



## Yttrande över förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler), ert dnr TSF 2024-46)

Karolinska Institutet (KI) har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerat förslag. KI överlämnar härmed yttrandet.

KI avgränsar sina kommentarer till de ändringsförslag som berör avsnitten om miljöhälsa och suicidprevention.

Yttrande avseende avsnittet om miljöhälsa har utarbetats av docent Petter Ljungman vid Institutet för Miljömedicin (IMM). Yttrande avseende suicidprevention har utarbetats av docent Vladimir Carli, docent Gergö Hadlaczky och doktorand Johan Fredin vid Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP).

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad universitetsdirektör Veronika Sundström efter föredragning av samordnare Sara Sigsjö.

Veronika Sundström

Sara Sigsjö

Bilaga:  
Yttrande

## **Yttrande IMM – Konsekvenser av förslaget avseende miljöhälsa**

IMM avgränsar sina kommentarer till hur föreslagna förändringar kan påverka miljöfaktorer och deras hälsoeffekter för enskilda. Förslaget syftar till att öka säkerheten för cyklister och fotgängare genom att bland annat ändra i föreskriftens avsnitt om tekniska egenskaper kring vägar, gator och cykelbanor samt kantstolpar. Förslaget anger tekniska minimibredder, korsningsutformning, kantstolpar och suicidprevention. Konsekvensutredningen belyser förväntade effekter för företag, enskilda individer, staten, regioner eller kommuner, miljön och övriga externa effekter.

## **Hälsokonsekvenser av ökad aktiv transport och minskad vägtrafik**

Konsekvensutredningen pekar på att syftet med förslaget är att öka framkomligheten och skapa förutsättningar för en bättre och hälsosammare trafikmiljö. Genom att öka attraktiviteten för aktiva resor till fots och cykel anses man kunna minska transporter med motorfordon.

Det finns omfattande evidens för att ökad fysisk aktivitet främjar hälsan generellt för många olika organsystem. Ett understödjande av aktiva transportsätt kan därför vara av värde, särskilt om de når den breda befolkningen i stort. Motorfordon bidrar till buller och luftföroreningar där det också finns omfattande evidens, även i Sverige, för att bägge dessa miljöfaktorer är direkt hälsofarliga. Minskningar av luftföroreningar i Sverige har t.ex. påvisat en förbättrad lunghälsa hos unga vuxna i Stockholm.

## **Slutsatser**

Om förslaget leder till en ökning av aktiva transporter bedöms det sannolikt leda till en förbättrad generell folkhälsa. Minskningar av luftföroreningarna och buller bidrar också till en förbättrad folkhälsa både på kort och lång sikt. Därför bedöms den teoretiska bakgrunden som rimlig. Antagandet att föreslagna ändringar i berörd föreskrift kommer att leda till mindre motortrafik och mera aktiva

transporter är dock osäker baserat på den information som utredningen presenterar, särskilt då vissa av åtgärderna är frivilliga. Sammantaget är dock bedömningen att föreslagna ändringar inte bör öka hälsoriskerna från buller och luftföroreningar. Om syftet med ökade aktiva transporter och minskad trafik från motorfordon uppnås, kan det få hälsofrämjande effekter för folkhälsan generellt.

### **Yttrande Nationellt centrum för suicidforskning (NASP) – Suicidprevention**

NASP anser att det är mycket bra att aktuellt regelverk uppdateras och att man beaktar möjligheterna till en effektiv suicidprevention inom det nationella transportsystemet.

#### **Specifika synpunkter**

*Avsnitt 5 kap. Säkerhet vid användning av vägar, gång- och cykel  
(sida 4)*

Allmänna råd

.....

I vissa miljöer, främst vid motorvägar, motortrafikleder eller andra vägar med liknande utformning, där det finns risk att gående lockas att gena över vägen, bör stängsel eller andra fysiska barriärer anordnas.

*Synpunkt*

Man bör även addera *där det finns risk för suicidhandlingar* jämte texten *där det finns risk att gående lockas att gena över vägen*

*Avsnitt Suicidprevention (sida 13)*

49 a § Byggherren ska utreda om det finns behov av anordningar på broar för att motverka suicid. Om utredningen visar att ett sådant behov finns ska byggherren vidta de åtgärder som behövs.

## Allmänna råd

Broar med höjd 14 meter eller högre bör förses med suicidskydd som försvårar för människor att ta sig förbi eller klättra över.

Broar i tätbebyggt område med gång- eller cykelbana bör förses med suicidskydd när bron går över järnväg, spårväg, tunnelbana eller väg med högsta tillåtna hastighet 60 km/h eller högre. Det gäller även i andra områden nära akutsjukhus, boenden för personer med psykisk ohälsa eller psykiatriska kliniker.

Vid utformning av en åtgärd bör insyn till och utsikt från vägen beaktas.

## Synpunkt

Att överlämna till den enskilde byggherren att *utreda om det finns behov av anordningar på broar för att motverka suicid* bedömer vi vara ogynnsamt för samhällets arbete med att minska antalet omkomna i suicid och trafikdöda. Som regeln är formulerad anser vi inte att den lägger en gynnsam miniminivå för suicidprevention på samhällsnivå.

Vår bedömning är att regeln som den nu är formulerad innebär:

1. Att det är otydligt och svårt för den enskilda byggherren att göra dessa bedömningar. Hur avgörs om en enskild bro behöver suicidprevention? Vad definierar ett behov? Bör det finnas generella bedömningskriterier?
2. Att det är svårt att utvärdera effekterna av aktuellt regelverk eftersom det i praktiken inte finns något standardiserat utfall av regeln.
3. Att det är en risk att suicidprevention kommer bortprioriteras då det alltid går att hävda att behovet inte finns.
4. Att det är en risk att samhällets aktörer och policyutformare tänker att samhället arbetar med suicidprevention på ett systematiskt sätt med hänvisning till denna regels existens.

För att minska ovanstående risker rekommenderar vi att ni, liksom Trafikverket i deras infrastruturregelverk KRAV TRVINFRA-00396 *Vägar och Gators utformning* Version 1.0 sektion 5.7.

*Suicidprevention* definierar vilka broar som **ska** ha suicidskydd i stället för att endast reglera att en utredning ska genomföras. I Trafikverkets dokument anges följande krav vilka är en princip vi sympatiserar med:

K232981 Broar med höjd 14 m eller högre från underliggande mark/vattenyta till körbana, ska förses med suicidskydd.

K232982 I eller i närheten av tätbebyggt område ska broar med gång- och cykelbana förses med suicidskydd när bron går över järnväg, motorväg, mötesfri väg eller annan flerfältsväg med VR  $\geq$  60 km/h.

Vi bedömer även att det vore gynnsamt att addera den information som anges som förslag i *Suicid vid broar i Sverige* (och som ni även presenterar i konsekvensutredningen). Att ett suicidskydd ska:

1. Vara svårt att passera och/eller skapa förväntningar om att det är svårt att passera.
2. Täcka hela riskkällan.
3. Vara robust.
4. Möjliggöra räddningsinsatser.

Samt att den fysiska åtgärden bör vara estetiskt tilltalande för att inte orsaka en minskning av de höga broarnas kulturella värden, eller en vacker utsikt som en bro eller höjd ofta förknippas med.

Detta eftersom vi sett flera inhemska och internationella exempel på suicidpreventiva åtgärder där detta inte tillgodoses vilket resulterat i att man ej fått de effekter man önskat.

Avslutningsvis anser vi det positivt att ni ej specificerar vilken typ av fysiskt suicidskydd som ska användas. I Sverige används i huvudsak endast vertikala suicidskydd i dessa miljöer, medan det utomlands

finns andra metoder som kan vara aktuella att implementera även i Sverige för ännu bättre effekter av samhällets insatser i frågan. Till exempel rullar ovanpå staket som gör de svårare att passera även vid lägre höjder samt horisontella suicidskydd som sitter nedanför en vägbana.

# Signature page

This document has been electronically signed  
using eduSign.

eduSign