pojkars ökade risker i trafiken är också mycket kort.

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

Lars Englund

Framgångar för trafiksäkerhet i Norge

Enligt artikel i Svenska Dagbladet i januari 2025 minskade antalet som dog i trafikolyckor i Norge förra året med nästan 20 procent. Enligt preliminära siffror från Statens Vegvesen, miste 90 personer livet 2024, jämfört med 110 personer året innan.

Det är den lägsta siffran i modern tid, med undantag för pandemi-året 2021 då 80 personer miste livet i trafiken.

– Med undantag för coronaåren måste vi gå tillbaka till 1947 för att hitta ett kalenderår med färre än 100 dödade. Det är en milstolpe, och det visar att vi är på rätt väg, säger transportminister Jon-Ivar Nygård.

Han betonar dock att det fortfarande finns behov av att stärka trafiksäkerheten för att nå målet om noll trafikdöda 2040.

– Det är fortfarande alldeles för många som mister livet på norska vägar, säger han.

Siffrorna visar att de flesta dödsfallen, 35 stycken, sker vid avåkningar medan 33 dödades i kollisioner. Motorcyklister är överrepresenterade i olycksstatistiken med 20 döda, samma antal som 2023.

Lars Englund



Olämpliga äldre bilförare?

Jenny Wennberg i redaktionen för tidningen Arbetarbladet skriver om olämpliga äldre bilförare i en ledarartikel:

"Det var tidig lördag morgon. Bilen svajade fram och tillbaka på vägen mellan Sandviken och Högbo. Vi låg bakom, men vågade till sist inte ligga kvar trots stort avstånd, körde om och ringde sedan polisen för att informera att vi stött på vad vi trodde var en rattfyllerist.

Efter en slagning på registreringsnumret suckade personen i andra ändan av telefonen och sa, nja, det är nog inte en rattfyllerist, och informerade sedan om födelseåret på bilägaren. "Vi skickar ut någon" sa de, och sedan var samtalet över.

Så här kan det se ut på svenska vägar. För oss gick det bra, men alla har inte samma tur när de möter äldre chaufförer som för länge sedan borde ha slutat köra bil eftersom de inte längre kan göra det trafiksäkert.

För en tid sedan körde en 80-årig man i fel riktning på E4:an. Vilket ledde till två olyckor, en bil som voltade, och en familj som fick åka till sjukhus.

Bil är frihet. Att bli äldre är svårt. Och jag förstår verkligen varför så många fortsätter köra bil fast de borde ha slutat för länge sedan. Det är att säga hej då till en viktig del av sin självständighet. Vad jag däremot inte förstår, är hur så många kan fortsätta utsätta både sig själv och andra för fara.

Runt om i landet finns många svenskar med erfarenhet av att ha försökt övertyga äldre anhöriga om att det nog är dags att sluta köra bil, utan större framgång. Som pratat med läkare, som säger att de inte kan göra något. Trots att läkare har en

lagstadgad skyldighet att anmäla den som inte uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort, till Transportstyrelsen.

I stället lämpas ansvaret över på anhöriga. Att så är fallet visar det faktum att Transportstyrelsen tagit fram broschyren "Äldre och bilkörning - information och vägledning för närstående" tydligt. Precis som i fråga om så mycket annat när det gäller äldre, förväntas anhöriga och närstående träda in, trots att samhället har ett ansvar. I stället för jobbigt samtal med patienten - jobbigt samtal med pappa eller morfar.



Alldeles för ofta handlar det i slutändan i stället om att personen själv måste inse att det är dags att hänga upp bilnycklarna för gott. Och den viljan och insikten finns inte alltid. Även om alla andra kan se att fortsatt bilkörning riskerar sluta i tragedi. I värsta fall i att någon dör eller skadas svårt."

Artikeln avslutas: "Alla blir äldre och en dag kommer faktiskt dagen då du borde sluta köra bil. Visst ska vi alla kunna röra oss säkert i trafiken. Men det betyder inte att det är rimligt att vi ska köra bil till den dag vi dör. Trots att vårt hälsotillstånd försämrats till en nivå där vår bilkörning riskerar leda till att andra skadas och dör av den."

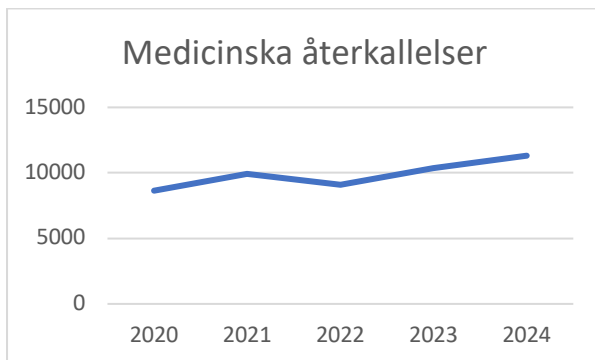
Lars Englund

Antalet medicinska körkortsåterkallelser fortsätter att öka.

Transportstyrelsen har lämnat statistik för de olika grunderna för återkallelse av körkort under 2024.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2025/okat-antal-korkortsaterkallelser-i-landet/>

Antalet körkort som återkallas av medicinska skäl eller att körkortsinnehavaren inte kommit in med nödvändiga läkarintyg fortsätter att öka. Totalt 11 314 körkort återkallades av medicinska grunder och det står för nära en tredjedel av det totala antalet körkortsåterkallelser.



– Generellt blir vi 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. Samtidigt är inte en äldre förare alltid en trafikfarlig förare. Tvärtom är äldre förare väldigt erfarna och duktiga på att anpassa sin körning efter sina förutsättningar säger Åsa Bergqvist, enhetschef på Transportstyrelsen.

Lars Englund

Nya regler för synfältskrav från 1: a februari.

Från och med 2025-02-01 gäller nya regler för prövning av medicinska körkorts krav avseende syn och synfält (STFS 2010:125). Syftet med förändringen har varit att skapa tydligare anvisningar för mätning och bedömning samt att anpassa de svenska kraven till vad som gäller inom EU.

När det gäller det grundläggande synintyget, som ska bifogas ansökan om körkortstillstånd, ska detta fortsättningsvis vara utfärdat av läkare eller legitimerad optiker. Synbedömning utförd vid körskola kommer således inte längre vara tillräckligt.

Vid behov av utredning av synfältet ska detta mätas med Estermanprogram eller annat likvärdigt program. För lägre behörighet får nedsättningen av känslighet i det centrala synfältet omfatta högst en testpunkt. För det perifera synfältet får det finas flera nedsatta områden som vardera omfattar högst två intilliggande testpunkter samt högst ett område med tre missade intilliggande punkter.

För högre behörigheter är det samma krav för det perifera synfältet medan det inte får förekomma några nedsättningar i det centrala.

Sammantaget innebär förändringen att kravet på synfältet blir något lägre än vad som gällt med de gamla reglerna.

Personer som tidigare fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsnedsättning har möjlighet att ansöka om förnyat körkortstillstånd med prövning mot de nya gränsvärdena.

Johan Alinder

Nytt vårdförlopp från Sveriges Kommuner och regioner (SKR) utan relevanta körkortsmedicinska aspekter

Som vi skrev om i förra Rundbrevet har det från SKR kommit en remissversion av ett "personcentrerat sammanhållet vårdförlopp" för normaltryckshydrocefalus.

STMF har noterat att det saknas anvisningar för hur man ska bedöma kognitiva nedsättningar som tillståndet kan medföra.

STMF har nu lämnat synpunkter på remisstexten:

"I beskrivningen av åtgärder vid diagnosättning och ingång i vårdförloppet saknas ställningstagande till fortsatt bilkörning/körkortsinnehav om patienten är körkortsinnehavare och aktiv bilförare. För detta krävs en värdering av individens aktuella symtom samt kognitiva och motoriska nedsättningar i relation till de förutsättningar som anges i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:125.

Initialt i vårdförloppet bör/kan ett sådant ställningstagande medföra muntlig överenskommelse att patienten avstår från bilkörning under vårdförloppet.

Frågeställningen behöver sedan omprövas och utvärderas under rehabiliteringen i vårdförloppets slutskede. I detta skede kan det vara värdefullt att en körkortsmedicinsk utredning genomförs för få tillräckligt underlag för ställningstagandet till fortsatt körkortsinnehav."

Ingrid Bolin

Självkörande taxibilar i Kina

I Dagens Nyheter skriver Marianne Björklund intressant under rubriken "Taxi utan chaufför – här är förarlösa bilar en del av stadsbilden" i DN 250102 <https://www.dn.se/varlden/taxi-utan-chauffor-har-ar-forarlösa-bilar-en-del-av-stadsbilden/>

De självkörande taxibilarna övervakas än så länge på distans av säkerhetspersonal. Men i framtiden väntas de kunna operera på egen hand.

Satsningen på självkörande bilar är mycket medveten, pådriven av en kombination av teknikbolagen och staten. Företagen gör än så länge inga vinster. Men självkörande bilar hör till de "nya produktiva krafter" som Kinas ledare Xi Jinping vill ska blomstra. Att så många pilotförsök fått grönt ljus av myndigheterna är en tydlig signal - fortsatt att satsa.

Men Kinas runt tio miljoner taxiförare kan hålla sig för skratt. De klagat på att de förarlösa taxibilarna erbjuder kraftiga rabatter. DN betalar runt tio kronor för en tur på 7 kilometer. Och de är oroliga för sina jobb.

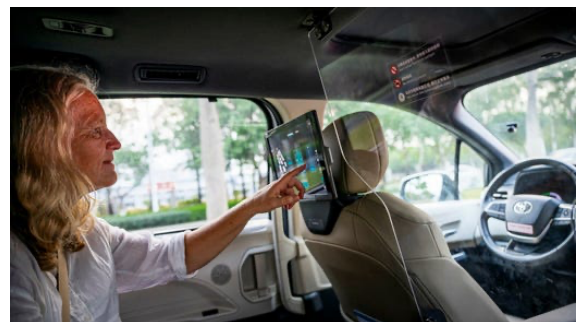


Foto: Alexander Mahmoud, DN

Artikeln ger en allsidig belysning av för- och nackdelar också från trafiksäkerhetssynpunkt. Den konstaterar att USA ligger efter trots att tester av självkörande taxibilar pågår i liten skala

där. De har dock avbrutits upprepade gånger på grund av olyckor.

Än så länge är detta en förlustaffär i Kina men konsultfirman McKinsey&Company spår att Kina blir världens största marknad för självkörande fordon med intäkter på över 500 miljarder dollar år 2030.

Lars Englund

Färre omkomna i trafiken – men fler insatser behövs

En artikel i Dagens Nyheter 22 februari låter Trafikverkets trafiksäkerhetsdirektör Maria Krafft kommentera och analysera det som gjorts och ytterligare kan göras för att minska dödsolyckorna i trafiken. <https://etidning.dn.se/p/dagens-nyheter/2025-02-22/a/farre-omkomna-i-trafiken-men-fler-insatser-behovs/2357/1848097/60927095>



Maria Krafft, foto Trafikverket

Dödsolyckorna har över åren minskat kraftigt, bland annat till följd av satsningar på vägar och modernare bilar. Samtidigt finns mycket kvar att göra – fler och nya initiativ behövs för att fortsätta minskningen, anser Trafikverket.

Hastighetskameror har gett effekt och det handlar också om att matcha infrastruktur med teknik. I dag finns det

säkerhetssystem där bilar håller sig kvar i filen. Då måste vi se till att ha bra linjemålning och räfflor, som fordonen kan läsa av.

Geofencing som omöjliggör för fordon att köra för fort kan bli ännu mer användbar när självkörande fordon blir vanligare anser Krafft.

Insomning vid ratten nämns men annars ser Trafikverket inte faktorer hos förare som till exempel trafikfarliga sjukdomar, som något som kan minska antalet dödade i trafiken. Alkoholpåverkan och droger i trafiken nämns inte heller

Lars Englund

Om Geofencing i Nyhetsbrev från VTI

I senaste numret av VTI-nytt från 2024-12-02 kan man läsa om lyckade resultat i försök med geofencing i Enköping:

”Bred acceptans bland förarna, stort engagemang hos allmänheten och i stort sett fungerande teknik. Men ingen märkbar effekt på trafiken i stort.” Det är några resultat av ett storskaligt försök med geofencing och hastighetssäkring i Enköpings kommun.

Under 2024 har ett hundratal fordon av olika slag – framför allt stadsbussar, tunga och lätta lastbilar – testat digital hastighetsbegränsning i centrala Enköping. Systemet innebär att den maximala hastigheten begränsas med geofencing, ett sorts virtuellt staket runt ett visst område, som låser gaspedalen vid en viss maximal hastighet (vid nödsituationer kan systemet kopplas ur).

Nu har VTI utvärderat försöket genom enkäter och intervjuer med förare, allmänhet och mätningar av de faktiska hastigheterna.

– Sedan tidigare vet vi att små förändringar i hastighet kan ge stora minskningar av antalet skadade och dödade i trafiken. Vi tror att olika hastighetsbegränsande tekniker kan ha stor potential att minska förlusterna av liv och hälsa, säger Christian Howard, trafiksäkerhetsforskare som lett projektet.

Enkäten och intervjuerna med förarna visar bred acceptans för syftet med försöket – att begränsa hastigheterna och förbättra trafiksäkerheten. Som de främsta fördelarna ses att de tekniska systemen var lätta att förstå och använda, att de kan vara ett bra stöd för att hålla hastigheten och att tekniken kan hjälpa förarna att hålla uppmärksamheten på övrig trafik.



De största hindren enligt förarna var vissa tekniska problem. Det gäller till exempel att systemen vid några tillfällen visade fel hastighetsbegränsning och att förändringen mellan olika zoner ibland kunde gå långsamt.

I den enkät som skickades ut till allmänheten deltog över 1500 personer, vilket tyder på stort intresse och engagemang för projektet.

Däremot visar mätningar av de faktiska hastigheterna inga skillnader när det gäller trafiken i stort. Orsaken är sannolikt att andelen hastighetsbegränsade fordon i förhållande till den totala trafiken var så liten – cirka tre procent.

– Där vet vi fortfarande inte vilken penetrationsgrad som behövs av geofencade fordon för att det ska bli en väsentlig effekt. Tidigare studier visar att det kan krävas så mycket som 50 procent, säger Christian Howard.

– Jag är fortfarande optimist, men vi måste också vara realistiska och inse att den teknik som finns i dag har begränsningar. Det måste vi arbeta vidare med. Men att tekniska system som hjälper förare att hålla hastigheten är en del av framtiden, det tror jag definitivt.

Projektet HasT - Hastighetssäkrad trafikzon i urban miljö – har letts av CLOSER och finansierats av Trafikverkets Skyltfond.

Läs rapporten här:

[Hastighetsbegränsad trafikzon i urban miljö: Resultat och lärdomar av försök med geofencade fordon](#) [Länk till annan webbplats.](#)

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 ST-läkare i allmänmedicin:

Hej! Vet ni (i STMF) något mer om när PEth blir obligatorisk provtagning från Transportstyrelsen vid körkortsärenden exempelvis på vårdcentraler eller hos privata aktörer. Jag förstod det på Lars Englund vid föreläsning på SFAM:s ST-dagar i Nyköping hösten 2024 som att det skulle ske tämligen snart, rent av kanske redan skett? På Transportstyrelsens webbplats hittar jag bara information om att förändringsarbetet sker men tar tid.

Svar:

Det svar jag fått från Transportstyrelsen på tidsplanen är: ” Tanken är att reglerna ska beslutas under vårkanten, men de kommer att träda ikraft först i slutet av 2025. Det beror bland annat på att vi kommer att behöva göra stora ändringar i våra IT-system och ta fram nya blanketter. Dessa delar kan vi inte påbörja fullt ut förrän forskrifterna är beslutade.”

Jag beställer i körkortsärenden som rör alkohol numera alltid både PEth och de fortfarande obligatoriska CDT och GT.

Man kan läsa mer information från Transportstyrelsen här:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/trafikmedicin/regelarbete-inom-trafikmedicin/oversyn-av-korkortskrav-vid-bruk-av-alkohol-narkotika-lakemedel/>

Här finns remissversionen av de föreslagna ändringarna, som också STMF har fått för synpunkter.

Lars Englund

Åka Säkert

Det borde vara en självklarhet att alla barn har möjlighet att färdas trafiksäkert i bil, men i praktiken är det inte alltid så. Sverige ligger långt framme när det gäller regler och rekommendationer för hur barn i olika åldrar ska färdas trafiksäkert i bil. Som tur är följer de flesta reglerna. Det har gjort att allt färre barn dör eller skadas vid trafikolyckor.

Men reglerna och rekommendationerna är baserade på genomsnittliga värden för barnets utveckling avseende längd, vikt, motorisk förmåga, beteende och förståelse.

ÅKA SÄKERT



Barn med funktionsnedsättning faller ofta utanför ramen när de jämförs med tillväxtkurvor och olika standarder. Frågan är också hur länge barnet är barn – samma frågeställningar och utmaningar kan finnas kvar för tonåringar, unga vuxna eller för storvuxna barn.

Åka säkert – www.åkasäkert.se är en hemsida med konkreta råd och tips för hur barn och ungdomar med funktionsnedsättning kan åka säkert i bil. Hemsidan har utvecklats med stöd av Trafikverkets skyltfond i ett samarbetsprojekt mellan Mobilitetscenter i Göteborg, NTF Väst och habiliteringen i Västra Götalandsregionen.

Ingrid Bolin

STMF:s årsmöte

Årsmötet äger rum kl 13:30, fredagen 21/3 på Karlstads universitet. Lokalen heter 3A340. Mötet är sedan tidigare annonserat på STMF:s hemsida och där finns också dagordning och verksamhetsberättelse.

Vi är flera från STMF:s styrelse som samma dag kommer att vara med på Transportstyrelsens statistiker Khabat Amins disputation på förmiddagen. Avhandlingen heter "Pedestrian Injuries due to Single and Collision Accidents in Sweden's Road Traffic Environment. - Investigating the Magnitude, Risk Factors, and Potential Solutions"

Disputationen sker under ett offentligt seminarium med start kl 10.00 i lokalen Sjöströmsalen i hus 1 plan 3 (1B 309) vid Karlstads universitet.



Lars Englund

Uppdrag till Transportstyrelsen att se över de medicinska kraven för innehav av körkort avseende ADHD, autismspektrumtillstånd och likartade tillstånd

Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag med syfte att se över de medicinska kraven för blivande körkortsinnehavare med neuropsykiatriska diagnoser (NPF). Utvecklingen där allt fler barn och unga diagnosticeras har gjort att det blivit en ökad efterfrågan på undersökningar och läkarintyg för prövning av körkortstillstånd.

Transportstyrelsen ska särskilt utreda om man kan ta bort eller förenkla förfarandet med läkarintyg för mild eller måttlig ADHD och autismspektrumtillstånd grad 1 vid prövning av körkortstillstånd. I uppdraget ingår att utifrån nuvarande kunskapsläge se över kapitel 15 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för blivande förare med ADHD, autismspektrumtillstånd och likartade tillstånd.

I uppdraget hänvisas till att sedan föreskrifterna togs fram har det skett en utveckling inom forskning och praktik. Transportstyrelsen ska därför vidta åtgärder utifrån ny forskning och ett förändrat kunskapsläge för målgruppen kopplat till trafiksäkerhet inför eventuella föreskriftsändringar.

Att det har genomförts en betydande mängd forskning för målgruppen är uppenbart men STMF anser inte att det har gjorts tillräcklig svensk forskning under de senaste åren som innehåller aktuell statistik över hur dessa förare klarar sig i trafiken.

Personer med NPF-diagnoser kan ha varierande svårigheter som påverkar

deras körförmåga och med dagens system finns säkerligen en mängd personer som inte kommer till Transportstyrelsen kännedom. Till exempel när en läkare bedömer att de inte kan utfärda ett tillstyrkande läkarintyg och personens ansökan aldrig blir av.

Eventuella föreskriftsändringar ska företrädesvis träda i kraft under hösten 2025. Transportstyrelsen ska senast den 19 juni 2025 lämna en delrapport och senast den 30 september 2025 slutredovisa uppdraget.

Läs mer [här](#)

Helena Selander

Remissvar på Transportstyrelsen förslag till ändrade medicinska föreskrifter om ”bruk av medel”.

STMF har 3 mars, som var sista dagen, avgett ett remissyttrande till Transportstyrelsen med anledning av Transportstyrelsens förslag om ändring i föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort mm samt föreskrifter (TSFS 2018:7) om innehav av körkort med villkor om alkoholås.



STMF:s yttrande finns tillgängligt på vår hemsida
<https://www.stmf.nu/2025/03/05/remissvar/>

Lars Englund

Enspaltig version av Rundbrevet på STMF:s hemsida

Från och med nr 4 2023 av Rundbrevet finns det en enspaltig version av vårt Rundbrev på STMF:s hemsida
<http://www.stmf.nu/category/rundbrev/>

Årsavgift 2025 i STMF

Årsavgiften är 150:- Betalning kan göras 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

Nästa nummer av Rundbrevet beräknas komma 15 juni