

## Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Remissyttrande från

Föreningen SPES i Stockholm      Ert diarienumr I2021/02884

Vi tackar för möjligheten att lämna ett remissyttrande rörande rubricerad plan. Samtidigt noterar vi att vare sig vi eller andra viktiga organisationer som arbetar med suicidförebyggande frågor såsom NASP - Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention, Suicide Zero och Riksförbundet SPES finns med på den lista över organisationer som inbjudits till att lämna remissyttrande.

Föreningen SPES har två fokusområden, suicidpreventivt arbete och anhörigstöd till efterlevande vid suicidhändelser. Det är i speciellt den första rollen som vi lämnar detta remissyttrande. Fokus har således varit att granska föreliggande nationella plan utifrån hur den behandlar suicidproblematiken inom transportinfrastrukturen.

Såsom planen redovisar föreligger det en stor suicidproblematik inom det statliga järnvägsområdet. Antalet omkomna inom det statliga järnvägsnätet under senaste 10-årsperiod har varierat från en topp på ca 100 personer per år i början av årtiondet till ca 80 personer per år under senare år. Merparten av dessa olyckor utgör suicidhändelser. Vi kan således nationellt notera en viss minskning av antalet omkomna inom järnvägsnätet och därmed också av antalet suicider vilket givetvis är glädjande. Dock har minskningen inte varit i nivå med det egeninitierade halveringsmål för omkomna på det statliga järnvägsnätet som Trafikverket haft för perioden 2010-2020.

I Stockholmsområdet, som vi inom SPES i Stockholm speciellt bevakar, är situationen ännu mera bekymmersam. Under senaste 10-årsperiod har vi sett en tämligen konstant nivå på antalet omkomna inom det statliga järnvägsnätet. Årligen omkommer 15-20 personer i vår region p.g.a. påkörningar. De flesta olyckorna sker inom pendeltågsnätet, vanligen i anslutning till pendeltågsstationerna.

Det av regeringen antagna etappmålet för trafiksäkerheten innebär att antalet omkomna i trafikolyckor i resp. trafikslag ska halveras till år 2030. I Stockholmsregionen finns det dessutom ett likartat regionalt antaget mål för den spårbundna kollektivtrafiken.

Hur detta mål ska kunna uppnås för det statliga järnvägsnätet kan vi inte utläsa i föreliggande förslag till nationell plan. Det saknas en tydlig redovisning av planerade åtgärder och förväntade effekter av dem inom detta område. Detta faktum finner vi ytterst märkligt, speciellt eftersom vi genom kontakter med Trafikverket kunnat utröna att det nyligen internt tagits fram en utförlig rapport med dokumenttiteln "Planförslagets samlade effekter – utifrån förslag till nationell plan och preliminära länsplaner för transportinfrastrukturen 2022-2033". I denna finns bl.a. en tydlig redovisning av planens konsekvenser för säkerhetssituationen inom det statliga järnvägsnätet. Under rubriken *Sammantagen effekt* står bl.a. att läsa:

"Trafikverket bedömer att planförslaget medför en positiv effekt på trafiksäkerheten i järnvägssystemet, främst till följd av trimningsåtgärder. ***Etappmål för 2030 för suicid förväntas dock inte att uppnås enbart med Trafikverkets åtgärder. Möjligheten att uppnå etappmålet är helt beroende av att flera aktörer i samhället vidtar åtgärder för suicidprevention***". (vår kursivering)

I denna text och på andra ställen i den nationella planen hänvisar Trafikverket till att ansvaret för suicidbekämpning också åvilar andra aktörer. Jovisst, så är det förvisso, merparten av suicidala människor lider av psykisk ohälsa som kan påverkas av hälsovård och andra aktörer. Men, detta faktum fritar inte Trafikverket från sitt ansvar för att halveringsmålet inom detta område ska kunna uppnås. Trafikverkets verktyg i detta sammanhang är att inom sitt verksamhetsområde vidta tillräckliga fysiska, tekniska och andra preventiva säkerhetsåtgärder som sammantaget försvårar eller förhindrar suicidolyckor. Trafikverket kan, enligt vår uppfattning, inte överlåta ansvaret för detta på andra aktörer.

I denna fråga vill vi också hänvisa till den av Riksrevisionen nyligen redovisade rapporten, Statens suicidpreventiva arbete, RIR 2021:26. Av denna framgår att (citat) *”..det är angeläget att regeringen ställer krav på Trafikverket att följa upp vilka insatser som görs och vilka effekter de har för att uppnå halveringsmålet...Riksrevisionen bedömer att regeringen så här långt inte har ställt tillräckliga krav på Trafikverket...”*

Denna skrivning handlar om hur uppföljning ska ske av genomförda åtgärder. Men vi menar att den rimligen också bör tillämpas i det planeringsskede som råder för den aktuella planen.

Säkerhetssituationen i Stockholmsområdet är mycket speciell. Som vi ovan har påvisat så har antalet olycks-/suicidhändelser inte minskat under den senaste 10-årsperioden. Detta trots en del vidtagna åtgärder av typen stängsling och hinder mot spårbeträdande. Det är därför vår bedömning att långtgående och kostnadskrävande åtgärder, såsom effektiva spårbeträdandelarm och plattformbarriärer typ Stockholm City och Odenplan, kan vara nödvändiga på en del olycksdrabbade stationer inom pendeltågsnätet. Vi kan emellertid inte finna någon text om detta i föreliggande planförslag. Södra Station är exempel på en pendeltågsstation där plattformbarriärer borde vara en självklar säkerhetslösning.

Sammanfattningsvis: Vi inom SPES Stockholmskrets anser att den ambitionsnivå som Trafikverket redovisat för säkerhetsåtgärderna inom det statliga järnvägsnätet under planperioden är otillräckliga. Trafikverket har ett ansvar för att både det nationella och regionala målet för antalet omkomna inom det statliga järnvägsnätet uppfylls inom kommande tioårsperiod. Trafikverket måste således tillsätta betydligt större resurser för att detta ska uppnås. Detta är en brist som måste rättas till innan planen kan gå vidare till antagande på politisk nivå.

Stockholm 2022-02-11

Pirjo Stråte  
Ordförande  
SPES i Stockholm

e-post: [kontakt@spesistockholm.se](mailto:kontakt@spesistockholm.se)

Kontaktperson:  
Lars Wiklund  
Tel 070-6109176

e-post: [lars.w.wik@telia.com](mailto:lars.w.wik@telia.com)