

## *Den onödiga döden*

- om självmorden och andra personpåkörningar i Stockholms tunnelbanesystem



En rapport om 10 års ansträngningar  
för att få stopp på dessa olyckor.

Lars Wiklund i mars 2024

# Den onödiga döden

## – om självmorden och andra personpåkörningar i Stockholms tunnelbanesystem

### *Sammanfattning*

Årligen sker ett stort antal personpåkörningar inom den spårbundna kollektiva persontrafiken i Stockholmsregionen som leder till döden eller till allvarliga, ofta livshotande personskador. Dessa personpåkörningar får stora konsekvenser för de förolyckade, för närstående, för tågpersonal och för allmänhet som drabbas av förseningar och andra olägenheter.

Personpåkörningar sker inom alla spårbundna trafikslag, men mest inom tunnelbanetraffiken. Rapporten inriktar sig därför på att beskriva situationen inom detta trafikslag, på den befintliga tunnelbanetraffiken och med utblickar och slutsatser som berör den pågående utbyggnaden av tunnelbanesystemet.

Som representant för organisationen SPES i Stockholm har jag under dryga 10 år försökt påverka denna olyckliga situation, dock utan nämnvärda resultat. Dock finner jag det idag angeläget att göra en beskrivning och summering av hur problematiken behandlats genom åren, så som jag upplevt den. **Denna rapport syftar också till att lyfta fram den åtgärd som är nödvändig om olyckstalen inom den spårbundna kollektiva persontrafiken radikalt ska kunna sänkas – plattformbarriärer av något slag.**

Under den senaste 10-årsperioden har personpåkörningarna inom tunnelbanesystemet årligen medfört döden för ett tiotal personer och vållat nästan lika många allvarligt skadade. Cirka 70 procent av påkörningarna förorsakas av suicidala personer som hoppar eller tar sig över plattformskanten och övriga av personer som av andra skäl hamnar på spåren. Detta är en situation som pågått och fortsätter att pågå år efter år. Situationen riskeras dessutom att förvärras nu när de nya tunnelbanelinjerna sätts i drift.

Sedan ett par år tillbaka genomför Trafikförvaltningen tester med fysiska och informativa åtgärder som syftar till att motverka och i bästa fall förhindra personpåkörningar inom tunnelbanenätet. De sannolika effekterna av dessa åtgärder redovisas i rapporten. Vi finner det mycket tveksamt att de på ett påtagligt sätt kommer att minska förekomsten av dessa olycksaliga händelser.

Plattformbarriärer som lösning för påkörningsproblematiken har periodvis varit aktuellt för Stockholms tunnelbanesystem men är idag frånvarande hos beslutsfattarna. I denna rapport förs en del resonemang om orsakerna till att den här lösningen inte verkar vara aktuell, åtminstone inte i närtid. Det kan bl.a. bero på

- avsaknad av ekonomiska medel för att bygga plattformbarriärer trots att samhällsekonomiska analyser visar på vinsterna/nyttan med att göra det
- tekniska hinder i form av blandad vagnpark och föråldrade signalsystem trots att detta är faktorer som borde vara hanterbara

- uppfattningen att suicidhandlingar i tunnelbanenätet är "självalda" och kommer att ske på annat sätt om de förhindras genom tekniska åtgärder. Huruvida dessa uppfattningar är verklighetsförankrade behandlas i rapporten.

SPES har under senare år samarbetat med vår "systerorganisation" Suicide Zero i denna fråga. Vi är helt överens om att **plattformbarriärer är den lösning som måste tillämpas på tunnelbanesystemet om antalet påkörningsolyckor radikalt ska kunna sänkas**. Detta har även framförts av externa expertorgan såsom NASP (Sveriges kunskapscentrum rörande suicid) och Transportstyrelsen.

I våra kontakter med berörda tjänstemän hos Trafikförvaltningen och den särskilda Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har det dock blivit klarlagt att det idag inte finns några planer på att i närtid satsa på tillkomsten av plattformbarriärer. Det förekommer idag inget arbete som syftar till detta, trots att detta faktiskt var aktuellt så sent som år 2020 då coronapandemin satte stopp för det.

Huvudansvaret för den rådande situationen rörande alla personpåkörningar inom tunnelbanetrafiken ligger hos politikerna i Region Stockholm. Det är de som har möjlighet att genom politiska beslut påverka utvecklingen och åstadkomma en rejäl sänkning av olyckstalen. Därför vädjar vi till dem:

**Sätt i gång nu.**

**Ge era förvaltningar i uppdrag att utreda frågan om plattformbarriärer.**

**Visa handlingskraft - och rädda liv!**

SPES i Stockholm

Föreningen för SuicidPrevention och EfterlevandeStöd

genom

Lars Wiklund i mars 2024

# Den onödiga döden

## – om självmorden och andra personpåkörningar i Stockholms tunnelbanesystem

### *Bakgrund*

Min dotter Lisa tog sitt liv år 2008 efter många års psykisk ohälsa. Det blev en omtumlande händelse för mig personligen och för alla i hennes närhet. I mitt famlande efter hjälp och stöd kom jag i kontakt med organisationen SPES som både arbetar med stöd till "efterlevande" och med suicidpreventiva frågor. Efter en tid blev jag representant för SPES i Stockholm i ett projekt med benämningen SPIS, Suicid Prevention i Stockholm, som hade initierats av Räddningstjänsten år 2010. Inom detta projekt bildades det en särskild arbetsgrupp som kom att arbeta med suicidförebyggande insatser i den yttre miljön, där den spårbundna kollektivtrafiken bl a ingår.

Jag har ingått i denna arbetsgrupp och utöver detta medverkat i och tagit oräkneliga initiativ till kontakter med politiker och tjänstemän inom området. På resans väg har samarbete även skett med intresseorganisationer såsom Synskadades Riksförbund, Suicide Zero och fackliga förbund. I *bilaga 1* redovisar jag merparten av de organisationer och enskilda sakkunniga som jag varit i kontakt med genom åren.

Det har nu gått dryga 10 år sedan starten av mitt engagemang för denna sak och jag finner det därför angeläget att sammanfatta vad som hänt under denna tid. Det kommer att bli en berättelse om förhoppningar men också bli ett uttryck för den besvikelse som jag idag känner över de insatser som vårt "samhälle" genom våra politiker och andra beslutsfattare är villiga att göra för att få stopp på, eller åtminstone radikalt begränsa de förluster i och skador på människoliv som årligen förekommer inom den spårbundna kollektivtrafiken.

Denna problematik förekommer inom tunnelbane-, pendeltågs- och övriga spårbundna trafikmedel. Mest inom tunnelbanetraffiken, där regionen via SL är ansvarig för trafikering, spår- och stationsförhållanden. Min rapport har därför fokuserats på att beskriva situationen inom detta trafikslag.

### *Fakta - så här illa är det*

Trafikförvaltningens tjänstemän har alltid varit behjälpliga med statistik rörande personpåkörningarna inom den spårbundna kollektivtrafiken. Det här är uppgifter från den senaste redovisningen:

Under åren 2012–2023 har det inträffat 224 personpåkörningar inom tunnelbanetraffiken. I medeltal inträffar 19 st per år. Motsvarande siffror för pendeltågstrafiken är 148 st totalt och 12 st per år. Se *bilaga 2*.

För tunnelbanan var det en tillfällig nedgång av antalet personpåkörningar under pandemin men nu är dessa olyckstal tillbaka på oförändrat hög nivå, 18 st år 2023. Enligt Transportstyrelsen omkom 9 personer inom tunnelbanetrafiken detta år vilket är i nivå med det årliga genomsnittet för omkomna under den senaste 10-årsperioden. Personpåkörningar som inte leder till döden ger ofta upphov till allvarliga och livshotande skador. Därför menar jag att rubriksättningen på denna rapport är relevant.

Enligt Trafikförvaltningen klassificeras cirka 70 procent av personpåkörningarna som suicider eller suicidförsök. Övriga påkörningar förorsakas av fall på spåret, obehöriga spårtillträden och annat. "Fall på spåret" kan bero på alla möjliga anledningar, såsom synskadades misstag, oaktsamhet, knuffar och slagsmål och påverkan av alkohol och droger. Det är således uppenbart att suicidproblematik ligger bakom de flesta påkörningarna. Könsfördelningen mellan män och kvinnor är tämligen jämn hos suicidhändelserna. År 2022–23 svarade kvinnorna för drygt 40 procent.

Men, det kunde ha varit värre. Antalet suicidala människor som omhändertagits på perrongerna av personal på tunnelbanestationerna har ökat genom åren och nu har en särskild kamerateknik införts på ett antal stationer för att i tid upptäcka dessa personer. Mer om detta senare i texten. Men faktum kvarstår: De åtgärder som hittills vidtagits har inte på ett påtagligt sätt lyckas sänka de olyckstal som årligen förekommer inom tunnelbanetrafiken. Problematiken är i detta avseende lika stor idag som för 10 år sedan.

### *Personpåkörningarnas konsekvenser*

Ur ett livsbejakande perspektiv är varje personpåkörning en ytterst tragisk händelse. För de som överlever blir en fortsatt livslång invaliditet vanligen en naturlig följd. Något som i sin tur kan ge upphov till nya suicidförsök, vanligen dock inte på samma sätt. Det har jag personliga erfarenheter av. Min dotter tog sitt liv på en psykiatrisk slutenvårdsavdelning dryga tio år efter ett allvarligt suicidförsök på en pendeltågsstation.

**Varje personpåkörning, vare sig det leder till dödsfall eller inte, leder till oerhörda påfrestningar för de närstående.** Situationen i anslutning till suicidhändelser är speciell så tillvida att skuld och skamkänslor är vanligt förekommande. - Vad gjorde jag för fel som inte kunde förhindra detta? är en vanlig reaktion. Det har t o m visat sig att efterlevande löper en förhöjd risk att själva avsluta sina liv genom suicid.

**Synskadade och andra rörelsehindrade är en speciell riskgrupp på oskyddade tunnel- och pendeltågsstationer.** Det finns många i dessa kategorier som över huvud taget inte vågar använda dessa spårbundna färdmedel. Under några år samarbetade jag med en person inom Synskadades Riksförbund som berättade om en blind och gravt hörselskadad medlem som vid ett flertal tillfällen hade missat perrongkanten och hamnat på spåren. Turligt nog hade han hittills haft änglavakt och tagit sig upp på perrongerna igen...

**Lokförare och annan tågpersonal är särskilt utsatta genom sina upplevelser vid personpåkörningar.** Det är inte ovanligt att förare varit med om ett flertal sådana händelser under sin yrkesutövning. Det finns därför ett starkt intresse från deras fackliga organisationer att åtgärder vidtas för att förhindra dessa situationer.

**Varje personpåkörning får stora konsekvenser för medresenärer och övriga resande på linjenätet.** Förutom psykisk påverkan för vittnen medför de stopp i trafiken och förseningar som för den enskilde kan vara mycket besvärande. I samhällsekonomiska utvärderingar av dessa olyckor utgör detta faktum en mycket tung del.

### *Davids kamp mot...*

Den 26 september 2012 skickade SPES i Stockholms ordförande Pirjo Stråte och jag en begäran om ett sammanträffande med säkerhetsansvariga hos Trafikförvaltningen hos Stockholms Läns Landsting, som nu benämns Region Stockholm. Vi önskade lyfta upp och diskutera åtgärder mot suicidhändelserna i tunnelbanesystemet. Det blev ett möte där vi blev väl mottagna och på den vägen är det fortfarande. Tills idag har vi säkert haft ett 20-tal möten på detta sätt. Under de senaste åren har även en representant för SPES ”systerorganisation” Suicide Zero deltagit.

Därutöver har jag, som ovan nämns, medverkat i s.k. nätverksträffar tillsammans med Räddningstjänsten och huvudmännen för anläggningar i den yttre miljön där suicid förekommer, såsom spårtrafiken, höga broar och publika byggnader. Räddningstjänsten i Stockholm var under många år drivande inom denna samverkansgrupp och ordförandeskapet övertogs senare av NASP, Nationellt centrum för suicidforskning. Jag upplevde dessa träffar som mycket värdefulla eftersom det var ett forum för erfarenhetsutbyte mellan huvudmännen, intresseorganisationer och suicidforskare. Tyvärr lades denna verksamhet ner i november 2022.

Vår roll från SPES har hela tiden varit pådrivande i dessa frågor, särskilt vad gäller personpåkörningarna inom tunnelbanesystemet. Vi har deltagit i konferenser, gjort uppvaktningar av ansvariga politiker i Region Stockholm, tillsänt skrivelser till Trafiknämndens ledamöter vid flera tillfällen, formulerat och fått debattartiklar publicerade i DN mm mm.

Vad har då vårt budskap i alla dessa sammanhang varit? I korthet detta:

**Vi begär konkreta fysiska åtgärder av trafikhuvudmännen som ska leda till en rejäl reduktion av antalet personpåkörningsolyckor. Varken mer eller mindre. Vi vill att den målsättning som politikerna i vår region faktiskt tagit beslut om, nämligen en halvering av personolyckorna inom den kollektiva lokaltrafiken till år 2030, ska realiseras.**

Men, som jag ovan redovisat, så har det under dessa år inte skett någon reduktion av personpåkörningarna över huvud taget. - Varför inte? Vårt enkla svar är: De åtgärder som krävs för detta har inte kommit till stånd.

## *Vad behöver ske?*

Stockholmsregionen är den snabbast växande regionen i Sverige. En konsekvens av detta är att politikerna tagit beslut om och nu låter genomföra en kraftig utbyggnad av regionens tunnelbanesystem. Om cirka 10 år förväntas det ha 18 nya stationer vilket innebär en nära 20 procentig ökning i jämförelse med nuläget. Sex av dessa stationer kommer eventuellt att förses med plattformbarriärer av något slag eftersom tillhörande bansträckning mellan Fridhemsplan och Älvsjö förväntas få förarlösa tåg vilket kräver en ökad personsäkerhet vid stationerna. Men övriga 12 stationer kommer enligt nuvarande planer inte att förses med detta säkerhetssystem. Detta kommer sannolikt att leda till fler personpåkörningar eftersom en växande del av regionens invånare får närhet till en tunnelbanestation. Olycks- och suicidrisken ökar därmed.

**Plattformsväggar, eller plattformbarriärer som numera har blivit en vedertagen benämning på detta, är enligt all sakkunskap det säkerhetssystem som på ett radikalt sätt skulle kunna få ner antalet påkörningsolyckor inom tunnelbanesystemet. Det är därför ett system som bör tillämpas både inom befintligt tunnelbanenät och konsekvent inom de nytillkommande tunnelbanesträckningarna. Detta oberoende av om trafiken är automatiserad eller inte. Bilaga 3 visar utförandet av detta på Odenplans pendeltågsstation.**

## *Varför händer då inget med detta?*

Det är verkligen en berättigad frågeställning. Det vanliga svaret vi får av politiker och tjänstemän är att plattformbarriärer är dyra och att det inte finns några medel avsatta för det.

Ett annat argument är att Stockholms tunnelbanesystem inte är försett med det signalsystem som erfordras för plattformbarriärer och att vagnparken är blandad, vilket medför att dörrarna vid plattformstopp hamnar på olika platser.

Ett argument som sällan framförs direkt men ändå förefaller vara starkt närvarande är att det inte är någon mening att förhindra dessa händelser, speciellt inte suicider, eftersom de uppfattas som självvalda handlingar och antagandet att livet ändå inte går att rädda eftersom handlingen bara skulle flyttas till en annan plats eller utföras på annat sätt.

Låt oss titta närmare på dessa argument. Jag börjar med det sistnämnda eftersom jag tror att det är detta tänkande som utgör det största hindret för en förändring:

## *Är en suicidhandling "självvald"?*

Utifrån sett, ja, men går vi på djupet så inser vi det orimliga i en sådan hållning, speciellt vad gäller hopp framför inkommande tåg som en metod att ta sitt liv. Merparten av suicidala/självordsbenägna personer befinner sig i ett psykiskt affekttillstånd där det fria "valet" blir en absurditet. Det förekommer helt enkelt inte.

Detta gäller speciellt handlingar av det slag som hopp framför ett tåg innebär. Denna handling utlöses som följd av en förnuftsmässig blockering, en ingivelse som inte går att klassa som resultatet av en genomtänkt valsituation. Den är att betrakta som en okontrollerbar spontanhandling.



### *Flyttas suicidhandlingen till en annan plats eller till annan metod?*

Denna fråga behandlades utförligt i den utredningsrapport om helautomatisk drift och tillhörande plattformbarriärer på den röda linjen, som utfördes av Trafikförvaltningen år 2016. Slutsatsen, som där redovisas, baseras bland annat på medverkan av NASP, som är Sveriges kunskapscentrum rörande suicid. **Den blev att 80 procent av de personer som utsätter sig för suicid i tunnelbanan sannolikt inte skulle genomföra handlingen på annat sätt om detta förhindrades genom tillkomsten av plattformbarriärer.**

### *Tekniska problem vid ett införande*

Självklart finns det tekniska problem vid ett införande av plattformbarriärer, speciellt i det gamla tunnelbanesystemet.

De nya tunnelbanelinjerna förplaneras för detta, bland annat genom att plattformarna anpassas till de tyngder som förorsakas av framtida, eventuellt tillkommande plattformbarriärer. Men, som ovan angivits kommer dessa inte att byggas i närtid.

I det gamla tunnelbanesystemet finns problem med plattformkanternas bärighet och snäva kurvradier på flera platser, särskilt på de äldsta banorna. Detta är självklart sådant som en framtida utbyggnad måste ta med i beräkningen. Vidare finns en problematik med föråldrade signalsystem och en vagnpark som är oenhetlig vad gäller dörrplaceringarna.

Men, att byta ut signalsystemen är fullt genomförbart och vagnparken byts succesivt ut. I de fall de olika tunnelbanegrenarna är fristående från varandra borde problemet med olika dörrplaceringar gå att lösa genom att enhetlighet i detta avseende tillämpas linjevis. Dessutom finns det plattformbarriärer på marknaden som klarar av en blandad vagnpark med olika dörrplaceringar. Mer om detta senare i texten.



## *Är inte kostnaderna orimliga för detta säkerhetssystem?*

Ett stående svar från ledande politiker och tjänstemän rörande ekonomin är att det inte finns några medel avsatta för ett införande av plattformbarriärer. Det verkar också finnas en generell uppfattning om att det är orimligt dyrt att satsa på detta säkerhetssystem.

Men, hur är det egentligen med det?

Det har genom åren gjorts ett antal studier av kostnads/-nyttoaspekterna i samband med ett införande av plattformbarriärer. Redan år 2009 gjordes ett examensarbete på Lunds tekniska högskola som redovisade kostnads-nyttoaspekter av ett införande av plattformsväggar, som de då kallades, i Stockholms tunnelbanesystem. Intressant var där att nyttoaspekten av förbättrad luftkvalitet i tunnelbanesystemet faktiskt kom att vara samhällsekonomiskt betydelsefull genom att den motverkar hälsorelaterade sjukvårdskostnader. Det är således inte bara olycksprevention som uppnås utan också en förbättrad luftmiljö och komfort för resenärerna, vilket vi idag kunnat erfara på Citybanans två stationer som är utrustade med detta säkerhetssystem.

I samband med utredningen om röda linjens automatisering år 2016 gjordes ekonomiska beräkningar på kostnads-nyttoaspekten av ett införande av plattformbarriärer. Det konstaterades bland annat att totalkostnaden för plattformbarriärer och dess tilläggsåtgärder (plattformförstärkningar, trafikstyrningssystem mm) väl skulle uppvägas av trafiksäkerhetsnyttor i form av minskat antal avlidna och skadade under en 30-årsperiod.

I anslutning till antagandet av en ny föreskrift från Transportstyrelsen år 2017 om personsäkerhet i tunnlar och plattformsrum för tunnelbana och spårväg gjordes en konsekvensutredning som visade att tillkomsten av plattformbarriärer vid nya tunnelbanestationer ”bidrar till en samhällsekonomisk vinst då investeringskostnaden är väsentligt lägre än den beräknade samhällsekonomiska vinsten, baserat på en avsedd livslängd om 20 år” (citrat ur rapporten).

**Det är således mycket som pekar på att en investering i plattformbarriärer är samhällsekonomiskt lönsam, speciellt för de tunnelbanegrenar som nu är under utbyggnad. Vad är det då som hindrar detta?**

Investeringskostnaden för plattformbarriärer och tillhörande infrautrustning är osäker, men har i olika räkneexempel redovisats hålla sig inom intervallet 40–100 miljoner kr per st. Kostnaden för att förse 12 nya stationer på de nytillkommande tunnelbanelinjerna torde därför vara av storleksordningen 500–1200 miljoner kr. I relation till den totala investeringen i dessa nya tunnelbanelinjer, 54 miljarder kr i 2016 års penningvärde, är denna tilläggskostnad marginell. (Den tilltänkta Älvsjöbanan är inte medräknad i detta).

Att av kostnadsskäl avstå från denna investering är i det närmaste obegripligt. Kan det bero på att suicidalas människors liv inte är tillräckligt värdefulla? I samhällsekonomiska kalkyler utgår man idag från att en människas liv är värt drygt 40 miljoner kr. Gäller inte detta för suicidalas personer? Vad anser beslutsfattarna om detta?

## *Trafikförvaltningens arbete med suicidfrågan - en återblick och i nutid*

Det är självklart så att vi som utomstående inte känner till allt som har vidtagits under senare år för att nedbringa förekomsten av personpåkörningar i tunnelbanesystemet. Genom de återkommande träffar vi inom SPES och under senare år tillsammans med Suicide Zero haft med tjänstemän, politiker och deras beslutande organ är vi dock tämligen insatta i vad som förevarit sedan starten 2012 fram till idag. Här kommer en kortfattad resumé:

De första åren kom diskussionerna att handla om näraliggande och tämligen enkla åtgärder som skulle kunna öka personsäkerheten på tunnelbanestationerna. Det handlade om varningsskyltar vid plattformskanterna, utökad stängsling vid plattformssändrar, skyltar med text som riktade sig till hjälpsökande, säkerhetsutrymmen under plattformskanterna mm. Just ingenting av detta kom då till utförande. Det mest påtagliga som hände var att trafikutövaren, dåvarande MTR, och SL satsade på en utbildning av personalen som är verksam ute i trafiken, såsom lokförare, tågvärdar, kassapersonal, med flera. Utbildningen gick ut på att ge grundläggande kunskaper om självmordsproblematik, hur man upptäcker/kan identifiera suicidala personer och hur man ska handla för att förhindra ett självmordsförlopp. Enligt Trafikförvaltningens uppgifter har personalens ingripanden fram till idag förhindrat ett stort antal självmordshändelser. Det gjordes också försök med s.k. spårbevärandelarm på en station i innerstaden. Tekniken gav dock upphov till ett stort antal fel-larm varför försöket upphörde efter en tid.

År 2015 testade Trafikförvaltningen olika typer av plattformsbarrärer på Åkeshovs tunnelbanestation. Syftet var bland annat att utröna det bästa alternativet m h t den problematik som föreligger i Stockholms tunnelbanesystem med blandade tågsätt och besvärliga väderförhållanden på utomhusstationer. Testen utmynnade i en rekommendation att ett flexibelt "rullgardinssystem" var det bästa, även ur ekonomisk synpunkt. Enligt en minnesanteckning från ett nätverksmöte i slutet av november detta år redovisade närvarande representanter för Trafikförvaltningen att det då fanns ett "politiskt sug" för att bygga plattformsbarrärer. Intressant! *Bilaga 4* redovisar en artikel från testet.

Testerna utgjorde en förstudie till en utredning om införandet av automatisk drift på den röda tunnelbanelinjen, den som går från Märsta/Ropsten till förorterna i sydväst. Denna utredning framhöll stora fördelar med automatisk drift men att detta också skulle kräva att alla stationer försågs med plattformsbarrärer av något slag. Analysen visade också att fördelarna med plattformsbarrärer var så stora att detta i sig borde vara aktuellt för hela tunnelbanesystemet. Som konsekvens av detta gav Trafiknämnden Trafikförvaltningen i uppdrag att förse en inomhus- och en utomhusstation med detta säkerhetssystem. Beslutet togs i augusti 2016.

En upphandling inleddes i maj 2017 som senare kom att avbrytas eftersom det endast inkommit ett anbud, Det kom enligt uppgift från den tillverkare av rullgardinssystem som varit med i testet på Åkeshov.

Nu stannade processen upp, men i november 2019 fick Trafikförvaltningen i uppdrag att förse en "modellinstallation" med plattformsbarrärer. Valet föll på Bagarmossens tunnelbanestation. Så kom coronapandemin och även denna upphandling avbröts. Det skäl som angavs var svårigheten med kommunikationen mellan tilltänkta leverantörer och Trafikförvaltningen. Beslutet om detta togs i november 2020. Därefter har inget arbete med plattformsbarrärer utförts på Trafikförvaltningen. Arbetet med detta är idag helt nedlagt.

Sedan ett par år tillbaka pågår det dock ett visst arbete med att åtgärda påkörningsproblematiken inom det befintliga tunnelbanesystemet. De åtgärder som nu är aktuella baseras sannolikt på en KTH-studie som gjordes år 2017 med hjälp av videospelade påkörningsolyckor. Den visade bland annat att många suicidhändelser föregicks av en ambivalens hos den suicidale, en ambivalens som tar en viss tid och gör det möjligt att fånga upp och därmed förhindra suicidhandlingen.

Dessa åtgärder testas nu på ett antal stationer:

- uppmålning av plattformskanter- och plattformssändar och tillhörande varningsskyltning
- skyltning på stationerna som riktar sig till hjälpsökande med hänvisningstext till larmtelefoner
- videoanalys av beteenden vid plattformssändar med en direktkoppling till operatör som kan stoppa inkommande tåg vid fara.

Bilaga 5 och 6 redovisar exempel på dessa åtgärder.

Om dessa tester faller väl ut så är avsikten att införa dessa tekniker på stora delar av det befintliga tunnelbanesystemet. En handlingsplan för detta är under framtagande. De är även aktuella på de nytillkommande tunnelbanelinjerna.

Dessa åtgärder kommer sannolikt att ha en viss motverkande effekt på antalet personpåkörningar. Sålunda har Trafikförvaltningen redovisat att testet med videoanalys förhindrat ett antal personpåkörningar under de två år som testet varit igång.

**Vi vet dock att ca 40 procent av alla självmord sker av personer som kommer direkt från "gatan" och kastar sig framför första inkommande tåg. Dessa händelser kommer troligen inte att avbrytas med de åtgärder som nu testas. Ca 30 procent av de suicidala är ambivalenta och befinner sig på perrongen mer än en minut innan de genomför sin suicidhandling. Det är dessa suicidhandlingar som går att motverka och i bästa fall förhindra med den teknik som nu börjar tillämpas. Men, räcker det? Vårt svar på denna fråga är nekande. Den kan möjligtvis motverka en ökning av personpåkörningarna när regionen växer och vi får nya tunnelbanelinjer. Men en rejäl minskning av dessa olyckstal är inte sannolik.**

*Vad måste då ske för att något påtagligt ska hända?*

**En radikal sänkning av antalet personpåkörningar är inte möjlig utan ett säkerhetssystem bestående av plattformsbarrärer av något slag. Detta är inte bara**

vår utan alla sakkunnigas ståndpunkt. Vill ”samhället” åstadkomma detta krävs det modiga beslut av beslutsfattarna. I vårt demokratiska samhälle är det i första hand våra valda politiker som måste handla.

Med syftet att ännu en gång försöka få i gång en process om detta gjorde jag som representant för SPES i Stockholm tillsammans med generalsekreterare Rickard Bracken hos Suicide Zero i början av år 2023 förnyade försök att få igång en sådan. Vi uppväktade ledande politiker i Trafiknämnden och tillsände såväl Trafiknämnd som enskilda ledamöter i nämnden en skrivelse med uppmaningen att tillsätta utredningar som tar tag i den här frågan. Ett utdrag ur denna skrivelse redovisas i bilaga 7.

Hittills har dessa framställningar varit resultatlösa, de ansvariga politikerna har inte ens besvarat våra frågeställningar. Det enda vi fått veta är att de berörda förvaltningarna anser att (citat ur en svarsskrivelse) ”de i dagsläget inte ser något behov av att ytterligare utreda ett eventuellt genomförande av plattformbarriärer i tunnelbanesystemet”. (För Älvsjölinjen pågår ett särskilt arbete som inte omfattas av detta svar).

Därför vädjar vi åter till våra politiker:

**Sätt i gång nu.**

**Ge era förvaltningar i uppdrag att utreda frågan om plattformbarriärer.**

**Visa handlingskraft - och rädda liv!**

SPES i Stockholm

Föreningen för SuicidPrevention och EfterlevandeStöd

genom

Lars Wiklund i mars 2024

Bilagor:

1. Organisationer och enskilda som bidragit till innehållet i denna rapport
2. Personpåkörningar totalt per trafikslag 2012-2023
3. Plattformbarriärer på Odenplans pendeltågsstation
4. Artikel om testet av plattformsväggar i Läns- och Riksnytt utgiven av Synskadades Riksförbund, Stockholm Gotland i december 2014
5. Målning av gul kantlinje och vit ändzon på Danderyds tunnelbanestation
6. Skyltning på perrongerna
7. Utdrag ur skrivelse till Trafiknämnden i april 2023.

**Organisationer och enskilda som bidragit till innehållet i denna rapport.**

Region Stockholm

- Trafiknämnden, det politiska organet och dess ledamöter
- Trafikförvaltningen
- Förvaltningen för Utbyggd Tunnelbana, FUT

Trafikverket på central och regional nivå

Transportstyrelsen, enheten för teknik och trafik

Länsstyrelsen i Stockholms län, Enheten för bostäder och fysisk planering

De fyra kommuner som berörs av pågående utbyggnad av tunnelbanesystemet

Storstockholms brandförsvaret - Räddningstjänsten

Nationellt centrum för suicidforskning och prevention, NASP

Lunds och Mälardalens universitet via examensarbeten om plattformbarriärer

Vania Ceccato hos Kungliga Tekniska Högskolan, Department of Urban Planning and Environment

Jenny Thelander hos Folkhälsomyndigheten, Enheten för psykisk hälsa och suicidprevention

Ullakarin Nyberg hos Centrum för psykiatricforskning, Karolinska institutet

Representanter för MTR och tågpersonalens fackliga organisationer

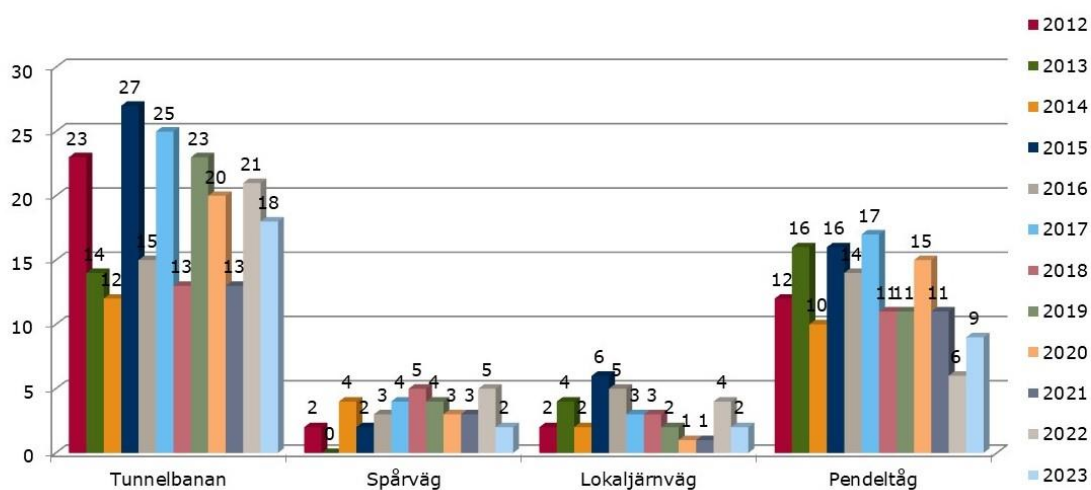
Synskadades Riksförbund, Stockholm Gotland

Suicide Zero

SPES (Suicid Prevention och EfterlevandeStöd) i Stockholm

## Personpåkörningar totalt per trafikslag 2012-2023

Källa: Trafikförvaltningen hos Region Stockholm



## Plattformsbarriär på Odenplans pendeltågsstation



**Artikel i Läns- och Riksnytt utgiven av Synskadades Riksförbund, Stockholm Gotland, i december 2014**

### **Plattformsväggar på prov i Åkeshov**



**Nästa vecka börjar testet med plattformsväggar vid Åkeshovs tunnelbanestation. Från och med måndagen den 15: december och tre månader framåt ska olika typer av plattformsväggar testas under den svenska vintern.**

Efter testperioden ska de olika lösningarna utvärderas. Plattformsväggar ska förhindra att människor faller ner på spåren, och är något synskaderörelsen länge arbetat för.

**Reporter och fotograf:** Johan Rosengren



**Målning av gul kantlinje och vit ändzon  
på Danderyds tunnelbanestation**



### Varning för passage av gula linjen



### Skylt med hjälphänvisning



## Utdrag ur skrivelse till Trafiknämnden

2023-04-25

Till Trafiknämnden  
i Region Stockholm

### **Angående personpåkörningarna hos den spårbundna kollektivtrafiken.**

Vi som skriver detta representerar suicidorganisationerna SPES i Stockholm och Suicide Zero. Vi har inlett ett samarbete för att få er politiker och ansvariga tjänstemän inom Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, att vidta åtgärder för att på allvar få ner döds- och olyckstalen inom den kollektiva spårtrafiken. Vi har en situation, som år efter år skördar nya offer utan att något påtagligt blivit gjort för att nedbringa dessa olyckshändelser. Det måste bli ett slut på detta och en start på en positiv utveckling i detta avseende.

-----

Ni politiker har satt som mål att antalet allvarliga personolyckor i kollektivtrafiken ska halveras till år 2030. Vi frågar oss: Hur ska detta vara möjligt? Var finns den plan och de åtgärder som skulle kunna möjliggöra denna ambitiösa målsättning?

Vi, representanter för suicidorganisationerna, hade den 23 mars ett möte med den nya ledningen hos Trafiknämnden, regionråden Anton Fendert och Jens Sjöström. Vi redogjorde för vår sak, hade en dialog om problematiken och framförde våra yrkanden.

De var i korthet att Trafiknämnden bör ge sina förvaltningar i uppdrag

- att utreda hur och till vilken kostnad de nya stationerna inom tunnelbanesystemet kan förses med någon form av plattformbarriärer/-väggar.
- att utreda hur och till vilken kostnad det befintliga tunnelbanesystemet kan förses med säkerhetssystem som på ett avgörande sätt förhindrar påkörningar i anslutning till stationerna.

Med dessa utredningar som grund får ni ett nödvändigt underlag för att komma vidare med frågan.

-----

Vi vädjar därför till er politiker att aktivt tillsätta resurser som kan bidra till en utveckling där den spårbundna kollektivtrafikens roll som dödsfälla reduceras. Tekniken finns, det handlar bara om att tillsätta resurser så att den kan tillämpas. Där har ni en nödvändig uppgift. Vi väntar på ert aktiva agerande!

Med vänlig hälsning

Lars Wiklund  
SPES i Stockholm

Rickard Bracken  
Suicide Zero