

# Trafikverkets analys inför en kommande nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention.

(Delredovisning i regeringsuppdrag som slutredovisas av Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen, senast 1 september 2023.)



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen, 781 89 BORLÄNGE

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Trafikverkets analys inför en kommande nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention.

Författare: Jakobsson Liza, Helena Rådbo, Kenneth Svensson, Anna-Lena Andersson

Dokumentdatum: 2021-08-20

Ärendenummer: TRV2020/83192

Version: 1.0

Publikationsnummer: 2022:050

ISBN: 978-91-8045-034-8

Foto omslag: Trafikverket

Kontaktperson: Liza Jakobsson, PLkvtvu

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>5</b>
<b>1 Bakgrund</b>	<b>6</b>
<b>2 Uppdraget</b>	<b>7</b>
<b>3 A. Om myndighetens övergripande uppdrag</b>	<b>8</b>
3.1. Hur Trafikverkets övergripande uppdrag relaterar till området suicidprevention	8
3.2. Centrala överlappningar med andra myndigheters och aktörers verksamhet som har betydelse för Trafikverkets arbete med suicidprevention	9
3.2.1. Järnväg	9
3.2.2. Väg	10
3.2.3. Samverkan för kvalitativa data – väg respektive järnväg	10
3.2.4. Andra aktörer som Trafikverket möter	10
3.3. Förutsättningar och kopplingar till andra strategier med relevans för området	11
3.3.1. Handlingsprogram för suicidprevention	11
3.3.2. ANDT/ANDTS strategi	11
3.3.3. Jämställdhet/jämställdhetsintegrering	11
3.3.4. Barnkonventionen	12
3.3.5. Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning	12
3.3.6. Social hållbarhet	12
3.3.7. Agenda 2030	12
3.3.8. Regeringsformen pekar på respekt för alla människors värde	13
<b>4 B. Om myndighetens verksamhet och målgrupper</b>	<b>14</b>
4.1. Känt om målgruppen samt händelseförlopp – järnväg	14
4.1.1. Grupper som berörs av andras ohälsa och suicid	14
4.2. Känt om målgruppen samt händelseförlopp – väg	15
4.2.1. Grupper som berörs av andras suicid	16
4.2.2. Kontakt med anhöriga som berörts av suicid	16
4.2.3. Möjlighet till samtal, stödsamtal	16
4.3. Förutsättningar (risk- och skyddsfaktorer) för suicidprevention – järnväg	16
4.3.1. Riskmodell för bättre kontroll	16
4.4. Förutsättningar (risk- och skyddsfaktorer) för suicidprevention – väg	17
4.4.1. Riskplatser	17
<b>5 C. Myndighetens tillgång till och hantering av data</b>	<b>18</b>
5.1. Insamling och hantering av dataunderlag – järnväg	18
5.2. Insamling och hantering av dataunderlag – väg	18
5.2.1. Effektsamband	19
5.2.2. Dataunderlag som grund för förebyggande åtgärder	19
5.2.3. Samarbete mellan myndigheter om kvalitetssäkrande av dataunderlag	20
5.2.4. Försvårande omständigheter datainsamling	20
5.3. Nationella uppföljningssystem	20
5.3.1. Trafikverkets rapportering av data	20
<b>6 D. Utvecklingsbehov och prioriterade områden</b>	<b>22</b>

6.1.	<i>Pågående och genomförda insatser – järnväg</i>	22
6.2.	<i>Pågående och genomförda insatser – väg</i>	24
6.3.	<i>Lärdomar och resultat som insatserna bidragit till</i>	25
6.4.	<i>Vilka utvecklingsbehov har identifierats på kort och lång sikt inom området samt vilka delar bör prioriteras i en nationell strategi?</i>	26
6.4.1.	Systematiskt arbete för att nå etappmål för väg respektive järnväg	26
6.4.2.	Generella säkerhetshöjande åtgärder bidrar till etappmålen	27
6.4.3.	Tillsammans kan vi göra mer	27
6.5.	<i>Fortsatt metodutveckling och kvalitetssäkring av dataunderlag</i>	27
6.5.1.	En treårig forskningsstudie för ökad kunskap	27
6.6.	<i>Vilka förutsättningar krävs för att verksamheten ska utvecklas i en önskvärd riktning?</i>	28
6.6.1.	En handlingsplan för suicidprevention i transportsystemet	28
6.7.	<i>Pandemins påverkan på transportsystemet</i>	28
<b>7</b>	<b>E. Övrigt</b>	<b>29</b>
7.1.	<i>Reflektioner över den nuvarande strategin "Fem fokusområden fem år framåt".</i>	29
7.2.	<i>Trafikverket har deltagit i det nationella handlingsprogrammet för suicidprevention</i>	29
7.3.	<i>Tankar för fortsatt arbete och utformning av en kommande nationell strategi</i>	29

# Sammanfattning

Trafikverket har liksom 24 andra myndigheter fått i uppdrag att inkomma med underlag inför en kommande nationell strategi för psykisk hälsa och suicidprevention. Trafikverkets analys (denna rapport) inlämnas till Folkhälsomyndigheten och avser den första av tre delar i huvuduppdraget som Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen ska slutredovisa till Socialdepartementet senast den 1 september 2023.

Analysen är strukturerad utifrån de frågeområden som delgavs myndigheterna initialt:

- A. Om myndighetens övergripande uppdrag
- B. Om myndighetens verksamhet och målgrupper
- C. Myndighetens tillgång till och hantering av data
- D. Utvecklingsbehov och prioriterade områden
- E. Övrigt

Trafikverkets ansvar och verksamheter utgår primärt ifrån transportpolitikens övergripande mål, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet.

För Trafikverket handlar det främst om att systematiskt jobba med preventiva åtgärder i infrastrukturen, för att försvåra att väg- och järnvägssystemet används som metod för suicid. För järnvägsområdet finns ett kvantifierat etappmål 2030 för suicid, medan vägområdets etappmål 2030 omfattar en minskning antalsmässigt. Områdena beskrivs separat men även gemensamt.

Genom insatser och åtgärder inom väg- respektive järnvägsområdet har Trafikverket en rad kontaktytor med andra aktörer och myndigheter. Det innebär bland annat datainhämtning vid händelser med dödlig utgång, samarbete för metodik- och kunskapsutveckling samt stöd till aktörer genom rådgivande dokument, projekt- och kunskapsstöd. Samarbetet och samverkan är nationellt, regionalt och lokalt.

Den metodiska och strukturerade suicidklassning som sker efter dödsolyckor i väg- respektive järnvägssystemet har gett värdefulla insikter om var, när och hur suicid genomförs. Ytterligare data och kunskap för områdena väg, järnväg samt hopp från bro förväntas bland annat genom ett pågående treårigt FOI-uppdrag, *Suicid i transportsystemet*.

Till Trafikverkets prioriterade områden och utvecklingsbehov lyfts fortsatta behov av ytterligare data och underlag om suicid eller obehörig spårbedrädelse. Dessa skulle ge ökad kunskap om bland annat kvalitativa och preventiva åtgärder, effektsamband samt framtagande av kunskapsunderlag. Suicidpreventiva åtgärder bör planeras och utredas tidigt i planeringsprocesser och tillsammans med andra prioriterade åtgärdsområden, för att samordnas och vara kostnadseffektiva.

Alla insatser inom området psykisk hälsa och suicidprevention från samhället är viktiga. De bör vara långsiktiga, målinriktade och ske i samverkan.

# 1 Bakgrund

Psykisk ohälsa och suicid orsakar både ett stort mänskligt lidande och omfattande individuella och samhällsekonomiska konsekvenser. Under perioden 2015–2020 har flera åtgärder vidtagits för att stärka och utveckla insatserna inom området. Regeringen har under de senaste åren gett Folkhälsomyndigheten respektive Socialstyrelsen flera uppdrag, i syfte att stärka området.

Den nuvarande strategin inom området psykisk hälsa, *Fem fokusområden fem år framåt*, gick ut i slutet av 2020. Syftet med detta uppdrag var att ge regeringen underlag inför det fortsatta arbetet med en ny nationell strategi och att skapa förutsättningar för att utveckla insatserna inom området psykisk hälsa och suicidprevention.

Spridningen av covid-19 kan komma att innebära att den psykiska ohälsan ökar i befolkningen. Det är angeläget att intensifiera arbetet nationellt, regionalt och lokalt med frågor som berör psykisk hälsa och suicidprevention.

## 2 Uppdraget

Trafikverket är en av flera myndigheter som inom ramen för regeringsuppdraget *En kommande nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention* (S2018/04669) FS (delvis) S2018/06126/FS (delvis) S2020/06171/FS (delvis) ska redovisa en individuell analys av myndighetens arbete inom området psykisk hälsa och suicidprevention.

Den individuella analysen har sammanställts och delrapporterats som arbetsmaterial i form av fem frågeområden, nedbrutet i ett område per månad under första halvåret 2021. Arbetsmaterialet har tillgängliggjorts för övriga deltagande myndigheter på en gemensam plats för dokumenthantering hos Folkhälsomyndigheten.

Trafikverket har under arbetets gång ingått i en dialoggrupp tillsammans med Kriminalvården, Migrationsverket, Statens institutionsstyrelse och Polismyndigheten.

I den individuella analysen ska myndigheterna inom sina verksamhetsområden identifiera områden som bör prioriteras i en nationell strategi, analysera målgrupper som berörs av uppdraget och i förekommande fall peka på utvecklingsbehov inom det egna verksamhetsområdet som berör psykisk hälsa och suicidprevention. Utifrån de individuella analyserna och bedömningarna ska Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen, tillsammans med de andra myndigheterna, samordna framtagandet av en gemensam analys. I analysen ingår att lämna ett samlat förslag till strategin, med mål och prioriteringar samt indikatorer för uppföljning. I övrigt ska myndigheterna dels föreslå hur ett eventuellt uppföljningssystem kan förvaltas och administreras kostnadseffektivt, dels lämna förslag på hur de kan komma att stödja genomförandet och uppföljningen av den föreslagna strategin.

De analyser som myndigheterna ska genomföra individuellt (denna rapport), ska senast den 1 september 2021 redovisas till Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen. Socialstyrelsen och Folkhälsomyndigheten ska därefter, senast den 31 december 2021, inkomma till Regeringskansliet (Socialdepartementet) med en plan för hur myndigheterna avser att fortsätta arbetet och i övrigt löpande informera Regeringskansliet (Socialdepartementet) om hur arbetet fortskrider. Trafikverkets redovisning till Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen är den första av totalt tre delar i regeringsuppdraget. Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen slutredovisar regeringsuppdraget till Socialdepartementet senast den 1 september 2023.

Analysen är strukturerad så, att den följer de anvisningar (frågeområden med direkta frågeställningar) som gavs till myndigheterna inledningsvis i uppdraget från Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen. Mot denna bakgrund förekommer en rad upprepningar i rapporten, eftersom områdena till stora delar överlappar varandra. Trafikverkets insatser handlar främst om preventiva åtgärder för att minska suicid. Mindre modifieringar på rubriknivå har gjorts för att möta Trafikverkets verksamhet.

De frågeområden som behandlas är:

- A. Om myndighetens övergripande uppdrag
- B. Om myndighetens verksamhet och målgrupper
- C. Myndighetens tillgång till och hantering av data
- D. Utvecklingsbehov och prioriterade områden
- E. Övrigt

## 3 A. Om myndighetens övergripande uppdrag

Trafikverkets ansvar och verksamheter utgår ifrån transportpolitikens övergripande mål<sup>1</sup> att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Till stöd finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål som handlar om transportsystemets utformning, funktion och användning.

*Funktionsmålet* handlar om hur transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, samt bidrar till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet* pekar på säkerhet, miljö och hälsa, där transportsystemet ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Målet bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås, samt till en ökad hälsa.

Regeringen har angett ett antal preciseringar som pekar på områden för att uppfylla funktions- respektive hänsynsmålet.

I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797<sup>2</sup> om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen lyfts särskilda krav för varje ingående delsystem. Exempel på aspekter som lyfts för infrastruktur:

- Lämpliga åtgärder ska vidtas för att hindra oönskat tillträde till eller intrång i järnvägssystemet.
- Infrastruktur till vilken allmänheten har tillträde ska utformas och byggas på ett sådant sätt att säkerhetsriskerna för människor begränsas.

### 3.1. Hur Trafikverkets övergripande uppdrag relaterar till området suicidprevention

Transportsystemet är kittet mellan olika funktioner och segment i samhället. Det används förenklat för att förflytta människor och gods från en punkt till en annan. Dessutom är det en del i en livsmiljö för personer som bor och verkar längs väg och järnvägen. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Utifrån Nollvisionens<sup>3</sup> etiska perspektiv, att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i transportsystemet, har verksamheten en direkt koppling till området. I Nollvisionen ligger ett delat ansvar mellan användare och systemutformare där systemutformare har det yttersta ansvaret när problem kvarstår. För Trafikverket handlar det främst om att jobba preventivt med åtgärder i infrastrukturen för att försvåra att väg- och järnvägssystemet används som metod för suicid. Trafikverket ska också verka för en god samhällsbyggnad som gör att infrastrukturen går överensstämmer med samhällets utveckling. I *The Vision Zero Handbook*<sup>4</sup> beskrivs Trafikverkets arbete utifrån Folkhälsomyndighetens nio strategiska åtgärdsområden för att förebygga suicid.

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

<sup>2</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/jarnvag/vagledning/godkannande/driftskompatibilitet/direktivet-eu-2016797.pdf> (Sida 90 avsnitt 2.1.1 Säkerhet.)

<sup>3</sup> <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/det-har-ar-nollvisionen/>

<sup>4</sup> The Vision Zero Handbook, Chapter 42-1, Suicide in the transport system. Andersson, A-L, Svensson, K. Editors: Edvardsson Björnberg, K., Belin, M.-Å., Hansson, S.O., Tingvall, C. Springer, ISBN 978-3-030-76506-4.



Genom intensifieringen av trafiksäkerhetsarbetet, Nystart av Nollvisionen<sup>5</sup> 2016, tydliggjordes behovet att arbeta med suicidprevention i transportsystemet. Området pekades ut som ”ytterligare en möjlighet att utveckla trafiksäkerheten och inkludera områden och nya områden som ytterligare kan tydliggöras”. Nystart av Nollvisionen har gett Trafikverket ökade möjligheter att samverka externt och att verka preventivt genom olika former av informations- och kommunikationsinsatser inom området suicidprevention. Arbetet konkretiseras bland annat genom det regeringsuppdrag som myndigheten fick 2018, att *Leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik*<sup>6</sup>. (Leda samverkan.)

Inom arbetet för *Leda samverkan*, som i dag omfattar endast vägtrafik, har Aktionsplanen för säker vägtrafik 2019–2022<sup>7</sup> tagits fram. Planen omfattar verksamhetsåtgärder från 14 aktörer, där suicidområdet har lyfts av Folkhälsomyndigheten, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) samt Trafikverket. Trafikverket följer upp åtgärderna årligen och en uppdatering av planen har påbörjats för åren 2022–2025.

Genom det tredje globala ministermötet om trafiksäkerhet i Stockholm februari 2020, tog Nollvisionens perspektiv, att ingen ska riskera att dö i trafiken, ett steg framåt i och med att FN:s generalförsamling antog Stockholmsdeklarationen<sup>8</sup>. Den ger former för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen tio år framåt. Trafiksäkerhet knyts samman med de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030<sup>9</sup>), som utifrån ett svenskt synsätt inkluderar suicidpreventivt arbete.

## 3.2. Centrala överlappningar med andra myndigheters och aktörers verksamhet som har betydelse för Trafikverkets arbete med suicidprevention

### 3.2.1. Järnväg

Vid hot om suicid, eller om händelser med annat stort risktagande inom järnvägsanläggningen blir kända för Trafikverket, måste tågen stoppas helt, eller köras med reducerad hastighet som möjliggör att de kan stanna. Det sker oftast genom att Trafikverket kontaktas via SOS Alarm<sup>10</sup>. Vid dessa tillfällen kan ett flertal aktörer vara inblandande, till exempel polis, räddningstjänst<sup>11</sup>, vaktbolag, sjukvård, ambulans och lokförare.<sup>12</sup> Allvarliga tillbud rapporteras till Transportstyrelsen.

År 2020 registrerades cirka 3 900 händelser som obehörigt spårbedrädande. Av dessa var det närmare 400 som antogs vara personer i suicidal kris som omhändertogs i spårmiljö av polis, räddningstjänst eller väktare. Trafikverket har oftast ingen egen kontakt med den suicidala personen, varken i väg- eller järnvägsmiljö.

<sup>5</sup> <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/09/regeringen-satsar-pa-nystart-for-nollvisionen/>

<sup>6</sup> <https://www.regeringen.se/contentassets/3f8cbef229fc417284c40d541fdf6a64/rb-ii-4-n2016-5493-ts-uppdrag-till-trafikverket-att-leda-overgripande-samverkan-i-trafiksakerhetsarbetet-for-vagtrafik.pdf>

<sup>7</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/gemensam-aktionsplan-for-saker-vagtrafik-2019-2022/>

<sup>8</sup> <https://www.regeringen.se/contentassets/3f8cbef229fc417284c40d541fdf6a64/rb-ii-4-n2016-5493-ts-uppdrag-till-trafikverket-att-leda-overgripande-samverkan-i-trafiksakerhetsarbetet-for-vagtrafik.pdf>

<sup>9</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

<sup>10</sup> <https://www.sosalarm.se/om-oss/organisation/>

<sup>11</sup> <https://www.krisinformation.se/detta-gor-samhallet/mer-om-sveriges-krishanteringssystem/samhallets-ansvar/raddningstjanst>

<sup>12</sup> <https://trafikverket.ineko.se/Files/sv->

[SE/42672/Ineko.Product.RelatedFiles/2017\\_195\\_nationell\\_samverkan\\_vid\\_raddningsinsatser\\_i\\_sparmiljo.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/42672/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_195_nationell_samverkan_vid_raddningsinsatser_i_sparmiljo.pdf)

Vid incidenter på järnvägen påverkas därmed både myndigheter och andra aktörer med olika ägarformer. Varken SOS Alarm eller räddningstjänsten är renodlade myndigheter, utan har både statligt och kommunalt ägande.

### 3.2.2. Väg

I vägmiljö är vidden av händelser utifrån personers psykiska ohälsa eller tillstånd av suicidal kris svåröverblickbar. Det är mycket ovanligt att Trafikverket nås av signaler att någon försöker ta sitt liv i vägtrafiken. Vid dödsolyckor samlas information och data in utifrån inträffade händelser. Trafikverket samverkar med andra aktörer, till exempel polis, räddningstjänst, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Rättsmedicinalverket (RMV) för att nå en så fullständig informationsbild som möjligt. Det är oftast i efterhand som misstanke om suicid kan lyftas genom att olycksutredare i sin utredning ser något avvikande i händelseförloppet. I gruppen som genomför klassning av vilka dödsfall som bedöms som suicid eller olycka, ingår personer med kompetens från rättsmedicin, trafiksäkerhet, medicin- och beteendevetenskap.

### 3.2.3. Samverkan för kvalitativa data – väg respektive järnväg

En utarbetad modell<sup>13</sup> från 2010 (reviderad 2012) används för suicidklassning inom vägtrafik. Från och med 2010 särredovisas dödsfall till följd av suicid i den officiella olycksstatistiken.

En motsvarande modell<sup>14</sup> används från och med 2015 för att klassificera suicid i järnvägmiljö. Från och med 2021 kommer dödsfall till följd av suicid att särredovisas i den officiella olycksstatistiken på järnväg. Utöver de aktörer som redan nämnts kan lokförare beskriva händelseförloppet i samband med personpåkörningen, vilket ger utredningen viktig information. I gruppen som genomför klassning av vilka dödsfall som bedöms som suicid eller olycka ingår personer från Trafikverket och Transportstyrelsen. Vid svårtolkade dödsfall görs en psykosocial utredning, bland annat med hjälp av polisen. Data i samband med tillbud och olyckor arkiveras i Trafikverkets databas Synergi.

### 3.2.4. Andra aktörer som Trafikverket möter

Trafikverket har flera roller utöver ett infrastruktur- och systemägaransvar. Genom *Leda samverkan* finns rollen att förmedla information och kunskap.

Trafikverket möter aktörer på nationell, regional och lokal nivå, bygger nätverk, inhämtar och förmedlar kunskap samt verkar som stöd till exempelvis andra infrastrukturförvaltare. Trafikverket samverkar också med polis och räddningstjänst för att samla in kunskap och erfarenheter för att få kvalitativa beslutsunderlag.

Samarbeten pågår också kontinuerligt i gemensamma forum med tågbranschen, och obehöriga i spår diskuteras i samband med att olika risker lyfts och hanteras mer generellt. Halveringsmålet



Foto 1. Trafikverket

<sup>13</sup> Metod för suicidklassning av dödsfall i transportsystemet. Suicidklassning av 2008 och 2009 års dödsfall i vägtrafik. Trafikverket. Publikation 2011:128.

<sup>14</sup> Förstudie. Suicid i transportsystemet. Fredin-Knutzén J, Andersson A-L, Hadlaczy G, Sokolowski M. Stockholm, Nationellt centrum för Suicidforskning och Prevention, Region Stockholm och Karolinska Institutet; 2020. Rapport 2020:1. Sid 10-11.

för järnväg till 2030<sup>15</sup>, som innebär att antalet omkomna ska minskas till max 50, är väl förankrat med branschen.

### 3.3. Förutsättningar och kopplingar till andra strategier med relevans för området

Här följer en kort beskrivning av Trafikverkets förutsättningar och kopplingar till andra strategier, aspekter, handlingsprogram eller annat som har beröringspunkter med området. *(Ingen prioritering eller rangordning ligger till grund för följande presentation 4.3.1 – 4.3.8.)*

#### 3.3.1. Handlingsprogram för suicidprevention

Trafikverket ingår i den samordning för *handlingsprogram för suicidprevention* som Folkhälsomyndigheten leder. Det är främst under handlingsprogrammets tredje åtgärdsområde (totalt nio), *Minska tillgängligheten till dödliga medel för suicid*, som Trafikverkets arbetsinsatser ligger. Trafikverket arbetar även fortlöpande med det sjätte åtgärdsområdet, att sprida kunskap om evidensbaserade metoder för att förebygga suicid<sup>16</sup>.

#### 3.3.2. ANDT/ANDTS strategi

Trafikverket har deltagit och deltar fortsättningsvis i ANDTS-arbetet och i dess myndighetssamverkan från regeringens beslut i december 2010 om *En samlad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken* (prop. 2010/11:47). Trafikverkets verksamhet återfinns under det femte övergripande målet: *Antalet kvinnor och män samt flickor och pojkar som dör och skadas på grund av sitt eget eller andras bruk av alkohol, narkotika, dopningsmedel eller tobak ska minska*.

Från 2017 ingår Trafikverket i myndighetssamverkan SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) som drivs av Folkhälsomyndigheten. SMADIT är numera en insats inom ANDTS-arbetet. Arbete med SMADIT-modellen har tidigare bedrivits inom Vägverket och Trafikverket.

#### 3.3.3. Jämställdhet/jämställdhetsintegrering

Trafikverket arbetar med att främja jämställdhet inom myndigheten<sup>17</sup>. Likabehandling och delaktighet är viktiga verktyg för att uppnå jämställdhet inom verket.

Likabehandlingsplanen står för att arbetet ska genomsyra hela organisationen och vara en del av det dagliga arbetet. Som grund för utformning av verksamhetsplanering, genomförande, uppföljning och utveckling på alla nivåer, ligger perspektivet att systematiskt synliggöra och analysera vilka konsekvenser förslag och beslut får, för kvinnor respektive män. Detta är en bas för att nå de jämställdhetspolitiska målen.

För att ytterligare betona och stärka jämställdheten i transportsektorn fick Trafikverket ett uppdrag<sup>18</sup> att systematiskt utveckla arbetet och ingå i det befintliga utvecklingsprogrammet JIM (jämställdhetsintegrering i myndigheter).

---

<sup>15</sup> <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/02/regeringen-hojer-ambitionsnivan-i-trafiksakerhetsarbetet/>

<sup>16</sup> The Vision Zero Handbook, Chapter 42-1, Suicide in the transport system. Andersson, A-L, Svensson, K. Editors: Edvardsson Björnberg, K., Belin, M.-Å., Hansson, S.O., Tingvall, C. Springer, ISBN 978-3-030-76506-4.

<sup>17</sup> TRV 2020/17082 Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Trafikverket - redovisning av uppdrag 8 Jämställdhet.

<sup>18</sup> TRV 2020/110038 Uppdrag att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering.

### 3.3.4. Barnkonventionen

Trafikverkets arbete med barnfrågor utgår från FN:s barnkonvention (svensk lag 1/1 2020), de transportpolitiska målen och interna styrande dokument. Barn utsätts för problem och faror i både väg- och järnvägsmiljöer. Barnskyddsronder genomförs när det skett förändringar i stationsmiljöer. Trafikverket arbetar med åtgärder kopplade till barns skolvägar, möjlighet till rörelsefrihet på fritiden och en aktiv mobilitet. Vart tredje år gör Trafikverket en undersökning om föräldrars uppfattning om deras barns skolväg. Barnkonsekvensanalyser görs i syfte att pröva vilka åtgärder som är de bästa för barnen.

### 3.3.5. Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

I Sverige gäller konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning sedan 2009 (SÖ 2008:26). Konventionen tillhör de centrala konventionerna om mänskliga rättigheter, men den skapar inte i sig några nya rättigheter, utan har till syfte att undanröja sådant som hindrar personer med funktionsnedsättning att åtnjuta sina mänskliga rättigheter.

Trafikverket arbetar utifrån konventionen bland annat genom att:

- samverka med en rad aktörer, för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- upphandla ledsagning för personer med funktionsnedsättning på stationer och busshållplatser
- jobba förutsättningsskapande med inkludering, integration och delaktighet för alla, exempelvis via utformnings- och tillgänglighetsfrågor för stationer, stationsmiljöer och busshållplatser
- redovisa integrering av funktionshinderperspektiv till Myndigheten för delaktighet, (MFD).

### 3.3.6. Social hållbarhet

Trafikverkets hållbarhetsarbete, och speciellt arbetet med *social hållbarhet*, berör samhället i stort och tydliggör många frågor i Trafikverket, bland annat barn-, äldre- och funktionshinderperspektivet, jämställdhet, hälsa och trafiksäkerhet.

Trafikverkets arbete inom social hållbarhet som har en relation till innevarande uppdrag berör bland annat stationsutformning och barriäreffekter men också transportplanering. Det kan röra brister i tillgängligheten eller svårigheter att nyttja utbudet för tillgänglighet.

### 3.3.7. Agenda 2030

Agenda 2030 innebär delvis ett annorlunda synsätt på transportsystemet än tidigare – att transportsystemet är en del av samhället och ett verktyg för att nå ett hållbart samhälle även ur de sociala aspekterna. Ett hållbart transportsystem inbegriper ett system där det är svårt att förolyckas eller skadas svårt av olyckshändelse, men även av medvetna handlingar. Mål 3<sup>19</sup> i Agenda 2030, *God hälsa och välbefinnande*, betonar suicidområdet. En indikator *Dödlighet i självmord* (3.4.2) är kopplad till området.

Målbild 2030 tar sin utgångspunkt i ett hållbarhetsperspektiv och är formulerad för hela transportsystemet: Alla medborgare oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet.

---

<sup>19</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-mal-3-halsa-och-valbefinnande/>

### 3.3.8. Regeringsformen pekar på respekt för alla människors värde

Övergripande för allt offentligt arbete är 1 kap. 2 § i regeringsformen (1974:152) som beskriver att den offentliga makten ska utövas med respekt för alla människors lika värde. Det allmänna ska motverka diskriminering av människor på grund av kön, hudfärg, nationellt eller etniskt ursprung, språklig eller religiös tillhörighet, funktionshinder, sexuell läggning, ålder eller andra omständigheter som gäller den enskilde som person.

## 4 B. Om myndighetens verksamhet och målgrupper

Trafikverket arbetar traditionellt med att minska tillgängligheten till medel och metoder för suicid i väg- och järnvägssystemet. Målgruppen är de personer som oavsett orsak befinner sig obehörigt i järnvägsanläggningen och de som väljer transportsystemet som metod för att ta sitt liv. Suicidpreventiva åtgärder är specifika för att minska suicid, men det finns också trafiksäkerhetsåtgärder som både höjer trafiksäkerheten och begränsar risken för suicid.

Av de cirka 1 500 som årligen tar sitt liv återfinns cirka tio procent i transportsystemet på väg och järnväg, inklusive hopp från broar.

### 4.1. Känt om målgruppen samt händelseförlopp – järnväg

Dödsfall på den statliga järnvägen utreds (från 2015) för att kartlägga suicidproblematikens art och storlek genom att klassificeringsmetoden för väg modifierats för järnvägsolyckor. Olycksutredaren registrerar bland annat platsspecifika uppgifter om tåg, tillgänglighet, spårmiljö och anläggningen samt vittnesmål och händelseförlopp från lokförare och utredande polis. Uppgifterna läggs in i databasen Synergi. Oftast är händelseförloppet tydligt och tolkningsbart, men om det är osäkert görs en utökad psykosocial utredning. Cirka 85 procent av de som omkommer varje år på järnvägen är suicid.

- I analys av händelser under 2019<sup>20</sup> kan man se att suicid inom järnvägssystemet har varit ganska jämt fördelade över året men med en nedgång under juli.
- Fördelningen över veckodagar är relativt jämnt men med något högre antal på måndagar och något mindre på söndagar.
- Flest suicid skedde mellan klockan 06 och 15, med en topp kring klockan 09–12. Lägst antal suicid återfanns mellan klockan 00 och 06.
- Flest suicid återfanns inom åldersgruppen 24–44 år, och gruppen män var överrepresenterad. Medelåldern var 42 år, något högre för kvinnor än för män.
- Drygt hälften av alla suicid inträffade ute på linjen och cirka 25 procent på plankorsning och 25 procent kring plattform/station.

Analysen visar att flest personer har placerat sig på spåret och står, går, ligger eller sitter i spåret framför tåget. Några personer kliver eller springer upp till synes mer plötsligt i spåret framför tåget.

#### 4.1.1. Grupper som berörs av andras ohälsa och suicid

Suicid inom järnvägssystemet är ett arbetsmiljöproblem som påverkar främst lokförare, ombordpersonal och olycksplatsansvariga samt insatspersonal inom polis, räddningstjänst och ambulans. Även operativ trafikledning påverkas eftersom de är en del i larmkedjan och ofta har den första kontakten med lokförare samt övervakar de larmande kamerorna. Vid larm om obehöriga i spår påverkas arbetsmiljön för lokförare och ombordpersonal, men också resenärer påverkas indirekt genom förseningar i tågtrafiken.

Insatspersonal inom olika ansvarsområden arbetar preventivt genom att söka efter personer som hotat att ta sitt liv utmed järnvägen, medan trafiken stängts av. Först när larm hanterats och avslutats och insatspersonal lämnat spårmiljön kan trafiken på järnvägen återupptas.

---

<sup>20</sup> Avvikelsehantering - Synergi.

Trafikverkets olycksutredare närvarar inte vid olyckor, men en olycksplatsansvarig (OPA) finns alltid på plats efter olyckor för att säkra att järnvägen åter kan trafikeras. OPA ansvarar för att samla in uppgifter och underlag för olycksutredarnas fortsatta analys.

## 4.2. Känt om målgruppen samt händelseförlopp – väg

För att kartlägga suicidproblematikens art och storlek inom väg tog Trafikverket fram en klassificeringsmetod 2010. Under 2012 kompletterades metoden med en psykosocial utredningsdel<sup>21, 22</sup> för att på ett systematiskt sätt få hög kvalitet på bakgrundsmaterialet. Metoden syftar till att så långt som möjligt minska mörkertalet och göra konsekventa bedömningar. Cirka 10 procent av de som omkommer varje år i vägtrafiken är suicid.

Underlag samlas in av Trafikverkets olycksutredare samt utredande polis, och uppgifter sammanställs i myndighetens djupstudieklient. En bedömning görs om huruvida det finns ytterligare behov av samtal med närstående. Samtalen omfattar uppgifter som socioekonomisk bakgrund, körkortsfrågor, orsak till färderna, väg och fordonsvana, väglag, riskbeteende, alkohol, droger och mediciner, livsstress och aktuell livssituation, tidigare psykisk ohälsa, suicidalitet eller om suicidal kommunikation förekommit. Dessutom uppmärksammas om den omkomne haft kontakt med hälso- och sjukvård, i synnerhet med psykiatrisk vård.

I rapporten ”Suicid i vägtrafiken 2010–2015”<sup>23</sup> konstaterades följande:

- Män utgör den största andelen av suicid i vägtrafiken.
- Mäns och kvinnors tillvägagångssätt vid suicid skiljer sig åt. Kvinnor placerade sig i högre utsträckning i vägen, exempelvis genom att kollidera med ett mötande fordon eller genom att som fotgängare låta sig bli påkörd av ett motorfordon. Förare av fordon som körde in i ett fast föremål med hög hastighet var nästan uteslutande män.
- Andelen suicid var lägst mellan klockan 00 och 03 i de olyckor som granskades.
- Den största andelen suicid i vägtrafiken inträffade under mars och augusti, medan den lägsta andelen återfanns i februari. Det fanns signifikanta skillnader när det gäller veckodag, där söndag till och med onsdag hade större andel suicid jämfört med gruppen dödsfall i olyckor.
- Den största andelen suicid inträffade i åldersgruppen 30–39 år. I jämförelse med samhället i stort var medelåldern lägre i vägtrafiksuicid.
- Endast 35 procent av de omkomna personbilsförarna i suicidhändelser använde bilbälte.
- Tre kollisionstyper – singelkollisioner, möteskollisioner och fotgängare i kollision med motorfordon – står tillsammans för över 90 procent av suicidfallen i vägtrafiken.
- Hälften av suicidfallen involverade tunga lastbilar eller bussar, exempelvis vid möteskollisioner mellan personbilar och tunga fordon eller fotgängare i konflikt med tunga fordon.

---

<sup>21</sup> Vilka dödsfall i vägtrafiken är suicid? Metodbeskrivning samt analys av åren 2010-2013. Trafikverket, 2014.

<sup>22</sup> Accident or suicide? Improvement in the classification of suicides among road traffic fatalities in Sweden by extended psychosocial investigations, during the years 2010-2019. Andersson A-L, Sokolowski M. The Journal of Safety Research. In press

<sup>23</sup> Suicid i vägtrafiken 2010-2015. Publikationsnummer 2017:099, Trafikverket.

#### 4.2.1. Grupper som berörs av andras suicid

Suicid i vägtrafiken kan påverka arbetsmiljön för yrkesförare och för insatspersonal inom polis, räddningstjänst och ambulans, men det kan också påverka övrig trafik genom förseningar eller genom omledning av trafik. Även närboende kan påverkas av suicid.

Vid larm om suicid vid vägbroar kan insatser bli omfattande eftersom ytterligare resurser och dykarkompetens kan behöva tillkallas förutom insatspersonal.

Vid dödsolyckor inom vägtrafiken åker Trafikverkets olycksutredare till platsen för att samla uppgifter och underlag kring olyckan, enligt fastställda rutiner. Vid större trafikolyckor är rutinen att två olycksutredare åker till platsen.

#### 4.2.2. Kontakt med anhöriga som berörts av suicid

Undantagsvis händer det att anhöriga till omkomna i suicid tar kontakt med Trafikverket. Vid både inkomna samtal och i samtal med anhöriga ges ett professionellt bemötande eftersom gruppen anhöriga kan vara en riskgrupp för suicid.

#### 4.2.3. Möjlighet till samtal, stödsamtal

Trafikverkets utredare inom väg kan delta i eftersamtal med räddningstjänst, polis och ambulanspersonal efter starka, traumatiska upplevelser.

Trafikverkets personal har möjlighet till samtalsstöd via företagshälsovården.

### 4.3. Förutsättningar (risk- och skyddsfaktorer) för suicidprevention – järnväg

Järnvägsnätet är till största del tillgängligt för de flesta. Det är viktigt för att man ska kunna resa med tåg och korsa en järnväg på platser som är avsedda för detta. Tyvärr utnyttjas tillgängligheten till järnvägssystemet ibland på fel sätt och personer utsätter sig för en risk genom att korsa spåret eller ta sig in på otillåtna platser.

Efter beslut av dåvarande generaldirektören<sup>24</sup> om ett halveringsmål till 2020 om max 55 omkomna, avsattes medel för åtgärder. Framför allt har fysiska och förebyggande åtgärder genomförts i järnvägsanläggningen, som förhindrar och försvårar intrång eller upptäcker och hanterar personer som gör intrång. Ett systematiskt arbete pågår med att förbättra säkerheten utmed linjen, vid plankorsningar och kring stationer. Stängsling har genomförts på utsatta platser och sträckor där tre eller fler personer omkommit under en tioårsperiod. Cirka 60 procent av alla personpåkörningar inträffade på cirka sex procent av järnvägsnätet, vilket har varit fokus för framför allt stängslingsåtgärder. I efterhand har arbetet utökats med kompletterande larmande kamerabevakning. Pyramidmattor, en slags färst för människor, har lagts ut på vissa platser för att göra det svårare att gå ut på spåret, till exempel vid stängselavslut, nedanför en plattform eller vid sidan av en plankorsning.

Målet om max 55 omkomna till 2020 nåddes tyvärr inte. Att det togs ett beslut har dock varit viktigt för att få hela myndigheten att förhålla sig till att suicidprevention är en del av säkerhetsarbetet. Jämfört med andra länder i Europa har Sverige varit unikt på den punkten, även om suicidprevention inom järnvägstrafik är högt prioriterat i flera länder.

#### 4.3.1. Riskmodell för bättre kontroll

Det är strategiskt viktigt för järnvägen att ha kontroll över risker. Suicid står för majoriteten av omkomna i järnvägssystemet. För att kunna påverka risknivån gäller det att ha god kunskap om vilken effekt en viss säkerhetsåtgärd har för att minska risknivån.

---

<sup>24</sup> Gunnar Malm



För att öka säkerheten pågår ett arbete med att systematiskt utveckla en riskmodell för riskkällor och barriärer och på så sätt få mer kunskap. En riskmodell kan ge en möjlighet att koppla övergripande indikatorer för att få information om hur säkerhetsnivån förändras, i syfte att minska antalet tillbud och förebygga allvarliga olyckor.

Fysiska åtgärder kan försvåra för de som avser att genomföra suicidala handlingar, men för att nå längre krävs även samarbete med andra myndigheter och aktörer.

#### 4.4. Förutsättningar (risk- och skyddsfaktorer) för suicidprevention – väg

Vägnätet är tillgängligt för de allra flesta att vistas i. Det finns vissa delar i vägtrafiksystemet som enligt trafikförordningen inte tillåter en specifik trafikantgrupp att vistas där, till exempel gående längs motorväg och motortrafikled, men det finns oftast inget fysiskt hinder som förhindrar tillträdet. Det är svårt eller mycket svårt att upptäcka någon som mår psykiskt dåligt eller planerar att ta sitt liv i vägområdet.

Trafikverket samlar systematiskt in information och data in från inträffade händelser, och samverkar med andra aktörer, till exempel polis, räddningstjänst, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Rättsmedicinalverket (RMV), för att nå en så fullständig informationsbild som möjligt. Information och data används och blir underlag för fortsatt planering av insatser i infrastrukturen. Underlagen ligger även till grund för förebyggande insatser såsom kravtexter i utformning vid nybyggnation eller åtgärder i befintlig miljö.

Suicidpreventiva åtgärder i vägmiljö kan vara reaktiva och erfarenhetsbaserade, men också förebyggande. Flera insatser som planeras och utförs för att höja trafiksäkerheten i vägmiljö generellt sett, har också effekter som förhindrar eller minimerar risker för suicid. Det kan vara att bygga mötesseparerade vägar eller att rensa sidoområden från farliga element som stenar, stolpar och träd.

Alla fysiska åtgärder som begränsar metoder är betydelsefulla.

##### 4.4.1. Riskplatser

Risk för suicid har identifierats vid höga broar och viadukter eller utmed högtrafikerade motorvägar nära tätorter. Det finns cirka 80 statliga höga broar, och ungefär hälften av dem ligger inom tätorter eller i tätortsnära områden<sup>25</sup>. Det sker cirka tio dödsfall per år på grund av hopp från höga broar. Cirka 60 procent av dessa sker på statligt vägnät. Cirka 90 procent<sup>26</sup> sker inom tätorter eller tätortsnära områden.

Det finns cirka 250 viadukter<sup>27</sup> över tätortsnära motorvägar och 2+1-vägar i landet. Under perioden 2010–2018 inträffade det totalt 12 dödsfall på grund av fall eller hopp från viadukt ner på en underliggande väg. Av dessa inträffade hälften på motorvägar eller 2+1-vägar.

Det finns cirka 120 km motorvägar och 2+1-vägar inom tätorter eller tätortsnära områden. Under perioden 2010–2018 har det inträffat 45 dödsfall på grund av personer som kastat sig framför fordon i rörelse. Av dessa har 19 dödsfall inträffat på statliga motorvägar eller 2+1-vägar inom tätorter eller tätortsnära områden.

---

<sup>25</sup> Bearbetning av data från Bro- och tunnelförvaltningssystem BaTMan (Trafikverket).

<sup>26</sup> Bearbetning av data från Rättsmedicinalverket.

<sup>27</sup> Bearbetning av data från Nationella vägdatabasen, NVDB (Trafikverket).

## 5 C. Myndighetens tillgång till och hantering av data

### 5.1. Insamling och hantering av dataunderlag – järnväg

Insamlat faktaunderlag av järnvägsolyckor registreras och utreds i IT-systemet Synergi. Polis, räddningstjänst eller andra inblandade parter som varit aktiva på händelseplatsen kan stödja insamlingsarbetet med fakta. Olycksutredaren dokumenterar information om händelseförlopp, spårmiljö, påkörande tågfordon, tågflöde, hur personen tagit sig in i spårmiljön, eventuellt liknande händelser i samma område, rapporter från lokföraren samt uppgifter från polisen om kön och ålder. Styrande dokument stödjer att arbetet sker på ett enhetligt sätt. Händelser med dödlig utgång får en preliminär klassning som olycks- eller suicidhändelse, i samband med olycksutredningen. Bedömningen görs av polisen, inte av olycksutredaren.

En av de risker som granskas aggregerat är framför allt personpåkörningar inom järnvägstrafik eftersom det är den största orsaken till dödsfall. I uppföljningen noteras tid och plats inom järnvägssystemet. Utifrån tillgång på data görs även noteringar om förhållande till omgivande samhället och hur personer tros ha agerat och tagit sig in i spårmiljön. Se även avsnitt 5.1.

Årligen granskar Trafikverket händelserna tillsammans med Transportstyrelsen för en slutgiltig klassning om vad som bedöms vara en olycks- eller suicidhändelse.

### 5.2. Insamling och hantering av dataunderlag – väg

Trafikverket utreder och analyserar trafikolyckor (djupstudier) där någon omkommit i vägtrafiksystemet. Det innebär att alla dödsolyckor i vägtrafiken ska utredas med syfte att identifiera vad som hände, varför det hände och vad kan vi göra för att det inte ska hända igen. Styrande dokument stödjer att arbetet sker på ett enhetligt sätt, och säkerställer att utredning och analyser har rätt kvalitet. Insamling av fakta från händelseplatser stöds av polisen och räddningstjänsten. Insamlade fakta registreras i applikationen Djupstudieklienten.

I de få fall som dödsfall skett med person i fordon i en plankorsning, det vill säga där vägen och järnvägen korsar varandra, kan utredningar om samma händelse pågå parallellt utifrån respektive trafikslag. Utredningarna bistår varandra och säkerställer en effektiv samverkan.

Om det finns en misstanke om att dödsfallet orsakats av en suicidhandling, lyfter olycksutredaren samtliga sådana fall till en utredare med särskild kompetens. En psykosocial granskning av dödsfallen ingår sedan 2012 i klassificeringsmetoden<sup>28</sup>. I arbetet tas ytterligare kontakter med polis eller med närstående. Samtal med närstående kan omfatta uppgifter om socioekonomisk bakgrund, körkortsfrågor, orsak till färden, väg- och fordonsvana, väglag, riskbeteende, alkohol, droger och mediciner, livsstress och aktuell livssituation, tidigare psykisk ohälsa, suicidalitet eller om suicidal kommunikation

---

<sup>28</sup> Accident or suicide? Improvement in the classification of suicides among road traffic fatalities in Sweden by extended psychosocial investigations, during the years 2010-2019. Andersson A-L, Sokolowski M. The Journal of Safety Research. In press

förekommit. Dessutom uppmärksammas om den omkomne haft kontakt med hälso- och sjukvård, i synnerhet med psykiatrisk vård<sup>29</sup>. Se även avsnitt 5.2.

### 5.2.1. Effektsamband

Suicidprevention ingår i ordinarie trafiksäkerhetsarbete<sup>30</sup>. Av de cirka 30 suicid som sker i vägtrafiken varje år inträffar cirka 80 procent på det statliga vägnätet. Tre kollisionstyper utmärker sig: singelkollisioner, möteskollisioner och fotgängare i kollision med motorfordon.

Utifrån analyser av inträffade suicid i vägtrafiken samt vägrelaterade data har effektberäkningar<sup>31</sup> för suicidpreventiva åtgärder tagits fram för det statliga vägnätet. En stor del av suicidfallen med fotgängare inträffar inom tätorter eller tätortsnära områden på vägar med hastighetsbegränsningen 80 km/tim eller högre och vanligtvis på motorvägar eller 2+1-vägar. Cirka 60 procent av möteskollisionerna inträffade på vägar med årsdygnstrafik 4 000 fordon eller mer. De kollisionsobjekt som utmärker sig i singelkollisionerna var träd, berg och bropelare/fundament.

I samverkan med Rättsmedicinalverket pågår ett arbete med att ta fram en metod för att få en uppskattning av hur många dödsfall som sker till följd av hopp från broar (cirka 15 per år), och var de sker. Dödsfallen sker framför allt i tätorter eller tätortsnära områden. Höga broar är särskilt utsatta, men även broar över vägar med höga hastigheter och höga flöden.

Effektsamband<sup>32</sup> har tagits fram som avser

- hoppskydd höga broar och viadukter
- intrångsskydd utmed högtrafikerade tätortsnära motorvägar eller 2+1-vägar.

Efter analyser av inträffade dödsfall har krav på suicidskydd i vissa miljöer arbetats in i regelverket Vägars och gators utformning (VGU)<sup>33</sup>:

- Broar med höjd 14 m eller mer ska förses med suicidskydd.
- Tätortsnära broar med gång- och cykelbana ska förses med suicidskydd när bron går över järnväg, motorväg, mötesfri väg eller annan flerfältsväg med VR<sup>34</sup> ≥ 60 km/tim.
- Tätortsnära vägar (motorvägar, motortrafikleder samt övriga vägar) där gång- och cykeltrafik är förbjuden ska förses med stängsel eller motsvarande som hindrar personer att ta sig in på vägen.

*För Trafikverket är reglerna obligatoriska vid nybyggnad och större ombyggnationer. Regelverket VGU kan åberopas av andra väghållare, till exempel kommuner och fastighetsägare.*

### 5.2.2. Dataunderlag som grund för förebyggande åtgärder

Under de senaste åren har det påbörjats ett arbete inom det statliga vägnätet för att förse utsatta broar med hoppskydd samt att sätta stängsel eller motsvarande längs tätortsnära mötesseparerade vägar, i suicidpreventivt syfte.

<sup>29</sup> Suicid i vägtrafiken 2010-2015. Publikationsnummer 2017:099, Trafikverket.

<sup>30</sup> Nystart för Nollvisionen, Ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i Sverige. Näringsdepartementet N2016:30.

<sup>31</sup> Rapport. Effektsamband för suicidpreventiva åtgärder i vägtrafiken.

<sup>32</sup> Effektsamband för transportsystemet, Fyrstegsprincipen steg 3 och 4. Bygg om eller bygg nytt Kapitel 6 Trafiksäkerhet. Suicidpreventiva åtgärder i vägtrafiken, sid 119-126.

<sup>33</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/Utformning-av-vagar-och-gator/vagar-och-gators-utformning-vgu/>

<sup>34</sup> Referenshastighet.

En inventering har lett fram till en lista med cirka 40 broar som bör utredas vidare när det gäller suicidskydd. Ett tiotal av dessa broar ligger på det så kallade stamvägnätet där Trafikverket kan besluta om åtgärder. Övriga broar ligger på regionalt vägnät där åtgärder beslutas av de politiska regionerna.

Prioriteringsgrunder har varit broar

- med höjden 14 m eller mer
- med konstaterade dödsfall
- som har anordningar för gång-, cykel- och mopedtrafik, det vill säga är lättillgängliga för oskyddade trafikanter
- som ligger i tätorter eller i tätortsnära områden, eller att det finns rastplatser, camping eller dylikt i närheten av bron
- som är spektakulära och som har en attraktionskraft<sup>35</sup>.

#### 5.2.3. Samarbete mellan myndigheter om kvalitetssäkrande av dataunderlag

Inom väg- respektive järnvägsområdet finns en analysgrupp etablerad. För vägområdet omfattar analysgruppen förutom Trafikverket representanter från Transportstyrelsen och Rättsmedicinalverket. I analysgruppen för järnvägsområdet ingår Trafikverket och Transportstyrelsen.

Trafikverket och Rättsmedicinalverket arbetar tillsammans med att data ska kunna tas fram vid hopp från broar.

Ett antal myndigheter<sup>36</sup> ansvarar för databaser som innehåller information om inträffade suicid inom transportsystemet.

#### 5.2.4. Försvårande omständigheter datainsamling

Vid suicid genom obevittrade hopp från höga broar kan det finnas omständigheter som försvårar inhämtande av kvalitativ data, bland annat brist på information om händelseförlopp och plats.

## 5.3. Nationella uppföljningssystem

Samtliga dödsfall på statlig järnväg dokumenteras och registreras i IT applikationen *Synergi*.

Trafikolyckor där någon omkommit i vägtrafiken utreds via Trafikverkets IT applikation *Djupstudieklienten*.

#### 5.3.1. Trafikverkets rapportering av data

Trafikverket sammanställer och levererar underlag till Transportstyrelsen om antalet skadade och dödade inom väg- respektive järnvägssystemet. Transportstyrelsen sammanställer data och lämnar till myndigheten Trafikanalys, som sedan publicerar officiella data.

Trafikverket rapporterar även uppgifter om inträffade händelser på järnvägen till Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). ERA ligger i Frankrike och ska bidra till att integrera de europeiska järnvägssystemen. Tanken är att göra tågtrafiken säkrare och att se till att tågen kan köra över gränserna utan att stanna. ERA tar fram gemensamma och ekonomiskt hållbara tekniska standarder samt säkerhetsföreskrifter och säkerhetsmål i

---

<sup>35</sup> Vissa broar är mer attraktiva, genom att vara vackra och/eller spektakulära på något sätt. De kan vara lättillgängliga och drar till sig personer i olika syften.

<sup>36</sup> Förstudie Suicid i transportsystemet, sid 25-28.

samarbete med järnvägssektorn, nationella myndigheter, EU:s institutioner och andra organ.

UIC – the worldwide railway organisation – är en sammanslutning där infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är organiserade. UIC sammanställer en rapport årligen om utfallet på olika risker, olyckor och tillbud. Trafikverket deltar i detta arbete och rapporterar in händelser om bland annat suicid, suicidförsök och olyckor.

## 6 D. Utvecklingsbehov och prioriterade områden

Här redovisas pågående och genomförda insatser kopplade till psykisk hälsa och/eller suicidprevention inom myndighetens verksamhetsområde.

### 6.1. Pågående och genomförda insatser – järnväg

Ett utvecklingsområde för insatser på järnväg är att kunna effektberäkna de fysiska åtgärderna.

Trafikverkets fokus är fysiska åtgärder som förhindrar och försvårar intrång eller upptäcker och hanterar personer som gör intrång. Ett systematiskt arbete pågår med att förbättra säkerheten utmed linjen, vid plankorsningar och kring stationer, och effekten av åtgärderna behöver kunna påvisas för att kunna göra rätt prioriteringar i arbetet med att nå uppsatta mål för 2030.



Foto 2. Trafikverket.

Ytterligare ett utvecklingsområde gäller räddningsinsatser i spårmiljö. Det finns rutiner för att förkorta tiden för trafikstopp och för att häva stoppen, men de kan behöva ses över. En rapport<sup>37</sup> är framtagen av polisen, SoS Alarm, SKL (nuvarande SKR) och Trafikverket. Eftersom det ofta är många parter inblandade vid en händelse måste säkerheten vara optimal. Därför kan tiden från stopp till att trafiken åter startas bli lång.

För att få bedriva järnvägstrafik måste alla inblandade ha kontroll på risker som kan leda till att en person riskerar att dödas i järnvägsolycka eller i personpåkörning. Suicid står för majoriteten av omkomna i järnvägssystemet. För att kunna påverka och minska risknivån gäller det att ha god kunskap om vilken effekt en viss säkerhetsåtgärd har. Att beräkna effektiviteten har visat sig vara svårt eftersom suicidala handlingar är svåra att förutsäga. Trots att få effektberäkningar har kunnat tas fram för fysiska åtgärder, visar ändå ett analysarbete att tydliga mönster kan konstateras, eftersom suicid sällan förekommer där det är optimalt stängslat. Däremot avtar effekten där stängslen slutar eller angränsar till annan fysisk infrastruktur, till exempel broar eller viadukter. Konceptet med stängselåtgärder har kompletterats med larmande kamerabevakning. Sådan teknik



Foto 3. Fredrik Lundqvist, Trafikverket

<sup>37</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/42672/Ineko.Product.RelatedFiles/2017\\_195\\_nationell\\_samverkan\\_vid\\_raddningsinsatser\\_i\\_sparmiljo.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/42672/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_195_nationell_samverkan_vid_raddningsinsatser_i_sparmiljo.pdf)

finns nu på cirka 40 platser och har detekterat personer som sedan har omhändertagits. Effekten av stängsel på en sträcka som haft flera dödsfall beräknas minska antalet dödsfall med 30 procent. Effekten om kamera läggs till stängslad sträcka blir att antalet dödsfall beräknas minska med sammanlagt 75 procent.

Pyramidmattor gör det svårare att gå ut i spårmiljön, till exempel nedanför en plattform eller vid sidan av en plankorsning. Efter ett FoI-projekt år 2017 med före och eftermätningar kan signifikanta resultat ses i form av färre obehöriga i spårområden<sup>38</sup>. Pyramidplattor börjar mer och mer finnas i olika miljöer inom järnvägsområdet, och de används oftast i kombination med andra fysiska skydd som ska begränsa att personer kommer ut i anläggningen.



Foto 4. Kristina Johansson, Trafikverket

En systematisk förbättring av fysiska åtgärder i plattformsändar har gjorts och kommer att genomföras på ytterligare tre stationer i Stockholmsområdet. I samband med detta har en föremätning gjorts på antalet obehöriga i spår, och eftermätningar planeras för att man därefter ska kunna bedöma effekten av insatsen.

För att påverka suicidala personer krävs även samarbete med andra myndigheter och aktörer. I en pågående åtgärdsvalsstudie<sup>39</sup> (ÅVS) våren 2021 har fokus för studien varit en station som drabbats av flera suicid. Erfarenheter från denna studie kan i en förlängning bidra till att suicidfrågan rutinmässigt tas med för att säkerställa resursutnyttjande och åtgärdsval ur ett brett perspektiv.

---

<sup>38</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/39465/Ineko.Product.RelatedFiles/2017\\_188\\_pyramidmattor\\_mot\\_obeoriga\\_i\\_spar.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/39465/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_188_pyramidmattor_mot_obeoriga_i_spar.pdf)  
Publikationsnummer: 2017:188.

<sup>39</sup> Syftet med en åtgärdsvalsstudie är att med 4-stepsprincipen som grund hitta den mest effektiva åtgärdsmixen för att lösa brister i transportsystemet.

## 6.2. Pågående och genomförda insatser – väg

Trafikverket har begränsade möjligheter att förebygga psykisk ohälsa. Till stor del är insatserna förebyggande åtgärder i infrastrukturen som avser att försvåra eller minska möjligheterna att begå suicid eller dödas eller skadas i en olycka. En suicidpreventiv åtgärd kan vara specifik, men behöver inte vara det. Att bygga om vägar till 2+1-vägar, att rensa sidoområden på fasta objekt som stenar och närliggande träd eller att sätta upp vägräcken är alla insatser som är suicidpreventiva, men också trafiksäkerhetshöjande överlag. Utformningsåtgärder som hoppskydd eller intrångsskydd för fotgängare förhindrar olyckor när personer försöker gena, men de försvårar också för dem som söker suicidala platser i transportsystemet.



Foto 5. Trafikverket

Under 2020 kompletterades regelverket för Vägar och gators utformning (VGU) med texter om var och hur suicidpreventiva åtgärder<sup>40</sup> ska byggas och utformas. Dokumentet Krav Brobyggande<sup>41</sup> kompletterades med texter om suicidprevention vid revisionen 2018.

Trafikverkets ansvar och rådighet avser insatser och åtgärder på det statliga stamvägnätet, men vägnätets utbredning berör många fler aktörer. Regelverket VGU gäller för Trafikverket men kan också användas av andra väghållare.



Foto 6. Kenneth Svensson, Trafikverket

De kompletterande texterna om var och hur suicidpreventiva åtgärder ska byggas samt krav vid brobyggande är därmed användbara för stora delar av det svenska vägnätet.

Genom analyser av inträffade suicid i vägtrafiken samt vägrelaterade data har effektsamband<sup>42</sup> för höga broar, viadukter, intrångsskydd längs motorvägar eller 2+1-väg tagits fram under 2020 för det statliga vägnätet. Effektsambanden har inarbetats i Trafikverkets arbetsstrategi Fyrstegsprincipen, steg 3 och 4<sup>43</sup>, *Bygg om eller bygg nytt*. Fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverket och tillämpas för att säkerställa en god resurshållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

<sup>40</sup> Krav - VGU, Vägars och gators utformning, Trafikverket 2020:029.

<sup>41</sup> Krav Brobyggande vers. 3.0, Trafikverket TDOK 2016:0204.

<sup>42</sup> Effektsamband för suicidpreventiva åtgärder i vägtrafiken. Trafikverket, 2020-04-29.

<sup>43</sup> [https://arbetsrum.sp.trafikverket.se/sites/20190424044531/home/Effektsamband/Gällande%20versioner%20200615/pdf/03%20Effektsamband%20Bygg%20om%20och%20bygg%20nytt/kapitel\\_6\\_trafiksakerhet.pdf](https://arbetsrum.sp.trafikverket.se/sites/20190424044531/home/Effektsamband/Gällande%20versioner%20200615/pdf/03%20Effektsamband%20Bygg%20om%20och%20bygg%20nytt/kapitel_6_trafiksakerhet.pdf) sid., 119 -124.



En inventering av höga broar på det statliga vägnätet har identifierat en lista med 42 broar varav merparten ligger i tätorter och som kan vara lämpliga att förse med hoppskydd. Av dessa ligger cirka tio broar på det statliga, nationella stamvägnät där Trafikverket kan besluta om åtgärder. Övriga broar ligger på det regionala vägnätet där åtgärder beslutas av de politiska regionerna. Trafikverkets beslutsprocesser underlättas om underlag för suicidpreventiva åtgärder finns med på ett tidigt skede i verksamhetsplaneringen.

Ett exempel på detta är projekteringen för uppförande av suicidskydd på Sundsvallsbron, som påbörjades 2020. Där har ett helhetsgrepp tagits, som omfattar suicidalitet, broteknik, underhåll, gestaltning, räddningsinsatser och förvaltning. Frågan om suicidskydd och dess utformning har även diskuterats i projekteringsgruppen under pågående brobygge över Ume älv.

I strategidokumentet *Nystart för Nollvisionen* slogs fast att suicidprevention ingår i det ordinarie arbetet med trafiksäkerhet. Även om Nollvisionen är trafikslagsövergripande gav regeringen Trafikverket i uppdrag att leda den övergripande samverkan inom trafiksäkerhet på vägar. Insatser inom den samverkande delen görs på många olika sätt. Ett exempel är *Aktionsplanen för säker vägtrafik 2019-2022*<sup>44</sup>, där myndigheter och aktörer lyfte åtgärder för en ökad trafiksäkerhet under perioden. Suicidprevention ingår i nuvarande plan men lyfts fram och kommer att bli ett eget prioriterat insatsområde i aktionsplanens nästa version, åren 2022–2025.

Informations- och erfarenhetsåterföringar är viktiga påverkansinsatser som ingår i arbetet inom *Leda samverkan*. Genom deltagande i pågående nätverk har informationsinsatser om Trafikverkets suicidpreventiva arbete inletts, riktade till andra infrastrukturförvaltare. Trafikverket stöttar även kommuner med kunskap och information när suicidskydd planeras på kommunala broar. Andra samverkansformer är möten med aktörer som räddningstjänsten och polisen, för att samla kunskap och erfarenheter på lokal och regional nivå, vilket kan ge en bred bild och bidra till kvalitativa beslutsunderlag.

### 6.3. Lärdomar och resultat som insatserna bidragit till

Det finns möjligheter för Trafikverket att fortsätta tydliggöra arbetet med suicidprevention genom att

- medvetandegöra och öka kompetensen inom Trafikverket så att fler kan driva suicidpreventiva frågor utifrån ett lokalt och regionalt perspektiv, men med en möjlighet till nationellt stöd när behov uppstår
- fortsätta utveckla underlag för väg- respektive järnvägsområdet i form av data och effektsamband, och vara lösningsorienterade i dialoger
- suicidpreventiva underlag för åtgärder tas med tidigare i Trafikverkets långsiktiga planering – åtgärder har då möjlighet att kunna samplaneras och kostnadseffektivt bidra till en bra åtgärds mix för objektet
- öka medvetenheten och kunskapen om suicid och preventiva åtgärder hos såväl externa beslutsfattare och tjänstemän som andra frivillighetsorganisationer – en etablerad samverkan med olika representanter, myndigheter och branschaktörer är viktig för att nå samsyn och få framdrift med suicidpreventiva åtgärder
- vid särskilt utsatta platser för upprepade incidenter med obehöriga i spår utmed järnvägen, troligen genomförda av personer med psykisk ohälsa, prövas en

---

<sup>44</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/gemensam-aktionsplan-for-saker-vagtrafik-2019-2022/>

samordnad aktivitet mellan Trafikverket, SoS Alarm, polis, räddningstjänst, psykiatri och kommuner/ socialtjänst, för kartläggning och diskussion om åtgärder – åtgärden kan vara aktuell oavsett trafikslag, men har hittills varit vanligast för järnväg och bro

- ajourhålla Trafikverkets styrande dokument om utformning av suicidpreventiva åtgärder, men också ge stöd och råd till andra beslutsfattare eller infrastrukturhållare – exempel på dokument är Vägars och gators utformning (VGU), Krav Brobyggnad och Anläggningstekniska krav Järnväg
- fortsatt bedriva en systematisk datainsamling för att få insikt och kunskap om hur stort problemet är, och var problemen är som störst – kunskap som sedan kan användas i andra preventiva insatser
- fortsatt bedriva fördjupad evidensbaserad forskning inom området suicid och suicidprevention inom transportsystemet.

## 6.4. Vilka utvecklingsbehov har identifierats på kort och lång sikt inom området samt vilka delar bör prioriteras i en nationell strategi?

De utvecklingsområden som identifierats är inte nya, men de är viktiga för att förebygga suicid.

### 6.4.1. Systematiskt arbete för att nå etappmål för väg respektive järnväg

Arbetet för att öka säkerheten är både långsiktigt och målinriktat. Trafikverket fokuserar på att nå etappmålen 2030 för väg- respektive järnvägsområdet. För järnvägsområdet är etappmålet 2030 kvantifierat för maximalt antal omkomna, men det är också nedbrutet för statlig järnväg på suicid och olyckor.

I dagsläget är etappmålet 2030 inte kvantifierat för maximalt antal omkomna i suicid för vägområdet. Trafikverket har satt ett internt mål för det suicidpreventiva arbetet inom väg, där antalet suicid ska minska med 25 procent till 2030. Utifrån de data och effektsamband som tidigare tagits fram pågår ett arbete med att ta fram en kvantifiering av maximalt antal suicid för vägområdet. Gruppen för Nollvisionen i Samverkan<sup>45</sup> (GNS) står för närvarande bakom skrivningen att; antalet ska minska.

Inom väg- respektive järnvägsområdet pågår arbete med att utveckla indikatorer för att systematiskt följa utvecklingen, för att nå etappmålen för 2030. Genom att etablera indikatorer i form av tillstånds- eller aktörsmått kan utvecklingen följas upp. Varje misstänkt suicid analyseras och klassificeras för att särredovisas i statistik år från år.

Inom järnvägen är det svårt att ta fram konkreta effektsamband för suicidpreventiva åtgärder. För att öka säkerheten, inklusive personpåkörningar, pågår arbete med att stärka förmågan att bedöma sådana effektsamband – genom att systematiskt utveckla en riskmodell för olika riskkällor och nå kunskap och en bättre kontroll på risker.

En riskmodell kan ge möjligheter att utveckla övergripande indikatorer för att få information om säkerhetsnivån och minska antalet tillbud och förebygga allvarliga olyckor.

---

<sup>45</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/gruppen-for-nollvisionen-i-samverkan-gns/>

#### 6.4.2. Generella säkerhetshöjande åtgärder bidrar till etappmålen

Ett systematiskt angreppssätt innebär att minimera risker inom väg- och järnvägsområdet. En del av det arbete som Trafikverket gör i form av mer generella och säkerhetshöjande åtgärder längs väg eller järnväg, har även suicidpreventiva effekter.

Det är viktigt att nå samsyn mellan olika verksamhetsområden inom Trafikverket, till exempelvis mellan miljö- och trafiksäkerhetsområdena. En inventering och identifiering av objekt som omfattas av behov för exempelvis både buller- och suicidpreventiva åtgärder kan troligen ge mer lösningsorienterade och kostnadseffektiva åtgärder.



Foto 7: Kenneth Svensson

#### 6.4.3. Tillsammans kan vi göra mer

Trafikverket har många erfarenheter av samverkansformer. Det finns behov av att bredda kunskapen om suicidfrågan inom myndigheten. Genom att fler medarbetare får insikt och medvetenhet om psykiskt ohälsa och suicid, ökar också möjligheterna att frågorna kan bäras direkt på både regional och lokal nivå. Stödjande nationell kompetens inom väg- respektive järnvägsområdet kan ge frågorna mer omfattande och djup sakområdeskompetens samt statistikunderlag eller andra underlag där behov uppstår.

Trafikverket har en fortsatt viktig del i det suicidpreventiva arbetet genom att sprida och ta emot information tillsammans med andra aktörer, infrastrukturägare eller olika beslutsfattare utanför myndigheten.

Samverkansarbetet med *Aktionsplanen för säker vägtrafik* lyfter under nästa period fram området suicid till ett prioriterat insatsområde åren 2022–2025. Ett större antal aktörer som rör vägområdet har bjudits in för fortsatta dialoger.

### 6.5. Fortsatt metodutveckling och kvalitetssäkring av dataunderlag

Trafikverket har sedan många år etablerade rutiner och metoder för att klassificera dödsfall för omkomna på väg och statlig järnväg. Genom metodiken särskiljs om dödsfallet orsakats av suicid eller olycksfall. Inom sjöfart, luftfart och hopp från broar sker i dag ingen särskild utredning av dödsfall utöver vad som görs av Polismyndigheten och Rättsmedicinalverket. Få händelser rapporteras inom sjöfart och luftfart, och det finns ingen specifik metod för att säkerställa dödsfall inom dessa trafikslag. Ett samverkansarbete för metodutveckling har påbörjats för att kunna ta fram säkrare underlag för hur många dödsfall som sker på grund av hopp från broar och var dessa inträffar.

#### 6.5.1. En treårig forskningsstudie för ökad kunskap

Trafikverket har nyligen beviljat en treårig forskningsstudie, *Suicid i transportsystemet 2021-05-01–2024-05-31*, med övergripande mål att öka kunskapen om hopp från broar, och om suicid inom väg- respektive järnvägstrafiken. Projektansvarig är Nationellt Centrum för Suicidforskning och prevention, NASP, Karolinska institutet, Stockholms läns sjukvårdsområde. Trafikverket är initiativtagare till studien och medverkande. Rättsmedicinalverket och Transportstyrelsen kommer att medverka i valda delar. Studien kommer att innehålla följande tre arbetspaket:

1. Suicid genom hopp från bro under åren 2008–2020, som belyser förekomst och lokalisering. Statistiska effektberäkningar på befintliga suicidskydd. Bio-psyko-sociala faktorer avseende de som omkommit. Diskussion om en standard/”best practice” för hoppsskydd på broar.
2. Suicid och personer i suicidal kris vid järnväg och på broar. Kartläggning av bio-psyko-sociala faktorer hos personer som omkommit samt platsspecifika variabler. Aidentifierad fallbeskrivning av person som upprepade gånger beträder spårområde eller bro. Utveckla en rutin för samverkan med andra myndigheter i samband med upprepade obehöriga spårintrång av samma person ska kunna genomföras.
3. Kartläggning av förekomst av suicid i vägtrafiken utifrån vägmiljö, fordon och bio-psyko-sociala faktorer hos trafikant i de fall där personen omkommit genom en suicidal handling.

## 6.6. Vilka förutsättningar krävs för att verksamheten ska utvecklas i en önskvärd riktning?

Förutom Trafikverkets berörda ansvar och verksamhet är vår bild att strategiområdet är beroende av insatser från stora delar av samhället – både preventiva och reaktiva åtgärder, utifrån ett målinriktat, långsiktigt och sammanhållande arbete.

### 6.6.1. En handlingsplan för suicidprevention i transportsystemet

Under hösten 2020 tog Trafikverket fram en första version av en handlingsplan som pekar på suicidpreventiva åtgärdsaktiviteter för perioden 2021–2025<sup>46</sup>. Arbetet beskrivs och fördelas åtgärdsområdesmässigt på väg- respektive järnvägsområdet, men arbetet sker tillsammans där åtgärderna är trafikslagsövergripande. Handlingsplanen visar på en inriktning samt tidsmässigt planerade aktiviteter inom väg- och järnvägstrafik, inklusive hopp från broar. Handlingsplanen kommer att revideras årligen.

Aktiviteter är indelade i fem områden:

1. Framtagande av grunddata
2. Informations- och påverkansinsatser
3. Stöd och samarbete med andra samhällsaktörer
4. Verksamhetsnära åtgärder för att nå övergripande mål 2030
5. Forskning och omvärldsbevakning.

## 6.7. Pandemins påverkan på transportsystemet

Det finns en viss minskning av hittills rapporterade suicid i samhället i övrigt när åren 2019 och 2020 jämförs. Samma trend kan ses inom väg- och järnvägstrafiken. Utifrån det korta tidsperspektivet om drygt ett år, är det dock alltför tidigt att dra några slutsatser.

---

<sup>46</sup> TRV 2021/96745 Suicidprevention i transportsystemet

## 7 E. Övrigt

### 7.1. Reflektioner över den nuvarande strategin ”Fem fokusområden fem år framåt”.

Trafikverket bjöds under 2015 in att delta i myndighetssamverkan för det ”nationella handlingsprogrammet för suicidprevention”. Från och med 2018 har Folkhälsomyndigheten haft en gemensam samordning mellan strategin ”Fem fokusområden fem år framåt” och handlingsprogrammet för suicidprevention. I det fortsatta samverkansarbetet har tre delar ingått: samordning, kunskapsstöd och uppföljning.

Trafikverket har inga specifika synpunkter på hur den tidigare strategin ”Fem fokusområden fem år framåt” varit uppbyggd eller hur arbetet bedrivits. Vår bild är att strategin har byggt upp en plattform för ett fortsatt breddat arbete utifrån folkhälsopolitiken och dess grunder, som inkluderar samhällets olika delar.

### 7.2. Trafikverket har deltagit i det nationella handlingsprogrammet för suicidprevention

Trafikverket har ingått i den myndighetssamverkan som Folkhälsomyndigheten samordnat. Samordningen har bidragit till att skapa kontaktytor och nätverk mellan myndigheterna. Kunskapshöjande seminarium och diskussioner har bidragit till ökade insikter och kunskaper. Trafikverket har årligen bidragit med lägesrapporter från verksamheten.

### 7.3. Tankar för fortsatt arbete och utformning av en kommande nationell strategi

Nedan följer ett antal aspekter som Trafikverket ser som betydelsefulla i det fortsatta arbetet med en ny nationell strategi för psykisk hälsa och suicidprevention:

- Fem år är kort tid för att insatser ska få genomslag i samhället.
- Strategiarbetet behöver fortsatt samordnas.
- Långsiktiga mål och utpekade insatsområden behöver formuleras.
- Insatser och mål måste följas upp.
- Aktörernas ansvarsförhållanden och roller måste förtydligas.
- Det krävs tidiga insatser i planeringsskeden.
- Samverkan mellan områden eller i specifika frågor (myndigheter, regioner, kommuner, andra samhällsaktörer) behöver initieras.
- Lagstiftningen behöver ses över så att den möjliggör den kommande nationella strategins mål.
- Bedriva fördjupad evidensbaserad forskning inom området suicid och suicidprevention inom transportsystemet.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)