

Läkemedelsverket:

Fass-texten om TrioBe är olycklig och skall formuleras om

Läkemedelsverket instämmer i att den nuvarande Fass-texten om TrioBe är olycklig.

Texten är dock hämtad ur TrioBes produktresumé, som är den officiella texten, och inte ur Fass. Fass-texterna är sedan fem år att betrakta som ett marknadsföringsmedel.

Läkemedelsverket tar nu upp en diskussion med företaget för omformulering av framför allt farmakodynamikavsnittet.

Björn Beermann

professor,

Läkemedelsverket, Uppsala

Mera om Dr Knock

Kanske ett litet förtydligande kan vara på sin plats till Lars-Göran Ahnells inlägg om Dr Knock i Läkartidningen 8/00 (sidan 874).

Som framgår av Ahnells artikel blev denne doktor känd genom en film med Louis Jouvet i huvudrollen. Författare till denna fars är Jules Romains (1885–1972), ledamot av franska akademien, och kanske mera känd för sin stora romansvit *Les Hommes de bonne volonté*, vilken delvis översatts till svenska.

Den satiriska komedin »Knock eller medicinens triumf» framfördes första gången på la Comédie de Champs-Élysées i Paris 1923, och publicerades året därefter av Gallimard.

Torgny Rasmuson

docent, överläkare, onkologiska kliniken, Norrlands Universitetssjukhus, Umeå

Torgny.Rasmuson@onkologi.umu.se

Synfältsdefekter och körkort

Med anledning av diskussionen i Läkartidningen 21/00 (sidorna 2654–6) vill jag framhålla att den största delen av förarens information fås genom synen. De många olika synfunktionerna har olika stor betydelse; de *dynamiska* (med rörliga objekt) har bättre relation till körförmågan [1].

Svårt fastställa sambandet nedsatt syn–ökad olycksrisk

Av olika skäl är det svårt att fastställa eller mäta sambandet mellan nedsatt syn och ökad olycksrisk. Att man inte kan köra blind är självklart, men hur stor synnedsättningen måste vara för att olycksrisken skall öka är mycket svårt att visa. Det är klarlagt att synfältsdefekter i båda ögonen dubblar olycksrisken [2], och vi vet att de flesta inte kan kompensera för dem i simulatorkörning [3]. Det »dynamiska synfältet» – med rörliga objekt i en rörlig bakgrund – har ett bättre samband med körförmågan än det »statiska synfältet» som vi mäter på våra patienter [4].

Dispens vid mindre defekter

Svårigheten att visa hur mycket synfältsdefekt man kan ha utan höjd olycksrisk har inneburit att de flesta europeiska länder tidigare krävt att (samanlagt) ett synfält skall vara normalt. EU-direktiven är mildare och oklarare, men ger möjlighet till bättre definierade och/eller striktare krav. Exempelvis krävs i Storbritannien ett normalt synfält inom $40 \times 120^\circ$ [5]. I Sverige har dispens alltid givits vid mindre defekter. Kravet på »ett normalt synfält» har bibehållits, men mindre defekter tolereras redan utan dispens.

Vid bedömningen av en synfältskada klarlägger man defekternas djup, storlek och läge. Det är inte synfältets

yttergränser som är avgörande utan all påverkan av synfältet; ett mindre perifert bortfall kan vara en halvsidig skada centralt. Hela bilden kan tyvärr vara svår att bedöma för den som inte är van att tolka synfält.

Dynamiken i seendet under körning vägs in

Defekterna sätts i relation till vår kunskap om fasta synhinder (fönsterstolpar, glasögonbågar etc) och vår kännedom om hur en förare fixerar blicken under körning. Blicken är inte fixerad rakt fram utan flyttas genom ögon- och huvudrörelser; mönstret varierar med typen av körning. En synfältsdefekt som vid seende rakt fram är betydelselös kan fylla en stor del av trafikmiljön då föraren tittar i en backspegel. Vi väger på detta sätt in dynamiken i seendet under körning; något som alltså gör defekterna mer betydelsefulla än de varit om ögonen varit »fastlåsta».

Anders Hedin

docent, överläkare, ögonkliniken, Akademiska sjukhuset, Uppsala

Referenser

1. Owsley C, McGwin G. Vision impairment and driving. *Surv Ophthalmol* 1999; 43: 535–50.
2. Johnson CA, Keltner JL. Incidence of visual field loss in 20,000 eyes and its relationship to driving performance. *Arch Ophthalmol* 1983; 101: 371–5.
3. Hedin A, Lövsund P. Effects of visual field defects on driving performance. In: Greve EL, Heijl A, eds. 7th Visual Field Symposium. Dordrecht: Junk, 1987: 541–67.
4. Owsley C, Ball K, McGwin G, Sloane ME, Roemker DL, White MF et al. Visual processing impairment and risk of motor vehicle crash among older adults. *JAMA* 1998; 279: 1083–8.
5. Visual Standards for Driving. London: The Royal College Of Ophthalmologists, 1999.

Fullständig adress

Även när manus lämnas via e-post behöver redaktionen fullständig uppgift om postadress. Ange likaså alltid titel, tjänsteställe och verksamhetsort.

Komplett manus kortar vägen till publicering.

red