

Mötesbok: Tekniska nämnden (2025-09-25)

Tekniska nämnden

Datum: 2025-09-25

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Beslutsärenden

84/25 Fastställande av dagordning och fråga om jäv september	3
85/25 Verksamhetsuppföljning T2 september 2025	6
86/25 Yttrande Remiss: Umeå kommuns brottsförebyggande program 2026-2027	95
87/25 Yttrande Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.	238
88/25 Yttrande Remiss av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) för underlättande av användning av bärgningsboggi	462
89/25 Trafiksäkerhetslyftet – ett forskningsprojekt om systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå	495
90/25 Ansökan till Tillväxtverket – Utsläppsfria byggarbetsplatser i Umeå	499
91/25 Aktuellt från förvaltningen september	502
92/25 Kurser och konferenser september	503
93/25 Delegationsbeslut och anmälningsärenden september	505
94/25 Ärenden under handläggning - information september	544



Tjänsteskrivelse

2025-09-03

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00029

Fastställande av dagordning och fråga om jäv september

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att fastställa sammanträdets dagordning.

att till protokollet notera att ingen person är jävig.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämndens föredragningslista finns som bilaga och eventuella ändringar noteras. En jävig person får varken delta i handläggningen av ärendet eller vara närvarande vid nämndens behandling av ärendet.

Beslutsunderlag

Föredragningslista. Bilaga.



Kallelse/Föredragningslista

Tekniska nämnden

Tid: Torsdagen den 25 september 2025 kl. 10:00

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Beslutsärenden

- | | | | |
|----|--|-------|----------------------------------|
| 1 | Fastställande av dagordning och fråga om jäv september | 10.30 | |
| 2 | Verksamhetsuppföljning T2 september 2025 | 10.35 | Marcus Bystedt
Karin Isaksson |
| 3 | Yttrande Remiss: Umeå kommuns brottsförebyggande program 2026-2027 | 11.00 | Ann Siklund |
| 4 | Yttrande Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. | 11.15 | Karin Isaksson |
| 5 | Yttrande Remiss av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) för underlättande av användning av bärningsboggi | 11.25 | Fredrik Öhrner |
| 6 | Trafiksäkerhetslyftet – ett forskningsprojekt om systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå | 11.35 | Zein Anani |
| 7 | Ansökan till Tillväxtverket – Utsläppsfria byggarbetsplatser i Umeå | 11.45 | Fanny Nyberg |
| 8 | Aktuellt från förvaltningen september | 12.00 | Karin Isaksson |
| 9 | Kurser och konferenser september | 12.30 | |
| 10 | Delegationsbeslut och anmälningsärenden september | 12.40 | |
| 11 | Ärenden under handläggning - information september | 10.00 | |



Tjänsteskrivelse

2025-09-03

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00030

Verksamhetsuppföljning T2 2025

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att godkänna verksamhetsuppföljningen för januari – augusti (T2) 2025.

att godkänna uppföljningen av nämndens internkontrollplan för januari – augusti (T2) 2025.

att den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

att godkänna Rapport fr Tekniska nämnden till KS för perioden jan – aug 2025.

att anse ärendet direktjusterat.

Ärendebeskrivning

Verksamhetsuppföljning för januari – augusti har tagits fram för nämndens verksamheter och en uppföljning av internkontrollplanen för samma period är gjord.

Beslutsunderlag

Delårsrapport T2 2025. Bilaga.

Tekniska nämndens rapportering till kommunstyrelsen jan-aug 2025 (1).

Bilaga.

Uppföljning internkontrollplan tekniska nämnden 2025 T2. Bilaga.

Beredningsansvariga

Marcus Bystedt

Hanna Ekman

Christina Ingmanson

Karin Isaksson

Verksamhetschefer

Beslutet ska skickas till

KSdiarium, KSrapportering, Marcus Bystedt, Karin Isaksson, Hanna Ekman

Märk med KS-2024/01101

Riskanalys		Internkontrollplan 2025											
Tekniska nämnden		Nämnd:											
Nämnd: Upprättat: 2024-11-08													
Reviderat: 2024-11-27													
Steg 1 - Riskinventering ska nämnden vara direkt delaktig i		Steg 2 - Riskvärdering ska nämnden vara direkt delaktig i					Steg 3 - Nämndens ansvar/ chef tar fram förslag som beslutas av nämnd				Steg 4 - Uppföljning		
Kontrollområde	Identifierad risk	Nr	Sannolikhet	Känslighet	Risk-värde	Rekommenderad riskhantering	Ägare	Ansvarig	Ansvar	Ämnesrapporten	Uppföljning T1	Uppföljning T2	Uppföljning T3
Demografiska utvecklingen utmanar	Risk för brist på, och konkurrens om, kompetent personal med utsläpster att attrahera, rekrytera och behålla kompetens som följd. Risk för ökade krav på snabblara omställning av ytor och lokaler beroende på att läroförhållningen bland befolkningen ändras.	R1	Möjlig	Känbar	9	Reducera risk	Genomförande av kompetensförbättringsplanens aktiviteter.	Helt-chef	T3				
Demografiska utvecklingen utmanar	Risk för otillräcklig kapacitet eller kunskap att tillvarata de möjligheter den tekniska utvecklingen kan ge med anledning av bristande omvärldsbevakning och/eller uppföljning av den bevakningen som görs.	R2	Möjlig	Lindrig	6	Reducera risk	Övervakning av behov gällande flexibilitet och robusta ytor och lokaler. Samverkan och omvärldsbevakning.	Teknisk direktör	T3				
Autonoma system och AI	Risk för resurssvikt i medel och/eller kompetens vilket orsakar försenad teknik och digital omställning.	R3	Möjlig	Lindrig	6	Reducera risk	Stäpa organisationella och kompetensmässiga förutsättningar (exempelvis: skapa samverkan, skapandet av team, kompetensförbättringsinsatser m.m.) för förbättringens möjlighet till genomförandkraft, från idé till resultat.	Teknisk direktör	T3				
Autonoma system och AI	Risk för resurssvikt i medel och/eller kompetens vilket orsakar försenad teknik och digital omställning.	R4	Möjlig	Lindrig	6	Reducera risk	Samverkan och strukturer för stöd och kompetensutveckling inom förvaltningen samt utveckling av arbetssätt inom förvaltningsmodellen. Omvärldsbevakning och samverkan med interna samt externa aktörer.	Teknisk direktör	T3				
Omfattande resurser för att hantera klimatförändringarna	Risk för att extrema väderutsatser och naturolyckor påverkar nämndens möjlighet att utföra sitt uppdrag och att medborgare egendomar och varuslag påverkas negativt.	R5	Sannolik	Allvarig	16	Minimera risk	Krisberedskapen framtagna. Övervakning av process och riktlinjer gällande klimatanpassningsåtgärder. Fortsatt utvärdering genom resur T3 för Klimatanpassning. Genomförande av en handlingsplan utifrån lärt från sådana resurser. Offensiv omvärldsbevakning och interna utbildningsinsatser.	Chief Gator och parker	T2, T3			Ris- och sårbarhetsanalys är framtagna. Arbetet fortsätter med ytterligare klimatanalyser av upphandlade konstrukter. Aktivitetsplaner är under utarbetande.	
Omfattande resurser för att hantera klimatförändringarna	Risk för att resurssvikt i medel och/eller kompetens orsakar för lång tempo i klimatomställningen.	R6	Möjlig	Känbar	9	Reducera risk	Offensiv omvärldsbevakning och genomföring av arbetssätt och stöd samt uppföljning för att sprida kunskap inom organisationen. (Exempelvis klimatberedningar i olika skolor och redovisning av eventuella klimatinformationer vid representerad).	Fastighetschef, Möbelschef	T3				
Omfattande resurser för att hantera klimatförändringarna	Risk att Umeå kommuns miljömål ej nås	R7	Sannolik	Känbar	13	Minimera risk	Offensiv omvärldsbevakning och anpassa inbuds av ekot- och råproducenter förmedel. Fortsätta arbetet med etablering av struktur kring förvaltningens strategiska miljöarbete. Rekommendationer. Fortsätta fortsätta arbetssätt för hur vi kan bygga med minskad klimatpåverkan genom exempelvis fortsätta arbetet med klimatberedning i olika skolor. Fortsatt utvärdering gällande standardutrustning med Egna Klimatplaner. Säkerhet och kvalitets stiftat stöd (både) för exempelvis ledningsstruktur eller andra klimatanpassningar. Fortsatt arbete med att bli andras följare.	Teknisk direktör	T2, T3			Verksamheterna fortsätter med att arbeta med strukturen och samma fokusområden.	
Omfattande resurser för att hantera klimatförändringarna	Risk att åtgärdsprogrammens aktiviteter ej kan genomföras med anledning av begränsade resurser.	R8	Möjlig	Känbar	9	Reducera risk	I samband med verksamhetsplaneringen har återstående aktiviteter/åtgärder planerats för genomförande. Fortsatt arbete med programplanering.	Teknisk direktör	T2, T3			Åtgärdsprogrammet för miljömålen tar slut vid kommande årsskifte. I sådant fall ser majoriteten av åtgärderna som TN bedöms av ett att genomföras.	
Ökad efterfrågan på kritiska resurser	Risk för tekniska utveckling med anledning av brist på kritiska resurser och/eller ökat behov av lagringsutrustning.	R9	Möjlig	Känbar	9	Reducera risk	Övervakning av behov och framtagnade av åtgärdsförslag gällande lagringsutrustning, exempelvis drivmedel, fordon, material.	Teknisk direktör	T3				
Ökad efterfrågan på kritiska resurser	Risk att eventuellt brist på kritiska resurser i samband med kris påverkar nämndens robusthet och möjlighet att utföra sitt uppdrag.	R10	Mindre sannolik	Allvarig	8	Reducera risk	Samverkan med säkerhet och övriga aktörer för kartläggning av Umeå kommuns behov av förbättringsinsatser. Uppföljning av kostnader för lagringsutrustning av formlat jämföras lagar har en beredskapskapet för 1 dag är genomförd.	Teknisk direktör	T3				
Fastighets- och underhållningsprocessen	Risk för brister i fastigheternas tekniska utrustningar i det äldre fastighetsbeståndet.	R11	Sannolik	Allvarig	16	Minimera risk	Processen för åtgärdsplanering underhåll. Genomförande av underhållsplaner, vid behov omfördelning av medel för att undvika nödvändigheter.	Fastighetschef, Gatorchef	T2, T2, T3	Arbete pågår med att på genom prioriterade fastigheter och en bedömning av nuvarande indikatorer görs igenom av extern part. Ett antal åtgärder planeras att genomföras under året för att minska framtida riskerna.	Arbetet fortsätter med att säkra fastigheternas tekniska utrustningar där bedömningar av nödvändigheter fortsätter och åtgärder för att förhindra genomförs.		
Styrning och ekonomi	Risk att anläggningarnas standard försummas med anledning av bristande underhåll och resurssvikt.	R12	Möjlig	Känbar	9	Reducera risk	Genomföring process för upphandling och anslutningsuppföljning i samverkan med upphandlingsenheten i lyfte att identifiera behov av åtgärder i process, utvärdering och samverkan med gemensamt under 2024. Fortsatt arbete med identifierade förbättringsåtgärder enligt framtagna förstudie och rapport.	Teknisk direktör	T2, T2, T3	Arbete pågår tillsammans med upphandlingsenheten med att implementera de förbättringsåtgärder som kommer fram i förstudie och rapport.	Fortsatt arbete med identifierade förbättringsåtgärder enligt framtagna förstudie och rapport.		
Styrning och ekonomi	Risk att brister i upphandling och anslutningsuppföljning medför utförande med låg kvalitet, ökade kostnader eller försenade leveranser.	R13	Möjlig	Känbar	9	Reducera risk							
Juridiska krav	Risk att vi förbiser att nyttja teknik med höga kvalitet (säkerhet, användarvänlighet) och att kommunens förutsättningar för omställning påverkas negativt med anledning av juridiska utmaningar.	R14	Sannolik	Känbar	12	Minimera risk	Tätt samarbete i följt beslut med datastyrelsen och informations- och informationskommunikationsenheten. Fortsätta kommunikation juridiska utmaningar och arbete tillsammans med nationella instanser för att påverka lagar och regler.	Verksamhetschef/Dir	T2, T3			Under årets andra halvår har vi påbörjat ett arbete med riksdagens av platformen Microsoft 365 för att juridiskt och säkerhetsmässigt använda de tjänster vi har tillgång till. De bland AI tjänsterna Copilot. Detta genomförs görs tillsammans med involvering av bland annat datastyrelsen.	
Ökade kvalitetskrav	Risk för kraftigt ökade kostnader och svårigheter att genomföra stadsuppdraget om kraven på ökad stämning realiserats.	R15	Möjlig	Känbar	9	Reducera risk	Samverkan med inblandade aktörer. Genomförande av handlingsplan "Stads kvalitets 2.0", bland annat inrättande övervakning av processer, egenkontrollprogram samt kvalitetsutvärdering.	Stadschef	T2, T2, T3	Arbetet fortsätter enligt framtagna handlingsplan.	Teknik- och fastighetsförvaltningen har samarbetat med utbildningsförvaltningen för att i en överklagad till Länsrätten av den tolkning som tillsynsmyndigheten gjort av Föreläggningens rekommendationer avseende stadsföreskrifter. Arbetet med handlingsplanen fortsätter där flera delar redan är påbörjade- exempelvis genomförande av kvalitetskontroller, förbättrade insamlingsrutiner samt uppbörd av ett egenkontrollprogram. Fortsatt arbete och samverkan sker löpande mellan inblandade parter.		
Säkerhet	Risk för att långvariga strömavbrott påverkar nämndens möjlighet att utföra sitt uppdrag samt att medborgare påverkas negativt.	R16	Mindre sannolik	Allvarig	8	Reducera risk	Gemensam krishandlingsplan för Teknisk- och fastighetsförvaltningens finans framtagna samt en prioriteringsordning av kommunens anläggningar. Övervakning och utvärdering av kommunens reservkraft under olika prioriteringsordningen. Övergående krishandlingsplan för Umeå kommun finans framtagna, bland en gemensam anslutningsplan för Teknisk- och fastighetsförvaltningens. Genomförande av test av kommunens krisberedskap i gemensamt drag. Säkerställande att prioriteringsordningen gällande kommunens anläggningar är tydlig samt att medarbetare och chefer vet hur kris ska hanteras och där den plan.	Fastighetschef	T3			Ett arbete pågår för att på ett systematiskt sätt höja kompetensnivån i förvaltningens säkerhets- och krisförut. En Table-top-övningen är genomförd.	
Säkerhet	Risk för att bristande samordning av krishantering inom Umeå kommun.	R17	Möjlig	Allvarig	12	Minimera risk		Teknisk direktör	T2, T3				

Kriminalitet	Risk att vår försäkra inom cybersäkerhet inte motsvarar behov. Fåla smidigheten vilket kan medföra driftstopp i vår IT-miljö/tekniska system, att kommunens information läcker till extern part eller att vår information blir manipulerad.	R18	Möjlig	Allvarig	12	Minimera risk	Uppföljningsprocessen, nya indikatorer kommer följas tertiävis. Skapas förutsättningar för personal att tillförskaffa sig kompetens inom området. Överryn av arbetsrutin, processer och rutiner för att stärka förutsättningarna för resilience.	Verksamhetschef Duff	T2, T3		Under årets andra halvår har vi fortsatt utbilda vårt Cybersäkerhetsteam, vi har implementerat för system inom Cybersäkerhetsområdet som i sin tur driver på vårt arbetssätt, rutiner och processer. Under T2 implementerades och införades så a cybersäkerhetsutbildningar för kommunens personal, förda heter för Duff och Läk-miljön.	
Kriminalitet	Risk för skad/utskärad skadegöringar på kommunens fastigheter och anläggningar.	R19	Möjlig	Känbar	9	Reducera risk	Följa utvecklingen och samverka med verksamheter där skadegöringar uppstår/utskälar, exempelvis genom planering och genomförande av åtgärder. Utvärdera nya former för uppföljning av skador och skadegöringar, exempelvis via systemstöd.	Fastighetschef	T3			
Kriminalitet	Risk för välfärdssäkerhet, korruption, jäv och mutor inom tekniska nämndens verksamhetsområde.	R20	Mindre sannolik	Känbar	6	Reducera risk	Framtagande av rutiner för uppföljning av projekt för att minska risken för korruption. Bliq genomgång av korruption, jäv, mutor för att sprida kunskap.	Teknisk direktör	T3			

Tekniska nämndens rapport till KS, januari–augusti 2025

Verksamhetsuppföljning

Nämndens grunduppdrag

	Bedömning januari-augusti 2025	Prognos för januari-december 2025
Uppdelning av nämndens grunduppdrag med bedömning per verksamhet		
Digital omställning och IT	I hög grad uppfyllt	I hög grad uppfyllt
Fastighet	I hög grad uppfyllt	I hög grad uppfyllt
Gator och parker	I hög grad uppfyllt	I hög grad uppfyllt
Måltidsservice	I hög grad uppfyllt	I hög grad uppfyllt
Städ och verksamhetsservice	I hög grad uppfyllt	I hög grad uppfyllt

Bedömning och motivering

Nämndens verksamheter har under perioden levererat de tjänster som ligger inom dess uppdrag.

Nämnden arbetar även aktivt med att tydliggöra det uppdrag avseende Civil beredskap som tilldelades under våren. Inom vissa områden behövs en resursförstärkning i form av ökad bemanning, vilket planeras åtgärdas under hösten. Förvaltningens säkerhets- och krisforum arbetar aktivt med att höja kunskapen inom civil beredskap i förvaltningen. Ett utbildningspaket har tagits fram och erfarenhetsutbyten med kommuner som kommit långt i sitt arbete finns inplanerat.

Digital omställning och IT

I mätningar så väl som i dialoger i styrgrupper, verksamhetsdialoger och liknande får vi övervägande positiv återkoppling och i det fall negativa synpunkter sker det ofta på ett konstruktivt sätt. Följande nyckeltal och uppföljning visar hur vi levererat vårt grunduppdrag som vi enligt vår bedömning gör i hög grad.

E-tjänster

- Från årsskiftet har kommunens e-tjänster sparat motsvarande 260 timmar manuellt arbete
- I genomsnitt får kommunens e-tjänster användarbetyget 4,1/5 vilket är högt.

Data och AI

- Inom objektet för datadriven kommun har vi under 2025 hittills utvecklat 18 nya analysstöd.

- Användningen av analysstöden ökar stadigt. I utgången av T2 har vi totalt 773 aktiva användare, en ökning med 313 personer (+40%) sedan årsskiftet.
- De 50 deltagarna i pilotprojektet Microsoft Copilot har fortsatt använt tjänsten under året. Enligt tidigare uppföljning sparar dessa i genomsnitt ca 1,5 timmar arbetstid per person och vecka med AI-assistans för administrativa arbetsuppgifter.
- Hittills i år har vi sparat in ca 800 timmar av andra verksamheters tid genom att automatisera manuellt arbete med digitala robotar (RPA).

Konsolidering

Hittills i år har vi avvecklat 2 system mer än vi infört. Därmed har vi fortsatt en bra trend utifrån tidigare nämndebeslut att minska antalet system inom kommunen.

Utdelade datorer

För perioden januari till och med augusti har vi delat ut 1.027 datorer. Prognosen för helåret är ca 2.000 datorer.

Nöjdhetsindex

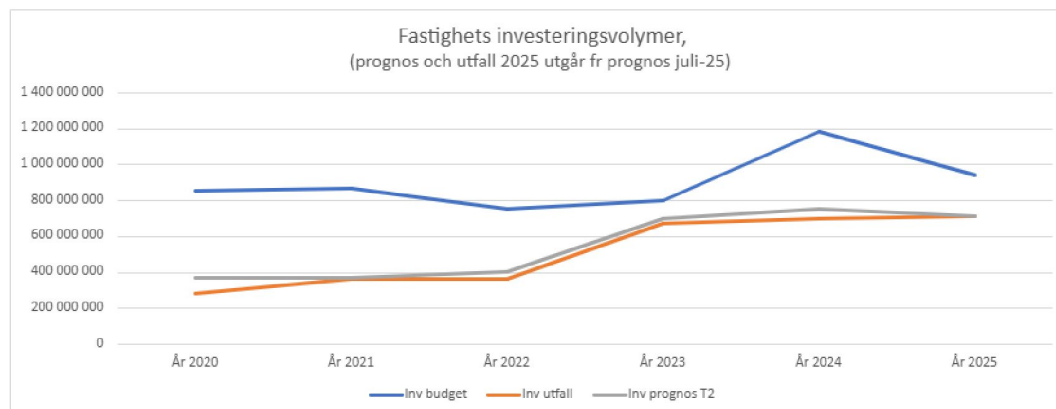
Kommunbolagen har svarat på en omfattande enkät för att vi ska få fram ett nöjdhetsindex. Resultatet är 3,4/5 vilket är godkänt. Vi ser också över vilka åtgärder som kan vidtas för att nästa mätning ska bli högre.

Fastighet

Verksamhetens uppdrag är att säkerställa att kommunens behov av lokaler tillgodoses, att fastighetsbeståndet driftas och underhålls på ett effektivt sätt samt att projekt genomförs med hög kvalitet och god genomförandekraft. Under perioden har detta uppdrag uppfyllts i hög grad.

Investeringsvolymen är fortsatt hög, med en total budget som uppgår till cirka 945 miljoner kronor. Arbetet med att stärka genomförandekraften i investeringsprojekten fortskrider enligt plan.





Prognosen för 2025 indikerar en investeringsnivå i paritet med 2023. Under 2024 skedde flera tidsmässiga förskjutningar i projektgenomförandet, vilket resulterade i en tillfällig nedgång i investeringsvolymen. Genomförandegraden för 2025 års investeringsprojekt bedöms uppgå till 75,6 procent.

Gator och parker

8 av de 10 kvalitetsfaktorer som ligger till grund för bedömningen har i Årsrapporten för 2024 ökat eller ligger konstant under det senaste året. Den upplevda tryggheten är t ex fortsatt hög, över det nationella genomsnittet, och tillgången på rekreativmiljöer är god och ligger på en stabil nivå.

Andel uppstartade projekt av de planerade under 2025 är 76%, att jämföra med 70% vid samma tid 2024. Ett nytt arbetssätt kring investeringsplanering är under implementering vilket är en del av förklaringen.

Detta sammantaget gör att bedömningen blir att Gator och parker uppfyller grunduppdraget i hög grad.

Måltidsservice

Under året har vi levererat goda och hälsosamma måltider. Verksamheten har fortsatt jobba med konceptet Gästens väg för att hela tiden förbättra service och bemötande. Vi har med stabil ekonomi och bra struktur förutsättningar att fokusera på grunduppdraget att laga goda, hälsosamma och klimatsmarta måltider vilket bidrar till god folkhälsa. Vi har just nu ett ekonomiskt överskott på livsmedel och vi konverterar fler livsmedelsgrupper till ekologiska eller närproducerade alternativ samt om vi gör menyförändringar.

Städ och verksamhetsservice

Verksamheten har i hög grad uppfyllt sitt uppdrag. Städsservice utför lokalvård efter de politiskt fastställda servicenivåerna vilka beskriver frekvens och innehåll per lokal- och verksamhetstyp på en total yta av 528 526,36 m2.

Verksamhetens utveckling och väsentliga händelser

Digital omställning och IT

Årets första månader har präglats av organisationsarbete, rekryteringar och färdigställande av kommunens Plan för digital omställning.

Efter en omorganisation har vi inom DoIT etablerat två områden – Utveckling och arkitektur samt Infrastruktur & cybersäkerhet – med respektive områdeschef. Till dessa områden rekryteras 3 nya enhetschefer. Den totala mängden med 7 chefer inom verksamheten är samma som tidigare. Parallellt ställer vi om arbetssätt och team för att bättre leverera på kommunens behov av IT- och digitaliseringsstöd.

I december skickades Plan för digital omställning på remiss till kommunens nämnder och bolag. Totalt inkom många kommentarer som har analyserats och beaktats utifrån relevans. Nämnderna var i stort eniga i att planen överlag är bra och nödvändig.

Världsläget kopplat till IT- och cybersäkerhet är fortsatt oroande. Vi lägger mycket fokus på att arbeta förebyggande för att stärka vår förmåga till resiliens.

Fastighet

Fokus under våren har arbete med lokalförsörjning- och investeringsplaneringen för att lämna ett bra underlag till budgetprocessen pågått, där särskilt fokus har legat på den minskade befolkningsutvecklingen.

Upphandlingen av ett nytt verksamhetssystem för Fastighet är avslutad och införandeprojektet har påbörjats.

Implementeringen av den nya fastighetspolicyn har inletts. I linje med detta har ett intensivt arbete bedrivits för att möjliggöra övertagandet av driften av Navet från och med den 1 september.

Inom området lås och passage har ett arbete inletts med syfte att stärka säkerheten.

Arbetet med återbruk har under perioden gått från planering till genomförande. Ett flertal föremål har redan kunnat tas till vara och återanvändas inom verksamheten.

Gator och parker

I år avslutades vintern väldigt tidigt och utan betydande bakslag. Det blev en tidig avstädnings av gatorna och en snabb start av vår- och sommaraktiviteterna. Sommarmöbleringen på torget har varit välanvänt. Riks FM-festivalen och Hov1s spelning å Skeppsbron är två av de arrangemang som ägt rum och som vart uppskattade.

Bytet av ytterligare en entreprenör inom färdtjänst, färdtjänst med rullstolsplats, den 1 juli gick förhållandevis smidigt utan större påverkan på verksamheten.

Arbetet med gator och gång- och cykelvägar i den första etappen på Tomtebo strand har startat. Projektet kommer att byggas i etapper och förväntas pågå i ca 20 år.

Ett nytt bindemedel som är miljövänligt testas i asfalten under hösten.

Det har varit en del skrivelser kring konstillationer kopplat till markupplåtelse under sommaren och diariet har fått osedvanligt många begäran om utlämnande av allmänna handlingar.

Måltidsservice

Under perioden har Måltidsservice fått beslut om beviljat stöd från livsmedelsverket för att öka beredskapen. Tidplanen är väldigt tight och mycket tid går till att utreda vad verksamheten ska satsa på för att lämna in sin plan i september. Syftet är att antingen bygga upp en helt ny kapacitet där den saknas, eller att förstärka och förbättra befintliga förmågor som inte är tillräckligt robusta eller omfattande.

På grund av minskat barnantal i förskolan minskar antalet förskoleavdelningar markant och Måltidsservice under perioden jobbat med en övertalighet. Två hela förskolor har stängt och ca 40 avdelningar på befintliga förskolor stänger ner. Eftersom medarbetarna har heltidstjänster och vi behöver ha personal i köket över alla måltider så kan vi inte minska bemanning i samma volym som antalet barn minskar. Det innebär ökade personalkostnader per portion. Däremot minskar livsmedelskostnaderna pga. färre ätande och de väger upp underskottet på personal

Även i Äldreomsorgen har antalet brukare minskat och verksamheten har behövt anpassa bemanningen till nya förutsättningar. Vi ser just nu att vi har en överkapacitet produktionsmässigt och vi har tagit fram ett förslag på hur vi nyttjar vår kapacitet på bästa sätt.

Mot inriktningsmålet klimat pågår arbetet ständigt mot mer klimatsmarta måltider. Nya svenska vegetariska proteinkällor testas och delar eller hela måltider byts ut succesivt.

Städ och verksamhetsservice

Under första 6 månaderna har arbetet fortsatt med *Handlingsplan Bättre städskvalitet 2.0*, i nära samverkan mellan Utbildning, Fastighet och Lokalvården. Överklagan gällande tolkning av städfrekvenser är inlämnad till Länsrätten, domslut inväntas.

Kontrollanter har utbildats och kvalitetskontroller enligt branschstandarden INSTA 800 har införts i början av året. Kontrollerna visar på ett förbättrat resultat än det gjorde initialt. Ex har de sista 7 efterkontrollerna alla blivit godkända

Minskat barnantal har lett till avveckling av två förskolor och cirka 40 avdelningar. Eftersom det främst rört sig om enskilda avdelningar kvarstår omfattande lokalvårdsbehov, vilket begränsat möjligheten till effektivisering. Detta har resulterat i ökade personalkostnader per kvadratmeter. En översyn av posthanteringen pågår utifrån kraftigt minskade volymer.

Tilläggsuppdrag från kommunfullmäktige

Uppdrag	Status, jan–aug	Motivering/kommentar	Prognos, status helår
Uppdrag: 2023:1 Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen och nämnderna i uppdrag att öka omställningen av nämndernas verksamheter för att klara grunduppdraget i takt med att personalbristen ökar.	Genomfört	Slutredovisat	Genomfört
Uppdrag 2023:2 Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen och nämnderna i uppdrag att öka samarbetet och ansvarstagandet över förvaltnings- och nämndgränser.	Delvis genomfört	En förvaltningsövergripande utbildning kring Detaljplaner har genomförts i februari. Målsättningen var att få en gemensam grund att stå på för de inblandade tjänstemännen. Fortsatt arbete kring samsyn kommer att genomföras löpande under året.	Delvis genomfört

Personaluppföljning

Nämndens arbete för att nå personalpolitiska mål

	Bedömning av nämndens arbete med personalpolitiska mål januari-augusti 2025	Prognos för januari-december 2025
Mål 5: Umeå kommun ska klara kompetensförsörjningen genom att vara en attraktiv arbetsgivare och spegla mångfalden i samhället.	Enligt plan	Enligt plan
Mål 6: Umeå kommun ska ha ledarskap som ges och ger förutsättningar för goda resultat, där riktvärdet för antalet medarbetare per chef inte är fler än 30.	Enligt plan	Enligt plan
Mål 7: Umeå kommuns sjukfrånvaro ska minska genom fokus på friskfaktorer och jämställda arbetsförhållanden.	Enligt plan	Enligt plan

Åtgärder och viktig utveckling/viktiga händelser inom målområdena

De fyra fokusområden i förvaltningens kompetensförsörjningsplan omfattar: arbetsgivarvarumärket, tidiga kompetensförsörjningsinsatser, hälsopromotion/friskfaktorer och anställningsprocessen

Kompetensförsörjning och attraktiv arbetsgivare (mål 5)

I maj var det Medarbetardag Teknik och fastighet och där alla medarbetare i förvaltningen bjöds in på en eftermiddag med föreläsning, fika och information om förvaltningens vision mm. Medarbetardagen är en strategisk aktivitet för en attraktiv arbetsgivare och arbetsgivarvarumärket.

Arbetat med projektet pågår dvs SAMBA/Samverkansmodell är ett projekt med fokus på att behålla arbetskraft på arbetsmarknaden där behålla är det nya rekrytera, över organisationsgränser med gemensamma processer. Under våren har SAMBA-labbet (HR i kommuner regioner) processat fram områden som styrgruppen sedan sammanfattat för arbetet vidare under hösten.

Ledarskap (mål 6)

På Ledarforum i juni, med förvaltningens alla chefer, var temat ”Lärande i arbetsvardagen” som hänger ihop med det arbete som görs kring utvecklings- och karriärvägar. Arbetet med att förtydliga rutiner i bygg- och anläggning har påbörjats.

Friskfaktorer (mål 7)

Friskfaktorerna, och friskfaktorlabbet, är ett stöd till chefer och medarbetare för att skapa en hälsosam och hållbar arbetsmiljö. Verksamheterna arbetar bla med friskfaktorn rättvis organisation, kommunikation, delaktighet utifrån behov.

Det pågående arbetat med tidiga insatser och rehabilitering fortsätter målinriktad i de flesta verksamheterna.

Resultatmått	Målvärde 2025	Utfall jan–aug 2025			Utfall jan–aug 2024		
		kvinnor	Män	totalt	kvinnor	män	totalt
Sjukfrånvaro, totalt i procent av anställdas sammanlagda ordinarie arbetstid	6,2	7,3	4,6	6,1	7,4	4,2	6,1
Andel långtidsfriska (%)	65	57	65	61	57	64	61
Andel heltidsanställda (%)	96	95	98	97	94	98	98

Ekonomiuppföljning, tekniska nämnden

Budgetavvikelse, åtgärder och årsprognos

Nämndens resultat per augusti är ett överskott på 8,3 mnkr jämfört med budget. Året inleddes med en gynnsam vinter, vilket gav ett överskott inom vinterväghållningen som lyfter resultatet. Totalt sett visar intäkter ett överskott, där exempelvis momsåtersökning ger ett nettoöverskott medan övriga intäkter möts av kostnader, och även personalkostnaderna har ett litet överskott. Därutöver mindre avvikelser för resultatet per augusti. Jämfört med resultatet samma period föregående år, -10,6 mnkr, så är resultatet cirka 19 mnkr bättre. Det som skiljer mellan åren är i huvudsak att kostnaderna för vintern är mer kostnadsmässigt gynnsam, samt att resultatet för fastighet är bättre jämfört med 2024 då snö, kyla och fastighetsskador orsakade stora kostnader för verksamheten.

Prognosen för perioden visar ett förväntat överskott på ca 1,3 mnkr mot årsbudget. Vintern har totalt sett varit kostnadsmässigt fördelaktig inledningsvis för året, vilket ger en möjlighet att prioritera satsningar inom andra områden, exempelvis inom dagvatten och beläggning, samt ett överskott inom måltidsservice som möjliggör inköp av mer närproducerade och ekologiska livsmedel, som ger en prognos lägre än resultatet för perioden. Kostnaderna förväntas även öka för vinterväghållningen under andra hälften av året när kommunen tar över vägar från Trafikverket. Prognosen förutsätter att satsningarna genomförs som planerat, annars kommer resultatet att förbättras, samt att den kommande vintern inte medför kostnader utöver budget eller att andra oförutsägbara händelser som större fastighetsskador eller liknande inträffar. Stora snömängder eller fastighetsskador kan snabbt medföra stora kostnadsökningar som resulterar i negativa budgetavvikelser på många miljoner.

(mnkr med en decimal)	Budget jan–aug 2025	Utfall jan–aug 2025	Budget- avvikelse jan–aug 2025	Budget- avvikelse jan–aug 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budgetavvikelse 2025
Verksamhetens intäkter	101,8	120,3	18,6	118,2	159,9	167,5	7,6
Verksamhetens kostnader	-1111,9	-1122,2	-10,3	-1084,7	-1714,3	-1720,6	-6,3
Verksamhetens nettokostnad	-1010,1	-1001,9	8,3	-966,6	-1554,4	-1553,1	1,3

Investeringar

Tekniska nämndens investeringsbudget uppgår per augusti till -734,2 mnkr varav -559,6 mnkr nyttjats, vilket ger ett överskott på 174,6 mnkr. Överskottet beror till största del på tidsförskjutningar. Prognosen för året är -1272,3 mnkr, 302,2 mnkr under budget. En skillnad för året är att vägpaketet från Trafikverket tas över, -250 mnkr. Dock finns alltid en risk att det blir tillkommande tidsförskjutningar, förseningar eller kostnadsavvikelser gällande investeringar vilket i så fall påverkar prognosen.

(mnkr med en decimal)	Budget 31 aug 2025	Utfall 31 aug 2025	Budget- avvikelse 30 aug 2025	Utfall helår 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budgetavvikelse 2025
Verksamhetens nettoinvesteringar	-734,2	-559,6	174,6	-1384,2	-1574,6	-1272,3	302,2

(mnkr med en decimal)	Budget 31 aug 2025	Utfall 31 aug 2025	Budget- avvikelse 30 aug 2025	Utfall helår 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budgetavvikelse 2025
Fastighet	-494,3	-384,4	109,9	-1120,8	-944,6	-729,4	215,2
Gator och parker	-175,7	-121,6	54,1	-193,2	-513,5	-453,9	59,6
IT	-59,2	-48,2	11	-62,3	-88,8	-81,9	6,9
Övrigt	-5,1	-5,4	-0,3	-8	-27,6	-7,1	20,5
Summa	-734,2	-559,6	174,6	-1384,2	-1574,6	-1272,3	302,2

Fastighet

Fastighets totala investeringsbudget för 2025 uppgår till -944,6 mnkr och prognosen för året är satt till -729,4 mnkr, dvs ett överskott på 215,2 mnkr. Orsaker till överskottet är att flera projekt inte har startat än, pausats eller har en förskjuten tidsplan, även om flera projekt har en tidigarelagd tidsplan också.

(mnkr med en decimal)	Budget 31 aug 2025	Utfall 31 aug 2025	Budget- avvikelse 31 aug 2025	Utfall helår 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budgetavvikelse 2025
Vasaskolan gymn elevökn	-5,6	-12,1	-6,5	-23,6	-63,0	-75,8	-12,8

Tekniska nämndens rapport till kommunstyrelsen, januari–augusti 2025

2025-09-12

Grisbackaskolan matsal/kök	-33,2	-24,5	8,7	-5,3	-55,5	-40,0	15,5
Sofiehem 5:2 daglig verksamhet	-3,8	-2,1	1,7	-0,5	-50,0	-3,0	47,0
Champinjonen vux elevökn	-25,0	-13,1	11,9	-69,1	-49,7	-20,0	29,7
Hedlundask ny-ombygg F-6	-27,1	-21,9	5,2	-19,0	-37,9	-35,9	2,0
Brandstation Umeå Östra ny	-3,9	-6,1	-2,3	-7,6	-37,2	-6,5	30,7
Östra Stallet ombyggnation	-0,2	-0,4	-0,2	-1,5	-35,2	-0,5	34,7
Västra stallet ombyggnation	-27,5	-24,7	2,8	-8,3	-33,7	-33,6	0,0
Brandstation Umeå Västra ny vagnshall	-25,5	-27,6	-2,1	-0,5	-29,5	-38,0	-8,5
Brandstation Holmsund uppbyggnad	-15,1	-14,8	0,3	-0,9	-29,1	-28,0	1,1
Summa	-166,9	-147,3	19,5	-136,4	-420,7	-281,3	139,3

Om- och tillbyggnad på **Vasaskolan** för gymnasiets elevökning har startat efter en oväntat lång planering från entreprenörens sida. Utvändigt pågår markarbeten och i Rosa huset lätttrivning och sanering. I september påbörjas pålning för flyglar. Mer asbest har framkommit än väntat. Entreprenören arbetar igen tid genom att påbörja prefabricering av stomdelar till norra och södra flygeln trots att etappstart är senare i höst. Prognos för 2025 är 75,8 mnkr och budget för 2025 är 63,0 mnkr, dvs ett underskott för 2025 på 12,8 mnkr. Den initiala tidsförskjutningen och förseningen som asbesten innebär samt tillkommande kostnader för sanering ryms inom projektets totala tidplan och budget.

Utbyggnaden av kök och matsal på **Grisbackaskolan** för att möta det ökade elevantalet befinner sig i byggskede och ligger ca 1 vecka efter tidsplanen pga förseningar kring takmontaget. Prognosen för 2025 ligger på 40 mnkr och budget på 55,5 mnkr. Slutprognosen för hela projektet ser ut att kunna hållas.

Nybyggnaden av hus på Magistervägen på **Sofiehem 5:2 för daglig verksamhet** inom IFN är under projekteringsskede och beräknas gå ut på upphandling under Q3 2025. Projektet pausades under vår/höst 2024 då det behövde förankras inom verksamheten med anledning av att det fanns ett visst motstånd mot att samlokalisera daglig verksamhet. Prognosen för 2025 ligger på 3 mnkr och budget 50 mnkr. Projektets ackumulerade budget ser ut att kunna hållas. Projektet följer den tidsplan som nu ligger om än budgeten ligger i framkant.

Projektet med om- och tillbyggnationer på **Champinjonen** för fler vuxenelever är i sin slutfas. Nya byggnaden har slutbesiktigats och tagits i bruk av verksamheten i juni. Renoveringen och anpassningen av gamla delen är något försenad pga. fynd av asbest som förskjutit tidplanen med ca 4 veckor och förväntas vara färdig för verksamheten i mitten av september. Budgeten för 2025 är 49,7 mnkr och prognosen för året är 20,0 mnkr. Slutprognosen för hela projektet är under budget.

På **Hedlundaskolan** är den nya byggnaden under uppförande och det återbrukade teglet är monterat på fasaden med gott resultat och invändiga installationsarbeten pågår. Tidplanen ser ut att hålla och vissa delar ligger till och med lite före. Prognosen för 2025 är 35,9 mnkr och budget är 37,9 mnkr, dvs lite under budgeten då det inte blivit lika många tillkommande kostnader som befarat. Under 2026 påbörjas ombyggnationerna samt renoveringen av befintliga skolan vilket gör prognosen mer osäker då byggnaden är äldre och oväntade åtgärder kan dyka upp som inte ingått i den ursprungliga entreprenaden. Bedömningen är att mest kostnader kommer att komma under 2026 då arbetet pågår och endast en mindre del kommer att dröja till 2027. Slutprognosen för projektet ser dock ut att hamna enligt budget.

Nya **brandstation Umeå östra** på Tomtebo Strand ligger nu ute på upphandling. Infrastrukturens överklagan påverkar brandstationens möjliga byggstart och innebär en förskjutning i den planerade färdigställningen som nu är november 2027. Budgeten för 2025 är 37,2 mnkr och prognosen är 6,5 mnkr. Prognosen för hela projektets ackumulerade investeringsutgift visar på att projektet kommer att klaras inom budget.

Vad som ska hända med **östra stallet på Stadshusområdet** är i dagsläget oklart då man funnit höga halter av PAH-er och kloranisoler samt hussvamp, mögel och insektsangrepp. Stomdelar som skulle behöva tas bort på grund av detta är skyddade av detaljplanebestämmelser och får inte tas bort. En riskbedömning för en eventuell ombyggnad till kontor pågår. Beslut om hur stallet ska användas väntas senare i höst. Prognos för 2025 är 0,5 mnkr och budget för 2025 är 35,2 mnkr.

Ombyggnationerna av **västra stallet på Stadshusområdet** till främst parkeringar för tjänstefordon kommer att färdigställas under september/oktober 2025. Budget för 2025 är 33,6 mnkr och prognos för 2025 är 33,6 mnkr och för hela projektet 42,0 mnkr vilket är enligt budget.

Uppbyggnaden av vagnhallen på **brandstation Umeå västra** kom oplanerat med anledning av takraset i februari 2024 och budgeten som sattes var redan från starten för låg. I och med uppbyggnaden görs en rad åtgärder i projektet för att stärka brandförsvarets förmåga, arbetsmiljö och framtida expansionsplaner vilket fördyrar projektet med ca 9 mnkr. Budgeten för 2025 är 29,5 mnkr och prognosen är satt till 38,0 mnkr. Projektet löper enligt tidplan och beräknas vara färdig för inflyttning i november 2025.

Uppbyggnaden av **brandstation Holmsund** efter branden i december 2023 har stött på förseningar då Miljö- och hälsoskydd bedömer att sanering av kontaminerad mark framför brandstationen krävs innan delar av arbetet fortsätter vilket innebär att vatten och avlopp inte kan kopplas in då ingen grävning får göras. Den kalkyl som gjorts gällande saneringskostnaden ökar kostnaden för projektet väsentligt och beräknas pågå under två

Tekniska nämndens rapport till kommunstyrelsen, januari–augusti 2025

2025-09-12

veckor. Byggnaden har börjat uppföras i väntan på besked från Miljö- och hälsoskydd om grävning får påbörjas. Byggnaden växer fram och stommen är klar. Under hösten kommer byggnaden vädersäkras och yttervägg och tak kommer vara färdiga innan vintern. Budget för 2025 är 29,1 mnkr och prognosen är satt till 28,0 mnkr. I samband med uppbyggnaden görs även här en rad åtgärder för att stärka brandförsvarets förmåga, arbetsmiljö och framtida expansionsplaner vilket kommer att fördyra projektet med ca 5 mnkr. Byggnaden planeras vara inflyttningsklar till sommaren 2026, men kan komma att bli förskjutet beroende på när beslut om när saneringen får påbörjas kommer. Bedömd totalkostnad är 45 mnkr och den totala budgeten uppgår till 30 mnkr.

Gator och parker

Gator och parkers investeringsbudget uppgick jan-aug till 175,7 mnkr, utfallet för samma period blev 121,6 mnkr dvs. ett överskott på 54,1 mnkr. Överskottet beror till stor del på att projekt har blivit senarelagda pga. att övertagande av vägnät från Trafikverket är förskjutet till hösten 2025. Gator och parkers totala investeringsbudget för 2025 uppgår till 531,5 mnkr och prognosen är för T2 453,9 mnkr, dvs ett överskott på 59,6 mnkr.

(mnkr med en decimal)	Budget 31 aug 2025	Utfall 31 aug 2025	Budget- avvikelse 30 aug 2025	Utfall helår 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budgetavvikelse 2025
Medfinansiering TRV	0	0	0	0	-250,0	-250,0	0,0
Renmarkstorget	-31,6	-5,5	26,1	-2,2	-47,3	-10,4	36,8
Väg 503	-12,9	-0,4	12,4	-0,4	-19,3	-3,5	15,8
Norrbyskär	-12,5	-1,9	10,6	-1,2	-18,8	-10,0	8,8
Kungsvägen	-10,7	-35,3	-24,6	-5,9	-16,0	-16,0	0,0
Belysning gator	-10,0	-1,4	8,6	-8,7	-15,0	-12,5	2,5
Kungsgatan	-6,7	-0,2	6,5	0,0	-10,0	-1,9	8,1
Brännavägen/Åsgatan	-6,2	-0,3	5,9	-0,8	-9,3	-4,8	4,5
Norra Gimonäsvägen/Gränsvägen	-5,2	-3,1	2,1	-1,1	-7,9	-8,5	-0,7
Fordon	-5,1	-1,0	4,2	-7,6	-7,7	-7,7	0,0
Övriga	-74,8	-72,5	2,3	-165,3	-112,2	-128,6	-16,4
Summa	-175,7	-121,6	54,0	-193,2	-513,5	-453,9	59,6

Övertagandet av vägar från Trafikverket blev förskjutet till hösten 2025, prognosen för övertagandet är 0 mnkr.

Renmarkstorget har blivit senarelagt, projektering kommer att slutföras under 2025 och detta innebär ett prognostiserat överskott på 36,9 mnkr för 2025. Projektet fortsätter sedan fram till 2028.

Väg 503, övertagandet av vägarna är förskjutet till hösten 2025 och detta bidrar till stora tidsförskjutningar för detta projekt, totalt ett överskott på 15,8 mnkr för 2025.

Norrbyskär, projektering är klar och entreprenad påbörjades innan sommaren, stora fördyringar vid bygget av Kajerna för hela projektet, för 2025 en prognos på 8,8 mnkr i överskott.

Kungsvägen är projekterat färdigt och entreprenaden är igång, prognos för helår är 0 mnkr då bidrag från Trafikverket inväntas.

Belysning gator går enligt plan och prognosen är ett överskott på 2,5 mnkr för helår.

Kungsgatan ska projekteras under 2025 och projektet väntas på ett överskott på 8,1 mnkr på helår. Projektet fortsätter under 2026.

Brännavägen/Åsgatan har försenats något och kommer att fortsätta under 2026, prognos för 2025 ett överskott på 4,5 mnkr.

Norra Gimonäsvägen/Granvägen förväntas hålla tidplan och bli slutförd under 2025, prognos för helår är ett underskott på 0,7 mnkr.

DoIT och övrigt

Inom DoIT förväntas ett mindre överskott på investeringarna, under raden övrigt ingår Städ- och verksamhetsservice, måltidsservice och civil beredskap och där förväntas de två förstnämnda lämna ett mindre överskott medan investeringar kopplat till civil beredskap, 20 mnkr i budget, har i nuläget inte några specifika investeringsprojekt kopplade till den potten och därmed blir de 20 mnkr ett överskott. Det kan komma att ändras innan årets slut, men blir då en förflyttning av investerade medel från fastighets investeringsbudget till civil beredskap och påverkar därmed inte den totala investeringsbudgeten för tekniska nämnden.

Tekniska nämnden Delårsrapport T2 2025



Dokumentansvarig: Teknik- och fastighetsförvaltningen
Fastställt av: Tekniska nämnden, XXXX-XX-XX
Version: 0.2
Dokumentdatum: 2025-09-12
Reviderad:

Innehållsförteckning

Tekniska direktören har ordet – viktiga händelser	03	Nämndens utvalda rapporter	
Verksamhetsrapport		Personuppgiftsincidenter	41
Digital omställning och IT	07		
Fastighet	12	Tekniska nämnden – personalrapport för perioden	43
Gator och parker	17	Personalpolitiskt mål 5	44
Måltidsservice	21	Personalpolitiskt mål 6	45
Städ- och verksamhetsservice	24	Personalpolitiskt mål 7	46
Civil beredskap	28	Tekniska nämnden – ekonomirapport för perioden	47
Inriktningsmål		Verksamheternas ekonomi	51
Inriktningsmål 1	30	Investeringar	59
Inriktningsmål 2	32	Tilläggsuppdrag	70
Inriktningsmål 3	34		
Inriktningsmål 4	36		

Viktiga händelser tom andra tertialet

Tekniska direktören har ordet

Vintern 2025 avslutades rekordtidigt. Den följdes av en mycket varm, men lugn sommar. Ett gott tecken på att alla våra verksamheter fungerar väl och levererar den service medborgarna behöver.

Vårens planeringsarbete påverkades av att befolkningsprognosen återigen reviderats ned vilket har behövt hanteras i nämndens planering och underlagen till kommunens planeringsdirektiv.

Nämnden fick under våren efter beslut i KF ett utökat uppdrag för kommunens civila beredskap inom fyra områden; drivmedel, reservkraft, livsmedel och beredskapslager. Det arbete har nu startats upp för att under 2026 kunna börja leverera konkreta lösningar.



Karin Isaksson, teknisk direktör.

Året präglades inledningsvis av en mild vinter och mindre plogning men samtidigt mer halkbekämpning. För Fastigheterna skottades att antal tak tidigt på säsongen av säkerhetsskäl. Den rekordvarma sommaren har kunnat hanteras utan ökat antal felanmälningar.

Arbetet med att implementera den nya fastighetspolicyn pågår och per den 1/9 övertas ansvaret för drift och underhåll av Navet.

Efter 30 år av förberedelser och en utbyggd ringled tar kommunen över vägnätet innanför ringleden den 1 september, ett långt projekt som avslutas och ritar om kartan för Umeå. Nu kan arbetet med att utveckla staden börja på allvar.

Arbetet med att höja kvaliteten på städningen i våra skolor och förskolor fortsätter utifrån Miljö och hälsoskyddsnämndens inspektioner. Arbetet, tillsammans med utbildningsförvaltningen, fortsätter för att säkerställa rena lokaler.

Den plan för digital omställning som DoIT arbetat fram har beslutats av fullmäktige och arbetet med genomförandet kan starta.

**UMEÅ
KOMMUN**

Resultatet som helhet visar på en positiv utveckling, både mot budget och föregående år. En lyckad medarbetardag har genomförts under maj månad, som blev mycket uppskattad.

DoITs arbete med sitt interna utvecklingsarbete har intensifieras och resurser är succesivt på plats och tempot i omställningsarbetet ökar.

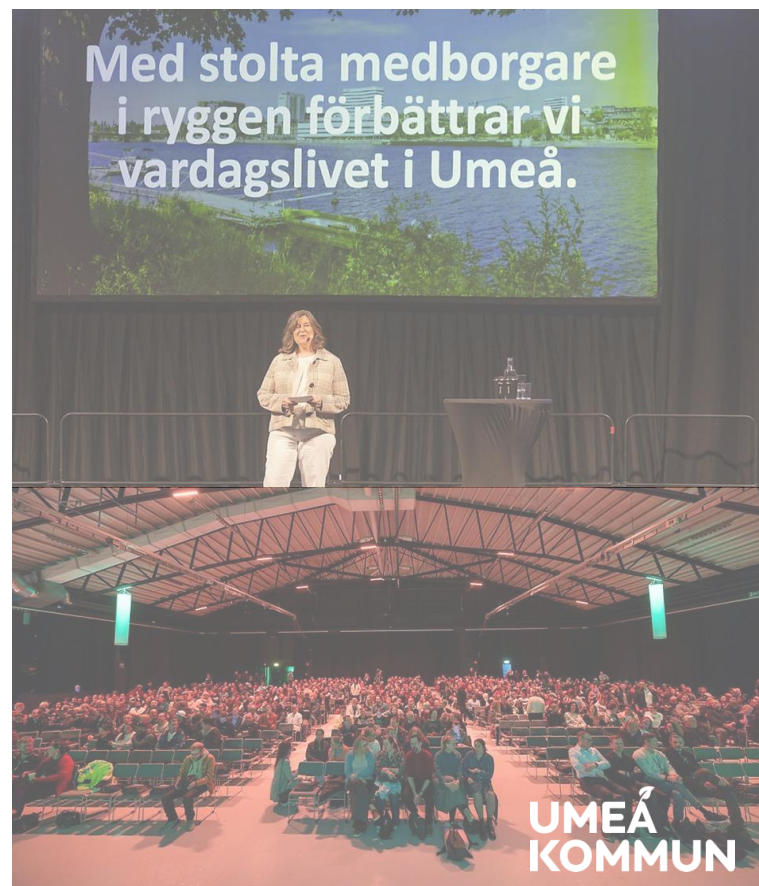
Byggprojekten Vuxenutbildning Berghem och förskolorna Kungsgården och Mariedal har avslutats och överlämnats till verksamheterna, som glatts åt sina nya, funktionella lokaler. Gestaltningen för ombyggnaden av Renmarkstorget har fastställts.

Förvaltningens ledning har förstärkts med en ny kommunikationschef, Emmy Ericsson.

Trots många och stundtals stora utmaningar har verksamheterna, som vanligt, levererat värdefull service till medborgarna och kommunens verksamheter på ett utmärkt sätt och med goda resultat, varje dag.

Karin Isaksson

Karin Isaksson, teknisk direktör



Verksamhetsrapport

UMEÅ
KOMMUN

Underlag för verksamhetsrapport

Bedömning och motivering uppfyllnad av grunduppdrag

Verksamheten bedömer enligt bedömningskriterium (t.h.) uppfyllnad av sitt grunduppdrag samt lämnar en kortfattad beskrivning över vad som ligger till grund för bedömningen.

Verksamhetens utveckling och väsentliga händelser

Kortfattad beskrivning hur verksamheten har utvecklats under perioden samt väsentliga händelser som påverkat utveckling eller resultat. Tabeller, grafer eller diagram som nyttjas redovisas över tid (trend) samt kompletteras med en kvalitativ analys.

Status prioriterade aktiviteter

Verksamheten redovisar status över prioriterade aktiviteter samt tilldelade tilläggsuppdrag.

Bedömningskriterium	Definition	Symbol
I hög grad uppfyllt	Verksamheten har under perioden verkställt sitt grunduppdrag helt eller i hög omfattning i enlighet med planeringsdirektivet, nämndens verksamhetsplan och givna förutsättningar.	
I viss grad uppfyllt	Verksamheten har under perioden verkställt delar av sitt grunduppdrag, men behöver vidta åtgärder inom vissa områden	
Ej uppfyllt	Verksamheten har under perioden inte alls eller i liten omfattning uppfyllt sitt grunduppdrag.	

Digital omställning & IT



Bedömning och motivering

Under året har vi levererat de tjänster som ligger inom vårt uppdrag. I mätningar så väl som i dialoger i styrgrupper, verksamhetsdialoger och liknande får vi övervägande positiv återkoppling och i det fall negativa synpunkter sker det ofta på ett konstruktivt sätt. Följande nyckeltal och uppföljning visar hur vi levererat vårt grunduppdrag som vi enligt vår bedömning gör i hög grad.

E-tjänster

- Från årsskiftet har kommunens e-tjänster sparat motsvarande 260 timmar manuellt arbete
- I genomsnitt får kommunens e-tjänster användarbetyget 4,1/5 vilket är högt.

Data och AI

- Inom objektet för datadriven kommun har vi under 2025 hittills utvecklat 18 nya analysstöd.
- Användningen av analysstöden ökar stadigt. I utgången av T2 har vi totalt 773 aktiva användare, en ökning med 313 personer (+40%) sedan årsskiftet.
- De 50 deltagarna i pilotprojektet Microsoft Copilot har fortsatt använt tjänsten under året. Enligt tidigare uppföljning sparar dessa i genomsnitt ca 1,5 timmar arbetstid per person och vecka med AI-assistans för administrativa arbetsuppgifter.
- Hittills i år har vi sparat in ca 800 timmar av andra verksamheters tid genom att automatisera manuellt arbete med digitala robotar (RPA).

BEDÖMNING



UMEÅ
KOMMUN

Digital omställning & IT



Bedömning och motivering

Konsolidering

Hittills i år har vi avvecklat 2 system mer än vi infört. Därmed har vi fortsatt en bra trend utifrån tidigare nämndbeslut att minska antalet system inom kommunen.

Utdelade datorer

För perioden januari till och med augusti har vi delat ut 1.027st datorer. Prognosen för helåret är ca 2.000 st datorer.

Nöjdhetsindex

Kommunbolagen har svarat på en omfattande enkät för att vi ska få fram ett nöjdhetsindex. Resultatet är 3,4/5 vilket är godkänt. Vi ser också över vilka åtgärder som kan vidtas för att nästa mätning ska bli högre.

BEDÖMNING



Verksamhetens utveckling och väsentliga händelser

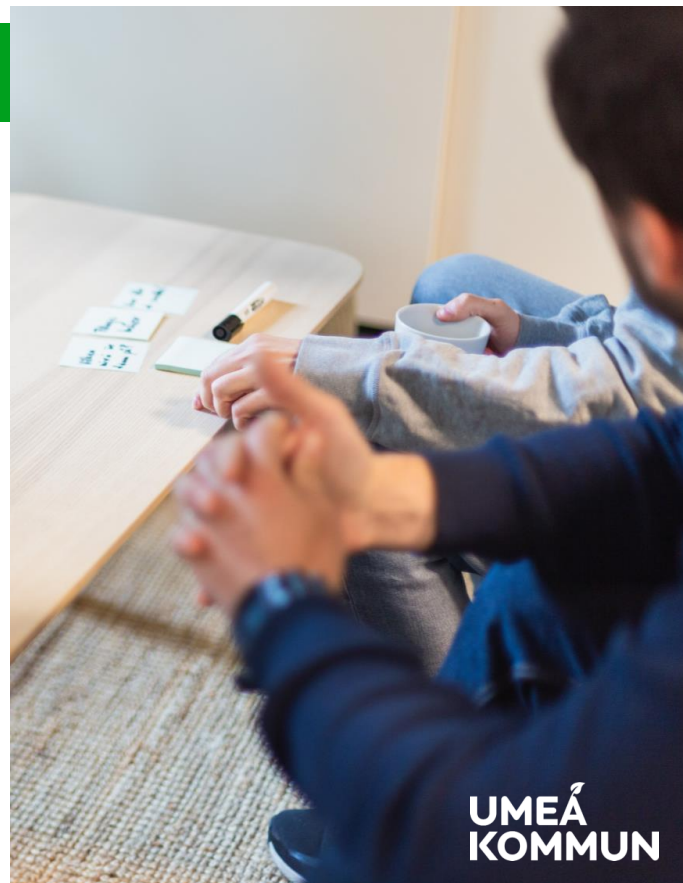
Årets första månader har präglats av organisationsarbete, rekryteringar och färdigställande av kommunens Plan för digital omställning.

Efter en omorganisation har vi inom DoIT etablerat två områden – Utveckling och arkitektur samt Infrastruktur & cybersäkerhet – med respektive områdeschef. Till dessa områden rekryteras 3 nya enhetschefer. Den totala mängden med 7 chefer inom verksamheten är samma som tidigare. Parallellt ställer vi om arbetssätt och team för att bättre leverera på kommunens behov av IT- och digitaliseringsstöd.

Det har varit en något högre personalomsättning generellt som medför att det dels går mycket tid till rekryteringar, dels att vi på grund av vakanta tjänster ligger med ett ekonomiskt överskott. Analys och planering pågår för att utvärdera hur vi kan nyttja dessa medel på ett bra sätt.

I december skickades Plan för digital omställning på remiss till kommunens nämnder och bolag. Totalt inkom många kommentarer som har analyserats och beaktats utifrån relevans. Nämnderna var i stort eniga i att planen överlag är bra och nödvändig.

Världsläget kopplat till IT- och cybersäkerhet är fortsatt oroande. Vi lägger mycket fokus på att arbeta förebyggande för att stärka vår förmåga till resiliens.



Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet

Bygga en god förmåga till cybersäkerhet inom Umeå kommun

- Säkerställa kommunens tillgång till adekvat teknik för detektering av angrepp.
- Öka mognaden inom cybersäkerhet genom att utbilda kommunens medarbetare.
- Kartlägga ej uppdaterad mjukvara, som kan innebära säkerhetsrisker.
- Genomföra planerade tester av vår egen säkerhet.

Status/Kommentar

Som i ett led i att skydda oss mot Cyberattacker har vi infört en högre nivå av säkerhet genom att uppgradera till Microsoft E5 licenser.

Ett övervakningssystem för att bättre kunna analysera datatrafik i våra nätverk har utvärderats med gott resultat.

För att stärka kommunanställdas kompetens inom informations- och cybersäkerhet införs ett utbildningsstöd som införs i hela kommunen där Teknik och Fastighet är första förvaltning ut.

Vi har ett pågående arbete med att uppgradera alla servrar till operativsystem som är supporterade av Microsoft. Efter T2 har vi uppgraderat ca 87% av alla servrar vilket anses högt då ett antal tjänster fortfarande kräver en äldre version av operativsystem.

Tidigare i år har vi utfört en omfattande scanning på stora delar av vår IT-infrastruktur. Åtgärder har därefter vidtagits för att stärka vår säkerhet.

Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
Skapa förutsättningar för Umeå kommun att arbeta datadrivet och använda AI - Etablera samverkansobjektet Datadriven kommun. - Leverera analysstöd som kan användas av och skapa värde i verksamhet. - Skapa förutsättningar för Umeå kommun att använda AI, exempelvis genom att definiera juridiska och säkerhetsmässiga ramverk.	Objektet Datadriven kommun är etablerat med representation av 6 av kommunens förvaltningar i styrgruppen samt en stark objektledning som driver arbetet. Målen för objektet är att skapa förutsättningar att spara tid samt att förbättra förmågan att arbeta datadrivet inom kommunen. Det har etablerats nära kontakt med verksamheterna för att bättre förstå deras behov och leverera träffsäkert analysstöd. Objektet har utvecklat flera rapporter och vi ser en stark tillväxt i användning och nytta. Under året driver objektet också en juridisk och teknisk bedömning för Microsoft som leverantör och deras tjänster vilka bland annat används för databehandling och analys, däribland AI-tjänsterna CoPilot.
Driva omställning och utveckling i den egna verksamheten och tillsammans med andra - Starta välfungerande team som skapar värde för dem vi finns till för. Vi ställer om våra arbetssätt för att använda kommunens resurser effektivt. - Vi ska lägga en ökad andel arbetstid på att utveckla och ställa om, och en minskad andel på att underhålla befintligt. - Vi ska spara tid, åt oss själva och/eller andra.	Under året har vi tagit fram en tydligare checklista för att stödja etableringsprocessen för våra team. Nästan samtliga av våra hittills 15 team har gått igenom processen. Under årets andra tertial har vi planerat och upphandlat en omfattande ledarutbildning som riktar sig till samtliga chefer och ledare inom DoIT. Utbildningen kompletterar kommunens utbud med ledarskap i en IT-kontext.

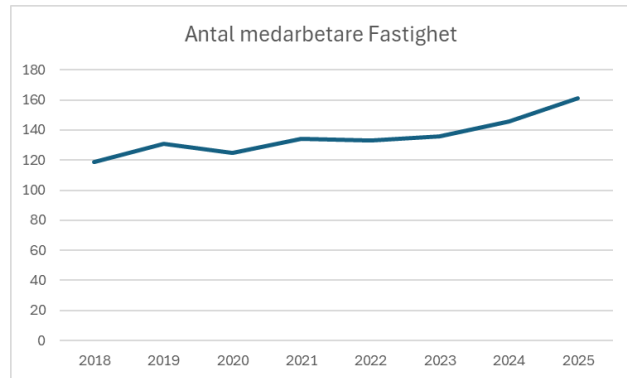
Fastighet



Bedömning och motivering

Verksamhetens uppdrag är att säkerställa att kommunens behov av lokaler tillgodoses, att fastighetsbeståndet driftas och underhålls på ett effektivt sätt samt att projekt genomförs med hög kvalitet och god genomförandekraft. Under perioden har detta uppdrag uppfyllts i hög grad.

För att säkerställa leverans enligt grunduppdraget har Fastighet under året genomfört flera nyrekryteringar i syfte att möta de utökade uppdragen kopplat till grunduppdraget inom verksamheten.



Visualisering av antal medarbetare Fastighet.

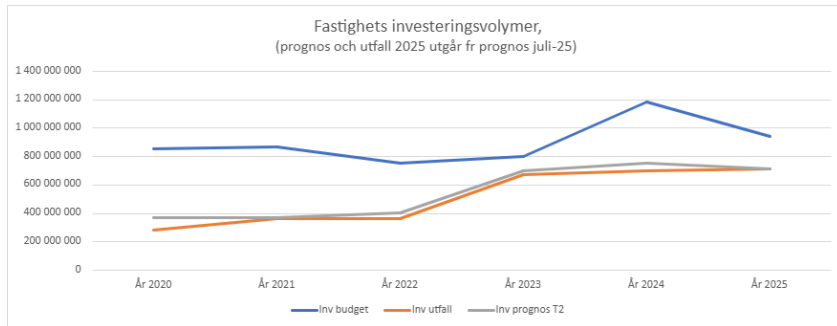
BEDÖMNING



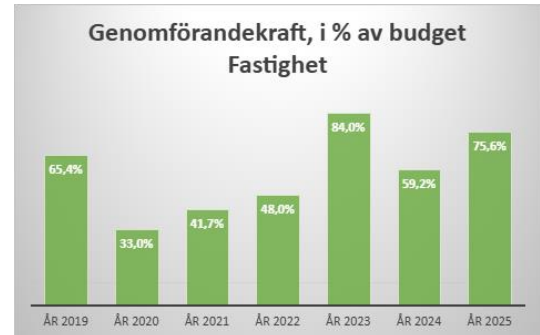
UMEÅ
KOMMUN

Investeringsvolymen är fortsatt hög, med en total budget som uppgår till cirka 945 miljoner kronor. Arbetet med att stärka genomförandekraften i investeringsprojekten fortskrider enligt plan.

Prognosen för 2025 indikerar en investeringsnivå i paritet med 2023. Under 2024 skedde flera tidsmässiga förskjutningar i projektgenomförandet, vilket resulterade i en tillfällig nedgång i investeringsvolymen. Genomförandegraden för 2025 års investeringsprojekt bedöms uppgå till 75,6 procent.



Visualisering av Fastighets investeringsvolym. Budget, utfall och prognos.



Visualisering av Fastighets genomförandekraft. Upparbetade medel av budget. Prognos för år 2025.

UMEÅ
KOMMUN

BEDÖMNING



Verksamhetens utveckling och väsentliga händelser

Året har inletts med gynnsam temperatur och nederbörd, vilket har inneburit lägre energiförbrukning och mindre snöhantering, även om en hel del takskötsel genomförts. Förebyggande åtgärder pågår fortsatt där ett antal åtgärder planeras och genomförs.

Fokus under våren har varit arbete med lokalförsörjning- och investeringsplaneringen för att lämna ett bra underlag till budgetprocessen pågått, där särskilt fokus har legat på den minskade befolkningsutvecklingen.

Projekt som byggs nu under 2025 är bl a ny förskola på Mariedal, Hedlundaskolan och Vasaskolan.

Upphandlingen av ett nytt verksamhetssystem för Fastighet är avslutad och införandeprojektet har påbörjats.

Implementeringen av den nya fastighetspolicyn har inletts. I linje med detta har ett intensivt arbete bedrivits för att möjliggöra övertagandet av driften av Navet från och med den 1 september.

Inom området lås och passage har ett arbete inletts med syfte att stärka säkerheten.

Arbetet med återbruk har under perioden gått från planering till genomförande. Ett flertal föremål har redan kunnat tas till vara och återanvändas inom verksamheten.



Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
TN-uppdrag 2025:1 Uppdrag till förvaltningen att säkerställa att kommunens lokaler, där behov finns i och utanför staden, är tillgängliga mötesplatser för medborgarna, detta i syfte att stärka lokalsamhällets gemenskap. Förvaltningen ska återkomma med redogörelse till nämnden om status och eventuella behov av åtgärder under hösten 2025.	Arbetet har startats upp. En ny skolsäkerhetslag kommer också att påverka förutsättningar vid samnyttjande av lokaler. Det fortsatta arbetet med uppdraget kommer därför att förskjutas något i tid.
Analys av resurser och organisation Genomföra en analys av konsekvenserna som Fastighetspolycyn föranleder utifrån resursbehov och eventuella justeringar i organisation	En anpassning av organisationen genomförs utifrån att kunna hantera de förändringar som Fastighetspolycyn påverkar Fastighet.
Upphandling och avtalsförvaltning Under 2024 har en kartläggning och analys av nuvarande arbetssätt skett i samverkan med Upphandlingsbyrån. Under 2025 kommer de identifierade prioriteringarna och aktiviteterna att genomföras. Bl.a.: Rollbeskrivning och ansvarsområden Genomgång och implementering av beskrivna/justerade processer i verksamheterna Framtagande av stödmaterial Kompetensutveckling avtalsförvaltning och upphandling	Arbetet med att förbättra upphandlings och inköpsprocessen pågår tillsammans med Upphandlingsbyrån, där i första hand ett förtydligande av roller är på gång att genomföras.

Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet

Effektiv verksamhet

Analysera de senaste årens kostnadsutveckling avseende byggprojekt och föreslå åtgärder

Status/Kommentar

En analys är genomförd och ett antal förbättringspunkter har framkommit som det arbetas vidare med.

Nytt fastighetssystem

Under 2024 har ett gediget förstudiearbete genomförts. Under 2025 påbörjas upphandling samt införande av ett nytt fastighetssystem.

Införandeplan finns framtagna och går enligt plan.

Gator och parker



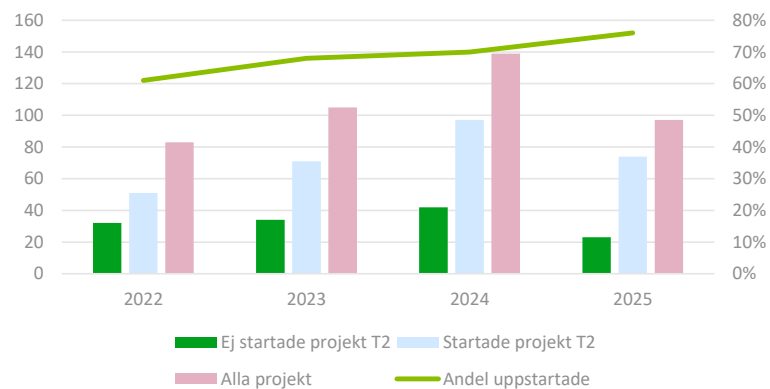
Bedömning och motivering

8 av de 10 kvalitetsfaktorer som ligger till grund för bedömningen har i Årsrapporten för 2024 ökat eller ligger konstant under det senaste året. Den upplevda tryggheten är t ex fortsatt hög, över det nationella genomsnittet, och tillgången på rekreativmiljöer är god och ligger på en stabil nivå.

Andel uppstartade projekt av de planerade under 2025 är 76%, att jämföra med 70% vid samma tid 2024. Ett nytt arbetssätt kring investeringsplanering är under implementering vilket är en del av förklaringen.

Detta sammantaget gör att bedömningen blir att Gator och parker uppfyller grunduppdraget i hög grad.

Uppstartade projekt T2



Visualisering av antal Ej startade projekt T2, Startade projekt T2, Totalt antal projekt, samt Andel uppstartade.

BEDÖMNING



UMEÅ
KOMMUN

Verksamhetens utveckling och väsentliga händelser

I år avslutades vintern väldigt tidigt och utan betydande bakslag. Det blev en tidig avstädning av gatorna och en snabb start av vår- och sommaraktiviteterna. Sommarmöbleringen på torget har varit välanvänt. Riks FM-festivalen och Hov1s spelning å Skeppsbron är två av de arrangemang som ägt rum och som vart uppskattade.

Bytet av ytterligare en entreprenör inom färdtjänst, färdtjänst med rullstolsplats, den 1 juli gick förhållandevis smidigt utan större påverkan på verksamheten.

Arbetet med gator och gång- och cykelvägar i den första etappen på Tomtebo strand har startat. Projektet kommer att byggas i etapper och förväntas pågå i ca 20 år.

Ett nytt bindemedel som är miljövänligt testas i asfalten under hösten. Det har varit en del skrivelser kring konstinstallationer kopplat till markupplåtelser under sommaren och diariet har fått osedvanligt många begäran om utlämnande av allmänna handlingar.

Sommarblomsvandringarna har genomförts fem torsdagar under sommaren och temat har varit "Rymden". Intresset har varit stort och möjligheten att vandra på egen hand finns via kartor på kommunens webbsida.



Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
TN-uppdrag 2025:2 Uppdrag till förvaltningen att påbörja i dialog och i samverkan med verksamheter/näringsliv/ föreningsliv m.fl. omställning av allmänna ytor så som torg, stråk och gata till säsong varierade mötesplatser med målet att succesivt göra centrala Umeås torg, stråk och gator tillgängligare, attraktivare, livfulla och trevliga och att besöka. Återkoppling till nämnden hösten 2025	Projektledare är tillsatt, projektbeskrivning och projektplan är framtagen. Möten inom förvaltningen, andra förvaltningar samt med fastighetsägare har påbörjats.
Arbetet med investeringsplaneringen, processer och sömlöshet a) Utveckla projektarbetet, genom att implementera och revidera arbetssätt för att säkra högre genomförandekraft av investeringsbudgeten, bland annat genom framtagandet av en "Gatu-utvecklingsplan" b) Framtidssäkra den långsiktiga investeringsplaneringen genom fokus på robusthet och uppdatera arbetsmodell för arbetet med våra investeringsprojekt. c) Implementera den arbetsmodell som är framtagen för arbetet med detaljplaner i alla avdelningar.	a) Investeringsplaneringen har utvecklats genom att använda en gemensam arbetsyta med gator och parkers samlade investeringsbehov. Dessa tas även fram i en gemensam karta och kommer att användas för gemensamma diskussioner och prioriteringar för 2026 samt 2026-2028. Gatuutvecklingsplanen kommer att fastställa gemensamma principer för funktioner i gaturummet. b) Förutom det som nämns ovan pågår samverkan med Vakin och Umeå Energi samt arbetet med kommunens utbyggnadsplan för att säkerställa en mer långsiktig och robust planering. c) En arbetsgrupp är tillsatt och ett förslag till bättre mappstruktur och en samlad yta är framtagen. Arbetsgruppen arbetar vidare med att tydliggöra mål och syfte med pågående detaljplaner och även kommande planer från planprioriteringslistan. Detta för att skapa en samlad och gemensam bild inom gator och parker för vad som behövs i fortsatt arbete.

Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
Klimatomställningsarbetet	
a) Etablera arbetsmodell och organisation för kommunens klimatomställningsarbete	a) En arbetsgrupp finns tillsatt inom gator och parker för att identifiera gemensamma aktiviteter för att stärka vårt klimatomställningsarbete. Umeå kommuns klimatanpassningsstrateg har etablerat nya samarbetsforum och deltar i forsknings- och nätverksarbete, samtidigt som upphandling av en kommunövergripande klimatanalys från SMHI nu förbereds, med förväntad leverans nästa år
b) Översyn av klimatkrav och klimatberäkningar i anläggningsprojekt.	b) Klimatberäkningar har genomförts i ett par projekt för att få kunskap om nuläge i våra anläggningsprojekt. Förslag till nya klimat- och miljökrav i vår kommande ramavtalsupphandling finns framtagna. Dessa krav för vi en dialog om tillsammans med entreprenörer i Umeå för att tillsammans hitta bra nivåer som gör att vi som beställare och våra leverantörer kan bidra till att nå klimatmålen. De krav och morötter som slutligen fastställs kommer även att implementeras i våra övriga anläggningsprojekt. Samverkan sker även med Umeå energi, ABB och andra aktörer för att underlätta anläggningsbranschens omställning.
c) Ta fram och implementera Prio+-nät för gång och cykel.	c) Vintern 25/26 kommer utvalda delar av befintligt prio 1 nät att få särskilt hög driftsstandard.
d) Genomföra projekt och aktiviteter för att öka separeringen av gång och cykel, där flödena motiverar separering	d) Redovisat i TN i januari 2025.

Måltidsservice



Bedömning och motivering

Verksamheten har fortsatt jobba med konceptet Gästens väg för att hela tiden förbättra service och bemötande. Vi har med stabil ekonomi och bra struktur förutsättningar att laga goda, hälsosamma och klimatsmarta måltider vilket bidrar till god folkhälsa.

	Frukost	Mellanmål	Lunch	Middag
	hittills 2025	hittills 2025	hittills 2025	hittills 2025
Antalet portioner hittills 2025 2 237 950 st Hur har vi gjort beräkningen? ⓘ	332 840 st	714 311 st	1 607 893 st	106 481 st

Sammanställning 2024

	Frukost	Mellanmål	Lunch	Middag
	totalt 2024	totalt 2024	totalt 2024	totalt 2024
Antalet portioner totalt 2024 5 560 057 st	785 090 st	1 672 386 st	4 049 209 st	282 110 st

Visualisering av antal serverade måltider. Källa:
<https://opendata.umea.se/pages/maltidsservicestatistik>

BEDÖMNING



UMEÅ
KOMMUN

Verksamhetens utveckling och väsentliga händelser

Verksamhetens fokusområden 2025 är att förbättra mätning av kundnöjdhet samt extra fokus på produktionsutredning och måltidskoncept inom äldreomsorgsverksamhet. Aktiviteterna för att jobba med detta pågår enligt plan.

Under förvaltningens tema Utveckling jobbar verksamheten med temat modigt ledarskap. Arbetet pågår löpande genom att vi tränar, utmanar varandra, vågar vara obekväma och på så sätt bygger tillit och psykologisk trygghet.

Under perioden har Måltidsservice fått beslut om beviljat stöd från livsmedelsverket för att öka beredskapen. Tidplanen är väldigt tight och mycket tid går till att utreda vad verksamheten ska satsa på för att lämna in sin plan i september. Syftet är att antingen bygga upp en helt ny kapacitet där den saknas, eller att förstärka och förbättra befintliga förmågor som inte är tillräckligt robusta eller omfattande.

På grund av minskat barnantal i förskolan minskar antalet förskoleavdelningar markant och Måltidsservice under perioden jobbat med en övertalighet. Två hela förskolor har stängt och ca 40 avdelningar på befintliga förskolor stänger ner.

Eftersom medarbetarna har heltidstjänster och vi behöver ha personal i köket över alla måltider så kan vi inte minska bemanning i samma volym som antalet barn minskar. Det innebär ökade personalkostnader per portion. Däremot minskar livsmedelskostnaderna pga färre ätande och de väger upp underskottet på personal

Även i Äldreomsorgen har antalet brukare minskat och verksamheten har behövt anpassa bemanningen till nya förutsättningar. Vi ser just nu att vi har en överkapacitet produktionsmässigt och vi har tagit fram ett förslag på hur vi nyttjar vår kapacitet på bästa sätt.

Mot inriktningsmålet klimat pågår arbetet ständigt mot mer klimatsmarta måltider. Nya svenska vegetariska proteinkällor testas och delar eller hela måltider byts ut succesivt.

Måltidsservice har en ekonomi i balans och bedömer att uppdraget uppfyllts i hög grad. Just nu har vi ett ekonomiskt överskott på livsmedel och vi konverterar fler livsmedelsgrupper till ekologiska eller närproducerade alternativ samt om vi kan göra menyförändringar.

Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet

Status/Kommentar

Goda. Samverkan som underlag för kundnöjdhet

Vi behöver bli bättre på att mäta kundnöjdhet. Dagordningsmallen för matråd och frågorna i enkäten är ej kända och vi har för få svar för ett tillförlitligt resultat. Förankra i verksamheten och genom samverkan med förskola och skola.

De mätbara frågorna och dagordningsmallen är på nytt implementerade och vi har aktivt jobbat med att använda frågorna och sprida goda exempel på hur chefer jobbar med frågorna. Andelen svar har ökat.

Produktionsutredning inom Äldreomsorgen

Äldreomsorgsutredningen innebär förändringar i vilka boenden som blir kvar. Utreda hur Måltidsservice nyttjar den kapacitet vi har och producerar effektivast till dessa enheter.

Utredning är gjord och dialog sker nu med äldreomsorgen eftersom förändringen påverkar dem. Prognosen är att vi har genomfört förändringar innan årets slut.

Hälsosamma. Äldreomsorg inom måltidskonceptet

Tydliggöra och följa upp Måltidskonceptet tillsammans med enhetschefer

Ett nytt Vård och omsorgsforum är startat där ledning tillsammans med enhetschefer tydliggör koncept och jobbar med förbättringar.

Öka lokalproducerade inköp

Vi skall prioritera inköp av lokalt producerade livsmedel för att nå uppsatt mål.

Vi har konverterat vissa livsmedelsgrupper till lokalproducerade och ser över om ekonom tillåter fler produkter.

Städ- och verksamhetsservice



Bedömning och motivering

Verksamheten har i hög grad uppfyllt sitt uppdrag. Städservice utför lokalvård efter de politiskt fastställda servicenivåerna vilka beskriver frekvens och innehåll per lokal- och verksamhetstyp på en total yta av 528 526,36 m².

BEDÖMNING

**UMEÅ
KOMMUN**

Verksamhetens utveckling och väsentliga händelser

Under första 6 månaderna har arbetet fortsatt med *Handlingsplan Bättre städkvalitet 2.0*, i nära samverkan mellan Utbildning, Fastighet och Lokalvården. Överklagan gällande tolkning av städfrekvenser är inlämnad till Länsrätten, domslut inväntas. Kontrollanter har utbildats och kvalitetskontroller enligt branschstandarden INSTA 800 har införts i början av året. Kontrollerna visar på ett förbättrat resultat än det gjorde initialt. Ex har de sista 7 efterkontrollerna alla blivit godkända.

Höga sjuktal har medfört en arbetsmiljökartläggning, med åtgärder planerade till hösten. En omorganisation har genomförts med ett nytt städ-distrikt och färre medarbetare per chef, vilket förväntas stärka ledarskap och minska korttidsfrånvaro.

Minskat barnantal har lett till avveckling av två förskolor och cirka 40 avdelningar. Eftersom det främst rört sig om enskilda avdelningar kvarstår omfattande lokalvårdsbehov, vilket begränsat möjligheten till effektivisering. Detta har resulterat i ökade personalkostnader per kvadratmeter. En översyn av posthanteringen pågår utifrån kraftigt minskade volymer.

Antalet avvikelser och förbättringsförslag i e-tjänsten är oförändrat jämfört med föregående år (66 under första halvåret).



Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet

Robotisering

Öka takten gällande robotiseringen enligt framtagen plan med utgångspunkt i varje enskilt objekts förutsättningar.

- Skapa förutsättningar för effektivt och utökat nyttjande av städrobotar, i samverkan med Fastighet.

Status/Kommentar

Inför varje inköp av städrobot tas en projektplan fram för att säkerställa att inköpet är ekonomiskt motiverat och att rätt robot anpassas till rätt objekt. För närvarande pågår implementeringen av tre robotar som är avsedda att städa nattetid för att lösa problematiken med handbollsklisterstädningen. Dessa robotar installeras i Sävar, och på Tomtebo.

Optimera bemanningsplaneringen

- Genomlysning av verksamhet samt översyn av arbetstidsförläggning i syfte att möta ett ökande behov gällande nyttjandegrad av kommunala lokaler.
- Systematisera bemanningsplaneringen.

Verksamheten har under året arbetat kontinuerligt med att systematisera bemanningen. Ett större arbete pågår för att säkerställa rätt bemanning. Detta kommer att underlättas i framtiden genom införandet av bättre digitala verktyg, särskilt anpassade för lokalvård. Bemanningsplaneringen har systematiserats genom att planeringsverktyget Multiaccess har införts, vilket underlättar planeringen även över distriktsgränser. Dessutom pågår ett arbete för att minska användningen av timvikarier.

Välja klimatsmarta arbetssätt & metoder

- Översyn av städmetoder och produkter, samt identifiering av objekt lämpliga för miljövänlig och kemikaliefri städning.
- Vid nyproduktion väljs alltid i första hand miljövänlig och kemikaliefri städning.
- Aktivt återbruksarbete

En översyn av produkter och kemikalier sker regelbundet. Genom centralt upphandlade avtal kan verksamheten styra mot mer miljövänliga och klimatsmarta inköp. Vid nyproduktion väljs alltid miljövänliga städmetoder och kemikaliefri städning i så stor utsträckning som möjligt (undantag gäller främst badrum, där alternativ i dagsläget saknas). Verksamheten har även ett miljöforum som aktivt arbetar med dessa frågor och som strävar efter att utveckla ett mer systematiskt återbruksarbete.

Status prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
Öka kvalitet / kvalitetssäkra Genomförande av framtagna handlingsplan, "Städkvalité 2.0". - Införande av likvärdiga arbetssätt, kvalitetssäkring, egenkontroller och kvalitetskontroller. - Mål: Under 2025 ska kvalitetskontroll ske på minst 50% av objekten (förskolor prioriteras). Av dessa kontroller ska minst 70% uppnå "Godkänd". - Slutföra behovsanalys samt förstudie avseende upphandling av verksamhetssystem för produktionsplanering.	Arbetet med handlingsplanen <i>Städkvalitet 2.0</i> pågår. En del aktiviteter har avslutats medan andra är under uppbyggnad. Arbetet med att skapa en egenkontroll för Städ och Verksamhetsservice är i full gång och planeras vara implementerat i slutet av tertiäl 3. Utsedda kontrollanter utbildades under årets början, och kvalitetskontroller enligt den nordiska branschstandarden INSTA 800 har påbörjats och genomförs i verksamheterna. En behovsanalys samt en förstudie av ett digitalt verksamhetssystem har genomförts. Resultatet visar att det finns flera fördelar med att upphandla ett städledningssystem, och marknaden erbjuder ett flertal välfungerande alternativ. En kravspecifikation baserad på verksamhetens behov är nu nästan färdigställd så att upphandling kommer vara möjlig att genomföra under sen höst.

Civil beredskap



Förvaltningen arbetar aktivt med att tydliggöra det uppdrag som tilldelades under våren. Inom vissa områden behövs en resursförstärkning i form av ökad bemanning, vilket planeras åtgärdas under hösten.

Förvaltningens säkerhets- och krisforum arbetar aktivt med att höja kunskapen inom civil beredskap i förvaltningen. Ett utbildningspaket har tagits fram och erfarenhetsutbyten med kommuner som kommit långt i sitt arbete finns inplanerat.

Tekniska nämnden ansvarar för

Lägesrapport T2, 2025

Uppbyggnad och drift av fast installerad samt mobil reservkraft

Arbete pågår med förmågehöjning

Lagerhållning och vid behov tillagning samt distribution av reservlivsmedel

Arbete pågår med förmågehöjning.

Lagerhållning och vid behov distribution av reservdrivmedel

Arbete pågår med resursförstärkning samt tydliggörande av uppdrag.

Lagerhållning och vid behov distribution av förbrukningsmaterial/reservdelar för att tillgodose behov i prioriterad samhällsviktig verksamhet vid samhällsstörning, kris eller krig.

Arbete pågår med resursförstärkning samt tydliggörande av uppdrag.

Inriktningsmål

UMEÅ
KOMMUN

Inriktningsmål 1

Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 medborgare år 2050

Tekniska nämndens bidrag till inriktningsmålet är viktiga då platsens attraktivitet och goda livsmiljöer är central för val av plats att leva på och tillväxt.

Första etappen av den nya stadsdelen Tomtebo strand har startat. Marken för brandstationen, som är först på området att byggas, börjar nu förberedas och byggstart för stationen blir i slutet av 2025.

Vuxenutbildningens nya lokaler på Berghem är klara för användning och verksamheten har flyttat in.



Gestaltning av Vuxenutbildningens lokaler på Berghem.

Inriktningsmål 1

Uppföljning prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet

Prioriterad aktivitet: Fokus på leverans av projekt och infrastruktur

Status/Kommentar

Andel uppstartade investeringsprojekt för Gator och parker är 76%, att jämföra med 70% motsvarande period i fjol.
Prognosen för Fastighet gällande genomförandegrad av investeringarna i planen för 2025 uppgår till 75,6%

Prioriterad aktivitet: Vara en aktiv partner inom innovation

Plan för Digital omställning fastställdes i KF 25/8. Nästa steg är att färdigställa en handlingsplan med prioriterade aktiviteter som bidrar till att konkretisera de förflyttningar kommunen behöver för vår digitala omställning.

Inriktningsmål 2

Umeå ska växa hållbart utan några utsatta områden

Nämndens arbete med trygghet utgår bland annat från de Stadsdelssatsningar som sker varje år. Fokus är att trygghetssäkra de miljöer där många människor befinner sig, vilket sker genom översyn av belysningsnätet samt gallring av växtlighet och slyröjning.

I år har en extra satsning gjorts på Sommarmöblering på torget för att öka trivselen och minska känslan av otrygghet. Möblemanget har lett till ökad närvaro av människor på torget under dygnets alla timmar. Extra städning och tömning av sopor har genomförts inom ramen för satsningen Umeå växer tryggt och säkert.

Vasagatans omvandling från karaktären trist bakgata till levande mötesplats är färdigställd och invigningen skedd i slutet på augusti i samband med festivalen Spelrum.



Bild: Sommarmöbleringen på torget 2025.

Inriktningsmål 2

Uppföljning prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
Prioriterad aktivitet: Stadsdelssatsningar Fortsätta arbetet enligt av nämnden fastställt plan	Två medborgardialoger är genomförda. Trygghetsvandringarna kommer att ske senare i höst. Det är första året som det separeras, förhoppningen är att det kommer att ge en positiv respons, med dialoger då det är lite ljusare och vandringar då det är mörkt.
Prioriterad aktivitet: Trygghetsskapande åtgärder Ersboda. Genomförande av utemiljöprojekt vid fastigheten Karet 2. Projektet sker i samverkan med UmeBrå, Ersboda folkets hus samt Fritid.	Under våren har möten med hållits med personer från Strategisk utveckling, Umeå Universitet, Ersboda Folkets Hus för att inhämta vad som vi ska åstadkomma med utemiljön. Tillsammans med den landskapsarkitekt som Fastighet anlitat har det tagits fram förslag som har förankrats och antagits. Entreprenör är städsad och markarbeten kommer att påbörjas i början av september och förväntas i huvudsak vara klart i slutet av oktober – vissa kompletteringar kan tillkomma under 2026

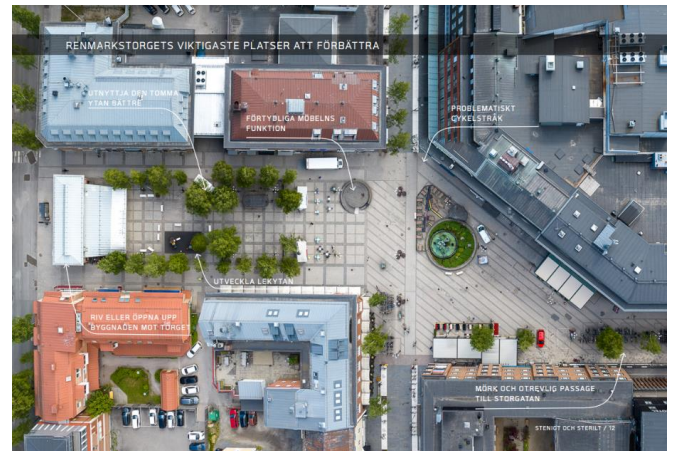
Inriktningsmål 3

Umeå kommun ska skapa förutsättningar för kvinnor och män att ha samma makt att forma samhället såväl som sina liv

Tekniska nämnden arbetar aktivt med att jämställdhetsarbetet ska ge avtryck i det offentliga rummet.

Årets trygghetsvandringar kommer att genomföras på Backen/Umedalen och Obbola.

Renmarkstorget har identifierats som ett lämpligt projekt för fokus på jämställdhet, projektet är i uppstartsfas.



Flygfoto över Renmarkstorget.

Inriktningsmål 3

Uppföljning prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
Prioriterad aktivitet: Medborgardialoger och stadsdelsåtgärder	Två medborgardialoger är genomförda. Trygghetsvandringarna kommer att ske senare i höst. Det är första året som det separeras, förhoppningen är att det kommer att ge en positiv respons, med dialoger då det är lite ljusare och vandringar då det är mörkt.
Prioriterad aktivitet: Utveckla tryggare mötesplatser ett större projekt väljs ut ur investeringsplanen utifrån perspektivet jämställd stadsutveckling.	Renmarkstorget är utpekat som det projekt i investeringsplanen som ska ha särskilt fokus på jämställdhet. Arbete pågår tillsammans med jämställdhetsstrategerna och elever på Midgårdsskolan på detta tema.

Inriktningsmål 4

Umeå ska vara klimatneutralt till 2040

Området cirkulär ekonomi fortsätter att växa inom byggbranschen och är en viktig del av hållbart byggande. Som teknik- och fastighetsförvaltningen tidigare konstaterat finns det potential till besparingar inom förvaltningen genom återbruk, tex delvis lägre kostnader, minskad klimatpåverkan och mindre avfallsmängder.

Återbruksprojektet som inleddes 2023 har övergått i etableringsfas. Ett digitalt verktyg som kan användas till att skapa en överblick av produkter som kan återbrukas inom förvaltningen är under arbete. En återbrukskoordinator har anställts och började arbeta för teknik- och fastighetsförvaltningen i maj 2025.

Exempel på vad som ingår i Återbrukskoordinatorns roll:

- Hantera objekt som är lämpliga för återbruk, inklusive registrering, statusbedömning och placering.
- Driva utveckling samt fungera som ett stöd inom förvaltningen rörande återbruk.
- Ansvara för logistik kring förråd, tex in- och utleverans av objekt.
- Samverka med olika roller inom förvaltningen för att identifiera återbruksmöjligheter.
- Kommunicera återbruksarbetet inom förvaltningen för att öka medvetenhet och engagemang.

Under T2 har stor del av arbetet bestått av att strukturera förråd utifrån verksamhet och behov, skapa en överblick över mängder och återbrukspotential i befintliga förråd, inventering samt etablera kontaktvägar inom förvaltningen. Resultatet från T2 visar att en betydande mängd produkter redan kommit till användning genom återbruk inom förvaltningen. Under juni månad, som är den första månaden förvaltningen har räknat på, återbrukades 29 objekt vilket motsvarar:

- 5 065 kg CO₂e eller 22 000 km bilkörning med bilsbil
- 313 600 kr gentemot nyanskaffning av motsvarande produkt

Augusti månad ser ut att få ett liknande resultat.

Återbruk har som sagt stor potential sett ur både klimat- och miljöperspektiv samt ekonomiskt perspektiv. I takt med att bygg- och anläggningsbranschen ställer om mot cirkulära processer kommer mängden återbruk sannolikt att öka. Utvecklingen ser ut att gå mot system med återbruk i fokus, tex modulära byggnadslösningar och ett synsätt där byggnader betraktas som resursbanker vilket möjliggör effektivare materialanvändning och minskad klimatpåverkan.



Inriktningsmål 4

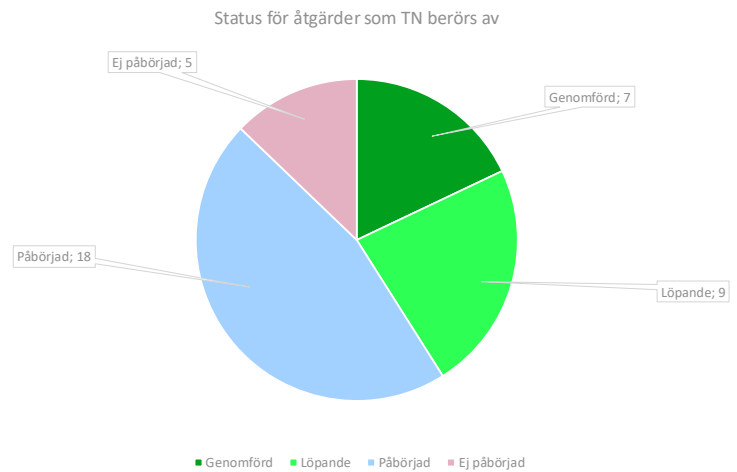
Åtgärdsprogram för miljömålen

Åtgärdsprogrammet för miljömålen avslutas vid årsskiftet 2025/2026 och innehåller totalt 101 st åtgärder varav tekniska nämnden berörs av 39 st. Teknik- och fastighetsförvaltningens verksamheter arbetar med att färdigställa så många åtgärder som möjligt av de åtgärder som tekniska nämnden berörs av i programmet.

Likt tidigare ansvarar förvaltningens miljöforum för den förvaltningsinterna uppföljningen och rapporteringen av åtgärderna. De flesta åtgärderna tekniska nämnden berörs av är påbörjade, flera åtgärder är genomförda och fler väntas kunna genomföras.

Tekniska nämnden har i vissa fall har tilldelats ansvar i frågor som förvaltningen inte har rådighet över vilket kommer resultera i att några åtgärder kan komma att förbli ej påbörjade då revidering med avseende på av ansvar inte är aktuellt under programtiden.

Med "löpande åtgärd" avses åtgärder som är en del av teknik- och fastighetsförvaltningens löpande arbete och kan markeras som "genomförd" när åtgärdsprogrammet är avslutat.



Inriktningsmål 3

Uppföljning prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
Genomföra kartläggning av klimatpåverkan enligt GHG-protokollet (scope 1 och 2) för nämndens verksamheter.	Genomförd. Data har hämtats från den övergripande kartläggningen av Umeå kommuns klimatpåverkan gjord av Strategisk utveckling, de senaste sammanställningarna gjordes 2019 och 2022. Framöver kommer uppdatering av förvaltningens klimatpåverkan enligt GHG-protokollet göras i samband med Strategisk utvecklings kartläggning av Umeå kommuns klimatpåverkan.
Främja återbruk inom teknik- och fastighetsförvaltningen. Fortsatt arbete med etablering av arbetssätt och organisation.	Återbrukskoordinator anställd i maj 2025. Digitalt verktyg för återbruk är under arbete. Förutsättningar för återbruk genom systematiskt arbete med förvaltningens förråd etableras i verksamheterna.
Fortsatt arbete med att skapa förutsättningar för en fossilfri fordonsflotta och ladd-infrastruktur	Löpande arbete
Prioriterad aktivitet: Klimatanpassning Påbörja åtgärder Sandbackadammen/Sandaparken Planera kommande investeringar kring Tvärån och Djupbäcken/Sandbäcken	Projektering pågår för Sandbackadammen och Sandaparken. Upphandling av entreprenör planeras under vintern och ombyggnationerna planeras att påbörjas våren 2026. Gällande Tvärån har kompletterande analyser genomförts för att ge bättre beslutsunderlag inför kommande investeringsbeslut. Åtgärder på Västerslätt som kan underlätta Tvärån planeras genomföras under perioden 2026-2030. Gällande Djupbäcken pågår framtagande av en systemhandling för Hagaparken och tunnelalternativ i syfte att få fram kostnadsuppskattningar. Mindre planerade åtgärder för Djupbäcken planeras in i kommande investeringsplanering 2026-2030. Dagvattenstrategi är rekryterad och började i aug. Arbete med revidering av dagvattenprogram påbörjas under hösten.

Inriktningsmål 3

Uppföljning prioriterade aktiviteter

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
Genomföra sårbarhetsanalys avseende Ras och skred.	Under våren har arbetet med ras- och skredutredningar längs älvstränderna fortsatt. WSP:s förstudie från hösten visade att det inte finns någon omedelbar risk som kräver akuta åtgärder, men att resultaten utgör ett viktigt planeringsunderlag för framtida insatser. En mer detaljerad utredning påbörjas nu för den västra delen av Norra Strandpromenaden, inklusive sjöbottenskanning, samt en uppdatering av den östra delen. Utredningen ska ge oss både en nulägesbild och en bedömning av hur klimatförändringar kan påverka stabiliteten på sikt. Resultaten från utredningen beräknas presenteras i november och kommer att ge underlag för eventuella åtgärder. Parallellt följs även stabiliteten vid Nipvägen upp genom ett kontrollprogram med löpande mätningar.
Genomförande av återstående åtgärder i Åtgärdsprogrammet för Umeå kommuns lokala miljömål.	Pågår, programmet avslutas vid årsskiftet 2025/2026. Teknik- och fastighetsförvaltningen berörs av 39 st åtgärder. Statusen just nu är antal genomförda (18%), löpande som kommer bli genomförda (23%), påbörjade (46%) och ej påbörjade (13%).
Genomföra klimatberäkningar och bedömningar i tidiga skeden vid nyproduktion av byggnader. Detta i syfte att möjliggöra lägre klimatpåverkan via exempelvis medvetna materialval, demonterbarhet och återbruk.	Arbetsätt, genomförande, omfattning och ansvarsfördelning, uppdateras under 2025 för att överensstämma med nya regler och kommande lagkrav på området.

Rapporter

UMEÅ
KOMMUN

Personuppgiftsincidenter

Förvaltningens hantering av dataskydd och informationssäkerhet fungerar överlag tillfredsställande. De årliga utbildningarna och insatserna, både centralt och lokalt, bidrar till att personuppgiftskoordinatorerna kan utföra sina uppgifter effektivt.

Under T2-perioden inträffade en incident där en av våra leverantörer av misstag skickade en fil innehållande personuppgifter från en annan förvaltning till en av våra behörighetsstyrda mappar. Felet upptäcktes snabbt och hanterades omgående tack vare vaksamma medarbetare och ett gott samarbete mellan berörda avdelningar. Förvaltningen fortsätter sitt arbete med dataskydd och informationssäkerhet, som personuppgiftskoordinatorerna påbörjade hösten 2024. Under hösten kommer förvaltningen att genomföra en NIS2 GAP-analys i samarbete med den konsult som tilldelats uppdraget, samt säkerhetsenheten och cybersäkerhetsenheten. Syftet med analysen är att kartlägga det aktuella läget och identifiera avvikelser i förhållande till de krav som ställs i NIS2-direktivet, cybersäkerhetslagen och tillhörande föreskrifter. Genom detta arbete ska förvaltningen få en tydlig bild av vilka åtgärder som behöver vidtas, vilka resurser som krävs samt hur dessa åtgärder bör prioriteras för att på sikt uppnå full efterlevnad av gällande lagstiftning.

År	Antal incidenter	Antal anmälda vidare
2018	3	1
2019	6	0
2020	9	1
2021	9	1
2022	3	1
2023	12	0
2024	10	0
2025 T1	1	0
2025 T2	1	0

Tabellen visar antal incidenter per år.



Personalrapport

UMEÅ
KOMMUN

Personalrapport



Personalpolitiska mål	Bedömning av nämndens arbete med personalpolitiska mål
Mål 5: Umeå kommun ska klara kompetensförsörjningen genom att vara en attraktiv arbetsgivare och spegla mångfalden i samhället.	Enligt plan
Mål 6: Umeå kommun ska ha ledarskap som ges och ger förutsättningar för goda resultat, där riktvärdet för antalet medarbetare per chef inte är fler än 30.	Enligt plan
Mål 7: Umeå kommuns sjukfrånvaro ska minska genom fokus på friskfaktorer och jämställda arbetsförhållanden.	Enligt plan

Tabellen visar bedömning av nämndens arbete med de personalpolitiska målen med bedömningskriterierna; Enligt plan/ Mer arbete krävs.

Resultatmätt	Målvärde 2025	Utfall jan-aug 2025			Utfall jan-aug 2024		
		K ¹	M ²	T ³	K ¹	M ²	T ³
Sjukfrånvaro, totalt i procent av anställdas sammanlagda ordinarie arbetstid	6,2	7,3	4,6	6,1	7,4	4,2	6,1
Andel långtidsfriska (%)	65	57	65	61	57	64	61
Andel heltidsanställda (%)	96	95	98	97	94	98	98

Tabellen visar utfall i procent för resultatmått; Sjukfrånvaro, Långtidsfriska, Heltidsanställda.
¹ Kvinnor, ² Män, ³ Totalt



Åtgärder och viktig utveckling/ viktiga händelser inom målområdena. Mål 5.

Kompetensförsörjning och attraktiv arbetsgivare

I maj var det Medarbetardag Teknik och fastighet och där alla medarbetare i förvaltningen bjöds in på en eftermiddag med föreläsning, fika och information om förvaltningens vision mm. Medarbetardagen är en strategisk aktivitet för en attraktiv arbetsgivare och arbetsgivarvarumärket.

Arbetet med projektet pågår dvs SAMBA/Samverkansmodell är ett projekt med fokus på att behålla arbetskraft på arbetsmarknaden där behålla är det nya rekrytera, över organisationsgränser med gemensamma processer. Under våren har SAMBA-labbet (HR i kommuner regioner) processat fram områden som styrgruppen sedan sammanfattat för arbetet vidare under hösten.

Prioriterad aktivitet	Status/ Kommentar
Arbetsgivarvarumärket är en del av arbetsgivarens arbete med att attrahera, rekrytera och behålla rätt medarbetare, samt vårda relationen med befintliga och tidigare medarbetare. Då det råder hård konkurrens om arbetskraften måste teknik- och fastighetsförvaltningen kommunicera förvaltningens värderingar och vision, inifrån och ut, för att bli ett mer attraktivt val för dagens och framtidens arbetskraft.	Arbete pågår
Tidiga kompetensförsörjningsinsatser behöver genomföras både förbyggande med långsiktiga syften och kortsiktiga lösningar. Genom att tidigt identifiera kompetensförsörjningsbehov och erbjuda utvecklingsmöjligheter kan teknik- och fastighetsförvaltningen skapa förutsättningar för medarbetare och chefer att stanna och utvecklas.	Arbete pågår

Åtgärder och viktig utveckling/ viktiga händelser inom målområdena. Mål 6.

Ledarskap

På Ledarforum i juni, med förvaltningens alla chefer, var temat "Lärande i arbetsvardagen" som hänger ihop med det arbete som görs kring utvecklings- och karriärvägar. Arbetet med att förtydliga rutiner i bygg- och anläggning har påbörjats.

Prioriterad aktivitet	Status/Kommentar
Anställningsprocessen. Chefer och ledning är betydelsefulla för hela medarbetarresan, från den första kontakten och till att anställningen avslutas. Anställningsprocessen inom teknik- och fastighetsförvaltningen ska vara enkel att genomföra för chef. Sökanden och medarbetare ska uppleva processen som positiv i alla led.	Arbete pågår

Åtgärder och viktig utveckling/ viktiga händelser inom målområdena. Mål 7.

Friskfaktorer och hälsopromotion

Friskfaktorerna, och friskfaktorlabbet, är ett stöd till chefer och medarbetare för att skapa en hälsosam och hållbar arbetsmiljö. Verksamheterna arbetar bla med friskfaktorn rättvis organisation, kommunikation, delaktighet utifrån behov.

Det pågående arbetat med tidiga insatser och rehabilitering fortsätter målinriktad i de flesta verksamheterna. Sjukfrånvaron har ökat något men det beror på icke arbetsrelaterade sjukdomar.

Prioriterad aktivitet	Status/ Kommentar
Hälsopromotion. En god arbetsmiljö med ett fokus på hälsofrämjande insatser bidrar till att medarbetare och chefer trivs, mår bra och presterar väl. Teknik- och fastighetsförvaltningen ska skapa förutsättningar för och bidra till ett hållbart arbets- och vardagsliv för både medarbetare och chefer och därmed en attraktiv arbetsgivare.	Arbetet pågår

Ekonomirapport

UMEÅ
KOMMUN

Budgetavvikelser, åtgärder & årsprognos



Nämndens budgetavvikelse per aug är 8,3 mnkr och består av följande:

Verksamhet	Utfall aug 2025	Utfall aug 2024
Gator och parker	8,6	13,3
Fastighet	-9,5	-24,3
IT	5,2	0,3
Måltidsservice	4,5	0,9
Städ- och verksamhetsservice	-2	-3,8
Gemensamt	1,5	3
Totalt, mnkr	8,3	-10,6

Tabell nämndens budgetavvikelse.

Nämndens resultat per aug är ett överskott på 8,3 mnkr jämfört med budget fördelat per verksamhet enligt tabell ovan, ca 17 mnkr lägre än resultatet föregående månad. Jämfört med resultatet samma period föregående år, -10,6 mnkr, så är resultatet cirka 19 mnkr bättre. Det som skiljer mellan åren är i huvudsak att kostnaderna för vintern är mer kostnadmässigt gynnsam, samt att resultatet för Fastighet är bättre jämfört med 2024 då snö, kyla och skador orsakade stora kostnader för verksamheten.

För Gator och parker har året börjat med väldigt låga kostnader för vintern vilket återspeglas i resultatet.

Resultatet för Fastighet är ett underskott för perioden. Energikostnaderna är högre än budget, året har börjat varmt och verksamheten fick ett tillgodobelopp från 2024 och prognosen är ett överskott men för perioden redovisas ett underskott, samt att kostnader för snöröjning, inklusive taksiktning, plus att kostnader för brandstationen som fortfarande kommer in drar ner resultatet. Det är även överskott för intäkter men minus för hyreskostnader. I övrigt mindre avvikelser.

Måltidsservice har ett överskott för perioden, åtgärder kring livsmedel från föregående år har fortsatt effekt och ger ett plus även om tex personalkostnader visar ett litet minus.

Överskotten inom DoIT beror främst på lägre personalkostnader än budget.

Underskottet inom Städ- och verksamhetsservice beror på att personalkostnaderna och förbrukningsmaterial är något högre än budget.

Inom Gemensamt är det ett litet överskott beroende på personalkostnader samt övriga kostnader som är lägre än budget.

Fler detaljer redovisas under respektive verksamhet.

UMEÅ
KOMMUN

Prognos för perioden, 1,3 mnkr

Verksamhet	Prognos 2025	Prognos 2025	Prognos 2025	Prognos 2025	Prognos 2025	Prognos 2025	Resultat
	feb	mars	april	maj	juli	aug	2024
Gator och parker	0	11	5,4	5,4	4,7	4,1	2,5
Fastighet	2,5	2,5	2,8	0	-0,9	-1,8	-39,7
DoIT	0	1	-0,5	3	3	2	-0,5
Måltidsservice	0	0	0	0	0	0	2,7
Städ & verksamhetsservice	0	-3	-3	-3	-3	-3	-2,2
Gemensamt	0,5	0,5	0	0	0	0	2,3
Totalt, mnkr	3	12	4,7	5,4	3,8	1,3	-34,9

Tabell prognos per verksamhet.

Prognosen för perioden visar ett förväntat överskott på ca 1,3 mnkr mot årsbudget.

Vintern har totalt sett varit kostnadsmässigt fördelaktig inledningsvis för året, vilket ger en möjlighet att prioritera satsningar inom andra områden som ger en prognos lägre än resultatet för perioden.
För Gator och parker är det en plusprognos även om kostnaderna förväntas öka under andra hälften av året när kommunen ta över vägar från Trafikverket, samt satsningar inom dagvatten och beläggning.

Fastighet har totalt sett ett mindre underskott där minskade energikostnader och högre intäkter inklusive en momsrättning ligger med överskott men kostnaderna för snöröjning, där taksrottning varit en betydande del, samt skador där kostnader för brandstationen fortfarande kommer in och slutligen högre hyreskostnader än budget medför underskott.

För Städ- och verksamhetsservice förväntas resultatet bli ett underskott, då satsningar inom personal bedöms nödvändiga att göra för att nå en ökad kvalitet.

Inom Måltidsservice är prognosen noll trots inledande överskott, då personalkostnader bedöms gå med litet underskott och åtgärder införda 2024 minskas ner till förmån för inköp av närproducerat och ekologiskt. Osäkert omvärldsläge kopplat till matpriser kan påverka prioriteringen.

För DoIT bedöms resultatet bli ett överskott där rekryteringar, licenser och inköp av konsulter bedöms dra ner det större inledande överskottet successivt under året.



Prognos för perioden, 1,3 mnkr

Nämndens kostnader för det utökade ansvaret för beredskap som beslutats i fullmäktige redovisas för 2025 under gemensamt. Prognosen är för närvarande -2 mnkr kopplat till beredskap men ett överskott hittills för året ger en nollprognos totalt under gemensamt.

Under nuvarande förutsättningar är det väldigt svårt att göra en säker prognos, därför ska prognosen bedömas med en osäkerhet på + 10 och -10 mnkr.

Nämnden påverkas till stor del av yttre faktorer som prisökningar och väder, som inte går att styra. Nuvarande bedömning från SKR är att index ligger på mer normala nivåer 2025, ca 2 procent. Dock är det fortsatt oroligt i omvärlden med fortsatt krig och även handelstullar vilket kan ge effekter som ökade priser med mera.

Avvikelser mot budget hanteras genom att anpassa volym, ambition eller servicenivå där så är möjligt.

Verksamheternas ekonomi per augusti 2025

UMEÅ
KOMMUN

Fastighet



Periodresultat -9,5 mnkr

Intäkterna redovisar ett överskott på 5,9 mnkr. Överskottet beror främst på skadeståndersättning pga. förseningar av byggnation på Carlslundskolan samt på en rättelse av moms-återsök tre år bakåt i tiden pga. felaktig momsfördelning.

Energikostnaderna redovisar ett underskott för perioden på -3,5 mnkr. Underskottet beror delvis på en fast effektkostnad (fjärrvärme) som Fastighet betalar även under sommarmånaderna samt att budgetkurvan inte tagit hänsyn till denna kostnad. Dessutom har kostnaderna för internelen varit högre än beräknat.

De externa hyreskostnaderna redovisar också ett underskott för perioden som uppgår till -4,6 mnkr. Detta beror bl a på ny årshyra för Skräddarens vård och omsorgsboende samt höga engångskostnader för bl a lokal-och bostadsanpassningar.

Skötsel/tillsyn redovisar ett underskott för perioden som uppgår till -4,8 mnkr. Orsaken till underskottet beror uteslutande på höga kostnader för takskottning. Även avhjälpande underhåll och skador redovisar ett underskott på sammanlagt -3,1 mnkr. Det beror bl.a på fortsatt höga kostnader för skadorna på brandstation samt vattenskada på Skärgårdsskolan. I övrigt lägre kostnader med 0,6 mnkr.

Specifikation	Periodbudget	Periodutfall	Periodavvikelse	Årsprognos
vinterkostnader, tkr				
Skötsel/tillsyn	-49 246	-54 096	-4 850	-3 500
varav snöröjning mm	-31 989	-33 967	-1 978	-4 800
Media	-77 057	-80 578	-3 521	2 500
varav elkostnader	-35 858	-37 325	-1 467	950
varav värmekostnader	-31 465	-33 133	-1 669	2 750
varav vattenkostnader	-9 735	-10 120	-386	-1 200
Skador	-7 777	-9 770	-1 992	-2 000
varav vinterskador		-1 601	-1 601	-3 000
Varav takskottning, tkr	tom 2025–08	2024	2023	2022
Takskottning (utfall)	-5 243,7	-2 828,6	-9 935,0	-2 325,3

Tabell ovan: Specifiering kostnader kopplade till vintern

Prognos -1,8 mnkr

Prognos – 1,8 mnkr

Statsbidraget enligt massflyktingdirektivet kommer troligtvis inte att täcka Fastighets kostnader för flyktingboende 2025.

Prognosen ser ut att landa med ett underskott i slutet av året som uppgår till -1,6 mnkr.

En engångsrättelse av momsbidrag på ett vård- och omsorgsboende kommer att generera en extra intäkt på 2,9 mnkr. Prognosen totalt landar på 2,5 mnkr.

Årsprognosen för externa hyreskostnader uppskattas till -4,3 mnkr. Detta beror bl a på ny årshyra för Skräddarens vård och omsorgsboende samt höga engångskostnader för lokal- och bostadsanpassningar.

Även kostnaderna för skötsel/tillsyn kommer att redovisa ett underskott som uppgår till -3,5 mnkr. Underskottet beror uteslutande på höga takskottningskostnader. Däremot beräknas energikostnaderna landa med ett överskott. Överskottet beror dels på att det varit varmare än ett normalår under årets början, dels på att kostnaderna för december 2024 blev lägre än beräknat vilket i sin tur gör att Fastighet har ett tillgodohavande 2025.

Årsprognosen landar på 2,5 mnkr. Kostnaderna för införandet av ett nytt IT-system kommer i huvudsak att belasta 2026 vilket innebär ett överskott i år som uppgår till 2,0 mnkr. I övrigt lägre kostnader med 0,6 mnkr.



Gator och parker



Periodresultat 8,6 mnkr

Gator och vägar (6,6 mnkr) Endast några få större snöfall inledningsvis för året medför ett överskott. Det har varit ett fördelaktigt väder för vinterväghållningen. Extra åtgärder planeras för beläggning och dagvatten.

Parker (-0,6 mnkr). Parkarbetet har flutit på bra under sommaren, årets sommarblommor har varit populära.

Färdtjänst (2,6 mnkr). Nytt avtal från och med 2025-02-01. Resandet ser ut att öka något med det nya avtalet men är fortfarande inte uppe i samma nivå som innan pandemin.

Prognos 4,1 mnkr

Årsprognosen på 4,1 mnkr är fördelat på gator och vägar (2,3 mnkr), parker (0 mnkr) och färdtjänst (1,8 mnkr). Sänkningen av prognosen mot föregående månad beror på ökade satsningar inom beläggning och dagvatten då överskottet efter vintern tillåter det.



Bild: Sommarblomsvandring.

Digital omställning och IT



Periodresultat 5,2 mnkr

Trenden med ökande positiv avvikelse har vänt. Personalkostnaderna avviker med 3,8 mnkr bestående av några vakanta tjänster, föräldraledigheter, tjänstledigheter, VAB, sjukskrivningar samt allmän sjukfrånvaro. Konsultkostnaderna visar en avvikelse på 1,2 mnkr för tillfället men bemanningskonsulter kommer nyttjas under hösten och stor del av överskottet försvinner. Övriga verksamhetskostnader avviker med sammanlagt -0,1 mnkr bestående av mindre belopp på flertalet poster så som licenskostnader, företagshälsovård samt kurser och konferenser.

Prognos 2 mnkr

Den avvikelse som hittills uppstått för personalkostnaderna kommer att minska succesivt då det redan rekryterats flera personer. Några rekryteringar är redan klara och bemannas under september och oktober och annonser för ytterligare två tjänster ligger ute. Ökade konsultkostnader för att möjliggöra kompetensförflyttningar internt samt att man under våren ägnat sig åt att iordningställa driftmiljöer och gjort det möjligt att nyttja konsulter för dessa. Konsulter nyttjas även för införande av system och uppgradering av befintliga system. Ökade licenskostnader för bla. nätsidan samt licenser för säkerhetsåtgärder.



Måltidsservice



Periodresultat 4,5 mnkr

Den positiva avvikelsen beror på minskade livsmedelskostnader (5,3 mnkr). Personalkostnader har ett underskott pga sjukfrånvaro och OB/övertid (-1,2 mnkr). I övrigt lägre kostnader, 0,4 mnkr.

Prognos 0 mnkr

Totalt sett bedöms prognosen bli ett resultat i nivå med budget. Trots planerat arbete med att minska övertid/OB och långtids-sjukfrånvaron är bedömningen i nuläget att personalkostnader blir svårt att hämta igen under året och hamnar därmed på ett litet underskott. Gällande livsmedel är inköp av större mängd närproducerade artiklar planerat och kommer därmed att minska överskottet. Dock finns en risk för prishöjningar de kommande månaderna vilket kan komma att ändra prioriteringarna. Övriga risker som kan påverka resultatet negativt är oförutsedda personalkostnader och eftersläpning av större fakturor på t.ex. transporter.



Bild: Genrebild, livsmedel..

Städ och verksamhetsservice



Periodresultat -2,1 mnkr

Avvikelse mot budget består främst av personalkostnader, -1,2 mnkr, kostnader för förbrukningsmaterial, -0,6 mnkr samt övriga kostnader -0,4 mnkr. Ett litet överskott redovisas för intäkter bestående av bidrag och försäljning, 0,1 mnkr.

Prognos -3 mnkr

Årsprognosen är -3 mnkr vilket främst beror på rekrytering av två enhetschefer samt städpersonal och en utbildare, samt en satsning på utbildning av kvalitetskontrollanter för att nå målen för Miljö och hälsa, ger en uppskattad avvikelse från lagd årsbudget på -2,4 mnkr. Därutöver genomförs en arbetsmiljökartläggning samt nyttjade av en konsult för utveckling av ledningsgruppen vilket ger ytterligare -0,3 mnkr i avvikelse mot budget. Ökade kostnader för förbrukningsmaterial då detta varit eftersatt (-0,4 mnkr) samt att priset varit högre då vi saknat avtal under första delen av året. Intäkterna kommer att generera ett litet överskott (+0,1 mnkr) bestående av bidrag och försäljning.



Bild: Personal vid Städ och verksamhetsservice, Stadshuset.

Gemensamt



Periodresultat 1,5 mnkr

Gemensamma kostnader och kostnader för ledning och politik redovisas här, samt kostnader för beredskap. Kostnaderna är lägre än budgeterat utifrån att medel avsatta för insatser eller åtgärder inte nyttjats samt att det på grund av vakanser finns ett överskott inom stödfunktionerna.

Prognos 0 mnkr

Prognosen är satt till 0 mnkr i jämfört med budget. Nämndens utökade ansvar för beredskap kommer att redovisas under gemensamt för 2025 och prognosen är i skrivande stund -2 mnkr men andra prognostiserade överskott ger en nollprognos.

Investeringar

UMEÅ
KOMMUN

Investeringsbudget per augusti 2025, -734,2 mnkr

Tekniska nämndens investeringsbudget uppgår per augusti till -734,2 mnkr varav -559,6 mnkr nyttjats, vilket ger ett överskott på 174,6 mnkr. Överskottet beror till största del på tidsförskjutningar.

Prognosen för året är -1272,3 mnkr, 302,2 mnkr under budget. En skillnad för året är att vägpaketet från Trafikverket tas över, -250 mnkr. Dock finns alltid en risk att det blir tillkommande tidsförskjutningar, förseningar eller kostnadsavvikelser gällande investeringar vilket i så fall sänker prognosen.

(mnkr med en decimal)	Budget 31 aug 2025	Utfall 31 aug 2025	Budget- avvikelse 30 aug 2025	Utfall helår 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budget- avvikelse 2025
Verksamhetens netto-investeringar	-734,2	-559,6	174,6	-1384,2	-1574,6	-1272,3	302,2

Tabell ovan: Nämndens nettoinvesteringar

(mnkr med en decimal)	Budget 31 aug 2025	Utfall 31 aug 2025	Budget- avvikelse 30 aug 2025	Utfall helår 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budget- avvikelse 2025
Fastighet	-494,3	-384,4	109,9	-1120,8	-944,6	-729,4	215,2
Gator och parker	-175,7	-121,6	54,1	-193,2	-513,5	-453,9	59,6
IT	-59,2	-48,2	11	-62,3	-88,8	-81,9	6,9
Övrigt	-5,1	-5,4	-0,3	-8	-27,6	-7,1	20,5
Summa	-734,2	-559,6	174,6	-1384,2	-1574,6	-1272,3	302,2

Tabell ovan: Budget och budgetavvikelse per verksamhet.

Fastighet Investeringar



Fastighets totala investeringsbudget för 2025 uppgår till - 944,6 mnkr och prognosen för året är satt till -729,4 mnkr, dvs ett överskott på 215,2 mnkr.

Orsaker till överskottet är att flera projekt inte har startat än, pausats eller har en förskjuten tidsplan, även om flera projekt har en tidigarelagd tidsplan också.

(mnkr med en decimal)	Budget 30 aug 2025	Utfall 30 aug 2025	Budget- avvikelse 30 aug 2025	Utfall helår 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budgetavvikelse 2025
Vasaskolan gymn elevökn	-5,6	-12,1	-6,5	-23,6	-63,0	-75,8	-12,8
Grisbackaskolan matsal/kök	-33,2	-24,5	8,7	-5,3	-55,5	-40,0	15,5
Sofiehem 5:2 daglig verksamhet	-3,8	-2,1	1,7	-0,5	-50,0	-3,0	47,0
Championjonen vux elevökn	-25,0	-13,1	11,9	-69,1	-49,7	-20,0	29,7
Hedlundask ny- ombygg F-6	-27,1	-21,9	5,2	-19,0	-37,9	-35,9	2,0
Brandstation Umeå Östra ny	-3,9	-6,1	-2,3	-7,6	-37,2	-6,5	30,7
Östra Stallet ombyggnation	-0,2	-0,4	-0,2	-1,5	-35,2	-0,5	34,7
Västra stallet ombyggnation	-27,5	-24,7	2,8	-8,3	-33,7	-33,6	0,0
Brandstation Umeå Västra ny vagnshall	-25,5	-27,6	-2,1	-0,5	-29,5	-38,0	-8,5
Brandstation Holmsund uppbyggnad	-15,1	-14,8	0,3	-0,9	-29,1	-28,0	1,1
Summa	-166,9	-147,3	19,5	-136,4	-420,7	-281,3	139,3

Tabell ovan: Fastighets utfall, budgetavvikelse och prognos för de 10 största investeringsprojekten.

Vasaskolan gymn. elevökn.

Om- och tillbyggnad på Vasaskolan för gymnasiets elevökning har startat efter en oväntat lång planering från entreprenörens sida. Utvändigt pågår markarbeten och i Rosa huset lätttrivning och sanering. I september påbörjas pålning för flyglar. Mer asbest har framkommit än väntat. Entreprenören arbetar igen tid genom att påbörja prefabricering av stomdelar till norra och södra flygeln trots att etappstart är senare i höst. Prognos för 2025 är 75,8 mnkr och budget för 2025 är 63,0 mnkr, dvs ett underskott för 2025 på 12,8 mnkr.

Den initiala tidsförskjutningen och förseningen som asbesten innebär samt tillkommande kostnader för sanering ryms inom projektets totala tidplan och budget.



Ovan: Visualisering av Vasaskolan

Grisbackaskolan matsal/kök

Utbyggnaden av kök och matsal på Grisbackaskolan för att möta det ökade elevantalet befinner sig i byggskede och ligger ca 1 vecka efter tidsplanen pga förseningar kring takmontaget. Prognosen för 2025 ligger på 40 mnkr och budget på 55,5 mnkr. Slutprognosen för hela projektet ser ut att kunna hållas.



Bild: Grisbackaskolan

Sofiehem 5:2

Nybyggnaden av hus på Magistervägen på Sofiehem 5:2 för daglig verksamhet inom IFN är under projekteringsskede och beräknas gå ut på upphandling under Q3 2025. Projektet pausades under vår/höst 2024 då det behövde förankras inom verksamheten med anledning av att det fanns ett visst motstånd mot att samlokalisera daglig verksamhet. Prognosen för 2025 ligger på 3 mnkr och budget 50 mnkr. Projektets ackumulerade budget ser ut att kunna hållas. Projektet följer den tidsplan som nu ligger om än budgeten ligger i framkant.

**UMEÅ
KOMMUN**

Champinjonen vux. Elevökn.

Projektet med om- och tillbyggnationer på Champinjonen för fler vuxenelever är i sin slutfas. Nya byggnaden har slutbesiktigats och tagits i bruk av verksamheten i juni. Renoveringen och anpassningen av gamla delen är något försenad pga. fynd av asbest som förskjutit tidplanen med ca 4 veckor och förväntas vara färdig för verksamheten i mitten av september. Budgeten för 2025 är 49,7 mnkr och prognosen för året är 20,0 mnkr. Slutprognosen för hela projektet är under budget.



Ovan: Visualisering av Champinjonen vuxenutbildning



Ovan: Visualisering av nybyggnation Hedlundaskolan

Hedlundaskolan ny- ombygg F-6

På Hedlundaskolan är den nya byggnaden under uppförande och det återbrukade teglet är monterat på fasaden med gott resultat och invändiga installationsarbeten pågår. Tidplanen ser ut att hålla och vissa delar ligger till och med lite före. Prognosen för 2025 är 35,9 mnkr och budget är 37,9 mnkr, dvs lite under budgeten då det inte blivit lika många tillkommande kostnader som befarat. Under 2026 påbörjas ombyggnationerna samt renoveringen av befintliga skolan vilket gör prognosen mer osäker då byggnaden är äldre och oväntade åtgärder kan dyka upp som inte ingått i den ursprungliga entreprenaden. Bedömningen är att mest kostnader kommer att komma under 2026 då arbetet pågår och endast en mindre del kommer att dröja till 2027. Slutprognosen för projektet ser dock ut att hamna enligt budget.

Brandstation Umeå Östra ny

Nya brandstationen Umeå östra på Tomtebo Strand ligger nu ute på upphandling. Infrastrukturens överklagan påverkar brandstationens möjliga byggstart och innebär en förskjutning i den planerade färdigställningen som nu är november 2027. Budgeten för 2025 är 37,2 mnkr och prognosen är 6,5 mnkr. Prognosen för hela projektets ackumulerade investeringsutgift visar på att projektet kommer att klaras inom budget.



Ovan: Visualisering av nya brandstationen på Tomtebo strand.



Ovan: Visualisering av den tänkta ombyggnationen av Östra stallet.

Östra stallet ombyggnation

Vad som ska hända med östra stallet på Stadshusområdet är i dagsläget oklart då man funnit höga halter av PAH-er och kloranisoler samt hussvamp, mögel och insektsangrepp. Stomdelar som skulle behöva tas bort på grund av detta är skyddade av detaljplanebestämmelser och får inte tas bort. En riskbedömning för en eventuell ombyggnad till kontor pågår. Beslut om hur stallet ska användas väntas senare i höst. Prognos för 2025 är 0,5 mnkr och budget för 2025 är 35,2 mnkr.

Västra stallet ombyggnation

Ombyggnationerna av västra stallet på Stadshusområdet till främst parkeringar för tjänstefordon kommer att färdigställas under september/oktober 2025. Budget för 2025 är 33,6 mnkr och prognos för 2025 är 33,6 mnkr och för hela projektet 42,0 mnkr vilket är enligt budget.

**UMEÅ
KOMMUN**

Brandstation Umeå Västra, ny vagnhall

Uppbyggnaden av vagnhallen på brandstation Umeå västra kom oplanerat med anledning av takraset i februari 2024 och budgeten som sattes var redan från starten för låg. I och med uppbyggnaden görs en rad åtgärder i projektet för att stärka brandförsvarets förmåga, arbetsmiljö och framtida expansionsplaner vilket fördyrar projektet med ca 9 mnkr. Budgeten för 2025 är 29,5 mnkr och prognosen är satt till 38,0 mnkr. Projektet löper enligt tidsplan och beräknas vara färdig för inflyttning i november 2025.



Ovan: Visualisering av brandstationen i Holmsund.

Brandstation Holmsund, uppbyggnad

Uppbyggnaden av brandstation Holmsund efter branden i december 2023 har stött på förseningar då Miljö- och hälsoskydd bedömer att sanering av kontaminerad mark framför brandstationen krävs innan delar av arbetet fortsätter vilket innebär att vatten och avlopp inte kan kopplas in då ingen grävning får göras. Den kalkyl som gjorts gällande saneringskostnaden ökar kostnaden för projektet väsentligt och beräknas pågå under två veckor. Byggnaden har börjat uppföras i väntan på besked från Miljö- och hälsoskydd om grävning får påbörjas.

Byggnaden växer fram och stommen är klar. Under hösten kommer byggnaden vädersäkras och yttervägg och tak kommer vara färdiga innan vintern. Budget för 2025 är 29,1 mnkr och prognosen är satt till 28,0 mnkr. I samband med uppbyggnaden görs även här en rad åtgärder för att stärka brandförsvarets förmåga, arbetsmiljö och framtida expansionsplaner vilket kommer att fördyra projektet med ca 5 mnkr. Byggnaden planeras vara inflyttningsklar till sommaren 2026, men kan komma att bli förskjuten beroende på när beslut om när saneringen får påbörjas kommer. Bedömd totalkostnad är 45 mnkr och den totala budgeten uppgår till 30 mnkr.

Gator och parker Investeringar



Gator och parkers investeringsbudget uppgick jan-aug till 175,7 mnkr, utfallet för samma period blev 121,6 mnkr dvs. ett överskott på 54,1 mnkr.

Överskottet beror till stor del på att projekt har blivit senarelagda pga. att övertagande av vägnät från Trafikverket är förskjutet till hösten 2025.

Gator och parkers totala investeringsbudget för 2025 uppgår till 531,5 mnkr och prognosen är för T2 453,9 mnkr, dvs ett överskott på 59,6 mnkr.

(mnkr med en decimal)	Budget 31 aug 2025	Utfall 31 aug 2025	Budget- avvikelse 30 aug 2025	Utfall helår 2024	Budget helår 2025	Prognos helår 2025	Årsprognos budget- avvikelse 2025
Medfinansiering TRV	0	0	0	0	-250,0	-250,0	0,0
Renmarkstorget	-31,6	-5,5	26,1	-2,2	-47,3	-10,4	36,8
Väg 503	-12,9	-0,4	12,4	-0,4	-19,3	-3,5	15,8
Norrbyskär	-12,5	-1,9	10,6	-1,2	-18,8	-10,0	8,8
Kungsvägen	-10,7	-35,3	-24,6	-5,9	-16,0	-16,0	0,0
Belysning gator	-10,0	-1,4	8,6	-8,7	-15,0	-12,5	2,5
Kungsgatan	-6,7	-0,2	6,5	0,0	-10,0	-1,9	8,1
Brännavägen/Åsgatan	-6,2	-0,3	5,9	-0,8	-9,3	-4,8	4,5
Norra Gimonäsvägen/Granvägen	-5,2	-3,1	2,1	-1,1	-7,9	-8,5	-0,7
Fordon	-5,1	-1,0	4,2	-7,6	-7,7	-7,7	0,0
Övriga	-74,8	-72,5	2,3	-165,3	-112,2	-128,6	-16,4
Summa	-175,7	-121,6	54,0	-193,2	-513,5	-453,9	59,6

Tabell ovan: Gator och parkers utfall, budgetavvikelse och prognos för de 10 största investeringsprojekten.

Medfinansiering TRV

Övertagandet av vägar från Trafikverket blev förskjutet till hösten 2025, prognosen för övertagandet är 0 mnkr.

Väg 503

Övertagandet av vägarna är förskjutet till hösten 2025 och detta bidrar till stora tidsförskjutningar för detta projekt, totalt ett överskott på 15,8 mnkr för 2025.



Ovan: Visualisering av väg 503.

Renmarkstorget

Renmarkstorget har blivit senarelagt, projektering kommer att slutföras under 2025 och detta innebär ett prognostiserat överskott på 36,9 mnkr för 2025. Projektet fortsätter sedan fram till 2028.



Ovan: Visualisering av Renmarkstorget.

Norrbyskär

Norrbyskär, projektering är klar och entreprenad påbörjades innan sommaren, stora fördyringar vid bygget av Kajerna för hela projektet, för 2025 en prognos på 8,8 mnkr i överskott.

Kungsvägen

Kungsvägen är projekterat färdigt och entreprenaden är igång, prognos för helår är 0 mnkr då bidrag från Trafikverket inväntas.



Ovan: Visualisering över Kungsvägen intill stationsläget i Sävar längs Norrbottniabanan.

Belysning gator

Belysning gator går enligt plan och prognosen är ett överskott på 2,5 mnkr för helår.

Kungsgatan

Kungsgatan ska projekteras under 2025 och projektet väntas på ett överskott på 8,1 mnkr på helår. Projektet fortsätter under 2026.



Ovan: Visualisering/vy från Kungsgatan mot Västra Esplanaden och Tegsbron.

Brännavägen/ Åsgatan

Brännavägen/Åsgatan har försenats något och kommer att fortsätta under 2026, prognos för 2025 ett överskott på 4,5 mnkr.

Norra Gimonäsvägen/ Granvägen

Norra Gimonäsvägen/Granvägen förväntas hålla tidplan och bli slutförd under 2025, prognos för helår är ett underskott på 0,7 mnkr.

DoIT och Övrigt Investeringar

Inom DoIT förväntas ett mindre överskott på investeringarna, under raden övrigt ingår Städ- och verksamhetsservice, Måltidsservice och Civil beredskap och där förväntas de två förstnämnda lämna ett mindre överskott medan investeringar kopplat till civil beredskap, 20 mnkr i budget, i nuläget inte bedöms komma i gång under innevarande år och därmed blir de 20 mnkr ett överskott.

Tilläggsuppdrag

UMEÅ
KOMMUN

Status tilläggsuppdrag

Uppdrag	Status, jan-aug	Motivering/kommentar	Prognos, status helår
Tilläggsuppdrag: 2023:1 Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen och nämnderna i uppdrag att öka omställningen av nämndernas verksamheter för att klara grunduppdraget i takt med att personalbristen ökar.	Genomfört	Slutredovisat	Genomfört
Tilläggsuppdrag: 2023:1 Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen och nämnderna i uppdrag att öka samarbetet och ansvarstagandet över förvaltnings- och nämndgränser.	Delvis genomfört	En förvaltningsövergripande utbildning kring Detaljplaner har genomförts i februari. Målsättningen var att få en gemensam grund att stå på för de inblandade tjänstemännen. Fortsatt arbete kring samsyn kommer att genomföras löpande under året.	Delvis genomfört





Tjänsteskrivelse

2025-08-11

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00622

Yttrande Remiss: Umeå kommuns brottsförebyggande program 2026-2027

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lämna yttrande enligt nedan.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott (KSNAU) har 2025-08-05 beslutat att skicka *Umeå kommuns brottsförebyggande program 2026-2027* på remiss till kommunens nämnder och bolag.

Yttrande

Tekniska nämnden tycker att det är ett väldigt viktigt område att arbeta med och välkomnar greppet med långsiktig styrning och förebyggande arbete. Insatser som utgår från målstyrning och kunskap främjar en effektiv användning av kommunens resurser.

Programmet är tydligt med indelningen i fokusområden. Inledningsvis finns beskrivet att ett arbete pågår med att utveckla en riktlinje för prioritering i det brottsförebyggande arbetet. Det hade varit värdefullt att veta hur prioriteringen mellan de olika fokusområden som tas upp kommer att se ut och om något fokusområde kommer att ha större prioritet. Kan det tydliggöras på något sätt i programmet eller nämnas hur prioriteringen kommer ske?

För det första fokusområdet "Organiserad brottslighet" har Tekniska nämnden (TN) tilldelats ett ansvar, vilket är rimligt utifrån ansvaret att erbjuda trygga offentliga miljöer, som i sin tur kan påverka om brott sker eller inte. För detta fokusområde kan både Gator och parker och Fastighet bidra med kunskap och åtgärder i våra parker, torg och gemensamma utrymmen samt för utveckling av trygga skolgårdar.

För fokusområde "Hatbrott och diskriminering" har IT-nämnden (ITN) tilldelats ett ansvar, främst för att ta fram en hemsida. Det är felaktigt då det är Tekniska nämnden (TN) som har kommunens IT-verksamhet (DOIT), så detta bör revideras. Det kanske också kan förtydligas om det ska vara en

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00622

sida på kommunens webb eller om ska det vara en helt egen hemsida samt på vilket sätt det kan bidra till att utveckla arbetet.

Likaså för fokusområdet "Brott i digitala miljöer" behöver ansvarig nämnd IT-kapacitetsnämnden (ITN) ersättas med Tekniska nämnden (TN). För detta fokusområde ser Tekniska nämnden att DoIT kan bidra med kunskap. Även om frågan om brott i digitala miljöer lyfts fram mer när det blir tilldelat ett eget fokusområde så skulle delar av det också kunna höras ihop med fokusområdet "Organiserad brottslighet", eftersom rekrytering till organiserad brottslighet i stor utsträckning har uppgetts ske på digitala plattformar. I inledningen av programmet kanske det kan tydliggöras hur dessa fokusområden avgränsas eller nämna att det kan finnas beröringspunkter mellan fokusområden.

Beslutsunderlag

01 KSNAU 2025-08-05 - Beslut om att remittera brottsförebyggande programmet. Bilaga.

02 Remissversion Umeå kommuns brottsförebyggande program 2026-2027. Bilaga.

03a Bakgrundsmaterial_ Brottsligheten i Umeå kommun, lägesbild 2023. Bilaga.

03b Bakgrundsmaterial_Analys av befintligt brottsförebyggande arbete inom verksamhetsplaner 2025. Bilaga.

03c Bakgrundsmaterial_Medborgarlöften Umeå kommun-LPO Umeå 2025-2027. Bilaga.

03d Bakgrundsmaterial_Samverkansöverenskommelse Umeå kommun-LPO Umeå 2025-2027. Bilaga.

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut bedöms inte tillämpbar.

Beredningsansvariga

Annika Kjellsson Lind

Ann Siklund

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se senast **31 oktober 2025**. Märk ämnesraden med KS-2025/00632.

Umeå kommun

Protokollsutdrag

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-08-05

§ 215

Diariennr: KS-2025/00632

Remiss: Umeå kommuns brottsförebyggande program 2026-2027

Beslut

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutar

att överlämna remissutgåva av Umeå kommuns brottsförebyggande program 2026 – 2027 till kommunens nämnder och bolag för yttrande.

Ärendebeskrivning

Programmet ersätter tidigare styrdokument inom det brottsförebyggande arbetet.

Hur programmet togs fram genom principer för prioritering

Grundläggande princip för kommunens brottsförebyggande arbete är att fokusera på barn och unga, där Barnkonventionen är en grundläggande förutsättning för programmet och arbetet inom de prioriterade områdena. Barnrättsperspektivet ska genomsyra allt arbete och alla insatser som görs, för att säkerställa att barns rättigheter respekteras och främjas. Sedan 2010 är Barnkonventionen svensk lag, vilket innebär att det är en lagstadgad skyldighet att beakta barns bästa i alla beslut som rör dem.

Prioriteringsprocess

När prioriteringen fastställdes utgick processen från lägesbilden samt en bedömning enligt fyra principer: i) brottsnivåer, ii) brottstrender, iii) brottens långsiktiga effekter samt, iv) kopplingar till annan brottslighet. Denna metod är rekommenderad av Brottsförebyggande rådet (Brå, 2025) och valdes för att säkerställa att insatserna skulle vara faktabaserade och fokusera på de mest angelägna och strategiskt viktiga områdena. Genom att basera prioriteringarna på dessa faktorer kan resurser riktas till områden där både akuta behov och långsiktiga samhällseffekter kan påverkas positivt.

Umeå kommun

Protokollsutdrag

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2025-08-05

I enlighet med rekommenderade prioriterings principer från brottsförebyggande rådet (Brå, 2025) där brottsnivåer, trender och brottens långsiktiga effekter samt kopplingar till annan kriminalitet beaktas, har följande sex brottsområden identifierats i lägesbilden som särskilt angelägna att förstärka inom Umeå kommuns brottsförebyggande arbete och program:

- Organiserad brottslighet
- Våld i nära relationer
- Våld mot och mellan barn
- Narkotika
- Hatbrott och diskriminering
- Brott i digitala miljöer

Beslutsunderlag

Remissversion Umeå kommuns brottsförebyggande program 2026–2027

Övriga bifogade dokument tjänar som bakgrundsunderlag

- Brottsligheten i Umeå kommun, lägesbild 2023
- Medborgarlöften Umeå kommun-LPO Umeå 2025-2027
- Samverkansöverenskommelse Umeå kommun-LPO Umeå 2025-2027
- Analys av befintligt brottsförebyggande arbete inom verksamhetsplaner 2025

Beredningsansvariga

Frida Puntonet Davidila

Cecilia Ravry

Beslut och beslutsunderlag ska skickas till

Protokoll, remissversion och bakgrundsunderlag till samtliga nämnder och bolag.

Svar på remiss skickas till ksdiarium@umea.se senast den 31 oktober 2025. Ange ärendenummer KS-2025/00632 i ämnesraden.



Remissversion

Brottsförebyggande program 2026 – 2027

Inledning.....	2
Syfte.....	2
Bakgrund.....	2
Planerade styrdokument.....	2
Vilka omfattas av programmet	3
Inriktningar	3
Organiserad brottslighet	3
Umeå växer tryggt och säkert.....	4
Våld i nära relationer	5
Våld mot och mellan barn	6
Narkotikabrott	7
Hatbrott och diskriminering	8
Brott i digitala miljöer.....	9
Genomförande av programmet	9
Rättslig grund	9
Relaterade styrdokument	10

Beslutas av:
Fullmäktige

Diarienummer:
KS-2025/00632

Programmet styr:
Styrelse, nämnder och
Kommunala bolag

Dokumenttyp:
Program

Giltighetstid:
2026-2027

Dokumentansvarig:
Kommunstyrelsen

Inledning

Programmet belyser inriktningar, fokusområden för utveckling och ansvar i umeå kommuns brottsförebyggande arbete. Genom att rikta det kommunala brottsförebyggande arbetet mot fokusområden bidrar programmet till Umeå kommuns inriktningsmål att växa hållbart utan några utsatta områden.

Syfte

Syftet med programmet är att säkerställa en tydlig styrning och långsiktig struktur för Umeå kommuns brottsförebyggande arbete genom att klargöra ansvarsfördelning, främja samordning över sektorsgränser och definiera fokusområden. På så vis möjliggör programmet kommunala insatser vilka är mål-styrda, kunskaps-baserade och effektivt bidrar till att förebygga och minska brottslighet i enlighet med Lag (2023:196) om kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete.

Bakgrund

Programmet bygger på ett kunskapsbaserat arbetssätt. Ett kunskapsbaserat brottsförebyggande arbetssätt grundar sig på en djup förståelse för brottsproblemets omfattning, struktur och utveckling vilket redovisas i lägesbilden följt av analys av möjliga bakomliggande orsaker och analys av åtgärder vilka kan riktas direkt mot orsaker. Målet är att säkerställa att arbetet grundas på tillförlitlig information, är anpassat till lokala behov och resurser, och bidrar till långsiktiga, hållbara lösningar.

I Umeå kommuns brottsförebyggande arbete är samverkan en central förutsättning för att skapa långsiktiga, systematiska och effektiva insatser mot brottslighet. Genom strukturerade modeller som samverkansöverenskommelsen, medborgarlöften och andra lokala avtal samordnas resurser och kompetenser från en mängd aktörer – däribland Polismyndigheten, statliga myndigheter, regionala organ, näringslivet, civilsamhället och Umeå universitet. Kommunens stadsledningskontor har en nyckelroll i att driva denna samverkan framåt. Genom nära partnerskap och kunskapsutbyte skapas hållbara lösningar som stärker tryggheten och förebygger brott i hela kommunen.

Planerade styrdokument

Programmet ersätter tidigare styrdokument inom det brottsförebyggande arbetet och arbetet med umeå växer tryggt och säkert utgör en delmängd av kommunens brottsförebyggande arbete mot samtliga brottskategorier. Kommuners nuvarande brottsförebyggande arbete möter stora utmaningar med begränsade resurser och komplex brottsproblematik, följaktligen är kommuner i triage och måste prioritera. En felaktig prioritering av åtgärder kan göra kommunens arbete kostsamt, ineffektivt eller direkt skadligt för samhället. I samarbete med Umeå universitet pågår ett arbete med att utveckla en riktlinje för prioritering i det brottsförebyggande arbetet. Ytterligare arbete pågår med att ta fram en riktlinje för uppföljning av det brottsförebyggande arbetet.

Figur. 1

Organiserande	Aktiverande	Normerande	Beslutas av
	Brottsförebyggande Program		Kommunfullmäktige
Samverkansöverenskommelse	UVTS Aktivitetsplan (delmängd program)	Medborgarlöfte	KF och nämnder/styrelse
Föreskrifter Umebrå		Riktlinje för prioritering och uppföljning	KF och nämnder/styrelse

Figuren visar samtliga planerade styrdokument inom det brottsförebyggande arbetet i Umeå Kommun.

Vilka omfattas av programmet

Programmet omfattar Umeå kommunkoncern. Programmet integrerar riktlinjer för aktiverande styrning och därigenom belyser förväntad samverkan mellan nämnder, bolag och externa aktörer. När kommunen uppfyller sitt grunduppdrag inklusive socialtjänst, utbildning, hälso- och miljöskydd, plan- och byggfrågor samt trygghet- och säkerhetsarbete genom räddningstjänst och överförmyndarverksamhet, bidrar det direkt till att förebygga brott. Genom att säkerställa trygga miljöer, stöd till utsatta grupper och en god samhällsservice skapas förutsättningar för att minska riskfaktorer och stärka skyddsfaktorer som förhindrar normbrytande och kriminellt beteende i kommunen. För beskrivning av befintligt brottsförebyggande arbete inom samtliga nämnder se bifogad fil. Genom att samtliga nämnder fortsätter att integrera ett brottsförebyggande perspektiv i sin verksamhet och samverka på ett systematiskt sätt kan vi flytta fram positionerna och skapa ett tryggare och mer hållbart Umeå.

Inriktningar

Organiserad brottslighet

Inriktning framåt: Genom en integrerad samverkansstruktur mellan kommun, polis, civilsamhälle och näringsliv samt gemensam kunskapsuppbyggnad möjliggöra tidiga, målgruppsanpassade insatser mot nyrekrytering av barn och unga till organiserad brottslighet.

Den organiserade brottsligheten har kopplingar till en rad olika brottstyper, såsom narkotikahandel, våldsbrott, bedrägerier, arbetslivskriminalitet, välfärdsbrott, otillåten påverkan och infiltration. För att effektivt förebygga denna typ av kriminalitet krävs en ökad samlad kunskap inom kommunen och en nära samverkan mellan olika aktörer. Det är av stor vikt att ta tillvara på den kunskap som finns, exempelvis inom SLK och att samverka med externa parter såsom Polismyndigheten och andra myndigheter för att skapa ett holistiskt och kraftfullt brottsförebyggande arbete mot organiserad brottslighet.

Kriminella gäng rekryterar i allt högre grad barn och unga, vilket innebär en allvarlig risk för barnen direkt samt ökar risken för framtida brottslighet. Polismyndigheten har varnat för denna utveckling, och det finns ett stort behov av att integrera förebyggande insatser mot nyrekrytering i det bredare arbetet mot organiserad brottslighet. Unga med svaga skyddsfaktorer och flera riskfaktorer är särskilt utsatta för nyrekrytering. Tidiga insatser är avgörande för att motverka denna trend och förhindra att fler unga dras in i kriminella nätverk.

Umeå växer tryggt och säkert

Umeå Växer Tryggt och Säkert (UVTS) är ett riktat och prioriterat samverkansarbete mellan Umeå kommun, polis och andra aktörer, som specifikt fokuserar på att motverka rekrytering av barn och unga till kriminella nätverk. Detta arbete sker genom ett tvärsektoriellt samarbete, där förvaltningar inom kommunen samarbetar för att skapa en samordnad och effektiv strategi för att hantera dessa frågor.

UVTS har en detaljerad aktivitetsplan som synliggör och följer upp insatserna. Arbetet bygger på kontinuerliga analyser och uppföljningar av den lokala brottsutvecklingen, vilket gör att insatserna i aktivitetsplanen kan justeras och utvecklas i takt med förändrade förhållanden. Målet är att förhindra att barn och unga rekryteras till kriminella nätverk, samtidigt som man stärker samhällets förebyggande och trygghetsskapande åtgärder.

UVTS är en viktig del av Umeå kommuns övergripande brottsförebyggande program, som omfattar alla prioriterade brottsområden, från ungdomsbrottslighet till våld i nära relationer och narkotikabrott. UVTS utgör en specifik delmängd inom detta program, där arbetet är särskilt inriktat på att motverka organiserad brottslighet och skydda barn och unga från att dras in i kriminella verksamheter.

Fokusområde

Inom UVTS finns det behov av förstärkt arbete på preventionspyramiden samtliga nivåer.

Huvudsyftet med UVTS är att tidigt förebygga de riskfaktorer som på sikt ökar ungas risk att dras in i kriminalitet, för att bryta påfyllnaden underifrån av unga som söker sig till det de kriminella nätverken har att erbjuda. Det görs bäst genom tidiga insatser riktade till breda grupper, för att stärka alla barns möjlighet till en trygg uppväxt, men också för tidigt identifiera barn eller familjer i behov av extra stöd. Ett behov som identifierats på en primärpreventiv nivå är att skapa fler möjligheter till meningsfull fritid och bra mötesplatser för barn på mellanstadiet, då fritidsnämnden i nuläge börjar vid 13 års ålder, vilket också försvisar samverkan exempelvis inom SSPF (samverkan skola, socialtjänst, polis och fritid). Ett annat behov, som målgruppen själva anser som särskilt angeläget, är att kunna erbjuda fler och yngre barn möjlighet till betalt arbete, exempelvis i form av feriearbete, och det innan de börjat gymnasiet. Utöver utveckling av kommunens eget utbud så kan behovet med fördel mötas genom närmare samverkans med näringslivet som kan erbjuda arbetstillfällen.

På sekundär- och tertiärpreventiv nivå finns det ett behov av fördjupad samverkan mellan polis och kommun för att snabbt identifiera och stötta de barn och unga som redan är kriminellt aktiva eller som är i akut risk att dras in i kriminella nätverk. Samverkan sker redan inom ramen för samverkansformer som SSPF, SIG (sociala insatsgruppen), polisens

kontaktveckor med skolan eller konsultationsforum våldsbejakande extremism. Men samverkansformerna behöver utvecklas och förstärkas, och de olika gruppernas uppdrag tydliggöras för utomstående så att fler förstår hur den förebyggande samverkansinfrastrukturen ser ut kopplat till barn och unga och hur alla grupper hänger ihop. Att få den överblicken är viktigt, inte minst då polisen planerar att starta upp ett lokalt BOB-råd (Barn och unga i organiserad brottslighet) som då bör integreras så väl som möjligt med den befintliga samverkan. Det finns också ett behov av fler insatser att kunna erbjuda de unga som aktualiseras inom de olika samverkansformerna.

Polisen vittnar om att rekryteringsprocessen går allt snabbare, med barn som på fem veckor gått från att flytta en väska till att ta på sig grova våldsuppdrag. Därför finns det också ett stort behov av att snabba på existerande arbetssätt för att kunna fånga upp barn och bryta en negativ trend innan den hunnit eskalera.

Ansvar

KS, IFN, FOG, GVN, TN, FN, KN, Brand och räddningsnämnden, Kommunala bolag

Våld i nära relationer

Inriktning framåt: att genom förbättrad, datadriven kartläggning av våld i nära relationer, förstärkt stöd och återfallsförebyggande insatser för både utsatta och förövare samt fördjupad samverkan mellan polis, kommun och Region Västerbotten bygga en sammanhållen och långsiktig strategi för att förebygga och minska våld i nära relationer.

Våld i nära relationer, särskilt mäns våld mot kvinnor, är ett allvarligt och utbrett samhällsproblem i Sverige. Jämställdhetsmyndigheten och andra aktörer arbetar för att förbättra förståelsen för omfattningen av detta våld och för att fånga upp alla våldsuttryck, inklusive psykiskt, digitalt, materiellt och ekonomiskt våld. Det finns ett stort mörkertal, eftersom den officiella statistiken ofta inte fångar alla former av våld. Trots att våldet ofta inte polisanmäls, söker många utsatta stöd från exempelvis brottsoffermyndigheten, kvinno- och tjejjouren, brottsofferjouren och andra instanser.

Lägesbilden över brottsligheten i Umeå kommun 2023 visar enligt polismyndighetens data att antalet anmälda fall av misshandel mot kvinnor inomhus har ökat i Umeå. För misshandel av kvinnor där det är en närstående som misstänks, inte en bekant, syns även där en viss ökning av antalet anmälda fall. Antalet anmälningar till socialtjänsten gällande våld i nära relation visar också en långsiktig ökande trend. Centrum mot våld (CMV) vittnar om ett ökat antal ärenden sedan pandemin, samt om att eftervåld är ett stort problem även i Umeå.

Forskning och polismyndigheten observerar att våldsutsatthet i barndomen ger en ökad risk för våldsutövande i vuxen ålder. Det är därför avgörande att intensifiera arbetet för att förhindra våld, öka medvetenheten om våldets olika former och ge adekvat stöd både till utsatta och förövare.

Fokusområde

För att kunna hantera denna problematik på ett effektivt sätt krävs en förbättrad datainsamling och kartläggning som kan ge oss en bättre förståelse för omfattningen, trender

och mönster av våld i nära relationer. Genom att tydligare identifiera vilka som utsätts, var och när våldet sker och vilka mönster som kan urskiljas hos förövarna kan vi skapa en mer träffsäker och förebyggande strategi.

Det är också avgörande att vi stärker resurserna för både de som utsätts för våld och för de som utövar våld. Detta gäller såväl direkta som indirekta offer, och för att effektivt förebygga våldet och hjälpa de drabbade måste vi satsa på både stödåtgärder och åtgärder för att få bukt med förövarnas beteenden. I samband med detta behöver samverkan mellan Polismyndigheten, Socialtjänsten och Region Västerbotten fördjupas för att skapa en mer sammanhängande och effektiv hantering av våld i nära relationer.

Det finns även ett behov av att kartlägga och analysera målgruppen unga under 18 år när det gäller våld i ungas parrelationer, för att identifiera specifika åtgärder och insatser som kan förebygga att unga människor hamnar i destruktiva relationer och undvika att denna problematik eskalerar.

För att minska våldet i nära relationer och ge både offer och förövare det stöd de behöver krävs det en samlad och långsiktig satsning. Det är avgörande att vi tar tag i dessa frågor med både resurser och konkret handling för att skydda våra medborgare och bygga ett tryggare samhälle.

Ansvar

KS, IFN, FGN, GVN.

Våld mot och mellan barn

Inriktning: Att stärka personalens kompetens och medvetenhet inom förskola, skola och socialtjänst genom riktade utbildningar och stödstrukturer för tidig upptäckt, professionellt bemötande och effektiva insatser mot våld, inklusive hedersrelaterat våld, samt våld mot och mellan barn.

Att utsättas för våld, eller att bevittna våld, under uppväxten har allvarliga konsekvenser för barns fysiska och psykiska hälsa och kan leda till brottslighet senare i livet. Statistiken från elevhälsan visar en hög förekomst av våld, särskilt i skolan. Unga är inte bara offer utan även utövare av våld, vilket tydliggör behovet av att stärka det förebyggande arbetet, både när det gäller tidig upptäckt och insatser riktade mot våld i skolmiljön.

Enligt Kommunens lägesbild över brottsligheten är det svårt att avgöra förekomsten av hedersrelaterat våld mot barn i Umeå, enligt vissa aktörer ökar problemet, enligt andra går det i vågor. Det är viktigt att utveckla arbetet som adresserar hedersrelaterat våld, våld i unga personers nära relationer och i skolan.

Fokusområde

För att effektivt hantera och förebygga våld och hedersrelaterat våld bland barn och unga, krävs en satsning på kompetenshöjande insatser för personal som möter barn i olika sammanhang. Det är avgörande att öka medvetenheten om dessa problem, för att möjliggöra tidig upptäckt av barn som är utsatta och för att säkerställa att de får ett professionellt och stödande bemötande.

Särskilt viktigt är det med kompetenshöjande insatser för personal inom förskola och skola, där tidig identifiering av utsatthet kan göra stor skillnad. Genom att stärka deras förmåga att känna igen tecken på våld och hedersrelaterat våld kan vi förbättra möjligheterna för tidiga insatser.

Genom att investera i dessa kompetenshöjande åtgärder kan vi säkerställa ett mer professionellt och empatiskt bemötande av de utsatta. Detta är en investering som inte bara stärker de enskilda individerna, utan också bidrar till ett tryggare och mer hållbart samhälle.

Ansvar

KS, IFN, FGN, GVN.

Narkotikabrott

Inriktning: Att genom en tvärsektoriell samverkansstruktur mellan kommun, polismyndighet, sjukvård, universitet och näringsliv utveckla kraftfulla, målgruppsanpassade insatser för att förebygga och minska narkotikabrott, riskbruk och alkoholrelaterade våldsbrott i krogmiljöer samt erbjuda tidiga stödåtgärder och integrerade preventiva och stödjande insatser för unga med sammansatt problematik.

Narkotikahandeln utgör en femtedel av inkomsterna för organiserad brottslighet och bygger på grovt våld, där unga ofta används som utförare både i våldshandlingar och narkotikahandel. Narkotikaberoende leder också till annan kriminalitet bland både barn och vuxna. För att effektivt motverka detta och skapa ett tryggare samhälle krävs ett kraftfullt och samordnat arbete mellan flera aktörer, inklusive kommunen, polismyndigheten, sjukvården och universitetet.

Fokusområde

Det saknas ett samordnat arbete för att minska narkotikabrott, alkoholmissbruk, och våldsbrott i krogar och nattlivsmiljöer. Dessa miljöer är strategiskt viktiga för att förebygga narkotikaproblematik och det behövs ett riktat samarbete mellan Umeå kommun, polismyndigheten och krögare. Detta arbete ska fokusera på att minska narkotikabrott, våldsbrott och riskbruk i krogmiljöer. Umeå Miljö och Hälsoskydd har redan en etablerad och välfungerande verksamhet som arbetar med tillsyn och kontroll hos krögare för att bekämpa otillåten alkoholservering. Denna erfarenhet och infrastruktur kan informera arbetet med krögare och narkotikaförebyggande insatser.

Utifrån lägesbilden på narkotikakonsumtionen i Umeå finns det ett behov av att intensifiera det förebyggande arbetet för att minska narkotikakonsumtionen hos unga vuxna (18 år och uppåt). Detta kan uppnås genom ett stärkt samarbete mellan Umeå kommun, regionen, polismyndigheten och universitetet. Genom denna samverkan kan mer effektiva insatser utvecklas och riktas till rätt målgrupp. Insatserna bör inkludera tidiga stödåtgärder vid beroende samt målgruppsanpassad information.

De senaste årens trender gällande narkotika bland barn och ungdomar ger anledning att prioritera nya typer av utvecklingsarbeten. Få unga använder tobak, alkohol och narkotika i kombination, men de som gör det hamnar ofta och snabbt i problem. Det är ytterst sällan som

det bara är narkotika som är problemet för unga utan det är i kombination med olika typer av utanförskap och ohälsa. Det finns ett behov av att samla arbetet och förebygga såväl narkotika som alkoholberoende, psykisk ohälsa och suicid. För unga med en kombinerad problematik räcker det inte att satsa mer på att förebygga narkotika. Såväl stödjande insatser utifrån individens specifika behov och förebyggande arbete behöver kombineras. Särskilt viktigt att utforma stödjande och förebyggande insatser så att de blir bättre anpassade till unga med funktionsnedsättningar och personer som är eller har varit våldsutsatta.

Ansvar

KS, IFN, MHN

Hatbrott och diskriminering

Inriktning framåt: att genom kontinuerlig, datadriven kartläggning av hatbrott och diskriminering samt löpande, tvärsektoriella kompetenshöjande insatser bygga en inkluderande kommun som effektivt motverkar strukturell och interpersonell diskriminering.

Umeå kommuns lägesbild indikerar att det råder en kunskapsbrist avseende förekomsten av hatbrott och diskriminering inom kommunen. Det underlag som finns för att kunna fastställa omfattningen av dessa problem är otillräckligt, vilket utgör ett hinder för det brottsförebyggande arbetet. Detta är bekymmersamt med tanke på att hatbrott och diskriminering kan medföra negativa konsekvenser i form av polarisering och utanförskap i samhället.

Fokusområde

Det finns ett behov av att kartlägga omfattningen av de hatbrott och den diskriminering som sker på grund av etnisk tillhörighet eller trosuppfattning i Umeå. Detta då det finns starka och polariserade åsikter om problemets omfattning men få kunskapsbaserade underlag att hänvisa till när det gäller just läget lokalt. Ett sådant underlag skulle också möjliggöra ett ännu bättre och mer riktade åtgärder för att minska diskrimineringen och skapa en mer inkluderande miljö för alla invånare.

För att säkerställa att kommunens arbete är transparent och lättillgängligt behövs en hemsida där externa aktörer och medborgare kan ta del av Umeå kommuns övergripande strategier för att förebygga och motverka hatbrott och diskriminering. En sådan hemsida skulle också bidra till att tydliggöra kommunens långsiktiga arbete med aktiva åtgärder och ge en samlad bild av de insatser som görs inom kommunens organisation och i samhället i stort.

Slutligen finns det ett fortsatt behov av kompetenshöjande insatser för medarbetare och chefer om ämnen som strukturell rasism, misogyni, antisemitism, islamofobi, afrofobi och hat mot samer. För att på ett effektivt sätt kunna motverka dessa problem och skapa en mer inkluderande arbetsmiljö är det avgörande att alla som arbetar inom kommunen har rätt kunskap och verktyg för att bemöta och hantera dessa frågor.

Ansvar

ITN, KS, IFN, PN

Brott i digitala miljöer

Inriktning framåt: att genom tvärsektoriell kompetenshöjning för yrkesverksamma och vårdnadshavare, målgruppsanpassad digital utbildning för barn, samt kontinuerlig övervakning och analys av IT-relaterad brottslighet och AI-baserade metoder utveckla och implementera robusta säkerhetssystem och förebyggande strategier mot brott i digitala miljöer.

Den ökade digitaliseringen och utveckling av AI har lett till en ökning och avancering av brott på nätet som bedrägerier, vidare barns utsatthet på nätet inklusive nätmobbing, rekrytering till organiserad brottslighet och sexuella övergrepp. Det förebyggande arbetet har inte hängt med i denna utveckling av brott i digitala miljöer.

Fokusområde

Det finns ett stort behov av att öka kompetensen, både bland yrkesverksamma och vårdnadshavare, om sexuella brott på nätet mot barn och hur vi kan förebygga att barn exploateras på nätet. Vidare finns det ett ökat behov av att utbilda barn i hur de kan navigera digitalt på ett säkert och ansvarsfullt sätt. Eftersom barn och ungdomar tillbringar allt mer tid online är det viktigt att förebygga att de utsätts för digitala hot som desinformation, nätmobbing, phishing och andra former av cyberbrott. Slutligen är det avgörande att följa utvecklingen av IT-relaterad brottslighet och inte minst dess koppling till avancerade bedrägerier. Vidare att identifiera och analysera trender över hur AI-teknologiska framsteg används i brottsliga syften samt främja utvecklingen av säkerhetssystem exempelvis med hjälp av AI.

Ansvar

ITN, KS, IFN

Genomförande av programmet

Kommunstyrelsen är dokumentansvarig för det brottsförebyggande programmet vilket betyder att kommunstyrelsen genom stadsledningskontoret (SLK) ansvarar för att säkerställa tillämpning, uppföljning och revidering enligt lagen (2023:196). Uppföljning ska genomföras inom ramen för den ordinarie uppföljningen av kommunfullmäktiges mål och budget. Uppföljning av program och riktlinje återskapas till kommunfullmäktige senast december 2027. Programmet ska revideras vartannat år och utifrån den senast uppdaterade lägesbilden.

Rättslig grund

Med den nya lagen (2023:196) om kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete har Umeå kommun tagit fram detta program med för att uppfylla de krav lagen ställer på kommunen. Det finns fler lagar som reglerar kommunens brottsförebyggande arbete inklusive Skollagen (2010:800) och Socialtjänstlagen (2001:453) samt kommande skollag utifrån betänkandet Skolor mot brott och ny socialtjänstlag, båda träder i kraft 1 juli 2025. Sedan

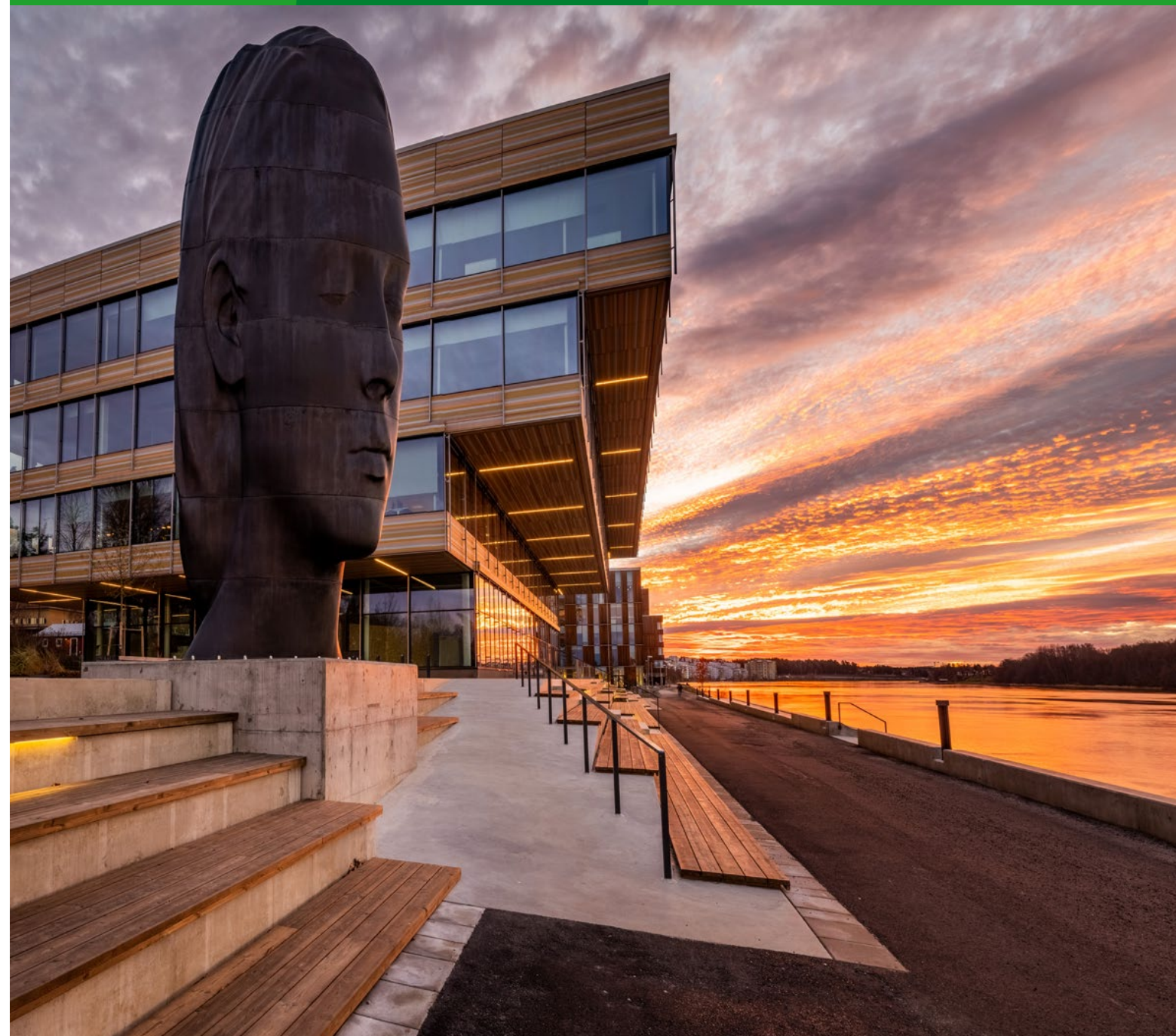
2010 är Barnkonventionen svensk lag, vilket innebär att det är en lagstadgad skyldighet att beakta barns bästa i alla beslut som rör dem. Barnrättsperspektivet ska genomsyra allt arbete och alla insatser som görs, för att säkerställa att barns rättigheter respekteras och främjas. Barnkonventionen är en grundläggande förutsättning för programmet och arbetet inom respektive fokusområde.

Relaterade styrdokument

Relaterade styrdokument inkluderar riktlinjer för aktiverande styrning, reglemente för Umeå kommuns styrelse och nämnder och generella ägardirektiv.

Brottsligheten i Umeå

Lägesbild 2023



Produktion

Umeå kommun 2024-04.

Foto: Umeå kommun, Fredrik Larsson, Pixabay, Unsplash.

Tryck: Original Tryckeri Umeå.

Text och analys: Cecilia Ravry, brottsförebyggande samordnare Umeåbrå.

Statistik och data: Linnéa Persson, statistiker.

Strategisk utveckling

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090–16 10 00

umea.kommun@umea.se

www.umea.se

Innehållsförteckning

1. Inledning	5
A. Ett nytt lagkrav.....	5
B. Bakgrund.....	5
C. Varför en övergripande lägesbild?	5
D. Vikten av att arbeta kunskapsbaserat	6
E. Lägesbildens begränsningar	6
F. Hur har vi gått till väga?	7
G. Avgränsning: otrygghet	7
H. Om rapporten	8
2. Övergripande analys: Umeås brottslighet – nuläge, trender och utmaningar framåt på Umeås tillväxtresa	9
A. Ökar brottsligheten?	9
B. Vilka brott begås i Umeå?	10
C. Vem begår brotten?	11
D. Vem utsätts för brott?.....	16
E. Var sker brotten?.....	17
F. Umeå: en förhållandevis låg brottslighet.....	20
G. Utmaningar framåt	23
3. Våldsbrott	27
A. Dödligt våld.....	27
B. Misshandel.....	29
C. Våld i nära relation	35
D. Sexualbrott.....	42
E. Hot och trakasserier	51
4. Egendomsbrott	56
A. Tillgreppsbrott	56
B. Bedrägerier	68
5. Brott mot miljön, folkhälsan, samt samhällets ordning	74
A. Brott mot miljön	74
B. Brott mot människors hälsa och säkerhet.....	77
C. Brott mot samhällets ordning.....	91
6. Slutsatser och rekommendationer	106
A. Lägesbildens syfte	106
B. Vad sticker ut i lägesbilden?	106
C. Vilka områden bör prioriteras i det brottsförebyggande arbetet?	107
D. Avslutande reflektioner	110
Bilagor	111
7. Källhänvisningar	115





1. Inledning

Var sker brotten i Umeå kommun? Vilka är de vanligast förekommande typerna av brottslighet? Är trenden ökande eller minskande? Hur står vi oss jämfört med andra kommuner? Det är några av de frågor som den här rapporten kommer att försöka ge svar på. Syftet är att ge en så heltäckande bild som möjligt av den brottslighet som sker inom kommunens geografiska område.

A. Ett nytt lagkrav

Att producera och tillgängliggöra en sådan lokal lägesbild är ett lagstadgat krav sedan juli 2023 enligt den nya lagen om kommuners brottsförebyggande ansvar (SFS 2023:196). Det innebär att kommunerna, i likhet med Polismyndigheten, nu fått en uttalad skyldighet att arbeta brottsförebyggande. Kommunerna har även tilldelats ansvaret att samordna det lokala brottsförebyggande arbetet, bland annat genom att skapa strategiska råd som samlar viktiga samverkansaktörer, som polisen eller regionerna.

B. Bakgrund

Även om lagen är ny innebär det inte att kommunerna startar arbetet från noll. Många har redan arbetat strategiskt med frågor som rör brott och otrygghet en längre tid. I Umeå startades det brotts- och drog-förebyggande rådet (Umebrå) upp 1985, på initiativ från polisen. Kommunen samverkar med polisen, Region Västerbotten, civilsamhället och näringslivet inom ramen för olika brottsförebyggande initiativ. Arbetet samordnas av fyra tjänstepersoner på Strategisk utveckling, som också vid behov tar fram rapporter och kunskapsunderlag som ett stöd i arbetet, ofta i samverkan med kommunens statistiker. Det innebär att det redan finns en hel del befintlig data som rör brott och otrygghet i Umeå (se till exempel folkhälsoundersökningarna *Unga 22* (2023a) och *Jämlika liv* (2020a), eller Våldskartläggningen från 2021 (2021a)). Dock har det saknats en sammanhängande analys av all brottslighet i kommunen – därav denna rapport, som därmed uppfyller lagens krav på lägesbild.

C. Varför en övergripande lägesbild?

Det finns många fördelar med att samla all information om den brottslighet som sker i Umeå i en och samma rapport. Det gör det möjligt att lyfta blicken. Det brottsförebyggande arbetet sker ofta riktat mot ett specifikt problem – exempelvis narkotikahandel, våld i nära relation, prostitution, och så vidare. Att fokusera på avgränsade problem är viktigt i praktiken för att kunna gå på djupet och utveckla anpassade åtgärder. Men genom att ta ett steg tillbaka och anta ett helhetsperspektiv på all brottslighet, blir det möjligt att reflektera, se hur brottsligheten varierat över tid, och se samband mellan olika sorters brottslighet. Olika problem blir som bitar i ett större pussel.

Lägesbilden är alltså ett sätt att både utveckla ett helhetsperspektiv på problemen (vad begås det egentligen för brott? var? vad sticker ut?) men också på insatserna – gör vi rätt saker? Genom att lägga problem-bilden och kommunens insatser sida vid sida blir det möjligt att se om det brottsförebyggande arbetets

prioriteringar står i rimlig proportion till problemen. Om det till exempel sker en stadig nedåtgående trend i villainbrott medan cykelstölder eller våld i ungas nära relationer kraftigt ökar kan det vara rimligt att skala ner samordning av grannsamverkan för att i stället lägga mer tid på andra insatser.

D. Vikten av att arbeta kunskapsbaserat

Att skapa en tydlig koppling mellan den lokala brottsutvecklingen och det brottsförebyggande arbetet var ett av huvudsyftena med den nya lagen. Såväl i lagen som i utredningen som låg till grund för den (*Kommuner mot brott* SOU 2021:49) läggs stort fokus på vikten av att bedriva ett kunskapsbaserat arbete.

Att arbeta kunskapsbaserat innebär bland annat att undvika reaktivt arbete. Att reagera på problem genom att sätta in snabba insatser kan bli kontraproduktivt. Att däremot göra en orsaksanalys (tillsammans med andra samverkansaktörer) och därigenom identifiera de underliggande orsakerna skapar en bättre grund för att sedan sätta in åtgärder. Helst åtgärder som är evidensbaserade – vars positiva effekter bekräftats av vetenskapliga utvärderingar – och i avsaknad av sådana, åtgärder som är beprövade och som från början utformas så att de går att följa upp lokalt.

Lägesbilden över all brottslighet är ämnad att bli grundplattan i kommuners brottsförebyggande arbete. Utifrån den kan kommuner identifiera vilka problem de aktivt behöver arbeta med och ta fram mer information samt förslag på åtgärder genom att göra orsaksanalyser (ett användbart brottsförebyggande analysverktyg, se Brås handbok *Orsaksanalys i lokalt brottsförebyggande arbete* Brå 2018). Slutligen samlas alla insatser i en åtgärdsplan, även den lagstadgad, som kommunen bör följa upp vartannat år. Enligt lagen är det på det här metodiska sättet som kommuner bör bedriva sitt brottsförebyggande arbete.

E. Lägesbildens begränsningar

Lägesbilden över all brottslighet är alltså en central komponent i det kunskapsbaserade brottsförebyggande arbetet. Samtidigt är det viktigt att påpeka att det är en produkt som har sina begränsningar.

Statistik och kvalitativa beskrivningar kan aldrig helt spegla de brott som faktiskt begås. Bland annat för att många brott aldrig anmäls till polisen – mörkertal är ett begrepp som vi kommer ha skäl att återvända till i rapporten. Många brott når aldrig polisens kännedom, och syns alltså inte alls i statistiken. Mörkertalet varierar även mycket mellan olika brottstyper. Brottsförebyggande rådet har uppskattat att vi i Sverige har en anmälningsgrad på ungefär 30 procent för misshandel medan över 90 procent av alla bilstölder troligen anmäls (Hvitfeldt och Silberstein 2019). I en kartläggning av våld i nära relation som Brå gjorde visade det sig att knappt 4 procent av de svarande hade gjort en polisanmälan (Brå 2014).

Ett lågt antal anmälda brott innebär inte nödvändigtvis ett gynnsamt läge. Det kan mycket väl vara en indikation på att brott inte upptäcks, och därmed spegla bristande kunskap om problemet eller att det finns en låg benägenhet att anmäla vissa brott. Omvänt kan en plötslig ökning i brottsstatistiken ibland vara en positiv utveckling, eftersom den kan bero på att olika aktörer arbetar mer aktivt med problemen. Det finns vissa brottskategorier som traditionellt är väldigt ”händelsestyrda”, exempelvis rattfylleri eller ringa narkotikabrott, som ofta ökar när polisen ökar sina resurser. En plötslig ökning kan bero på att aktörer fått bättre kunskap om vissa brottstyper och/eller har en ökad anmälningbenägenhet. Exempelvis kan en utbildning av personal i skola eller socialtjänst kring en viss problematik leda till en märkbar ökning av anmälningar. Statistik kan också ge intrycket att vissa brott i större utsträckning förekommer på vissa platser, när fördelningen de facto kan bero på vilka platser som har högst polisen närvaro eller där fler invånare anmäler brott.

Även i handhavandet av statistiken kan en del förvrängningar ske. Vad gäller statistiken av anmälda brott kan dessa ibland märkas med fel brottskod. Även lokaliseringen av brottsplatsen kan bli fel. Ibland väljs en närliggande plats för enkelhetens skull, och i vissa fall när det saknas uppgifter om brottsplatsen loggas de vanligtvis i centrala Umeå, vilket förvränger statistiken något.

Statistik innebär alltid en förenkling, eftersom brott sammanställs i olika kategorier för att göra helheten överskådlig. Det innebär att en utveckling i en brottskategori egentligen kan dölja olika trender. Ett exempel är kategorin misshandel – siffrorna i Umeå visar en långsiktigt nedåtgående trend, men med en

svag ökning 2022 och 2023. I samtal med poliser som arbetar med frågan visade det sig att vissa aspekter av problemet mycket riktigt förbättrats: det sker färre fall av misshandel i offentlig miljö på helgkvällar i samband med krogbesök. Samtidigt observeras en förvärrad problematik när det gäller våld mellan ungdomar på veckodagar, samt misshandel mot kvinnor inomhus. De här olika trenderna bakas ihop i de aggregerade siffrorna.

Eftersom brottsstatistik har sina begränsningar är det önskvärt att kombinera ett kvantitativt underlag med en kvalitativ analys. Därför är det viktigt att samla in kunskap från personer med lång erfarenhet av vissa problem som kan tolka, komplettera eller nyansera siffrorna. Det kan vara personer som arbetar med lagföring eller behandling, forskare, representanter från näringslivet eller från civilsamhällets organisationer. Sådana kvalitativa samtal kan ge värdefull information om brott där det finns ett stort mörkertal, men också om brott som är på väg att förändras och utvecklas. Ett exempel här är den organiserade brottsligheten, som det finns få mått på i Umeå men som utgör ett allvarligt och växande samhällshot.

F. Hur har vi gått till väga?

Med utgång från resonemanget ovan har vi arbetat med att kombinera en kvantitativ och en kvalitativ ansats.

Analysen utgår i huvudsak från brottsstatistik, i första hand Brås data över anmälda brott, och från polisens egen statistik, bland annat för att få tillgång till geolokaliserad information (det vill säga information om var i kommunen brotten skett). Brottsstatistiken har även relaterats till annan relevant data, som lagen också föreskriver. I vårt fall har det främst varit data från kommunens folkhälsoenkäter, *Unga*-enkäten och *Jämlika liv*. Information från kommunens interna system har också utgjort en del, exempelvis tillbudsanmälningar från Stella samt statistik från socialtjänsten och skolans elevhälsoenkät. Då tillgänglig data funnits för 2023 har detta använts men i de fall där uppdaterad data saknades har vi använt oss av äldre siffror.

För att få en fördjupad kunskapsbild har vi tagit hjälp av olika specialister. Vi har i första hand pratat med anställda inom polisen men också med tjänstepersoner inom kommunen från säkerhetsavdelningen, Miljö- och hälsoskydd och socialtjänsten. Vi har även inhämtat information från Umeås Konsultationsforum mot våldsbejakande extremism, Svenskt Näringsliv samt en forskare från CERUM vid Umeå universitet. För att få en bättre bild av brott mot diskrimineringslagen har vi tagit hjälp av Rättighetscentrum Västerbotten.

Eftersom syftet med lägesbilden är att ge en helhetsbild av de brott som sker inom kommunens geografiska område har vi redogjort för ett stort antal olika brottskategorier. För att göra innehållet navigerbart har vi först försökt ge en övergripande bild av brottsligheten i den första delen. Där analyserar vi dagens brottslighet med utgång från tillgänglig data, men vi försöker också lyfta blicken och förutse vad de största utmaningarna framåt blir för Umeå kommun. I de följande delarna redogör vi i detalj för olika kategorier av brott - våldsbrott (exempelvis mord, misshandel och sexualbrott), egendomsbrott (exempelvis stöld, inbrott och bedrägerier) samt, i den sista delen, brott som inte enbart drabbar individer utan hotar miljön, människors hälsa och säkerhet, samt samhällets ordning (exempelvis avfallsbrott, narkotikabrott eller hatbrott).

G. Avgränsning: otrygghet

En avgränsning som vi har valt att göra i rapporten är att inte ta med otrygghet i analysen. En del kommuner planerar att redovisa data som rör upplevd otrygghet sida vid sida med sin brottsstatistik. När det gäller den sortens gränsdragningar tar den nya lagen inte ställning, utan det är upp till kommunerna att välja deras egen väg.

Anledningen vi har valt att utesluta trygghet är att det finns en grundläggande skillnad mellan brott och otrygghet. Brott är inte något subjektivt, utan en konkret handling, något kvantifierbart, en överträdelse som bryter mot de specifika regler som finns fastställda i lagen, och som kan konstateras i domstol. Otrygghet däremot handlar om en subjektiv upplevelse. Otrygghet har bara en lös koppling till faktisk osäkerhet, det vill säga till den kvantifierbara risken olika grupper löper att utsättas för olika sorters brott. Otrygghet är en komplex, flytande, svårgripbar upplevelse som skiljer sig mellan olika personer beroende

på ålder, kön, bakgrund och tidigare upplevelser. Det finns inga objektivt ”trygga” eller ”otrygga” miljöer, utan subjektiva uppfattningar som skiljer sig åt mellan olika grupper och individer.

Dessutom påverkas tryggheten, i mycket högre grad än brottsligheten, av hur vi pratar om den. ”Trygghetsparadoxen” innebär att ju mer vi pratar om trygghet, och ju fler trygghetsskapande insatser vi sätter in, desto större är risken att medborgarna börjar reflektera över brott och otrygghet, och därmed känna sig otrygga (Hallin 2013). Även här i Umeå har det konstaterats att trygghetsskapande insatser i vissa fall paradoxalt lett till ökad oro bland ungdomar i de område där insatser sattes in.

Vi måste trots detta fortsätta att ta hänsyn till upplevelser av otrygghet i det kommunala arbetet. Det är viktigt att beakta hur olika grupper upplever en plats, för att kunna utforma en stad som är jämställd och jämlik, och där alla medborgare känner sig välkomna. Men i det arbetet är det viktigt att anta en nyanserad förståelse av otrygghet, och inte utgå från att föreställningar från vissa sociala grupper delas av alla. Det är även något som lyfts i forskning (se exempelvis Brandén 2022).

Eftersom trygghet är ett komplext fenomen som på väsentliga sätt skiljer sig från brottslighet bedömer vi att det är bättre att analysera den frågan separat än att ta med trygghetsfrågan in i en analys av brottslighet.

H. Om rapporten

Eftersom lagen om kommuners brottsförebyggande ansvar nyss börjat gälla är det här första versionen av Umeå kommuns lägesbild av brottsligheten. Att börja utveckla en produkt innebär alltid ett lärande. Fördelen med lagens krav på uppdatering vartannat år innebär att det finns goda möjligheter att bygga vidare på den bas som etablerats här. Det innebär att vi framöver kommer kunna förbättra lägesbilden genom att gå mer på djupet, prata med fler, och därmed ytterligare förbättra analysen.

Även om det är första gången vi gör den hoppas vi att den här lägesbilden ändå kan vara intressant läsning för såväl förtroendevalda som tjänstepersoner och medborgare i Umeå kommun. Eftersom brottslighet är en fråga som det debatteras flitigt om, inte minst i media, känns det angeläget att också försöka ge en så objektiv bild som möjligt av hur brottsligheten faktiskt ter sig i Umeå.

Slutligen hoppas vi att lägesbilden kan bli grundplattan i ett kunskapsbaserat brottsförebyggande arbete, som den nya lagen också föreskriver. Nästa steg i arbetet är att ta fram en åtgärdsplan som tydligt kan kopplas till de problem som beskrivs i rapporten. En åtgärdsplan som också visar vem som ansvarar för vad. För som utredningen *Kommuner mot brott* lyfter fram är det mest effektiva brottsförebyggande arbetet det som bedrivs i samverkan mellan samhällets olika aktörer – såväl polis som kommunens olika förvaltningar, men också näringsliv och civilsamhälle. Allas insatser krävs för att på ett långsiktigt sätt motverka och förebygga de problem som beskrivs i rapporten.

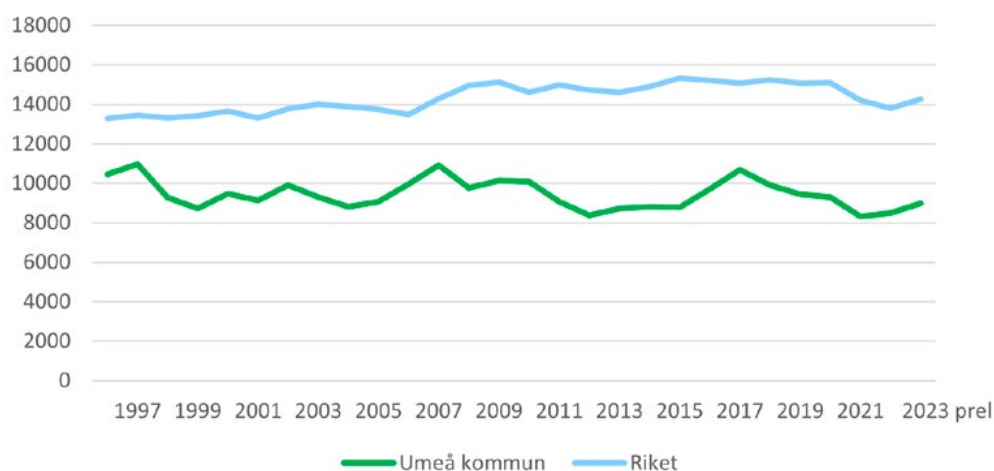


2. Övergripande analys: *Umeås brottslighet – nuläge, trender och utmaningar framåt på Umeås tillväxtresa*

A. Ökar brottsligheten?

Ökar eller minskar brottsligheten i Umeå kommun? Många medborgare oroar sig över utvecklingen, och är övertygade att brottsligheten ökar kraftigt, såväl lokalt som nationellt. En oro som bland annat fångas upp av den Nationella trygghetsundersökningen (NTU Brå 2023k), där 74 procent av de tillfrågade i Umeå kommun anser att antalet brott i Sverige har ökat de senaste 3 åren.

Figur 1. Antal anmälda brott i Umeå och i riket, per 100 000 invånare



Källa: Brå

Såväl polisens data över anmälda brott som Brås analyser visar att den bilden inte riktigt stämmer. Brottsligheten – mätt i antal anmälda brott – har inte kraftigt ökat de senaste åren, i synnerhet om man beaktar att det också skett en befolkningstillväxt under de senaste decennierna. Ser man till antal brott per 100 000 invånare (ett bättre jämförande mått) är det tydligt att antalet anmälda brott varit stabilt de senaste 10 åren.

Går man längre tillbaka i tiden ser man att antalet anmälda brott per 100 000 invånare inte ökat nämnvärt sedan 1990-talet (och i perioder har det legat lägre). Om man däremot jämför över hela perioden 1975 till 2023 så har det skett en ökning, som främst ägde rum mellan 1975 och 1990. Huruvida ökningen av antalet anmälda brott under den här tiden också motsvarar en ökning av den faktiska brottsligheten är en komplex och omstridd fråga (se Hellberg 2019).

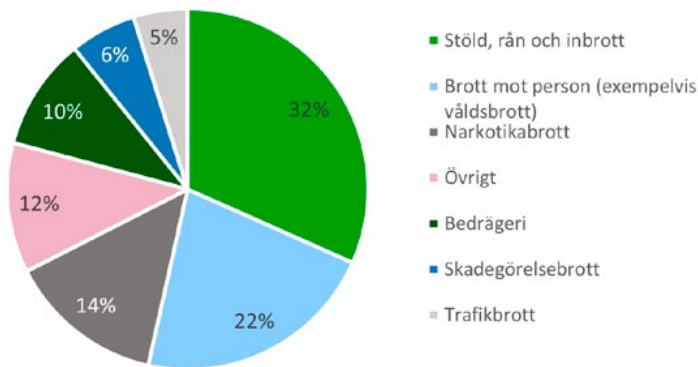
I Umeå har antalet anmälda brott per 100 000 invånare legat stabilt de senaste 20 åren. Tar man hänsyn till den ökade befolkningen anmäldes ungefär lika många brott per invånare i Umeå 2023 som 1999.

B. Vilka brott begås i Umeå?

Även om det är intressant att följa brottsutvecklingen i stort är det totala antalet anmälda brott ett ganska trubbigt mått. Utvecklingen drivs av mängdbrott som exempelvis cykelstölder eller trafikbrott.

För att få en mer detaljerad bild är det intressant att bryta ner totalen i olika kategorier. Enligt Brås preliminära statistik ser fördelningen av anmälda brott ut likt följande för Umeå 2023:

Figur 2. Anmälda brott 2023 uppdelat efter olika brottskategorier, preliminär statistik, andelar



Källa: Brå

Fördelningen ovan är relativt stabil över tid. Backar vi ett årtionde syns dock vissa förändringar (se diagram nedan). Under den perioden har andelen Stöld, rån och inbrott minskat med 5 procentenheter. Det har däremot skett en ökning av andelen Narkotikabrott och av Bedrägerier. Att bedrägeribrotten ökar följer nationella trender (för mer information, se avsnittet om bedrägerier).

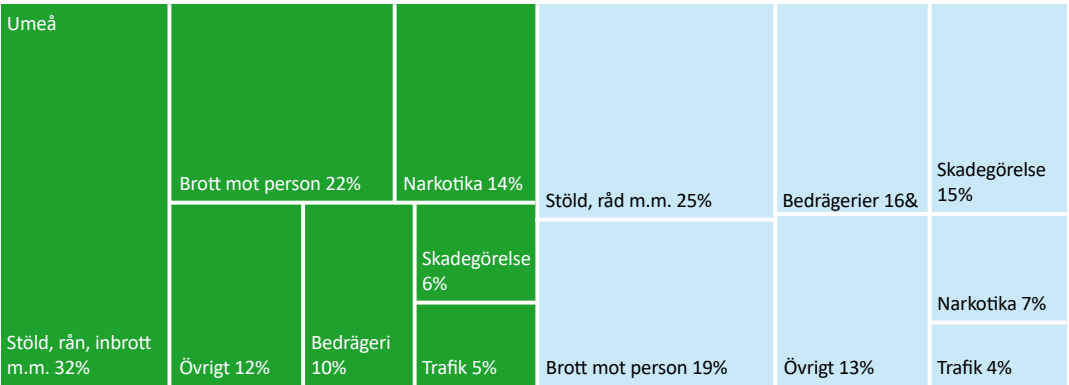
Tabell 1, anmälda brott i Umeå 2012 och 2023, andelar

Brottskategorier	2012	2023	Skillnad i procentenhet
Stöld, rån, inbrott m.m.	37%	32%	-5
Skadegörelsebrott	8%	6%	-2
Trafikbrott	5%	5%	0
Brott mot person	22%	22%	0
Narkotikabrott	12%	14%	+2
Övrigt	10%	12%	+2
Bedrägeri	5%	10%	+5

Källa: Brå

Jämför vi Umeå med läget nationellt utgör kategorin Narkotikabrott och Stöld, rån och inbrott en förhållandevis större andel av de totalt anmälda brotten i Umeå. Andelen anmälda bedrägeribrott och skadegörelsebrott är däremot lägre än jämfört med riket i stort. Det är viktigt att beakta att en procentuellt större andel anmälda brott inte nödvändigtvis betyder att problematiken är värre lokalt utan kan också spegla ett mer aktivt spanings- och ingripandearbete – eller att färre andra brott anmäls, vilket då innebär att en viss brottslighet står för en större del av totalen. För mer information om trend för de olika brotten, se kapitel 3, 4 och 5.

Figur 3. Anmälda brott i Umeå och riket, andelar



Preliminära siffror 2023.

Källa: Brå

För mer information om olika sorters brott och hur de tar sig uttryck i Umeå, se de följande delarna i rapporten.

C. Vem begår brotten?

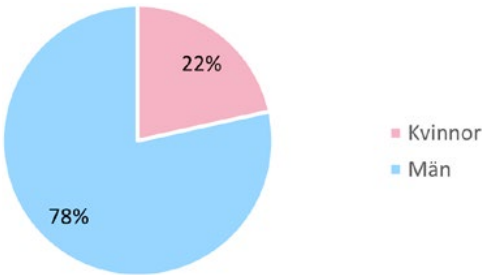
Det är svårt att utifrån tillgänglig statistik få en exakt bild av vilka som begått brott i Umeå.

Först för att polisens och Brås statistik inte bygger på domar (där skulden är bekräftad) utan på vilka personer som *misstänks* för brott. Många brottsliga handlingar fångas dessutom inte upp i den statistiken eftersom brotten inte uppmärksammas. Det går därför inte att likställa kategorin ”misstänka för brott” med ”personer som begår brott”. Men att granska kategorin misstänkta är ändå en relativt bra utgångspunkt. Att få en bättre förståelse för vem som begår brotten och vad de har gemensamt är viktigt eftersom det gör det möjligt att utveckla mer riktade och effektiva brottsförebyggande insatser.

a. Kön

En stor andel av de som registrerats som misstänkta för brott i Umeå är män.

Figur 4. Misstänkta gärningspersoner 2022, uppdelat efter kvinnor och män



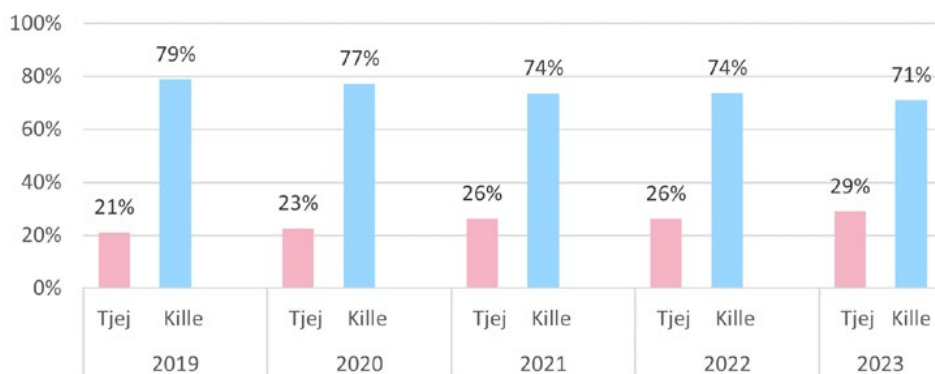
Källa: Polismyndigheten

Det ligger också i linje med nationell statistik. Den obalansen har funnits så länge brottsstatistik har förts. Män begår fler brott än kvinnor. De begår även grövre brott – en forskningsstudie från 2018 (Bäckman med flera 2018) visar att män i större utsträckning gör sig skyldiga till mord, grov misshandel och rån medan kvinnor i större utsträckning misstänks för lindrigare tillgreppsbrott eller förskingring. När det gäller sexualbrott är skillnaderna mellan kvinnor och män som störst: nationellt lagförs män för mer än 200 gånger fler sexualbrott än kvinnor.

Varför skillnaderna mellan män och kvinnor är så stora när det gäller brottslighet har diskuterats flitigt under åren. Några teorier som lyfts är att män tenderar att ta fler risker, att män under tonåren och de tidiga vuxenåren ofta har sämre kognitiv förmåga, och att män generellt är fysiskt starkare och mer aggressiva än kvinnor. Andra framhåller också att sociala könsroller spelar en central roll. Exempelvis kan flickors normbrott i förskola eller skola bemötas på ett annat sätt än pojkars. Men det finns även forskning som visar att skillnaderna kan bero på att kvinnor löper lägre upptäcktsrisk och behandlas lindrigare av polis och rättsväsende (se Bäckman med flera 2018). En särbehandling som ofta beskrivs med uttrycket "den rosa lagboken" (Karwan 2022).

Trenden är dock att skillnaderna mellan kvinnor och män minskar vad gäller brottslighet vilket också kan spegla en sakta förändring av könsnormer i samhället. En mindre andel av den manliga befolkningen begår brott än tidigare – och av de brott som män fortfarande begår koncentreras en större del till en liten grupp högaktiva unga män. Samtidigt syns en motsatt trend hos flickor/kvinnor, där en större andel av totalen begår brott än tidigare. Den utvecklingen ses även lokalt. I ålderskategorin 13-20 år i Umeå har andelen brott där den misstänkta gärningspersonen är en flicka sakta ökat. Den trenden bekräftas också av de poliser vi samtalat med.

Figur 5. Misstänkta gärningspersoner i åldern 13–20 år uppdelat efter tjejer och killar

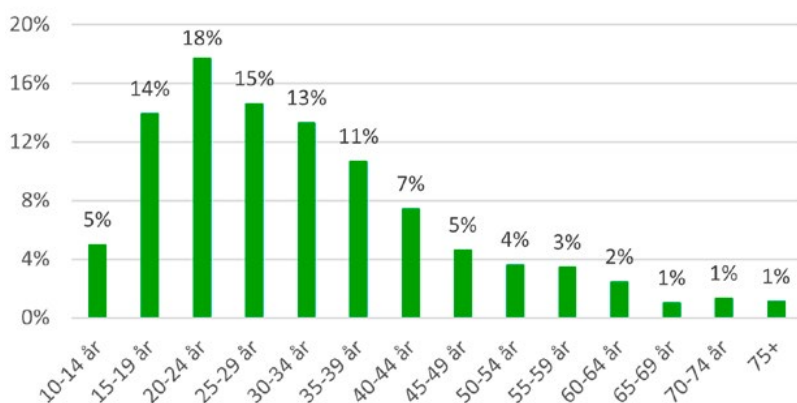


Källa: Polismyndigheten

b. Ålder

När det gäller ålder finns det också tydliga mönster bland de som misstänks för brott. Ungefär hälften av alla anmälda brott saknar en misstänkt gärningsperson. För de brott som har en misstänkt gärningsperson är det över hälften som är i åldersspannet 15–34 år, med en topp i kategorin 20–24 år.

Figur 6. Misstänkta gärningspersoner uppdelat efter ålder, 2022



Källa: Polismyndigheten

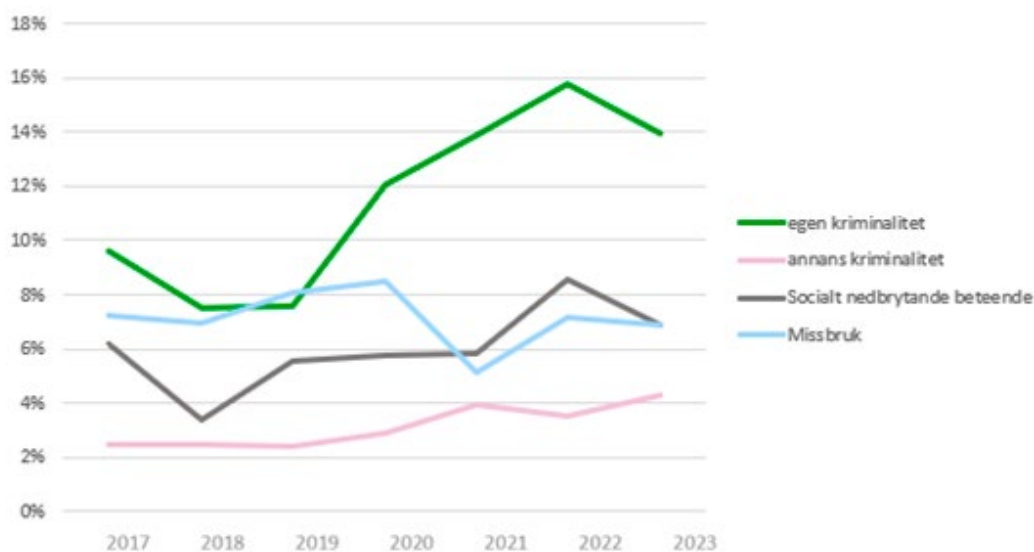
Även det mönstret är väl etablerat över tid. Tonåren och den tidiga vuxenåldern är den period som brukar anges som brottsaktiv ålder. Det är då mer vanligt förekommande att begå brott. De vanligaste brotts-typerna bland unga nationellt är narkotikabrott, brott mot annan person, och stöldbrott (Brå 2023a).

Varför unga – och särskilt unga män – i större utsträckning begår brott är en komplex fråga som ägnats mycket uppmärksamhet. Några teorier är att det beror på biologiska faktorer (neurologisk mognad), grupstryck, samt hur höga alternativkostnaderna blir för att begå brott. Starkast konsensus finns kring att vissa risk- och skyddsfaktorer hos unga starkt påverkar sannolikheten att de begår brott: ekonomisk utsatthet, bristande föräldraförmåga, misslyckad skolgång, umgänge med andra brottsaktiva ungdomar, beroendeproblematik, impulsivitet och bristande social förmåga ökar sannolikheten för att en ung person ska begå kriminella handlingar (Brå 2009).

Särskiljande för ungdomsbrottsligheten är dels den höga andelen brottsaktiva, dels det faktum att de allra flesta slutar begå brott efter ungdomsåren för att sedan leva välanpassade vuxenliv. Det är också tydligt att de allra flesta – och de grövsta – ungdomsbrotten begås av en begränsad grupp ungdomar. Samtidigt som ungdomsbrottsligheten överlag avtar i Sverige (och har gjort så under en längre tid) begår vissa ungdomar – ofta med en koppling till kriminella gäng – allt grövre våldsbrott (Sivertsson 2023). Trenden är ”färre men värre”. Antalet barn och unga som är misstänkta för mord, misshandel, vapenbrott eller allmänfarlig ödeläggelse har kraftigt ökat i Sverige de senaste åren (Polismyndigheten et al. 2023), i synnerhet i utsatta områden. En utveckling som till stor del beror på att kriminella medvetet rekryterar barn och delegerar riskfyllda uppgifter nedåt i leden, något som Brå belyst i en ny rapport (Brå 2023b).

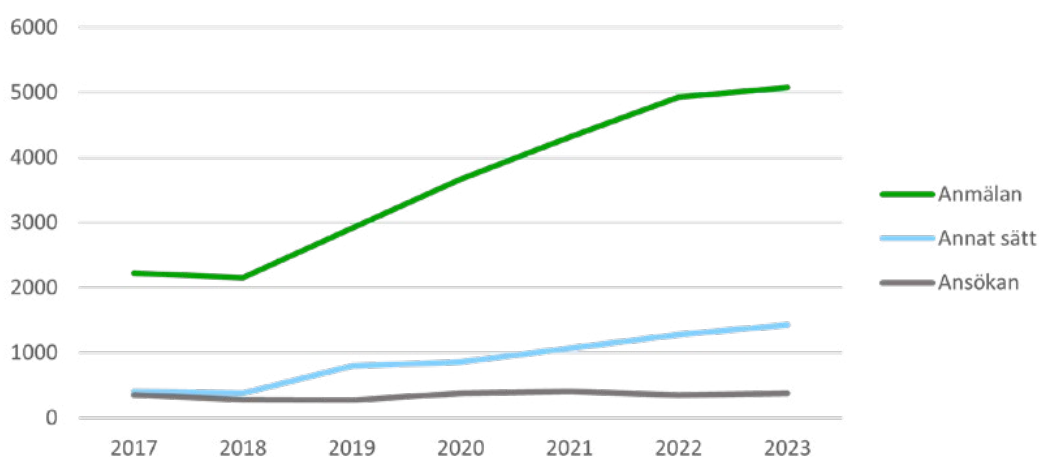
I Umeå har antalet anmälda brott där de misstänkta personerna är under 25 legat relativt konstant de senaste åren, antalet har varierat mellan 500 och 519.

Däremot visar data från socialtjänstens ärendesystem att det skett en ökning under de senaste åren i andelen orosanmälningar om barn och unga som har ”egen kriminalitet” som ursprunglig aktualiseringsorsak. I diagrammet visas andelen av respektive aktualiseringsorsak i förhållande till totalt inkomna anmälningar. Exempelvis motsvarar 10 procent 2017 ungefär 300 anmälningar, medan 16 procent 2022 motsvarar ungefär 780 anmälningar.

Figur 7. Aktualiseringar socialtjänsten gällande barn och ungdomar, uppdelat efter olika kategorier

Källa: Socialtjänsten

Det totala inflödet av ärenden till socialtjänsten har dessutom ökat över tid. Störst ökning återfinns i antalet orosanmälningar. Mellan åren 2018–2021 skedde en fördubbling och ökningen har sedan fortsatt. Att anmälningarna ökar kan både handla om att antalet barn som riskerar fara illa ökar eller att andra aktörer oftare anmäler sin oro till socialtjänsten.

Figur 8. Orosanmälningar och ansökningar inkomna till socialtjänsten gällande barn och unga

Källa: Socialtjänsten

Polisen i Umeå uttrycker också en oro över att fler unga håller på att socialiseras in i kriminalitet av aktörer med koppling till nationell organiserad brottslighet. En utveckling som syns i den kartläggning av kriminella miljöer som polisen regelbundet gör via den så kallade "cylindermodellen" (ett nationellt analysverktyg). Där har antalet unga som anses ha kopplingar till aktörer i den kriminella miljön ökat snabbt det senaste året. För mer information om Umeås problembild, se rapporten *Barn och unga som rekryteras in i gängrelaterad brottslighet – hur ser läget ut i Umeå?* (Umeå kommun 2023d).

c. Andra faktorer

Utöver ålder och kön finns det andra faktorer som ofta tas upp när brottsligheten diskuteras i den offentliga debatten, exempelvis om det finns en koppling mellan brottslighet och socioekonomisk bakgrund, eller mellan brottslighet och utländsk bakgrund. För att skapa ett kunskapsunderlag till den debatten har Brå analyserat de sambanden i två fördjupade rapporter.

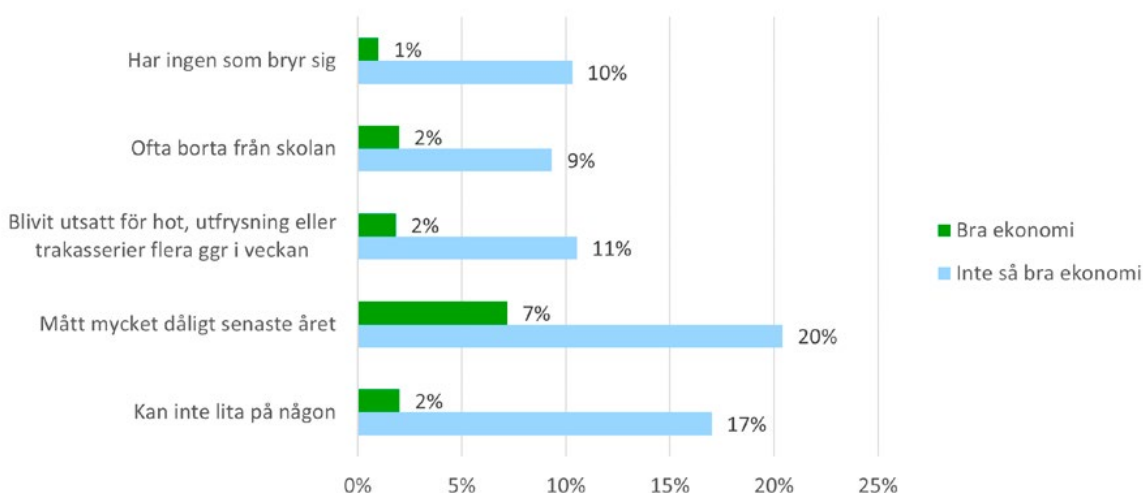
När det gäller sambandet mellan socioekonomi och brottslighet pekar Brås rapport *Socioekonomisk bakgrund och brott* (2023c) på att ett sådant samband finns, men att det är mycket svagt. Studier visar tydligt på en överrisk för brottslighet bland de från de mest socioekonomiskt missgynnade hemmen, jämfört med individer med en mer resursstark socioekonomisk bakgrund. Men den överväldigande majoriteten av personer från hem med sämre socioekonomiska förutsättningar begår inte brottsliga handlingar i större utsträckning än andra. Överlag är sambandet mellan kriminalitet och socioekonomi svagare än sambandet mellan kriminalitet och riskfaktorer som uppfostringskompetens, förekomst av konflikter i familjen, skolproblem eller umgänge med brottsliga kamrater.

När det gäller utländsk bakgrund visar Brås rapport *Misstänkta för brott bland personer med inrikes respektive utrikes bakgrund* (Brå 2021a) att det på nationell nivå uppmäts skillnader mellan olika grupper. Bland gruppen inrikesfödda med två inrikesfödda föräldrar är andelen som misstänks för brott (3,2 procent) lägre än i gruppen utrikesfödda (8,0 procent), som i sin tur har en lägre överrisk att misstänkas för brott än gruppen inrikesfödda med två utrikesfödda föräldrar, där andelen som misstänks är som störst (10,2 procent). Gruppen inrikesfödda med två utrikesfödda föräldrar är samtidigt den grupp som också uppvisar den största *brottsutsattheten* i så gott om alla brottskategorier. Viktigt att beakta är att överrisken att misstänkas för brott minskar avsevärt när hänsyn tas till skillnader mellan populationerna när det gäller ålder, kön och andra bakgrundsfaktorer som disponibel inkomst, utbildning eller vilken kommuntyp de är bosatta i.

Brås rapport drar inga säkra kausala slutsatser om vad som kan förklara vissa grupperns överrisker att misstänkas för brott, men några faktorer som lyfts som möjliga bidragande faktorer är föräldrars erfarenheter från ursprungslandet och i det nya hemlandet, socioekonomiska resurser, psykisk hälsa, graden av identifiering med olika typer av maskulinitets- och hedersnormer, större sannolikhet att utsättas för poliskontroller, kulturella skillnader, utbildning, tillgång till arbetsmarknaden, segregation i bostadsorten och graden av exponering för kriminella miljöer. Enligt Brå beror skillnaden mest sannolikt på ett "komplext samspel" mellan flera olika faktorer.

Hur faktorer som utländsk bakgrund eller socioekonomi påverkar sannolikheten att misstänkas för brott i Umeå är inte känt. Däremot ser vi i statistik från *Unga*-enkäten en stark koppling mellan sämre ekonomiska förutsättningar och dåligt mående hos unga.

Figur 9. Ungas upplevelser uppdelat efter familjer med bra ekonomi, och inte så bra ekonomi



Ungas självskattade upplevelse av familjens ekonomi. Inte så bra ekonomi (inte så bra och inte alls bra). Bra ekonomi (mycket bra och ganska bra).

Källa: Umeå kommun, Unga 2022

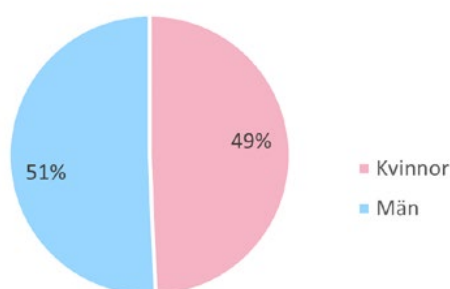
D. Vem utsätts för brott?

Ungefär hälften av alla anmälda brott i Umeå har en målsägande, det vill säga den person mot vilken brottet är begånget (något som saknas när det gäller exempelvis olovlig körning eller häleri).

a. Kön

Könsfördelningen bland målsägande i Umeå är ganska jämn. 2022 var 49 procent av dem kvinnor och 51 procent män.

Figur 10. Målsägande 2022 uppdelat efter kvinnor och män, andelar



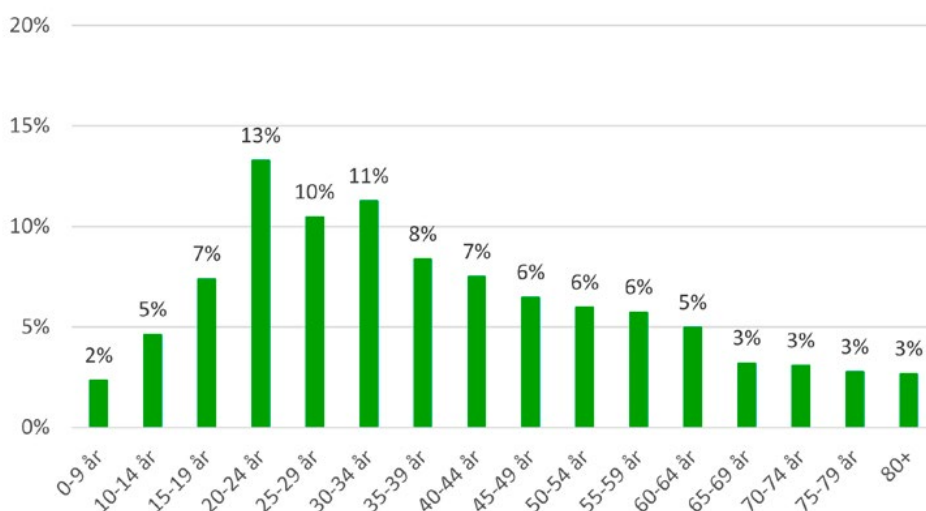
Källa: Polismyndigheten

Det finns en mycket liten övervikt av män bland de målsägande i polisens statistik. Sedan finns det stora variationer i könsfördelning beroende på typ av brott. Exempelvis utsätts fler kvinnor för sexualbrott medan män är överrepresenterade när det gäller misshandel.

b. Ålder

Enligt åldersfördelningen bland de målsägande är det tydligt att det är unga vuxna som i största utsträckning utsätts för brott. Utsattheten planar sedan sakta ut över tid.

Figur 11. Målsägande 2022 uppdelat efter ålder, andelar

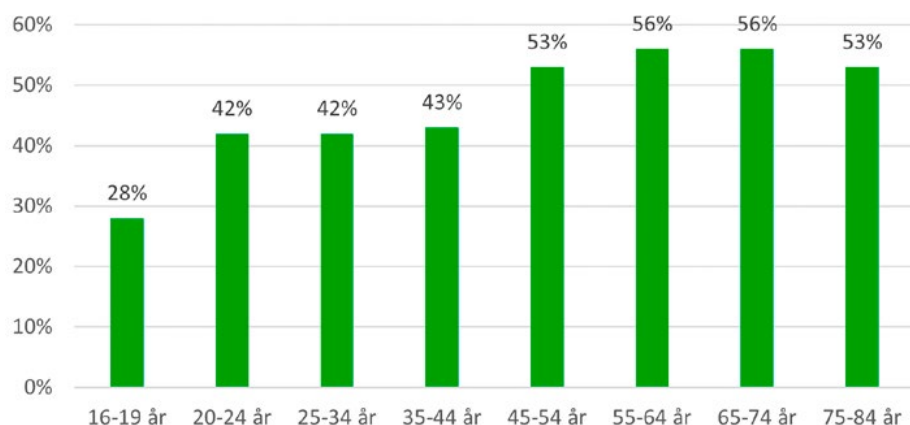


Källa: Polismyndigheten

Det innebär att den yngre befolkningen både är den mest brottsaktiva, men också den mest brottsutsatta.

Fördelningen är intressant eftersom den visar på den skillnad som finns mellan rädsla för brott och faktiskt utsatthet. Rädslan att utsättas för brott är som högst bland den äldre befolkningen – något som märks av i Nationella trygghetsundersökningen (se diagram nedan), medan de som faktiskt löper störst risk för att utsättas, rent statistiskt, är yngre personer.

Figur 12. Andel som oroar sig för brottslighet i stor utsträckning, polisregion Nord 2023, uppdelat efter ålder



Ungas självskattade upplevelse av familjens ekonomi. Inte så bra ekonomi (inte så bra och inte alls bra). Bra ekonomi (mycket bra och ganska bra).

Källa: NTU

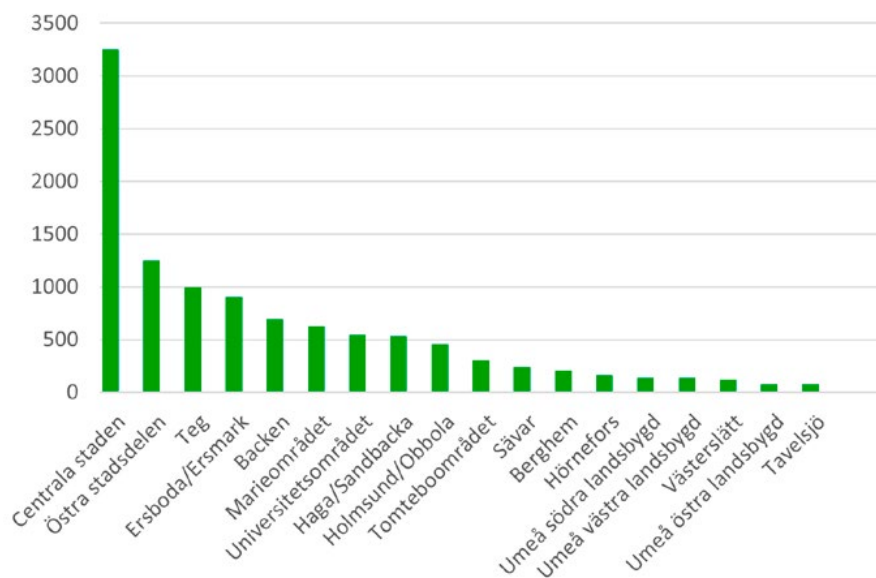
E. Var sker brotten?

Om vi ser till vart det begås flest brott i Umeå kommun framkommer ett tydligt samband mellan brottstätthet och befolkning. Där det bor många människor begås det – föga förvånansvärt – fler brott. Diagrammet nedan visar tydligt att de stadsdelar i Umeå tätort där det bor flest människor (som "Östra stadsdelen", det vill säga området som sträcker sig från Öst på Stan via Öbacka upp till Ålidhem/Sofiehem) också är de där flest brott begås.

Centrum är både en plats där det bor många människor och en knutpunkt för mänskliga flöden. Många boende från andra stadsdelar passerar genom centrum på väg till eller från skola/arbete, för att uträtta ärenden, eller för att träffas. Antalet krogar och uteställen är också stort, vilket i sin tur påverkar exempelvis antalet våldsbrott.

Nedan, i figur 13, visas antal anmälda brott i Umeå uppdelat på olika nyckelkodsområden (NYKO). Varje större nyckelkodsområde består av en sammanslagning av flera mindre områden. Exempelvis utgörs området "Backen" av bostadsområden som Grisbacka, Umedalen och Backen med fler. "Teg" är en sammanslagning av Röback, Böleäng och Söderslätt med fler. För mer information gällande respektive område se kartorna på Umeå kommuns hemsida [NYKO Umeå](#).

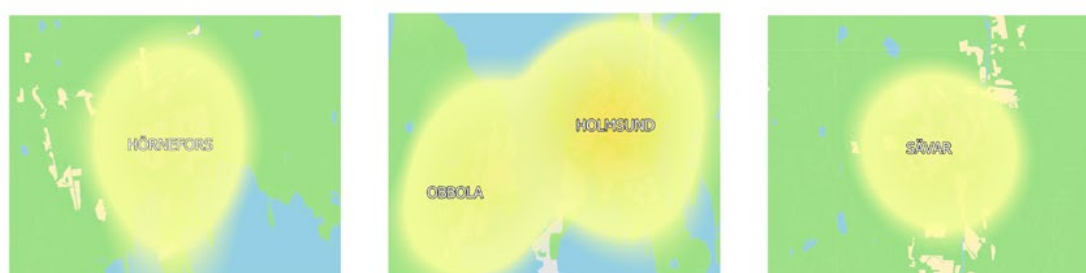
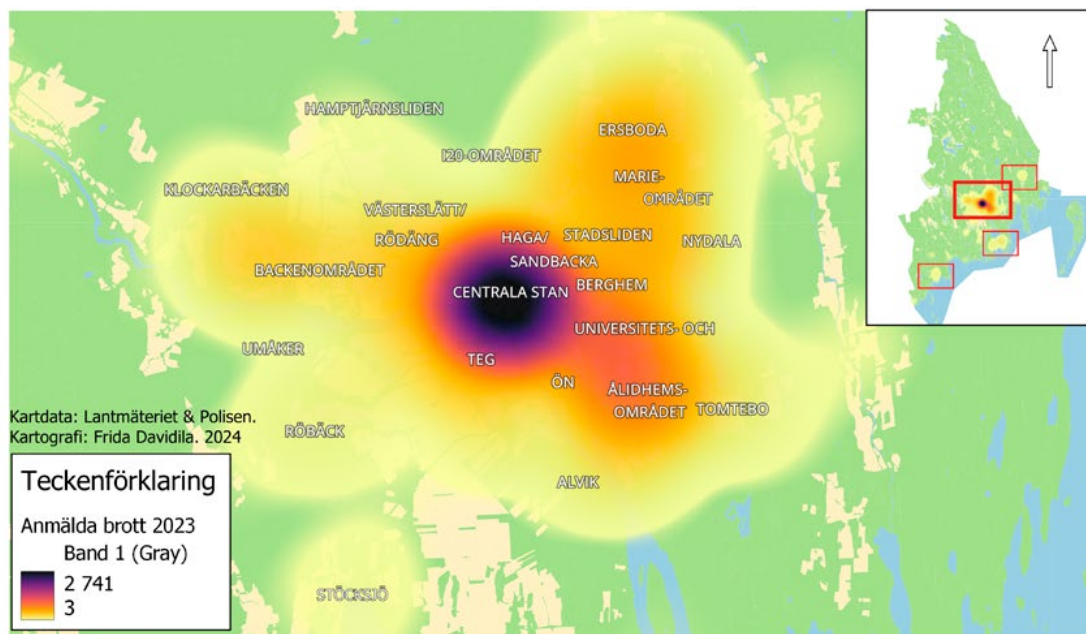
Figur 13. Antal anmälda brott 2022 uppdelat efter område



Källa: Polismyndigheten

Då alla anmälda brott visualiseras på en värmekarta framstår det mycket tydligt att centrum är epicentret för brottsligheten i Umeå kommun.

Karta 1. Värmekarta över anmälda brott i Umeå kommun 2023

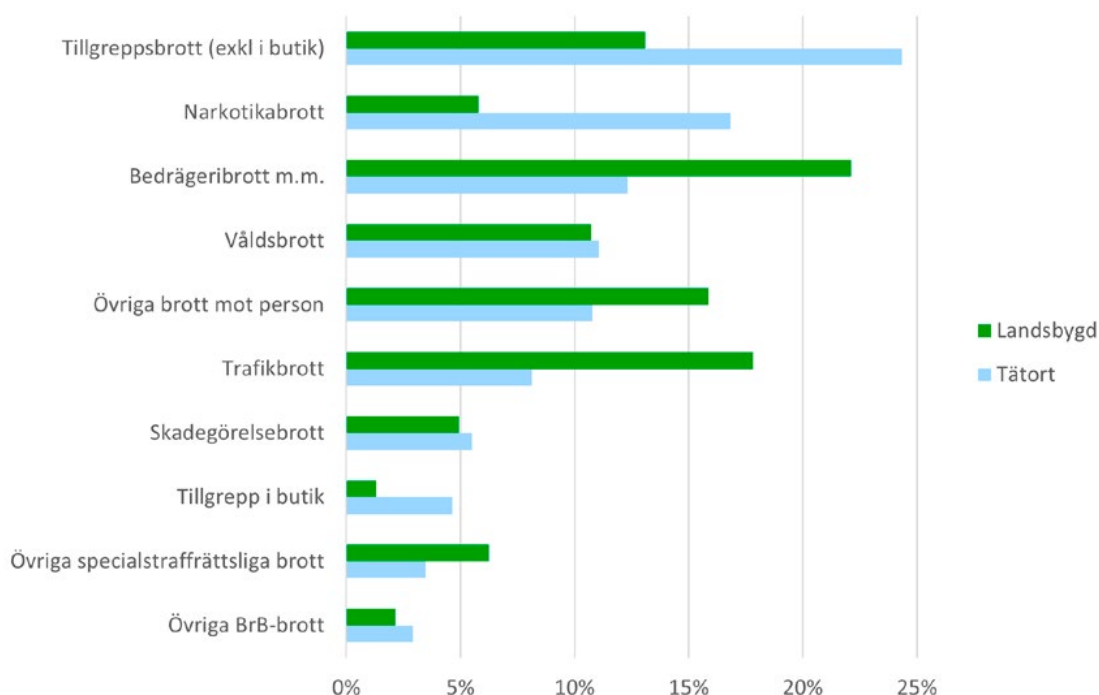


Värmekartan använder en färgskala där mörkare färger indikerar högre frekvens av anmälda brott och svalare färger indikerar lägre frekvens. Den högsta *koncentrationen* av anmälda brott är i Centrala stan. Områdena i centrumets direkta periferi, som Haga eller Teg, uppvisar en lägre men signifikant nivå av brottslighet. Brottsligheten avtar däremot inte i en koncentrisk cirkel, utan vi ser ett stråk som går från Öst till stan upp till Berghem, sjukhusområdet och Ålidhem där brottstätheten fortsätter vara högre än på motsvarande avstånd från centrum västerut. Två isolerade områden där brottstätheten är högre än i de omgivande stadsdelarna är Ersboda och Umedalen.

Allra lägst antal anmälda brott har landsbygden – Umeås östra landsbygd och Taveljöområdet. Ett mönster som kanske kan förklaras av socioekonomi (Umeås landsbygd är kommunens mest segregerade område, både när det gäller inkomst, bakgrund och bostadstyp), eller av högre social kontroll och tillit (alla känner alla). Men även polistätheten är mycket lägre på landsbygden, vilket kan innebära att färre brott kommer till polisens kännedom.

Det som är intressant är att landsbygden även särskiljer sig när det gäller vilka brott som är vanligast. Jämförs fördelningen mellan landsbygdsområdena och stadsdelarna i tätorten framkommer det att trafikbrotten utgör hela 18 procent av de brott som anmäldes på landsbygden 2022, men bara 8 procent av totalen i tätorten. Även bedrägeribrotten utgör en större andel av den brottslighet som människor utsätts för på landsbygden, medan tillgreppsbrotten ligger på en lägre andel av alla anmälda brott. Antog man ett rent landsbygdsperspektiv skulle därmed prioriteringarna i det brottsförebyggande arbetet kunna se annorlunda ut.

Figur 14. Anmälda brott uppdelat efter tätort och landsbygd 2022, andelar



Exempel på övriga BrB-brott kan vara olovligt förfogande, tjänstefel, förfalskning, allmänfarlig vårdslöshet med fler. Exempel på övriga specialstraffrättsliga brott kan vara vapenbrott, brott mot alkohollagen, miljöbrott och jaktbrott.

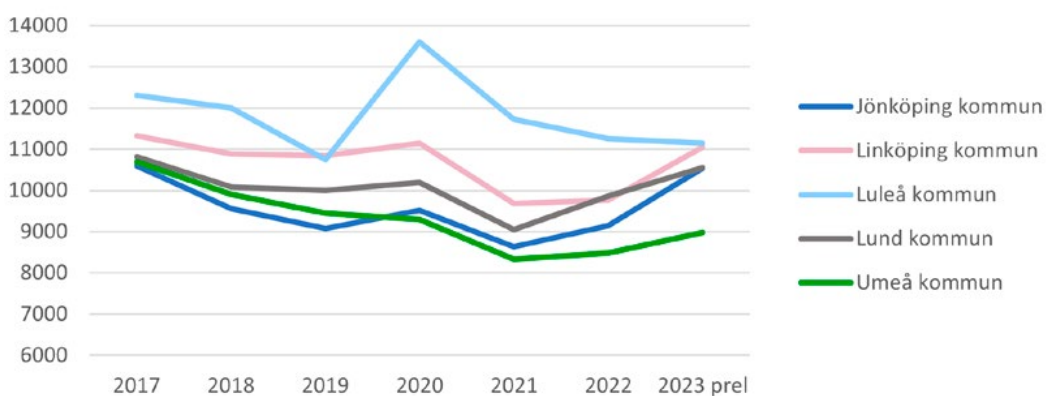
Källa: Polismyndigheten

F. Umeå: en förhållandevis låg brottslighet

a. Jämförelse med riket och andra städer

Jämför vi Umeås brottslighet med riksgenomsnittet, eller med andra mellanstora kommuner (med liknande befolkningsstorlek, demografi eller geografiskt läge) blir det tydligt att Umeå har ett gynnsamt läge. Umeås totala antal anmälda brott per 100 000 invånare är lägre än riket, och lägre än jämförbara kommuner:

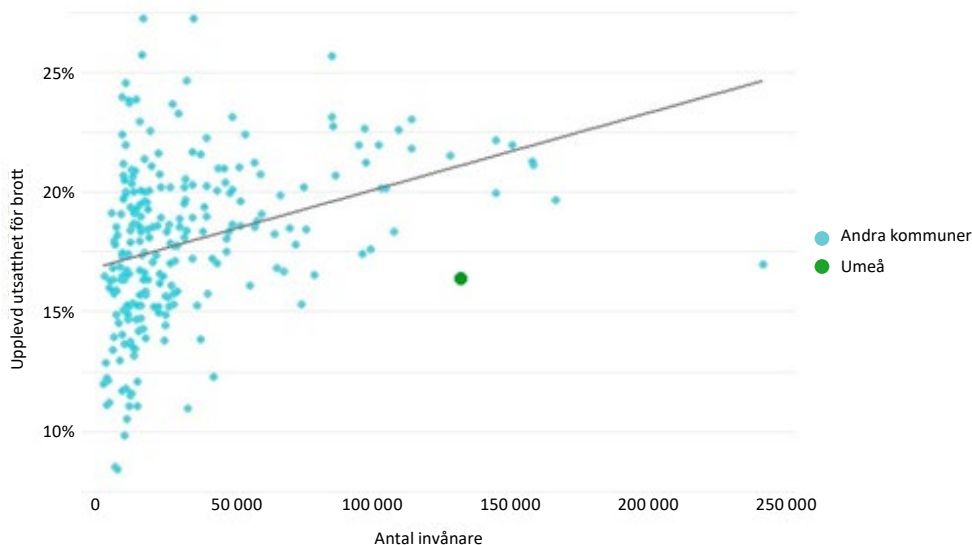
Figur 15. Anmälda brott uppdelat efter olika kommuner, brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

Att Umeå verkar ligga bra till bekräftas av andra källor. Som exempelvis data från Nationella trygghetsundersökningen (NTU) om utsatthet för brott, där de tillfrågade själva uppger om de blivit utsatta för brott under det senaste året. Grafen nedan visar andelen av befolkningen i olika kommuner som uppgett att de varit utsatta för brott (y-axeln) och antalet invånare i kommunen (x-axeln). Umeå (den gröna pricken) sticker ut i positiv bemärkelse, eftersom andra kommuner i samma storleksordning har en högre utsatthet för brott bland befolkningen.

Figur 16. Utsatthet för brott och antalet invånare i kommunen



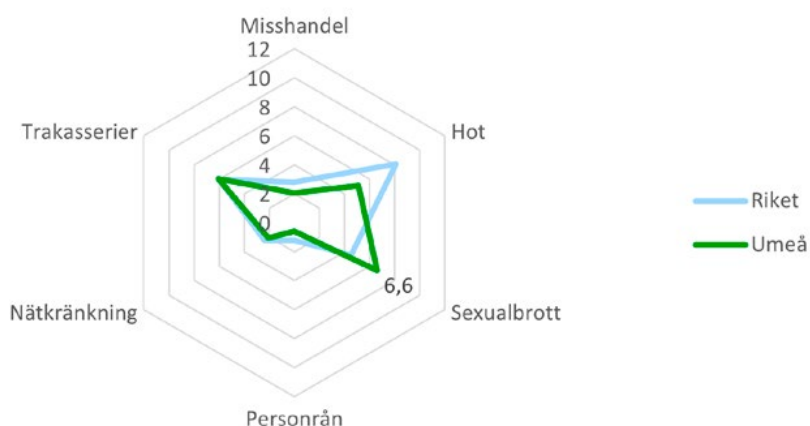
Nästan alla kommuner i Sverige, vissa var dock inte med i materialet från NTU. Stockholm, Göteborg och Malmö är exkluderade.

Källa: Nationella trygghetsundersökningen och SCB

Uppsala är den kommun som förutom Umeå tydligast sticker ut vad gäller invånares upplevda utsatthet för brott jämfört med kommunens storleksnivå. Uppsala kommun representeras av den prick i diagrammet som är längst till höger. Med tanke på kommunens stora antal invånare upplever invånarna en förhållandevis stor trygghet. Värt att observera är att mätningen ägde rum innan våldsvågen 2023 där flera av morderna och sprängningarna ägde rum i Uppsala.

Även vid jämförelser av Umeå och riket inom olika brottskategorier ligger Umeå i regel bättre till när det gäller den självrapporterade utsattheten för brott:

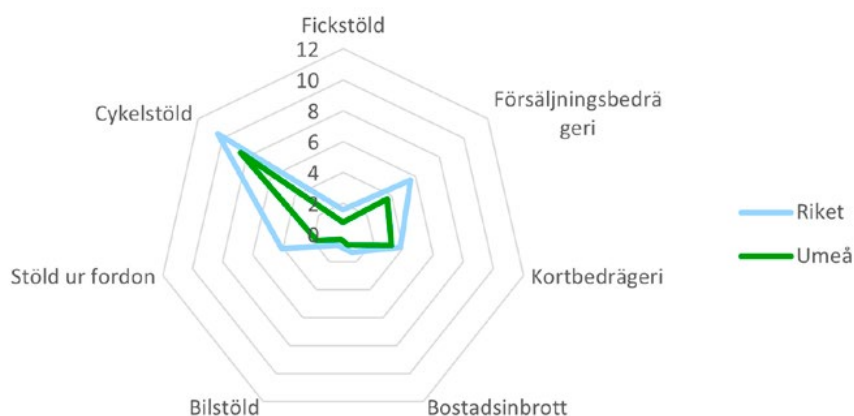
Figur 17. Brott mot enskild, andel utsatta av befolkningen (16–84 år) uppdelat efter olika brottskategorier, procent



Källa: Nationella trygghetsundersökningen 2022

Spindeldiagrammet visar att procentuellt färre personer i Umeå anger att de utsatts för misshandel, hot eller personrån jämfört med riksgenomsnittet. Däremot uppger fler att de utsatts för sexualbrott i Umeå. När det gäller trakasserier och nätkränkning ligger Umeå ungefär på samma nivå som riket enligt nationella trygghetsundersökningen. När det gäller tillgreppsbrott (se nedan) så ligger Umeå under riksgenomsnittet inom samtliga kategorier.

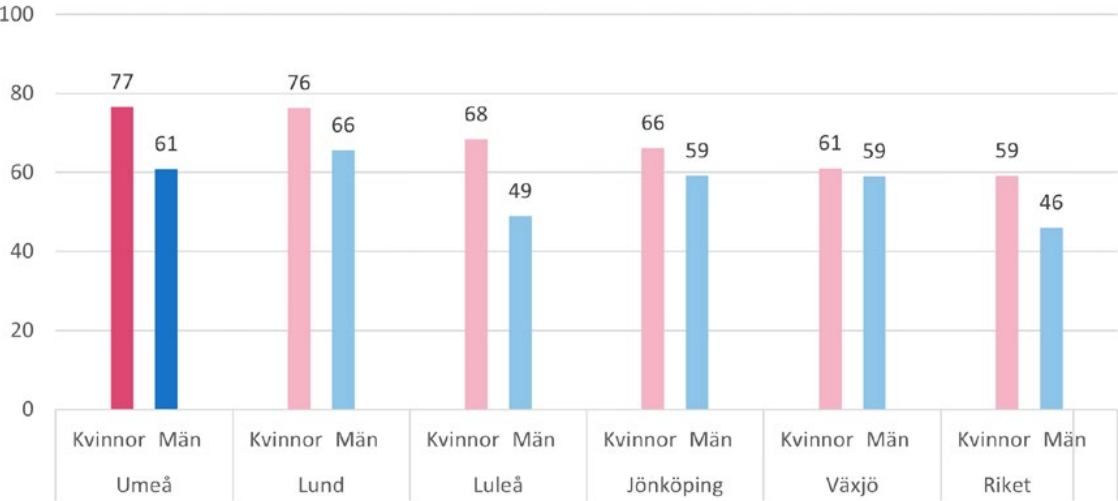
Figur 18. Tillgreppsbrott, andel utsatta av befolkningen (16–84 år) uppdelat efter olika brottskategorier, procent



Källa: Nationella trygghetsundersökningen 2022

Umeå sticker även ut positivt när det gäller värden som trygghet och mellanmänsklig tillit, som är viktiga beståndsdelar av ett socialt hållbart samhälle:

Figur 19. Sociala relationer och tillit uppdelat efter män och kvinnor samt olika städer, andelar



Indexet baseras på indikatorerna: Invånare 16–24 år som varken arbetar eller studerar, Invånare 16–84 år med avsaknad av tillit till andra, Invånare 16–84 år med avsaknad av emotionellt stöd och sammanvägs till ett nyckeltal på en skala från 0 till 100.

Källa: KOLADA

b. Möjliga förklaringar

Vilka faktorer skulle kunna förklara Umeås förhållandevis gynnsamma läge jämfört med andra mellanstora städer? Det är givetvis riskfyllt att ge sig på en förklaring av en sådan komplex fråga. Några av de hypoteser som formulerats av våra intervjupersoner är att Umeås låga brottslighet beror på stadens historia, demografi, stadsstruktur och lokala kultur.

Till skillnad från andra kuststäder i Norrland, som Sundsvall eller Skellefteå, är Umeås tillväxt inte lika starkt kopplad till stora industrier. Forskaren Lars Westin menar att Umeå tidigt positionerade sig som kunskapsstad och särskilde sig genom sitt rika kulturliv, sitt öppna klimat och sin aktiva offentliga debatt (presentation, 23 oktober 2023). I Umeå etablerades inte stora industrier, utan läroverk, en lantbruksskola, Umeå Universitet (1965) och Norrlandsoperan (1974). Genom att utvecklas till en kunskapsstad har Umeå fått en annan demografi, med en hög andel högskoleutbildade, många kreativa näringar och en stor population av studenter.

En annan skillnad som ofta tas upp som en förklarande faktor är Umeås stadsstruktur och förhållandevis låga grad av segregation. Umeå är den största av Sveriges mellanstora städer som saknar utsatta områden enligt polisens definition. Även om det givetvis finns socioekonomiska skillnader mellan olika delar av staden (som rapporten *Jämlika liv* belyser), och även om delar av Umeå präglas av miljonprogrammets estetik, saknar Umeå den sortens isolerade, hyresrättsdominerade förortsmiljöer som finns i andra städer. Umeås stadsdelar är relativt sammanflätade, med låga barriärer och bra möjligheter för flöden dem emellan. Detta har varit ett långsiktigt planeringsmål för staden. Att verka för socialt blandade områden genom att överbrygga barriärer, skapa förutsättningar för varierade upplåtelseformer och skapa möjligheter för möten är en bärande princip i Umeås planeringsstrategier (Umeå kommun 2018, Umeå kommun 2020b). Det innebär att staden också är gestaltad för att minimera segregation och framväxten av den sortens utanförskapsområden där såväl brottsligheten som brottsutsattheten riskerar att öka.

En annan relaterad förklaring är Umeås höga grad av mellanmänsklig tillit och socialt kapital. I den europeiska undersökningen Social Progress Index, som bland annat mäter tillit till myndigheter och andra människor, hamnar norra Sverige på första plats när det gäller social hållbarhet (Umeå kommun 2023b).

Forskning visar också på ett högt socialt kapital i många av Umeås stadsdelar. Många områden präglas av starka sociala nätverk och en hög tillit mellan de boende (Eriksson et al 2021). Umeå är också en av landets föreningstätaste kommuner, med ett aktivt föreningsliv såväl inom idrott som inom kultur och sociala föreningar.

En annan skyddsfaktor är att Umeå kommun länge varit förhållandevis förskonad från gängrelaterad brottslighet. Även om det funnits lokala grupperingar i den kriminella världen hade dessa svaga hierarkier, utan några starkare kopplingar till nationella nätverk. MC-klubbar har exempelvis aldrig riktigt lyckats etablera sig i Umeå.

Just den sistnämnda skyddsfaktorn har dock förändrats under det senaste året, något som Umeås polis nu flaggar för. Problematiken med gängrelaterad brottslighet kommer troligen att utgöra en stor utmaning för det brottsförebyggande och brottsbekämpande arbetet framåt i Umeå.

G. Utmaningar framåt

a. Organiserad brottslighet

I en lägesbild av brottsligheten i en kommun är det viktigt att vara datadriven. Det innebär att i första hand utgå ifrån tillgänglig statistik. Risken med statistik är dock att missa dolda problem eller utmaningar som vi inte har kvantitativa mått på.

En av de största utmaningarna framåt, för Umeå kommun såväl som för hela landet, är hotet från den organiserade brottsligheten. Nationellt har nätverken växt sig starkare. Det gäller i synnerhet de förorts-baserade gängen som kontrollerar de fysiska narkotikamarknaderna. Organiseringsgraden har ökat: många gäng kontrollerar nu hela sin distributionskedja, från uppköp till smuggling, distribution och lokal försäljning (Brå 2021b). Det har skett en transnationell utveckling som möjliggjorts av att narkotikasmugglingen blivit mer internationell och professionaliserad. Den möjliggörs av utlokaliserade svenska organisationer i transitländer, och underlättas av den goda tillgången på krypterade kommunikationslösningar. Alternativa betalningsmöjligheter, som kryptovalutor och informella internationella betalningssystem som hawala-nätverk har underlättat kriminell verksamhet eftersom de gjort det möjligt att förflytta pengar utan insyn från myndigheter (för mer information, se Brås rapport Narkotikamarknader (Brå 2021b).

De mest framgångsrika nätverken försöker aktivt expandera genom att ta över nya marknader. Något som uppmärksammats i samband med den våldsvåg som ägde rum i Stockholm under våren 2023. Våldet kunde kopplas till konflikter gällande narkotikamarknaden i Sundsvall. Just norrländska städer utgör intressanta expanderingsmarknader för nätverken eftersom de har färre etablerade aktörer, högre priser på narkotika och en hittills lägre nivå av våldsamma konflikter (Brå 2021b).

Nätverken har också, till en allt större grad, blivit multikriminella. Utöver narkotikabrottslighet kan de även kopplas till smuggling av andra varor, utpressning, stölder, rån, penningtvätt, bedrägerier, arbetslivskriminalitet, människosmuggling, avfallsbrott, brott mot livsmedelslagen, otillbörlig påverkan, välfärdsbrott och infiltration. För många gäng är inte längre narkotikan ens den huvudsakliga inkomstkällan, utan de får in större summor från välfärdsbrott och bedrägerier (exempelvis telefonbedrägerier och livsmedelsbedrägerier) (Polisen 2021).

Det finns också tydliga kopplingar mellan organiserad brottslighet och våldsbejakande extremism. Dels finns det sociologiska likheter mellan vissa gäng och islamistiska miljöer, dels finns likheter och överlappningar i deras inre organisation (Rostami et al 2018). Det framkommer även en stark koppling mellan organiserad brottslighet och hederstunga miljöer. Både i domar, där de personer som blir aktuella i ärenden som rör hedersrelaterat våld och förtryck ofta sedan tidigare förekommer i brottsregistret på grund av annan kriminalitet (Kriminalvården 2018), men också på ett ideologiskt plan. De könsnormer som präglar gängmiljöer – hypermaskulinitet, misogyni och övervåld vid normbrott (Forkby et al 2021) – har också starka likheter med de som förekommer i hederssammanhang.

Den organiserade brottsligheten som vi ser den idag är systemhotande eftersom den starkt påverkar människors trygghet och tillit till samhället. En synlig närvaro av kriminella aktörer i ett närområde, kombinerat med en upplevelse att polisen inte kan garantera säkerheten, påverkar starkt människors benägenhet att delta i rättsprocesser. Detta kan i sin tur försvåra lagföring. Det finns också tecken på att människor lämnar områden där det förekommit skjutningar och sprängningar (Nittve 2023). Korruption, osund konkurrens, ekobrott och välfärdsbrott kan också på sikt underminera människors tillit till samhällssystemen och deras vilja att bidra till den gemensamma välfärden.

Det är lättare att hitta statistik om cykelstölder än om hur omfattande den organiserade brottsligheten är i Sverige, eller hur många personer som ingår i gäng. Polisen kartlägger aktörer som rör sig i kriminella miljöer, inte minst inom cylindernmodellen (Polismyndigheten et al 2023). Det är svårt att veta hur långt kriminellas inflytande sträcker sig, eller att identifiera de kriminella möjliggörarna längst upp i nätverken. Mycket tyder på att det också finns en kriminell marknad där fristående aktörer erbjuder specialiserad "konsultverksamhet" inom nischade områden som bombtillverkningen (Glans 2023a), smuggling eller kartläggning av lätta bedrägerioffer (Bogegård 2023).

Vad kan vi då säga om läget i Umeå utifrån den nationella problembilden? Det finns inga siffror om hur utbredd den organiserade brottsligheten är i Umeå, eller hur många personer som ingår i gängssammanhang. Men polisens bild är att brottsligheten har gått från att varit lokal till att under 2023 bli alltmer sammankopplad med nationella gäng. Vilket innebär att nya aktörer flyttat in, att lokala aktörer ingår i större nätverk, men också att Umeås kriminalitet i många fall fjärrstyrs från andra städer eller andra länder. Globaliseringen är ett faktum även i den kriminella världen. En organisation som underlättas av tillgången till krypterade kommunikationsmedel. Vad som är säkert är att polisen i Umeå ser den organiserade brottsligheten som en mycket stor utmaning i deras arbete under de kommande åren.

b. Koppling till släktbaserade nätverk

En annan observation som framkommit i intervjuerna är att det även lokalt i Umeå finns en stark koppling mellan organiserad brottslighet och vissa släktbaserade nätverk. Analyserar man domar framkommer det att ett antal familjer är återkommande, och att de miljöer där det förekommer arbetslivskriminalitet, pengatvätt eller narkotikahandel också särskiljer sig när det gäller hedersrelaterat våld och förtryck. Som en respondent uttryckt det: "jag har skrivit analyser när det gäller hedersutsatta barn, och redan då slogs jag av att hotaktörerna i familjerna var kopplade till annan brottslighet som våld och narkotika. Det verkar vara en enorm riskfaktor att ha en hedersbakgrund". Enligt vår respondent bildar de här släktbaserade nätverken en form av parallellsamhälle eller "gråzon". Genom de olika branscherna där de är verksamma – biltvättar, pizzerior, kemtvättar, skönhetssalonger, grossistföretag – möjliggör nätverken arbetslivskriminalitet (genom handel med arbetstillstånd) men också informella finansiella transaktioner, via "hawala"-tjänster. Det i sin tur möjliggör pengatvätt av kriminella inkomster, men också finansiering av brottsliga verksamheter:

"Den här världen är en kringmiljö kring den brottslighet som syns i media, kopplad till vapen och narkotika. Det är en gråzon, här finns svart, vitt och grått. Där finns de ekonomiska musklerna, en sorts informell bankmiljö. Det är det som har gjort att narkotikamiljöerna har kunnat mångdubblats, genom att man har kunnat låna pengar."

Att förstå hur den här kringmiljön fungerar, och att inte missa kopplingen mellan släktbaserade nätverk och olika former av kriminalitet är enligt vår respondent viktigt för att inte tappa en del av sammanhanget bakom den organiserade brottsligheten i Umeå. Risken är givetvis att därmed felaktigt peka ut personer från vissa länder som mer brottsbenägna, eller att ge bilden att det handlar om alla familjer från vissa länder, när det snarare handlar om ett fåtal familjenätverk som i många fall redan hade en koppling till kriminell verksamhet innan deras ankomst till Sverige. Det är viktigt att inte svartmåla, men också att inte blunda för de kopplingar som finns mellan kriminalitet, heder och vissa släktnätverk: "Det har funnits en intern tröghet. Man vill inte lyssna. Men jag tror inte vi skyddar någon genom att inte säga någonting. Tiden har nog kommit för att ha det här samtalet".

c. Polarisering

Att ha ett nyanserat samtal om exempelvis kopplingen mellan organiserad brottslighet och släktbaserade nätverk (så kallade klanstrukturer) försvåras av den polarisering som råder i det politiska samtalet runt frågor som rör brottslighet, invandring och integration. Det finns olika narrativ om vad som orsakat de problem med organiserad brottslighet som Sverige nu står inför, där vissa lägger tonvikten på misslyckad integration medan andra lyfter segregation, rasism och ojämlikhet som de drivande faktorerna bakom utvecklingen.

Den polariseringen i problembeskrivning – och förslag på åtgärder – märks också av lokalt. Bilden av vad som driver problem som ungdomsbrottslighet, segregation eller social oro i Umeå skiljer sig åt beroende på vem man talar med. Den polariseringen blev mycket tydlig i Studieförbundet rapport från 2021 – *Alla de här drömmarna* (Birkne et al 2021) – men också i den fördjupade medborgardialog om segregation som kommunen organiserade 2021-2023 (Umeå kommun 2022a).

Samtidigt som den offentliga debatten polariseras märks också ett allt tydligare ”vi-och-dom” mellan ungdomar från olika stadsdelar. Exempelvis uttrycker vissa ungdomar från Teg att de inte känner sig välkomna på Ålidhem, eller vissa unga från Ålidhem att de inte känner sig välkomna i centrum, Haga eller andra ”vita områden” (Umeå kommun 2022). Sådana klyftor är ett problem då de hotar det överbryggande sociala kapitalet (Eriksson 2009) som är av stor vikt för Umeås övergripande grad av tillit och social sammanhållning.

Det finns också indikationer att befintliga polariseringar förstärkts av kriget i Gaza, där olika samhällsgrupper tolkar händelseutvecklingen på vitt skilda sätt, och som förstärkt risken för hatbrott i Umeå. Även om polarisering är en annan fråga än brottslighet försvårar den utvecklingen av gemensamma insatser för att förebygga och motverka problem. Är alla parter inte ense om själva problembeskrivningen (exempelvis runt ungdomsbrottslighet) blir det mycket svårare att adressera problem ihop. Det är en stor utmaning eftersom samsyn och samverkan är A och O i ett effektivt brottsförebyggande arbete.

d. Växa till en storstad utan storstadens problem

Många av de utmaningar som Umeå står inför de kommande åren handlar om hur kommunen kan växa utan att tappa viktiga värden som rör den sociala hållbarheten.

Umeå har länge omfamnat tillväxt som något positivt, en central del av Umeås utvecklings- och positioneringsstrategi som kreativ innovationsstad. Bland Umeås övergripande mål handlar det första om att ”Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 medborgare år 2050”. Tillväxten är viktig för att attrahera rätt kompetens och kunna erbjuda medborgare en högkvalitativ välfärd för livets alla skeden.

Figur 20. Tillväxt i Umeå

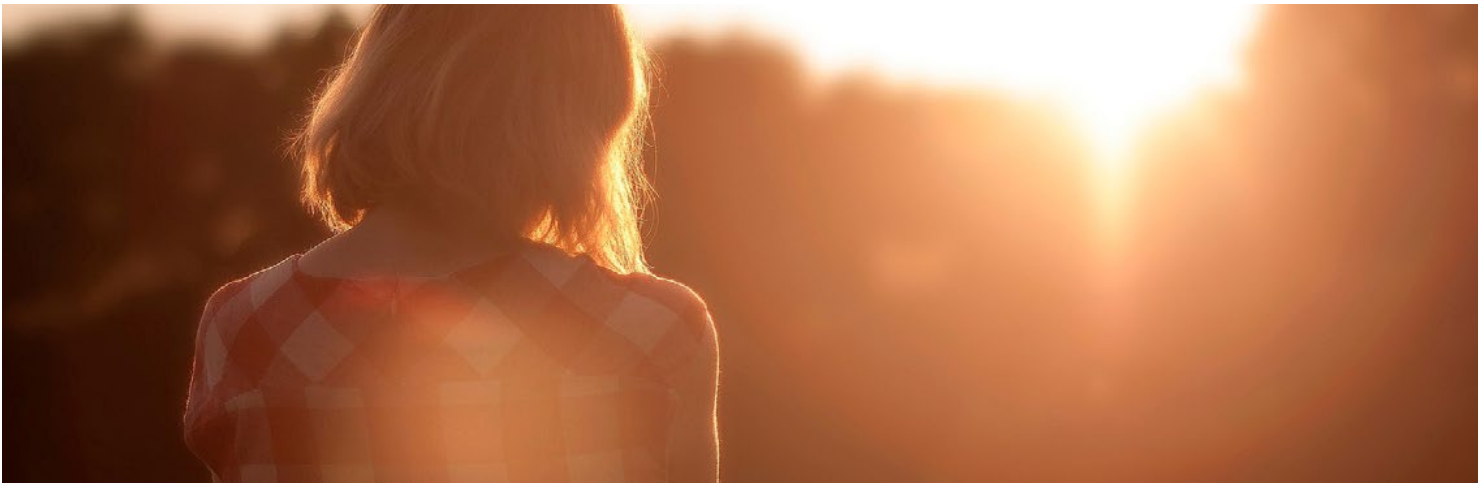


Källa: SCB

Utmaningen med tillväxt, ur ett brottsförebyggande perspektiv, är att inte ”tappa greppet” utan fortsätta skala upp de förebyggande insatserna så att de står i proportion till problembilden. Det rör många grundverksamheter, som skolan, socialtjänsten eller Umeå fritid – det måste fortsatt finnas tillräckligt många vuxna runt barn och unga för att kunna identifiera och förebygga problem i tid. Men tillväxten påverkar också andra aktörers förutsättningar, som polisen. De måste anpassa sitt arbete till en ökad befolkningsmängd. Även föreningslivet berörs, vars utbud måste matcha en förändrad efterfrågan. Det ställer i sin tur krav på stadsutvecklingen, eftersom det finns ett behov av att tillskapa fler ungdomsgårdar eller idrottsplaner även i stadsdelar som förtätas.

Att ställa om från en mellanstorstad till en storstad kommer innebära utmaningar. För att inte Umeås brottslighet ska förändras i negativ riktning måste såväl kommun som myndigheter agera i ett tidigt skede. Det handlar att under resans gång värna och bibehålla de sociala värden som har präglat Umeås utveckling.

I det brottsförebyggande arbetet är det viktigt att arbeta utifrån olika perspektiv – kortsiktigt och långsiktigt. Det är angeläget att följa brottsutvecklingen här och nu, som den syns i statistiken, för att snabbt kunna sätta in såväl motåtgärder som förebyggande åtgärder. Här är tidsperspektivet några år framåt. Men samtidigt är det viktigt att även lyfte blicken och beakta de utmaningar som ligger framför Umeå på sin tillväxtresa till 200 000 medborgare, och då är det ofta sådant om inte (än) syns i statistiken som kan vara särskilt angeläget att förebygga för att undvika allvarlig brottslighet på lång sikt.



3. Våldsbrott

Det förra kapitlet syftade till att ge en överblicksbild av hur Umeås brottslighet ser ut i stora drag. I den här delen går vi ner i skala och ser på hur nuläget och utvecklingen ser ut inom olika brottskategorier, utifrån den kvantitativa och kvalitativa information vi har att tillgå. Först ut är våldsbrott, som utgör huvuddelen av de brott som kallas "brott mot person", och som riktar in sig på människors fysiska och psykiska integritet.

A. Dödligt våld

a. Vad menas med dödligt våld?

Dödligt våld avser våld som orsakat någons död; i den kategorin ingår mord, dråp, barnadrap samt vållande till annans död. Både mord och dråp innebär ett uppsåt, men vid dråp finns omständigheter som gör att brottet bedöms som mindre grovt. För mer information se Brottsbalken 3 kap. 2 §. Dödligt våld utgör en mycket liten del av alla anmälda brott, men är ändå en viktig kategori att beakta eftersom det är allvarliga brott, som dessutom väcker starka känslor och får mycket utrymme såväl i media som i de lokala samtalen.

b. Omfattning och utveckling

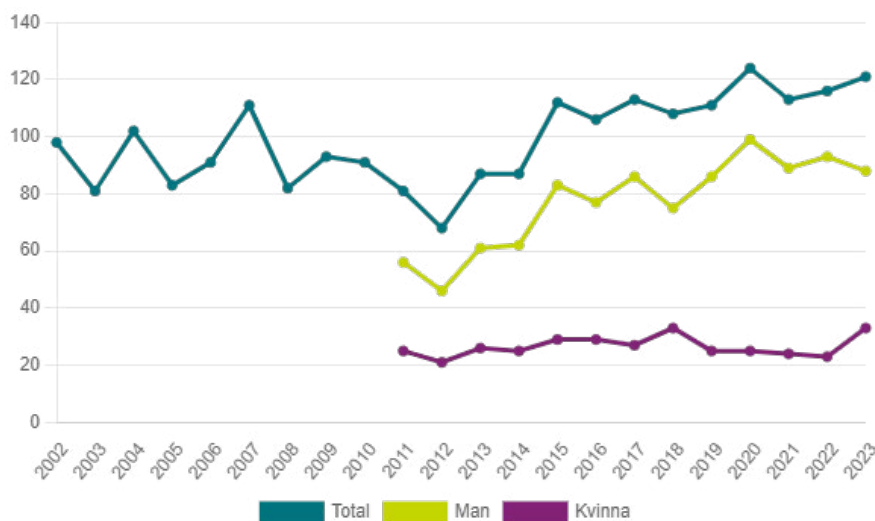
I. LÄGET NATIONELLT

Under flera decennier minskade det dödliga våldet i Sverige. Utvecklingen från och med 1990-talet präglades av en långsiktigt nedgående trend, i likhet med resten av Europa.

Från och med 2012 syns en ökning av konstaterade¹ fall av dödligt våld, men som till stor del kan härledas till befolkningsökningen. Gällande antal konstaterade fall av dödligt våld per invånare syns ingen större förändring mellan 2012 och 2022.

¹ När det gäller just dödligt våld är det viktigt att utgå ifrån Brå:s statistik om kontrollerade fall av dödligt våld och inte från anmälningsstatistiken eftersom sådana anmälningar innehåller många fall som sedan visar sig bero på olyckor, självmord eller naturliga förklaringar. Skillnaden mellan anmälda brott och konstaterade fall har dessutom ökat över tid. Därför redovisar Brå konstaterade fall varje år.

Figur 21. Konstaterade fall av dödligt våld i riket uppdelat på man och kvinna, antal



Källa: Brå

En skillnad mellan Sverige och andra nordiska länder är nivån på det dödliga skjutvapenvåldet. Där ligger Sverige, de senaste åren, mycket högre jämfört med andra nordiska länder, och även övriga länder i Europa. Den ökade dödligheten bland män, och i synnerhet unga män, kan direkt kopplas till Sveriges problem med dödligt skjutvapenvåld i kriminella miljöer (Brå 2021c).

II. LÄGET I UMEÅ

Konstaterat dödligt våld i polisregion Nord har varierat mellan två och elva fall sedan 2015. Under 2022 konstaterades 6 fall av dödligt våld.

I Umeå är även det årliga antalet fall av anmälda brott gällande fullbordat mord, dråp eller vållande till annans död relativt få.

Tabell 2. Fullbordat mord eller dråp i Umeå uppdelat efter kön, antal

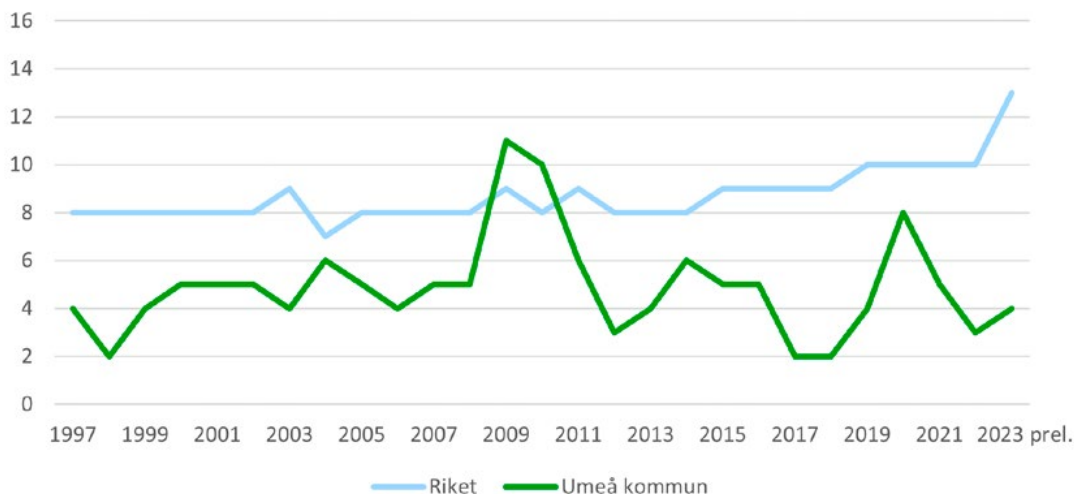
Kön	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
kvinna/flicka	1	3	0	0	0	3	3	0	0	1	1
man/pojke	1	1	1	1	0	3	4	2	0	0	1

Källa: Polismyndigheten

Det är viktigt att beakta att fallen ovan handlar om anmälda brott, inte konstaterade fall av dödligt våld. Det kan alltså dölja sig fall i siffrorna som under utredningens gång visade sig inte handla om dödligt våld.

Även anmälningar om försök till mord eller dråp ligger på en lägre nivå i Umeå jämfört med riket.

Figur 22. Försök till mord eller dråp, uppdelat efter Umeå och riket, anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

I statistiken för Umeås syns inte (än) någon ökning av dödligt våld mot unga män, kopplat till uppgörelser i kriminella miljöer, den sortens dödligt våld som driver upp den nationella statistiken. Från 2019 till 2022 skedde ingen skjutning i Umeå. Under 2023 däremot kan två händelser i Umeå härledas till uppgörelser i kriminella miljöer: dels den skjutning som ägde rum Öst på stan 17 april, kopplat till konflikten mellan Foxtrot- och Dalen-nätverken, dels det knivmord som ägde rum på Mariehem 8 oktober.

Ett annat uppmärksammat fall av dödligt våld i Umeå 2023 var mordet på en ung kvinna på Haga. Det hade ingen koppling till våld i kriminella miljöer, utan handlade om våld i nära relation. Skillnaden mellan mordet på Mariehem och det på Haga speglar ganska bra det nationella mönstret i det dödliga våldet, varmed män löper störst risk att mördas av andra män, medan det dödliga våldet mot kvinnor oftast kan kopplas till våld i nära relationer.

B. Misshandel

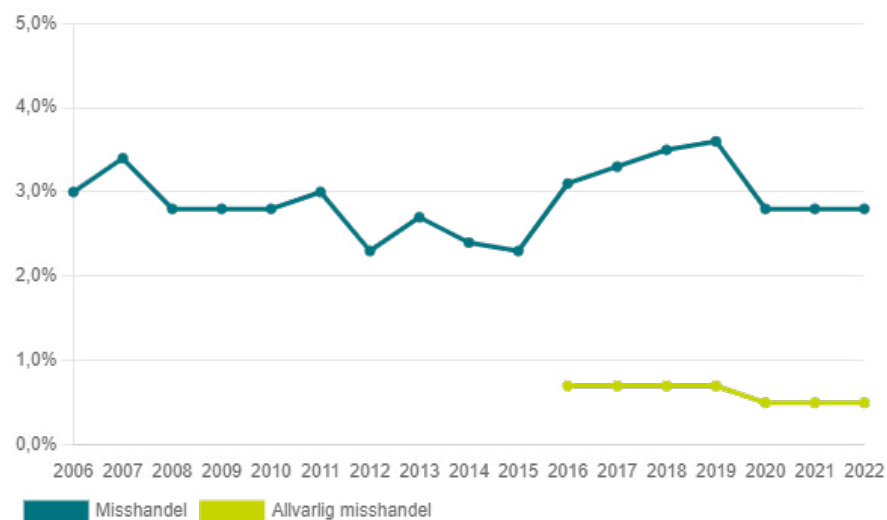
a. Vad menas med misshandel?

Med misshandel menas en handling där någon med avsikt tillfogar en annan person skada. Det kan vara kroppsskador, smärta eller att någon försätter en annan person i vanmakt (Brottsbalken 3 kap 5 §).

b. Omfattning och utveckling

I. LÄGET NATIONELLT

Enligt nationella trygghetsundersökningen (NTU) 2022 var det 2,8 procent av Sveriges befolkning, i åldern 16-84 år, som utsatts för misshandel. Statistiken visar att andelen över tid varierat mellan drygt 2 procent och cirka 3,5 procent.

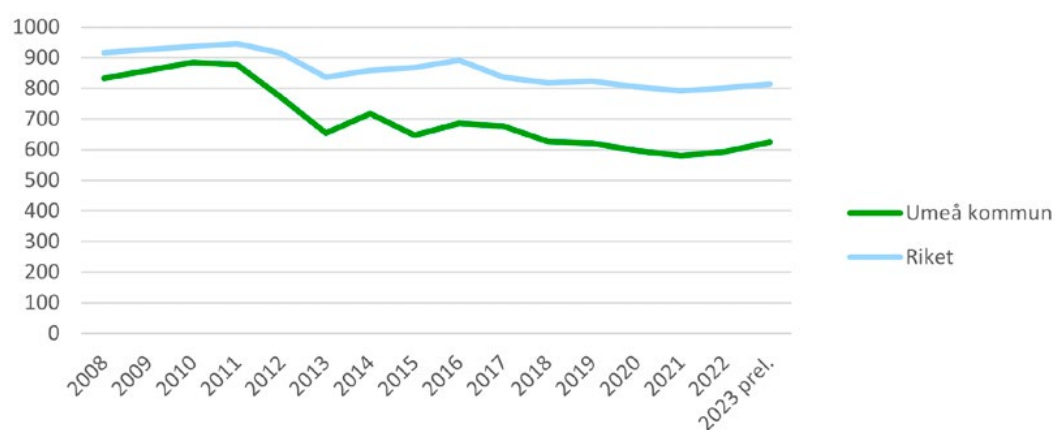
Figur 23. Andel utsatt för misshandel i riket

Källa: Nationella trygghetsundersökningen

II. LÄGET I UMEÅ

NTU-data från Umeå visar att 2 procent av befolkningen utsatts för misshandel 2021–2022.

Statistiken över anmälda misshandelsbrott i kommunen visar på en sakta nedgång över tid, med en liten ökning 2022–2023. Antalet anmälda fall av misshandel är lägre i Umeå jämfört med riket och nivån har även sjunkit mer i Umeå än för riket i stort.

Figur 24. Misshandel inklusive grov, anmälda brott Umeå och riket, per 100 000 invånare

Källa: Brå

Gällande utvecklingen av anmälda brott för misshandel mot män och kvinnor framkommer det att utvecklingen skiljer sig åt. Män utsätts fortfarande i högre utsträckning än kvinnor – precis som i resten av landet. Men skillnaden har minskat. Nedgången i Umeå beror på ett minskat antal misshandelsbrott riktat mot pojkar och män, medan samma positiva utveckling inte syns när det gäller misshandel av kvinnor. Vad gäller misshandel mot kvinnor och flickor har antalet brott per 100 000 invånare legat runt 300 fall mellan 2008 och 2023.

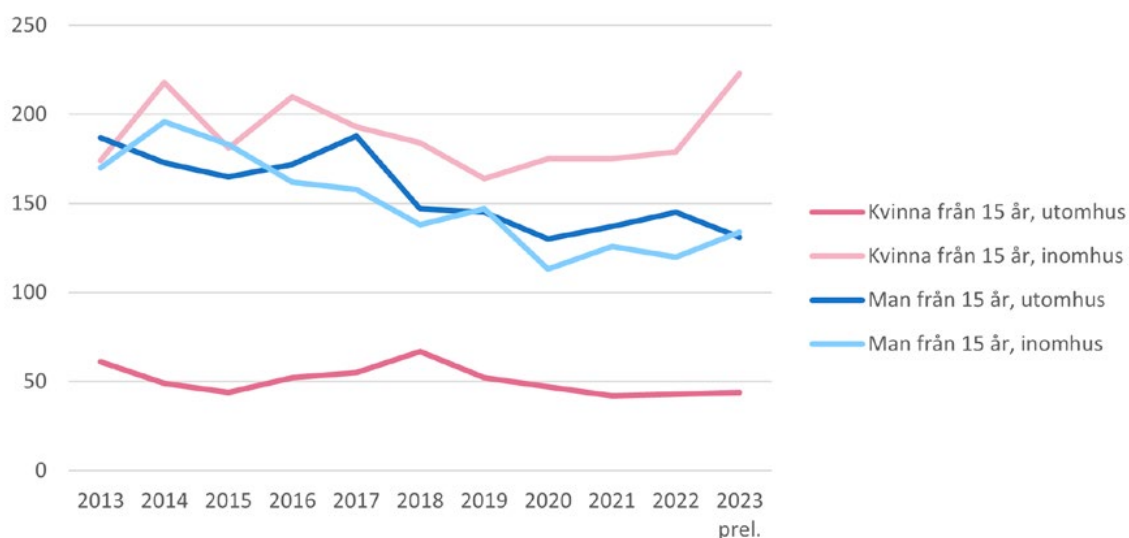
Figur 25. Misshandel inklusive grov, anmälda brott uppdelat efter kön samt Umeå och riket, per 100 000 invånare



Källa: Brå

När det gäller skillnader mellan män och kvinnor framkommer det också ett tydligt mönster kring var brottet ägt rum, inomhus eller utomhus. Kvinnor utsätts i mycket högre grad inomhus, vilket tyder på en koppling med våld i nära relation, medan motsvarande siffror för män visar på en svag övervikt när det gäller misshandel utomhus. Där är mönstret i Umeå samma som för riket.

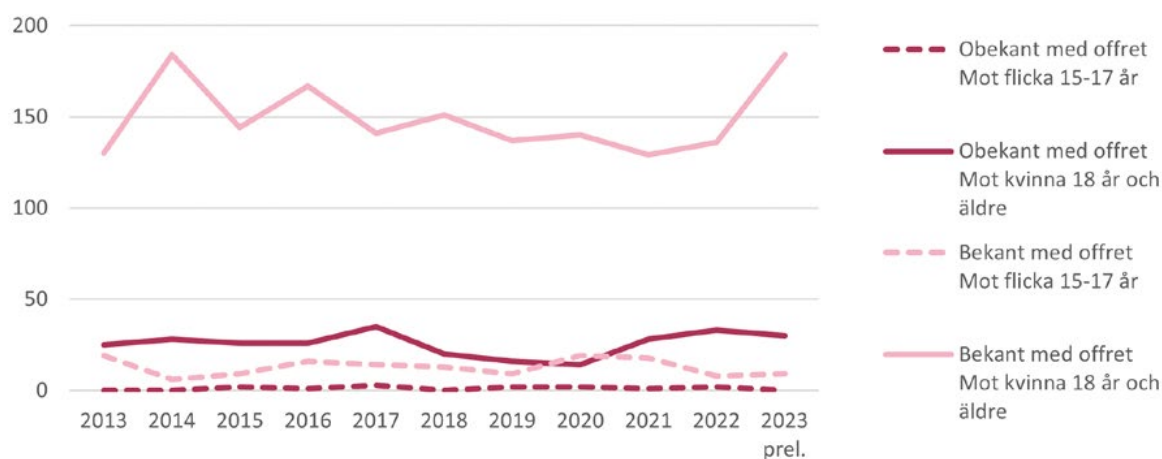
Figur 26. Misshandel inklusive grov i Umeå, anmälda brott uppdelat efter kön samt om brottet begåtts inomhus eller utomhus, per 100 000 invånare



Källa: Brå

När det gäller just misshandel mot kvinnor inomhus konstateras en kraftig ökning av antalen fall 2023. Ser vi närmare på vad som driver den ökningen är det tydligt att ökningen drivs av misshandel mot kvinnor av för dem bekanta gärningspersoner, vilket i de allra flesta fall handlar om partnervåld.

Figur 27. Misshandel av kvinna inomhus i Umeå, uppdelat efter ålder samt relation till gärningsperson, antal anmälda brott per 100 000 invånare



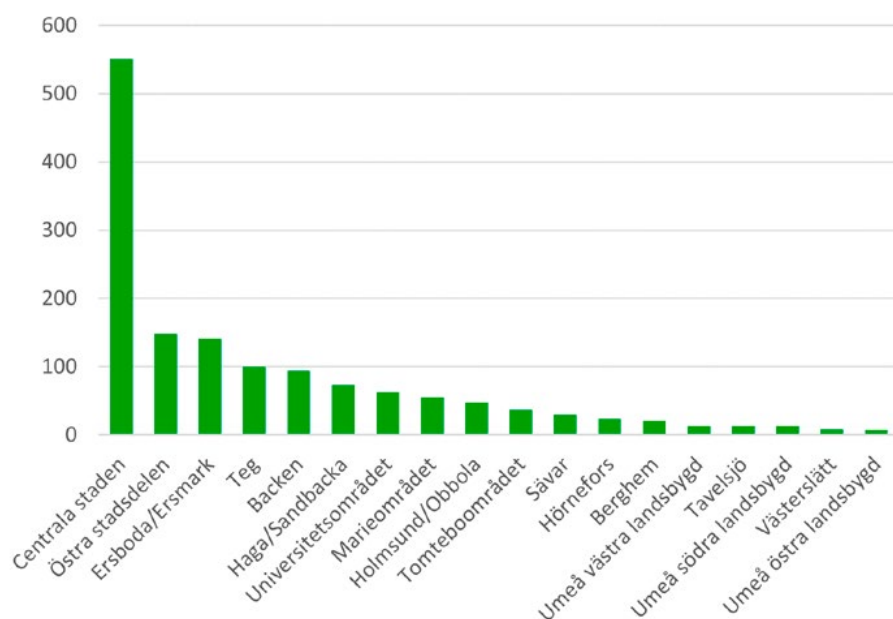
Källa: Brå

c. Geografisk fördelning

I diagrammet nedan visas antal anmälda våldsbrott i Umeå uppdelat på olika nyckelkodsområden (NYKO). Varje större nyckelkodsområde består av en sammanslagning av flera mindre områden. Exempelvis utgörs området "Backen" av bostadsområden som Grisbacka, Umedalen och Backen med fler. "Teg" är en sammanslagning av Röbbäck, Böleäng och Söderslätt med fler. För mer information gällande respektive område se kartorna på Umeå kommuns hemsida [NYKO Umeå](#).

Vad gäller platser och områden där våld äger rum finns det en tydlig koppling mellan våld och platser med mycket mänskliga flöden och många serveringsställen. Centrum sticker ut allra mest.

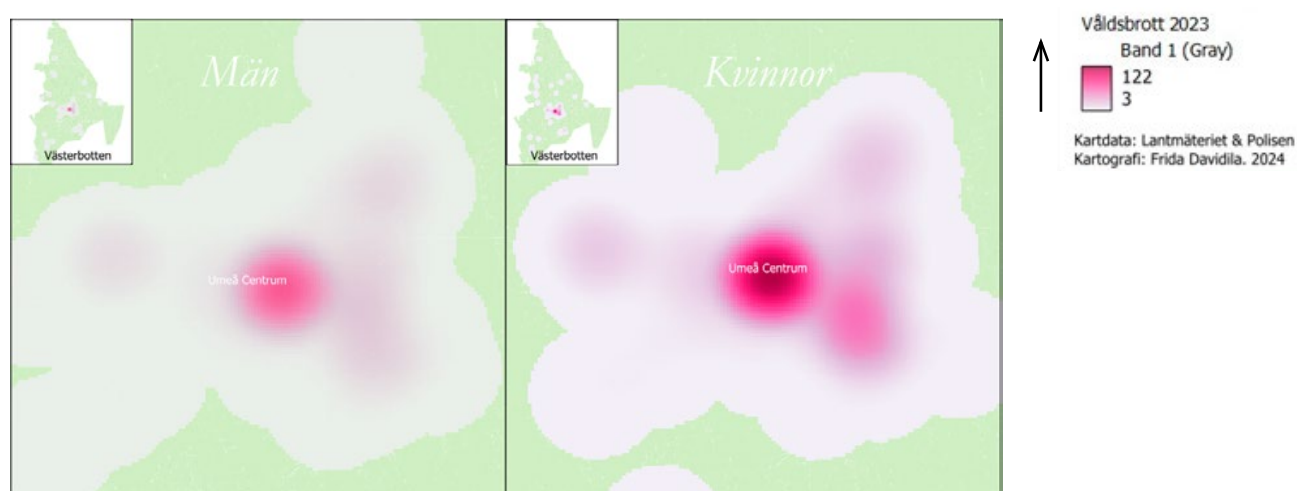
Figur 28. Våldsbrott uppdelat per område i Umeå 2022, antal



Källa: Polismyndigheten

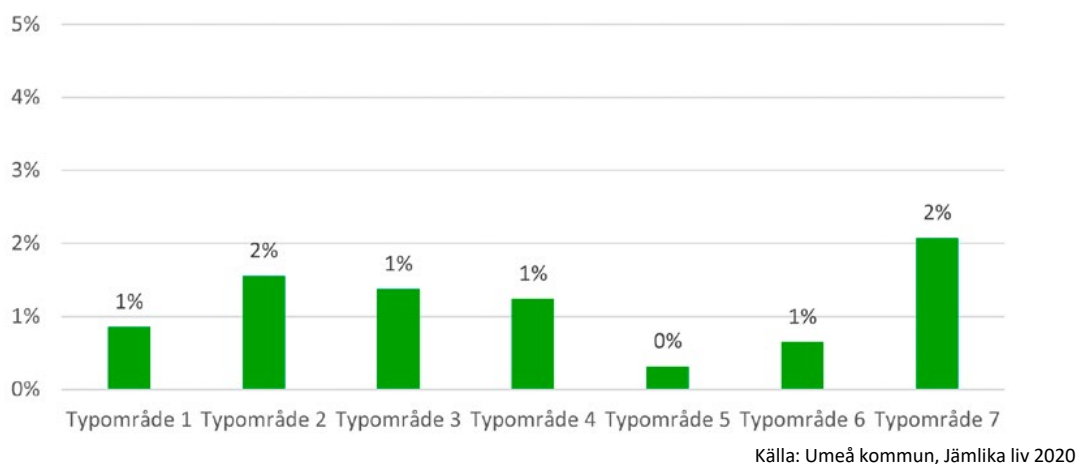
Särskiljer vi våld mot kvinnor och män syns gemensamma rumsliga mönster – men också skillnader. Flest kvinnor och män utsätts i de centrala stadsdelarna, men den rumsliga koncentrationen är tydligare för män än för kvinnor, där utsattheten inte avtar lika tydligt med avstånd från centrum.

Karta 2. Värmekarta på våldsbrotten i Umeå kommun, uppdelat enligt målsägandens kön



Även socioekonomi och ålder kan spela in när det gäller utsatthet för våld. I folkhälsoenkäten *Jämlika liv* ser vi exempelvis att en högre andel utsätts för våld i typområde 7 än i typområde 1. (Umeå kommun 2020a). För att se vilka områden i Umeå som typområdena motsvarar, [se bilaga 3](#).

Figur 29. Har du blivit utsatt för fysiskt våld under de senaste 12 månaderna? Andel som svarar ja.



Även nationellt syns en koppling mellan utsatthet för misshandel och socioekonomiska skillnader. Data från 2022 visar att risken att utsättas för misshandel var dubbelt så stor i socioekonomiskt blandade områden eller i områden med socioekonomiska utmaningar som i områden med goda socioekonomiska förutsättningar (Brå 2023d).

d. Ökat våld mellan unga

I en intervju med poliser bekräftade de bilden att antalet fall av misshandel minskat i Umeå över tid vad gäller våld utomhus i den offentliga miljön. Minskningen kan kopplas till samhälleliga förändringar när det gäller tolerans för fysiskt våld, men också användning av alkohol. Unga idag dricker inte på samma sätt och i samma utsträckning som för tio år sedan (se avsnittet [Alkohol](#)). De poliser vi pratade med påpekade också att polisen arbetat aktivt med våld i krogmiljön, vilket kan ha påverkat.

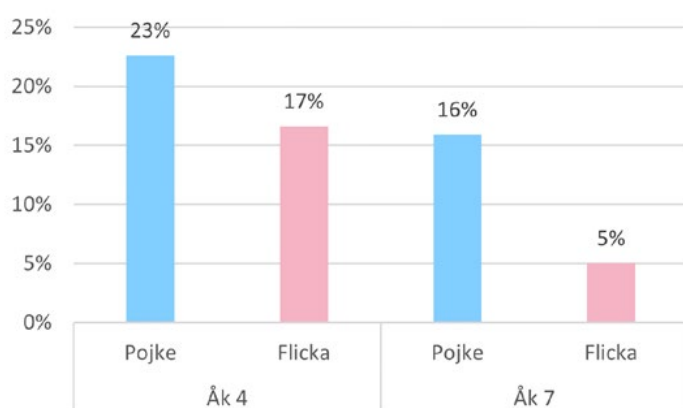
Även om det krogrelaterade våldet i offentlig miljö minskar ser polisen en ökning av andra typer av våld, kopplat till ungdomar. Bland de ungdomar som ofta hänger i centrum på dagtid, antingen för att de inte är i skolan, eller för att de mellanlandar där innan de tar bussen hem, sker det konflikter som inte sällan leder till fysiskt våld. Ibland handlar det om spontana slagsmål, men det förekommer även att våldet är planerat. Exempelvis att någon lockas till en viss plats (som ett parkeringsgarage), eller att unga stämmer möte för att slåss. Det kan handla om ganska grovt våld, ofta med inslag av förnedring. Mörkertalet är även stort vad gäller dessa incidenter. Relativt mycket kommer till polisens kännedom för att händelser fångas på övervakningskameror eller för att polisen hittar filmer vid genomgång av beslagtagna mobiltelefoner.

Nationella siffror bekräftar att unga är de som har störst risk att utsättas för våld. Enligt NTU var andelen utsatta dubbelt så stor i kategorin 16–19 år som i kategorin 35–44 år (Brå 2023d). Andelen som utsätts fortsätter minska med stigande ålder.

I Umeå vittnar ungdomspoliserna även om att våld förekommer elever emellan i skolorna. Inte sällan sker det i korridorer, även om vuxna är närvarande, något de menar är en ny utveckling eftersom vuxen närvaro brukade ha en mer avskräckande effekt. Det handlar inte uteslutande om killar, utan även om tjejer som ger sig på varandra i skolmiljön.

Att skolan är en vanlig brottsplats, inte minst när det gäller våld, bekräftas av såväl nationell som lokal statistik. Skolan är enligt Brå den vanligaste platsen där unga utsätts för våld. I Umeå visar statistik från Elevhälsan att 2023 utsattes över 20 procent av pojkarna och över 15 procent av flickorna i årskurs 4 för våld.

Figur 30. Har du någonsin blivit utsatt för våld på skoltid? Andel som svarat ja. Läsåret 2022–2023



Källa: Umeå kommun, Elevhälsan

Polisens kvalitativa observationer och data från Elevhälsan pekar åt samma håll, det vill säga att det finns problem kopplade till våld mellan unga, inte minst i skolmiljön. Här finns det ett behov att ett förstärkt förebyggande arbetet.

C. Våld i nära relation

a. Vad menas med våld i nära relation?

Våld i nära relation avser våld som utövas inom ramen för en relation där offret har starka känslomässiga band till förövaren. Det kan vara fysiskt våld, men också psykiskt, ekonomiskt, materiellt eller latent – det vanligaste är en kombination av olika våldstyper. Våld i nära relation är alltså en kategori som samlar olika typer av brottsliga handlingar, exempelvis misshandel, olaga hot eller skadegörelse, men den gemensamma nämnaren är att de utförs av en för offret närstående person, och att de tar plats i ett bredare mönster av våld och kontroll. I de flesta – men inte alla – fall utövas våldet inom ramen för en parrelation.

b. Omfattning och utveckling

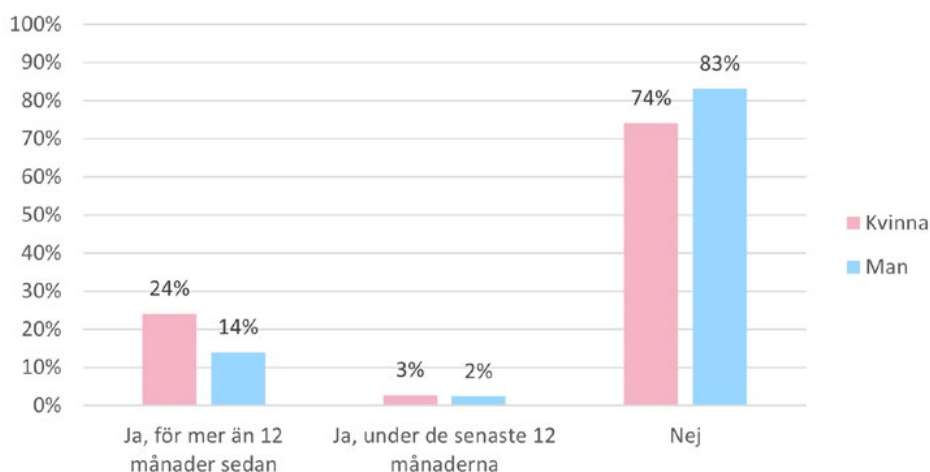
I. LÄGET NATIONELLT

Brå har inte gjort någon djupgående kartläggning av våld i nära relation sedan 2014, men då visade siffrorna på en jämn fördelningen av utsattheten. 6,8 procent av kvinnorna och 6,2 procent av männen angav att de utsatts för psykiskt våld, och 2,2 procent av kvinnorna och 2,0 procent av männen att de utsatts för fysiskt våld (Brå 2014).

II. LÄGET I UMEÅ

I folkhälsoundersökningen *Jämlika liv* ställdes frågan ”Har du någon gång blivit utsatt för psykiska övergrepp? Tex trakasserad, hotad, fått saker förstörda, inte fått någon insyn i ekonomin eller annat?” Även om kopplingen till våld i nära relation inte är uttalad, och frågan kan ha fångat upp övergrepp som skett i andra relationer, är det ändå troligt att många av de som svarat ja utsatts inom ramen för en nära relation. Bland kvinnor svarade 3 procent att de utsatts det senaste året, och 24 procent att de utsatts för mer än 12 månader sen. Bland män var motsvarande siffror 2 procent och 14 procent.

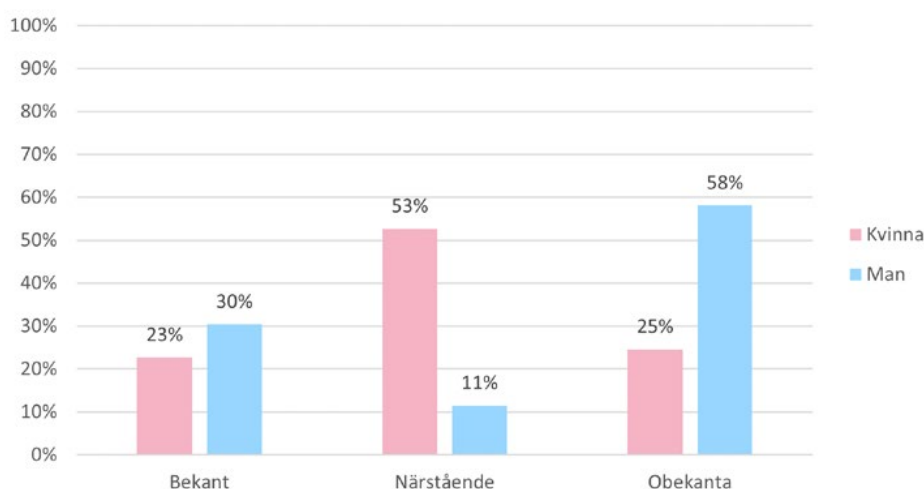
Figur 31. Har du någon gång blivit utsatt för psykiska övergrepp? Tex. Trakasserad, hotad, fått saker förstörda, inte fått någon insyn i ekonomin eller annat? Efter kön



Källa: Umeå kommun, Jämlika liv 2020

Såväl män som kvinnor utsätts alltså för våld i nära relation, i synnerhet när det gäller psykiskt och ekonomiskt våld. Men det finns en skillnad mellan män och kvinnor när det gäller det fysiska våldet. Som vi såg i analysen av misshandel ovan är män oftare utsatta för misshandel av obekanta, medan majoriteten av misshandelsfallen mot kvinnor sker inomhus, av för dem bekanta gärningspersoner. Vilken sorts bekanta gärningspersoner det handlar om blir tydligt i polisens data över misstänkta gärningspersoner, det är främst "närstående", det vill säga medlemmar av den egna familjen. För män ser mönstret omvänt ut – där är det i större utsträckning obekanta eller bekanta som utöver våldet, inte närstående.

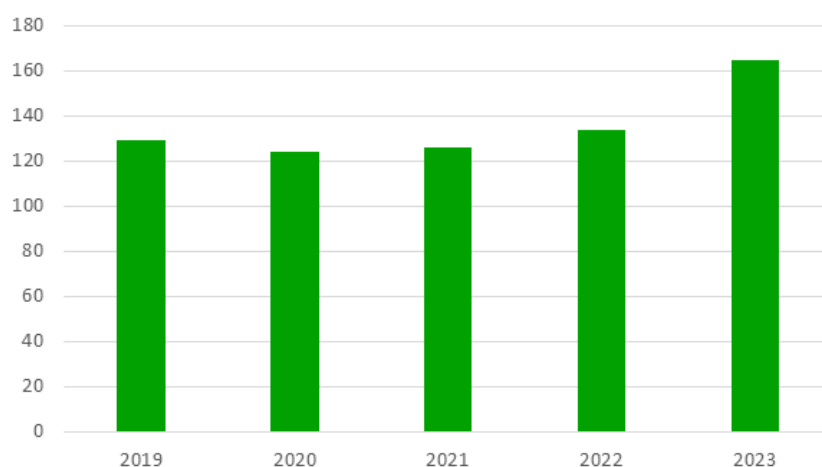
Figur 32. Misshandel i Umeå, målsägandes relation till gärningsperson 2022, andelar



Källa: Polismyndigheten

På grund av det stora mörkertalet och att "våld i nära relation" inte är en brottsrubricering är det svårt att uttala sig med säkerhet om hur utvecklingen ser ut. De mest extrema fallen är lättare att identifiera – 2022 mördades exempelvis 10 kvinnor i Sverige inom ramen för en nära relation. Antalet anmälda fall av misshandel mot kvinnor inomhus har också ökat i Umeå. För misshandel av kvinnor där det är en närstående som misstänks, inte en bekant, syns även där en viss ökning av antalet anmälda fall.

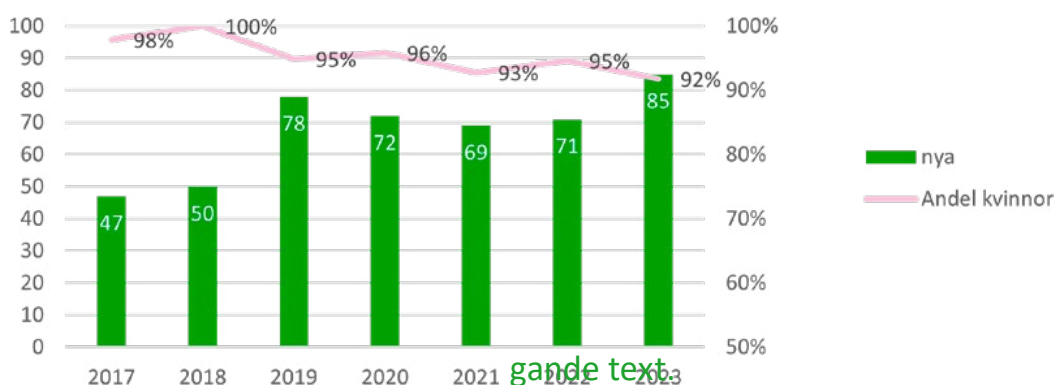
Figur 33. Kvinnor utsatta för misshandel i Umeå, utsatt av närstående, antal



Källa: Polismyndigheten

Det är dock viktigt att beakta att utvecklingen av misshandelsvåldet mot kvinnor ger en indikation på utvecklingen, men inte är att beakta som ett mått på "allt" våld i nära relation. Det fysiska våldet är bara toppen på ett mycket större isberg. De yrkesverksamma vi pratat med delar uppfattningen om att våld i nära relation inte verkar minska. Antalet anmälningar till socialtjänsten gällande våld i nära relation visar också en långsiktigt ökande trend.

Figur 34. Aktualiserade ärenden hos socialtjänsten i Umeå gällande våld i nära relation.
Antal nya ärenden samt andelen kvinnor



Källa: Umeå kommun, Socialtjänsten

Även Centrum mot våld (CMV) vittnar om ett ökat antal ärenden sedan pandemin: "Vi har ett ökat tryck. Jag vet inte om våldet ökat eller om det är medvetenheten som ökar. Det är jättesvårt att säga, men kön är lång och svårjobbade. Det innebär att våra prioriteringar verkligen har ställts på sin spets".

Det är svårt att avgöra om ökningen av antalet ärenden beror på en ökad mängd våld, eller en större benägenhet att söka hjälp. Personal på CMV beskriver att det finns en större medvetenhet kring våld i nära relationer, och att trösklarna för att prata om sin utsatthet sänkts. De ser detta som en positiv utveckling.

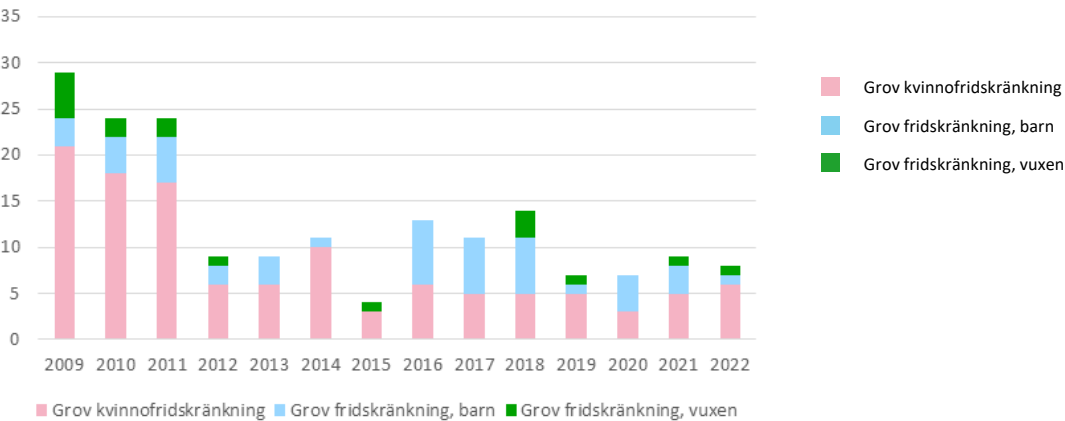
De anställda på CMV beskriver dock att trösklarna för att söka hjälp är högre för män. Mycket av den stödstruktur som finns är anpassad utifrån kvinnors identitet och behov – exempelvis tjej- och kvinnojourer – medan motsvarande lösningar inte finns för män. Sen kan det också vara svårare att som man söka hjälp på grund av rådande könsnormer. Det kan kännas mer skamfyllt för män att utsättas för våld. Det i sin tur kanske innebär att fler män drar sig för att berätta vad de utsätts för, eller att ens identifiera deras utsatthet som "våld". Det finns också en oro över att inte bli trodd – CMV berättar om män som tar emot slag men avstår från att slå tillbaka eftersom de är rädda att alla misstankar då skulle riktas mot dem som våldsutövare.

c. Eftervård

Det är lätt att tro att våld i nära relation upphör i samband med att våldet anmäls och relationen avslutas. Men realiteten är att så gott som alla personer som utsätts för våld i nära relation också utsätts för eftervård – det vill säga för våld som uppstår efter att relationen tagit slut. Det är särskilt sant för de som har gemensamma barn med sin förövare. Centrum mot våld vittnar om att eftervård är ett stort problem.

För att i större utsträckning kunna fånga upp eftervåldet och straffa förövaren introduceras 1998 brottet fridsbrott i Brottsbalken. Är det grova fridsbrottet riktat mot en kvinna rubriceras det som grov kvinnofridskränkning. Men även om personer lagförts för grov fridskränkning framkommer det att antalet anmälningar följer en minskande trend nationellt. En utveckling som enligt Brå snarare pekar på hur svårt det är att stärka att fridsbrott har skett, snarare än ett minskat problem med eftervåld.

Figur 35. Fridskränkning i Umeå uppdelat efter barn, vuxen och kvinnofridskränkning, anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

d. Barn och våld i nära relation

Hur ser problembilden ut när det gäller våld mot barn i nära relation?

I. BARN SOM UTSÄTTS FÖR VÅLD

På nationell nivå visar utredningen *En uppväxt fri från våld* visar att en betydande andel av alla barn utsätts för våld under barndomen, vid enstaka eller upprepade tillfällen och med varierande allvarlighetsgrad (SOU 2022:70). Den allra vanligaste arenan för att utsättas är i hemmet, och problembilden är i första hand våld från föräldrar.

Mörkertalet är stort, men den utsatthet som fångas upp i polisens data eller NTU ger en indikation av vad miniminivån ligger på. 2021 utgjorde misshandel mot barn 30 procent av alla anmälda fall av misshandel. I en djupgående kartläggning från 2016 med elever från årskurs 9 och andra året på gymnasiet, som forskare gjorde på uppdrag av Stiftelsen Allmänna Barnhuset, visade sig 24 procent av barnen någon gång blivit utsatt för fysiskt våld av en vuxen (Jernbro och Janson 2017). Utredningen visar också att vuxna i allt för låg grad har frågat barn om våld eller på annat sätt försökt fånga upp, förhindra och förebygga våld mot barn.

I Umeå har antalet aktualiseringar hos socialtjänsten gällande barn som upplevt eller utsatts för våld ökat för varje år mellan 2018 och 2022.

Tabell 3. Aktualiseringar och utredningar gällande våldsärenden hos socialtjänsten i Umeå.
Barn som själva är utsatta eller har upplevt våld i sin närhet

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Antal anmälningar, 0–20 år	370	353	506	556	582	579	640
Andel anmälningar, 0–20 år	12%	11%	17%	15%	13%	12%	13%
Andel anmälningar som leder till utredning	67%	83%	87%	83%	68%	75%	72%

Källa: Umeå kommun, Socialtjänsten

Det är svårt att säga i vilken utsträckning det ökade antalet aktualiseringar beskriver en ökad våldsutsatthet bland barn, och i vilken utsträckning ökningen består av att fler anmäler sin oro. Enligt socialtjänsten är den stora ökningen dock troligen en kombination av både ökad utsatthet och ökad anmälningsbenägenhet.

När det gäller våld mot barn ser Barnahus ett minskat inflöde av ärenden som enligt dem inte motsvarar någon minskande trend när det gäller det faktiska våldet. Barnahus och socialtjänsten håller tillsammans på att utreda vad detta kan bero på.

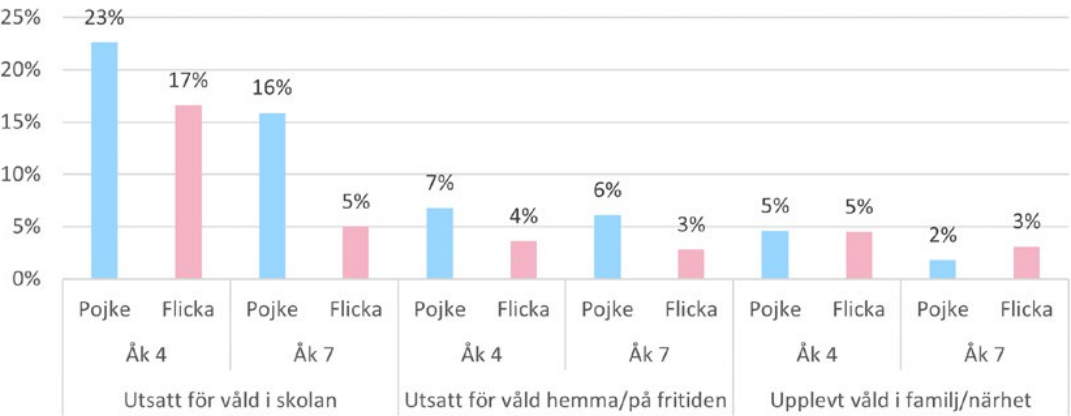
Tabell 4. Ärenden hos Barnahus i Umeå

	2019	2020	2021	2022	2023
Antal ärenden	83	96	88	119	92

Källa: Umeå kommun, Barnahus

Elevhälsan frågar barn i skolan om deras upplevda våldsutsatthet vid tre tillfällen under skolgången. Under läsåret 2022-2023 svarade 7 procent av pojkarna i årskurs 4 och 6 procent av pojkarna i årskurs 7 att de varit utsatta för våld i hemmet eller på fritiden. Motsvarande andel bland flickorna var 4 procent för årskurs 4 och 3 procent för årskurs 7.

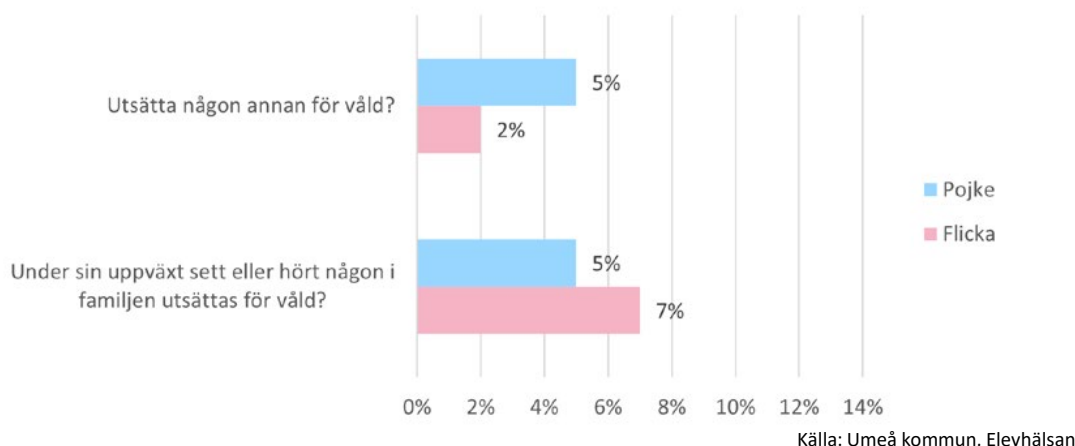
Figur 36. Har du någonsin blivit utsatt för våld? Andel som svarat ja, läsåret 2022–2023



Källa: Umeå kommun, Elevhälsan

Det allra vanligaste är dock att barnen upplevt våld i skolan. Hela 23 procent av pojkarna och 17 procent av flickorna i årskurs 4 har blivit utsatta för våld i den arenan.

Figur 37. Andel som svarat ja på frågor om våld, gymnasiet årskurs 1, läsåret 2022–2023



Att fånga upp våld mot barn tidigt och ta det på allvar är viktigt i ett förebyggande perspektiv. I första hand för att våldet får omfattande negativa konsekvenser för de utsatta barnen, såväl på det fysiska som det psykiska planet. Enligt Socialstyrelsen leder våld mot barn till allvarliga hälsokonsekvenser: dödliga skador, funktionsnedsättningar till följd av skador, sexuellt överförbara sjukdomar eller försämrad kognitiv förmåga. Våldet får också psykiska konsekvenser: känslor av övergivenhet och osäkerhet, anknytningssvårigheter, traumatisering, oro och svag självkänsla (Socialstyrelsen 2023). I förlängningen innebär också våldsutsatthet en större risk för att själv bli våldsutövare.

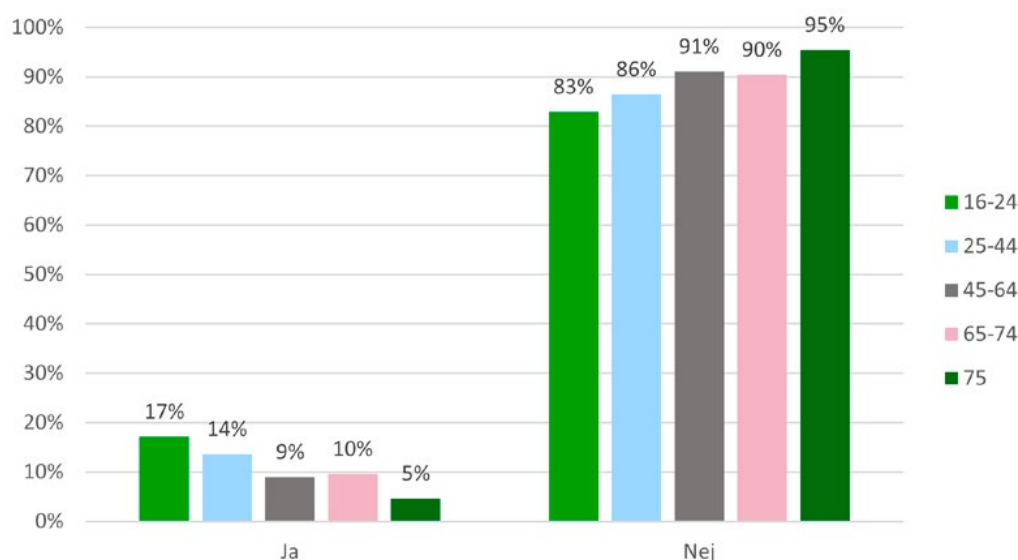
II. GROV FRIDSKRÄNKNING MOT BARN OCH BARNFRIDSBROTT

Grov fridskränkning mot barn har varit straffbart sedan 1998, men även här har antalet anmälningar nationellt varit få i proportion till problembilden. Brås analys av fallen har visat att målsägande ofta är mellan 7-12 år, alltså ännu mycket beroende av sina föräldrar, men med förmåga att formulera för vuxna i skolan vad de utsätts för hemma. I 60 procent av ärendena utsätts flera syskon. I en femtedel av fallen är även mamman målsägande i ett parallellt ärende om grov kvinnofridskränkning. I 95 procent av fallen förekommer misshandel - även här "räcker" inte lindrigare våld för att uppnå beviskraven i lagen. Trots det är det nationellt sett bara 12 procent av anmälningarna som leder till åtal, och endast en tredjedel av åtalen som leder till fällande dom (Brå 2023g).

Sedan 2021 har också rubriceringen barnfridsbrott introducerats, för att göra det straffbart att låta barn bevittna våld. En förändring som motiverades utifrån den psykiska skada barn utsätts för när de bevittnar våld och vikten av att betrakta dem som brottsoffer för att kunna tillhandahålla bättre stöd (SOU 2019:32).

Även i Umeå är antalet fall av grov fridskränkning mot barn och barnfridsbrott få. I Umeå anmäldes 15 fall av barnfridsbrott 2021 och 67 fall 2022. Det är nog att betrakta som en nedre gräns av antalet utsatta barn snarare än ett mått som visar hela omfattningen. Som jämförelse framkommer det i *Jämlika liv* att 17 procent av alla i åldersgruppen 16–24 år bevitnat våld mellan familjemedlemmar.

Figur 38. Har du någon gång bevitnat våld mellan familjemedlemmar? Efter ålder



Källa: Umeå kommun, Jämlika liv 2020

III. VÅLD I UNGAS NÄRA RELATIONER

På senare år har även vålds i ungas nära relationer uppmärksammats som ett angeläget problem. De undersökningar som finns visar att nationellt utsätts unga i ännu högre grad än äldre personer (Brå 2021). I en av undersökningarna svarade 45,5 procent av flickorna och 34 procent av pojkarna i åldern 15–19 år att de varit utsatta för psykiskt våld ansikte mot ansikte, och 56 procent av flickorna och 42 procent av pojkarna att de utsatts för psykiskt våld digitalt. När det gäller fysiskt våld hade 19,5 procent av flickorna och 13 procent av pojkarna utsatts (Korkmaz et al 2022).

Våldet får också större effekter, bland annat för att det sker i en viktig period av personligt identitets-skapande och att det påverkar synen på vad en "normal" relation förväntas vara. Samtidigt är stödinfrac-strukturen inte lika utbyggd, och det relationsvåld som sker i yngre åldrar avfärdas lätt som mindre allvarligt. Även om det dödliga partnervåldet mot kvinnor överlag har minskat de senaste 20 åren ligger det dödliga partnervåldet mot kvinnor yngre än 25 kvar på oförändrade nivåer (Caman och Skott 2023).

D. Sexualbrott

a. Vad menas med sexualbrott?

Sexualbrott är en bred kategori som samlar brott där en person utsatts för sexuella handlingar mot sin vilja. Det som ingår är bland annat:

- våldtäkt
- sexuella övergrepp (sexuella handlingar som inte är samlag)
- sexuellt ofredande (exempelvis sexuell beröring av barn, fysiska eller verbala sexuella kränkningar, blottning)
- utnyttjande av barn (exempelvis genom köp av sexuell handling eller sexuell posering)
- koppleri och köp av sexuell tjänst

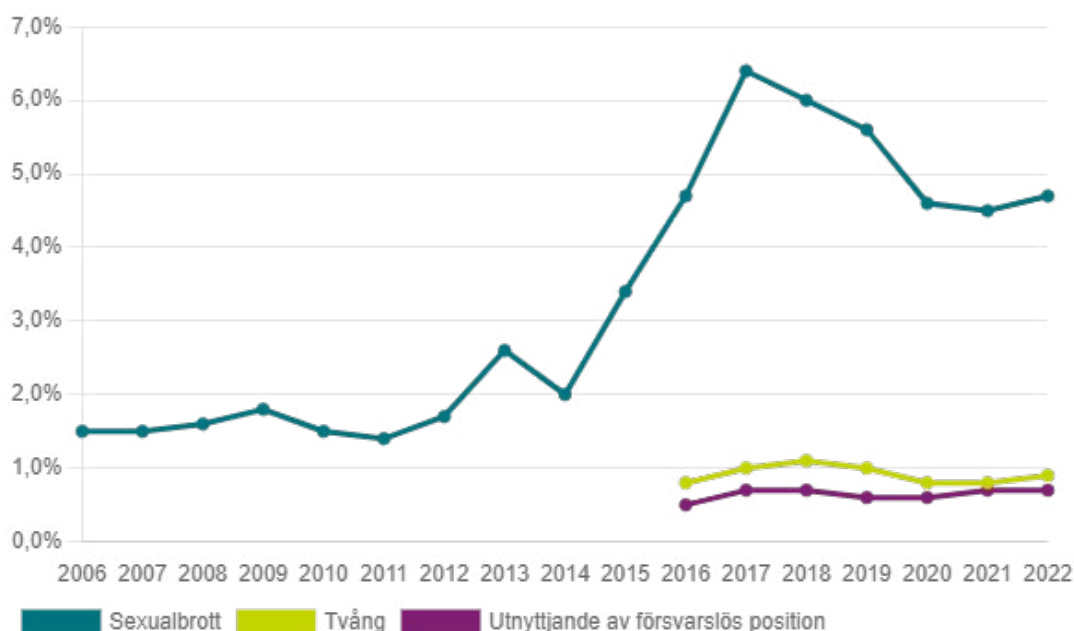
Ett sexualbrott måste inte nödvändigtvis innebära ett fysiskt möte utan kan även ske digitalt.

b. Omfattning och utveckling

I. LÄGET NATIONELLT

I den Nationella Trygghetsundersökningen (NTU) angav 4,7 procent av de svarande att de hade utsatts för sexualbrott under 2022. Bland kvinnor var andelen 7,8 procent och bland män 1,2 procent. Fram till 2017 ökade utsattheten år för år, sen dess är trenden sakta minskande. Eftersom det handlar om en känslig brottslighet kan den reella utsattheten vara högre.

Figur 39. Andel som utsatts för sexualbrott i riket



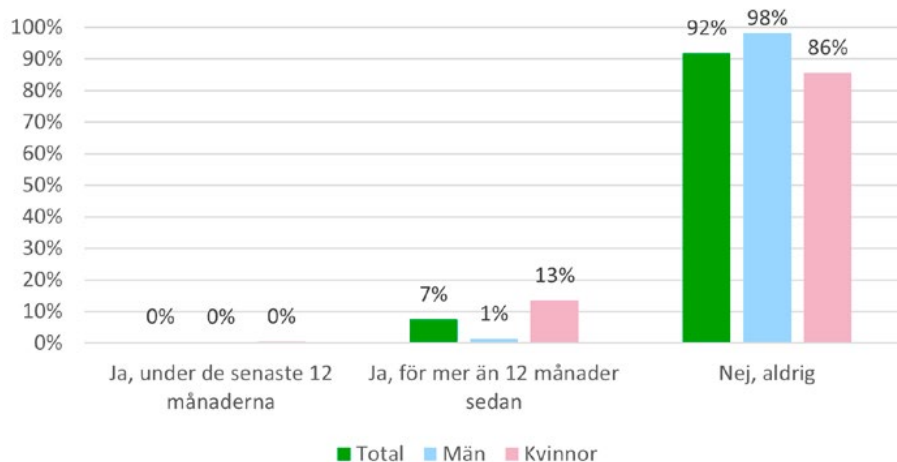
Källa: Nationella trygghetsundersökningen

II. LÄGET I UMEÅ

I Umeå uppgav 6,6 procent av de svarande i NTU att de utsatts för sexualbrott 2022. Det är en minskning sedan 2016, när nivån låg på 7,7 procent, men nivån på den självrapporterade utsattheten i Umeå är alltså högre än riksgenomsnittet.

När det gäller de grövre sexualbrotten, med inslag av våld och tvång, visar folkhälsoenkäten *Jämlika liv* att väldigt få personer uppger att de utsatts för sexuellt våld eller tvång under de senaste 12 månaderna. Därutöver svarar 13 procent av kvinnorna och 1 procent av männen att de har utsatts, men för mer än 12 månader sedan.

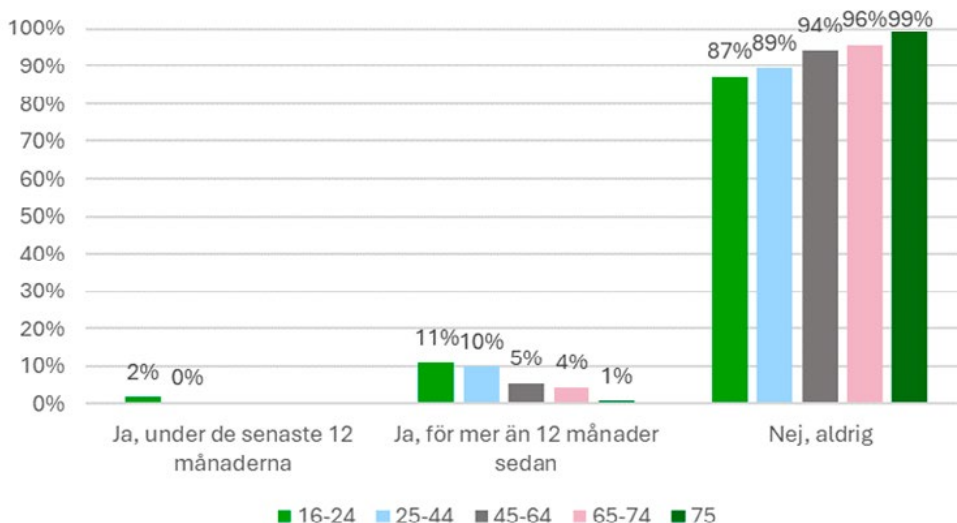
Figur 40. Har du någon gång blivit utsatt för någon form av sexuellt våld eller tvång? Efter kön



Källa: Umeå kommun, Jämlika liv 2020

Andelen som utsatts är störst i de yngsta ålderskategorierna. Samma mönster märks också nationellt.

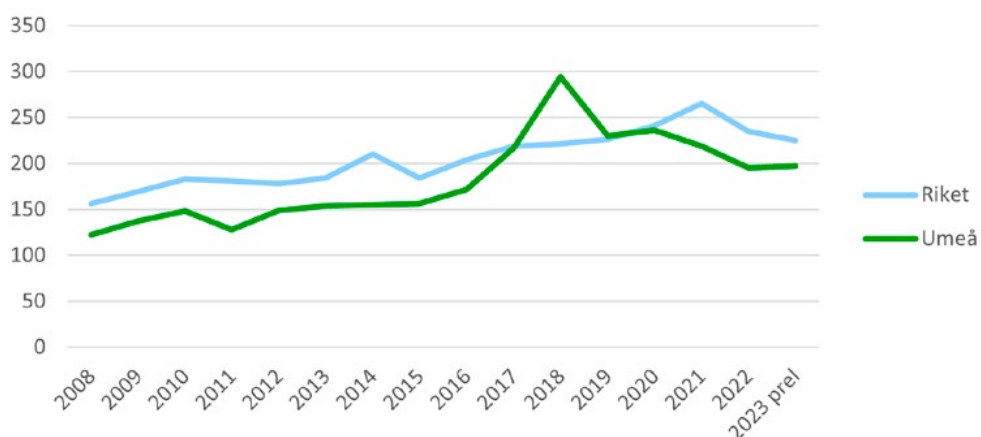
Figur 41. Har du någon gång blivit utsatt för någon form av sexuellt våld eller tvång? Efter ålder



Källa: Umeå kommun, Jämlika liv 2020

Gällande antalet anmälda sexualbrott per 100 000 invånare har utvecklingen i Umeå i stort följt den för riket, utom en plötslig uppgång 2017–2018.

Figur 42. Sexualbrott uppdelat efter Umeå och riket, antal anmälda brott per 100 000 invånare

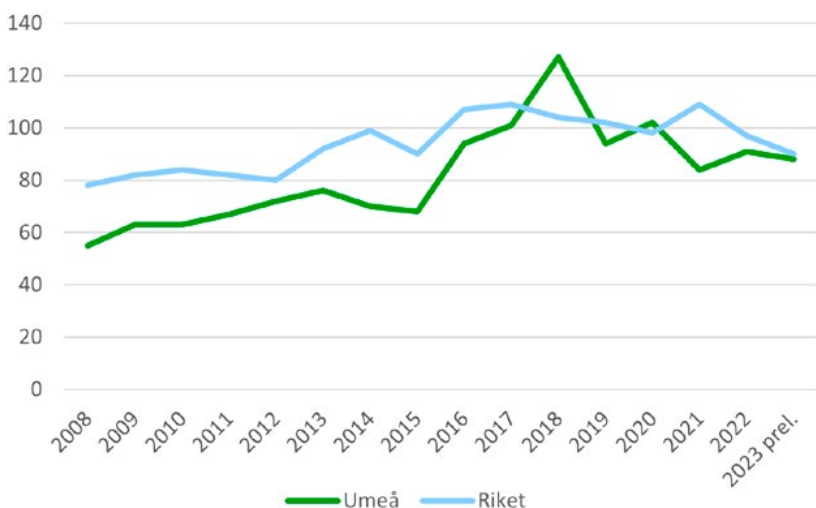


Källa: Brå

Vad den skarpa ökningen 2017–2018 kan bero på är svårt att veta. Den sammanfaller till stor del med #MeToo rörelsen som skapade en stor debatt kring sexuellt våld mot kvinnor och kan ha bidragit till en normförskjutning i det som ansågs som sexuellt ofredande, eller påverkat anmälningsbenägenheten när det gäller sexualbrott. Men samtidigt syns ökningen redan från 2016, alltså innan #MeToo.

Vid en närmare granskning framkommer det att uppgången 2017–2018 drevs av en ökning av antalet anmälda brott gällande sexuellt ofredande (se nedan).

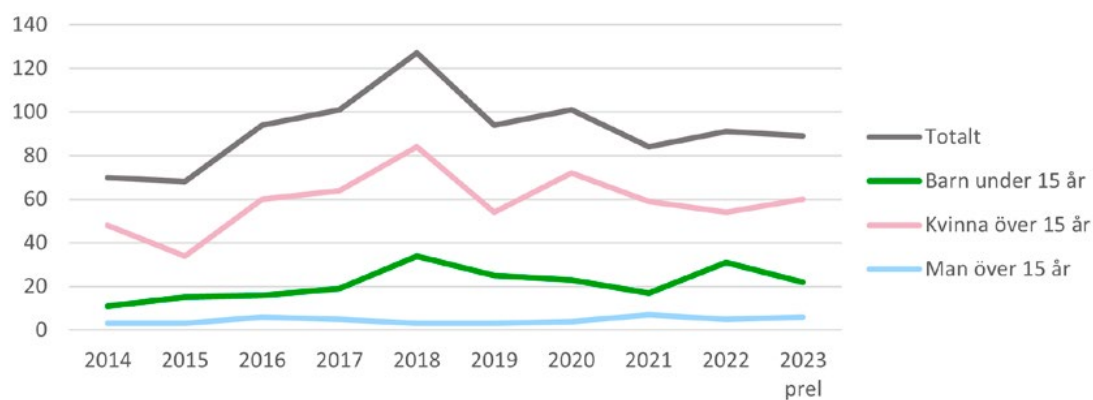
Figur 43. Sexuellt ofredande uppdelat efter Umeå och riket, anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

Det är i första hand kvinnor och tjejer över 15 år som polisanmäler sexuellt ofredande.

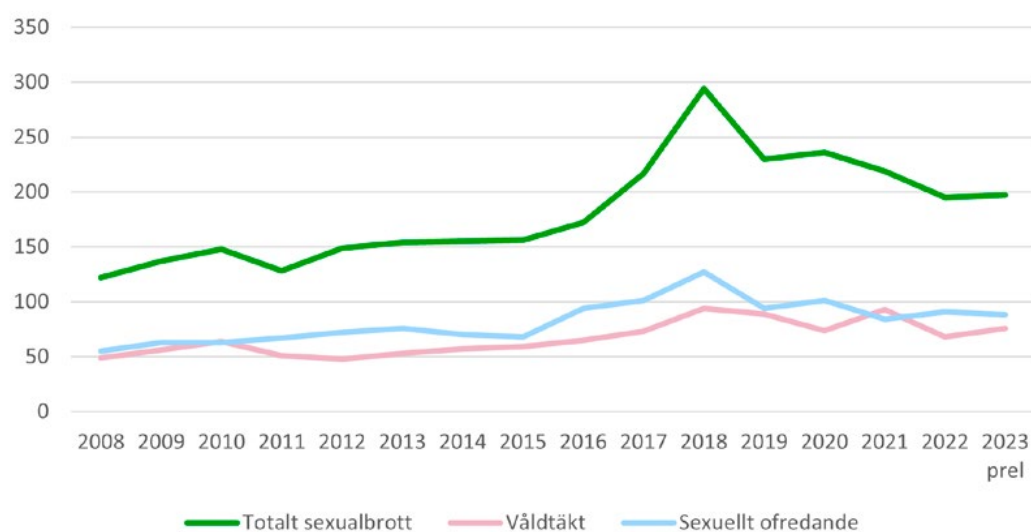
Figur 44. Sexuellt ofredande i Umeå, uppdelat efter ålder och kön, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

De mest vanligt förekommande sexualbrotten som anmäls är just sexuella ofredanden, följt av våldtäkt. Den totala utvecklingen av antalet anmälda sexualbrott styrs således till stor del av antalet inkomna anmälningar gällande dessa brott.

Figur 45. Sexualbrott i Umeå, uppdelat efter brottskategori, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

c. Våldtäkt

När det gäller antalet anmälda våldtäktsbrott per 100 000 invånare i Umeå jämfört med riket framkommer det att Umeå ligger på ungefär samma nivå som riket (ibland högre, som 2018–2019).

Figur 46. Våldtäkt uppdelat efter Umeå och riket, antal anmälda brott per 100 000 invånare



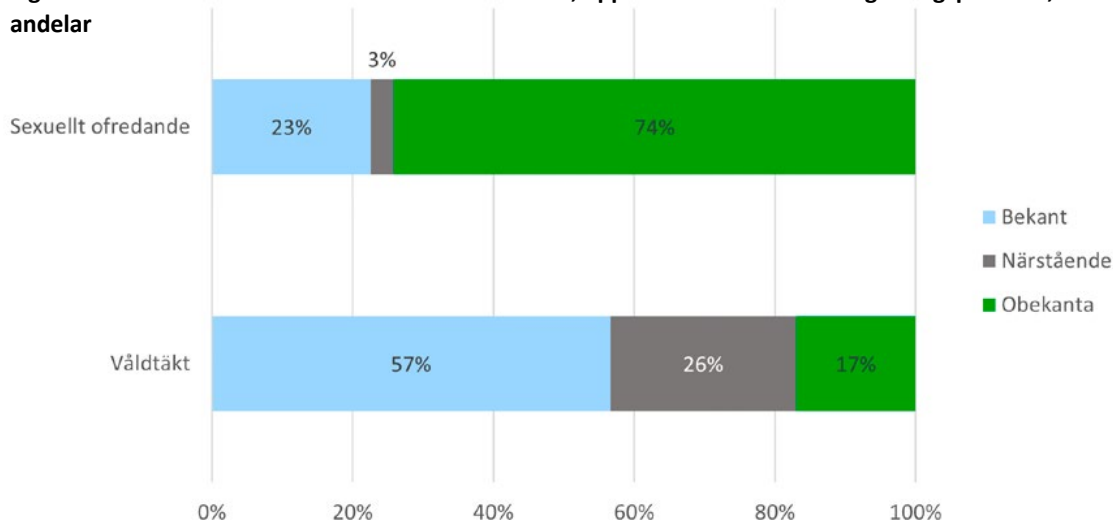
Källa: Brå

Kurvan i Umeå präglas av skarpare uppgångar och nedgångar, en variation som beror på att Umeås population är mindre. Det innebär att ett mindre antal nya fall får större påverkan på genomsnittet än för riket.

Umeå har klart färre antal anmälda brott per 100 000 invånare än riket i många brottskategorier – men inte när det gäller just våldtäkter. Här är skillnaden inte lika tydlig. Det kan (och har) tolkats på lite olika sätt, antingen som en indikation på att det faktiskt är förhållandevis höga nivåer på det sexuella våldet i Umeå, eller tvärtom som ett friskhetstecken: att det i Umeå också skulle finnas en högre anmälningsbenägenhet för den här sortens brott.

Sedan 2008 utgör kvinnor 94–99 procent av alla anmälda våldtäkter i Umeå kommun (nationellt ligger andelen på cirka 93 procent). Till skillnad från män utsätts kvinnor i hög grad av bekanta och närstående personer. 2022 utsattes 26 procent av de som våldstogs i Umeå av en närstående (det vill säga en familjemedlem), 57 procent av en bekant, och 17 procent av en obekant person. I de som beskrivs som ”obekanta personer” ingår även personer man haft digitala kontakter med, exempelvis via dejtingsajt. Här skiljer sig mönstret för våldtäkter från mönstret för sexuella ofredanden, där det är vanligare med en obekant gärningsperson.

Figur 47. Kvinnor utsatta för sexualbrott i Umeå 2022, uppdelat efter reaktion till gräningspesonen, andelar



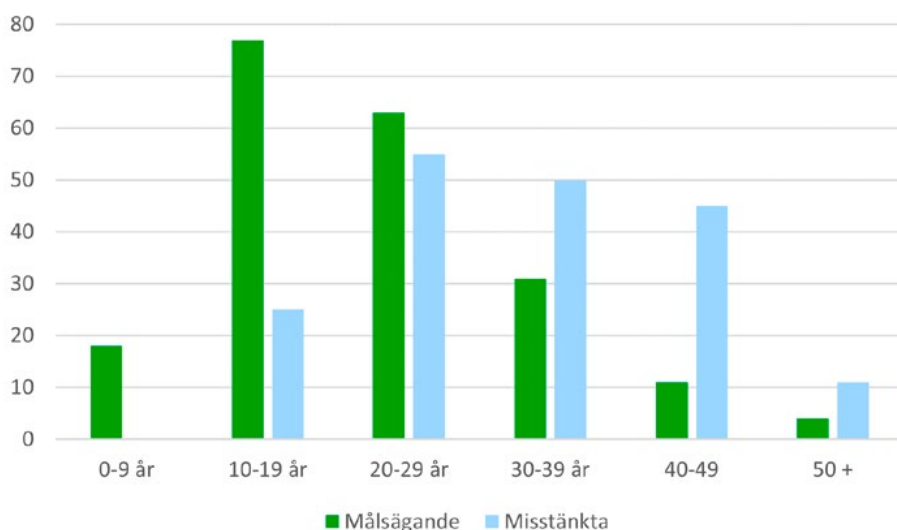
Källa: Brå

d. Åldersfördelning, misstänkta och utsatta

När det gäller åldersfördelningen på de som misstänkts för sexualbrott i Umeå 2022 är den stora majoriteten mellan 20–49 år. Flest misstänkta finns i ålderskategorin 20–29 år, sedan minskar antalet misstänkta personer gradvis i takt med ökad ålder.

Det är intressant att jämföra ålder på de misstänkta och ålder på de målsägande eftersom de tydligt visar en åldersdiskrepans – generellt sett är sexualbrott något som äldre utsätter yngre för, och som män utsätter kvinnor för.

Figur 48. Misstänkta och målsägande i sexualbrott Umeå 2022, uppdelat efter ålder, antal anmälda brott



Det finns brott som saknar en registrerad misstänkt gärningsperson.

Källa: Polismyndigheten

Därmed är det också en spegling av bredare maktstrukturer i samhället. Forskning visar att sexuellt våld inte enbart handlar om sexualitet, utan också handlar om andra drivkrafter kopplade till makt. Sexuellt våld handlar också om dominans, om att skapa och förstärka maktstrukturer (NCK 2010).

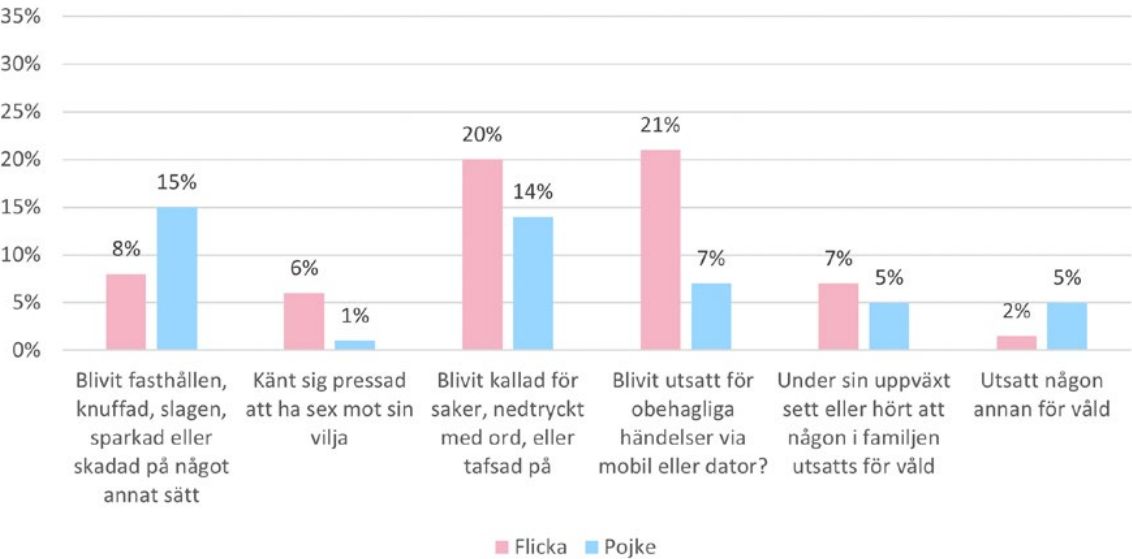
e. Sexualbrott mot barn

Relativt få sexualbrott mot barn anmäls i Umeå kommun. 2022 inkom det 12 anmälningar om våldtäkt mot barn under 15 år, 1 anmälan om kontakt med barn i sexuellt syfte, 1 anmälan om utnyttjande av barn genom köp av sexuell handling och 10 anmälningar om utnyttjande av barn för sexuell posering. Men mycket pekar på ett stort mörkertal. Den reella omfattningen är antagligen mycket högre, såväl i Umeå som för riket i stort.

När det gäller den nationella lägesbilden visar exempelvis en rapport som Stiftelsen Allmänna Barnhuset tagit fram på uppdrag av regeringen att 28,6 procent av de tillfrågade eleverna i årskurs nio blivit utsatta för sexuella övergrepp vid något eller fler tillfällen (43,2 procent för tjejer, 12,5 procent för killar). 70 procent av övergreppen skedde i tonåren. De vanligaste övergreppen var att ha ombetts att utföra sexuella tjänster på internet (18,3 procent), sedan att ha blivit tagen på eller kysst mot sin vilja (14 procent).

Enligt svar som unga i årskurs ett på gymnasiet i Umeå har lämnat till Elevhälsan, visar det sig att 20 procent av tjejerna och 14 procent av killarna blivit kallade för saker, nedtryckta med ord eller tafsade på, och att 6 procent av tjejerna och 1 procent av killarna känt sig pressade att ha sex mot sin vilja.

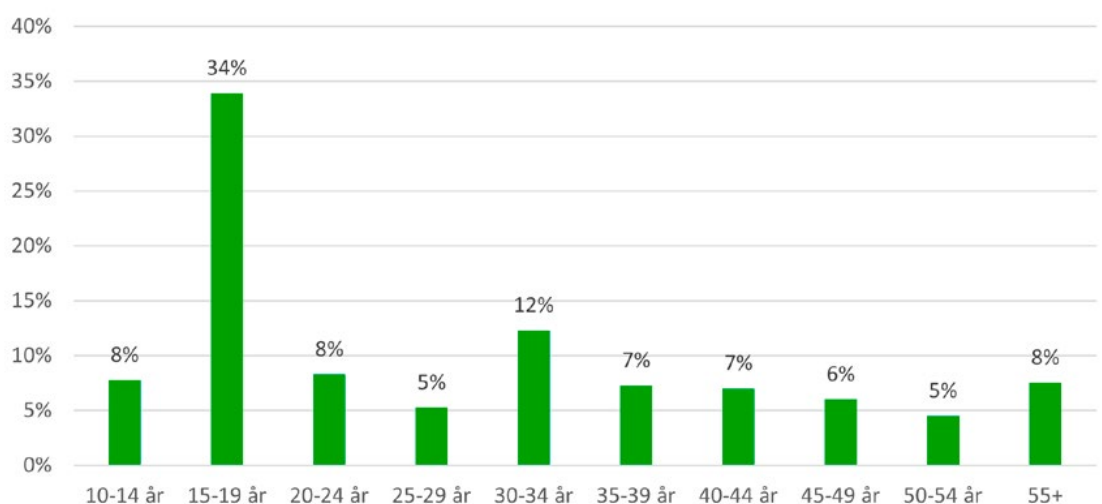
Figur 49. Andelen elever som svarat ja på frågor om våld, första året gymnasiet, läsåret 22–23



Källa: Umeå kommun, Elevhälsan

Vid en närmare anblick på de som är misstänkta för sexualbrott mot barn och barnpornografibrott i Umeå, visar det sig att många är under 35 år. En relativt stor andel av de som misstänks är dessutom minderåriga.

Figur 50. Misstänkta för sexualbrott mot barn och barnpornografibrott i Umeå 2019-2023, uppdelat efter ålder, andelar



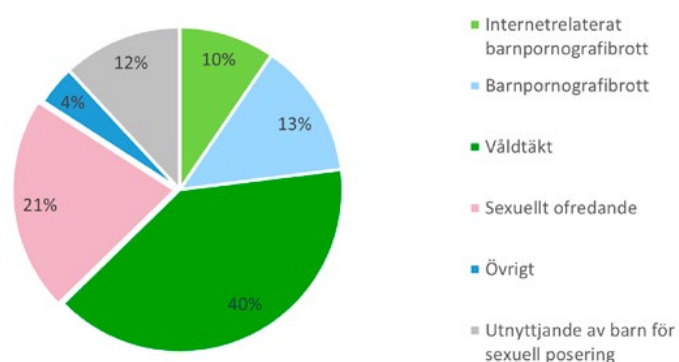
ivisstänkta för våldtäkt mot minderårig, sexuellt ofredande mot minderårig, sexuellt utnyttjande av minderårig, utnyttjande av barn för sexuellposering, barnpornografibrott, kontakt för att träffa barn i sexuellt syfte, köp av sexuell handling barn, köp av sexuell tjänst m.m.

Källa: Polismyndigheten

Det finns brott som saknar en registrerad misstänkt gärningsperson.

Granskar vi just minderåriga misstänkta för sexualbrott och barnpornografibrott i Umeå framkommer både misstankar om grova brott såväl som mindre grova förseelser. Hela 40 procent av de minderåriga som anmälts mellan åren 2019–2023 misstänks för våldtäkt. Det handlar således inte enbart om “förväntade” problem som exempelvis delandet av nakenbilder över sociala medier – något som varit vanligt förekommande i Umeå kopplat till så kallade “expose”-konton (Ekman Isholt 2023).

Figur 51. Anmälningar där minderåriga (10–17 år) misstänks för sexualbrott och barnpornografibrott i Umeå 2019-2023 uppdelat efter brottskategori



Källa: Polismyndigheten

Ett liknande mönster framstår i Stiftelsen Allmänna Barnhusets rapport som beskriver läget nationellt. Den visar att majoriteten av de sexuella övergreppen som eleverna utsatts för 2022 hade begåtts av jämnåriga (21 procent av de elever som utsatts).

Efter övergrepp från jämnåriga är den näst vanligaste typen av övergrepp sådana som begås av okända vuxna över nätet. Det är också ett ökande problem. 2016 hade 6,3 procent av de svarande eleverna utsatts för sexuella övergrepp på nätet av okända vuxna. 2022 var andelen 21,3 procent. Det har alltså skett en markant ökning (Stiftelsen Allmänna Barnhuset 2023).

Även i Umeå är de digitala övergreppen ett problem. Enligt den polis som vi pratade med sker närmandena ofta i sociala medier eller spel. Exempelvis genom att en förövare tar kontakt med en 12-åring på Snapchat, utgör sig för att vara en jämnåring, och etablerar en relation för att så småningom börja be om nakenbilder, ibland med erbjudanden om betalning. När barnet skickat bilder inleds inte sällan en utpressningsprocess varmed förövaren hotar att sprida bilderna om barnet inte går längre, skickar fler bilder eller utför grövre sexuella handlingar på sig själv.

Här finns ett stort mörkertal eftersom många händelser inte kommer till polisens kännedom. Det finns också enligt våra intervjupersoner en låg kunskapsnivå hos såväl föräldrar som andra vuxna som möter barn, exempelvis i skolan. Internet är den vanligaste arenan för sexualbrott mot barn, men de flesta föräldrar har liten insyn i vad deras barn gör online och vem de har kontakt med. Det finns också en utbredd föreställning att sexualbrott som begås online skulle vara ”mindre allvarliga”. Därför erbjuds inte heller samma stöd till utsatta barn, trots att de psykiska konsekvenserna är lika allvarliga (ECPAT 2023).

2023 utförde Länsstyrelserna i norra Sverige en kartläggning av den kommersiella sexuella exploateringen av barn lokalt i norra Sverige (Länsstyrelsen Jämtlands län et al 2023), som visade att det var relativt vanligt förekommande att barn och unga upp till 25 år utför sexuella handlingar eller skickar nakenbilder mot betalning, inte sällan i form av alkohol eller cigaretter. Rapporten visar att det finns en stor efterfrågan, i synnerhet i sociala medier (Snapchat och TikTok) men att kunskaperna kring problemet varierar mycket bland yrkesverksamma. Det saknas också insatser riktade mot den här problematiken, som ofta missas av polis och andra myndigheter. Här finns stora möjligheter att förbättra det förebyggande och upptäckande arbetet.

f. Brott mot sexköpslagen

När det gäller prostitution och människohandel är statistiken mycket händelsestyrd. Nationellt ökar antalet misstänkta brott när polisen resursätter arbetet. Detsamma gäller lokalt. Brott mot sexköpslagen upptäcks oftast när polisen arbetar med spaning på internet och vid uppsök med prostituerade, men även genom tips från exempelvis hotellpersonal.

I samband med stora event som Rally Sweden arbetar polisen inriktat mot prostitution eftersom risken bedöms öka. Genom att samverka med hotellpersonal, göra riktade satsningar mot prostitution och även synliggöra i media bedömer polisen att de har minskat efterfrågan på köp av sexuella tjänster via kontaktannonser i Umeå. Enligt polisens källor har det goda samarbetet med hotellen och kommunikationen utåt påverkat sexköpare och hallickar som i vissa fall bedömt att risken för att åka fast i Umeå är för stor.

Genom sitt nuvarande arbete fångar polisen i första hand upp den sexhandel som sker mer öppet, via annonssidor. Där är andelen tillresta kvinnor, och andelen utländska kvinnor något större. Men ingripanden riktade mot den sortens prostitution leder inte sällan till att flertalet andra sexköp uppdagas, exempelvis vid tömningar av telefoner eller uppsökande samtal med kvinnor som säljer sex. Därmed kommer polisen även indirekt åt den med dolda sexhandeln som sker genom sugardejtingsidor eller via sociala medier.

E. Hot och trakasserier

a. Vad menas med hot och trakasserier?

I den här kategorin ingår brott som olaga hot (där någon hotar en annan persons liv, hälsa, egendom eller närstående), förtal, kränkande fotografering, olaga integritetsintrång, olaga förföljelse (stalking), ofredande eller hemfridsbrott.

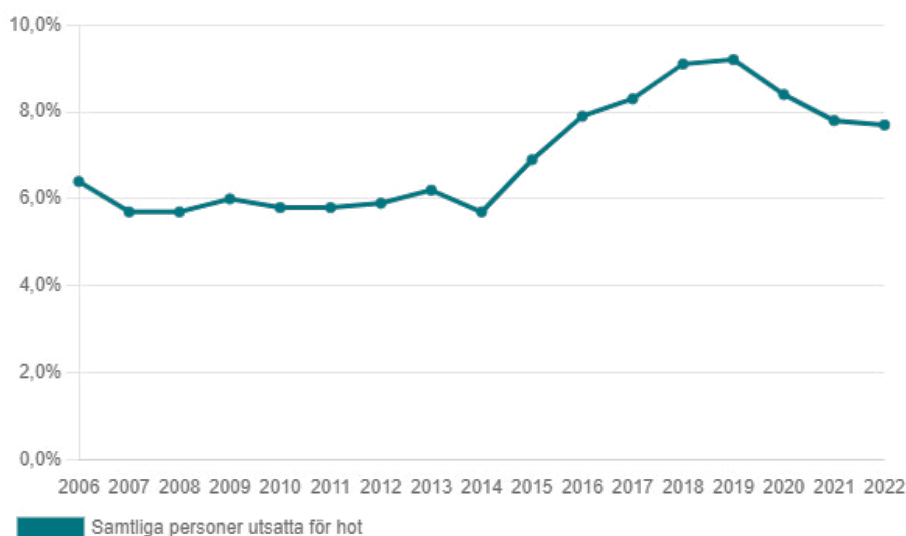
Trakasserier är ett brett begrepp med lite otydliga gränser. Enligt NTU innebär det en serie mer eller mindre allvarliga händelser med samma förövare. Men för att trakasserier ska vara brottsliga måste de falla i kategorier som olaga hot, sexuellt ofredande, diskriminering eller hatbrott. Alla kränkningar är inte brottsliga.

b. Omfattning och utveckling

I. LÄGET NATIONELLT

I den senaste nationella NTU-undersökningen angav 7,7 procent av de tillfrågade att de hade utsatts för hot under 2022. Den självrapporterade utsattheten för hot ökade kraftigt mellan 2015-2019, men har sen dess minskat år för år i riket. Data visar inte på någon större skillnad mellan män och kvinnor när det gäller utsatthet för hot.

Figur 52. Andel utsatta för hot i riket uppdelat på män och kvinnor

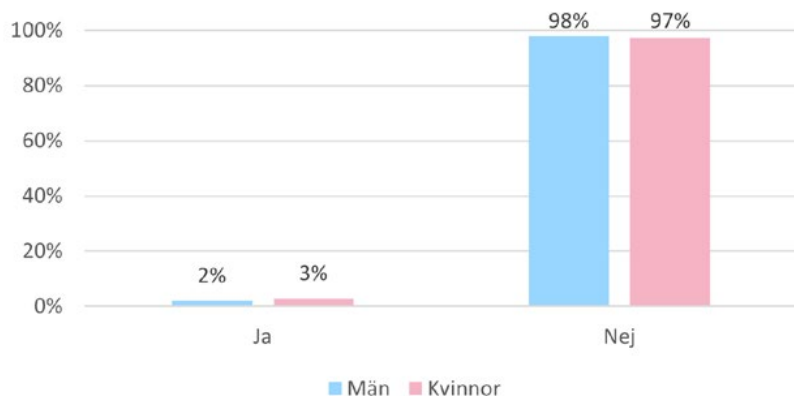


Källa: Nationella trygghetsundersökningen

II. LÄGET I UMEÅ

I Umeå anger 5,9 procent av de som besvarat NTUs enkät att de utsatts för hot. I folkhälsoundersökningen *Jämlika liv* uppger 2 procent av de svarande männen och 3 procent av de svarande kvinnorna att de under de senaste 12 månaderna utsatts för hot om våld som gjort dem rädda.

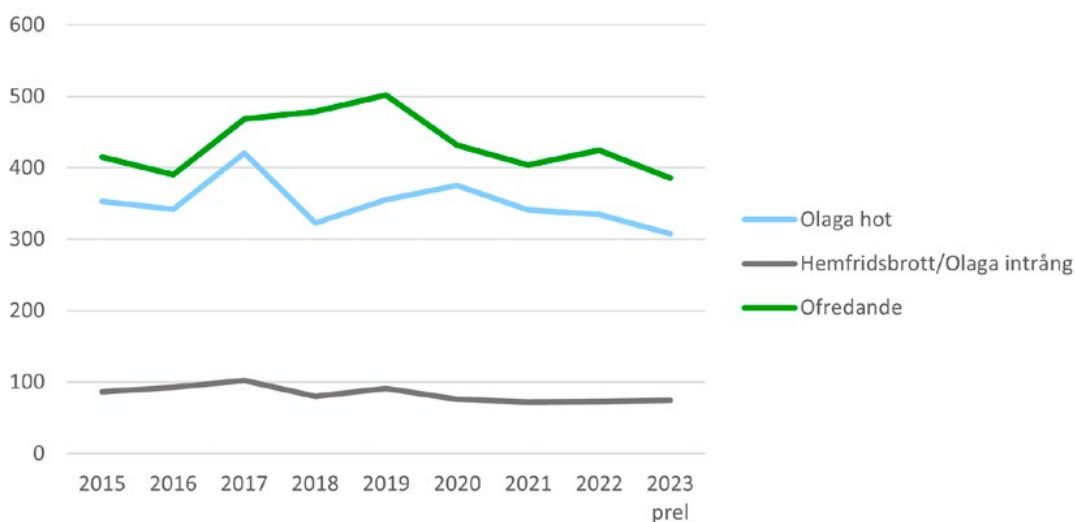
Figur 53. Har du under de senaste 12 månaderna utsatts för hot om våld som gjort dig rädd? Andel som svarat ja



Källa: Umeå kommun, Jämlika liv 2020

2023 polisanmäldes 386 fall av ofredande, 308 av olaga hot, och 74 av hemfridsbrott i Umeå per 100 000 invånare. Ofredanden steg 2016–2019 för att sedan sjunka tillbaka till ungefär samma nivåer. Antal anmälningar gällande Olaga hot hade en topp 2017 men har minskat efter hand. Nivån på hemfridsbrott är oförändrad.

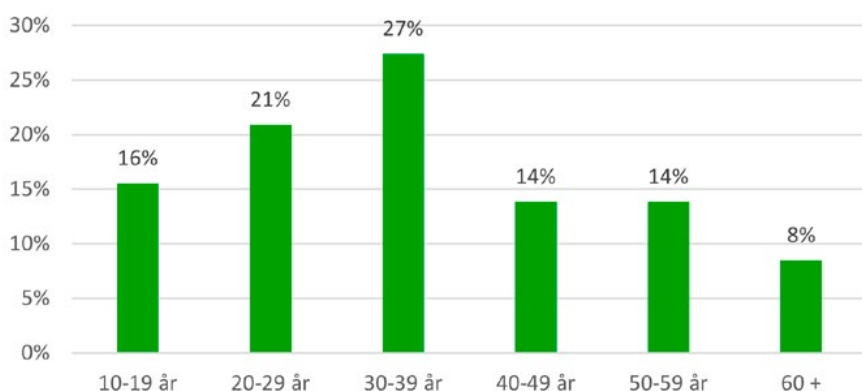
Figur 54. Anmälda brott i Umeå uppdelat efter olika brottskategorier, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

Bland de som misstänks för olaga hot är knappt hälften mellan 20–39 år. Från 16 procent, bland gruppen 10–19 år, ökar andelen som misstänks till 27 procent i gruppen 30–39 år, och sjunker sedan igen.

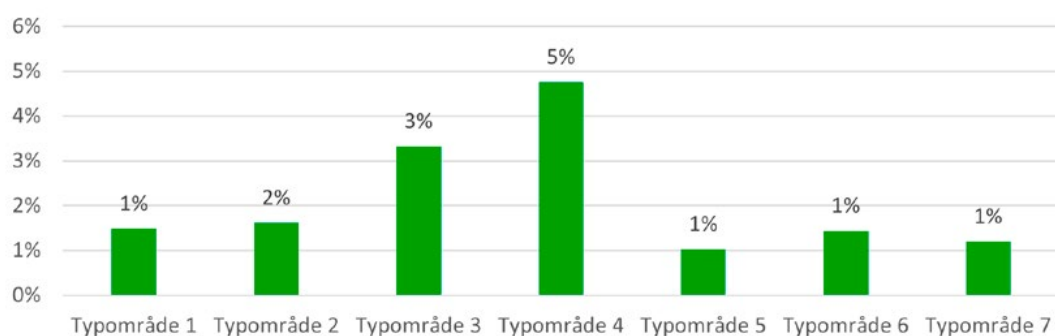
Figur 55. Misstänkta för olaga hot i Umeå 2022 uppdelat efter ålder



Källa: Polismyndigheten

Enligt folkhälsoenkäten *Jämlika liv* skiljer sig utsattheten för hot åt mellan olika socioekonomiska typområden i Umeå. Boende i typområde 4 uppger sig varit utsatta för hot om våld i betydligt större utsträckning än exempelvis boende i typområde 5. För att jämföra typområden med stadsdelar i Umeå, [se bilaga 3](#).

Figur 56. Har du blivit utsatt för hot om våld så att du blev rädd under de senaste 12 månaderna?



Källa: Umeå kommun, *Jämlika liv* 2020

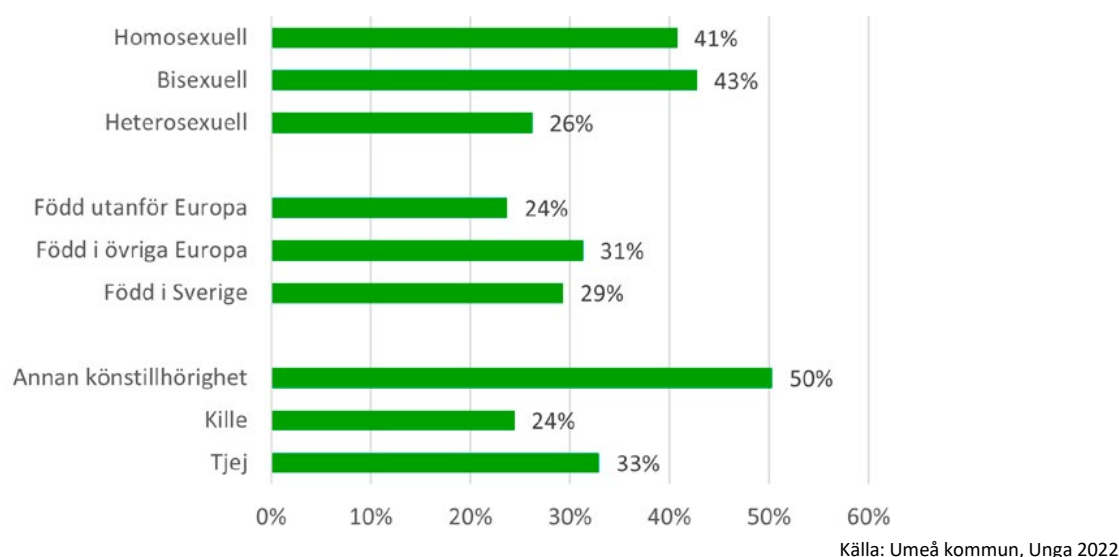
c. Hot och trakasserier bland unga

I Skolundersökningen om brott från 2021 anger 11 procent av eleverna nationellt att de utsatts för hot det senaste året (10 procent för killarna, 12 procent för tjejerna). Var tredje kille, och två av fem tjejer har utsatts upprepade gånger.

Data för Umeå finns att hitta i rapporten *Unga 22*. Där framkommer att 24 procent av killarna och 33 procent av tjejerna under de senaste sex månaderna hade blivit utsatta för hot, utfrysning eller trakasserier. Eftersom frågan i Umeå kommuns *Unga*-undersökning är formulerad annorlunda, och täcker in ett vidare spann av utsatthet, är det inte konstigt att siffrorna för Umeå är högre än vad som uppmätts i den nationella skolundersökningen om brott.

I Unga 22 uppgav 8 procent av tjejerna och 19 procent av killarna också att de någon gång blivit utsatta för hot, trakasserier eller utfrysning på grund av sitt utseende eller sin personlighet. 8 procent av tjejerna och 13 procent av killarna upplevde att de blivit utsatta på grund av sin sexuella läggning.

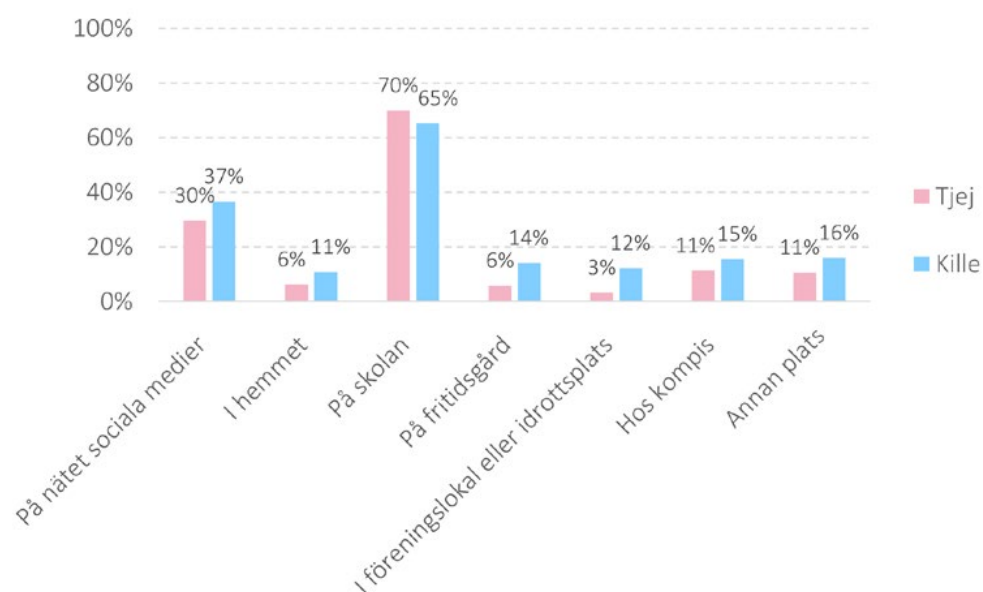
Figur 57. Utsatt för hot, utfrysning eller trakasserier på skolan eller på fritiden de senaste 6 månaderna, andelar



Även om unga födda utanför Sverige inte själva anger en högre utsatthet var det fler utlandsfödda än svenskfödda som blivit utsatta regelbundet (flera gånger i veckan eller en gång i veckan).

Den vanligaste platsen att bli utsatt på var skolan (70 procent av tjejerna och 65 procent av killarna). Den näst vanligaste platsen var på nätet eller i sociala medier (30 procent av tjejerna och 37 procent av killarna).

Figur 58. Har du blivit utsatt för hot, utfrysning eller trakasserier på skolan eller på fritiden? Var hände det? Uppdelat efter tjejer och killar



Bilden av skolan som en plats där det förekommer hot och trakasserier framkommer inte enbart från de här siffrorna, men också från antalet Stella-anmälningar rörande hot och angrepp mot lärare i skolan, något som Västerbottens-Kuriren synliggjort i en granskning under 2024 (Klingberg och Uddström 2024).

Djupdykningen i statistik gällande våldsbrott i Umeå visar att Umeå inom många områden ligger lägre än riksgenomsnittet när det gäller antal anmälda brott, men att kommunen sticker ut när det gäller sexualbrott – om det nu beror på värre problematik eller högre anmälningsbenägenhet går inte att fastställa, utan ett svar på den frågan kräver en djupare analys. Genomgången visar också på behov av ett förstärkt förebyggande arbete inom områden som våld i nära relation, våld mot och mellan barn, samt våld mot barn som sker på digitala arenor.



4. Egendomsbrott

I det förra kapitlet fokuserade vi på de brott som påverkar människors fysiska och psykiska integritet.

I det här avsnittet samlar vi de brott som inte främst riktar in sig på människor, utan på deras egendom.

A. Tillgreppsbrott

a. Vad menas med tillgreppsbrott?

Med tillgreppsbrott avses brott där någon avsiktligt och utan lov tar något som tillhör någon annan.

Exempel på brott som faller i den kategorin är stöld, inbrott eller rån. Däremot ingår inte förskingring eller bedrägerier, eftersom den utsatte då lurats att självant lämna över sin egendom.

Skillnaden mellan stöld och rån är att en förövare i det sistnämnda fallet använder sig av hot eller våld för att tvinga till sig ett föremål. När det gäller stöld särskiljs brotten ringa stöld – på under 1250 kronor, det som förut kallades snatteri – och grov stöld, som har ett högre straffvärde. Stölder anses som grova, om det rör mycket värdefulla objekt (över fem prisbasbelopp), om de inneburit att någon gör intrång i en bostad, tar något personer har på sig (fickstöld), har varit beväpnad eller om tillvägagångssättet varit särskilt hänsynslöst (exempelvis riktats mot särskilt utsatta personer, som äldre eller funktionsnedsatta).

b. Omfattning och utveckling

I. LÄGET NATIONELLT

Den långsiktiga trenden är sjunkande när det gäller tillgreppsbrott.

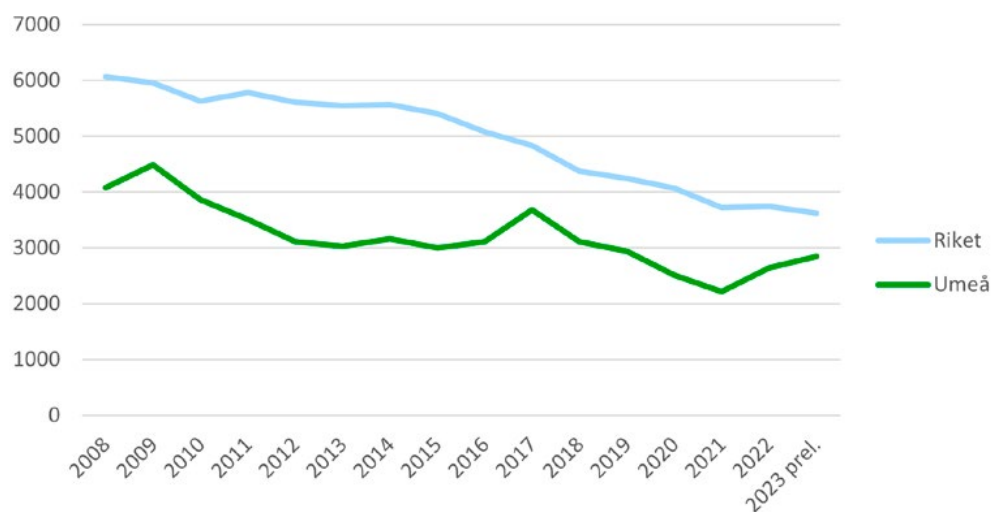
Minskningen av tillgreppsbrotten speglar en långsiktig samhällelig förändring i våra levnads- och konsumtionsmönster. Vi spenderar alltmer tid på nätet och i sociala medier, vilket också innebär att många inköp flyttat över till e-handel. Det skapar nya möjligheter för den organiserade brottsligheten att i stället för stöld eller rån rikta in sig på mer lukrativa brott som bedrägerier. En utveckling som också påskyndats av bättre säkerhetssystem exempelvis i bilar, som också gjort stölder svårare.

Även om utvecklingen överlag går mot färre tillgreppsbrott sker ibland stora ökningar kopplade till specifika objekt, som elcyklar eller bilkatalysatorer. Det innebär i regel att vissa kriminella hittat en lukrativ nisch där upptäcktsrisken är låg och möjligheterna till snabb vinst goda.

II. LÄGET I UMEÅ

I Umeå har trenden länge följt samma mönster som riket, med ett sjunkande antal tillgreppsbrott över tid. Däremot har nedgången inte varit lika snabb som för riket, vilket innebär att skillnaden mellan Umeå och riket minskat över tid. Dessutom framkommer en uppgång i antalet tillgreppsbrott mellan 2021 och 2023 i Umeå.

Figur 59. Tillgreppsbrott, uppdelat efter Umeå och riket, antal anmälda brott per 100 000 invånare

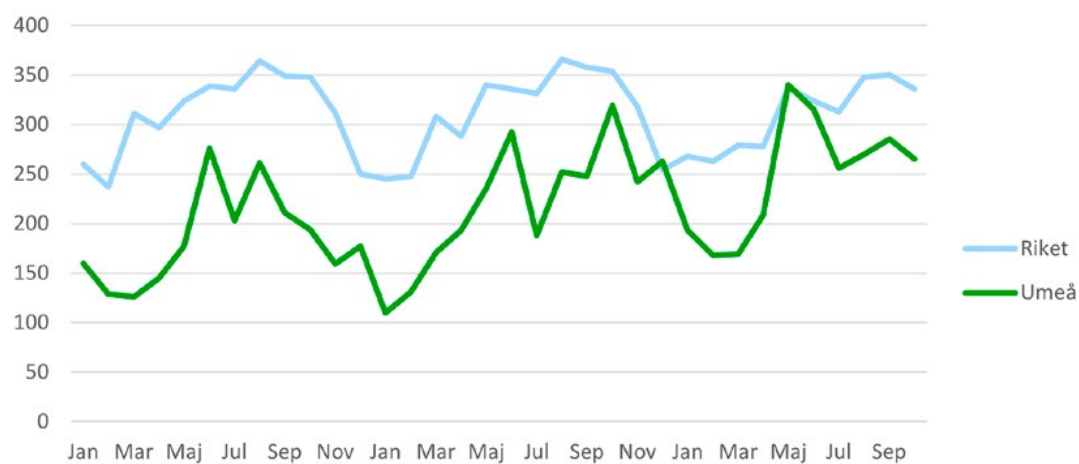


Tillgreppsbrott består av brottskategorierna stöld, rån och inbrott

Källa: Brå

Det finns ett tydligt säsongsrelaterat mönster på tillgreppsbrotten, såväl nationellt som i Umeå. Färre fall av stöld och rån anmäls under vintermånaderna.

Figur 60. Tillgreppsbrott per månad 2021–2023, uppdelat efter Umeå och riket, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Tillgreppsbrott består av brottskategorierna stöld, rån och inbrott

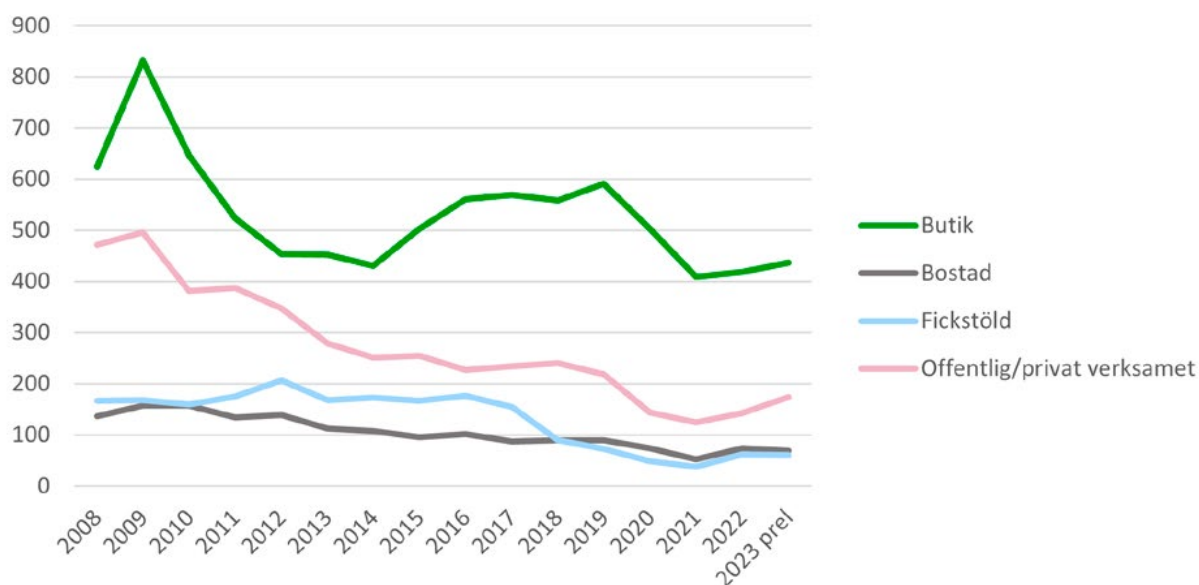
Källa: Brå

c. Stöld

I. STÖLD FRÅN BUTIKER OCH ANDRA VERKSAMHETER

En närmare analys av vilka sorters stöld det är som sker i Umeå visar att den kategorin med flest anmälda brott är stöld från butiker (det som brukade kallas snatteri).

Figur 61. Stöld i Umeå uppdelat efter olika brottskategorier, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

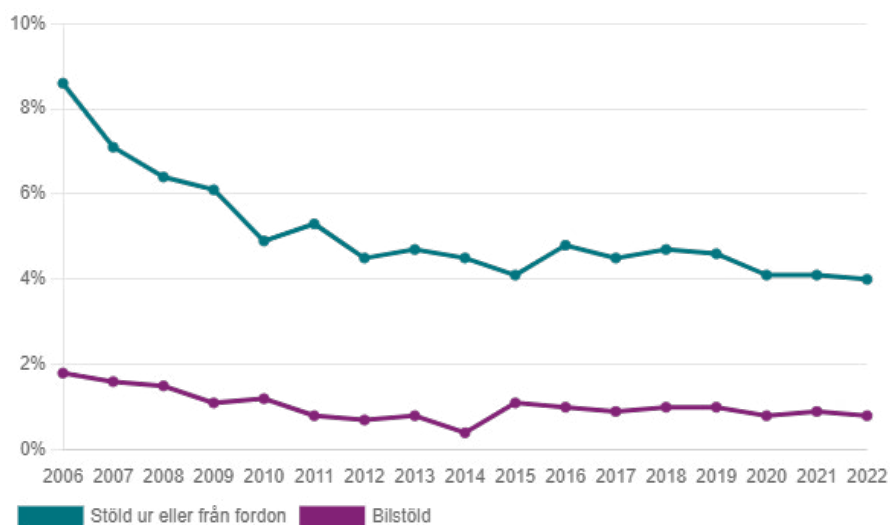
Polisens data visar en ökning av antalet butikstölder sedan 2021. Den uppgången kan mycket väl spegla ett ökat antal snatterier. De senaste årens inflation har enligt vissa handlare lett till ökade butiksstöld och mer "osynligt svinn" i verksamheten. Samtidigt måste statistik över den här sortens stöld tolkas med stor försiktighet, eftersom antalet stöld som anmäls också beror på butikernas kontrollåtgärder. Stärks kontrollen ökar inte sällan antalet anmälda brott.

Ökningen av antalet stöld kan också vara större än diagrammet visar, eftersom anmälningsbenägenheten hos handlare är låg och sjunkande. Enligt nationell statistik från organisationen Företagarna har andelen företagare som någon gång avstått från att polisanmäla brott ökat de senaste åren, från 42 procent 2017 till 70 procent 2022 (Företagarna 2022). Anledningen är att anmälan tar tid, och upplevs sällan leda till domar.

Den näst vanligaste kategorin av stöld i Umeå är stöld från offentlig/privat verksamhet (exempelvis skolor, idrottsanläggningar, kyrkor osv). Sist kommer bostadsstölder och fickstölder. De sista har, från att ha peakat 2012, minskat så pass att de nu ligger under nivån på stölderna från bostäder.

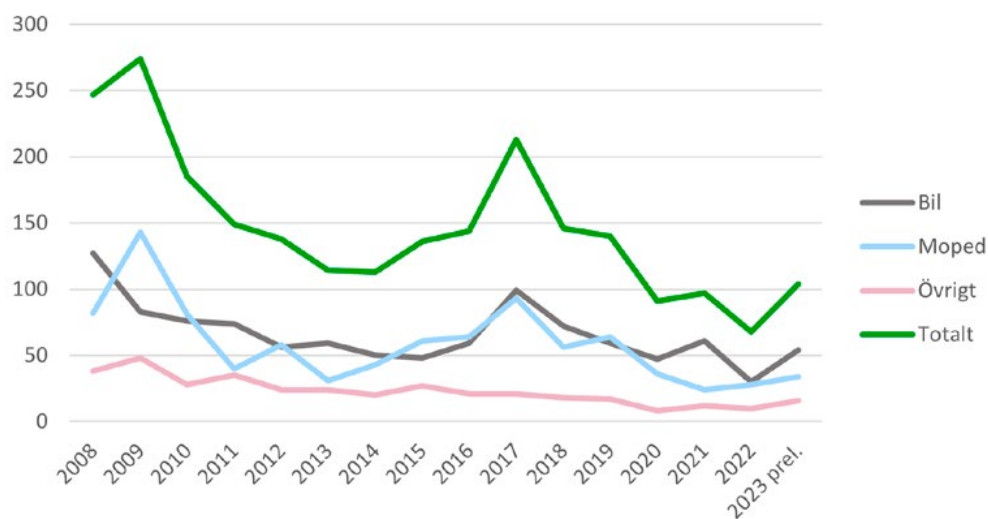
II. STÖLD AV FORDON

Nationell statistik över anmälda brott visar på en stadigt sjunkande trend när det gäller bilstölder. Minsningen av antalet biltillgrepp kan relateras till tekniska förändringar som bättre säkerhetssystem i nyare fordon. Det i sin tur har inneburit att kriminella i stället riktar in sig på att stjäla vissa komponenter, exempelvis extraljus eller katalysatorer. I samband med att efterfrågan på ädelmetaller ökat på grund av elektrifieringen har organiserade stöldligor riktat in sig på snabba katalysatorstölder, i synnerhet från äldre bilmodeller där katalysatorerna innehåller en högre andel ädelmetaller. Oftast sker många brott i tät följd. För mer information, se Sveriges Radios serie De gränslösa stöldligorna (Sveriges Radio 2021).

Figur 62. Anmälda bilbrott i riket, antal

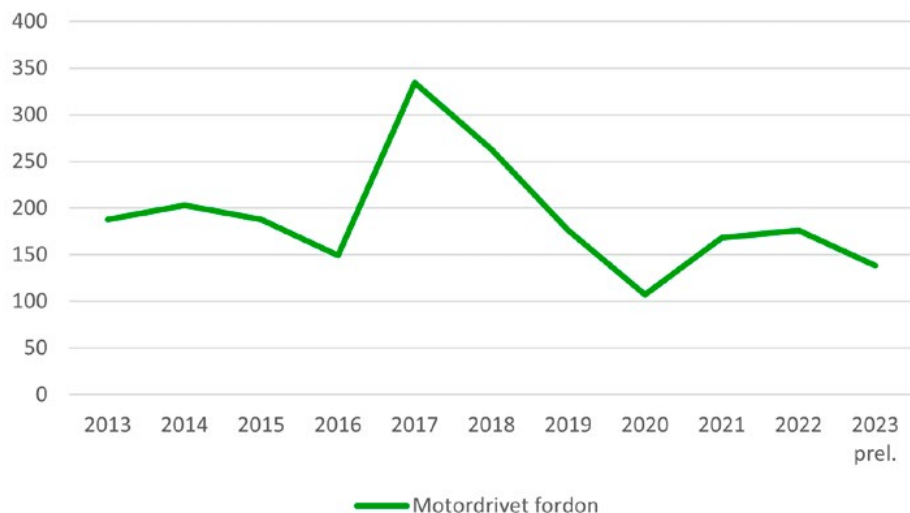
Källa: Brå

Stölderna av motordrivna fordon i Umeå har präglats av en större variation år till år jämfört med riket. Exempelvis ökade stölderna kraftigt mellan 2013–2017, för att sedan sjunka på nytt fram till 2022. Under 2023 ser vi en viss ökning av bil- och mopedstöld.

Figur 63. Tillgrepp av motordrivet fordon i Umeå, antal anmälda brott per 100 000 invånare

Källa: Brå

När det gäller stöld ur eller från fordon i Umeå har de varierat mycket under perioden 2013–2022. Även här märks en tydlig topp 2017, följt av en nedgång och en ny, mindre uppgång efter pandemin.

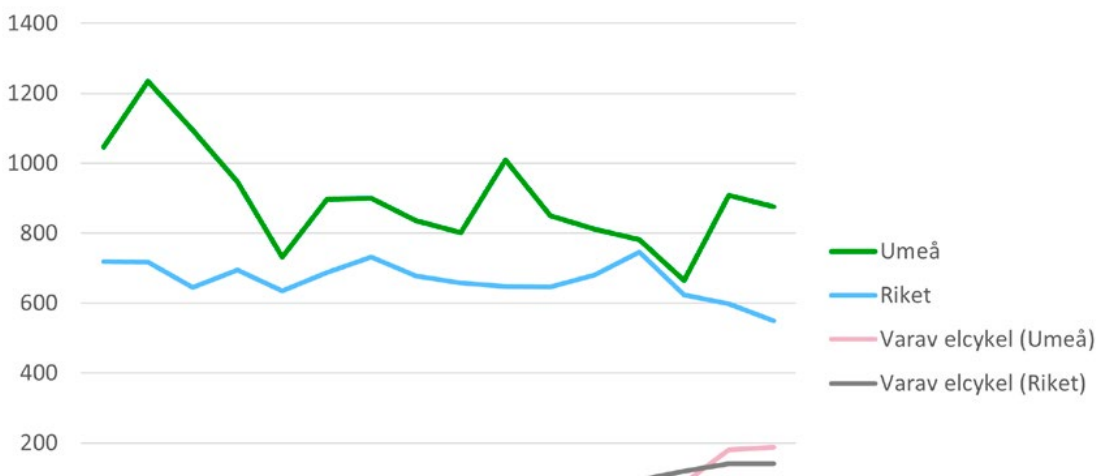
Figur 64. Stöld ur motordrivet fordon i Umeå, antal anmälda brott per 100 000 invånare

Källa: Brå

De större variationerna i antalet anmälda brott i Umeå, jämfört med riket, kan bero på att det låga antalet stölder i Umeå kraftigare påverkas av ett fåtal aktiva tjuvar som upprepar samma brott många gånger – exempelvis rutinmässigt stjälar extraljus eller stjälar ett stort antal katalysatorer på kort tid.

Katalysatorstölder har varit ett tilltagande problem i norra Sverige de senaste åren. Det är sällan enstaka stölder utan tjuvar riktar ofta in sig på många fordon i följd, och förflyttar sig inte sällan från en kommun till en annan. En sådan stöldserie längst Norrlandskusten ägde rum i januari 2024 (Liikamaa 2024.)

När det gäller icke motordrivna fordon är cykelstölder det vanligaste brottet. Cykelstölder är en brottskategori där Umeå skiljer sig ganska tydligt från riket, på två sätt. Dels är antalet anmälda brott per 100 000 högre i Umeå, dels har antalet anmälda brott per 100 000 invånare inte minskat sedan 2020.

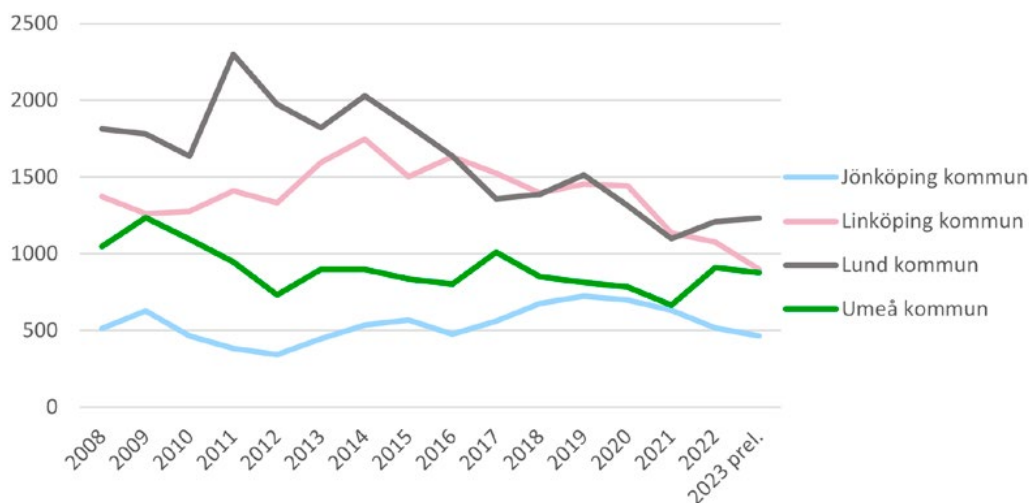
Figur 65. Cykelstölder uppdelat efter Umeå och riket, antal anmälda brott per 100 000 invånare

Källa: Brå

Sedan 2020 särskiljer statistiken även elcykelstölder från vanliga cykelstölder. Stöld av elcyklar (som är avsevärt dyrare) ökar nationellt jämfört med vanliga cyklar. I Umeå ökade antalet anmälda elcykelstölder 2022, och 2023 ligger de fortfarande just över riksgenomsnittet.

Nivån på cykelstölderna i Umeå jämfört med riket skulle kunna bero på att Umeå, i likhet med andra studentstäder, också har ett högre antal cyklar per invånare, och därmed en högre efterfrågan på andrahandsmarknaden. Nedan jämförs Umeå med andra cykeltäta studentstäder. Linköping och Jönköping har i likhet med riket en sjunkande trend, medan Lund liksom Umeå också har haft en ökning av antalet cykelstölder sedan 2021.

Figur 66. Cykelstölder uppdelat efter olika städer, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

Enligt polisen drivs utvecklingen i Umeå av att ett fåtal narkotikaberoende personer upprepat stjälar cyklar och elcyklar för att finansiera sitt droganvändande. När de är häktade eller avtjänar fängelsestraff minskar antalet anmälda brott för att sedan öka när de släpps. Att förebygga brotten är svårt eftersom det handlar om en beroendeproblematik, och även när cyklar hittas hos personer tidigare dömda för cykelstöld är det svårt att bevisa att de begått brottet. I stället blir de ofta åtalade för häleri, som har ett lägre straffvärde.

Cykelstölderna i Umeå följer ett tydligt säsongsbetonat mönster. De ökar kraftigt under maj-juni, ligger på en hög nivå under sommarmånaderna, och minskar sedan under hösten. Brottssaktiviteten är som lägst under december-februari, då vädret är kallare och efterfrågan på cyklar lägre.

Figur 67. Cykelstölder i Umeå 2021–2023 per månad, antal anmälda brott per 100 000 invånare

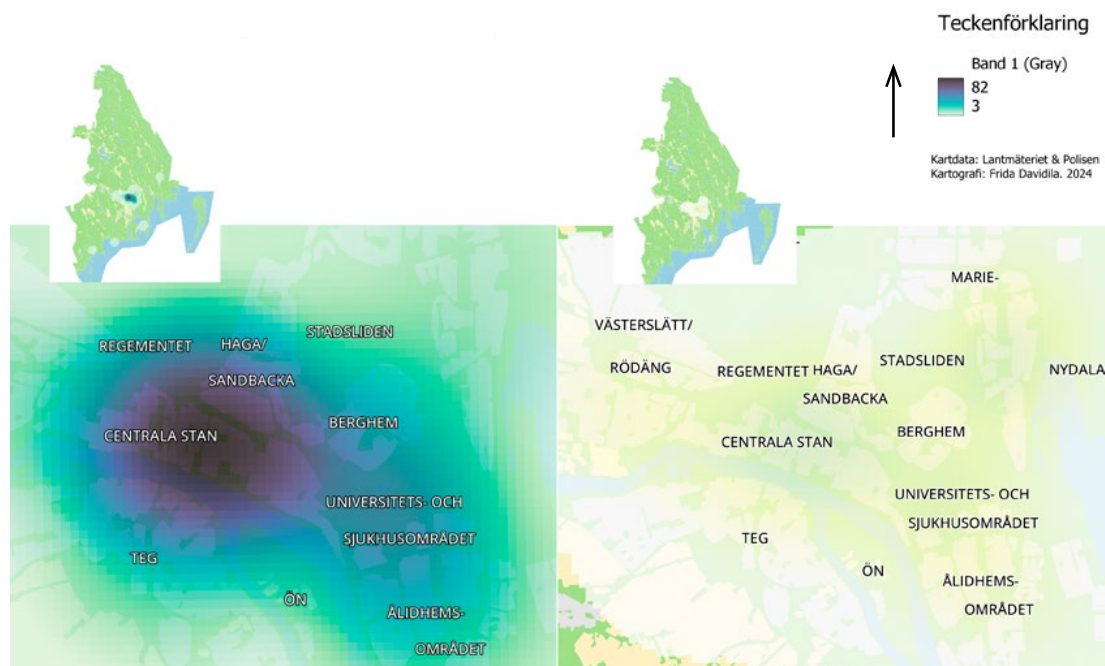


Källa: Brå

Även det rumsliga mönstret för cykelstölder är mycket tydligt. Epicentrum för anmälda stölder är centrum, följt av ett tydligt stråk österut upp mot sjukhusområdet och Ålidhem. Det stråket motsvarar också områden där många rör sig med cykel.

Kartan nedan jämför också cykelstölderna (till vänster på kartan) med förrådsinbrotten, ett annat återkommande problem. Jämförelsen visar tydligt hur mycket vanligare cykelstölderna är (därav den mörkare färgen)

Karta 3. Värmekarta över anmälda cykelstölder och förrådsinbrott i Umeå kommun, 2023



Sett till hela kommunen är cykelstölder så gott som obefintliga på landsbygden, där tätheten på offentligt parkerade cyklar är mycket lägre.

d. Rån

Nationellt har antalet anmälda rån minskat sedan 2019. Minskningen drivs främst av ett minskat antal rån mot män (som alltid vara mer utsatta för rån). I Umeå sjönk antalet anmälda rån ordentligt 2009–2013, men har sen dess varierat kring 20 rån per 100 000 invånare.

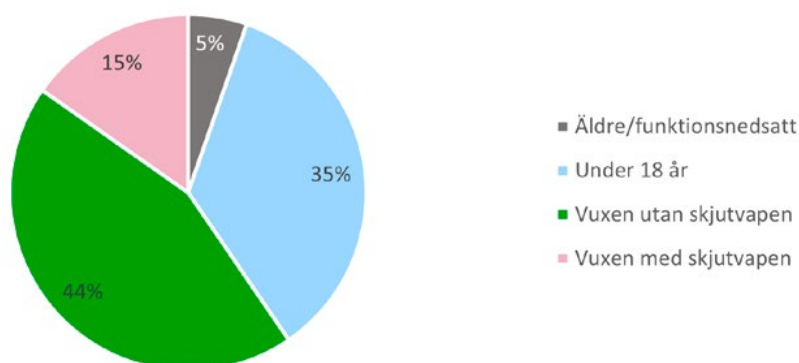
Figur 68. Rån, uppdelat efter Umeå och Riket, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

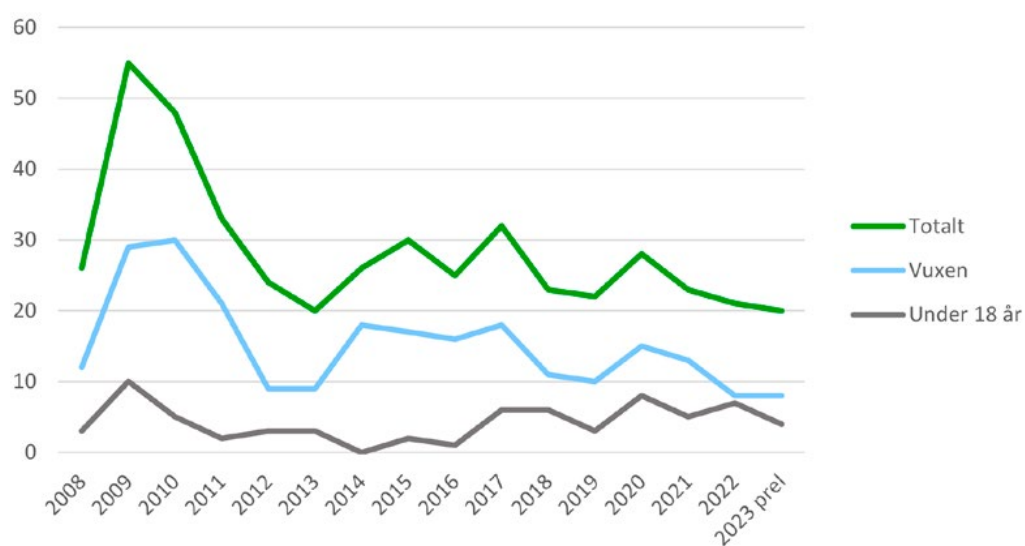
Såväl i Umeå som nationellt är antalet minderåriga överrepresenterade bland de som utsätts för rån, om man tar hänsyn till den andel de utgör av den totala befolkningen.

Figur 69. Målsägande utsatta för personrån i Umeå 2019–2022, uppdelat efter olika grupper, andelar



Källa: Polismyndigheten

Figur 70. Personrån i Umeå, totalt och efter ålder, antal anmälda brott per 100 000 invånare



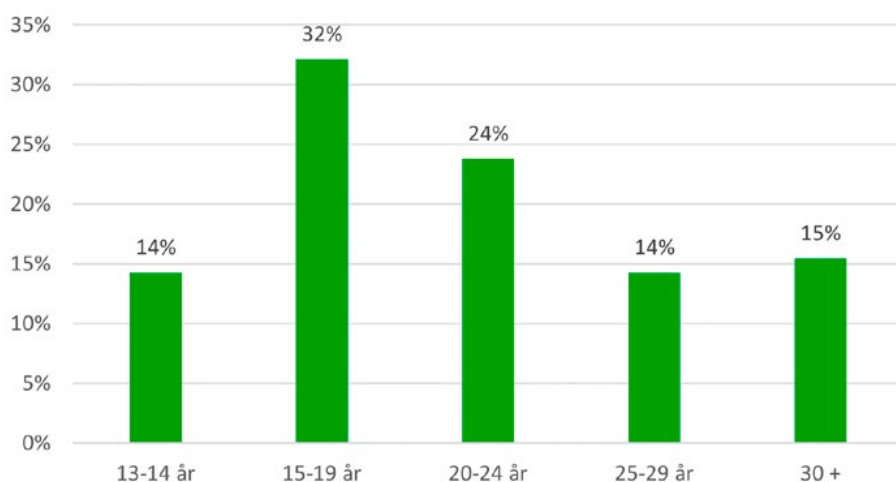
I totalt ingår även exempelvis butiksrån, inte bara personrån.

Källa: Brå

Nationellt har unga under 25 år länge varit mer utsatta för rån än äldre åldersgrupper, men skillnaderna har ökat de senaste åren. De drivs enligt en rapport från Brå av ett större antal rån mellan ungdomar, främst av killar mot killar (Brå 2021d).

Statistik över misstänkta för rån i Umeå under de senaste åren visar att 46 procent av de som misstänktes för rån var 19 eller yngre. 92 procent av de som misstänktes för rån under de åren var pojkar eller män.

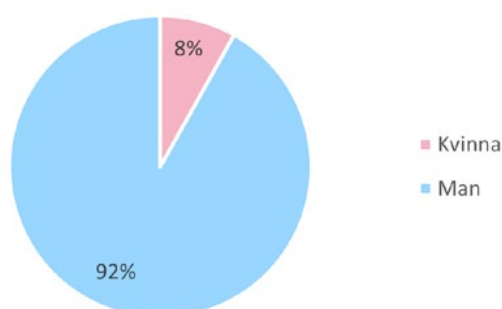
Figur 71. Misstänkta för personrån i Umeå 2019–2022, uppdelat efter ålder, andelar



I de fall det finns en misstänkt gärningsperson registrerad

Källa: Polismyndigheten

Figur 72. Misstänkta för personrån i Umeå 2019–2022, uppdelat efter män och kvinnor, andelar



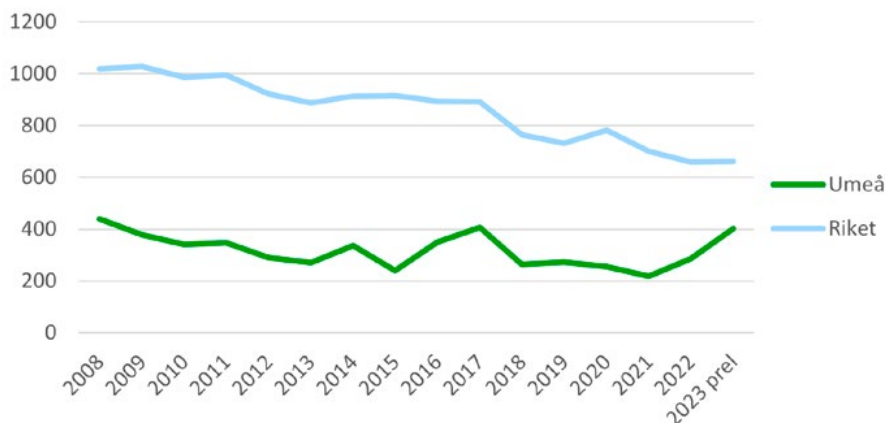
I de fall det finns en gärningsperson registrerad

Källa: Polismyndigheten

e. Inbrott

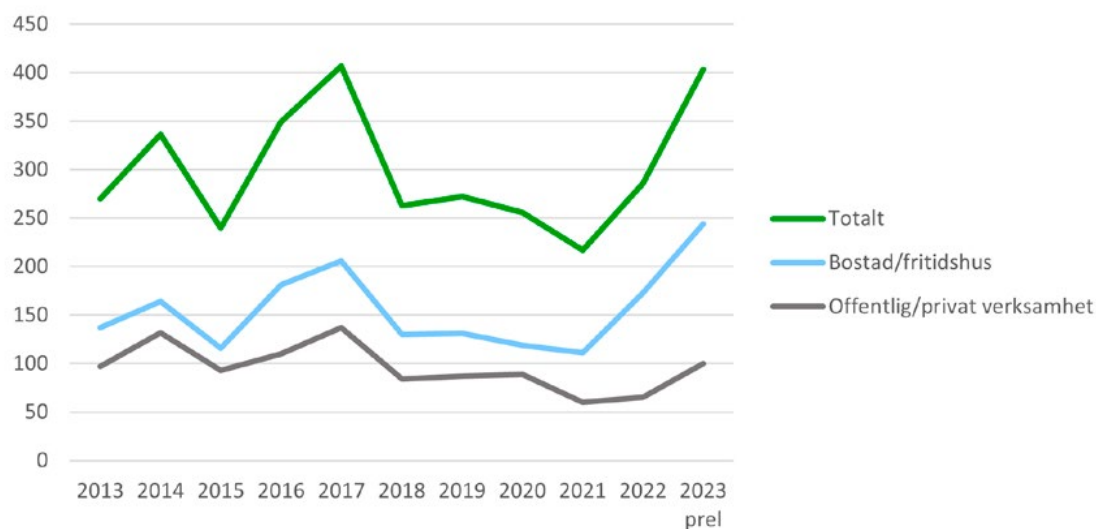
Nationellt har antalet inbrott sjunkit med 48 procent de senaste tio åren. När det gäller inbrott i bostäder har villainbrott länge varit mer vanligt förekommande än lägenhetsinbrott, men det kan vara på väg att ändras – gapet i antal anmälda brott minskar, och i Nationella trygghetsundersökningen (NTU) gick utsattheten för inbrott bland boende i flerfamiljshus om utsattheten för de som bodde i villa 2017, och har sen dess legat på en högre nivå.

Antalet anmälda inbrott i Umeå låg på sin lägsta nivå 2021, men har sen dess ökat. Här skiljer sig alltså Umeås trend från riket.

Figur 73. Inbrott uppdelat efter Umeå och riket, anta anmälda brott per 100 000 invånare

Källa Brå

Ökningen i antalet anmälda inbrott gäller för såväl bostäder som anmälda inbrott i offentlig och privat verksamhet.

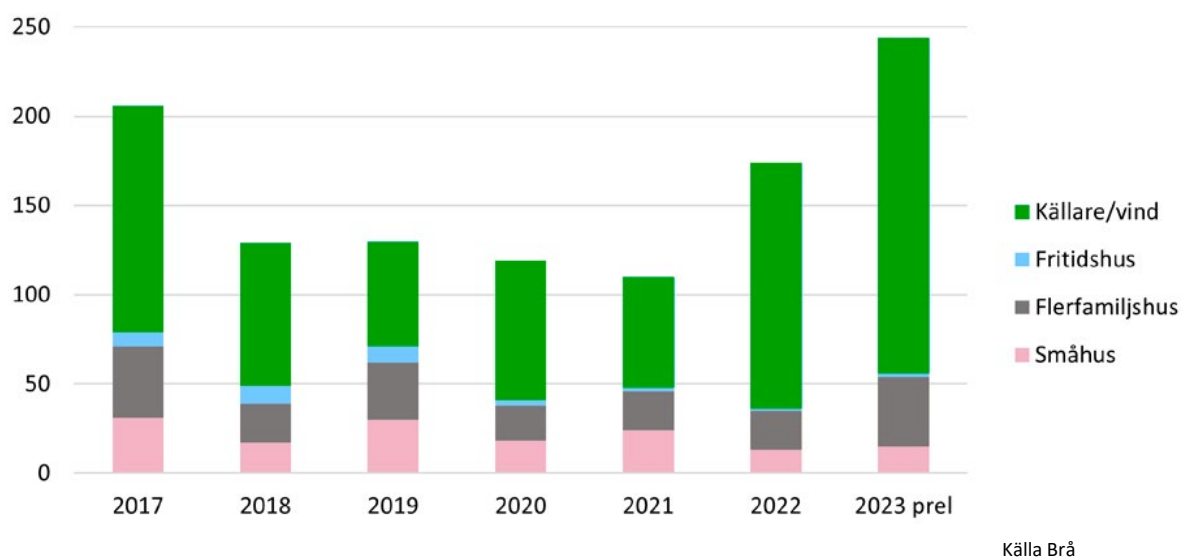
Figur 74. Inbrott i Umeå, uppdelat efter bostad och offentlig verksamhet, antal anmälda brott per 100 000 invånare

Källa Brå

Det är svårt att fastställa exakt vad som driver de stora variationerna av antalet inbrott i Umeå, men en förklaring kan vara att inbrotten är starkt kopplade till ett fåtal individer eller ligor vars aktivitet påverkar totalen.

Vad gäller inbrotten i bostadshus är det tydligt att de till stor del består av inbrott i förrådsutrymmen, som är belägna i källare eller vindsutrymmen (se diagram nedan).

Figur 75. Inbrott i bostadshus Umeå, uppdelat efter bostadstyp och källare/vindsförråd, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Under 2022–2023 har det förekommit vågor av förrådsinbrott i Umeå, oftast kopplade till vissa kända personer. I likhet med cykelstölderna handlar det om en beroenderelaterad kriminalitet. Det handlar om ett fåtal individer som begår många brott när de är på fri fot. Om de häktas minskar sedan antalet inbrott i förrådsutrymmen.

Ser man på inbrott i bostäder framstår det från diagrammet ovan att fler inbrott verkar ha skett i flerfamiljshus än i småhus. Enligt polisen kan dock statistiken över lägenhetsinbrott i Umeå påverkas av försäkringsbedrägerier. I flera fall misstänker polisen att fall där enstaka värdefulla objekt försvunnit från lägenhet utan någon tydlig åverkan på dörrar eller fönster inte egentligen är inbrott, utan försök att felaktigt få ut ersättning från försäkringsbolag. Det finns också ett antal fall av lägenhetsinbrott som har sin grund i konflikter mellan aktörer i den kriminella miljön.

Inbrott i småhus handlar till stor del om en annan sorts kriminalitet, mer organiserad och med koppling till utländska ligor. Sådana reser ofta in ett antal veckor, och begår ett stort antal inbrott i tät följd. Ofta förflyttar de sig i stråk, exempelvis upp längst norrlandskusten. Samhällen som drabbas ligger inte sällan nära E4. Fallen kan kopplas till varandra på grund av väldigt liknande tillvägagångssätt. Under 2023 begicks exempelvis en serie villainbrott där gärningspersonerna tog sig in i hus genom att montera ner fönster på husens skymda baksidor. När en sådan liga åker fast eller slutar vara aktiv (exempelvis för att de inte har rätt att uppehålla sig i Sverige) blir antalet anmälda brott mindre.

Karta 4. Värmekarta över anmälda förrådsinbrott (från källare och vind) i Umeå tätort, 2023

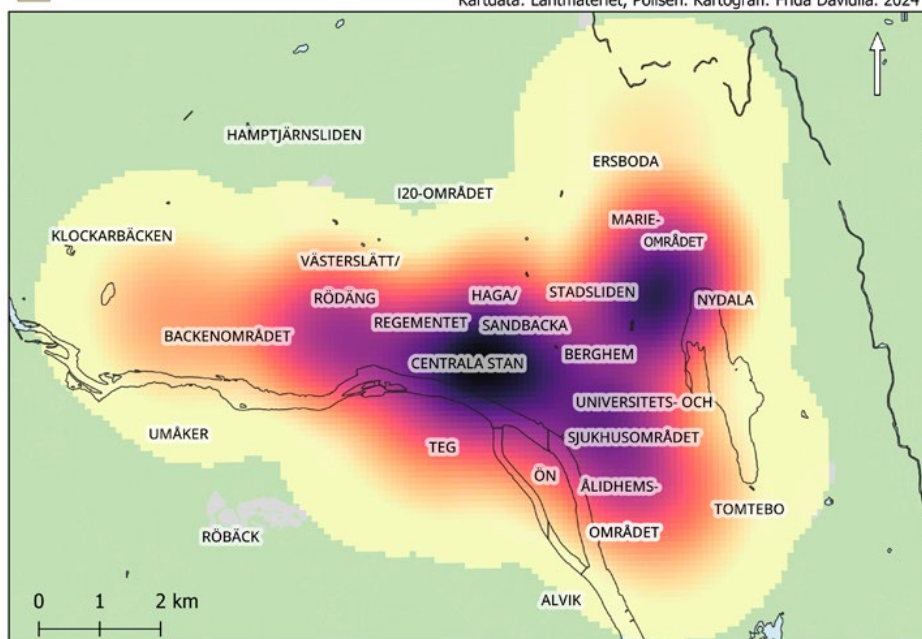
Teckenförklaring

Stölder genom inbrott från källare och vind, 2023

Band 1 (Gray)



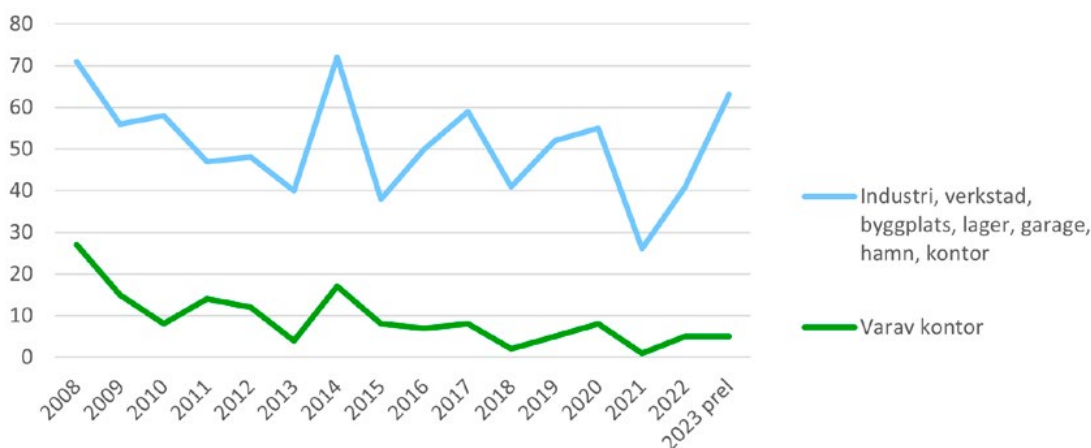
Kartdata: Lantmäteriet, Polisen. Kartografi: Frida Davidila. 2024



Angående var i kommunen inbrotten sker syns en tydlig skillnad från annan brottslighet – även om det sker många inbrott i centrum är brottsligheten betydligt mer utspridd än för övriga brott. Vilket också är logiskt med tanke på att byggnader inte är förflyttningsbara. För att komma åt dem krävs en förflyttning av de kriminella. Kartan bekräftar bilden av att merparten av inbrotten sker i Umeå tätort. Däremot uppvisar den rumsliga distributionen på brotten ett lite annorlunda mönster än annan brottslighet, eftersom fallen är mer utspridda, centrumns dominans något mindre massiv, och Mariehem verkligen står ut som sekundärt epicentrum.

När det gäller inbrott som drabbar företag framkommer det att de allra flesta inte sker i kontorsbyggnader utan från industrier, verkstäder eller byggarbetsplatser.

Figur 76. Inbrott i Umeå, efter offentlig och privat verksamhet, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa Brå

Det rör sig om en annan typ av kriminell aktivitet än förrådsinbrotten. Merparten av de kriminella som riktar in sig på företagsinbrott är inte från Umeå utan inrester, ofta från utlandet. De kartlägger förekomsten av byggarbetsplatser eller containrar, för att sedan på ett snabbt och välplanerat sätt stjäla material eller verktyg för stora värden. De utför ofta serier av stölder, under några veckor, för att sedan resa ut ur landet. Den skarpa nedgången av den här typen av inbrott under pandemin kan förklaras av att flera gränsövergångar i Europa plötsligt stängde, vilket gjorde stöldresor svårare att genomföra. När gränsövergångarna underlätades igen 2022 ökade inbrotten.

B. Bedrägerier

a. Vad menas med bedrägerier?

För att en handling ska betraktas som bedrägeri är intentionen central. Bedrägerier förutsätter att någon uppsåtligen valt att vilseleda en annan person eller organisation, för att påverka deras beslut och leda till ett utfall som gynnar bedragaren och missgynnar offret. Skillnaden mellan stöld och bedrägeri är att offret initialt godkände att lämna över sin egendom.

Bedrägeri kan ta många olika former. Några av de vanligaste på senare tid har varit:

- **Kortbedrägerier** – bedragaren använder någon annans bankkort eller kortuppgifter för att ta ut kontanter eller genomföra ett köp. Kortuppgifter kan ha samlats in genom skimning, där en avläsare fångar upp uppgifterna till kontaktlösa kort. En annan vanlig metod är nätfiske eller phishing, där bedragaren lurar personer att lämna över kortuppgifter genom social manipulation, exempelvis bluffmail.
- **Fakturabedrägeri** – bedragaren skickar en faktura för en vara eller tjänst som offret inte har beställt, en så kallad bluffaktura. Den här sortens bedrägerier riktar ofta in sig på företag.
- **Befogenhetsbedrägeri** – bedragaren kontaktar ett företag eller en person och utger sig för att ha befogenheter för att få åtkomst till uppgifter eller styra en transaktion. Exempelvis kan bedragaren låtsas arbeta på en bank eller en myndighet, eller utge sig för att vara chef i organisationen bedragaren riktar in sig på (så kallade VD-bedrägerier).
- **Identitetsbedrägeri** – genom att komma över offrets personliga uppgifter ansöker bedragaren om ett lån eller köper en vara eller tjänst i offrets namn.
- **Telefonbedrägerier** – bedragaren ringer upp offret, utger sig för att ringa från en myndighet, företag eller annan organisation, och försöker övertyga personen att föra över pengar eller att lämna över personliga uppgifter (exempelvis bank-id). Också känt som samtalsfiske.
- **Investeringsbedrägeri** – bedragaren övertygar offret att göra en investering som gynnar bedragaren, genom att ge en vilseledande bild av värdet eller avkastningen. Exempelvis kryptobedrägerier som OneCoin.
- **Bedrägeri genom social manipulation** – bedragaren tar kontakt med offret och skapar en förtrolig relation för att så småningom övertyga hen att föra över pengar eller fatta ett annat beslut som gynnar bedragaren. Befogenhetsbedrägerier är den vanligaste varianten, och drabbar främst äldre. Bedragaren utger sig för att vara från Polisen, banken eller sjukvården för att på så sätt lura till sig uppgifter för att komma åt bankkonton. En annan mer nischad variant är romansbedrägerier, där bedragaren startar en kärleksrelation med offret, fysiskt eller på distans.
- **Annonssbedrägeri** – bedragaren utger sig för att sälja eller hyra en vara eller tjänst som antingen inte finns, eller som efter transaktionen visar sig ha varit en helt annan än köparen förväntat sig. Omvänt kan bedragaren uttrycka intresse för att köpa en vara, för att sedan inte betala.

b. Omfattning och utveckling

I. LÄGET NATIONELLT

I takt med att samhället digitaliserats och kontantanvändandet minskat har även brotten förändrats. Rån mot värdetransporter har exempelvis minskat medan antalet bedrägerier har ökat. Bedrägerier begås ofta på distans, vinstmöjligheterna är goda och det är en förhållandevis riskfri typ av kriminalitet, inte minst eftersom upplärningsgraden är låg.

Sett över en tioårsperiod har de anmälda bedrägeribrotten nationellt ökat med 53 procent. Från att ha varit stigande mellan 2013 och 2019 minskade de anmälda bedrägerierna fram till 2022. Preliminärdata från 2023 pekar på en kraftig uppgång det senaste året (+ 22 procent), särskilt kopplad till kortbedrägerier, som ökat med 44 procent sen 2022 och bedrägeri genom social manipulation, som ökat med 36 procent.

Just den sistnämnda kategorin av bedrägerier beskrivs som särskilt problematiska i Brås senaste rapport om bedrägerier (Brå 2023h). De innebär ofta stora ekonomiska förluster för brottsoffren, och leder till starka känslor av skam och skuld hos de drabbade. De psykiska och ekonomiska konsekvenserna blir mycket större än för andra bedrägerier, som kort- eller annonsbedrägerier, där den ekonomiska förlusten är mindre och det psykiska övergreppet inte lika smärtsamt. Äldre och personer med funktionsnedsättningar drabbas i störst utsträckning.

Enligt Nationella trygghetsundersökningen (NTU) hade 6,1 procent av de svarande i riket råkat ut för försäljningsbedrägeri 2022 (exempelvis annonsbedrägerier). Män drabbas i större utsträckning än kvinnor (6,8 procent kontra 5,6 procent), en övervikt som syns under hela mätperioden. Vad gäller utsatthet i olika åldrar är utsattheten allra störst bland åldersgruppen 34–44 år.

II. LÄGET I UMEÅ

I Umeå anmäldes 2023 drygt 800 bedrägerier. Sett till antalet anmälda bedrägerier per 100 000 invånare ligger Umeå under riksgenomsnittet.

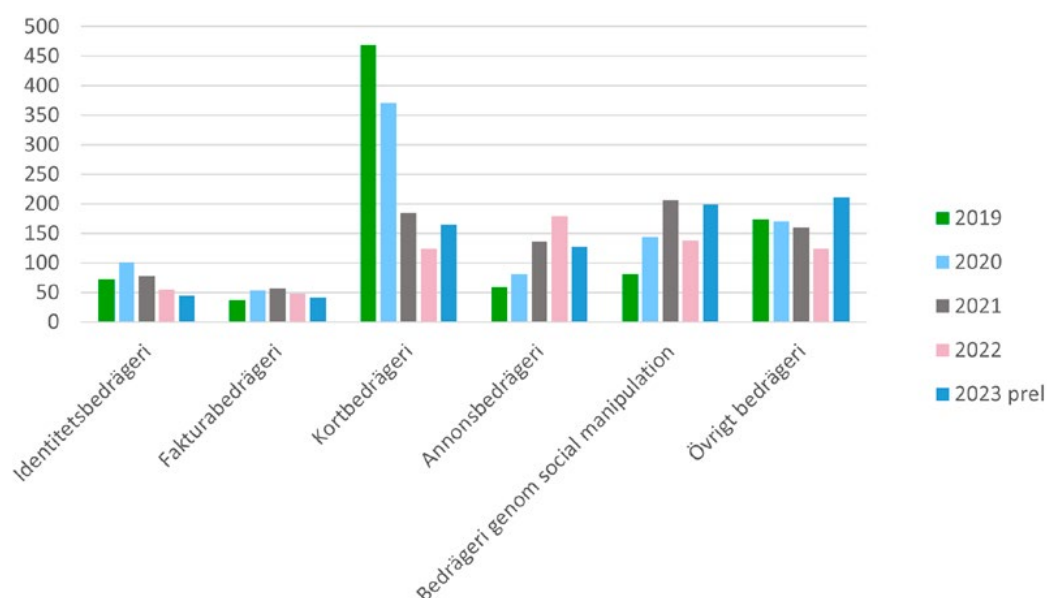
Figur 77. Bedrägeri uppdelat efter Umeå och riket, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa Brå

Kortbedrägerierna, som tidigare utgjort den stora majoriteten av alla anmälda bedrägeribrott i Umeå har sjunkit kraftigt de senaste 5 åren. Här följer Umeås kriminalitet den nationella trenden. 2023 syns en ökning, vilken även skett nationellt, och som kan kopplas till nya metoder som utvecklats och spridits i kriminella nätverk, exempelvis för att komma runt identifiering med bank-ID och andra säkerhetsåtgärder.

Figur 78. Bedrägeri i Umeå, uppdelat efter kategori, antal anmälda brott per 100 000 invånare



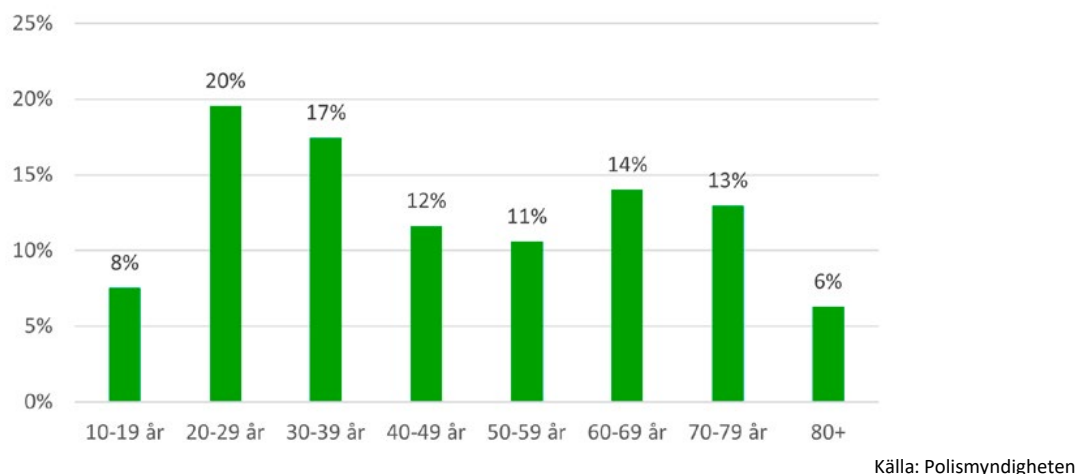
Källa Brå

Anmälda annonsbedrägerier ökade 2022 i Umeå. Bedragare har tagit sig in på informella handelsarenor som Facebook köp och sälj, där det förekommer många fejk-annonser för alla möjliga varor (båtar, cyklar, djur). Den här sortens bedrägerier underlättas av att det är socialt accepterat, när det gäller den här sortens informella transaktioner, att också be om betalning i förskott. Preliminärdata från 2023 visar dock på en viss minskning.

Eftersom e-handel nu utgör en stor del av vår konsumtion innebär det att personer i Umeå också utsätts av bedragare från andra delar av landet eller andra länder. Det kan vara varor som aldrig skickas eller annonser som är medvetet vilseledande och där varan inte motsvarar kundens förväntningar. Exempelvis visar en granskning från SVT att konsumenter vilseleds av bluffsajter som säljer billiga kopior eller miniatyrkopior på populära produkter (Berglund 2023).

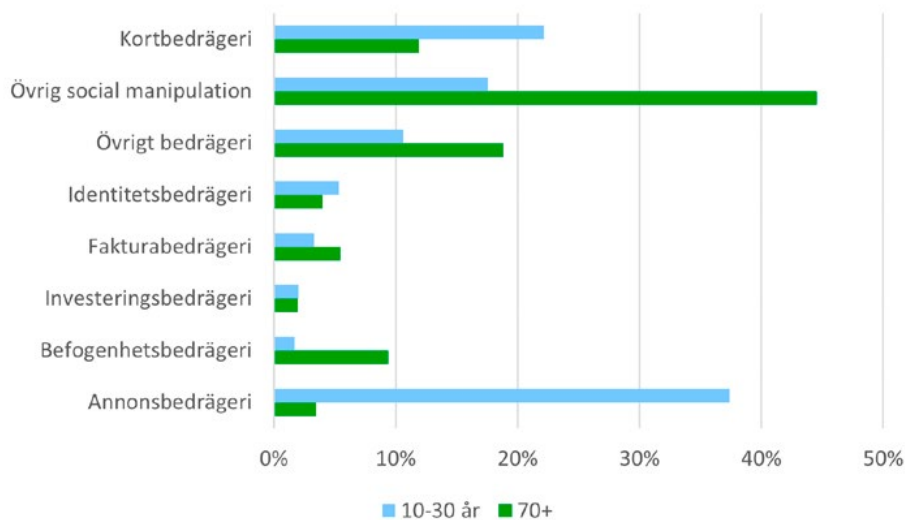
Vem utsätts då för bedrägerier i Umeå? Det finns en föreställning att bedrägerier främst drabbar äldre, men statistiken visar att 45 procent av de som drabbas är under 40 år, kontra 33 procent för kategorin 60+.

Figur 79. Målsägande i Umeå utsatta för bedrägeri 2023, uppdelat efter ålder, andelar



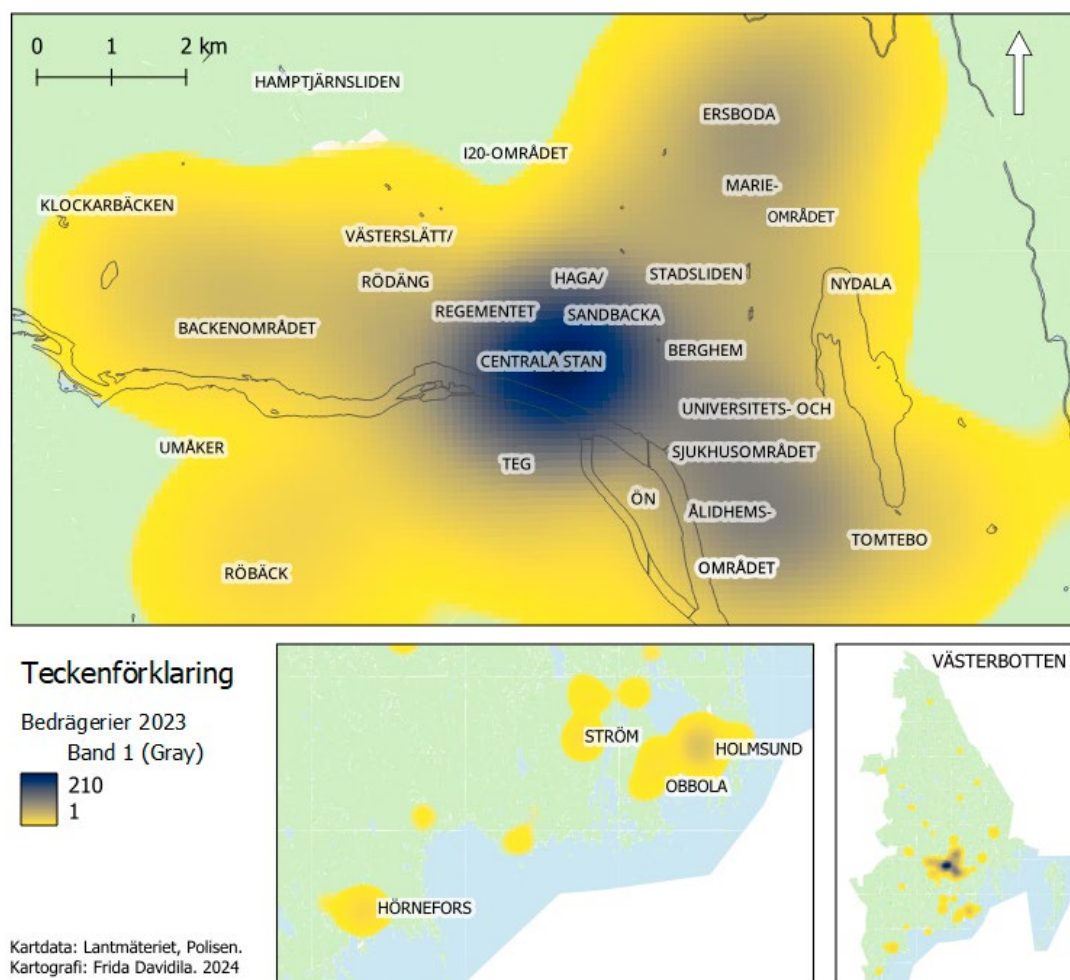
Men det är viktigt att beakta två saker: dels att bedrägerier utgör en mycket större andel av de brott som äldre utsätts för, dels att den äldre befolkningen är måltavla för de mest ekonomiskt kostsamma formerna av bedrägeri, främst bedrägeri genom social manipulation, som kan leda till stora förluster för den som luras.

Figur 80. Målsägande utsatta för bedrägeri i Umeå 2023, uppdelat efter brottskategori och ålder, andelar



Ser man på var bedrägerier sker märker man att mönstret som vanligt följer befolkningstätheten (fler utsätts i centralorten, många i centrum). Men mönstret är mer diffust än för annan brottslighet, här är de anmälda brotten mycket mer utspridda och man ser fler fall på landsbygden. Ett mönster som till stor del kan förklaras av att bedrägerier, till skillnad från brott som misshandel eller cykelstöld, är brott som oftast utförs på distans.

Karta 5. Värmekarta över anmälda bedrägeribrott i Umeå kommun, 2023



c. Näringslivets utsatthet

Enligt organisationen Svenskt näringsliv är det viktigt att vara medveten om att anmälningsstatistiken inte visar hela bilden när det gäller företagens utsatthet för exempelvis bedrägerier eller cyberattacker.

Att som företag offentliggöra sin utsatthet för bedrägerier kan vara skadligt för varumärket, därför väljer många organisationer att inte berätta. Men det kan ofta handla om ansemliga summor, som exempelvis i april 2023 när Umeåföretaget UT transport utsattes för en sofistikerad VD-kapning som ledde till en förlust på 2 miljoner kronor. Anledningen att VDN Ulrika Dorsch valde att göra en polisanmälning och att låta sig intervjuas om brottet var att hon upplever att bedrägerier blir allt vanligare, men att det finns en tystnads-kultur runt utsattheten: "Bedrägerier verkar vara väldigt vanliga då flera andra företagare jag pratat med också har blivit utsatta. Men det är ett stort problem att man inte pratar om det öppet och att många inte vågar anmäla" (Nygren 2023).

Förutom skada på varumärket avstår många företagare från att anmäla bedrägerier. Anmälan upplevs krånglig och tidödslande eftersom det inte kan göras digitalt. Anmälningsbenägenheten påverkas också negativt av att få brott klaras upp – eller ens leder till åtal. I en intervju i Västerbottens-Kuriren uttrycker VDn för umeåföretaget *Stjärna Fyrkant* kritik för att utredningar om bedrägerifall mot företag ofta läggs ner, även när det finns bevismaterial. Bedrägerier har kostat företaget 200 000 det gångna året och lett till ett beslut att stänga ner sin e-handelssajt (Sundelin 2024).

Organisationen Svenskt Näringsliv delar bilden av att det finns ett stort mörkertal när det gäller bedrägerier mot näringslivet, såväl i Umeå som nationellt, och att det här är ett problem som bara kommer öka i framtiden om inte fler förebyggande insatser sätts in.

d. Bedrägerier i spelvärlden

Nya samhällsutvecklingar skapar nya arenor för bedrägeri. Spelvärlden är inget undantag. Det finns ett flertal internetbaserade spel där spelare antingen kan köpa eftertraktade digitala föremål med riktiga pengar, eller växla pengar mot en digital valuta som används i spelet (exempelvis valutan Robux i det populära spelet Roblox). Det förekommer att sällsynta digitala föremål värderas till mycket höga belopp i verkligheten, exempelvis ett nytt "skin" för ett vapen i Counter Strike som nyss dykt upp och värderas till 10 miljoner kronor (Sandström 2024). Därmed har också bedragare riktat in sig på spel för att där lura till sig spelares tillgångar.

Barn är särskilt utsatta – en granskning från SVT visade att hundratals barn exempelvis lurats på pengar i Roblox. Av de 2000 SVT haft kontakt med uppgav 600 att de blivit lurade på pengar, men bara 1 på 5 hade berättat om det för sina föräldrar (Grill et al 2024a). Ett av barnen SVT pratade med var från Umeå, och vittnade om hur han blivit av med sitt konto och alla sina tillgångar i Counter-Strike (Forsgren 2023).

Hur omfattande de här bedrägerierna är vet varken företagen eller polisen. SVTs granskning visar att det finns organiserade grupper bakom bedrägerierna som utbyter tips och information med varandra (Grill et al 2024b). Det är bara ett exempel på hur bedrägeribrotten ständigt riktar in sig på nya arenor och målgrupper, vilket också är en utmaning för polis och rättsväsendet.

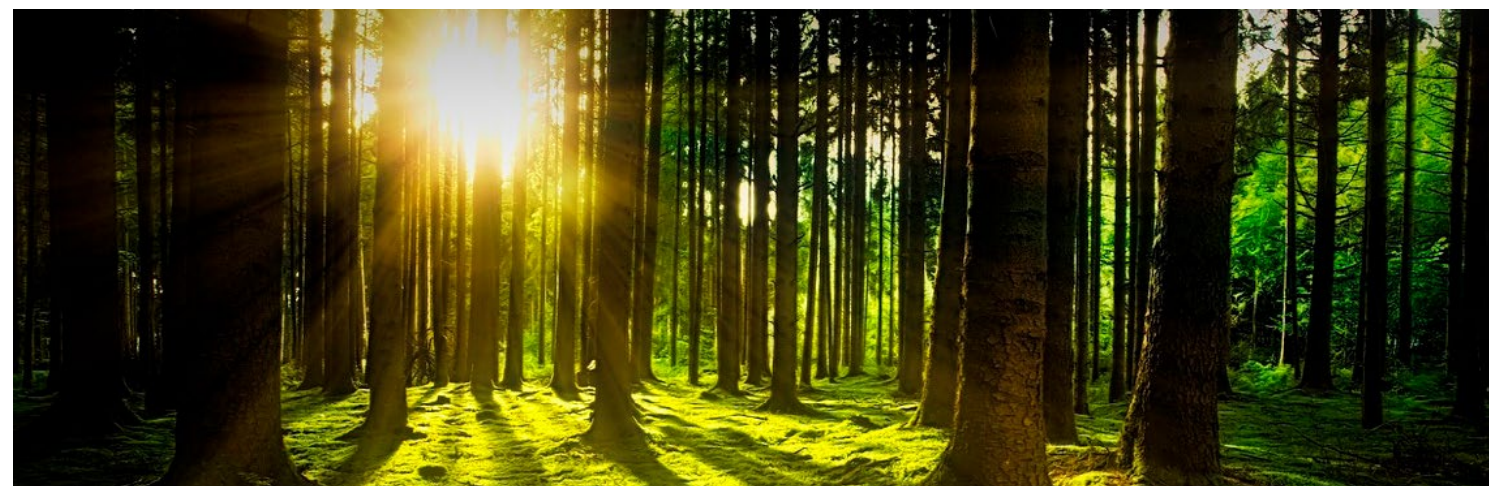
e. Koppling till annan brottslighet

Att utveckla bättre sätt att förebygga bedrägeribrott är angeläget. Bedrägerier kan orsaka stor skada för de privatpersoner och organisationer som drabbas. Många bedragare riktar medvetet in sig på sårbara grupper, som äldre eller personer med funktionsnedsättningar. Mycket tyder på att kriminella noggrant kartlägger sina offer, och inte sällan säljer informationen vidare till andra kriminella (Bogegård 2023).

Ett ytterligare problem med bedrägerier är att en stor del av vinsterna göder den organiserade brottsligheten. Polisens kartläggning visar att samma grupperingar kan kopplas till såväl dödligt skjutvapenvåld som bedrägerier, och att brottsvinster från bedrägerier skapar tillväxt i kriminella miljöer, vilken i sin tur kan påverka maktbalansen och leda till nya konflikter och ökat våld (Polismyndigheten et al 2022). Det är också tydligt att brottsvinster som genereras från t.ex. bedrägeribrotten skapar tillväxt i kriminella miljöer vilket påverkar maktbalansen inom dessa miljöer och kan leda till konflikter och annan allvarlig påverkan på samhället.

Polisens analyser visar också att det finns en överlappning mellan de grupperingar som kan kopplas till skjutvapenvåld, bedrägerier och penningtvätt, och miljöer där det förekommer våldsbejakande extremism. Adderas den organiserade brottslighetens inkomster från olika bedrägeriformer pekar mycket på att den nu överstiger vinstmarginalerna från narkotikahandeln (Polismyndigheten et al 2022). Att förebygga bedrägerier bör alltså vara en viktig del av strategin för att motverka den organiserade brottsligheten i Sverige.

Analysen av egendomsbrott visar, avslutningsvis, att Umeå ligger på en lägre nivå än riket när det gäller de flesta tillgreppsbrott (exklusive cykelstöld) och när det gäller inbrott. Till skillnad från riket är dock trenden ökande, vilket till stor grad kan kopplas till ett fåtal brottsaktiva personer som återkommande begår stöld eller inbrott för att finansiera sitt drogberoende. När det gäller bedrägerier ligger Umeå under nivån på riket, men även här ser man en ökning av bedrägerier 2023.



5. Brotts mot miljön, folkhälsan, samt samhällets ordning

I det här kapitlet beskrivs den brottslighet som inte i första hand drabbar en enskild individ - många av brotten saknar målsägande - men som utgör ett hot mot miljön, folkhälsan, samt samhällets ordning och stabilitet.

A. Brotts mot miljön

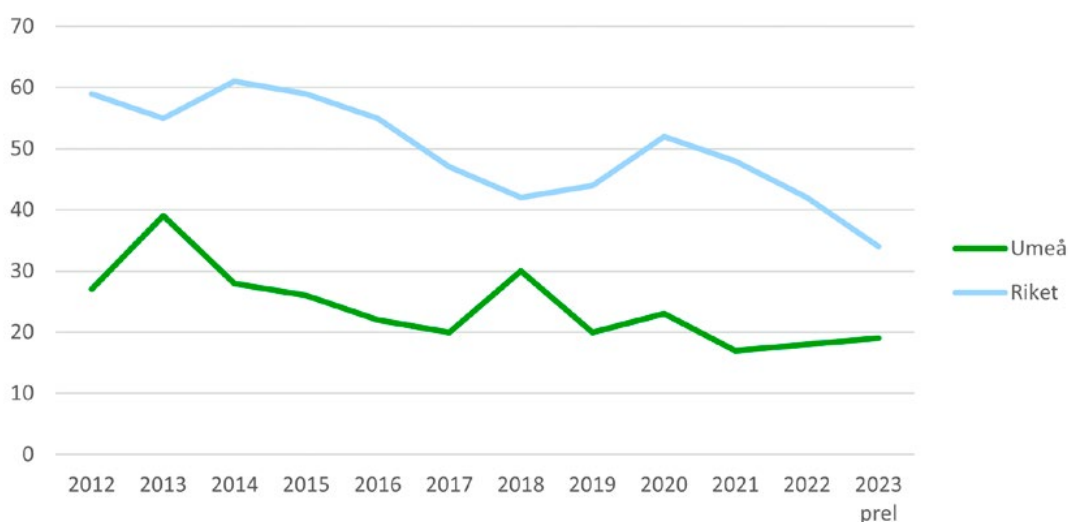
a. Vad menas med brott mot miljön?

Brott mot miljön är en väldigt bred kategori som berör många olika sorters brott, från avfallsbrott till artskyddsbrott. Vad brotten har gemensamt är att de skadar miljön och därmed indirekt människors hälsa.

De flesta brott regleras av Miljöbalken (kapitel 29) men i vissa fall utgör handlingar brott mot andra lagar, som smugningslagens när det gäller olagliga avfallstransporter.

De brott som anmäls oftast är sådana som rör miljöbrott (exempelvis föroreningar), otillåten miljöverksamhet (exempelvis när en verksamhet saknar tillstånd eller bryter mot krav) och nedskräpning. Men även brott som rör skyddade arter ingår, som brott mot områdesskydd, handel med hotade arter eller jaktbrott.

Figur 81. Brotts mot miljöbalken, uppdelat efter Umeå och riket, anmälda brott per 100 000 invånare



Källa Brå

I Umeå som i riket har antalet anmälda brott mot Miljöbalken per 100 000 invånare minskat de senaste 10 åren.

Viktigt att beakta är att anmälda brott mot Miljöbalken är mycket händelsestyrda. Det finns inget offer som kan göra en anmälan och de flesta brott anmäls i samband med kontroller från tillsynsmyndigheter. Ökar antalet kontroller ökar också antalet anmälda brott. Det innebär också att mörkertalet är mycket omfattande. Överlag är det svårt att uttala sig om omfattningen och utvecklingen på brotten mot miljön, eftersom det saknas mätningar och vetenskapliga studier på området.

b. Otillåten miljöverksamhet

Vissa verksamheter innebär risker för förorening av miljön på grund av utsläpp i luft, mark och vatten, eller på grund av buller eller strålning. Miljöfarliga verksamheter är exempelvis drivmedelsstationer, bilverkstäder, biltvättar, mekaniska verkstäder, kemtvättar, tandläkare eller tryckerier.

För att bedriva sådana verksamheter krävs tillstånd. Bryter företaget mot tillståndets villkor kan de dömas för otillåten miljöverksamhet. Företag är skyldiga att anmäla när villkorsbrott skett, det vill säga när de överträder de villkor som gäller. Det kan exempelvis handla om att kemikalier inte hanterats på rätt sätt eller att ett tillåtet värde överskridits.

Vid allvarliga brister görs en polisanmälan, men att få företag fällas i rätten är svårt. De flesta anmälningar läggs ner i brist på tillräckliga bevis, eftersom utlåtanden från tjänstepersoner vanligtvis inte anses räcka. Det leder till att mindre överträdelser i regel inte anmäls, eftersom de inte har förutsättningar att leda till en fällande dom.

I Umeå har antalet miljöstraffavgifter minskat sedan 2019:

- 76 straffavgifter 2019
- 35 straffavgifter 2020
- 39 straffavgifter 2021
- 28 straffavgifter 2022
- 25 straffavgifter 2023

c. Nedskräpning

Nedskräpning innebär att någon avsiktligt eller genom oaktsamhet kastar avfall på platser som inte är avsedda för det, exempelvis på allmänna platser, längs vägar, i parker eller i naturen. Det kan handla om stora mängder avfall (exempelvis olagligt dumpat byggavfall, se nästa del om avfallsbrott), men också om många små överträdelser (kasta en fimp eller en pet-flaska) som tillsammans leder till stora mängder avfall. Avfallet är inte bara estetiskt anskrämligt men riskerar också att skada människor, djur och ömtåliga miljöer.

Nedskräpning innebär en omfattande kostnad för kommunerna, som har ett lagstadgat renhållningsansvar. Enligt Naturvårdsverket kostade städning av skräp Sveriges kommuner 430 miljoner kronor under 2022.

I Naturvårdsverkets skräpmätning från 2023 var de vanligaste skräpet cigarettfimpar (48 procent), portionssnus (17 procent) och engångsplast (15 procent) (Naturvårdsverket 2023).

I Umeå anmäls ett begränsat antal nedskräpningar om man jämför med den reella omfattningen:

- 51 anmälningar 2021
- 35 anmälningar 2022
- 42 anmälningar 2023

Nedskräpning anmäls i mycket liten omfattning, även när det handlar om större föremål som soffor, skrotbilar eller soppor som hittas på offentlig mark.

2022 organiserade Umeå kommun ett strandstädningsprojekt som delfinansierades med medel från Naturvårdsverket. Under 10 veckor avlägsnades 5,9 ton skräp från kust- och havsnära stränder i kommunen. Det var skräp som lämnats kvar på stranden, som slängts i skogen, som dumpats över broar, tryckts ner mellan stenar, lämnats kvar i terrängen eller avsiktligt gömts på otillgängliga platser i närheten av havet. Som slutrapporten (Umeå kommun 2022b) poängterar är den stora mängd skräp som plockats upp bara en droppe i havet jämfört med allt det som antagligen ligger utspritt över resten av kommunens yta. Rapportens slutsats är att nedskräpning är ett problem i Umeå kommun, och att mer insatser krävs för att komma till bukt med det.

d. Avfallsbrott

Ett brott mot Miljöbalken som fått mycket uppmärksamhet de senaste åren är avfallsbrott. Naturvårdsverket definierar avfallsbrott som brott mot straffbestämmelserna i miljöbalken eller smuglingslagen där gärningen innefattar hantering av avfall. Tekniskt sett ingår även nedskräpning i den beskrivningen, men Naturvårdsverket väljer att inte ta med nedskräpningsförseelse i definitionen. Problematiken ser lite olika ut. Nedskräpning orsakas av många små överträdelser - slänga en cigarettfimp på marken – som sammanlagt och över tid orsakar stora problem. Avfallsbrott handlar om en medveten kriminell handling, ofta i syfte att tjäna pengar, och som inte sällan innefattar en stor mängd avfall.

Ett vanligt förekommande problem är kriminella företag som upphandlar avfall men som i stället för att hantera det på ett lagligt sätt gräver ner det, vilket får stor negativ påverkan på miljön, inte minst genom förorening av ytvatten och grundvatten. Skandalen kring företaget Think Pink är bara ett exempel (Carlén och Dennert 2023). Ett annat omfattande problem är olaglig export av elektronikavfall till land utanför Europa, där de i vissa fall används trots att produkterna är osäkra, eller deponeras på miljöfarliga sätt. Exempelvis har Sveriges Radio i januari 2024 avslöjat att tusentals svenska fordon med körförbud upphandlats och exporterats till länder i Afrika (Kudo och Elfving 2024).

I Umeå samverkar kommunens avdelning för Miljö- och hälsoskydd med Polisen och Länsstyrelsen Norrbotten för att kontrollera avfallstransporter längs vägarna. De utför även kontroller riktade mot verksamheter som hanterar avfall, i synnerhet större aktörer. Deras bild är att överträdelser sker, men att problematiken inte går att koppla till någon specifik bransch. Det handlar snarare om vissa företag eller vissa individer, som ibland driver olika verksamheter och gör sig skyldiga till upprepade brott. Miljö- och hälsoskydd har försökt arbeta förebyggande och kompetenshöjande mot företag i byggbranschen genom att bjuda in till informationsträffar om hantering av byggavfall (som är en stor del av den inhemska problematiken kring avfallsbrott), men intresset har varit svalt.

Hur omfattande avfallsbrottsligheten är i Umeå kommun är svårt att avgöra eftersom kontrollerna är begränsade. Resurssattes de mer skulle det antagligen upptäckas fler brott. Som en miljöinspektör från Malmö uttrycker det i ett radioreportage om olaglig avfallshantering: "letar man så hittar man" (Petterson 2022).

Det finns åtgärder som skulle underlätta upptäckten av avfallsbrott, men där besluten inte ligger på kommunal nivå. Det kan exempelvis vara krav om en tydlig skyltning för avfallstransporter, och att kommuner ska få tillgång till Naturvårdsverkets register över företag som hanterar farligt avfall.

Antalet anmälda avfallsbrott i Umeå har legat relativt stabilt de senaste 5 åren:

- 8 anmälningar 2019
- 5 anmälningar 2020
- 8 anmälningar 2021
- 4 anmälningar 2022
- 7 anmälningar 2023

e. Koppling till organiserad brottslighet

Det huvudsakliga problemet med avfallsbrott är den negativa påverkan det har på miljön och människors hälsa. Men det är även en typ av kriminell aktivitet som direkt göder den organiserade brottsligheten.

Internationellt har hantering och export av avfall länge varit en lukrativ aktivitet för kriminella gäng. I boken *Gomorra* beskriver exempelvis journalisten Roberto Saviano hur Camorra-nätverket i Neapel köper in avfall i stora mängder som sedan grävs ner på landsbygden (Saviano 2008). Naturvårdsverket påpekar att avfall är en attraktiv bransch för kriminella nätverk även i Sverige eftersom möjligheten till ekonomisk förtjänst är stor, upptäcktsrisken liten och straffen låga (Naturvårdsverket et al 2022).

Genom att lägga låga bud och därmed vinna upphandlingar för avfallshantering, eller genom att driva miljöfarlig verksamhet utan att hantera farliga ämnen eller avfall på rätt sätt, snedvrider de kriminella också marknaden genom osund konkurrens. Det gör det svårare för företag som följer lagen att vara lönsamma.

På sikt innebär avfallsbrottsligheten också en stor kostnad för samhället, inte bara genom förorenad natur och uteblivna ekosystemtjänster, men också för att kommunerna i slutändan ofta tvingas bekosta saneringen av mark som förorenats, när företag gått i konkurs. I Botkyrka till exempel förväntas kostnaden för Think Pinks avfallsbrott kosta kommunen 200 miljoner kronor (Pettersson 2022).

B. Brott mot människors hälsa och säkerhet

a. Vad menas med brott mot människors hälsa och säkerhet?

I den här kategorin har vi samlat brott som bryter mot de lagar som reglerar livsmedel, läkemedel, alkohol, tobak, dopningsprodukter och narkotika, men även vapen och trafik. Gemensamheten ligger i att brotten inte har någon tydlig målsägande, utan bryter mot lagar vars syfte är att skydda medborgarnas hälsa och upprätthålla säkerheten, exempelvis i trafiken.

b. Brott mot livsmedelslagen

Livsmedelslagen (SFS 2006: 806) reglerar all produktion, bearbetning och distribution av livsmedel, och utgår från EU-lagstiftning på samma område. Med livsmedel menas inte bara mat och dryck; även vatten och snus ingår. Det innebär att lagen reglerar många olika sektorer, från jordbruk till livsmedelsbutiker och restauranger.

Brott mot livsmedelslagen kan ta många former, från bristande hygien på restauranger till undermåliga förpackningar. Ett område som fått mycket uppmärksamhet är livsmedelsfusk. Det kan innebära användning av förfalskade ingredienser, att ge felaktig information om kvalitet eller tillverkningsätt, att producera livsmedel under förfalskade varumärken eller att sälja vidare stulna livsmedel. Brottet kan innebära en fysisk överträdelse, det vill säga att en produkt manipuleras, exempelvis att förbjudna ämnen tillsätts i bröstmjölk ersättning. Men brottet kan också innebära en administrativ överträdelse, där livsmedel säljs som egentligen inte får säljas (exempelvis produkter med passerat bäst-före datum) eller att konsumenter vilseleds (exempelvis att odlad lax säljs som vildfångad).

Enligt Livsmedelsverkets kartläggning av livsmedelsfusk är problemen omfattande, och brottsligheten kan omfatta så mycket som 6 miljarder kronor årligen (Livsmedelsverket 2020). Utöver fara för människors hälsa utgör också livsmedelsfusk ett problem för svensk ekonomi. Det leder till snedvriden konkurrens, samt bristande tillit bland konsumenter. Skandaler kring matfusk – som kebabköttet med listeria i Malmö hösten 2023 (Mikulic 2023) - kan leda till att konsumenter avstår från vissa produkter under en period, vilket då drabbar hela branschen, inklusive alla laglydiga företag.

Även livsmedelsfusk är en lukrativ arena för organiserad brottslighet. På EU-nivå har det uppmärksammat kopplingar mellan fusk med livsmedel som olivolja eller saffran och organiserad brottslighet (Jones 2023). Även i Sverige finns rapporter att organiserad brottslighet är aktiv inom livsmedelsfusk – exempelvis kött som inte får säljas erbjuds på marknader som ekologiskt och lokalproducerat kött. Livsmedelsfusk kan erbjuda stora vinster, medan straffen är låga.

Livsmedelsverket ansvarar för offentlig kontroll på nationell nivå, och länsstyrelser samt kommuner bedriver livsmedelskontroll på lokal nivå.

Sanktionsavgifter gällande livsmedel i Umeå har legat på under 10 ärenden per år de senaste 5 åren:

- 3 sanktionsavgifter 2019
- 5 sanktionsavgifter 2020
- 10 sanktionsavgifter 2021
- 2 sanktionsavgifter 2022
- 7 sanktionsavgifter 2023

c. Alkohol

Att tillverka och konsumera alkohol är lagligt i Sverige. Tillverkning, införsel, marknadsföring, försäljning och konsumtion av alkohol omgärdas dock av ett strikt regelverk av folkhälsoskäl. Vanliga brott mot alkohollagen (2010:1622) är att:

- sälja eller tillhandahålla alkohol till personer under 20 år (langning)
- sälja alkohol till den som är märkbart berusad (överservering)
- sälja alkohol utan tillstånd

Alkoholkonsumtionen i Sverige har följt en nedåtgående trend sedan 2004 enligt Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysnings (CAN) undersökningar. Framför allt är det män som minskat sin konsumtion vilket också innebär att skillnaden mellan män och kvinnors konsumtion blivit mindre. Unga i åldern 17-29 år har en fortsatt hög årskonsumtion av alkohol, medan personer över 65 år konsumerar allra minst. Skillnaden mellan årsgrupperna minskar dock över tid (CAN 2023a).

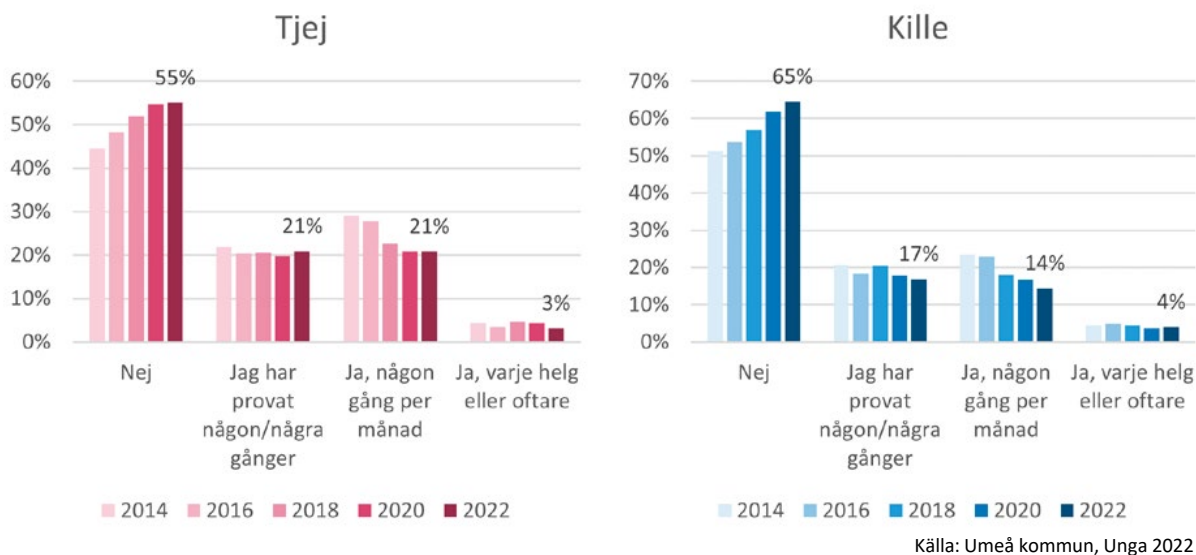
Det finns en koppling mellan alkohol och brott. Först för att alkoholkonsumtion påverkar människors benägenhet att begå brott. Brås undersökning *Alkohol- och drogpåverkan vid misshandel, hot, personrån och sexualbrott* bekräftade att det finns en stark koppling mellan berusning och olika sorters våldsbrott. Påverkan var störst på kriminalitet bland män, och på kategorin misshandel. 2015 var 7 av 10 män berusade när de begick misshandel (Brå 2015). En forskningsöversikt från Folkhälsomyndigheten visar också på en koppling mellan alkoholkonsumtion och våld i nära relation (Folkhälsomyndigheten 2021). Även våldsutsattheten ökar i samband med alkoholkonsumtion (Brå 2015).

Smugglingen av alkohol över Sveriges gränser är omfattande, och har en koppling till organiserad brottslighet (Tullverket 2023). Smugglad alkohol säljs ofta till minderåriga, vilket även bryter mot alkohollagen. Sociala medier har på senare år blivit ett forum för alkohollangning till minderåriga (CAN 2021).

I Umeå är konsumtionen av alkohol på en lägre nivå än riket i stort. I folkhälsoundersökningen *Jämlika liv* anger 55 procent att de dricker alkohol mer än 1 gång i månaden (Umeå kommun 2020a). 19 procent av kvinnorna och 15 procent av männen dricker aldrig alkohol. Men 13 procent av kvinnorna och 21 procent av männen anger att de dricker mellan 5 och 10 glas vid varje tillfälle, vilket per definition innebär att de är så kallade intensivkonsumenter och därmed har ett riskbruk av alkohol. Hos unga vuxna är andelen sådana intensivkonsumenter 19 procent.

Bland minderåriga i Umeå ses en positiv trend över tid då andelen som aldrig druckit alkohol ökar vid varje undersökning (en trend som också syns nationellt fram till 2023 när utvecklingen stannade av). I undersökningen *Unga 22* framkommer att 65 procent av tjejerna och 55 procent av killarna inte dricker alkohol.

Figur 82. Alkoholkonsumtion bland unga. Dricker du alkohol? Uppdelat efter tjejer och killar

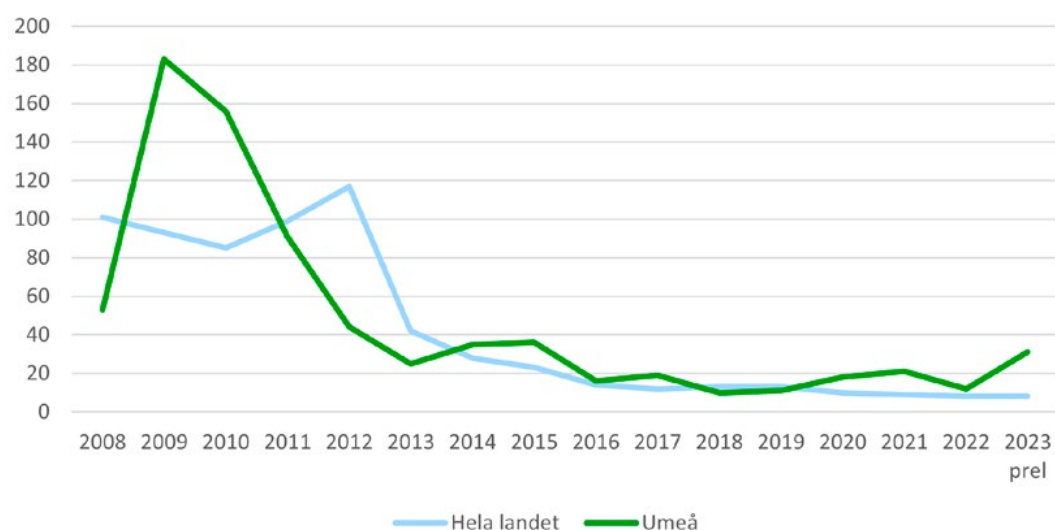


Däremot minskar inte gruppen av ungdomar som har ett riskbruk av alkohol i samma omfattning. Undersökningen visar även att de som dricker ofta också har en högre sannolikhet att bruka narkotika. En bild som bekräftas av statistik från Ingången, Umeås alkohol- och drogrådgivning. Den visar att många av de som har ett narkotikaberoende också missbrukar alkohol. Det finns även en samvariation mellan unga som har ett riskbruk av alkohol, som mår psykiskt dåligt och som har problem med skolgången.

Att 4 procent av killarna och 3 procent av tjejerna som besvarat *Unga*-enkäten dricker varje helg eller oftare ger också en tydlig indikation på att langning förekommer i Umeå, eftersom endast ett fåtal av de svarande eleverna var över 18 år.

När det gäller brott mot alkohollagen har antalet anmälda brott i Umeå kraftigt minskat sedan toppen 2009.

Figur 83. Brott mot alkohollagen, uppdelat efter Umeå och riket, anmälda brott per 100 000 invånare



Om den stora ökningen 2008-2009 berodde på ett ökat antal brott eller bättre upptäckt är oklart. Sedan 2016 har trenden varit sakta minskande, dock visar preliminärdatan på en ökning 2023. Umeå har vanligen legat på ungefär samma nivå som riket de 10 senaste åren. Den absoluta majoriteten av anmälda brott handlar om olovligt anskaffande eller hantering av alkohol.

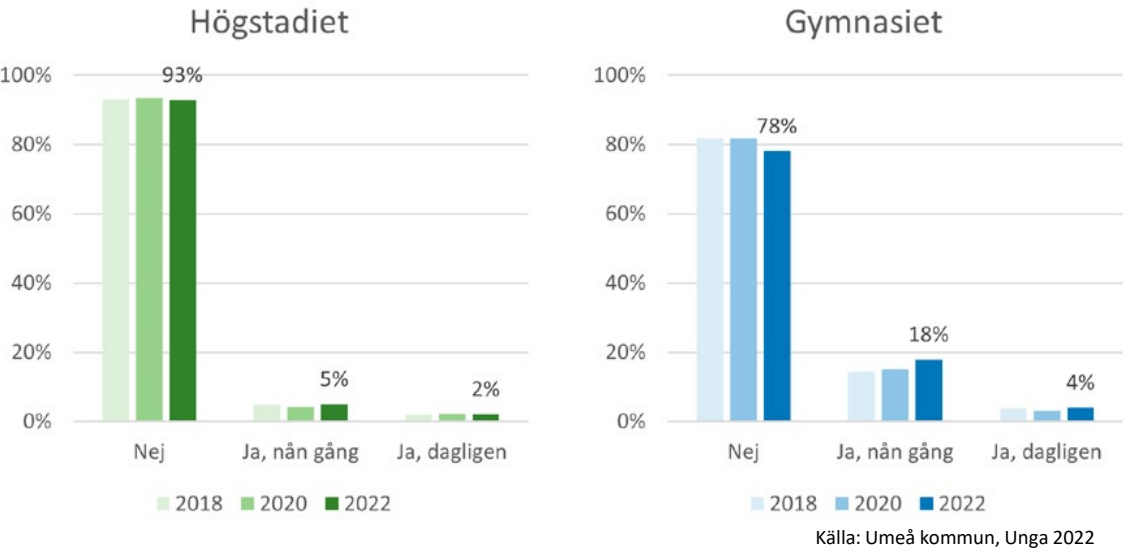
d. Tobak

Tobaksprodukter är, i likhet med alkohol, starkt reglerade. I Lagen om tobak och liknande produkter (SFS 2018:2088) regleras produktion, förpackning, marknadsföring, distribution och tillsyn av tobaksprodukter. Det är exempelvis brottsligt att sälja smaksatta cigaretter, sälja tobaksprodukter utan tillstånd, sälja cigaretter utan varningar på förpackningen eller sälja tobaksprodukter till minderåriga.

I Sverige har användandet av cigaretter minskat med 42 procent sedan 2003. Rökning har även minskat kraftigt bland svenska skolungdomar (CAN 2023a). Däremot har användandet av e-cigarettor och snus ökat överlag, och särskilt märkbart hos unga. Användandet av vitt snus och vapes står för en stor del av ökningen, inte minst bland tjejer.

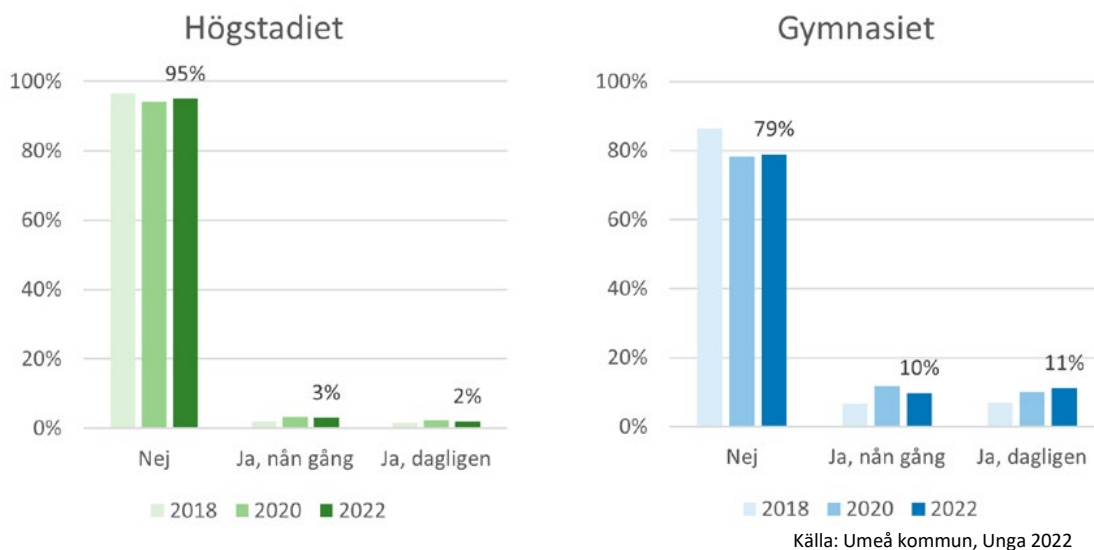
I Umeå visar folkhälsoundersökningen *Jämlika liv* att cirka 3 procent av Umeås vuxna befolkning röker dagligen (Umeå kommun 2020a). Det är en förhållandevis låg siffra jämfört med riket. *Unga*-enkäten (Umeå kommun 2023a) visar att den dagliga rökningen hos unga ligger på ungefär samma nivå, 3 procent. Cirka 2 procent av eleverna röker dagligen i högstadiet, i gymnasiet är det 4 procent som röker dagligen.

Figur 84. Rökning bland unga. Röker du? Till exempel cigaretter, vattenpipa, .e-cigarettor. Uppdelat efter ålder



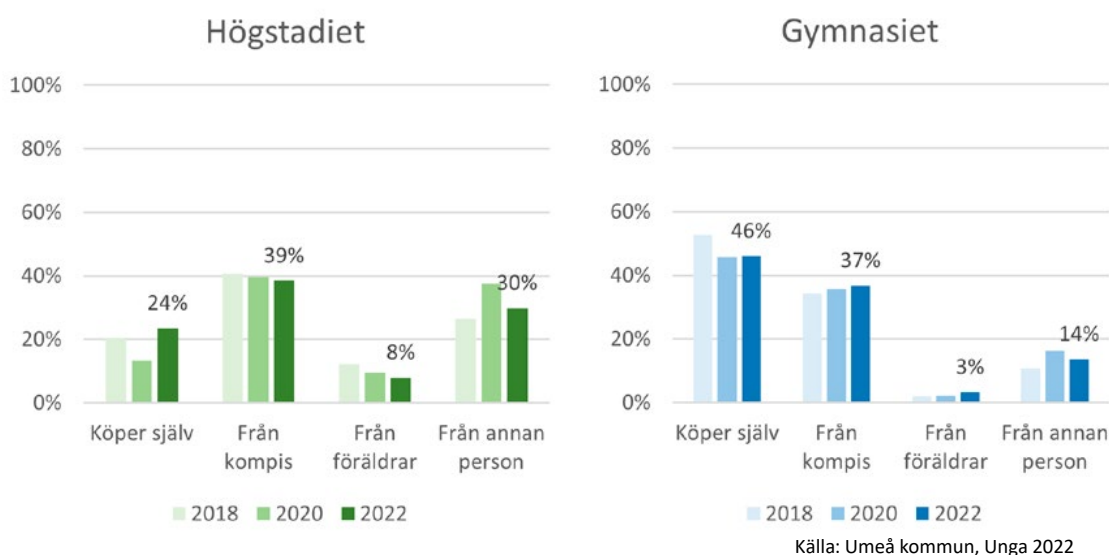
En högre andel av invånarna snusar i Umeå jämfört med riket. I *Jämlika liv* uppgår 18 procent av männen och 14 procent av kvinnorna att de snusar dagligen (nivån för kvinnor är högre än riket). Bland unga snusar 2 procent av högstadiel eleverna och 11 procent av gymnasieeleverna dagligen.

Figur 85. Unga och användning av snus. Snusar du? Uppdelat efter ålder



Eftersom det är förbjudet att sälja tobaksprodukter till minderåriga är statistiken i *Unga*-enkäten en indikation på att det sker tobaksrelaterad brottslighet i kommunen. Svaren på frågan "Hur får du tag på cigaretter/tobak" visar att det uppenbarligen finns problem såväl med illegal försäljning av tobak, som med ålderskontrollerna vid försäljning i butik (eftersom 19 procent av de som röker och 24 procent av de som snusar i högstadiet uppgår att de själva köper).

Figur 86. Unga och nikotinanvändning. Hur får du tag på cigaretter/tobak? Uppdelat efter ålder



e. Narkotika

Med narkotikabrott menas i regel brott mot narkotikastrafflagen (1968:64). Narkotikastrafflagen förbjuder framställande, förvaring, transport, överlåtelse, förvärv och innehav av narkotika, det vill säga "läkemedel eller hälsofarliga varor med beroendeframkallande egenskaper eller euforiserande effekter".

Det finns många olika narkotikaklassade substanser. Den allra vanligast förekommande i Sverige, enligt CANs undersökningar är cannabis. De vanligaste formerna är hasch och marijuana. Även amfetamin och kokain är relativt vanligt förekommande, så också narkotikaklassade läkemedel, främst opioider (smärtstillande läkemedel som Tramadol), eller bensodiazepiner (lugnande läkemedel som Alprazolam) (CAN 2023b). Hero-in, LSD och ecstasy förekommer, men är inte lika utspridda. Utöver de mest etablerade narkotikasorterna förekommer ständigt nya psykoaktiva substanser (NPS). NPS är syntetiska substanser som framställs för att efterlikna kända substanser som cannabis och orsaka liknande effekter. Eftersom det är nya substanser räknas de inte som narkotika tills de utretts och kan läggas till på listan över narkotikaklassade substanser.

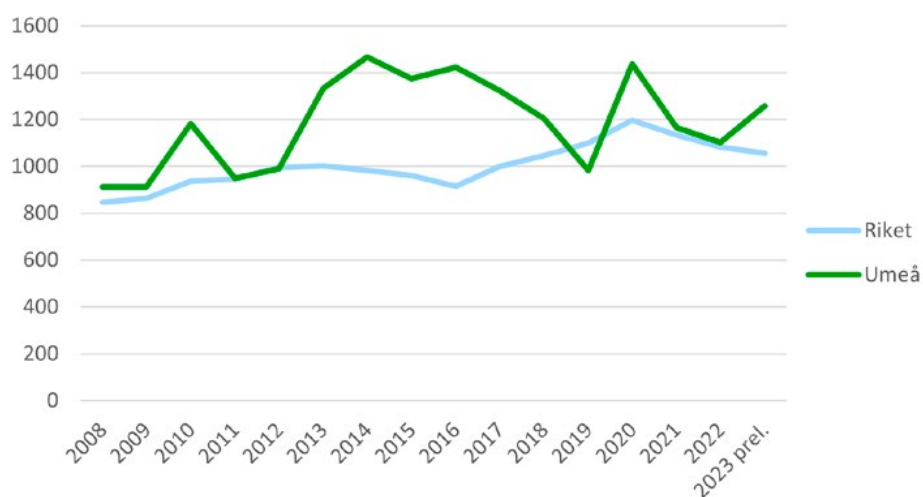
Det är svårt att avgöra hur omfattande narkotikaanvändningen är i Sverige, men enligt CANs bedömning kan den omsätta så mycket som 11 miljarder kronor årligen eller 13,4 miljarder om narkotikaklassade läkemedel inkluderas (CAN 2023a).

Det huvudsakliga problemet med narkotikabrottsligheten är effekten på folkhälsan. De substanser som klassificeras som narkotika har negativ påverkan på hälsan, i synnerhet vid riskbruk. De kan även leda till dödsfall. Enligt det europeiska måttet *drug related deaths* avled 519 personer i Sverige till följd av narkotika (Folkhälsomyndigheten 2024). Men den illegala narkotikahandeln är i sig ett problem, som får negativa samhälleliga konsekvenser.

Narkotikahandeln i Sverige kontrolleras av organiserade kriminella nätverk. Nätverkens territoriella kontroll över lokala drogmarknader är särskilt tydlig när det gäller den fysiska narkotikahandeln. Det gäller alltså narkotikan som erbjuds lokalt av försäljare som antingen levererar narkotikan hem till kunder eller träffar dem ute (försäljning via telefon eller sociala medier har ersatt den tidigare vanligare öppna gatuhandeln) (se Brå 2021b och Umeå kommuns lokala lägesbild, Umeå kommun 2023c). Men även den handel som sker via internet och brevlleveranser har kopplingar till organiserade kriminella nätverk. Vinsterna från den illegala narkotikahandeln går alltså direkt till den organiserade brottsligheten. Konkurrensen om kunder och viljan att "äga" vissa narkotikamarknader leder till konflikter som i sin tur ligger bakom mycket av det dödliga våldet som ökat i Sverige de senaste åren, som exempelvis våldsvågen i Stockholm 2023. Det är alltså en brottslighet som får stora kostnader för samhället.

Enligt statistiken framkommer det att Umeå emellanåt har ett högre antal anmälda narkotikabrott per 100 000 invånare än riket i stort. Trenden är dessutom att antalet anmälningar har ökat över tid, såväl i Umeå som i riket i stort.

Figur 87. Narkotikabrott, uppdelat efter Umeå och riket, anmälda brott per 100 000 invånare

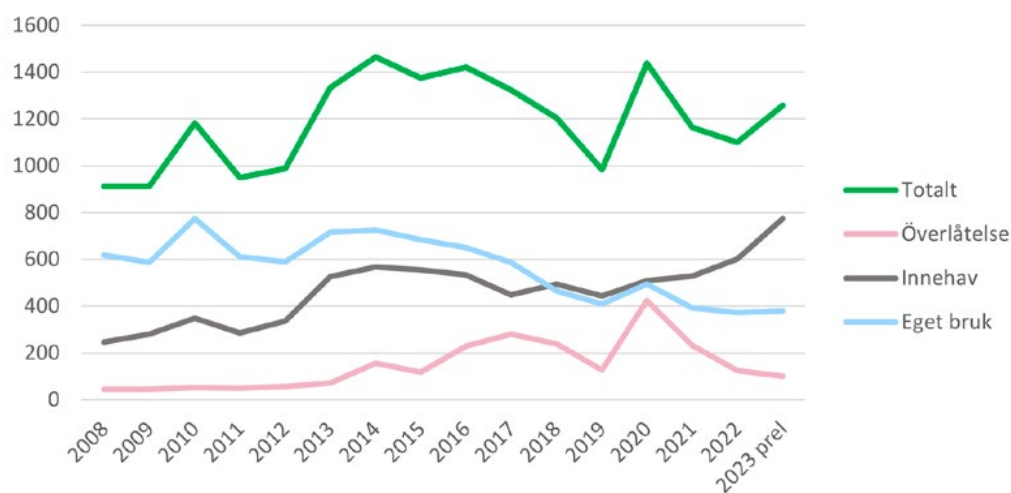


Källa: Brå

I tolkningen av datan är det viktigt att beakta att anmälningarna gällande narkotikabrott är väldigt händelsestyrda. Upp- och nedgångar påverkas främst av omfattningen och resultaten av polisens spanings- och ingripandearbete. Det innebär att en plötslig ökning av antalet brott i regel inte speglar en förvärrad problematik just där och då, utan snarare ett stort tillslag eller en annan händelsestyrd konsekvens. Enligt polisen i Umeå speglar det stora antalet anmälningar i Umeå ambitionsnivån på arbetet. Variationer kan möjligtvis förklaras även av interna processer hos polisen – exempelvis kan uppgången 2012–2013 vara en försenad effekt av ett framgångsrikt ärende där hemliga tvångsmedel användes, och som genererade många uppgifter som senare ledde till åtal. Nedgången av antalet anmälningar 2017–2019 kan kanske härledas till att polisens gatulangnigsgrupp då upplöstes. Även polisens omfattande omorganisation 2015 kan ha påverkat.

Det är dock intressant att notera vissa gemensamma mönster mellan Umeå och riket, exempelvis uppgången 2020 i samband med pandemin. Anmälningarna ökade för flera olika typer av narkotikabrott men anmälningar för överlåtelse av narkotika ökade allra mest under just den här perioden. Från och med 2021 är det däremot anmälningarna för innehav som ökar mest.

Figur 88. Narkotikabrott i Umeå uppdelat efter brottskategori, anmälda brott per 100 000 invånare



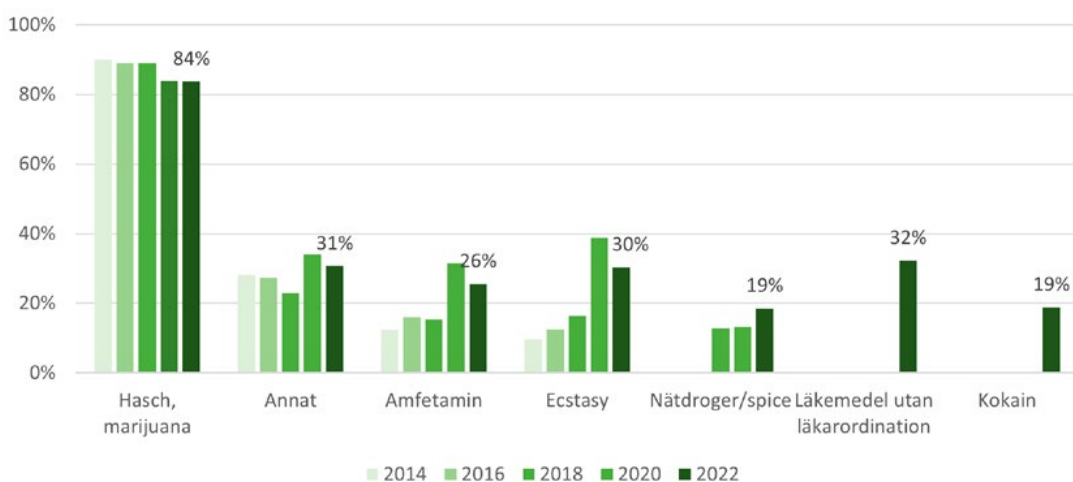
Källa: Brå

Folkhälsoenkäter fångar upp det breda användandet av narkotika i högre grad än polisens data över anmälda brott.

I Umeå har användandet av narkotika, så gott man kan bedöma, legat på lägre nivåer än riket. I folkhälsoenkäten *Jämlika liv* uppgav 3 procent att de använt cannabis under de sista 12 månaderna. För amfetamin, kokain eller ecstasy låg nivån lägre - 0,6 procent av männen svarade att de använt dem de sista 12 månaderna (Umeå kommun 2020a). Bland unga är det 4 procent som uppger att de använt narkotika de senaste 12 månaderna (andelen har minskat sedan 2014) (Umeå kommun 2023a).

I likhet med riket är de vanligaste preparaten hasch och marijuana (84 procent). Sedan narkotikaklassade läkemedel, "annat", ecstasy och amfetamin.

Figur 89. Unga och narkotika. Har du någon gång använt narkotika. Vilken eller vilka slags narkotika?



Källa: Umeå kommun, Unga 2022

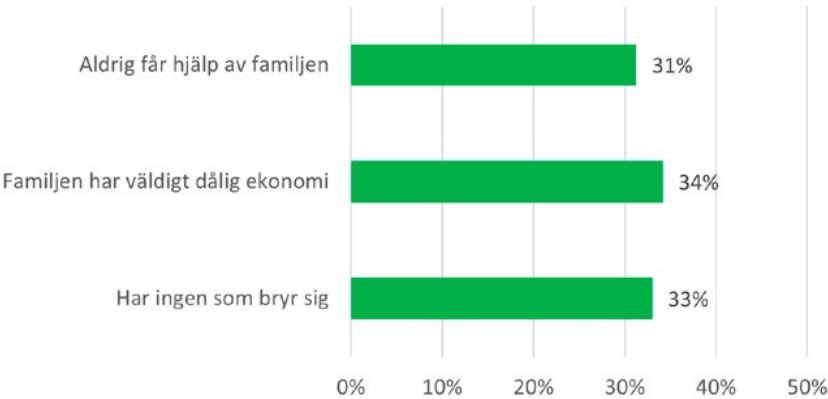
Nya trender när det gäller narkotikaanvändningen i Umeå är att kokainet ökar. Poliser beslagtar större partier än tidigare, och berättar att gatupriset på kokain i Umeå har minskat. Yrkesverksamma från socialtjänsten vittnar om att fler unga använder det, särskilt i festsammanhang. Olika mediareportage har även visat att kokain är vanligt förekommande på krogar i Umeå (Skoglund 2024), en bild som bekräftas av såväl krögare som poliser.

Att "partyknarkandet" är utbrett visar hur tillgängliga narkotikapreparat är, men pekar också på den normaliseringsprocess som pågår i samhället. Allt fler personer, i synnerhet bland unga, har en mer neutral eller positiv attityd till narkotika, en förskjutning som syns i CANs undersökningar. Att använda cannabis anses inte vara någon "big deal", och det är inte ovanligt att använda narkotika i festsammanhang. En förändring som även syns i andra Europeiska länder; och som i EMCDDAs senaste rapport summeras med uttrycket "everyone, everything, everywhere" (EMCDDA 2023).

De yrkesverksamma som intervjuats ser också att utanför festsammanhang använder unga narkotika i andra syften. Det är inte ovanligt att de unga som Ingången träffar också använder narkotika som en sorts "självmedicinering", för att dämpa ångest, sömnsvårigheter eller andra psykiska besvär, som ofta inte fångats upp av sjukvården. Här finns också ett tydligt könsmonster – enligt Ingångens data är det vanligare med illegala läkemedel bland de tjejer som kommer till dem. En utveckling som kanske kan kopplas till det allt sämre psykiska mående bland tjejer som syns i den senaste *Unga*-enkäten (Umeå kommun 2023a).

Överlag verkar det finnas en tydlig koppling mellan psykisk ohälsa, utsatthet och användandet av narkotika. Svarsmönstren i *Unga*-enkäten visar att de som lever i ekonomisk utsatthet eller upplever ensamhet använder narkotika i mycket högre utsträckning än andra ungdomar.

Figur 90. Användningen av narkotika bland unga i Umeå som uppgett att de...



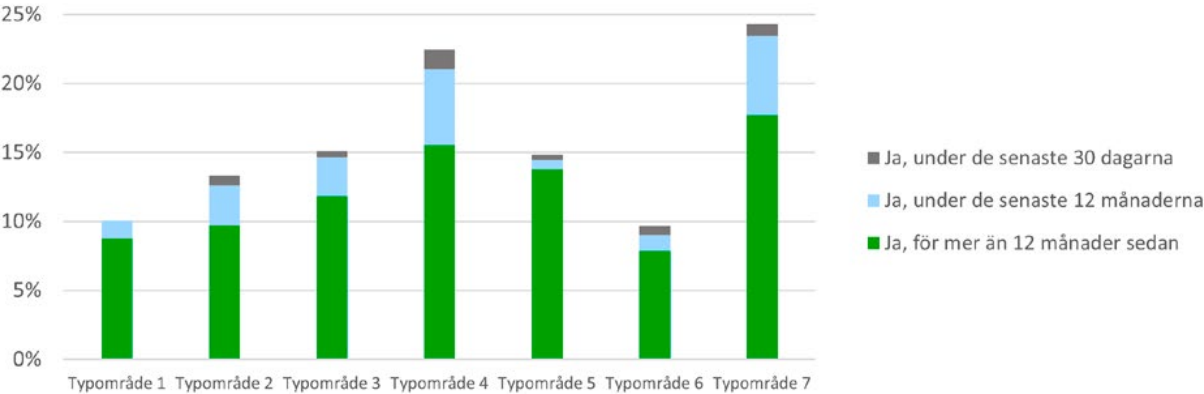
Bland de som uppgett att de använt narkotika.

Källa: Umeå kommun, Unga 2022

För att motverka narkotikabrottslighet är det viktigt att beakta vad det är som driver användandet. Ett förebyggande arbete mot ungas utsatthet kan också få positiva effekter på narkotikaanvändandet.

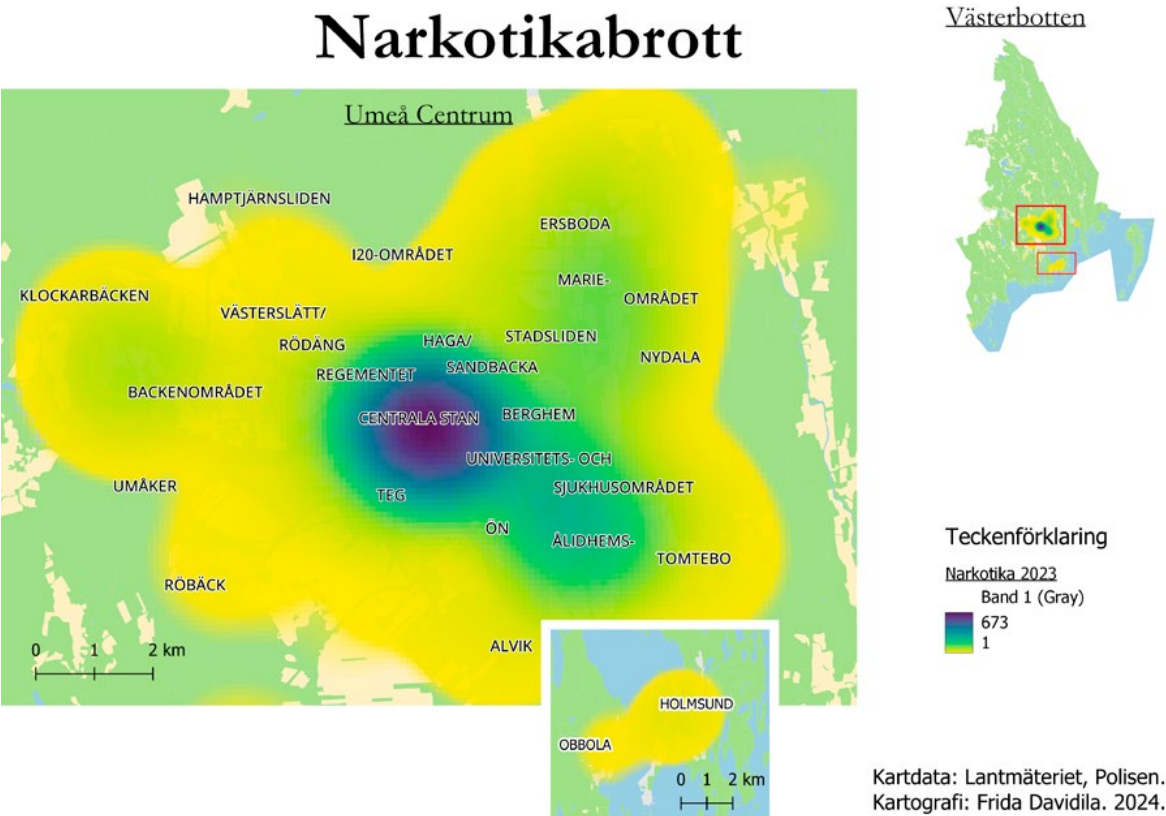
Kopplingen mellan narkotikaanvändning och socioekonomi är också tydlig i data från *Jämlika liv* (Umeå kommun 2020a). Andelen som använt narkotika i typområde 4 och 7 är mer än dubbelt så stor än andelen som gjort det i typområde 1 eller 6. För att jämföra typområden med stadsdelar i Umeå, [se bilaga 3](#).

Figur 91. Har du någon gång använt cannabis (hasch eller marijuana)?



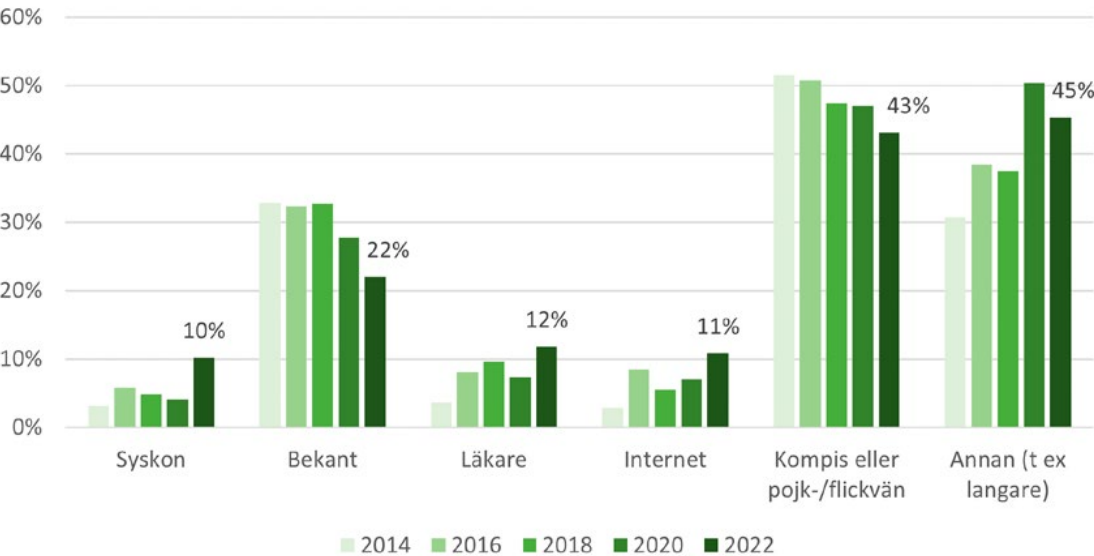
Källa: Umeå kommun, Jämlika liv 2020

Då narkotikabrottslighetens rumsliga variation visualiseras är det ännu en gång centrum som sticker ut. När det gäller just narkotikabrott är det dock viktigt att beakta att mönstret på kartan också kan spegla var polisen är mest närvarande och därmed upptäcker flest brott. Det är inte en karta över narkotikaanvändningen i Umeå.



Vid frågan om hur de fått tag i drogerna svarade 11 procent av de svarande i *Unga*-enkäten att de fått tag på dem genom internet, 75 procent genom närstående och bekanta, och 45 procent att de fått tag på narkotikan på annat sätt, exempelvis genom en langare (det var möjligt att ange flera olika sätt).

Figur 92. Unga och narkotika. Från vem har du fått tag på narkotikan?



Källa: Umeå kommun, Unga 2022

En bild som framkommer i samtal med yrkesverksamma är att vissa av de unga som själva använder narkotika köper in större partier som de sedan säljer vidare till vänner och bekanta. De unga ser sig inte som en del av kedjan även om de därmed begår ytterligare ett brott när de langar narkotikan vidare.

Utöver den brottslighet som själva införskaftet, användandet och (i vissa fall) försäljningen av narkotika innebär ger narkotika även upphov till annan brottslighet. Yrkesverksamma vittnar om att det finns tjejer med narkotikaberoende som erbjuder sex i ersättning mot narkotika, och att unga under påverkan av narkotika begår brott som misshandel eller drograttfylleri. Personer med beroendeproblem är också kraftigt överrepresenterade bland de som stjälar cyklar i Umeå eller gör inbrott i förråd.

Slutligen är narkotikamarknaden i Umeå tätt sammanflätad med den organiserade brottsligheten. Umeås marknad är attraktiv eftersom det finns en hög andel unga vuxna i befolkningen under universitetets läsår. Därför har nationella kriminella nätverk under det senaste året satsat offensivt på att ta över narkotikamarknaden i Umeå, genom att pressa priserna neråt och tränga ut rivaliserande gäng. Under 2023 kan såväl skjutningen Öst på stan som mordet på Mariehem kopplas till konflikter kring kontroll av narkotikamarknaden.

f. Dopning

Dopningsbrott är brott mot de regler som finns i Dopningslagen (SFS 1991:1969). Den förbjuder all tillverkning, införsel, överlåtelse och innehav av:

- Syntetiska anabola steroider
- Testosteron (och derivat därav)
- Tillväxthormon
- Kemiska substanser som ökar produktion eller frigörelse av testosteron, dess derivat, eller av tillväxthormon

Illegal införsel av dopning bryter mot reglerna i Lagen om straff för smuggling (SFS 2000:1225).

Likheterna mellan narkotika och dopning är att det handlar om substanser som förbjudits på grund av deras negativa effekt på folkhälsan. Skillnaden är att de används av olika skäl och har olika fysiska effekter. Dopningsprodukter ger inget rus, utan syftet är att förändra kroppen för att öka dess fysiska prestationsförmåga. Det innebär också att grupperna som använder sig av substanserna skiljer sig åt.

Det finns en skillnad mellan begreppen **dopning** och **doping**. Med **dopning** menas den otillåtna användningen av de specifika substanser som förbjuds i Dopningslagen. Med **doping** avses även den otillåtna användningen av substanser eller metoder för att förbättra den fysiska prestationsförmågan inom idrotten. Regler kring doping berör alltså många fler substanser, och avgörs inte av svenska lagstiftare utan av världsantidopningsbyrån WADA. (För mer information om skillnaderna, se Folkhälsomyndigheten 2023).

Enligt CAN använder relativt få svenskar dopningsmedel (0,1 procent under 2022). Användarna är främst män i åldersgruppen 19–34. Bland skolungdomar är det ungefär 1 procent av elever i årskurs 9 och gymnasiet år 2 som någon gång använt steroider (CAN 2023c).

Det är dock svårt att hitta tillförlitlig data kring dopning på grund av för lite forskning på området samt bristfällig nationell och lokal uppföljning. Data saknas såväl gällande användning och behandlingsinsatser.

Antalet anmälda dopningsbrott och antalet misstänka har minskat sedan 2011, så även andelen unga som säger sig ha testat, vilket CAN ser som en indikation på att nyrekryteringen av hormondopningsanvändare kan ha bromsat in (CAN 2019).

Anledningen dopningsmedel har förbjudits är deras negativa effekt på hälsan. De har kopplats till svårare acne, förhöjt blodtryck, ökat kolesterol, höjt blodvärde, leverskador, fertilitetsproblem samt allvarliga hjärt- och kärlsjukdomar (CAN 2023bc). Det finns också rapporter om koppling mellan steroider och ökad

aggressivitet, depression och minskad empatisk förmåga, vilket skulle kunna påverka benägenheten att begå brott. Förutom gruppen kroppsbyggare är våldsbrottslingar en annan kategori som i större utsträckning än andra använder sig av steroider.

I Umeå uppger 1 procent av killarna som besvarat *Unga*-enkäten att de någon gång testat dopningsmedel, och 0,5 procent att de gjort det de senaste 12 månaderna (Umeå kommun 2023a). Bland vuxna är det 0,5 procent som använt dopningsmedel de senaste 12 månaderna, en nivå som ligger under riksgenomsnittet (Umeå kommun 2020a).

Den stora majoriteten av alla gym i Umeå är certifierade av RF-Sisu inom ramen för ”100 procent ren hårdträning”, en kvalitetsbeteckning för gym som aktivt motarbetar dopning.

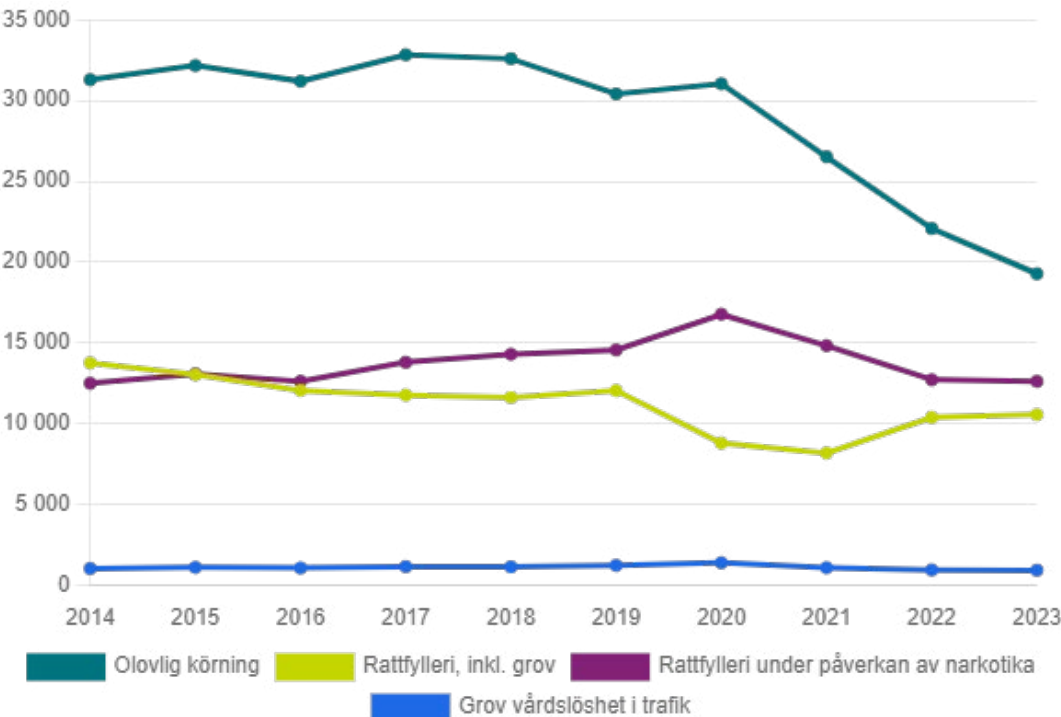
Överlag finns det en brist av bra forskning, samt av nationell och lokal uppföljning, när det gäller dopning.

g. Trafikbrott

Trafikbrott är brott som bryter mot Lagen för straff för vissa trafikbrott (SFS 1951:649). Den fastställer straffen för överträdelse av trafikreglerna, olovlig körning, rattfylla eller drograttfylla. De vanligaste trafikbrotten är olovlig körning och rattfylleribrott.

Nationellt sett har antalet anmälda trafikbrott minskat sedan 2020, en utveckling främst driven av ett minskat antal anmälningar om olovlig körning. Antalet alkoholrelaterade fall av rattfylleri har över tid minskat. Anmälningar om grov vårdslöshet i trafiken har legat på ungefär samma nivå.

Figur 93. Anmälda trafikbrott i riket



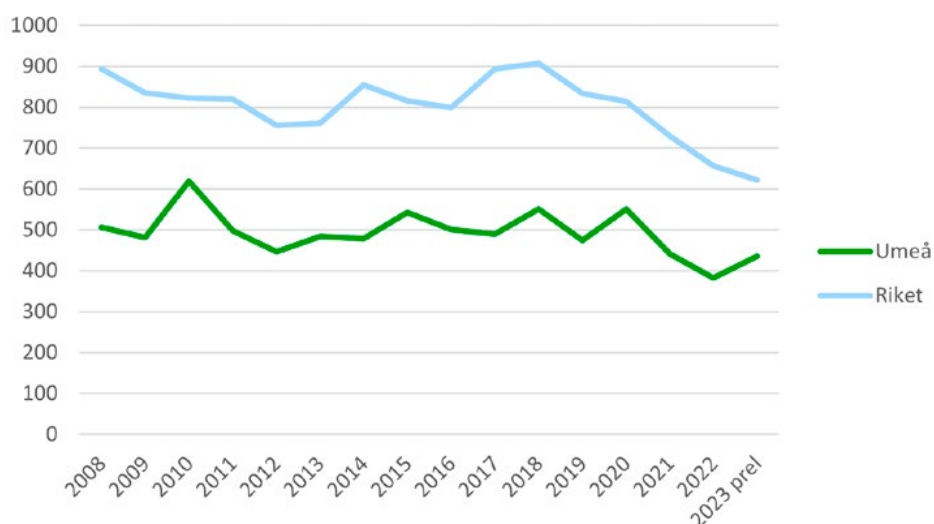
Källa: Brå

Trafikbrott är en händelsestyrd brottskategori där variationer i antal anmälda fall till stor del beror på polisens prioriteringar, och utfallet av polisens spanings- och ingripandearbete.

Nationellt sett utgjorde män 86 procent av de som misstänktes för trafikbrott 2022, en fördelning som inte väsentligt ändrats de senaste 10 åren.

I Umeå har antalet trafikbrott per 100 000 länge legat under nivån för riket, men man ser liknande mönster i utvecklingen (exempelvis en ökning 2019, och en minskning sedan 2021).

Figur 94. Trafikbrott, uppdelat efter Umeå och riket, anmälda brott per 100 000 invånare



Avser brott mot trafiklagen.

Källa: Brå

De vanligaste trafikbrotten i Umeå 2023 var olovlig körning och smitning, följda av rattfylleri och dro-grattfylleri. Under de senaste tio åren har det skett en förflyttning varmed anmälda fall av olovlig körning minskat över tid, samtidigt som anmälningar om smitning ökat.

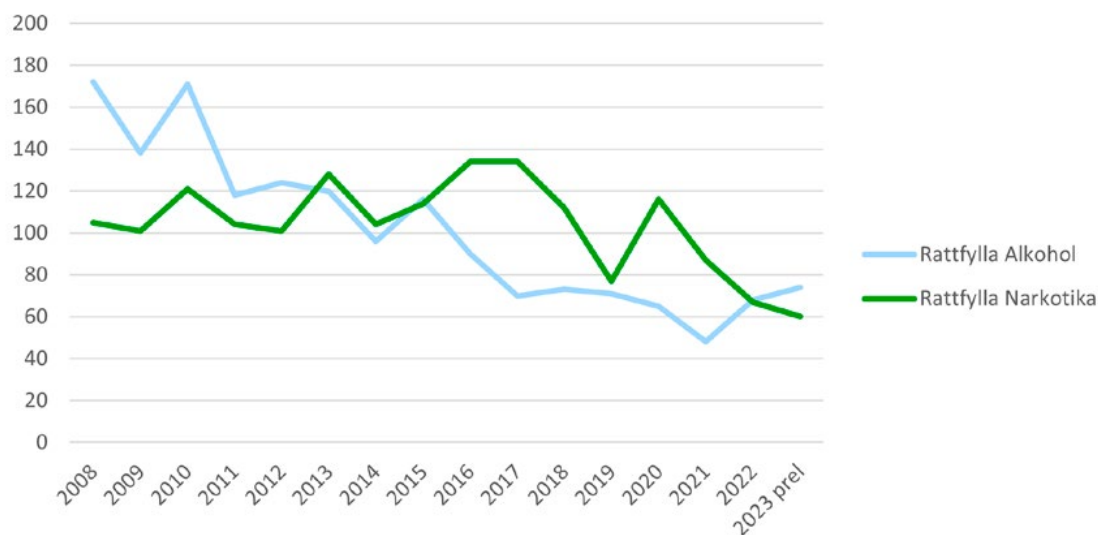
Figur 95. Olovlig körning och smitning i Umeå, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

I Umeå gick antalet anmälda fall av drograttfylla om antalet fall av rattfylla kopplat till alkohol 2013 och har sen dess legat högre. Under 2022 och 2023 låg båda kategorierna på ungefär samma nivå.

Figur 96. Rattfylleri i Umeå, uppdelat efter alkoholpåverkad eller narkotikapåverkad förare, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

Även i Umeå är statistiken över trafikbrott väldigt händelsestyrd. Enligt den trafikpolis vi pratat med var den höga nivån på anmälda rattfylleri under tidigt 2000-tal direkt kopplat till det större antalet kontroller som utfördes då. 2019 var en all time low eftersom polisen då upphörde med slumpvisa kontroller längs vägarna. På senare år har polisen utfört färre kontroller, men försökt rikta in dem på tider och platser där de förväntar sig att fler kör onyktra, vilket mynnat ut i fler positiva tester per kontrolltillfälle.

Det lägre antalet anmälda brott innebär inte per automatik att färre kör onyktra. Bilden som den polis vi pratat med hade var snarare att problembilden inte förbättrats med åren. När det gäller drograttfylla menade han att den något spretiga kurvan till viss del kan bero på kompetensen hos personalen som är ute och kontrollerar. I avsaknad av snabbtester som kan användas långt vägen är det upp till varje polis att bedöma om en förare är påverkad av narkotika, något som vissa har svårare att avgöra än andra: "Det är väldigt avhängigt hur skicklig polisen är, det är ett hantverk som kräver att man har erfarenhet och har modet att lita på ens känsla". Andra europeiska länder använder sig av snabbtester för att kontrollera för drograttfylla, något som enligt den polis vi pratat med också skulle kunna förbättra upptäckten i Sverige.

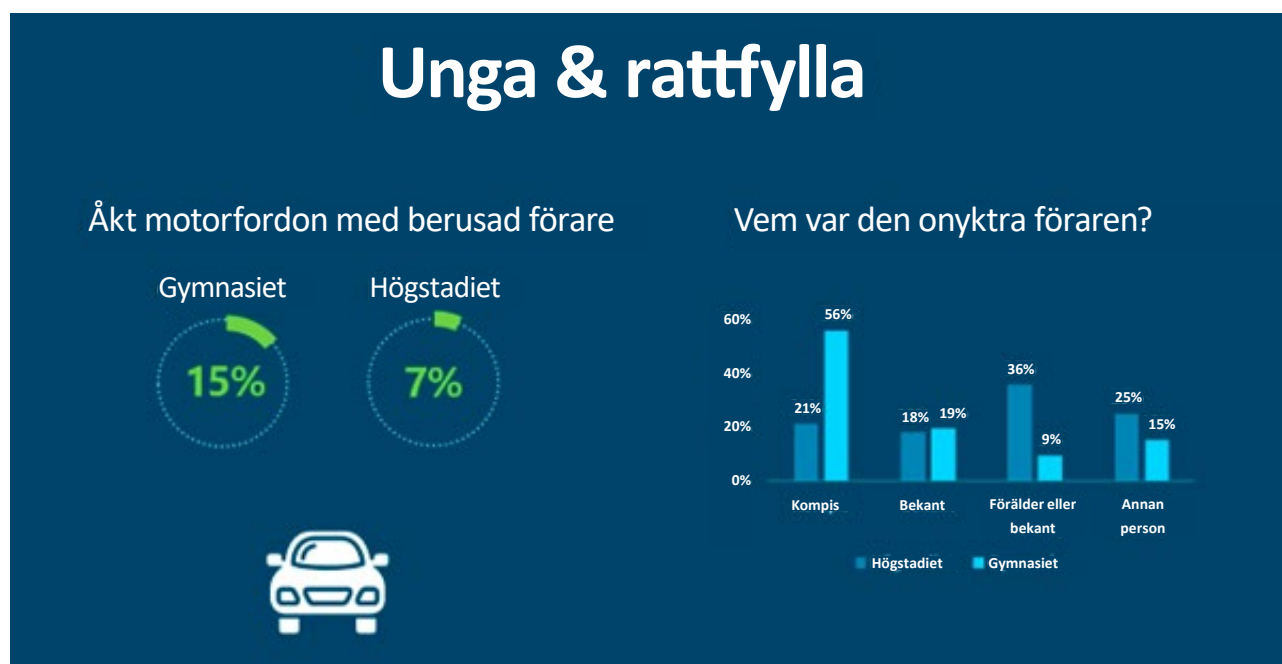
Ett stort problem kopplat till trafiken är hastighetsöverträdelser – det är den vanligaste formen av överträdelse kopplat till trafik, men eftersom påföljden endast är böter syns inte ärendena i den statistik vi tagit del av. Nationellt är lägesbilden att cirka varannan bil i trafiken kör för fort, och även lokalt är hastighetsöverträdelser en stor utmaning eftersom de medför en ökad risk för att människor dödas eller blir svårt skadade i trafiken. Ett annat problem som vår intervjuperson flaggade för var användningen av mobiler i trafiken – alltför många personer kör med telefonen i handen.

När det gäller rattfylla visar den senaste Unga-enkäten att 9 procent av killarna och 10 procent av tjejerna någon gång åkt i ett motorfordon med en berusad förare. I 17 procent av fallen var föraren en förälder eller en släkting (Umeå kommun 2023a). Det är en indikation på att problemen med berusade förare antagligen är betydligt mer omfattande än vad som framkommer från statistiken över anmälda brott.

När det gäller unga och trafikbrott är en annan utmaning i Umeå den problematik som kopplas till motorburen ungdom – det vill säga tonåringar och unga vuxna som regelbundet träffas på offentliga platser för att umgås i eller runt sina fordon. Många har ett aktivt fordonsintresse, andra ser det främst som en livsstil

och en arena för att umgås. I vissa fall ger större ansamlingar av fordon upphov till problem som nedskräpning, drog- och alkoholrattfylla, men också förargelseväckande beteende i form av hög och störande musik från fordon på allmänna platser. Under 2021 och 2022 var störande musik från fordon på natten det främsta skälet till att invånare i Umeå kommun ringde polisen. Det förekommer även problem med bristande säkerhet i fordonen och manipulering av A-traktorer så att de går att köra snabbare än den lagliga gränsen.

Figur 97. Unga om deras erfarenheter av rattfylleri



Källa: Umeå kommun, Unga 2022

C. Brott mot samhällets ordning

a. Vad menas med brott mot samhällets ordning?

I den här sista kategorin har vi samlat brott som inte bara hotar miljön eller människors hälsa, men som på ett mer fundamentalt sätt hotar de principer och värderingar som är det svenska samhällets grundvalar. Det är exempelvis brott som ifrågasätter människors lika värde (som hatbrott), som hotar demokratin (exempelvis terrorbrott) eller brott som på sikt riskerar att äventyra mellanmänsklig tillit eller medborgares tilltro till myndigheter – exempelvis otillbörlig påverkan eller välfärdsbrott.

b. Terroristbrott och våldsbejakande extremism

Det som särskiljer terroristbrott från andra fall av mord eller allmänfarlig ödeläggelse är intentionen. Enligt Terroristbrottslagen (SFS 2022:666) är det brott som begås uppsåtligt, för att injaga fruktan hos befolkningen, tvinga ett offentligt organ att vidta eller avstå från åtgärder, eller destabilisera grundläggande politiska, konstitutionella, ekonomiska eller sociala strukturer i ett land. Ett exempel på terroristbrott är attentatet på Drottninggatan, där fem personer dog till följd av en lastbilsattack mot fotgängare.

Beslutet att genomföra ett terroristbrott grundar sig i regel i en form av våldsbejakande extremism. Med våldsbejakande extremism menas aktörer eller ideologier som inte accepterar grundläggande demokratiska värden, och som rättfärdigar våld eller andra former av brott för att nå sina politiska mål (CVE 2022a). Att ha våldsbejakande extremistiska åsikter är inget brott, men det är ideologier som lätt leder till brottsliga handlingar eftersom de rättfärdigar användandet av våld för att nå sina politiska mål.

Enligt Center mot våldsbejakande extremism (CVE) finns det ett antal våldsbejakande extremistiska rörelser som är aktiva i Sverige. De som i nuläge utgör det största terrorattentatshotet mot Sverige är enligt Säkerhetspolisens analyser den våldsbejakande islamistiska rörelsen och den våldsbejakande högerextrema miljön.

Den våldsbejakande islamistiska miljön är den största i Sverige sett till antal personer. Den har sina rötter i salafismen, en konservativ inriktning inom sunni-islam som eftersträvar sträng könssegregation, förespråkar en värdekonservativ livsstil och är emot demokrati som styrelseskick. Våldsbejakande islamism förespråkar heligt krig (jihad) för att nå sina politiska mål. Miljön består av lösa nätverk av vänner och bekanta. Den växte sig stark under 2010-talet i samband med IS uppgång men tillväxten har sen dess avstannat (för mer information se CVE 2022b). Dådet på Drottninggatan är ett exempel på islamistiskt terroristbrott.

Den våldsbejakande högerextremistiska miljön grundar sig i nazismens ideologi. En viktig bärande princip är att mänskligheten kan rangordnas i olika "raser", varav den "vita" på grund av sin överlägsenhet bör härska över andra underordnade raser. En utbredd konspirationsteori i den här miljön är "det stora folkutbytet", att en global elit ledd av judar aktivt uppmuntrar till invandring från Afrika eller Mellanöstern för att ersätta västvärldens vita majoritet. För att hindra den utvecklingen bör nuvarande demokratiska styren störtas, något som kan påskyndas genom terrordåd vars syfte är att uppmuntra till raskrig (för mer information, se CVE 2022c). Ett exempel på terroristbrott inspirerade av den här ideologin är Anders Berhring Breiviks massmord i Norge.

Den våldsbejakande vänsterextrema miljön motsätter sig det kapitalistiska systemet, som enligt dem upprätthåller förtryckande och fascistiska strukturer i samhället. Därför betraktas såväl högerextremister som politiker, myndigheter och företag som fiender, och målbilden är att krossa kapitalismen och bygga ett mer jämlikt samhälle. Säkerhetspolisen bedömer risken för terroristbrott i den här miljön som låg. Däremot är det sannolikt att människor som rör sig i den här miljön kan involveras i våldsamma kravaller, trakasserier mot meningsmotståndare eller hot mot politiker eller myndighetspersoner (För mer information se CVE 2022d).

Två andra våldsbejakande ideologier som inte identifierats som hot av Säkerhetspolisen men som CVE beskriver är våldsbejakande djurrättsaktivism och våldsbejakande misogyni. Våldsbejakande djurrättsaktivism är en rörelse som vill befria djur från det förtryck och de övergrepp som de anser att samhället utsätter dem för. Till skillnad från majoriteten av djurrättsaktivister menar de att våld är ett legitimt medel för att påskynda djurens frigörelse, och motiverar det genom att hävda en "förlängd självförsvarsrätt", det vill säga att de å djurens vägnar utövar djurens påstådda rätt att skydda sig mot våld (för mer information se CVE 2022e).

Våldsbejakande misogyni är en nyare rörelse, som främst vuxit fram på internet i den så kallade manosfären, och som grundar sig i en vilja att kontrollera kvinnors sexualitet och återinföra mäns överhöghet i det offentliga och i det privata. Misogyna extremister ser feminismen som sin huvudsakliga fiende och rättfärdigar dödligt våld mot kvinnor. "Incelideologin" är en strömning i den här bredare gruppen. Ensamerande incelaktörer har begått terroristbrott i USA och Kanada (Bicett 2023). För mer information se CVE 2022f och CVE 2022g.

I flera av de våldsbejakande miljöerna är det lokala sammanflätat med det globala. Grupperingar i Sverige kan stå i nära kontakt med terroristnätverk baserade i andra länder, påverkas av deras propaganda och ta beslut baserade på deras uppmaningar. Individer behöver inte ens tillhöra någon lokal gruppering för att radikaliseras, den utvecklingen kan nu ske på nätet, genom kontakt med likasinnade eller bara genom att exponeras för ideologins uttryck. Just ensamagerande utgör en stor risk eftersom deras planer är svårare att upptäcka i tid än när terroristbrott planeras av en större gruppering.

Det innebär också att läget i Umeå kan påverkas av utvecklingar i resten av världen. Det har inte skett några terroristbrott i Umeå, men det finns grogrund för våldsbejakande extremism även här.

I den islamistiska miljön finns grupperingar som polisen bevakar, men sedan IS nedgång har även den lokala tillväxten bromsat av. Det är en liten miljö, knuten till vissa kända familjer. Den är stabil men gruppens inflytande och prestige har också minskat i samband med uppmärksammade ekobrottsåtal, som den runt förskolan Bilal (Marklund 2023).

Våldsbejakande högerextremism förekommer i Umeå, knutet till ett fåtal individer, men har inte fått samma fäste i Umeå som i andra norrländska städer. Ett fåtal individer var aktiva på 80- och 90-talen, främst genom att sätta upp klistermärken och genomföra telefonhot. Nordiska motståndsrörelsen kom 2006, attraherade några personer med narkotikaberoende, men utan att få samma fäste som i städer som Skellefteå eller Sundsvall. En utveckling som antagligen beror på historiska och sociologiska faktorer - Umeå utvecklades inte som industristad utan som utbildningsort, och har inte präglats av samma arbetarkultur och klassmotsättningar. Som "röd" stad har Umeå varit svår att få fäste i för högerextrema grupper. Rörelsen tappade styrfart efter några domar om hets mot folkgrupp på nätet.

Våldsbejakande vänsterextremism och djurrättsaktivism är rörelser som lättare etablerat sig i Umeå på grund av stadens historia, men som också de ebbat ut. Umeå var länge ett fäste för militant veganism, särskilt i studentcirkel, vilket ledde till brottsliga aktioner som uppeldade korvkiosker, rödfärg som kastas på pälsjackor och den uppmärksammade sabotagen av företaget Scans lastbilar 1994. Men rörelsen peakade 1996 och har sen dess avtagit.

Den extremism som just nu utvecklas och som Konsultationsforumet är mest uppmärksam på är våldsbejakande misogyni. Det har kommit flera rapporter från skolor om en negativ trend bland vissa killar, som uttrycker beundran för den uttalade misogynisten Andrew Tate, och som har uttalat sig negativt om feminism och jämställdhet. Det handlar inte om någon uttalad rörelse, inte ens om grupperingar, utan snarare om individer som självradikaliseras genom det de läst på nätet. Gränsdragningarna mot andra ideologier är inte så skarpa. De unga som aktualiserats ger uttryck för en otydlig blandning av misogyni och högerextremism (exempelvis genom att klottra hakkors), vilket kan bero på att det inte är ideologin som är ingången, utan snarare ett dåligt psykisk mående och en vilja att chockera som uttrycker sig genom såväl rasistiska som misogynställningstaganden.

Överlag ser Konsultationsforumet en stark koppling mellan våldsbejakande extremism och psykisk ohälsa. I många fall är de som dras till olika extremistiska miljöer eller diskurser personer som redan har en psykiatrisk och/eller kriminell problematik, och som söker ett sammanhang. Därav vikten av att samverka med Region Västerbotten som har den psykiatriska expertisen, och att bygga upp skyddsnät för att fånga in personer i risk för att dras in i negativa sammanhang tidigt. På så sätt förebyggs också risken för extremistiskt våld.

En annan utveckling i Umeå som Konsultationsforumet bevakar är följderna av kriget i Gaza. Även där ser man en sammankoppling av det internationella och det lokala, eftersom konflikten, som flitigt följs i sociala medier, förstärkt lokala motsättningar. Det kommer vittnesmål från judiska företrädare att antisemitiska angrepp kraftigt ökat sedan kriget började. Det finns också indikationer på ökad islamofobi (Haglund 2023). Risken är att en ökad konfliktnivå också kan leda till hatbrott eller andra våldsytringar.

c. Hedersrelaterat våld och förtryck

Den breda definitionen av hedersrelaterat våld och förtryck är att det är ett maktsystem som har sin grund i kulturella föreställningar om kön, makt och sexualitet (Regeringskansliet 2007). I hederskulturer är individen underkastad kollektivet. Såväl män som kvinnor förväntas följa strikta moraliska uppförandekoder, som bygger på en hierarki mellan könen och en strikt kontroll av kvinnors sexualitet. Familjens "heder" är ett kollektivt kapital som påverkas av individuella familjemedlemmars normbrott. Därför bestraffas överträdelser med våld, såväl psykiskt som fysiskt, för att återupprätta familjens heder.

Att ha traditionella värderingar sprungna ur hederskulturer är inte brottsligt. Däremot finns det en koppling mellan mycket hederstunga miljöer och en hel rad brottsliga företeelser som barnaga, våld i nära relation, misshandel, olaga frihetsberövande, sexuellt våld och tvångsgifte (Nationellt centrum mot hedersrelaterat våld och förtryck 2020). Själva hederslogiken går också stick i stäv med det svenska samhällets rättsprinciper och grundläggande värderingar. Den svenska demokratin bygger på jämställdhet, respekt för människors lika värde och för individens rätt att forma sitt eget liv. De principerna ifrågasätts av hederskontext där individen förväntas underkasta sig kollektiva värderingar, och där normbrott i värsta fall kan bestraffas i ett informellt rättssystem byggt på våld och förtryck.

Omfattningen och utvecklingen av det hedersrelaterade våldet och förtrycket i Sverige är svårt att bedöma (Socialstyrelsen 2019). Mörkertalet är mycket stort, eftersom det utförs i miljöer som präglas av låg tilltro till myndigheter och starka förväntningar om solidaritet med den egna gruppen.

Statistik över anmälda brott visar att det nationellt sett 2023 anmäldes 28 fall av äktenskapstvång, 55 fall av barnäktenskapsbrott, 13 fall av vilseledande till tvångsäktenskapsresa, 61 fall av anmälda brott för könsstympning och 74 fall av hedersförtryck (se tabell nedan). Detta enligt preliminär statistik. Den reella omfattningen är säkerligen högre.

Tabell 5. Anmälda hedersrelaterade brott uppdelat efter olika brottskategorier, antal

	Äktenskapstvång	Barnäktenskapsbrott	Vilseledande till tvångsäktenskapsresa /äktenskapsresa	Könsstympning	Hedersförtryck
2019	86	-	24	39	-
2020	56	19	7	42	-
2021	51	87	15	59	-
2022	43	72	19	35	56
2023	28	55	13	61	74
2023	28	55	13	61	74

Källa: Brå

Antalet hedersrelaterade aktualiseringar för vuxna hos socialtjänsten i Umeå är relativt lågt. Flest aktualiseringar gällande heder för vuxna gjordes 2021 då 7 ärende aktualiserades.

Tabell 6. Hedersrelaterade ärenden hos socialtjänsten i Umeå, våld i nära relation, antal

	Aktualiseringar heder	Totalt antal aktualiseringar våld i nära relation
2019	0	95
2020	6	79
2021	7	91
2022	3	113
2023	5	166

Källa: Umeå kommun, Socialtjänsten

Antalet hedersrelaterade aktualiseringar hos socialtjänsten i Umeå gällande barn varierar relativt mycket från år till år. Störst inflöde var det under 2021 då 50 enskilda unga aktualiserades.

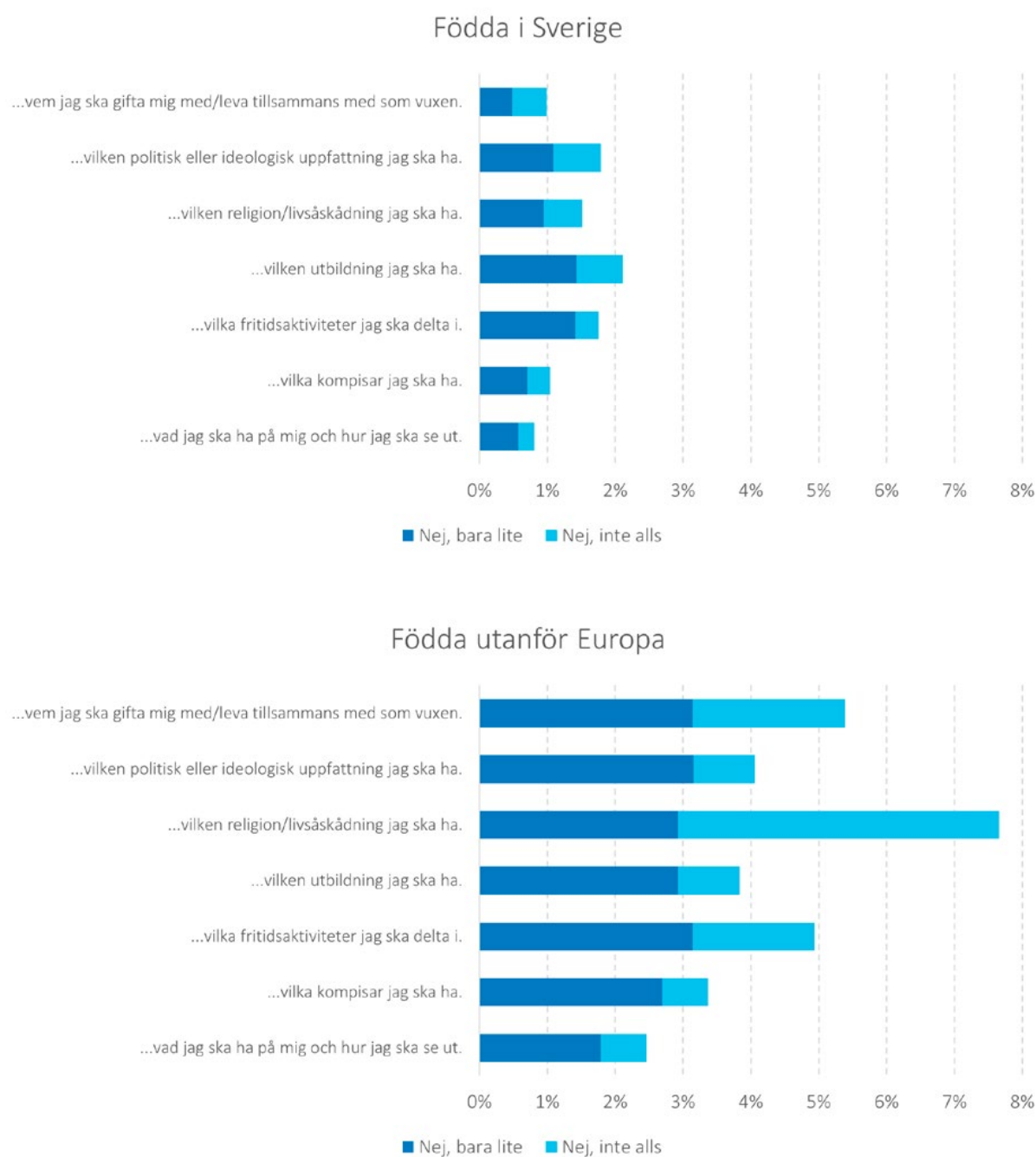
Tabell 7. Hedersrelaterade ärenden för unga 0–20 år hos socialtjänsten, antal

	Aktualiseringar heder	Antal enskilda barn
2019	3	2
2020	18	17
2021	63	50
2022	51	44
2023	22	20

Källa: Umeå kommun, Socialtjänsten

Enkätundersökningarna *Jämlika liv* och *Unga 22* ger en indikation på hur unga och vuxna ställer sig till individuella fri- och rättigheter. I *Unga 2022* anger drygt 5 procent av eleverna som är födda utomlands att de inte själva får välja livspartner och knappt 8 procent att de inte själva får välja sin religion/livsåskådning. För elever födda i Sverige är motsvarande siffror 1 procent och knappt 2 procent.

Figur 98. Unga och deras frihet att själv välja. Uppdelat efter födda i Sverige och födda utanför EU. Jag får själv välja...

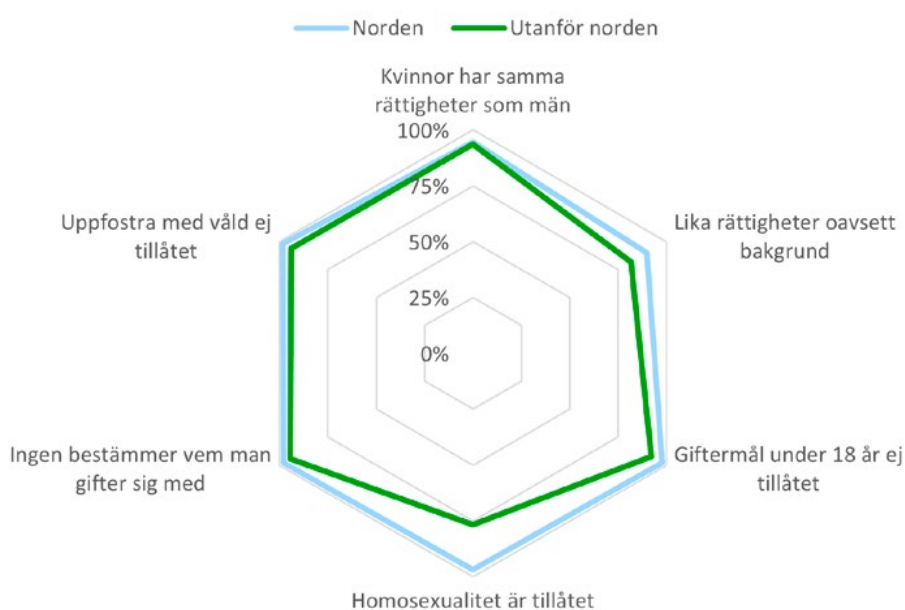


Källa: Umeå kommun, Unga 2022

I *Jämlika liv* framkommer en liknande skillnad i respondenternas svar på frågor som rör individuella fri- och rättigheter beroende på födelseland. Bland de som var födda utanför Norden angav färre att det var bra att barngiftemål och barnaga var förbjudet.

Svenska lagar skyddar en rad individuella fri- och rättigheter. Här följer några påståenden om vår lagstiftning och om du tycker att den är bra eller dålig. Redovisning avser de som svarar bra eller mycket bra, uppdelat efter födelseregion.

Figur 99. Enligt svensk lagstiftning...



Källa: Umeå kommun, Jämlika liv 2020

Det är mycket svårt att med säkerhet säga något om utvecklingen av det hedersrelaterade förtrycket i Umeå (för en diskussion av varför, se rapporten *Hedersrelaterat våld och förtryck i Umeå kommun*, Umeå kommun 2022c). Enligt vissa ökar problemet, enligt andra går det i vågor. Enligt Konsultationsforum våldsbejakande extremism är det paradoxalt tystnaden kring frågan som är det riktigt oroväckande, att man hör för lite om pågående hedersförtryck: "den här problematiken har tystnat i Umeå sen 2006. Nu har man nått en sån struktur, en sån mängd personer som kan hålla de här mönstren vid liv att det har blivit tyst. Det har inte blivit mer liberalt. Det har bara blivit för många ögon och öron".

Ett mönster som Konsultationsforum våldsbejakande extremism understryker är att hedersrelaterat förtryck inte bara är ett problem i sig, men att det också finns en stark koppling mellan att växa upp i hedersmiljöer och annan kriminalitet. De personer som utöver hedersförtryck är inte sällan redan kända för polisen på grund av annan kriminalitet, och att växa upp i en sådan miljö måste anses som en stor riskfaktor för framtida kriminalitet. Forumet ser också en koppling mellan hederstunga miljöer och våldsbejakande islamism.

De här kopplingarna innebär att det förebyggande arbete som görs mot hedersrelaterat våld och förtryck, inte minst bland unga, i förlängningen också kan ge andra brottsförebyggande effekter.

c. Hatbrott och diskriminering

Hatbrott och diskriminering drabbar enskilda individer. Men när en judisk familj får sina rutor krossade eller en svensk-irakier inte kallas till intervju på grund av sitt efternamn är angreppet ofta motiverat av deras grupptillhörighet. Därmed blir det också ett angrepp på grundläggande principer som allas lika värde, mångfald och tolerans.

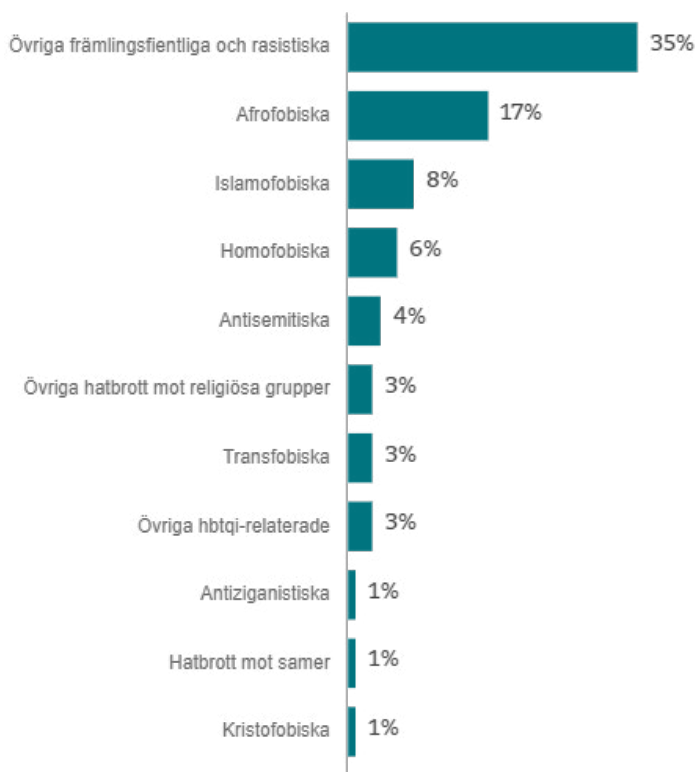
Det finns få datakällor gällande omfattningen och utvecklingen på hatbrott och diskriminering i Umeå. Därför har vi i arbetet med det här avsnittet vi tagit hjälp av Rättighetscentrum Västerbotten och deras rapport *Diskriminering i Umeå – en lägesöversikt* (Rättighetscentrum 2024).

I. HATBROTT

Vad som är ett hatbrott avgörs inte av själva handlingen (exempelvis misshandel eller klotter), utan av motivet bakom. Om gärningspersonens avsikt är att kränka offret på grund av dess hudfärg, etniska ursprung, trosuppfattning, sexuella läggning eller könsöverskridande identitet, då betraktas det som hatbrott, vilket leder till en straffskärpning enligt Brottsbalken 29 kap. 2 § 7 p.

Enligt Brås statistik var antalet anmälda brott under 2022 i Sverige där ett hatbrottsmotiv kunde identifieras 2834. De vanligaste hatbrotten hade främlingsfientliga eller rasistiska motiv (35 procent) följt av afrofobiska (17 procent) eller islamofobiska motiv (8 procent).

Figur 100. Hatbrott uppdelat efter kategorier, anmälda brott i Sverige 2022, andelar



Källa: Brå

De vanligaste brottstyperna var:

- ofredande (24 procent)
- skadegörelse (19 procent)
- hets mot folkgrupp (19 procent)
- olaga hot (12 procent)

De vanligaste brottsplatserna var allmän plats (20 procent) samt i eller i anslutning till de utsattas hem (17 procent).

När det gäller själva tillvägagångssättet utgjordes 33 procent av verbala attacker eller andra icke-fysiska kränkningar och 32 procent av skadegörelse. 16 procent av attackerna involverade fysiskt våld.

För 2022 hade polisregion Nord 204 anmälda hatbrott, vilket är 23 fall per 100 000 invånare.

Tabell 8. Anmälda hatbrott i Sverige 2022 uppdelat per polisregion

Polisregion	Antal	Per 100 000 invånare
Bergslagen	197	22
Mitt	224	23
Nord	204	23
Stockholm	701	28
Syd	647	32
Väst	430	21
Öst	260	23

Källa: Brå

Men enligt polisens egen beskrivning är det ett ofullständigt mått eftersom få hatbrott anmäls.

Det finns dock många kvalitativa vittnesmål om att hatbrott sker i Umeå. I de berättelser som Rättighetscentrum Västerbotten samlade in under sitt projekt Rättighetsvandring mellan 2019-2020 förekommer många exempel på hatbrott, exempelvis kränkningar utifrån etnisk tillhörighet eller religion:

”Jag var i stan och handlade på Coop med min son 5 år. Jag står vid grönsakerna och ser en svensk man bredvid. Jag tycker inte om det. Mannen står nära och tittar. Jag vänder mig och frågar vad det är. Han säger Ni är så jävla fula. Du förstör mitt land. Sen tar han tag och i min hijab. Det står folk omkring och ser. Jag blir jätteledsen.” (Rättighetscentrum Västerbotten 2020)

Enligt Rättighetscentrum Västerbotten förekommer hatbrott som verbala ifrågasättanden, våld och kränkande bemötanden i Umeå, inte minst i kollektivtrafiken och på allmänna platser som Vasaplan, och risken för att utsättas för dessa påverkar människors rörelsemönster.

Det förekommer också misstänkta hatbrott i form av hot och skadegörelser som drabbar de muslimska, judiska och samiska minoriteterna.

I. DISKRIMINERING

Olaga diskriminering - orättvis behandling på grund av ens grupptillhörighet - kan utgöra ett hatbrott.

Enligt Brottsbalken kan en näringsidkare, anställd i allmän tjänst eller anordnare av allmän sammankomst dömas för olaga diskriminering om de diskriminerar någon på grund av deras ras, hudfärg, nationella eller etniska ursprung, trosbekännelse, sexuella läggning eller könsöverskridande identitet (16 kap. 9 §).

För att någon ska fällas enligt Brottsbalken måste brottet vara avsiktlig, vilket innebär att det är svårt att stärka olaga diskriminering enligt Brottsbalken. Missgynnande enligt diskrimineringslagen (SFS 2008:567) förutsätter däremot inte avsiktlighet. Det krävs dock att en person utsatts på grund av någon av de sju diskrimineringsgrunderna som identifieras i lagen (kön, könöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder). Personen

måste också utsättas på ett av de sätt som beskrivs i lagen (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier, sexuella trakasserier, instruktion att diskriminera eller repressalier). Lagen specificerar också krav på skyldighetsbärare att förebygga diskriminering genom aktiva åtgärder. Eftersom Diskrimineringslagen inte är en straffrättslig utan en civilrättslig lag ligger ansvaret att utreda överträdelsen och eventuellt betala ut ersättning på den ansvariga huvudmannen.

Hur omfattande diskrimineringen är i Sverige är svårt att skatta. Den statistik som Diskrimineringsombudsmannen (DO) årligen redogör för fångar bara upp anmälda fall (DO 2024). Mörkertalet är stort. De vanligaste kategorierna när det gäller diskriminering är diskriminering utifrån funktionsnedsättning eller etnisk tillhörighet - de utgör merparten av de fall som inkommer till DO.

När det gäller läget i Umeå har antalet diskrimineringsärenden som inkommer till Rättighetscentrum Västerbotten och som handlar om elever med neuropsykiatrisk funktionsnedsättning (NPF) markant ökat de senare åren. De flesta fall handlar om bristande tillgänglighet som avser anpassningar i skolmiljön, åtgärder i undervisningen eller extra personalresurser. Enligt Rättighetscentrum Västerbotten är stödet till elever med NPF ofta otillräckligt, en brist som frekvent kompenseras genom att i stället införa anpassad skolgång. Det förekommer också ärenden där skolor inte tillräckligt skyndsamt utrett elevers behov, eller upprättat åtgärdsprogram. När åtgärdsprogram upprättas är de inte sällan bristfälliga och utvärderas inte. NPF-eleverna utgör 22 procent av alla elever som inte klarar grundläggande gymnasiebehörighet i Umeå. I Umeå har en NPF-elev i snitt 3,5 F i sitt utgångsbetyg jämfört med 0,9 för elever utan NPF (Rättighetscentrum Västerbotten 2024). De är också överrepresenterade när det gäller psykisk ohälsa. I Umeå har 4,5 procent av alla elever med NPF i årskurs 9 försökt begå självmord jämfört med 0,8 procent bland elever i årskurs 9 utan NPF. (Rättighetscentrum Västerbotten 2024)

Även vuxna i Umeå diskrimineras på grund av neuropsykiatriska funktionsvariationer. Det kan handla om bristande anpassningar på arbetsplatsen, eller arbetstagare som på grund av NPF omplacerats till mindre kvalificerade arbetsuppgifter. I flera ärenden är det Umeå kommun som är arbetsgivare.

Rättighetscentrum Västerbotten får också in många ärenden som rör diskriminering utifrån religiös eller etnisk tillhörighet. Elever i Umeås skolor diskrimineras exempelvis under ramadan, när det förekommer att skolpersonal ifrågasätter elevers religiösa identitet eller försätter dem i situationer där de tvingas bryta sin fasta. Elever trakasseras också av jämnåriga utifrån deras etniska tillhörighet, och det finns exempel där sådant påtalats för skolledningen utan att en utredning skett. I vissa ärenden har elever som påtalat diskriminering också utsatts av repressalier från lärare. Även vuxna diskrimineras på arbetsplatsen på grund av sin etniska eller religiösa tillhörighet. Rättighetscentrum får återkommande ärenden där personer trots överlägsna meriter sällas bort i rekryteringsprocesser. Det förekommer också att arbetstagare inom Umeå kommun ombetts avlägsna sina religiösa symboler på arbetsplatsen. Andra vanliga ärenden är anställda som upplever sig missgynnade vid schemaläggning av arbetstider eller vid lönesättning, jämfört med kollegor med svensk bakgrund (Rättighetscentrum Västerbotten 2024).

d. Ekobrott och bidragsbrott

Det svenska samhället bygger på värderingar som solidaritet och tillit. Människor accepterar förhållandevis höga skatter på sina inkomster, för att i gengäld få tillgång till välfärdstjänster. Därför är de brott som utnyttjar välfärdssystem eller snedvrider den ekonomiska konkurrensen på arbetsmarknaden farliga ur ett samhällsperspektiv, eftersom de riskerar att underminera människors tillit, och i förlängningen deras vilja att bidra till den gemensamma välfärden (Glans 2023b). Om alltför många personer utnyttjar systemet genom ekobrott eller liknande brottslighet kommer det påverka andras vilja att fortsätta bidra. Därför är kampen mot den ekonomiska brottsligheten särskilt angelägen.

Med ekobrott menas brott som sker inom ramen för en legalt bedriven näringsverksamhet. De vanligaste formerna av ekonomisk brottslighet är skattebrott och bokföringsbrott, som utgör ungefär 90 procent av alla misstänkta ekobrott. Enligt Ekobrottsmyndigheten handlar de flesta ärenden om småföretag, men det förekommer även fall som handlar om större, seriösa verksamheter som medvetet begår brott, eller där

själva företagsidén är brottslig. Andra vanliga typer av ekobrott är förskingring, insiderbrott, trolöshet mot huvudman och mutbrott.

Skattebrott handlar i första hand om att undanhålla inkomster. Den vanligaste formen är svartarbete, och vissa branscher är ständigt återkommande: byggbranschen, städbranschen, yrkestrafiken, åkerier samt vanliga "kontantbranscher" som restauranger eller frisörer (Brå 2023h). Under de senaste decennierna har efterfrågan på lågkvalificerad arbetskraft varit hög inom många branscher, vilket lett till höga inflöden av utländsk arbetskraft. Vanliga brott kopplade till utländsk arbetskraft har varit olaglig handel med arbetstillstånd, och identitetsbrott där arbetstagare använt sig av falska identiteter för att få anställning. Just användningen av falska eller kapade identiteter är ett problem som ökat på 2020-talet, eftersom digitala överföringar och bank-ID gjort det lättare att använda falska identiteter utan att behöva anlita fysiska personer som målvakter (Brå 2023h).

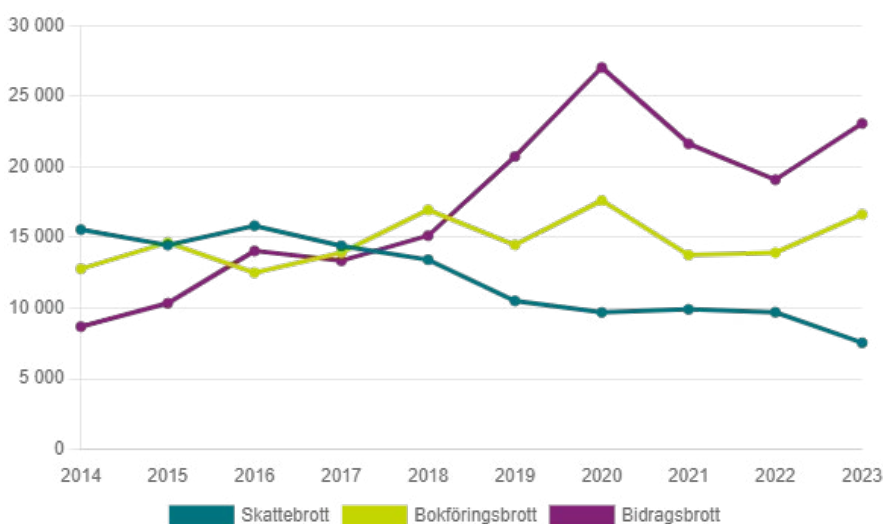
Svartarbete är ett allvarligt problem ur två perspektiv: dels resulterar det i en snedvriden konkurrens och uteblivna skatteintäkter för staten, dels leder det till en systematisk exploatering av utsatta människor. Vanliga missförhållanden är utebliven lön, en avsaknad av försäkringsskydd, långa arbetsdagar, farliga arbetsmiljöer och dåliga boendeförhållanden (se Polismyndigheten 2019).

Bidragsbrott är en annan kategori av ekobrott, som består av att felaktigt ansöka om bidrag, ersättningar, pensioner eller lån från organisationer som Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Centrala studie-stödsnämnden, Migrationsverket, Arbetsförmedlingen, kommuner eller arbetslöshetskassor. Särskilt omfattande bidragsbrott, som pågått under lång tid eller där utbetalningarna varit stora, betecknas som välfärdsbrott (SOU 2017:37). På senare år har brottsligheten gått från att ha varit individcentrerad (brott begicks av enskilda personer som var systemens mottagare) till att begås av utförare, i form av föreningar eller företag. Kommuner är attraktiva måltavlor när det gäller välfärdsbrott eftersom kommuner och regioner sammanlagt betalar ut större belopp än staten till privata utförare av välfärdstjänster (Brå 2022). Upphandlingar av välfärdstjänster, men också föreningsbidrag, utnyttjas av kriminella aktörer. Mycket av brottsligheten har koppling till nationell och internationell organiserad brottslighet.

Kopplingen till organiserad brottslighet, som tjänar stora pengar på ekobrott och bidragsbrott, är ett extra skäl att myndigheter på senare tid intensifierat arbetet med att förebygga och bekämpa ekobrotten, eftersom det arbetet därmed också försvagar de kriminella nätverken.

När det gäller utvecklingen och omfattningen av ekobrottsligheten i Sverige tillhandahåller Brå statistik om antal anmälda brott.

Figur 101. Ekobrott i riket uppdelat efter olika brottskategorier, antal anmälda brott, antal

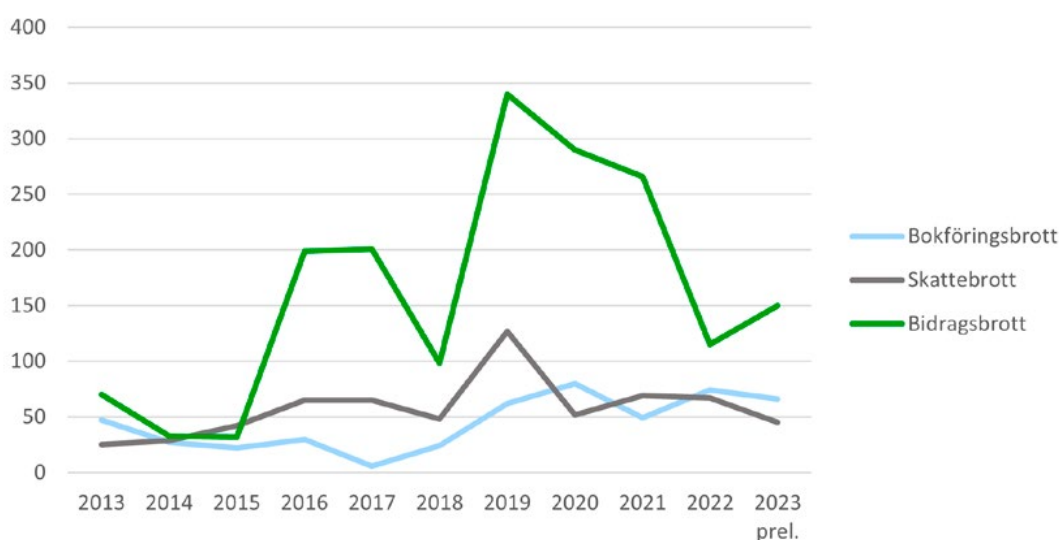


Källa: Brå

Brå poängterar samtidigt att utvecklingen snarare speglar organisationernas kontrollsystem än brottslighetens omfattning. Eftersom vissa brott handlar om en stor mängd enskilda ärenden kan det också orsaka stora variationer i statistiken.

I Umeå kommun framkommer en liknande dominans av bidragsbrotten rent antalsmässigt. Variationen mellan antalet anmälda brott varierar dock mycket från år till år.

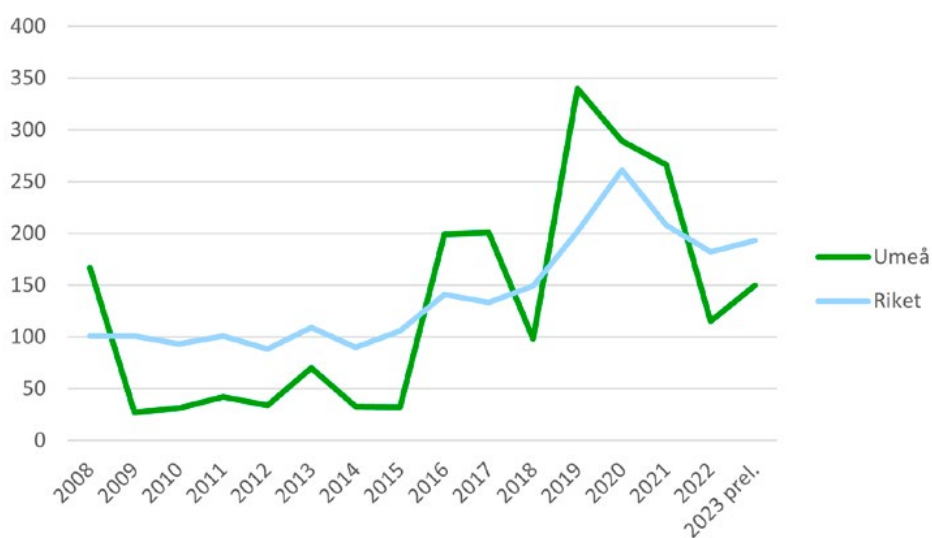
Figur 102. Ekobrott i Umeå uppdelat efter olika brottskategorier, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

I likhet med riket syns en mer stabil utveckling på anmälda bokföringsbrott och skattebrott i jämförelse med bidragsbrotten. Antal anmälda bidragsbrott toppade 2019. Det var då en hög nivå av anmälda bidragsbrott i Umeå även jämfört med riket. Under perioderna 2015–2017 samt 2019–2021 låg Umeå klart över nivån för riket på antal anmälda bidragsbrott per 100 000 invånare. Mellanstora städer, som Umeå, tenderar dock att ha mer variationer i sina kurvor än riksnittet.

Figur 103. Bidragsbrott uppdelat efter Umeå och riket, antal anmälda brott per 100 000 invånare

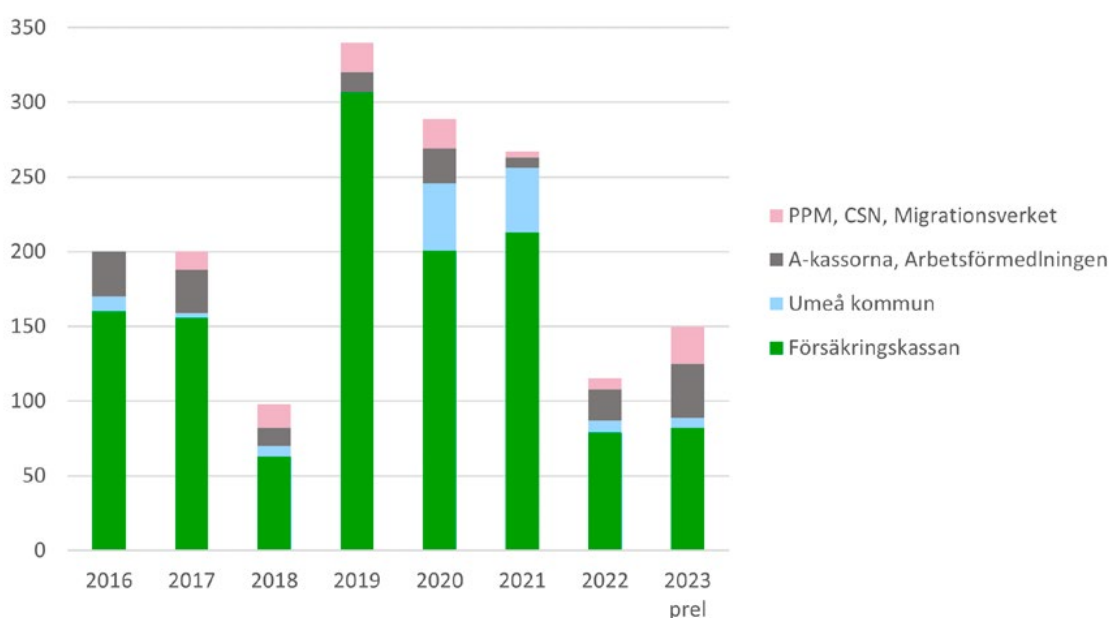


Källa: Brå

Intressant är att det ändå verkar finnas en gemensam utveckling av bidragsbrotten. Den skarpa ökningen 2019 i Umeå följdes av en ökning 2020 för riket. I såväl Umeå som riket minskade sedan antalet anmälda bidragsbrott.

Vid en närmare anblick på vad som drev ökningen av bidragsbrott i Umeå är det tydligt att den bidragande orsaken var brott mot Försäkringskassan, alltså bidragsbrott mot en nationell myndighet (se diagram nedan). Många av de brott som anmäls i Umeå hade en tydlig koppling till nationella myndigheter. Det kan indikera att brottsligheten riktat in sig på just de här systemen, kanske utifrån en nationell trend bland den organiserade brottsligheten. Försäkringskassan är också en ganska given måltavla för den organiserade välfärdsbrottsligheten, utifrån de stora belopp som myndigheten delar ut årligen. Men ökningen 2019 i Umeå och 2020 i riket kan också spegla ett förstärkt kontrollarbete internt på Försäkringskassan. Kunskapen och medvetenheten om välfärdsbrottslighet i myndighetssverige har ökat de senare åren.

Figur 104. Bidragsbrott i Umeå uppdelat efter olika myndigheter och kommun, antal anmälda brott per 100 000 invånare



Källa: Brå

Även i Umeå kommun har arbetet med att identifiera och förhindra bidragsbrott och ekobrott intensifierats sedan 2022. Umeå kommun har på uppdrag från politiken förstärkt det förebyggande arbetet mot välfärdsbrott, ett arbete som leds av Säkerhetsavdelningen som under 2023 gjort en kartläggning av sårbarheter i kommunens olika förvaltningar.

Det kommungemensamma arbetet mot arbetslivskriminalitet har också förstärkts, exempelvis genom insatsen LOS (Lokal operativ samverkan) där polis, kommun, Arbetsmiljöverket och Kronofogden tillsammans gör oanmälda tillsynskontroller i verksamheter där ekobrott är vanligt förekommande (exempelvis restauranger eller biltvättar). De insatser som redan utförts har uppdagat arbetsmiljöbrott (bristande säkerhet, illegal arbetskraft) men också vapenbrott och kopplingar till annan kriminell aktivitet. Det förstärka arbetet mot eko- och välfärdsbrott är ett sätt att komma åt de kriminella nätverk som är etablerade i Umeå, och inte sällan använder företag för att tvätta pengar och olagligt sälja arbetstillstånd. I Umeå finns även ett statligt Center mot arbetslivskriminalitet (AKC) och ett regionalt underrättelsecenter (RUC) som samexisterar med LOS.

Förstärkningen av det förebyggande arbetet men också av tillsynen kan leda till en ökning av antalet anmälda brott i Umeå under kommande år, en ökning som då skulle vara ett friskhetstecken eftersom det pekar på ett mer aktivt arbete med att förhindra den här typen av brottslighet.

h. Otillbörlig påverkan

Otillbörlig påverkan är ett samlingsbegrepp för olika sorters brott, som utförs i syfte att påverka de beslut som tas av tjänstepersoner eller förtroendevalda. Vanligt förekommande brott som utgör otillbörlig påverkan är exempelvis hot, trakasserier, skadegörelse, våld och korruption. Det som gör exempelvis ett hot eller skadegörelse till otillbörlig påverkan är syftet, att de inte utförs i vredesmod eller som ett uttryck av andra känslor, utan specifikt för att påverka ett beslut.

Det som gör otillbörlig påverkan till ett hot för hela samhället är att det kan påverka människors tillit till institutioner. Den höga mellanmänniska tilliten som kännetecknar det svenska samhället vilar bland annat på övertygelsen att tjänstemän är opartiska i sina beslut. I regeringens nya strategi mot organiserad brottslighet beskrivs otillbörlig påverkan som ett mycket allvarligt problem just för att "rättsstat och lagstyre, opartiskhet, kompetens, icke-diskriminering, omutbarhet och meritrekrytering av tjänstemän är centrala principer för att uppnå kvalitet i styrningen av samhällen" (Regeringskansliet 2024). När en tjänsteman eller en förtroendevald hotas eller korrumpas till att ändra ett beslut begränsas alltså inte skadan till det specifika beslutet, utan indirekt är det hela rättsstaten som hotas. Det är det som gör det förebyggande arbetet mot otillbörlig påverkan så centralt.

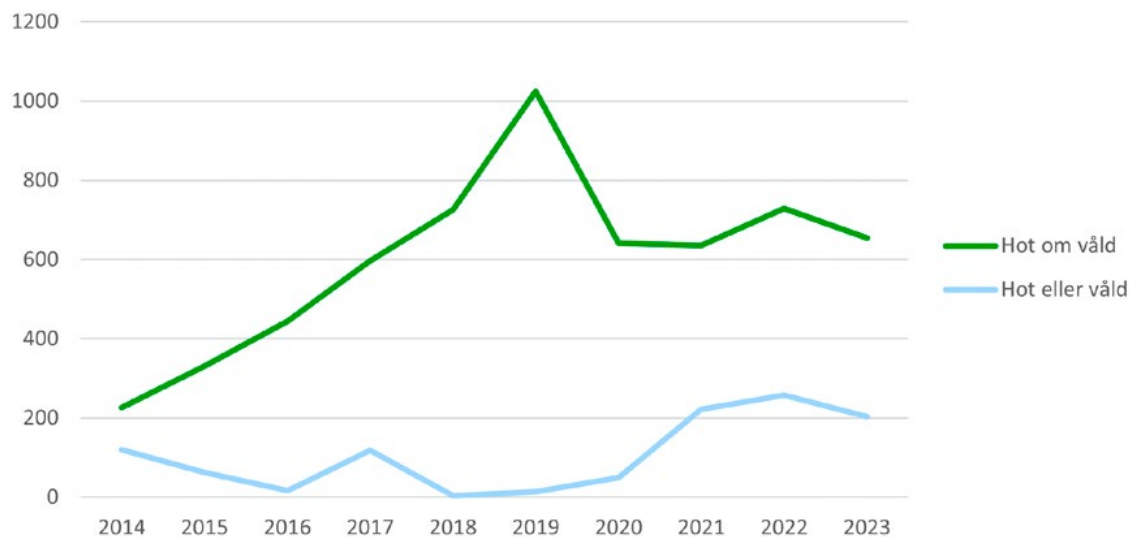
Vanliga exempel på otillbörlig påverkan är exempelvis hot mot tjänstepersoner som handlägger ärenden rörande barn och unga (exempelvis beslut kring omhändertaganden av barn), försök att påverka beslut rörande tillstånd, hatkampanjer riktade mot specifika politiker för att få dem att ändra ställning. I den senaste kartläggningen av otillbörlig påverkan från Brå som gjordes 2016 framkom att trakasserier var den vanligaste formen (exempelvis obehagliga telefonsamtal, okvädningsord, självmordshot), följt av hot, våld och skadegörelse. Den vanligaste typen av påverkare var personer som uppfattades vara i en desperat situation eller ha en psykisk störning, följda av rättshaverister, extremister eller aktivister drivna av sakfrågor. (Brå 2016)

Den sista kategorin av påverkare – personer inom organiserad brottslighet eller förortsbaserade nätverk – utgör ett hot som sedan rapportens publicering 2016 fått alltmer uppmärksamhet. Det finns många rapporter om att kriminella nätverk påverkat handläggare i sina beslut, genom hot om våld eller annan vedergällning. Ett exempel är biblioteks- och fritidspersonalen i Hammarkullen i Göteborg, som inte vågade anmäla narkotikahandel och hot från minderåriga kriminella, av rädsla för repressalier (Sandstig 2023).

Ännu mer insidiösa är de påverkansförsök som inte utgörs av våld och frontala hot, utan som använder korruption och infiltration som medel. Eftersom kriminella nätverk ofta vill undvika den uppmärksamhet som kan uppstå vid hot försöker de i stället muta till sig fördelaktiga beslut, eller placera personer från deras eget nätverk i nyckelpositioner inom myndigheter eller kommunala förvaltningar (Brå 2024). Sådana infiltrationsstrategier är ett uppmärksammat problem inom myndigheter som Migrationsverket eller Försäkringskassan, men också inom bankväsendet, mäklarbranschen, revisions- eller advokatbyråer eller svenska hamnar, där insiders möjliggör smuggling (Regeringen 2024).

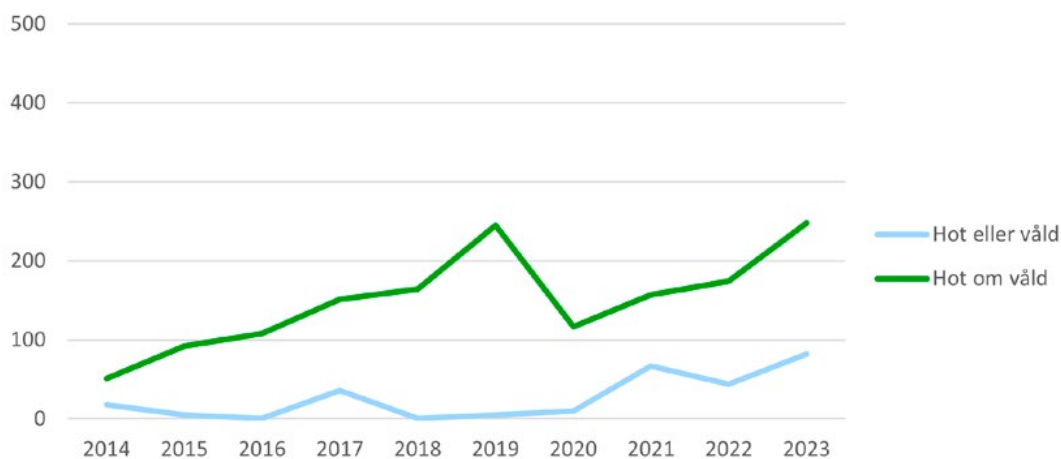
Det finns begränsat med underlag när det gäller omfattningen och utvecklingen av otillbörlig påverkan i Umeå. Ett ofullständigt men ändå intressant mått är statistik från Stella, kommunens rapporteringssystem för arbetsmiljöavvikelser, exempelvis skador, hot eller våld. Det kan ge en bild av det våld alternativt hot om våld som tjänstepersoner inom Umeå kommun utsätts för. Siffror för 2023 visar att "hot om våld" var relativt vanligt förekommande. Flest anmälningar gällande hot om våld i kommunen inkom 2019. Faktiska fysiska skador som uppstått till följd av hot eller våld rapporteras som "hot eller våld".

Viktigt att beakta när det gäller tolkningen av data från Stella är att ökade anmälningar mycket väl kan reflektera ett förbättrat kvalitetsarbete internt hos verksamheterna, varmed fler anmäler hot eller våld. För att förstå vad som driver ökningen behövs en fördjupad kartläggning av problemet.

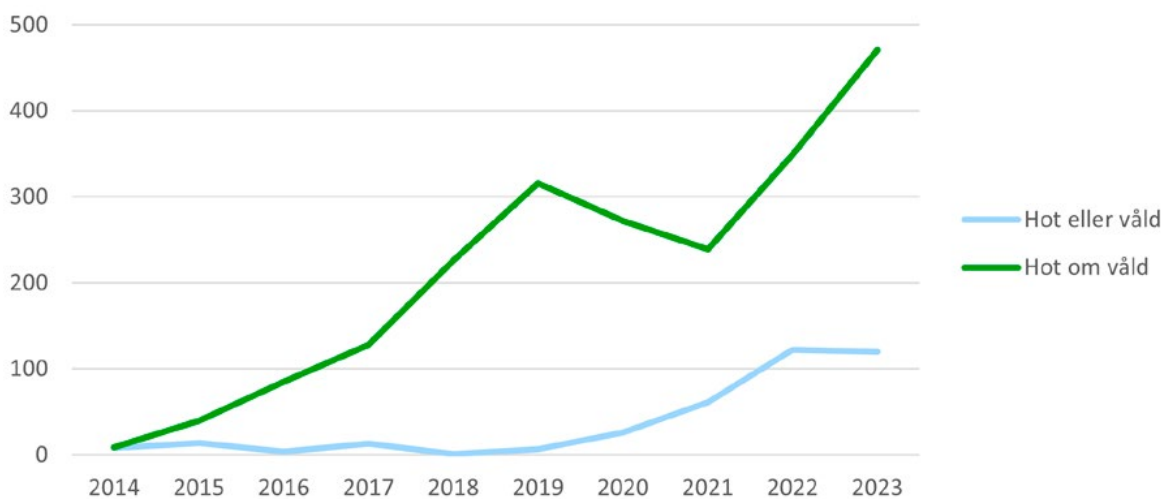
Figur 105. Anmälningar om arbetsmiljöhändelser, hela Umeå kommun, antal

Källa: Umeå kommuns system för arbetsskador, tillbud och arbetsmiljöbrister, Stella

Sett till specifika nämnder framträder en ökning av händelser inom socialtjänsten, men särskilt inom för- och grundskolan:

Figur 106. Anmälningar om arbetsmiljöhändelser, Individ och familjeomsorgsnämnden, antal

Källa: Umeå kommuns system för arbetsskador, tillbud och arbetsmiljöbrister, Stella

Figur 107. Anmälningar om arbetsmiljöhändelser, För- och grundskolenämnden, antal

Källa: Umeå kommuns system för arbetsskador, tillbud och arbetsmiljöbrister, Stella

Ett annat område där en fördjupad kartläggning skulle behövas är hot mot förtroendevalda. Den utsattheten fångas inte upp av Stella, och samtidigt pekar mycket på att hat mot förtroendevalda är ett ökande problem.

Nationellt finns det enkäter som fångar upp utsattheten. Politikernas trygghetsundersökning (PTU) från 2023 visar att 29,5 procent av de förtroendevalda under 2022 blev utsatta för någon form av hot, trakasserier, våld, skadegörelse eller stöld. Det framkom även att utsattheten är något större hos kvinnor än hos män, och större hos yngre förtroendevalda. De mest utsatta partierna var Miljöpartiet och Kristdemokraterna. I de flesta fall var förövaren en man som uppskattades vara mellan 45–64 år. I hälften av fallen förknippades förövaren men någon form av grupp, oftast högerextremistisk eller rasistisk. (Brå 2023i).

Brå har också under 2023 publicerat en delredovisning av det uppdrag de fått att kartlägga otillåten påverkan från systemhotande aktörer, det vill säga påverkare som tillhör ideologiska extremist rörelser eller kriminella grupperingar (Brå 2023j). Den har fokus på förtroendevalda och visar att var tionde förtroendevald har utsatts årligen. Under valåren drivs utsattheten av påhopp och hat i sociala medier från främst höger- och vänsterextremister. Påverkan från kriminella grupperingar är mindre vanlig, men uttrycks genom andra händelser (obehagliga besök, förföljelse, hot mot anhöriga), vilket i de flesta fall upplevs som mer skrämmande.

Påverkan mot förtroendevalda är ett allvarligt problem, både för individerna som drabbas, men också för hela det demokratiska systemet eftersom ökade hot minskar människors benägenhet att ta på sig politiska uppdrag (Brå 2023j). Därför skulle det vara användbart att få en bättre bild av vilken sorts otillbörlig påverkan som sker lokalt och hur omfattande den är.

Avslutningsvis visar djupanalysen i det här kapitlet att när det gäller brott mot miljön, människors hälsa och säkerhet samt samhällets ordning verkar problembilden i Umeå vara mindre allvarlig än i andra kommuner. Det finns dock en risk att den bilden till viss del beror på en avsaknad av tillförlitliga underlag och/eller av mer utbredda kontrollåtgärder. När det gäller såväl miljöbrott som ekobrott eller otillbörlig påverkan är det viktigt att vara vaksam – det finns också ett behov av bättre informationsunderlag inom många av de områden som beskrivs i det här avsnittet.



6. Slutsatser och rekommendationer för det förebyggande arbetet framåt

A. Lägesbildens syfte

Den här lägesbilden av brottsligheten i Umeå kommun har en medvetet bred ansats. Eftersom den nya lagen om kommuners brottsförebyggande arbete (SFS 2023:196) efterfrågar en kartläggning och analys ”över brottsligheten inom kommunens geografiska område” så har ambitionen med rapporten varit att redogöra för omfattningen och utvecklingen av brottsligheten inom så många olika områden som möjligt.

Samtidigt har lägesbilden också en annan funktion än att informera. Den ska, bortom detaljerna, visa på en helhet, och belysa var det finns behov av fler brottsförebyggande åtgärder. På så vis blir lägesbilden grunden för nästa steg i det brottsförebyggande arbetet, som är att ta fram en åtgärdsplan.

Enligt lagen ska åtgärdsplanen tydligt synliggöra ”vilka åtgärder som kommunen avser vidta för att förebygga brott”. Det ska finnas en logisk koppling mellan den analys som görs i lägesbilden, och de prioriteringar som görs i det brottsförebyggande arbetet.

B. Vad sticker ut i lägesbilden?

För att avgöra var det finns behov av förstärkningar i det brottsförebyggande arbetet är en bra utgångspunkt att se inom vilka områden Umeå särskiljer sig negativt jämfört med resten av landet. I den genomflygning av Umeås brottslighet som gjorts i rapporten, vad är det som sticker ut?

a. Höga antal anmälda brott

Man kan börja med att konstatera att det finns några brottskategorier där Umeås brottslighet, räknat i antal anmälda fall per 100 000 invånare, faktiskt ligger högre än riket. De områdena är relativt få – Umeå är en stad med låg brottslighet – men just därför blir de extra intressanta. De områdena är [cykelstölder](#), [narkotikabrott](#) och [brott mot alkohollagen](#).

Sedan finns det också ett område där Umeås brottslighet ligger på samma nivå som riket, vilket i sig är ovanligt eftersom Umeå inom de flesta kategorier har en lägre nivå. Det området är sexualbrott. När det gäller [våldtäkt](#) ligger Umeå ungefär på samma nivå (och stundtals högre) än riksgenomsnittet.

Vad ska man dra för slutsats av de här siffrorna? I vissa fall pekar ett högre antal anmälda brott antagligen på en högre brottslighet – exempelvis när det gäller cykelstölder, som är mer vanligt förekommande i cykeltäta studentstäder som Umeå, Linköping eller Lund.

Men som vi poängterat tidigare i rapporten så återspeglar inte ett högre antal anmälda brott nödvändigtvis att en kommun också har en högre brottslighet. I många fall kan det snarare reflektera hur aktivt polisen arbetar med en viss problematik. Det är särskilt sant om kategorier som är händelsestyrd, det vill säga där brott inte anmäls av privatpersoner utan där de upptäcks i samband med kontroller eller polisens spaningsarbete. Narkotika- och alkoholbrott är en sådan kategori, där mer spanings- och ingripandearbete typiskt leder till fler anmälningar om brott. Det höga antalet narkotikabrott i Umeå kan givetvis spegla att

det finns en stor införsel av narkotika i Umeå – något polisen också vittnar om – men det kan också peka på ett aktivt och effektivt polisarbete som gör att en högre andel av den narkotika som hanteras i Umeå också upptäcks.

Ett högre antal anmälda brott kan även bero på ett lägre mörkertal – det vill säga att fler av de brott som faktiskt begås också anmäls till polisen. Umeås nivå på sexuellt våld kan givetvis spegla en faktiskt högre prevalens av sådant våld, det bör inte uteslutas. Men det kan också vara så att fler brott i Umeå anmäls. En högre anmälningsbenägenhet skulle kunna härledas till Umeås kultur, och i synnerhet till det faktum att man i Umeå både pratar om och arbetar mycket med jämställdhet. Genom att göra våld mot kvinnor, och i synnerhet sexuellt våld, mer pratbart kan man också sänka trösklarna för att anmäla det. Därmed minskar mörkertalet, och antalet anmälda brott ökar. Här spelar polisens arbete med bemötande också stor roll. Den här lokala prägeln skulle kunna vara en förklaring på det höga antalet anmälda brott – men det är bara en hypotes. Problemet är att vi i nuläge inte vet vad Umeås siffror på antal anmälda våldtäkter beror på. Här finns ett behov av ytterligare analyser.

b. Negativ trend

Även trend är viktigt att beakta när man analyserar lägesbildens resultat. Umeå kan ligga väl under riksgenomsnittet för vissa typer av brott, men om utvecklingen går åt fel håll, då är det viktigt att fånga upp den utvecklingen tidigt för att kunna sätta in åtgärder och därmed förhindra en försämring. Särskilt intressanta är de områden där den nationella trenden pekar på en minskning av antalet anmälda brott, medan utvecklingen i Umeå går åt motsatt håll.

De kategorier där antalet anmälda brott ökat de senaste åren är [misshandel mot kvinnor](#), [tillgreppsbrott](#), [inbrott](#) samt [rattfylleri](#).

När det gäller tillgreppsbrott är det flera kategorier där trenden är ökande. Anmälningar om stölder i butik och från offentliga verksamheter har ökat sedan 2021, och det har även antalet cykelstölder. Den preliminära datan för 2023 pekar också, något förvånande, på en ökning av bilstölder, vilket bryter en lång nedåtgående trend. När det gäller inbrott drivs ökningen av antalet anmälda fall av inbrott i förrådsutrymmen (källare, vindar), samt i en mindre grad av ett ökat antal anmälda inbrott i flerfamiljshus.

Att antalet anmälningar om misshandel mot kvinnor ökat är anmärkningsvärt, eftersom det skiljer sig så tydligt från utvecklingen av våldet mot män där trenden i Umeå är minskande. Preliminärdata för 2023 visar på en markant ökning av antal anmälda fall av misshandel mot kvinnor, en ökning som syns tydligare i Umeå än för hela riket. Även här kan ökningen möjligtvis förklaras av polisens mer aktiva arbete mot våld i nära relation, vilket skulle kunna innebära att fler brott upptäcks än tidigare – men det är en hypotes, vad skälet är vet vi i nuläge inte.

Uppgången i antalet anmälda fall av rattfylleri kan med stor sannolikhet härledas till polisens arbete med kontroller. Enligt polisen har den faktiska prevalensen av onyktra förare alltid varit mycket högre än vad antalet anmälda brott visar, något som resultaten från *Unga*-enkäten också styrker (se avsnitt [Trafikbrott](#)).

C. Vilka områden bör prioriteras i det brottsförebyggande arbetet?

Är det inom de områden där antalet anmälda brott ligger över riksgenomsnittet, eller där trenden är ökande, som Umeå kommun, polisen och andra samverkansaktörer borde rikta den gemensamma kraften genom att förstärka det brottsförebyggande arbetet?

Svaret är inte så enkelt. Givetvis är de här områdena extra viktiga att bevaka; men som vi har förklarat innebär inte ett högre antal anmälda brott nödvändigtvis en förvärrad brottslighet. Det är också viktigt att inte vara för reaktiv, och inte upphöra med ett långsiktigt förebyggande arbetet därför att det gett resultat och kurvan nu pekar åt rätt håll. Vissa arbeten är och måste vara långsiktiga.

Det finns också andra viktiga värden att beakta när man prioriterar i det brottsförebyggande arbetet, som hur synliga brotten är (vilket i högre grad påverkar medborgares trygghet), hur allvarliga konsekvenser brotten får, samt hur de hänger ihop med annan brottslighet. Tar man till exempel brott mot narkotikalangeten så utgör de i första hand ett folkhälsoproblem, men narkotikahandeln är också en stor inkomstkälla för den organiserade brottsligheten, och leder till att fler unga rekryteras till gängrelaterad kriminalitet. Narkotikaberoende är också en underliggande orsak till andra former av kriminalitet, som cykel- och förrådsstölder som i Umeå ofta kan kopplas till ett fåtal individer som utför brotten för att bekosta sin narkotikakonsumtion. Det innebär att förebyggande insatser mot narkotikaberoende på sikt också kan leda till en minskning av narkotikarelaterade inbrott och tillgreppsbrott.

Ser man till våld i nära relation så får även de brotten långsiktiga konsekvenser, i första hand för de personer som drabbas, men också för barn som växer upp i miljöer som präglas av våld. Att som barn bevittna våld kan få allvarliga konsekvenser för den psykiska och fysiska hälsan. Att själv ha utsatts för våld är också en riskfaktor för att själv bli våldsutövare. Ur ett långsiktigt perspektiv är det alltså angeläget att förebygga våld, såväl för de drabbade individerna som ur ett samhällsperspektiv.

Slutligen är det viktigt att komma ihåg att allt viktigt inte kan mätas. Det finns allvarliga utmaningar när det gäller brottslighet som inte (än) syns i statistiken – exempelvis det hot som utgörs av den organiserade brottsligheten. Det finns än så länge få mått på hur etablerad gängbrottsligheten är i Umeå, men samtidigt har lägesbilden gång på gång visat kopplingar mellan organiserad brottslighet och andra brottskategorier – dödligt våld, narkotika, bedrägerier, hedersrelaterat våld och förtryck, livsmedelsbrott, avfallsbrott, ekobrott, bidragsbrott och otillbörlig påverkan. Det finns också oroväckande tecken på att fler barn och unga rekryteras in i kriminella nätverk, även i Umeå (se Umeå kommun 2023d). Att förebygga den organiserade brottsligheten är därmed ett sätt att påverka utvecklingen inom många andra brottskategorier. Andra områden där det saknas data eller där den är ofullständig är hatbrott eller otillbörlig påverkan, exempelvis hot och hat mot förtroendevalda. Här finns ett stort behov av bättre underlag.

Därför är vår rekommendation, baserat på en samlad bedömning av:

1. nivån på brottsligheten
2. trenden på brottsligheten
3. brottslighetens koppling till andra brott och dess långsiktiga konsekvenser att i det brottsförebyggande arbetet särskilt prioritera följande områden:

Våld i nära relation – antalet anmälda fall av misshandel mot kvinnor ökar, och i de allra flesta fall handlar det om våld i nära relation. Här finns ett behov av bättre underlag: vem utsätts? var? finns det mönster? vad har förövarna gemensamt? Det är angeläget att förstärka och utveckla det förebyggande arbetet, för att göra det mer träffsäkert. Det finns även ett stort behov av förstärkta resurser för de som arbetar med att stötta de som utsätts och de som utsätter, samt de barn som drabbas. Det finns också ett behov av fördjupad samverkan mellan olika aktörer, exempelvis polisen, socialtjänsten och Region Västerbotten.

Våld mot och mellan barn – att utsättas för våld under uppväxten och/eller bevittna våld får negativa konsekvenser för barns fysiska och psykiska hälsa. Elevhälsans statistik visar att 7 procent av alla pojkar och 6 procent av alla flickor i årskurs 4 utsatts för våld hemma eller på fritiden, och att 23 procent av alla pojkar och 17 procent av alla flickor i årskurs 4 har blivit utsatta för våld under skoltiden. Skolan är den vanligaste arenan där barn utsätts för våld (data från Stella visar också på höga nivåer när det gäller hot och våld mot skolpersonal, vilket pekar på ett bredare problem). När det gäller sexuellt våld så visar *Jämlika liv* att gruppen 16–24 är den mest utsatta, med 11 procent som svarat att de har utsatts för sexuellt våld eller tvång. Unga är inte bara våldutsatta, de är också våldsutövare. Dels beskriver polisen en problematik kopplat till misshandel unga emellan i Umeå, dels visar statistik att 37 procent av de som misstänks för sexualbrott mot barn eller barnpornografibrott själva är mellan 15–19 år. Mycket tyder på att det finns ett stort behov av att förstärka det förebyggande arbetet mot våld bland barn, både när det gäller tidig upptäckt, våld i nära relation, våld i ungas nära relationer, och våld i skolan.

Organiserad brottslighet – den organiserade brottsligheten är verksam på många arenor, och kan kopplas till många olika sorters brott – narkotika, men också bedrägerier, ekobrott, välfärdsbrott, otillbörlig påverkan, misshandel och mord. Därför är det viktigt att stärka den kommungemensamma kunskapen om den organiserade brottsligheten i Umeå, för att tillsammans utveckla ett förebyggande arbete som ringar in alla de arenor där kriminella gäng kan vara verksamma. Här är det viktigt att alla delar av kommunen arbetar i samverkan, och tar vara på den kunskap som finns internt (exempelvis på Säkerhetsenheten) men också hos externa samverkansparter (exempelvis Polisen).

Nyrekrytering av unga in i gängrelaterad brottslighet – kriminella gäng använder sig i allt större grad av barn och unga, både för hantering av vapen och narkotika, och för att utföra grova våldsbrott (Brå 2023b). Även i Umeå har polisen varnat för ett förändrat beteende hos Umeås kriminella, som i större utsträckning än tidigare rekryterar yngre personer (Umeå kommun 2023d). I Umeå är problemet ännu hanterbart, men Polisens uppmaning har varit att förebygga tidigt för att undvika en allt större påfyllnad underifrån. En utmaning som hanteras inom ramen för Umeå växer tryggt och säkert, en kommunövergripande samverkansstruktur. Att hålla i och hålla ut i det förebyggande arbetet mot rekrytering av barn och unga till gängrelaterad brottslighet är av största vikt, och bör integreras i en bredare samverkan kring de utmaningar som är kopplade till organiserad brottslighet.

Narkotikabrott – lägesbilden visar att det finns mycket narkotika i omlopp i Umeå, och att unga som är utsatta och inte mår bra har en förhöjd risk att utveckla ett beroende av narkotika och alkohol. Att vara beroende av narkotika leder till annan kriminalitet, och skapar en inkomstkälla för den organiserade brottsligheten. När de kriminella gängen stärks ökar också risken för våld, otillbörlig påverkan och andra problem. Därför är det angeläget att fortsätta förebygga såväl försäljningen som användningen av narkotika, inom ramen för ett brett förebyggande arbete kring alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel. Viktiga områden är kompetens och kommunikation kring detta med yrkesverksamma och ideella som möter unga samt vårdnadshavare och andra viktiga vuxna. Fokus på unga med många riskfaktorer för ANDTS-problematik kan förstärkas. Vi ser olika problembilder för ungdomar och vuxna. Det finns ett behov av insatser riktade till den unga vuxna befolkningen där utifrån en hög användning. Här bör samverkan med studenthälsan, regionen och polisen prioriteras.

Hatbrott och diskriminering – lägesbilden visar att det förekommer hatbrott i Umeå, och att det sker diskriminering, bland annat i skolor och på arbetsplatser, något som Rättighetscentrums lägesöversikt beskriver. Det finns indikationer på att såväl islamofobi som antisemitism ökar. Samtidigt är underlaget för att fastställa omfattning och utveckling på de här områdena bristfälligt. Det finns ett behov av fördjupade analyser för att få fram bättre data, men också att utveckla kommunens strategiska förebyggande arbete mot hatbrott och diskriminering, eftersom de brotten sin tur driver på problem som polarisering och utanförskap, som skadar den sociala hållbarheten. Även när det gäller hot och hat mot förtroendevalda finns ett behov av bättre underlag för att förstå hur problemet ter sig lokalt.

Brott i digitala arenor – eftersom vi spenderar allt mer tid på internet och på sociala medier, och sköter allt fler ärenden via datorer och telefoner sker det även en förflyttning i brottslighetens arenor. Bedrägerierna ökar, och har blivit en stor inkomstkälla för den organiserade brottsligheten. Internet är också den vanligaste platsen för sexuella övergrepp mot barn. Samtidigt har det förebyggande arbetet inte riktigt hunnit i kapp. Förståelsen för den digitala brottsligheten, hur den utspelar sig och vad den får för konsekvenser, är fortsatt låg bland privatpersoner men också yrkesverksamma. Här finns det ett behov av kompetenshöjande insatser, exempelvis bland vårdnadshavare och personal som arbetar med barn, för att i sin tur kunna utveckla mer träffsäkra förebyggande insatser, och bättre stöd till de som drabbas. Andra områden där det finns ett behov av kompetenshöjning och bättre bevakning är IT-brott (exempelvis otillåtna dataintrång), samt hur AI på sikt kommer att påverka såväl brottslighetsutvecklingen (mer avancerade bedrägerier) men också brottsbekämpningen, genom att möjliggöra snabbare och bättre analyser.

D. Avslutande reflektioner

Det är första gången Umeå kommun sammanställer en lägesbild över brottsligheten i kommunen. Som i alla utvecklingsprocesser har det varit spännande men också stundtals utmanande att bana rätt väg framåt. Vi har lärt oss mycket om brottsligheten i Umeå, men svaren har inte sällan gett upphov till nya frågeställningar. Det innebär att lägesbilden snarare är att betrakta som ett första steg i en lärandeprocess än som en färdig produkt. Under de två år som återstår innan lägesbilden ska uppdateras kommer vi fortsätta arbetet med att samla in fler datakällor och kunskapsunderlag, och identifiera fler nyckelaktörer att intervjua. Vår förhoppning är att lägesbilden därmed kan förbättras år för år.

Nästa steg i den process som lagen fastställt är att ta fram en åtgärdsplan. Även där kommer vi att bryta ny mark, eftersom Umeå inte tidigare haft någon plan som synliggör hela kommunens förebyggande arbete. Att ta fram en sådan kommer att vara komplext, men också mycket positivt eftersom det kommer att synliggöra helheten i det förebyggande arbetet på ett helt nytt sätt. Åtgärdsplanen blir också den arena där man kan 1) inventera det befintliga förebyggande arbetet, 2) föreslå utvecklingar eller avvecklingar, för att vassa arbetet och göra det fortsatt relevant och träffsäkert i en föränderlig värld.

Brottsförebyggande arbetet är per definition ett probleminriktat fält. Det är viktigt att ta de utmaningar som Umeå kommun står inför på största allvar, och att rikta in sig på det som inte fungerar för att kunna bli bättre. Men samtidigt är det också angeläget att då och då stanna upp och komma ihåg det lägesbilden också visar – att Umeå i jämförelse med andra städer har ett gynnsamt läge. Inom de flesta brottskategorier – mord, misshandel, rån, trafikbrott etc – är antalet anmälda brott lägre än genomsnittet i Umeå kommun, medan tryggheten och den mellanmänniska tilliten är högre. Umeå har också ett väl utbyggt och mångfaldigt prisat förebyggande arbete, som bedrivs dag ut och dag in av kommunens olika förvaltningar. Samtidigt som man tänker utveckling och förbättring är det viktigt att också värna sådant som fungerar väl.

Slutligen är det viktigt att betona att samverkan är A och O i det förebyggande arbetet. Oavsett vad man väljer att rikta in sig på i första hand så kommer det kräva att olika delar av kommunens komplexa maskineri rör sig i takt. Ingen enskild del – inte skolan, inte socialtjänsten - kan ensam ta sig an vår tids komplexa utmaningar. Utan arbetet kräver samverkansvilja och samverkansstrukturer, internt hos kommunen, men också externt med viktiga samverkansaktörer som polisen, regionen, civilsamhället eller näringslivet. Även här har åtgärdsplanen en viktig roll att spela, genom att tydligt uttala vad som bör göras, och i vilken samverkanskonstellation.

Bilaga 1

Angående statistiken

Mörkertal

Antalet brott som kommer till polisens kännedom är inte samma som den faktiska brottsligheten. Det finns alltid ett mörkertal som också varierar mycket mellan olika brottstyper. Brottsförebyggande rådet har uppskattat att vi i Sverige har en anmälningsgrad på ungefär 30 procent för misshandel medan över 90 procent av alla bilstölder troligen anmäls (Hvitfeldt och Silberstein, 2019). I en kartläggning vad gäller våld i nära relation som Brottsförebyggande rådet gjorde visade det sig att knappt 4 procent av de svarande hade gjort en polisanmälan (Brå, 2014).

Statistiken av anmälda brott

Statistik gällande anmälda brott har inhämtats dels via Polismyndigheten, och dels via Brottsförebyggande rådet (Brå). Statistiken hos dessa myndigheter stämmer överens till stor del men det kan förekomma vissa differenser i dataunderlagen. Brottsförebyggande rådet inhämtar sin data från flera olika brottsutredande myndigheter så som Åklagarmyndigheten, Tullverket, Kustbevakningen, Ekobrottsmyndigheten och Säkerhetspolisen.

Statistiken för anmälda brott, Brottsförebyggande rådet

Nedanstående avsnitt, angående information om statistiken för anmälda brott, har hämtats från Brottsförebyggande rådets kvalitetsdeklaration. Innehållet har kortats ner och belyser endast de mest relevanta. För den fullständiga kvalitetsdeklarationen upprättad av Brå se Kvalitetsdeklaration 2023

TILLFÖRLITLIGHET

När ett brott kommer till polisens kännedom upprättas en brottsanmälan som registreras i polisens ärendehanteringssystem. Därefter levereras statistiken sedan till Brå. Hos Brå granskas och bearbetas uppgifterna innan de sammanställs till statistik. Det som redovisas är det totala antalet anmälda brott, det vill säga även händelser som efter utredning visar sig vara annat än brott, eller där brott inte kan styrkas. På total nivå anses tillförlitligheten vara hög och återspeglar väl vilka händelser som registrerats som brott, men viss osäkerhet förekommer för mer detaljerade nivåer.

UNDERTÄCKNING

Rampopulation för statistiken över anmälda brott är samtliga brott som anmäls och registrerats som brott hos de brottsutredande myndigheterna och som skickats till Brå.

- Anmälda brott som borde vara registrerade men inte är det orsakar undertäckning,

Undertäckningen kan orsakas av eftersläpning i registreringen eller av avvikande rapporteringsrutiner. Denna felkälla bedöms dock vara liten och justeras i den slutliga statistiken i de fall eftersläpningen har skett under redovisningsåret. I de fall brott upptäcks och tillkommer till ursprungsärendet efter att statistiken för aktuell redovisningsperiod tagits fram kommer de inte att ingå i statistiken och orsakar undertäckning.

I den preliminära statistiken för helåret redovisas cirka 0,5 procent färre brott än i den slutliga statistiken för helåret.

ÖVERTÄCKNING

- Anmälda brott som är registrerade flera gånger orsakar övertäckning.

I de fall polisen och åklagaren registrerar samma brott med olika ID orsakar det övertäckning. I vissa fall kan felkällan kontrolleras och åtgärdas. Övertäckning uppstår också om samma brott anmäls flera gånger, av olika anmälare vid olika tillfällen. Den typen av felkälla är mycket svår att kontrollera och åtgärda.

Statistiken över anmälda brott, Polismyndigheten

På grund av den mänskliga faktorn kan det förekomma vissa felaktigheter i dataunderlaget. Exempelvis kan platsen för vissa anmälda brott saknas eller felaktigt ha lokaliserats mitt i centrala Umeå. I vissa fall kan det även vara svårt att lokalisera exakt vart ett visst brott ägt rum.

Statistiken över misstänkta och målsägande, Polismyndigheten

Hos polisen finns det inte alltid en misstänkt gärningsman registrerad i systemet. Det kan även förekomma att vissa uppgifter saknas, exempelvis målsägandes ålder. De diagram som tagits fram gällande misstänkta och målsägande i Umeå har baserats på de data som finns tillgängliga.

Bilaga 2

Om kartor

En karta är en representation av ett område på en platt yta, som visar geografiska funktioner, gränser, och orientering. För att göra kartor som berättar mer än bara var saker är, använder vi något som kallas GIS, eller Geografiska Informationssystem. GIS är ett IT system som hjälper oss att lägga till massor av information på kartan, som var det begås flest brott.

När vi gör dessa kartor, vill vi ibland inte visa exakt var varje liten sak hände för att skydda folk och för att förstå trender. Istället för att visa varje liten händelse, grupperar vi ihop dem så vi kan säga ”i det här stora området hände det här många gånger”. Det hjälper oss att se stora mönster, som var det finns mycket brottslighet, utan att berätta för mycket om varje enskild händelse. Genom att göra så här skyddar vi människors privatliv och gör det enklare för alla att förstå de stora mönstren och trenderna. I rapporten använde vi en viss typ av metod som kallas för ”kernel density estimation”. Tänk dig att du har en karta och en burk med färg. Varje gång något speciellt händer på en plats, som ett brott eller att någon ser en sällsynt fågel, sätter du en liten droppe färg där. Om många saker händer på samma plats, blir det mer och mörkare färg just där. På kartan använder vi olika färger för att visa var det händer flest saker. Ljusa färger betyder lite aktivitet och mörka färger betyder mycket aktivitet. Det är som en värmekarta du ser på vädernyheterna – ju ”varmare” det är, desto mer aktivitet finns det. En karta som visar antalet anmälda brott och skalan går från 1 till 83, där färgerna sträcker sig från ljus till mörkt, betyder ett område som är ljus att det har varit mycket få eller inga anmälda brott där. Ljus färg representerar alltså de lägsta värdena på skalan, nära 1, vilket indikerar låg brottsaktivitet i det området. Om ett område på kartan är färgat med den mörkaste nyansen, indikerar det att det området har ett värde nära toppen av skalan, vilket är 83, och i sin tur indikerar hög brottslighet i det området.

För att minska förvrängningen av kartor har samtliga kartor visualiserats genom renderingstypen enkelband pseudofärg, linjär interpolering, jämt intervall och max 255 klasser. Olika färger har använts för att differentiera brottskategorier. Våld i nära relation är inte en enskild brottskod enligt klassificeringen av polisen. Kartorna för våld i nära relation är uppdelade på kön, omfattar samtliga åldrar och brottskategorierna misshandel, människorov och olaga frihetsberövande, ofredande, olaga hot, sexualbrott (exkl. våldtäkt), våldtäkt och överträdelse av kontaktförbud. Den gemensamma nämnaren är att den misstänkta är eller har varit i nära relation till målsägandet.

På grund av begränsade resurser visualiserar kartorna endast en ögonblicksbild av hela 2023. Vidare är kartorna inte justerad för population, kartorna visar inte trender över tid och plats och kartorna framställdes genom en form av analys. Nästa GIS analys kan med fördel kontrollera för population och populationstillväxt; analysera trender över år, månader, dagar och tid på dygnet; använda olika typer av värmekartor; använda komplementära analyser till värmekartor; samt inkludera data från socialtjänsten, unga och jämlika liv och andra relevanta datakällor.

Bilaga 3

Socioekonomiska typområden

Den geografiska indelningen i denna fördjupning består av sju områden. Områdena har grupperats efter en statistisk klusteranalysmetod och benämns här socioekonomiska typområden. Områden som liknar varandra ingår i samma typområde och kan finnas spridda över hela kommunen. Fördelarna med att gruppera områden på detta sätt är att vi kan göra en bättre analys av hur olika demografiska förutsättningar påverkar umebornas hälsa. Givetvis finns det variationer inom varje typområde och resultaten ska ses som generaliseringar.

Typområdenas gruppering baseras på ett antal socioekonomiska variabler. Dessa är: andel unga (20–29 år), andel äldre (65+), hushållens disponibla inkomst, andel utrikes födda och andel ensamboende. Nedan följer några karaktäristiska beskrivningar om varje område:

Socioekonomiska typområden

Klustergrupp	Andel unga	Hushållsinkomst	Andel ensamboende	Andel äldre 65+	Summa bef	Utrikes
1	6 %	643 099	6 %	17 %	19 533	6 %
2	13 %	450 649	27 %	38 %	7 323	9 %
3	21 %	449 589	25 %	17 %	47 631	13 %
4	31 %	349 341	28 %	10 %	11 377	26 %
5	10 %	586 347	11 %	15 %	18 908	6 %
6	9 %	547 155	14 %	23 %	13 689	6 %
7	60 %	205 085	55 %	0,02 %	8 564	32 %
Medelvärde kommun	18,80 %	493 876	17 %	16,70 %	127 025	12,00 %

Typområde 1: Kännetecknas av en mycket liten andel unga (20–29 år), höga hushållsinkomster, mycket få ensamboende och en andel äldre som är nära kommunens genomsnittliga nivå. Man har också få utrikes födda i dessa områden generellt sett jämfört med kommunens genomsnitt, ungefär hälften så stor andel.

Exempel på områden inom Typområde 1 är: Rödäng, Ersmark, Brännland, Sörfors, Söderslätt, Ön, Carlslid, Innertavle, Yttertavle, Berghem NO, Västerslätt (villaområde).

Typområde 2: Kännetecknas av en andel unga (20–29 år) som ligger något under medelvärdet för kommunen, hushållsinkomster ligger något under kommunens genomsnittliga nivå, man ligger en bit över medelgällande andelen ensamboende, en hög andel äldre och en andel utrikes födda som ligger något under kommunens genomsnittliga nivå.

Exempel på områden inom Typområde 2 är: Fridhem, Centrum NV, Norrbyn, Mariestrand, Holmön, Karlsborgområdet, Brinkvägen, Dragonfältet.

Typområde 3: Kännetecknas av hushållsinkomster som ligger lägre än kommunens genomsnitt, en andel yngre som är ungefär i likhet med kommunens genomsnitt, andelen ensamboende ligger en bit över medlet för kommunen, andelen äldre ligger på genomsnittlig nivå för kommunen, andelen utrikes födda är också ungefär på kommunens genomsnittliga nivå.

Exempel på områden inom typområde 3 är: Berghem SV, Sandbacka, Haga NV, Ytterhiske, Väst på stan, Centrum S, NO, O, Östermalm, Öbacka, Ersboda, V, O, S, Sandåkern, Kronoparken, Böleäng, N.

Typområde 4: Kännetecknas av att de har en stor andel unga, låga hushållsinkomster ganska långt under kommunens genomsnittliga nivå, andelen ensamboende ligger en bit över medlet för kommunen, en ganska låg andel äldre och en stor andel utrikes födda.

Exempel på områden inom typområde 4 är: Berghem SO, nordöstra Ersboda, Ålidbacken, Ålidhem S, Ålidhöjd, Carlshem V, Mariehemshöjd, Olofsdal.

Typområde 5: kännetecknas av en ganska liten andel unga (20–29 år), höga hushållsinkomster men lägre än i grupp 1, ganska få ensamboende, andel äldre i likhet med kommunens genomsnitt. Man har också få utrikes födda i dessa områden generellt sett.

Exempel på områden inom typområde 5 är: Sandabrånet, Sanbacka Ö, Kyrkogatan S, Grubbe S, Baggböle, Flurkmark, Hissjö, Överboda, Rådäsel, Böleäng V, Röbbäck, Hössjö, Stöcke.

Typområde 6: Kännetecknas av en ganska liten andel unga, hushållsinkomster som ligger över kommunens genomsnittliga nivå, andel ensamboende ligger strax under kommunens genomsnitt, något fler äldre än kommunens genomsnitt och en låg andel utrikes födda i likhet med område 1 och 5.

Exempel på områden inom typområde 6 är: Kungsänget, Västerhiske, Tavelsjö, Mariedal, Obbola, Sävar V, Sävar omland Ö.

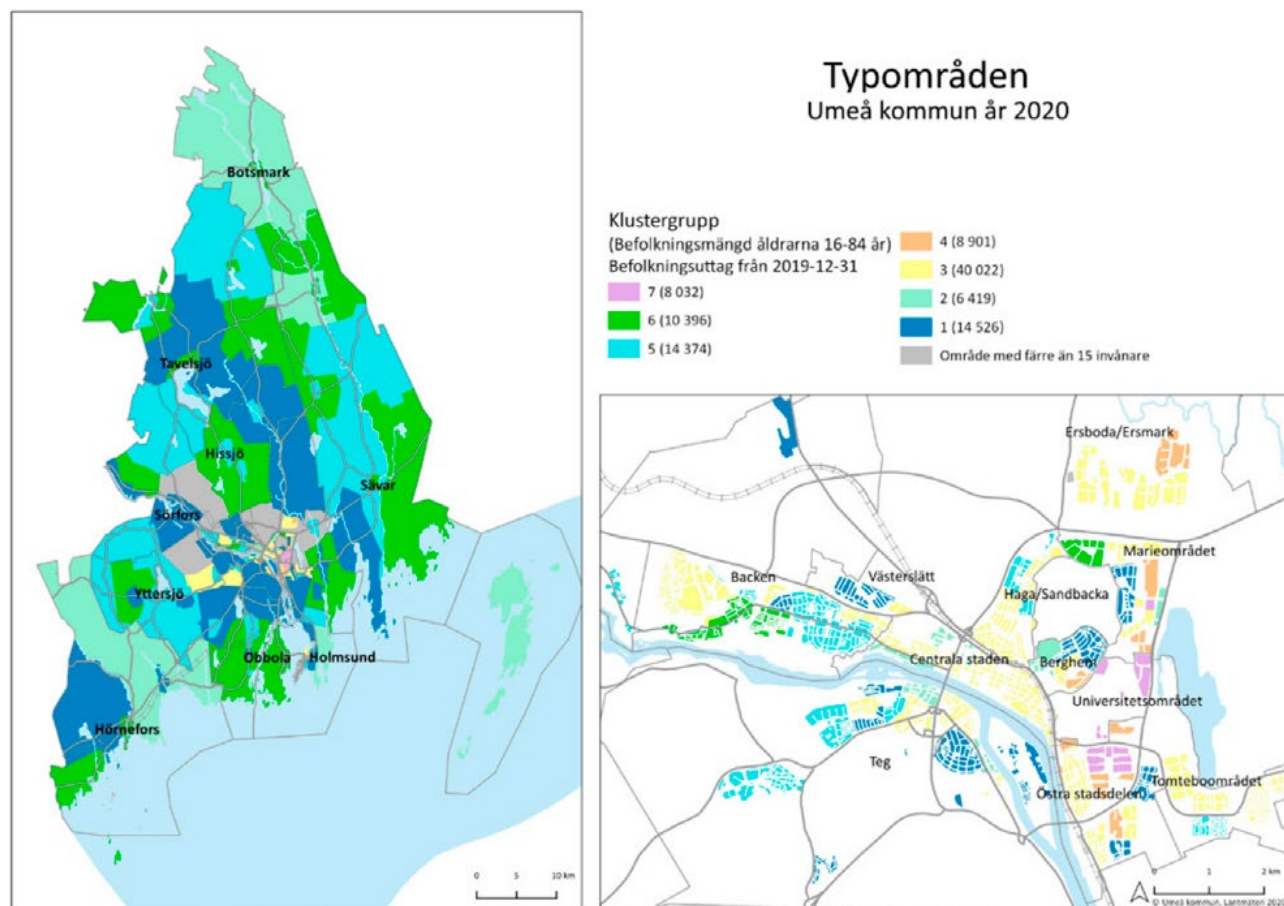
Typområde 7: Kännetecknas av huvudsakliga studentområden med en mycket stor andel unga, mycket låga hushålls-inkomster, mycket stor andel ensamboende, en mycket liten andel äldre och en mycket stor andel utrikes födda.

Exempel på områden inom typområde 7 är: Ålidhem V, Ålidhem Ö, Mariehem (studentbostäder), Universitetsområdet, Nydalahöjd, Lill-Jans berget.

Komplett tabell över vilka områden som tillhör respektive 1–7 typområde. Se bilaga 2.

Karta över typområden 1–7: Se figur 151.

Umeå kommun, typområde 1–7





7. Källhänvisningar

Berglund, Hedda. 2023. "Så lurar bluffsajter kunderna på pengar – skickar billiga kopior: "Grundlurad". SVT Nyheter (18 december).

[Så lurar bluffsajter kunderna på pengar – skickar billiga kopior: "Grundlurad" | SVT Nyheter](#)

Birkne, Tilia, Chninou, Mahmoud och Agic, Haris. 2021. Alla de här drömmarna: ungas erfarenheter av segregation, ojämlikhet och marginalisering i Umeå, Studieförbundet.

[Rapport Alla de här drömmarna \(studieförbundet.se\)](#)

Bisset, Victoria. 2023. "Man sentenced to life by Canadian judge who says incel-inspired attack was terrorism". The Washington Post (29 november).

[Judge says man's incel-inspired attack was terrorism, sentences him to life - The Washington Post](#)

Bogegård, Ylva. 2023. "Gängen listar sina offer – Mikael's bror blåstes på en miljon". P4 Sveriges Radio (17 oktober).

[Gängen listar sina offer – Mikael's bror blåstes på en miljon - P4 Stockholm | Sveriges Radio](#)

Brandén, Jennie. 2022. *In the name of safety: power, politics and the constitutive effects of local governing practices in Sweden*. Doktorsavhandling. Umeå centrum för genusstudier.

[FULLTEXT01.pdf \(diva-portal.org\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2009. *Orsaker till brott bland unga och metoder att motverka kriminell utveckling: en kunskapsinventering*.

[orsaker till brott bland unga \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). *Brott i nära relationer. En nationell kartläggning*. Rapport 2014:8.

[2014_8_Brott_i_nära_relationer.pdf \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2015. *Alkohol- och drog-påverkan vid misshandel, hot, personrån och sexualbrott*. Kortanalys.

[Microsoft Word - Manus 2015-02-17-slugtligt.docx \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2016. En polis närmare medborgaren Ett kunskapsstöd i arbetet med medborgarlöften.

[En_polis_närmare_medborgaren\(2\).pdf](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå), Polisen och Sveriges Kommuner och Regioner. 2018. *Orsaksanalys i lokalt brottsförebyggande arbete*.

[Orsaksanalys i lokalt brottsförebyggande arbete \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2019. *Dödligt våld i Sverige 1990–2017 Omfattning, utveckling och karaktär*. Rapport 2019:6.

[Dödligt våld i Sverige 1990–2017 \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2021a. *Misstänkta för brott bland personer med inrikes respektive utrikes bakgrund*. Rapport 2021:9.

[Misstänkta för brott bland personer med inrikes respektive utrikes bakgrund. Tabellbilaga 2 \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2021b. *Narkotikamarknader. En studie av smuggling, gatuförsäljning, internethandel och köpare*. Rapport 2021:10.

[Narkotikamarknader \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2021c. *Dödligt skjutvapenvåld i Sverige och andra europeiska länder En jämförande studie av nivåer, trender och våldsmetoder*. Rapport 2021:8.

[Dödligt skjutvapenvåld i Sverige och andra europeiska länder \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2021. *Ungdomsrån: en kartläggning av nuläge och utveckling*. Rapport 2021:19.

[Ungdomsrån Rapport 2021:19 \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2022. *Välfärdsbrott mot kommuner och regioner. Fel och oegentligheter bland företag och föreningar*. Rapport 2022:1.

[Välfärdsbrott mot kommuner och regioner \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023a. "Barn, unga och brott". Text på hemsida, senast uppdaterad 2023-10-12.

[Barn, unga och brott - Brottsförebyggande rådet \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023b. *Barn och unga i kriminella nätverk: en studie av inträde, brott, villkor och utträde*. Rapport 2023:13.

[Barn och unga i kriminella nätverk Rapport 2023 13 \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023c. *Socioekonomisk bakgrund och brott: en kunskapsöversikt*. Rapport 2023:3.

[Socioekonomisk bakgrund och brott, en kunskapsöversikt \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023d. "Våld och misshandel". Text på hemsida, senast uppdaterad 2023-10-20.

[Våld och misshandel - Brottsförebyggande rådet \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023e. "Våld i nära relationer". Text på hemsidan, senast uppdaterad 2023-11-08.

[Våld i nära relationer - Brottsförebyggande rådet \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023f. *Bedrägerier mot privatpersoner: de förebyggande åtgärdernas träffsäkerhet*. Rapport

[Bedrägerier mot privatpersoner: de förebyggande åtgärdernas träffsäkerhet \(bra\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023g. *Grov fridskränkning mot barn*. Rapport 2023:6.

[Grov fridskränkning mot barn \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023h. *Ekonomisk brottslighet. Kriminalpolitik, brottsutveckling och brottsbekämpning från 1980-talet till idag*.

[Ekonomisk brottslighet - Kriminalpolitik, brottsutveckling och brottsbekämpning från 1980-talet till idag \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023i. *Politikernas trygghetsundersökning 2023. Förtroendevaldas utsatthet och oro för trakasserier, hot och våld under valåret 2022*. Rapport 2023:14.

[Politikernas trygghetsundersökning 2023 \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023j. *Utsatthet bland förtroendevalda Delredovisning: Otillåten påverkan av systemhotande aktörer*. PM.

[Utsatthet bland förtroendevalda \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2023k. *Nationella trygghetsundersökningen 2023. Om utsatthet, otrygghet och förtroende*. Rapport 2023:9.

[Nationella trygghetsundersökningen 2023. Om utsatthet, otrygghet och förtroende. \(bra.se\)](#)

Brottsförebyggande rådet (Brå). 2024. *Möjliggörare för kriminella nätverk. Om möjliggörare i kommunal, statlig och privat sektor*. Rapport 2024:2.

[Möjliggörare för kriminella nätverk \(bra.se\)](#)

Bäckman, Olof, Hjalmarsson, Randi, Lindqvist, Matthew och Petterson, Tove. 2018. "Könsskillnader i brottslighet – hur kan de förklaras?". *Ekonomisk Debatt* (vol. 46, n. 4).

[FULLTEXT01.pdf \(diva-portal.org\)](#)

Bäckman, Olof, Estrada, Felipe, Nilsson, Anders och Sivertsson, Fredrik. 2020. *Den ojämlika brottsligheten Lagföringsutvecklingen i demografiska och socioekonomiska grupper 1973–2017*. Rapport från Kriminologiska institutet, Stockholms universitet.

[FULLTEXT02.pdf \(diva-portal.org\)](#)

Center mot våldsbejakande extremism (CVE). 2022a. "Våldsbejakande extremism". Text på hemsida, senast uppdaterad 20 maj 2022.

[Våldsbejakande extremism | CVE](#)

Center mot våldsbejakande extremism (CVE). 2022b. "Den våldsbejakande islamistiska miljön". Text på hemsida, senast uppdaterad 29 november 2022.

[Våldsbejakande islamistiska miljön | CVE](#)

Center mot våldsbejakande extremism (CVE). 2022c. "Den våldsbejakande högerextrema miljön". Text på hemsida, senast uppdaterad 29 november 2022.

[Våldsbejakande högerextrema miljön | CVE](#)

Center mot våldsbejakande extremism (CVE). 2022d. "Den våldsbejakande vänsterextrema miljön". Text på hemsida, senast uppdaterad 29 november 2022.

[Våldsbejakande vänsterextrema miljön | CVE](#)

Center mot våldsbejakande extremism (CVE). 2022e. "Våldsbejakande djurrättsextremism". Text på hemsida, senast uppdaterad 29 november 2022.

[Våldsbejakande djurrättsaktivism | CVE](#)

Center mot våldsbejakande extremism (CVE). 2022f. "Våldsbejakande misogyni". Text på hemsida, senast uppdaterad 29 november 2022.

[Våldsbejakande misogyni | CVE](#)

Center mot våldsbejakande extremism (CVE). 2022g. *Män, maskulinitet och våldsbejakande extremism - en kunskapsöversikt*.

[Män, maskulinitet och våldsbejakande extremism \(cve.se\)](#)

Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN). 2019. *Drogutvecklingen i Sverige 2019*. Rapport 180.

[Drogutvecklingen i Sverige 2019 \(can.se\)](#)

Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN). 2021. *Ungas alkoholanskaffning via sociala medier En frågeundersökning bland 16–21-åringar*.

[ungas-alkoholanskaffning.pdf \(omsystembolaget.se\)](#)

Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN). 2023a. *Den totala konsumtionen av cigaretter och snus i Sverige 2003–2022*. Rapport 224.

[Den totala konsumtionen av cigaretter och snus i Sverige 2003–2022 | CAN Rapport 224](#)

Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN). 2023b. *Narkotikaprisutvecklingen i Sverige 1988–2022*. Rapport 219.

[Narkotikaprisutvecklingen i Sverige 1988–2022 - CAN Rapport 219](#)

Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN). 2023c. "Faktablad – Dopning". Text på hemsida, senast uppdaterad 2023-09-15.

[Dopning – CAN](#)

Carlén, Linnea och Dennert, Magnus. 2023. "Värsta miljöbrottet i Sverige på 50 år – nu väcks åtal i Think Pink-härvan". *SVT Nyheter* (28 december).

[Värsta miljöbrottet i Sverige på 50 år – nu väcks åtal i Think pink-härvan | SVT Nyheter](#)

Diskrimineringsombudsmannen (DO). 2024. *Förekomst av diskriminering 2023. Årlig rapport från Diskrimineringsombudsmannen*.

[Förekomst av diskriminering 2023 \(do.se\)](#)

ECPAT. 2023. "Signaler på sexuell utsatthet hos barn". Text på hemsida.

[Signaler på sexuell utsatthet hos barn – ECPAT Sverige](#)

Ekman Isholt, Mikael. 2023. "Polisen varnar: ökad spridning av nakenbilder bland unga". P4 Sveriges Radio.

[Polisen varnar: Ökad spridning av nakenbilder bland unga - P4 Västerbotten | Sveriges Radio](#)

Eriksson, Malin, Dahlgren, Lars och Emmelin, Maria. 2009. "Understanding the role of social capital for health promotion beyond Putnam: a qualitative case study from northern Sweden". *Social Theory & Health* (7, 24 september)

[Understanding the role of social capital for health promotion beyond Putnam: A qualitative case study from northern Sweden | Social Theory & Health \(springer.com\)](#)

Eriksson, Malin, Zetterberg, Liv, Kawachi, Ichiro and Ng, Nawi. 2021. "Social Capital and Sustainable Social Development—How Are Changes in Neighbourhood Social Capital Associated with Neighbourhood Sociodemographic and Socioeconomic Characteristics?". *Sustainability* 13.

[Social Capital and Sustainable Social Development—How Are Changes in Neighbourhood Social Capital Associated with Neighbourhood Sociodemographic and Socioeconomic Characteristics? \(diva-portal.org\)](#)

European Monitoring Center for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA). 2023. *European Drug Report 2023: Trends and Developments*.

[European Drug Report 2023: Trends and Developments | www.emcdda.europa.eu](#)

Folkhälsomyndigheten. 2021. *Betydelsen av alkohol och narkotika för våld i nära relationer – en kartläggande litteraturöversikt*.

[Betydelsen av alkohol och narkotika för våld i nära relationer – En kartläggande litteraturöversikt — Folkhälsomyndigheten \(folkalsomyndigheten.se\)](#)

Folkhälsomyndigheten. 2023. "Frågor och svar om dopning". Text på hemsidan, senast uppdaterad 26 maj 2023.

[Frågor och svar om dopning — Folkhälsomyndigheten \(folkalsomyndigheten.se\)](#)

Folkhälsomyndigheten. 2024. "Narkotikarelaterade dödsfall". Text på hemsidan, senast uppdaterad 15 februari 2024.

[Narkotikarelaterade dödsfall — Folkhälsomyndigheten \(folkalsomyndigheten.se\)](#)

Forkby, Torbjörn, Kuosmanen, Jari och Örnlin, Henrik. 2021. *Bland bröder och fiender: om gäng, manligheter och avhopp*. Bokförlaget Daidalos.

Forsgren, Tommy. 2023. "Barn drabbas av bedrägerier i datorspel – Sune från Umeå: "Tog allting". *SVT Nyheter* (4 oktober).

[Barn drabbas av bedrägerier i datorspel – Sune från Umeå: "Tog allting" | SVT Nyheter](#)

Företagarna. 2022. *Brott mot företagare 2022*.

[2022-03-brott-mot-foretagare-digital.pdf \(foretagarna.se\)](#)

Glans, Nina. 2023a. "Personerna bakom bomberna", avsnitt av programmet I lagens namn (20 augusti). *Sveriges Radio*.

[Personerna bakom bomberna 20 augusti 2023 - I lagens namn | Sveriges Radio](#)

Glans, Nina. 2023b. "Så lurar kriminella Skatteverket: "Systemhotande brottslighet", avsnitt av programmet *I lagens namn*. *Sveriges Radio* (27 augusti)

[Så lurar kriminella Skatteverket: "Systemhotande brottslighet" 27 augusti 2023 - I lagens namn | Sveriges Radio](#)

Grill, Maja, Lange, Tea, Krona, Simon och Jensen Karlsson, Pontus. 2023. "Roblox: en lekplats för bedragare riktad mot barn". *SVT Nyheter* (7 december).

[Roblox: En lekplats för bedragare riktad mot barn | SVT Nyheter](#)

Haglund, Emmelie. 2023. "Muslimsk förening utsatt för skadegörelse – "man blir rädd". *Västerbottens-Kuriren* (20 oktober).

[Muslimsk förening utsatt för skadegörelse – "man blir rädd" \(vk.se\)](#)

Hallin, Per-Olof. 2013. "Sociala risker: en begrepps- och metoddiskussion". *Malmö University Publications in Urban Studies (MAPIUS)* 15.

[FULLTEXT01.pdf \(diva-portal.org\)](#)

Hvitfeldt, Thomas och Silberstein, Willy. 2019. "Vad säger statistiken om brottsligheten". *Snacka om brott*, poddserie från Brå.

[Vad säger statistiken om brottsligheten? - Snacka om brott | Lyssna här | Poddtoppen.se](#)

Jones, Sam. 2023. "Police in Spain and Italy seize 5,000 litres of adulterated olive oil in raids". *The Guardian* (4 december)

[Police in Spain and Italy seize 5,000 litres of adulterated olive oil in raids | Europe | The Guardian](#)

Kaliber (Sveriges Radio). 2022. "Växande olagliga soptippar: "Råttor från alla håll"". *P1 Sveriges Radio* (12 december).

[Växande olagliga soptippar: "Råttor från alla håll" 12 december 2022 - Kaliber | Sveriges Radio](#)

Klingberg, David och Uddström, Axel. 2024. "Hot och våld på rekordhög nivå i Umeås skolor". *Västerbottens-Kuriren*. (2 januari).

[Hot och våld på rekordhög nivå i Umeås skolor \(vk.se\)](#)

Korkmaz, Sibel, Överlien, Carolina, och Lagerlöf, Hélène. 2022. "Youth intimate partner violence: prevalence, characteristics, associated factors and arenas of violence". *Nordic Social Work Research* (12(4)).

[Full article: Youth intimate partner violence: prevalence, characteristics, associated factors and arenas of violence \(tandfonline.com\)](#)

Kriminalvården. 2018. *Hedersrelaterat våld och förtryck – mot förbättrad kunskap om förövare*.

[Hedersrelaterat våld och förtryck slutversion 180613 \(kriminalvarden.se\)](#)

Kudo, Per och Elfving, Gustav. 2024. "Skrotbilar exporteras illegalt från Sverige till Nigeria". *P1 Sveriges Radio* (10 januari).

[Skrotbilar exporteras illegalt från Sverige till Nigeria - P1 Morgon | Sveriges Radio](#)

Livsmedelsverket. 2020. *Livsmedelsfuskets omfattning och karaktär*. L-2020 n 2.

[Livsmedelsverkets rapportserie](#)

Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen Norrbotten, Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsen Västernorrland. 2023. "Ibland kan det vara mot betalning och ibland kan det vara mot tjat". *Om kommersiell sexuell exploatering av barn och unga i norra Sverige*. Länsstyrelsen Västernorrlands publikationsserie, 2023:10.

[Ibland kan det vara mot betalning och ibland kan det vara mot tjat \(lansstyrelsen.se\)](#)

Marklund, Ingrid. 2023. "Tidigare imam i Umeå åtalas för ekobrott". *P4 Sveriges Radio* (3 augusti).

[Tidigare imam i Umeå åtalas för ekobrott - P4 Västerbotten | Sveriges Radio](#)

Mikulic, Bernard. 2023. "Larm om kebabskött i Malmö: "Man kanske undviker kebab nästa gång". *SVT Nyheter* (28 december).

[Larm om kebabskött i Malmö: "Man kanske undviker kebab nästa gång" | SVT Nyheter](#)

Nationellt centrum för kvinnofrid (NCK). 2023. "Våld i nära relationer". Text på hemsidan, senast uppdaterad 2023-05-12.

[Våld i nära relationer - Nationellt centrum för kvinnofrid \(NCK\) - Uppsala universitet \(uu.se\)](#)

Nationellt centrum mot hedersrelaterat våld och förtryck. 2020. "Vad är hedersrelaterat våld och förtryck?". Text på hemsida, senast uppdaterad 2020.

[Vad är hedersrelaterat våld och förtryck? - \(hedersfortryck.se\)](#)

Naturvårdsverket. 2022. *Förstärkta insatser mot brottslighet inom avfallsområdet*.

[Förstärkta insatser mot brottslighet inom avfallsområdet \(naturvardsverket.se\)](#)

Naturvårdsverket. 2023. *Nationell skräpmätning*.

[Nationell skräpmätning \(naturvardsverket.se\)](#)

Nittve, Hedvig. 2023. "Elin flydde gängvåldet i Stockholm – tog familjen till småländska Målilla". *SVT Nyheter* (17 november).

[Elin flydde gängvåldet i Stockholm – tog familjen till småländska Målilla | SVT Nyheter](#)

Nygren, Frida. 2023. "Gängkriminella lurade företag på två miljoner – "Fruktansvärt obehagligt"". *Tidningen Näringslivet* (5 oktober)

[Gängkriminella lurade företag på två miljoner – "Fruktansvärt obehagligt" | Tidningen Näringslivet \(tn.se\)](#)

Petterson, Lena. 2022. "Olaglig avfallshantering i flera kommuner – "letar man så hittar man". *P1 Sveriges Radio* (12 december).

[Olaglig avfallshantering i flera kommuner – "letar man så hittar man" - Nyheter \(Ekot\) | Sveriges Radio](#)

Polismyndigheten. 2019. *Människohandel för sexuella och andra ändamål*. Lägesrapport 21.

[Människohandel Lägesrapport 21.pdf](#)

Polismyndigheten. 2021. *De organiserade bedrägerierna: en rapport om bedrägerier kopplade till organiserade kriminella miljöer*. Dnr: A354.340/2021.

[Organiserade bedrägerierna \(3\).pdf](#)

Polismyndigheten, Nationella operativa avdelningen, Nationellt Bedrägericentrum. 2022. *De dödliga bedrägerierna: en rapport om bedrägeribrottslighet och skjutvapenvåldet*.

[De dödliga bedrägerierna \(4\).pdf](#)

Regeringskansliet. 2007. *Handlingsplan för att bekämpa mäns våld mot kvinnor, hedersrelaterat våld och förtryck, samt våld i samkönade relationer*. SKR 2007/08:39.

[Handlingsplan för att bekämpa mäns våld mot kvinnor, hedersrelaterat våld och förtryck samt våld i samkönade relationer - Regeringen.se](#)

Regeringskansliet. 2024. *Motståndskraft och handlingskraft – en nationell strategi mot organiserad brottslighet*. Regeringens skrivelse 2023/24:67.

[Regeringens skrivelse 2023/24:67 Motståndskraft och handlingskraft – en nationell strategi mot organiserad brottslighet](#)

Rostami, Amir, Mondani, Hernan, Carlsson, Christoffer, Sturup, Joakim, Sarnecki, Jerzy, och Edling, Christofer. 2018. *Våldsbejakande extremism och organiserad brottslighet i Sverige*. Forskningsrapport från Institutet för Framtidsstudier (2018/4).

[brott_2018_4.pdf \(iffs.se\)](#)

Rättighetscentrum Västerbotten. 2019. *Sammanfattning projekt Rättighetsvandring januari 2019-juni 2020*.

[Sammanfattning-Projekt-Rättighetsvandring.pdf \(rattighetscentrumvasterbotten.se\)](#)

Rättighetscentrum Västerbotten. 2024. *Diskriminering i Umeå. En lägesöversikt avseende diskrimineringsgrunderna funktionsnedsättning i form av npf, etnisk tillhörighet och religion eller annan trosuppfattning i grundskola och arbetsliv*.

[Lagesöversikt-Diskriminering-i-Umea-240311.pdf \(rattighetscentrumvasterbotten.se\)](#)

Sandstig, Ola. 2023. "Kommunanställda anmäler inte hot från minderåriga i kriminellt nätverk". *Sveriges Radio, Ekot* (24 april).

[Kommunanställda anmäler inte hot från minderåriga i kriminellt nätverk - Nyheter \(Ekot\) | Sveriges Radio](#)

Sandström, Daniel. 2024. "Unikt CS2-skin upptäckt – värderas till över 10 miljoner". *Fragbite* (17 januari)

[Unikt CS2-skin upptäckt – värderas till över 10 miljoner | Counter-Strike | Fragbite.se](#)

Saviano, Roberto. 2008. *Gomorra: en resa i Camorrans land*. Stockholm: Bromberg.

Sivertsson, Fredrik. 2023. "Våldsutvecklingen bland unga män på 2000-talet". Föreläsning inför Nätverket brottsförebyggande praktiker och forskare (25 oktober)

Skoglund, Hampus. 2024. "Här är Umeåkrogarna där VK hittade kokainspår". *Västerbottens-Kuriren* (24 januari).

[Här är Umeåkrogarna där VK hittade kokainspår](#)

Socialstyrelsen. 2019. *Ett liv utan våld och förtryck - Slutredovisning av uppdraget att genomföra en nationell kartläggning av hedersrelaterat våld och förtryck*. Artikel 2019-3-17.

[Ett liv utan våld och förtryck \(socialstyrelsen.se\)](#)

Socialstyrelsen. 2023. *Våld mot barn*. Text på hemsidan (senast uppdaterad 2023-06-29).

[Våld mot barn - Socialstyrelsen](#)

SOU 2017:37. *Kvalificerad välfärdsbrottslighet – förebygga, förhindra, upptäcka och beivra*. Statens offentliga utredningar.

[Kvalificerad välfärdsbrottslighet – förebygga, förhindra, upptäcka och beivra - Regeringen.se](#)

SOU 2019:32. *Straffrättsligt skydd för barn som bevittnar brott mellan närstående mot uppmaning och annan psykisk påverkan att begå självmord*. Statens offentliga utredningar.

[Straffrättsligt skydd för barn som bevittnar brott mellan närstående samt mot uppmaning och annan psykisk påverkan att begå självmord - Regeringen.se](#)

SOU 2021:49. *Kommuner mot brott.* Statens offentliga utredningar.

[Kommuner mot brott - Regeringen.se](#)

SOU 2022:70. *En uppväxt fri från våld. En nationell strategi för att förebygga och bekämpa våld mot barn.* Statens offentliga utredningar.

[En uppväxt fri från våld - Regeringen.se](#)

Sundelin, Anna. 2024. "Tjuven går fri – blev spik i kistan för nätbutik i Umeå – Vd kritisk: "Det var så solklart"". *Västerbotens-Kuriren* (20 januari).

[Tjuven går fri – blev spiken i kistan för nätbutik i Umeå – Vd kritisk: "Det var så solklart" \(vk.se\)](#)

Umeå kommun. 2018. *Översiktsplan Umeå kommun – Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet.*

[Översiktsplan Umeå kommun.pdf \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2020a. *Jämlika liv – hur mår Umeå kommuns invånare?* Rapport från Strategisk Utveckling.

[Jämlika liv 20 – Hur mår Umeå kommuns invånare? \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2020b. *Umeås stadsdelar – så står det till! Sociala stadsrumsanalyser och stadsdelsbeskrivningar som underlag till gestaltning av livsmiljöer för välbefinnande, tillit och trygghet.*

[Umeås stadsdelar – så står det till \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2021a. *Våldskartläggning 2021.* Rapport från Strategisk Utveckling.

[Våldskartläggning Umeå kommun 2021 \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2022a. *Perspektivsammanställning – vad är det vi måste prata med varandra om? Samtalsunderlag för medborgardialogen om segregation.*

[Perspektivsammanställning medborgardialog segregation \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2022b. *Hedersrelaterat våld och förtryck i Umeå kommun. Aktuell lägesbild och beskrivning av arbetet mot hedersrelaterat våld och förtryck, februari 2022.* Rapport från Strategisk Utveckling.

[Hedersrelaterat våld och förtryck i Umeå kommun \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2022c. *Slutrapport – strandstädsprojektet.*

[Slutrapport Strandstädningsprojektet 2022.pdf \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2023a. *Unga22 – Hur mår tonåringarna i Umeå kommun?* Rapport från Strategisk Utveckling.

[Unga 22 - Hur mår tonåringarna i Umeå kommun? \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2023b. *Program för social hållbarhet 2023.*

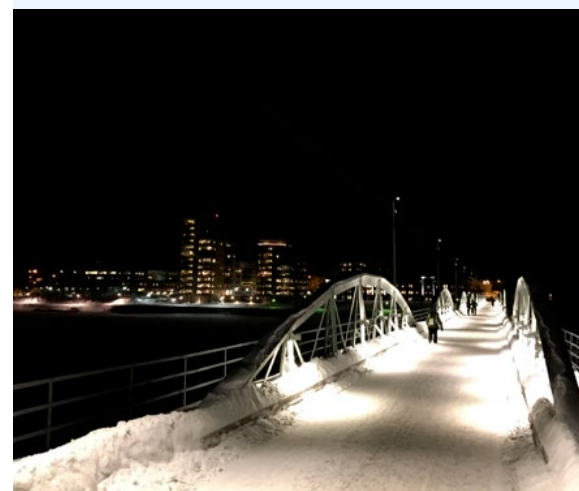
[Rapport \(umea.se\)](#)

Umeå kommun. 2023c. *Omvärldsbevakning och lägesbild narkotika 2023: trender och tendenser.*

[Omvärldsbevakning och lägesbild narkotika 2023.pdf](#)

Umeå Kommun. 2023d. *Barn och unga som rekryteras in i gängrelaterad brottslighet – hur ser läget ut i Umeå?* Rapport från Strategisk utveckling.

[Nulägesanalys, Barn och unga som rekryteras in i gängrelaterad brottslighet - hur ser läget ut i Umeå? \(umea.se\)](#)





Om rapporten

Det här är första versionen av Umeå kommuns lägesbild av brottsligheten sedan lagen om kommuners brottsförebyggande ansvar börjat gälla 2023. Brottslighet debatteras flitigt i samhället. I lägesbilden försöker vi ge en så objektiv bild som möjligt av hur brottsligheten ser ut i Umeå. Lägesbilden ligger till grund för ett kunskapsbaserat brottsförebyggande arbete, och för den åtgärdsplan som följer för att motverka de problem som lägesbilden beskriver.

Analys av befintligt brottsförebyggande arbete inom verksamhetsplaner 2025

Varje nämnd ansvarar för att upprätta en verksamhetsplan de bedömer nödvändig för att hantera grunduppdrag, tilldelade inriktningsmål och eventuella tilläggsuppdrag (Bilaga).

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret att leda och samordna det brottsförebyggande arbetet genom att säkerställa att alla nämnder och verksamheter arbetar mot samma mål. Det innebär att skapa strategier för att förhindra brott och se till att resurser används effektivt för att förebygga brott. Det brottsförebyggande arbetet samordnas av stadsledningskontoret. Dock berörs samtliga verksamheter inom Umeå kommun av brottslighet och av nya lagen (2023:196) och ska därmed inkludera brottsförebyggande aktiviteter i respektive verksamhetsplan.

Individ- och familjenämnden arbetar direkt med samhällets mest utsatta grupper genom tidiga insatser för barn och unga som har riskfaktorer för kriminalitet, eller svaga skyddsfaktorer mot den. Nämnden erbjuder stöd till våldsutsatta individer samt till våldsutövare och till de som bryter mot sexköpslagen. Nämnden erbjuder familje- och individuell terapi, föräldraskapsstöd, ungdomsmottagning och mer. Vidare motverkar nämnden välfärdsbrottslighet genom noggranna kontroller och granskningar, exempelvis inom personlig assistans. Genom dessa insatser bidrar nämnden till att förebygga brott och skydda individens rättigheter.

För- och grundskolenämnden samt Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden spelar en central roll i brottsförebyggande arbete genom att skapa trygga och inkluderande skolmiljöer. De arbetar aktivt för att motverka våld, trakasserier och diskriminering, samt för att identifiera unga med riskfaktorer för att dras in i kriminalitet. Genom att se till att eleverna fullföljer grundskolan och får ett betyg, stärker dessa nämnder skyddsfaktorer mot framtida brott.

Fritidsnämnden bidrar till brottsförebyggande arbete genom att skapa meningsfulla och trygga aktiviteter samt mötesplatser för barn och unga. Genom fritidsgårdar, ungdomens hus och olika kulturella evenemang erbjuds unga en positiv och engagerande miljö som minskar risken för socialt utanförskap och kriminalitet. Genom att stödja föreningslivet och ge unga möjligheter att delta i strukturerade aktiviteter främjar fritidsnämnden social sammanhållning och förebygger brottslighet.

Kulturnämnden spelar en viktig roll i brottsförebyggandet genom att skapa kulturella aktiviteter och evenemang som engagerar unga och främjar gemenskap. Genom att erbjuda meningsfulla aktiviteter inom kultur och fritid minskar risken för ungdomar att hamna i kriminalitet, och de får möjlighet att utvecklas i en trygg och kreativ miljö. Kulturnämndens arbete ger unga positiva alternativ och hjälper till att motverka socialt utanförskap.

Tekniska nämnden har en viktig roll när det gäller den fysiska miljön och säkerheten i kommunen. Genom att skapa och underhålla trygga offentliga miljöer, såsom väl upplysta gator och säkra parker, bidrar de till att minska risken för brott.

Överförmyndarnämnden spelar en viktig roll för att skydda sårbara personer från att bli utnyttjade, genom att tillsätta gode män och förvaltare som säkerställer att dessa individer får sina rättigheter tillgodosedda. Detta arbete minskar risken för ekonomiskt utnyttjande och social utsatthet, vilket är avgörande för att förebygga brott mot sårbara personer.

Valnämnden säkerställer att valprocesser genomförs utan störningar och att hot mot demokratin, såsom valfusk eller påverkan, motverkas. Genom att skydda det demokratiska systemet från brottsliga handlingar, bidrar de till att säkerställa en rättvis och opåverkad valprocess, vilket i sin tur stärker samhällets rättssäkerhet och demokratiska värderingar.

PA-nämnden och Nämnden för grundläggande IT-kapacitetstjänster har ansvar för att skydda kommunens IT-system och personaldata. Genom att förebygga intrång och hantera säkerhetsrisker inom digitala miljöer, bidrar de till att förhindra dataintrång och brott mot integriteten. Deras arbete är en viktig del i att skapa en säker och trygg digital arbetsmiljö.

Byggnadsnämnden och Miljö- och hälsoskyddsnämnden arbetar för att säkerställa att lagar och regler följs vid byggprojekt och att miljöfaror motverkas. Genom att ingripa vid olovliga byggåtgärder och miljöbrott, bidrar de till att skapa en säker och hållbar miljö i kommunen, vilket är avgörande för att minska risken för brott relaterade till olagliga byggprojekt och miljöpåverkan. Miljö- och hälsoskydd bedriver även tillsyn och kontroll utifrån bland annat alkohollagen, lagen om tobak och liknande produkter och lag om handel med vissa receptfria läkemedel vilket är avgörande för att minska risken för brott angående alkohol, narkotika, tobak och nikotinprodukter.

Brand- och räddningsnämnden bidrar till brottsförebyggande arbete genom att utbilda unga i brandsäkerhet och riskhantering. Genom att förebygga anlagda bränder och öka medvetenheten om säkerhet, skapar de en tryggare miljö för både unga och för samhället som helhet. Deras utbildning och förebyggande åtgärder bidrar till att minska risken för olyckor och brott relaterade till bränder.

Genom ett mångfacetterat arbete bidrar Umeå kommun på flera nivåer till att förebygga och minska brottsligheten. Detta arbete är en grundläggande del av kommunens vision om att Umeå ska växa utan utsatta områden.



Medborgarlöften

Umeå 2025–2027

*Medborgarlöften syftar till ett effektivare brottsförebyggande och trygghets-
skapande arbete genom att vi bygger förtroende samt engagerar och involverar
medborgare tillsammans med lokalsamhällets aktörer. Umeå kommun har
i samverkan med polisen arbetat fram medborgarlöften.*

Öka trygghet och minska brottslighet

- Polisen och Umeå kommun lovar att intensifiera arbetet mot den organiserade brottsligheten, genom att förebygga och motverka välfärdsbrott, narkotika, otillåten påverkan samt förhindra att barn och unga rekryteras till kriminell verksamhet.
- Polisen lovar att eftersträva att vid varje möjligt tillfälle arbeta förtroende- och kontaktskapande med medborgarna i Umeå kommun, med ett särskilt fokus på synlig närvaro i centrum och andra offentliga platser.
- Polisen och Umeå kommun lovar att motverka prostitution och människohandel med sexuella ändamål samt människoexploatering i alla dess former.
- Polisen och Umeå kommun lovar att verka för att förebygga och förhindra våld i nära relation, bland annat genom ökad medvetenhet och ett mer riktat fokus på gärningspersonen.

Trygg trafikmiljö

Polisen och Umeå kommun lovar att arbeta för en säker och trygg trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

- Polisen tillsammans med Umeå kommun lovar att vid minst två tillfällen under året, vår och höst, genomföra särskilda trafik- och informationsinsatser riktade till cyklister och gångtrafikanter. Inriktning under våren är trafikregler, förändringar i trafiklagstiftning och cykelhjälm. Inriktning under hösten är belysning och reflexer.
- Umeå kommun och polisen lovar att tillsammans med andra samhällsaktörer aktivt arbeta för att främja motorburna ungas möjlighet att utöva sitt motorintresse och samtidigt vidta åtgärder för att motverka de problem som kan uppstå som hög musik, nedskräpning och andra negativa beteenden.

Umeå 11 mars 2025

Hans Lindberg

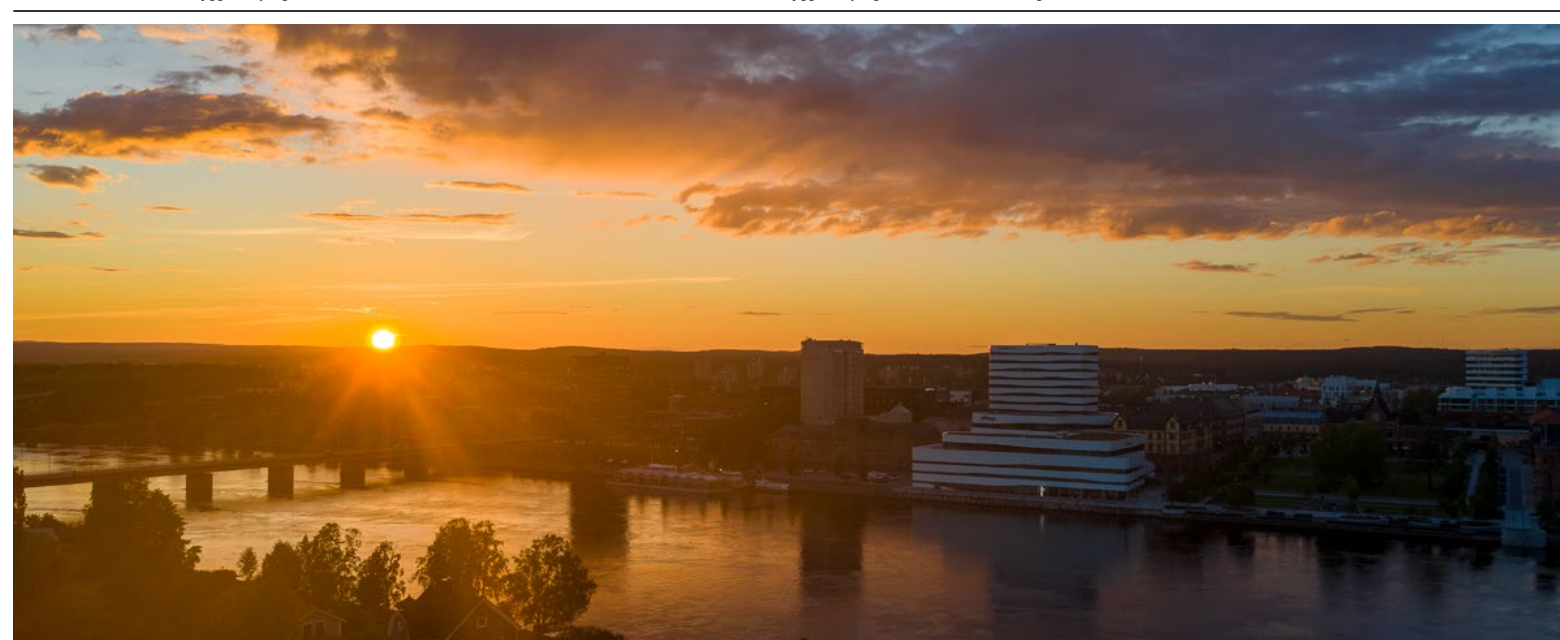
Kommunstyrelsens ordförande
Umeå kommun

Michael Rystedt

Lokalpolisområdeschef
Lokalpolisområde Umeå

Umeå
ska växa
hållbart

Samverkans- överenskommelse 2025–2027



Överenskommelse om samverkan och prioriteringar mellan Umeå kommun och Polismyndigheten 2025–2027.

Syftet med samverkansöverenskommelsen är att säkra ett långsiktigt och hållbart brottsförebyggande arbete för Umeå kommun och Polismyndigheten med gemensamma fokusområden och mål framtagna utifrån en lokal lägesbild.

Samverkande parter och avtalets omfattning.

Umeå kommun och Lokalpolisområde Umeå.

Inledning

Samhället har allt att vinna på en minskad brottslighet och ökad trygghet. Därför behövs ett aktivt brottsförebyggande arbete samt ett trygghetsskapande arbete som bygger på en gemensam och långsiktig samsyn mellan Polisen och Umeå kommun.

I Umeå initierades det brotts- och drogförebyggande rådet redan 1985 av Polismyndigheten och sedan dess har en tät samverkan mellan dessa två organisationer skett på lokal nivå. Det första samverkansavtalet mellan Umeå kommun och lokalpolisområde Umeå undertecknades 2008.

Kraven på nära samverkan mellan polis och kommun inom det brottsförebyggande området skärptes ytterligare 2023 med Lagen om kommuners brottsförebyggande ansvar (SFS 2023:196), som bland annat fastställer att alla kommuner ska ha ett strategiskt råd med representation från polisen.

Samverkansmodellen

Respektive organisations samlade kunskaper, erfarenheter och faktaunderlag, skapar en gemensam uppfattning om vilka samhällsutmaningar som finns lokalt. Utifrån detta samverkar parterna strategiskt för att förhindra och förebygga brott. Andra aktörer, som Region Västerbotten, näringsliv och civilsamhälle involveras vid behov i det brottsförebyggande arbetet. En välförankrad samverkan förutsätter också att medborgare ges möjlighet till delaktighet i utvecklingen av lägesbild och åtgärder.

Medborgarlöften

Medborgarlöften är en utveckling och en förstärkning av samverkansöverenskommelsen mellan kommun och polis. Syftet är att stärka engagemanget i lokalsamhället, och förbättra tryggheten och det brottsförebyggande arbetet genom dialog och samarbete med medborgarna.

Gemensam vision

Den övergripande visionen som styr samverkan mellan Polismyndigheten och Umeå kommun är att tillsammans:

- minska brottsligheten i Umeå kommun
- öka tryggheten i Umeå kommun
- minska nyttjandet av alkohol, narkotika, tobak, dopning samt motverka överdrivet spelande som kan leda till brottslighet.

Prioritering för verksamhetsåren 2025–2027

Umeå har en låg brottslighet och höga värden när det gäller trygghet och mellanmännisklig tillit. För att det ska fortsätta vara fallet prioriterar Polisen och kommunen samverkan inom områden som har hög påverkan på människors säkerhet och trygghet, och på Umeås hållbara tillväxt:

- **Förebygga och motverka organiserad brottslighet**
Med en alltmer etablerad organiserad brottslighet ökar risken för grovt våld, narkotikahandel, rekrytering av barn och unga i kriminell verksamhet, samt för välfärdsbrott och otillåten påverkan. Det finns ett stort behov av samverkan för att förebygga brott och minska risken att fler

unga dras in. Att motarbeta organiserad brottslighet är också viktigt för att människors ska känna sig trygga och ha förtroende till myndigheter.

- **Arbeta förebyggande mot våld och stötta särskilt utsatta brottsoffer** – våld i nära relation är ett angeläget samhällsproblem, där utvecklingen går åt fel håll. Det finns ett stort behov av förebyggande insatser och av riktade insatser mot de som utför våldet.
- **Trygga och säkra offentliga miljöer** – det är viktigt att medborgarna har tillgång till säkra och väl underhållna gator, parker och bostadsområden, där alla kan känna sig välkomna och trygga. Utformningen bör uppmuntra till möten och social blandning men också bidra till att minska mängdbrott genom att göra platser mindre brottsattraherande. Alla ska kunna känna sig trygga i trafiken oavsett färdssätt.

Överenskommelsens giltighetstid

Överenskommelsen gäller från 1 januari 2025 till 31 december 2027. Om ny överenskommelse inte tecknas efter utgången datum förlängs denna överenskommelse tills vidare.

Umeå 11 mars 2025

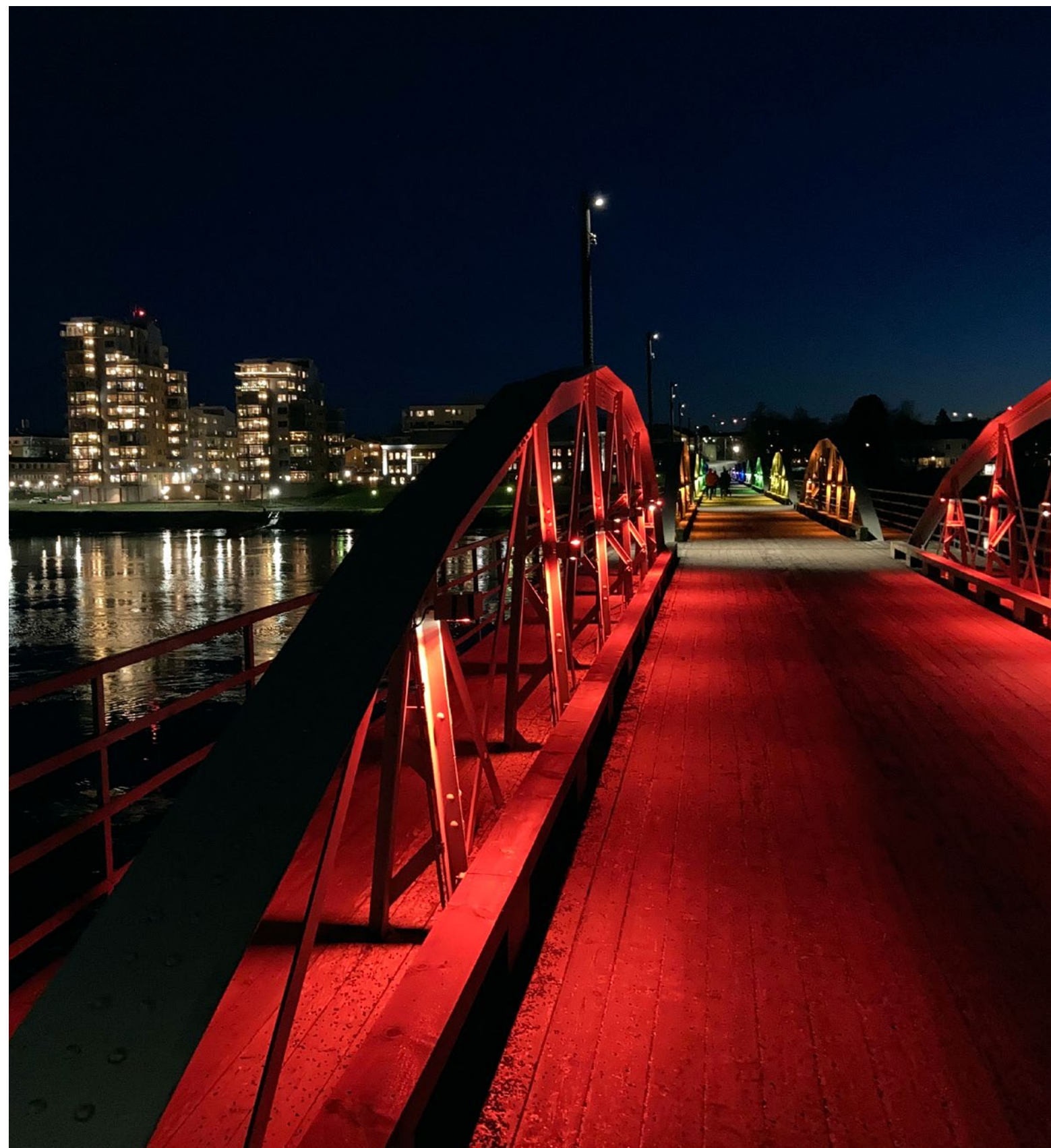

Hans Lindberg
kommunstyrelsens ordförande, Umeå kommun


Michael Rystedt
lokalpolisområdeschef, Polisområde Västerbotten

Bilaga

- Medborgarlöften 2025–2027.





Umeå kommun

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A
Postadress: 901 80 Umeå
090-16 10 00
umea.kommun@umea.se
www.umea.se

Polisen Umeå

Besök: Ridvägen 10
Postadress: 903 25 Umeå
Telefon 114 14
info@polisen.se
www.polisen.se





Tjänsteskrivelse

2025-08-29

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00675

Yttrande Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lämna yttrande enligt nedan.

Ärendebeskrivning

Förslaget till ny lag om kollektivtrafikskydd innehåller bestämmelser om hur kollektivtrafikskydd ska organiseras och bedrivas i fråga om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Syftet med lagen är att säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken. En ny förordning om kollektivtrafikskydd ska komplettera den nya lagen.

Kollektivtrafiken har i dag få särskilda skyddsregler. Den skiljer sig därmed från luftfarten, sjöfarten och hamnarna där det finns regler på internationell nivå och EU-nivå som genomförts i nationell rätt. Den nya lagen om kollektivtrafikskydd syftar till att skapa ett systematiskt och proaktivt skyddsarbete mot allvarliga olagliga handlingar riktade mot kollektivtrafikens resenärer, infrastruktur och materiel. Lagen omfattar främst persontrafik men kan i vissa fall även ställa krav på godstrafik. Arbetet ska bygga på risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, utbildning och samverkan, men lagen utgör inte i sig stöd för konkreta skyddsåtgärder. Fokus ligger på att förebygga och hantera hot som kan betraktas som särskilt allvarliga när de riktas mot kollektivtrafiken, medan övrig brottslighet hanteras genom befintlig lagstiftning.

Om förslaget inte genomförs kvarstår problemen, dvs. att arbetet med skyddet av kollektivtrafiken fortsättningsvis är beroende av frivilliga initiativ. Detta kan medföra stora skillnader mellan aktörer när det gäller i vilken utsträckning och inom vilka områden de arbetar med skyddsfrågor kopplade till resenärer.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00675

Yttrande

Umeå kommun med tillhörande kommunala bolag ansvarar för tre järnvägsstationer och flera stora bytespunkter för buss. Förslaget innebär ett stort ansvar för innehavare av de bytespunkter som ska pekas ut. Bytespunktsinnehavarna ska arbeta långsiktigt och systematiskt, ställa krav på aktörer vid bytespunkten, genomföra risk- och sårbarhetsanalyser, ta fram skyddsplaner och se till att personal får utbildning och följer rutiner. Kostnaderna för detta föreslås kunna finansieras på samma sätt som verksamheten i övrigt, t.ex. genom lokalhyror eller andra avgifter för att få tillgång till eller nyttja bytespunktens anläggningar. Kostnaderna föreslås alltså föras över till transportoperatörer och hyresgäster som hyr in sig i bytespunkterna, dvs butiker, restauranger och caféer vilket i förlängningen drabbar resenärerna.

Trafikutvecklingen och omställningen mot hållbara transportslag är en nyckel för en hållbar utveckling. Umeå kommun har antagit målsättningen att andelen resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska vara minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort år 2025.

Idag finansieras ca 50% av kollektivtrafikresorna i Umeå kommun av kommunen och Region Västerbotten och detta förslag till ny kollektivtrafiklag riskerar att öka både de offentliga kostnaderna och resenärernas biljettpriser.

För att fortsatt främja de hållbara färdssätten bör dessa kostnader för kollektivtrafikskydd istället bekostas gemensamt på nationell nivå.

Beslutsunderlag

Remissmissiv Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt. Bilaga.

Promemoria En ny lag om kollektivtrafikskydd. Bilaga.

Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Bilaga.

Checklista TN Förslag till ny lag om kollektivtrafikskydd. Bilaga.

Beredningsansvariga

Eva Maaherra Lövheim

Lars Karlsson

3 av 3

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00675

Beslutet ska skickas till

Yttrande skickas till ksdiarium@umea.se, märk ämnesraden med diarienummer; KS-2025/00663 senast 21 oktober.



Regeringskansliet

Remiss

2025-07-10
LI2025/01371

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss av Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och
Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för
järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Remissinstanser

1. Arbetsmiljöverket
2. Alvesta kommun
3. Fastighetsägarna
4. Försvarsmakten
5. Förvaltningsrätten i Falun
6. Förvaltningsrätten i Karlstad
7. Förvaltningsrätten i Linköping
8. Göteborgs kommun
9. Helsingborgs kommun
10. Integritetsskyddsmyndigheten (IMY)
11. Jernhusen
12. Kammarrätten i Göteborg
13. Kammarrätten i Sundsvall
14. Linköpings kommun
15. Malmö kommun
16. Myndigheten för psykologiskt försvar
17. Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB)
18. Näringslivets Transportråd

19. Nässjö kommun
20. Polismyndigheten
21. Region Jämtland Härjedalen
22. Region Kronoberg
23. Region Skåne
24. Region Stockholm
25. Regelrådet
26. Saco
27. Seko
28. Stockholms kommun
29. Sveriges Bussföretag
30. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)
31. Svensk Kollektivtrafik
32. Svenska Transportarbetareförbundet
33. Svenskt Näringsliv
34. Säkerhetspolisen
35. Trafikanalys
36. Trafikverket
37. Transportstyrelsen
38. Tullverket
39. Tågföretagen
40. Umeå kommun
41. Uppsala kommun
42. Vaxholms kommun
43. Västra Götalandsregionen
44. Örebro kommun
45. Östersunds kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 10 november 2025**. Svaren bör

lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01371 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet. Om remissen är begränsad till en viss del av betänkandet, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.



Maria Gelin

Departementsråd

Promemoria

LI2025/00197

En ny lag om kollektivtrafikskydd

Promemorians huvudsakliga innehåll

Regeringskansliet beslutade den 14 januari 2025 att uppdra åt en utredare att biträda Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet med att genomföra en bokstavsutredning om en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2025/00066) med slutredovisning senast den 16 juni 2025. I uppdraget ingår även att överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen och hur rapportering av iakttagelser och tips kan ske inom kollektivtrafiken. Uppdraget har här efter den 19 maj 2025 ändrats (LI2025/01020) så att en delredovisning med ett förslag till en ny lag ska lämnas senast den 16 juni 2025 och en slutredovisning senast den 12 december 2025. Denna promemoria innehåller en delredovisning av uppdraget, ett förslag till en ny lag och en förordning om kollektivtrafikskydd. De bedömningar som görs och de förslag som lämnas i denna promemoria är utredarens egna.

Den föreslagna lagen är inriktad på ett systematiskt och proaktivt skyddsarbete inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Lagen ska säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar. I lagen ställs krav på risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information. Det är framför allt vid vissa bytespunkter, såsom stationer, terminaler eller motsvarande noder för kollektivtrafik, som detta skyddsarbete ska ske. Skyddsarbetet ska säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Kraven riktas mot innehavarna av bytespunkterna och mot aktörer som bedriver verksamhet där eller som angör en bytespunkt vid bedrivandet av kollektivtrafik. Krav på arbete med kollektivtrafikskydd ställs, förutom vid vissa utsedda bytespunkter, även på vissa transportörer inom kollektivtrafik. Vilka transportörer som ska vara skyddspliktiga framgår av myndighetsföreskrifter. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap föreslås utse bytespunkter och få meddela föreskrifter om skyddspliktiga transportörer. Transportstyrelsen föreslås vara tillsynsmyndighet enligt lagen. I tillsynsarbetet ingår att följa upp huruvida aviserade åtgärder faktiskt vidtas. Vidare bör en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd inrättas. Trafikverket föreslås ha denna uppgift och därmed vara en plattform för samverkan och informationsutbyte mellan aktörer, både privata och offentliga, i frågor som rör kollektivtrafikskydd. Den nya lagen och förordningen samt ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Susanna Halling

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	4
1.1	Förslag till lag om kollektivtrafikskydd	4
1.2	Förslag till förordning om kollektivtrafikskydd	10
1.3	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	12
2	En ny lag och förordning om kollektivtrafikskydd	13
2.1	En ny lag och förordning införs.....	13
2.2	Förhållandet till annan reglering	16
2.2.1	Beredskap och åtgärder för att stärka samhällets motståndskraft	16
2.2.2	Luftfartsskydd, sjöfartsskydd och hamnskydd	17
2.2.3	Annan reglering med liknande syften.....	19
2.2.4	Polismyndighetens och Säkerhetspolisens roll	19
2.3	Tillämpningsområdet	20
2.3.1	Vilken kollektivtrafik som avses	20
2.3.2	Utsedda bytespunkter	21
2.3.3	Skyddspliktiga transportörer	23
2.3.4	MSB:s roll när det gäller tillämpningsområdet	24
2.3.5	Andra överväganden kring tillämpningsområdet	25
2.4	Vilka bytespunkter som utses.....	26
2.5	Beslutets innehåll och följder	27
3	Arbetet med kollektivtrafikskydd	29
3.1	Ett systematiskt skyddsarbete.....	29
3.2	Personalens roll	31
3.3	Särskilt om skyddsarbete vid de utsedda bytespunkterna	35
3.4	Särskilt om skyddsarbete hos skyddspliktiga transportörer	40
3.5	Ytterligare föreskrifter om skyddsarbetet.....	42
4	Tystnadsplikt.....	43
5	Tillsyn	44
6	Överväganden kring sanktionsavgifter	47
7	Överklagande och verkställighet.....	48
8	Ändringar i offentlighets- och sekretesslagen.....	49
9	Ikraftträdande.....	50
10	Nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd.....	51
11	Konsekvenser.....	54
11.1	Problemen som förslaget syftar till att lösa	54
11.2	Konsekvenser om förslaget inte genomförs	55
11.3	Alternativa lösningar	55

11.3.1	Ingen reglering.....	55
11.3.2	En lag med inriktning på systematiskt och proaktivt skyddsarbete.....	56
11.3.3	En lag som ger rätt att vidta konkreta skyddsåtgärder.....	57
11.4	Skälen till att nya regler bedöms vara den lämpligaste åtgärden.....	58
11.5	Ekonomiska och andra konsekvenser.....	58
11.5.1	Ekonomiska konsekvenser i staten.....	58
11.5.2	Kommuner och regioner.....	60
11.5.3	Företag.....	60
11.5.4	Privatpersoner.....	62
11.6	Förslagets förhållande till unionsrätten.....	62
11.7	Kompensatoriska åtgärder.....	62
11.8	Tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser.....	63
11.9	Utvärdering efter genomförandet.....	63
12	Författningskommentar.....	63
12.1	Förslaget till lag om kollektivtrafikskydd.....	63
12.2	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	77
Bilaga 1	Uppdraget, beslut 2025-01-14.....	79
Bilaga 2	Ändring av uppdraget, beslut 2025-05-19.....	81

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om kollektivtrafikskydd

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll och syfte

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om hur kollektivtrafikskydd ska organiseras och bedrivas i fråga om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana.

2 § Lagen syftar till att säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

Ordförklaringar

3 § I denna lag betyder

kollektivtrafik: persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana,

arbete med kollektivtrafikskydd: ett enhetligt och systematiskt arbete med risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken, och

skyddsåtgärder: åtgärder för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet.

4 § I denna lag betyder

bytespunkt: en station, terminal eller motsvarande nod för kollektivtrafik, där byte mellan olika färdmedel eller trafikslag är möjligt,

utsedd bytespunkt: en bytespunkt som omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd,

innehavare av en utsedd bytespunkt: den fysiska eller juridiska person som förfogar över hela eller delar av en utsedd bytespunkt, och

aktör vid en utsedd bytespunkt: en fysisk eller juridisk person som utför transporter inom kollektivtrafik och då angör en utsedd bytespunkt eller som bedriver verksamhet vid en utsedd bytespunkt.

5 § I denna lag betyder *skyddspliktig transportör* en fysisk eller juridisk person som utför transporter inom kollektivtrafik och ska arbeta med kollektivtrafikskydd.

Lagens tillämpningsområde

6 § Denna lag gäller innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer.

7 § Lagen ska inte tillämpas på kollektivtrafik som omfattas av lagen (2006:1209) om hamnskydd eller lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Utsedda bytespunkter

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta vilka bytespunkter som ska vara utsedda bytespunkter. Ett sådant beslut får endast gälla bytespunkter där

1. ett betydande antal människor dagligen befinner sig, eller
2. det finns en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

9 § Ett beslut att utse en bytespunkt ska innehålla information om

1. vem eller vilka som är innehavare av bytespunkten och vilka områden i bytespunkten som varje innehavare förfogar över, och
2. de skyldigheter för en innehavare av en bytespunkt som följer av denna lag.

10 § Ett beslut att utse en bytespunkt ska gälla tills vidare eller under viss angiven tid.

Beslutet får upphävas eller ändras om förutsättningarna för beslutet har ändrats.

11 § Ett beslut att utse en bytespunkt eller att ändra eller upphäva ett sådant beslut ska delges innehavarna av de bytespunkter som beslutet omfattar.

12 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska informera aktörerna vid bytespunkten om beslutet att utse bytespunkten, beslut att ändra eller upphäva ett sådant beslut och vad besluten innebär för dem.

Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller informationsskyldigheten endast gentemot de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten.

13 § Det beslut som gäller för en utsedd bytespunkt ska ses över varje år så att det motsvarar aktuella behov.

När skyldighet att vidta åtgärder vid en utsedd bytespunkt inträder

14 § De skyldigheter som enligt denna lag gäller för en innehavare av en utsedd bytespunkt inträder när innehavaren har delgetts beslutet enligt 11 §.

15 § De skyldigheter som enligt denna lag gäller för en aktör vid en utsedd bytespunkt inträder när aktören har informerats om beslutet enligt 12 §.

Skyddspliktiga transportörer

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att transportörer inom kollektivtrafik ska vara skyddspliktiga.

Föreskrifterna ska endast gälla transportörer

1. som dagligen transporterar ett betydande antal passagerare, eller
2. vars verksamhet av särskilda skäl är förenad med en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

Arbete med kollektivtrafikskydd

17 § En innehavare av en utsedd bytespunkt eller en skyddspliktig transportör ska långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt arbeta med kollektivtrafikskydd. Arbetet med kollektivtrafikskydd ska bedrivas så att det

1. är ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet i den egna verksamheten,
2. tar hänsyn till gemensamma risker och sårbarheter av betydelse för kollektivtrafikskyddet som uppstår i samband med verksamheter som bedrivs av andra så att dessa risker och sårbarheter kan hanteras gemensamt, och
3. tar hänsyn till såväl normala förhållanden som extraordinära händelser.

18 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska ställa krav på att aktörerna vid bytespunkten i sin tur vidtar åtgärder för att innehavaren ska kunna uppfylla kraven i 17 §.

Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller skyldigheten att ställa krav endast gentemot de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten.

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om det arbete med kollektivtrafikskydd som avses i 17 och 18 §§.

Risk- och sårbarhetsanalyser

20 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska för sin del av bytespunkten sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i en risk- och sårbarhetsanalys. Analysen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

21 § En skyddspliktig transportör ska sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i den egna verksamheten i en risk- och sårbarhetsanalys. Analysen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om sådana risk- och sårbarhetsanalyser som avses i 20 och 21 §§.

Skyddsplaner

23 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska se till att en skyddsplan som omfattar hela det geografiska området för bytespunkten upprättas.

Om bytespunkten har fler än en innehavare, ska innehavarna samarbeta med varandra och upprätta en gemensam skyddsplan. Om det inte är möjligt att upprätta en gemensam skyddsplan, ska varje innehavare för sin del av bytespunkten upprätta en skyddsplan.

Skyddsplanen ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov.

24 § Av en skyddsplan enligt 23 § ska framgå

1. de närmare gränserna för bytespunkten,
2. vem eller vilka som är innehavare av bytespunkten och vilka områden i bytespunkten som de förfogar över,
3. vilka som är aktörer vid bytespunkten eller den del av bytespunkten som skyddsplanen gäller, och
4. hur och när behovet av skyddsåtgärder vid bytespunkten eller den del av bytespunkten som skyddsplanen gäller ska tillgodoses.

Skyddsplanen ska ses över minst vartannat år och förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

25 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska informera en aktör vid bytespunkten om sådant innehåll i en skyddsplan enligt 23 § som aktören behöver känna till för att kunna vidta åtgärder enligt 18 §.

Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller informationsskyldigheten endast gentemot en aktör som är verksam vid innehavarens del av bytespunkten.

26 § En skyddspliktig transportör ska upprätta en skyddsplan för den egna verksamheten. Skyddsplanen ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov.

27 § Av en skyddsplan enligt 26 § ska framgå

1. för vilken verksamhet som skyddsplanen gäller, och
2. hur och när behovet av skyddsåtgärder ska tillgodoses.

Skyddsplanen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

28 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om sådana skyddsplaner som avses i 23 och 26 §§.

Genomförande av skyddsplaner

29 § Den som ansvarar för en skyddsplan enligt 23 eller 26 § ska vidta de åtgärder som behövs som är möjliga och rimliga för att genomföra planen.

Samarbete och övningar vid en utsedd bytespunkt

30 § Aktörerna vid en utsedd bytespunkt ska

1. samarbeta med bytespunktens innehavare om de risk- och sårbarhetsanalyser och skyddsplaner som omfattar bytespunkten, och
2. delta i gemensamma övningar.

31 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om övningar som avses i 30 §.

Anställda och andra som anlitas

32 § Innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer ska ansvara för att

1. den som anställs eller på annat sätt anlitas i verksamheten får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, har god kännedom om arbetet med skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för skyddet, och
2. behovet av utbildning och övning kontinuerligt följs upp.

Tystnadsplikt

33 § Den som i arbetet med kollektivtrafikskydd enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen har fått del av en uppgift som rör kollektivtrafikskyddet får inte obehörigen röja uppgiften, om ett röjande skulle motverka syftet med kollektivtrafikskyddet.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för första stycket.

Tillsyn

34 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

35 § Tillsynsmyndigheten har rätt att i den utsträckning som behövs för tillsynen ta del av upplysningar och handlingar.

36 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

37 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Besluts verkställbarhet

38 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart om inte annat beslutas.

Överklagande

39 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

1.2 Förslag till förordning om kollektivtrafikskydd

Härigenom föreskrivs följande.

- 1 §** Denna förordning är meddelad med stöd av
- 16 § lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd i fråga om 4 §,
 - 19 § lagen om kollektivtrafikskydd i fråga om 5 §,
 - 22 § lagen om kollektivtrafikskydd i fråga om 6 §,
 - 28 § lagen om kollektivtrafikskydd i fråga om 7 §,
 - 31 § lagen om kollektivtrafikskydd i fråga om 8 §,
 - 37 § lagen om kollektivtrafikskydd i fråga om 9 §, och
 - 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

Ordförklaringar

2 § I denna förordning har *kollektivtrafik*, *arbete med kollektivtrafikskydd*, *bytespunkt*, *utsedd bytespunkt* och *skyddspliktig transportör* samma betydelse som i lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd.

Utsedda bytespunkter

3 § Myndigheten för samhällsskydd och beredskap får besluta att en bytespunkt ska vara en utsedd bytespunkt.

Av beslutet ska det framgå vilka omständigheter enligt 8 § 1 och 2 lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd som har lagts till grund för beslutet att utse bytespunkten.

Skyddspliktiga transportörer

4 § Myndigheten för samhällsskydd och beredskap får meddela föreskrifter om att transportörer inom kollektivtrafik ska vara skyddspliktiga.

Arbete med kollektivtrafikskydd

5 § Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter om arbete med kollektivtrafikskydd som, utöver det som följer av 17 och 18 §§ lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd, behövs för att tillgodose syftet med lagen. Föreskrifterna ska utformas med hänsyn till arten och omfattningen av den kollektivtrafik som ska skyddas.

Risk- och sårbarhetsanalyser

6 § Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter om risk- och sårbarhetsanalyser som, utöver det som följer av 20 och 21 §§ lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd, behövs för att tillgodose syftet med lagen. Föreskrifterna ska utformas med hänsyn till arten och omfattningen av den kollektivtrafik som ska skyddas.

Skyddsplaner

7 § Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter om skyddsplaner som, utöver det som följer av 23 och 26 §§ lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd, behövs för att tillgodose syftet med lagen. Föreskrifterna ska utfor-

mas med hänsyn till arten och omfattningen av den kollektivtrafik som ska skyddas.

Övningar

8 § Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter om övningar som, utöver det som följer av 30 § lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd, behövs för att tillgodose syftet med lagen. Föreskrifterna ska utformas med hänsyn till arten och omfattningen av den kollektivtrafik som ska skyddas.

Avgifter

9 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd

10 § Trafikverket ska vara nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd med uppgift att

1. vara en plattform för samverkan och informationsutbyte mellan aktörer, såväl privata som offentliga, i frågor som rör kollektivtrafikskydd,
2. bidra till att samordna och harmonisera det nationella arbetet med kollektivtrafikskydd,
3. ge råd och stöd till privata och offentliga aktörer i frågor om hot, sårbarheter och risker med koppling till kollektivtrafikskydd, och
4. genomföra utbildningar, övningar och andra kompetenshöjande insatser inom kollektivtrafikskydd.

Tillsynsmyndighet

11 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över att lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd, denna förordning och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och förordningen följs.

Överklagande

12 § I 39 § lagen (2026:000) om kollektivtrafikskydd finns bestämmelser om överklagande.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2027.

1.3 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 18 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 kap.

8 §

Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd, om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs och åtgärden avser

- | | |
|---|---|
| 1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier, | |
| 2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktiva ämnen, | |
| 3. telekommunikation eller system för automatiserad behandling av information, | |
| 4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatiserad behandling eller annan handling, | |
| 5. den civila luftfarten eller den civila sjöfarten, | |
| 6. transporter på land av farligt gods, <i>eller</i> | 6. transporter på land av farligt gods, |
| 7. hamnskydd. | 7. hamnskydd, <i>eller</i> |
| | 8. <i>kollektivtrafikskydd.</i> |

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

2 En ny lag och förordning om kollektivtrafikskydd

2.1 En ny lag och förordning införs

Förslag: Det ska införas en ny lag och en ny förordning om kollektivtrafikskydd.

Den nya lagen ska innehålla bestämmelser om hur kollektivtrafikskydd ska organiseras och bedrivs i fråga om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana.

Syftet med lagen ska vara att säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

Den nya förordningen om kollektivtrafikskydd ska komplettera den nya lagen.

Skälen för förslaget

Behov av en sammanhållen och flexibel reglering

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett trafikslag, såväl under resan som på stationer och i terminaler. I uppdraget för denna utredning ingår att ta fram en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd med utgångspunkt i de förslag och rekommendationer som Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224) i januari 2024. I den nämnda rapporten angavs att tryggheten skulle öka genom att en ny lag skulle skapa förutsättningar för ett mer enhetligt och systematiskt angreppssätt och därmed minska risken för attentat eller antagonistiska handlingar och mildra konsekvenserna för såväl samhället som den enskilde om något sådant ändå skulle inträffa.

Det nuvarande skyddet av kollektivtrafiken på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana bygger på frivilliga initiativ och är beroende av att olika aktörer inom kollektivtrafiken själva hanterar frågan. Det finns ett fåtal särskilda skyddsregler, då främst med inriktning på järnvägstrafik. Det behöver säkerställas att de aktörer som kan påverka kollektivtrafikskyddet verkligen prioriterar frågan och systematiskt arbetar med den. De aktörer som kan påverka skyddet bör även ha förmågan att gemensamt analysera och genomföra samordnade och skyndsamma skyddsåtgärder. Skyddsarbete är resurskrävande och det är inte tillräckligt att förlita sig på frivillighet. Regeringen har bedömt att det behöver tas fram ett lagstiftningsförslag som bygger på samma principer som gällande regler för järnvägssäkerhet, dvs. ett förslag som innebär att det ställs krav på att berörda aktörer genom strukturerade metoder identifierar och kontinuerligt hanterar de risker som är kopplade till en organisations verksamheter.

Ett sätt att garantera att ett arbete med kollektivtrafikskydd sker skulle kunna vara att föra in bestämmelser om skydd i befintliga regleringar av de olika trafikslagen. Det skulle dock sannolikt leda till en svårtydd lagstiftning där det är oklart vad som gäller för respektive trafikslag. Det blir svårt att garantera en miniminivå för skyddet inom samtliga trafikslag. Det kan vidare finnas en risk för att en spridd lagstiftning inte hinner ändras i den takt som EU-rätten utvecklas eftersom processen att ändra lag, förordning och myndighetsföreskrifter tar tid. För att få en överskådlig lagstiftning som lättare kan anpassas till eventuella EU-rättsakter och hanteras på ett enhetligt sätt, föreslås en sammanhållen reglering som gäller samtliga trafikslag förutom luftfart.

Ett ytterligare skäl för att hålla samman regleringen är att det behövs en särskild reglering av kollektivtrafikskyddet i bytespunkter. Kollektivtrafiken utgör en viktig del av många människors vardag och bytet mellan färdmedel behöver kunna ske på ett smidigt sätt. Eftersom kollektivtrafiken är ett öppet system där flera olika aktörer samverkar, behöver ansvaret för att vidta åtgärder för att upprätthålla skyddet i bytespunkterna klargöras. Resenärer och andra som befinner sig i kollektivtrafiksystemet behöver få ett likvärdigt skydd oberoende av trafikslag. Människor behöver skyddas inte enbart i anslutning till olika färdmedel utan även när de av andra anledningar befinner sig vid bytespunkterna. För att följa regeringens målsättning om att säkerställa att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett trafikslag, såväl under resan som på stationer och i terminaler, behöver alltså en ny lag om kollektivtrafikskydd införas.

Syftet med en ny lag om kollektivtrafikskydd

Uppdraget avser en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Eftersom kollektivtrafik på järnväg också utgör kollektivtrafik, bör den nya lagen benämnas "lagen om kollektivtrafikskydd". I det följande är det därför tillräckligt att endast tala om "kollektivtrafikskydd" och då även avse skydd av kollektivtrafik på järnväg. I Trafikverkets och Transportstyrelsens rapport gjordes bedömningen att godstrafik på järnväg inte skulle inkluderas i rapporten även om godstrafik på järnväg befinner sig i samma system som persontrafiken och det därmed finns en nära koppling mellan de båda. Det bedömdes i rapporten att kopplingen i sig inte motiverar att godstrafiken ska inkluderas. Samma bedömning görs i denna promemoria. Promemorian innehåller följaktligen ett förslag till lag om kollektivtrafikskydd. Krav enligt den nya lagen kan dock i vissa fall även komma att ställas på järnvägsföretag som bedriver godstrafik. Det kan bli fallet om företaget bedriver verksamhet vid en bytespunkt som omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd.

Inledningsvis behöver man ta ställning till vad arbete med kollektivtrafikskydd innebär i den nya lagens mening. Ett tillvägagångssätt är att utgå från hur begreppen hamnskydd, sjöfartsskydd och luftfartsskydd definieras. *Hamnskydd* definieras i lagen (2006:1209) om hamnskydd som åtgärder som ska vidtas i hamnar i syfte att skydda människor, infrastruktur och utrustning i hamnarna mot allvarliga olagliga handlingar. *Sjöfartsskydd* är, enligt definitionen i förordning (EG) nr

725/2004¹, en kombination av förebyggande åtgärder som syftar till att skydda sjöfarten och hamnanläggningarna mot hot om avsiktliga olagliga handlingar. *Luftfartsskydd* är, enligt förordning (EG) nr 300/2008², en kombination av åtgärder och personella och materiella resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten. Med utgångspunkt från liknande definitioner inom andra trafikslag kan *arbete med kollektivtrafikskydd* definieras som ett enhetligt och systematiskt arbete med risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken. I detta inbegrips alltså den systematiska och kontinuerliga riskhantering som avses med uppdraget. Den nya lagen tar framför allt sikte på det systematiska proaktiva skyddsarbetet med inriktning på analysarbete och åtgärdsplaner. Lagen utgör inte i sig stöd för att kunna vidta konkreta skyddsåtgärder i kollektivtrafiken. Med *skyddsåtgärder* avses här åtgärder för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Det kan i vissa fall krävas författningsstöd, tillstånd eller motsvarande för att vidta sådana åtgärder. Andra åtgärder kräver inget sådant stöd.

Skyddsarbetet är inriktat på att hantera risker för allvarliga olagliga handlingar. Någon närmare angivelse av vilka handlingar som avses med begreppet ”allvarliga olagliga handlingar” låter sig inte göras, men det ska vara fråga om handlingar som rent allmänt är att betrakta som allvarliga när de riktas särskilt mot kollektivtrafiken, bl.a. på grund av de följder som handlingarna kan få. De allvarliga olagliga handlingar som riktas mot kollektivtrafiken och som åsyftas i den nya lagen kan i vissa fall klassificeras som terroristbrott enligt terroristbrottslagen (2022:666) eller brott enligt 13 kap. brottsbalken. Det går dock inte att ange exakt vilka handlingar som det systematiska arbetet med att identifiera, bedöma och åtgärda risker ska skydda mot. Det väsentliga är att handlingarna är att betrakta som allvarliga eftersom de riktas mot kollektivtrafiken. Den brottslighet och de ordningsstörningar som i övrigt förekommer inom kollektivtrafiken, bör kunna hanteras med stöd av befintlig lagstiftning, exempelvis ordningslagen (1993:1617) och polislagen (1984:387). Det kan visserligen komma att uppstå en viss gränsdragningsproblematik i de fall brottsligheten i sig är allvarlig samtidigt som den påverkar kollektivtrafiken. Så skulle kunna vara fallet om en förare av ett färdmedel inom kollektivtrafiken inte följer trafikreglerna eller använder sig av otillåtna ämnen, såsom alkohol eller narkotika. Det som blir avgörande för om sådant agerande omfattas av den nya lagen är huruvida handlingarna som sådana kan anses riktade mot kollektivtrafiken.

Även om skyddet främst är inriktat på resenärer inom kollektivtrafiken, går det inte att begränsa skyddet enbart till dem. Människor som arbetar i eller av annan anledning befinner sig inom kollektivtrafiken behöver också

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002.

skyddas mot angrepp utifrån. När människor angrips i kollektivtrafiken, är sannolikheten stor att även materiella skador uppstår, exempelvis på byggnader, spåranläggningar och annan infrastruktur. Olika typer av fordon, utrustning, gods och bagage är exempel på materiel som också kan löpa risk för skador. Det krävs inte att materielen används i syfte att bedriva kollektivtrafik för att den ska omfattas av kollektivtrafikskydd. Allvarliga olagliga handlingar som vidtas för att skada infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken medför ofta även en risk för att människor skadas. Skyddet behöver hantera samtliga dessa aspekter.

2.2 Förhållandet till annan reglering

2.2.1 Beredskap och åtgärder för att stärka samhällets motståndskraft

Det finns flera regelverk som har liknande syften som den föreslagna lagen, exempelvis bestämmelser om beredskap och åtgärder för att stärka samhällets motståndskraft. Den nya lagen behöver vara förenlig med sådan reglering. Nationella hotbilder eller större extraordinära händelser i kollektivtrafiken kan påverka behovet av kollektivtrafikskydd. Skyddsåtgärder kan stärka motståndskraften och bidra till ökad resiliens för samhället i stort.

Sedan 2022 finns en struktur för den svenska krisberedskapen och det civila försvaret med, i dag, tio beredskapssektorer som utgör grund för myndighetsgemensam planering och beredskapsutveckling. Närmare reglering kring detta finns i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap (beredskapsförordningen). Syftet med beredskapsförordningen är att statliga myndigheter under regeringen genom sin verksamhet ska minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Statliga myndigheter som har ansvar inom en eller flera viktiga samhällsfunktioner och vars verksamhet har särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvaret ska vara beredskapsmyndigheter. I varje beredskapssektor ska en av beredskapsmyndigheterna vara sektorsansvarig myndighet. Övriga beredskapsmyndigheter i sektorn ska delta i arbetet. För beredskapssektorn ”Transporter” är Trafikverket sektorsansvarig myndighet. Övriga beredskapsmyndigheter som ingår i beredskapssektorn är Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. För kommuner och regioner gäller lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap.³ Länsstyrelsernas beredskap regleras bl.a. i förordningen (2017:870) om länsstyrelsernas krisberedskap och uppgifter inför och vid höjd beredskap.

³ Se även SOU 2024:65 Kommuners och regioners grundläggande beredskap inför kris och krig, där en ny lag om kommuners och regioners grundläggande beredskap inför fredstida krissituationer och höjd beredskap föreslås.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ansvarar enligt sin instruktion⁴ för frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, i den utsträckning inte någon annan myndighet har ansvaret. MSB:s ansvar avser åtgärder före, under och efter en olycka, kris, krig eller krigsfara. I myndighetens uppgifter ingår att utveckla och stödja arbetet med civilt försvar och att följa upp och utvärdera samhällets arbete med krisberedskap och civilt försvar. MSB är vidare beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt beredskapsförordningen. Vid olyckor och kriser samt vid höjd beredskap ska MSB stödja myndigheternas samordning av åtgärder och också bistå Regeringskansliet med underlag och information av betydelse för myndighetens ansvarsområde. MSB har alltså en central roll i krisberedskapen. Den nya lagen måste gå att förena med den befintliga strukturen för den svenska beredskapslagstiftningen.

Det finns vidare en tydlig koppling till direktiv (EU) 2022/2555⁵ (NIS2-direktivet) och direktiv (EU) 2022/2557⁶ (CER-direktivet). För närvarande pågår ett arbete med att genomföra direktiven i svensk rätt. NIS2-direktivet handlar om informations- och cybersäkerhet. Genomförandet av NIS2-direktivet har behandlats i SOU 2024:18⁷, där det föreslås en ny lag om cybersäkerhet. Transporter är en av de sektorer som omfattas av direktivet. CER-direktivet handlar om kritiska entiteters motståndskraft och syftar till att stärka motståndskraften i samhällsviktiga tjänster. Transporter, med undersektorn kollektivtrafik, är en av de sektorer som omfattas. Genomförandet behandlas i SOU 2024:64⁸, där det föreslås en ny lag om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare. Transportstyrelsen föreslås vara tillsynsmyndighet för sektorn Transport såväl när det gäller NIS2-direktivet som CER-direktivet. Den nya lagen om kollektivtrafikskydd måste kunna fungera ihop med de lagstiftningsåtgärder som slutligen beslutas för att genomföra direktiven. I dag finns lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster som bl.a. ställer krav på leverantörer av samhällsviktiga tjänster. Lagen genomför direktiv (EU) 2016/1148⁹ (NIS1-direktivet) som ersatts av NIS2-direktivet.

2.2.2 Luftfartsskydd, sjöfartsskydd och hamnskydd

Det finns regelverk som behandlar skydd inom andra trafikslag, såsom bestämmelser om luftfartsskydd, sjöfartsskydd och hamnskydd. En väsentlig skillnad i förhållande till kollektivtrafikskydd är dock att de befintliga regelverken grundar sig på internationella åtaganden och EU-

⁴ Förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 av den 14 december 2022 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG.

⁷ SOU 2024:18 Nya regler om cybersäkerhet.

⁸ SOU 2024:64 Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen.

rätt. Avsikten med den nya lagen om kollektivtrafikskydd är inte att påverka regleringarna om luftfartsskydd, hamnskydd eller sjöfartsskydd.

Bestämmelser om luftfartsskydd finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008¹⁰. Förordningen och dess bilaga innefattar en rad bestämmelser som anger krav för säkerheten på flygplatser. Kraven avser bl.a. säkerhetskontroller av personal, av luftfartyg, av passagerare och av föremål. I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998¹¹ finns ytterligare bestämmelser som är centrala för skyddet. Inom luftfartsområdet finns också internationella konventioner som Sverige är bundet av, exempelvis Chicagokonventionen. Bestämmelser med koppling till luftfartsskydd finns även i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd, förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd. Flertalet svenska flygplatser är skyddsobjekt, åtminstone vad gäller delar av anläggningarna. Det innebär att också skyddslagen (2010:305) gäller.

Bestämmelser om sjöfartsskydd finns i förordning (EG) nr 725/2004¹². Huvudsyftet med EU-förordningen är att inrätta och genomföra gemenskapsåtgärder som syftar till att förbättra sjöfartsskyddet på fartyg som används för internationell handel och nationell sjöfart, samt i berörda hamnanläggningar, inför hot om avsiktliga olagliga handlingar. Genom förordningen harmoniserades och införlivades i gemenskapsrätten de bestämmelser som på internationell nivå hade utarbetats inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Sjöfartsskyddet tar sikte på, förutom fartyget, det mer landnära område där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum, dvs. det mer avgränsade område där gods och passagerare befinner sig före och efter ombordgåendet eller lastningen och lossningen. EU-förordningen om sjöfartsskydd kompletteras på nationell nivå av lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd och Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:13) om sjöfartsskydd.

Bestämmelser om hamnskydd finns i direktiv 2005/65/EG¹³, hamnskyddsdirektivet. Hamnskyddsdirektivet tillkom som ett andra steg efter regelverket om sjöfartsskydd. Hamnskyddsdirektivet genomförs i svensk rätt genom lagen (2006:1209) om hamnskydd, förordningen (2006:1213) om hamnskydd och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:21) om hamnskydd. Bestämmelserna om hamnskydd syftar till att skydda hamnarna mot hot om säkerhetstillbud. I en hamn ingår minst en sådan hamnanläggning som omfattas av förordning (EG) nr 725/2004. För själva hamnanläggningarna ska dock inte lagen om hamnskydd tillämpas, utan i stället lagen om sjöfartsskydd.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002.

¹¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd.

Bestämmelserna om sjöfartsskydd och hamnskydd kompletterar varandra genom att de medför krav på ett sammanhängande skydd som sträcker sig från fartygen via hamnanläggningen till det landbaserade hamnområdet. Det är även värt att nämna att vissa hamnar och hamnanläggningar är skyddsobjekt vilket innebär att också skyddslagen gäller.

2.2.3 Annan reglering med liknande syften

Det finns, utöver de regleringar som redan tagits upp i detta avsnitt, ett antal andra regleringar med närliggande syften att förhålla sig till, exempelvis den redan nämnda skyddslagen (2010:305), säkerhetsskyddslagen (2018:585), ordningslagen (1993:1617) och lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Det analysarbete och övriga skyddsarbete som sker enligt dessa regleringar bör åtminstone till vissa delar kunna användas i arbetet med kollektivtrafikskydd.

2.2.4 Polismyndighetens och Säkerhetspolisens roll

Slutligen bör nämnas någonting om Polismyndighetens och Säkerhetspolisens ansvar på ett mer övergripande plan för ordningen och säkerheten i Sverige. Som ett led i samhällets verksamhet för att främja rättvisa och trygghet ska polisens arbete syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp. Polisverksamhet bedrivs av Polismyndigheten och Säkerhetspolisen.¹⁴

Polismyndigheten ska förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten, samt övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat.¹⁵ Polismyndigheten ska vidare följa samhällsförändringar som påverkar brottsligheten och den allmänna ordningen och säkerheten, och ha förmåga att snabbt reagera när det behövs, samt ha god planläggning när det gäller säkerheten för viktigare objekt, liksom inför och vid särskilda händelser.¹⁶

Till Säkerhetspolisens uppgifter hör att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet som innefattar brott mot rikets säkerhet eller terrorbrott, samt utreda och beivra sådana brott som nu nämnts, samt fullgöra uppgifter enligt säkerhetsskyddslagen.¹⁷ Säkerhetspolisen ska vidare följa händelseutvecklingen i omvärlden och ha förmåga att snabbt anpassa inriktningen av verksamheten när det behövs. Säkerhetspolisen ansvarar för att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet samt utreda och beivra bl.a. brott mot terroristbrottslagen (2022:666) och sådana brott mot 13 kap. brottsbalken som har syftat till att framkalla fara för Sveriges säkerhet eller att allvarligt hota eller skada centrala

¹⁴ 1 § polislagen (1984:387).

¹⁵ 2 § 1 och 2 polislagen.

¹⁶ 2 § 2 och 5 förordningen (2022:1718) med instruktion för Polismyndigheten.

¹⁷ 3 § 1, 2 och 4 polislagen.

samhällsfunktioner.¹⁸ I 13 kap. brottsbalken finns bestämmelser om allmänfarliga brott såsom allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, kapning, sjö- eller luftfartssabotage och flygplatssabotage. Det handlar alltså om brottslighet som kan ha koppling till kollektivtrafiken.

Både Polismyndigheten och Säkerhetspolisen är beredskapsmyndigheter enligt den ovan nämnda beredskapsförordningen¹⁹. Polismyndigheten är dessutom sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn ”Ordning och säkerhet”.

Polismyndigheten och Säkerhetspolisen har alltså ett övergripande ansvar för ordning och säkerhet. Myndigheterna utgör även en del av beredskapssystemet. De båda myndigheterna är med sina befogenheter, informationskanaler och sin kompetens viktiga aktörer när det gäller att uppnå syftet med den nya lagen. I dag deltar myndigheterna i samverkan inom ramen för NRK (det nationella rådet för kollektivtrafikskydd)²⁰. Avsikten med en ny lag om kollektivtrafikskydd är inte att Polismyndighetens och Säkerhetspolisens ansvar för arbete med ordning och säkerhet inom kollektivtrafiken ska minska. I stället ska den nya lagen säkerställa att även andra aktörer arbetar enhetligt och systematiskt med skyddet av kollektivtrafiken. Polismyndigheten och Säkerhetspolisen bör med sina kunskaper och befogenheter kunna ha en aktiv roll i detta arbete.

2.3 Tillämpningsområdet

2.3.1 Vilken kollektivtrafik som avses

Förslag: Den nya lagen ska gälla kollektivtrafik på land och vatten, förutom kollektivtrafik som omfattas av lagen om hamnskydd eller lagen om sjöfartsskydd.

Lagen ska gälla innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer.

Skälen för förslaget: Den nya lagen bör avse all kollektivtrafik på land och vatten. Begreppet kollektivtrafik har samma innebörd som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik som hänvisar till definitionen av kollektivtrafik i förordning (EG) nr 1370/2007 (EU:s kollektivtrafikförordning)²¹. Kollektivtrafik definieras där som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering” (artikel 2 a). Artikel 1.2 i EU:s kollektivtrafikförordning öppnar för att göra förordningen tillämplig på vatten, vilket har gjorts för svensk del. I 1 kap. 1 a § lagen om kollektivtrafik anges att EU:s kollektivtrafikförordning gäller i fråga om kollektivtrafik på vatten. Begreppet ”kollektivtrafik på vatten” används i stället för uttrycket ”inre vattenvägar och marina vatten” som

¹⁸ 2 § 3, samt 3 § 2 och 3 förordningen (2022:1719) med instruktion för Säkerhetspolisen.

¹⁹ Förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.

²⁰ Tidigare NRJK, det nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

används i EU:s kollektivtrafikförordning. Till kollektivtrafik räknas inte beställningstrafik, exempelvis taxi eller färdtjänst, chartertrafik eller rundresor där passagerarna åker tillbaka till samma utgångspunkt. Till kollektivtrafik räknas inte heller trafik som anordnas vid särskilda evenemang, resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan eller resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten. Museitrafik utgör inte heller kollektivtrafik.

Med *kollektivtrafik* avses således i den nya lagen persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Med persontransporttjänster på väg avses persontrafik med buss. Med persontransporttjänster på vatten avses skärgårdstrafik och liknande trafik på svenskt sjöterritorium. Det gäller dock endast i den mån trafiken inte omfattas av lagen (2006:1209) om hamnskydd eller lagen (2004:487) om sjöfartsskydd som genomför EU-regler. Även om regelverket om hamnskydd respektive sjöfartsskydd kan tillämpas på frivillig väg behövs bindande regler för att säkra skyddet till sjöss. I likhet med lagen om kollektivtrafik och EU:s kollektivtrafikförordning föreslås lagen inte vara tillämplig på luftfart.

Den föreslagna lagen innebär ett krav på arbete med kollektivtrafikskydd vid vissa utsedda bytespunkter och hos vissa skyddspliktiga transportörer. Tillämpningsområdet för den föreslagna lagen definieras utifrån vilka som ska tillämpa lagen. De aktörer som omfattas av lagens tillämpningsområde är innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer. En närmare beskrivning av de olika aktörerna och deras roller inom kollektivtrafikskyddet framgår av avsnitt 2.3.2 och 2.3.3.

2.3.2 Utsedda bytespunkter

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få besluta vilka bytespunkter som ska vara utsedda bytespunkter.

Skälen för förslaget

Kollektivtrafikskydd vid utsedda bytespunkter

En stor del av kollektivtrafiken äger rum i bytespunkter där flera aktörer verkar samtidigt. Med *bytespunkt* avses här en station, terminal eller motsvarande nod för kollektivtrafik, där byte mellan olika färdmedel eller trafikslag är möjligt. Det kan vara fråga om bytespunkter på land, såsom stationer för spårbunden trafik, bussterminaler samt resecentrum där flera trafikslag möts. Men, även bytespunkter för kollektivtrafik på vatten, exempelvis kajplatser för skärgårdstrafiken, utgör bytespunkter i den nya lagens mening. Eftersom ett stort antal människor tidvis befinner sig vid bytespunkterna och då blir särskilt utsatta, behöver det finnas en reglering som säkerställer att det finns ett kollektivtrafikskydd där. Det är, åtminstone såvitt gäller vissa bytespunkter, inte tillräckligt att det gemensamma skyddet organiseras enbart på frivillig väg. Att ställa krav på arbete med kollektivtrafikskydd vid samtliga bytespunkter skulle dock bli onödigt kostnadsdrivande och betungande. Det föreslås därför att

regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta vilka bytespunkter som ska vara sådana utsedda bytespunkter. Att en bytespunkt utses innebär att aktörer som är verksamma vid bytespunkten, så kallade innehavare av en utsedd bytespunkt och aktörer vid en utsedd bytespunkt, kommer att omfattas av lagens krav. Med *utsedd bytespunkt* avses således enligt den nya lagen en bytespunkt som omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd.

Den nya lagen syftar till att skydda bl.a. människor som av olika anledningar befinner sig i kollektivtrafiken. Det finns därmed ingen begränsning till kollektivtrafikresenärer när det gäller vilka personer som omfattas av skyddet vid de utsedda bytespunkterna. En person som har anlänt till bytespunkten med taxi omfattas av skydd på samma sätt som en person som har anlänt med tunnelbana. Detsamma gäller personer som arbetar vid bytespunkten. Personerna kan dessutom befinna sig där av helt andra anledningar än resor och arbete, exempelvis för att de passerar en gångtunnel eller handlar varor i en kiosk vid bytespunkten. Så länge de befinner sig vid en utsedd bytespunkt omfattas de av kollektivtrafikskyddet.

Krav på arbete med kollektivtrafikskydd vid en utsedd bytespunkt

Möjligheten att hantera det gemensamma skyddet av kollektivtrafiken vid de utsedda bytespunkterna är beroende av att de aktörer som verkar där arbetar tillsammans med skyddet. I den nya lagen benämns dessa aktörer innehavare av en utsedd bytespunkt respektive aktör vid en utsedd bytespunkt.

Innehavare av en utsedd bytespunkt är den fysiska eller juridiska person som förfogar över hela eller delar av en utsedd bytespunkt. Innehavaren är alltså den som har det avgörande inflytandet över bytespunkten även om denne själv inte bedriver verksamhet där. Det kan finnas flera innehavare vid en bytespunkt. Det är framför allt fastighetsägare, innehavare av stationer, terminaler och motsvarande samt förvaltare av infrastruktur för kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg, som avses med begreppet. Avsikten är att den som förfogar över hela eller delar av bytespunkten, oftast mera varaktigt, och som har befogenheten att bestämma vilken verksamhet som får pågå där ska omfattas. En innehavare kan vara en privat eller offentlig aktör. Den som är innehavare av en utsedd bytespunkt ska tillsammans med de andra aktörer som är verksamma vid bytespunkten samarbeta kring kollektivtrafikskyddet.

En *aktör vid en utsedd bytespunkt* kan antingen vara en fysisk eller juridisk person som utför transporter inom kollektivtrafik och då angör en utsedd bytespunkt, eller en fysisk eller juridisk person som bedriver verksamhet där. Även dessa aktörers verksamhet kan bedrivas i såväl privat som offentlig regi.

Med *en fysisk eller juridisk person som utför transporter inom kollektivtrafik och då angör en utsedd bytespunkt* avses de trafikoperatörer som enligt tidtabell avgår från, använder som hållplats, eller avslutar resan vid den utsedda bytespunkten. Bytespunkten är en nod för kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana.

En *fysisk eller juridisk person som bedriver verksamhet vid en utsedd bytespunkt* är ett begrepp som kan omfatta många olika slags

verksamhetsutövare. Det centrala är att verksamheten bedrivs vid en utsedd bytespunkt, antingen inomhus eller utomhus. Det kan handla om café- eller restaurangverksamhet, försäljningsverksamhet eller annan näringsverksamhet. Även turistinformation och liknande verksamhet inryms i begreppet. Det finns inte något krav på att verksamheten ska ha en koppling till kollektivtrafik. Den som bedriver taxiverksamhet utanför en stationsbyggnad kan vara att se som aktör vid en utsedd bytespunkt. Ett järnvägsföretag som bedriver godstrafik kan också komma att omfattas av de krav som ställs på aktörerna vid en utsedd bytespunkt. Ett annat exempel skulle kunna vara ett bussföretag som angör bytespunkten som ett led i sin chartertrafik. Vilka aktörer som ska hänföras till den utsedda bytespunkten enbart genom att de bedriver någon form av verksamhet där, beror på hur de hanteras i den skyddsplan eller eventuellt de skyddsplaner som gäller för bytespunkten.

2.3.3 Skyddspliktiga transportörer

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att transportörer inom kollektivtrafik ska vara skyddspliktiga. Föreskrifterna ska endast gälla transportörer

- som dagligen transporterar ett betydande antal passagerare, eller
- vars verksamhet av särskilda skäl är förenad med en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

Skälen för förslaget: På samma sätt som avseende utsedda bytespunkter skulle krav på arbete med kollektivtrafikskydd för samtliga verksamhetsutövare inom kollektivtrafiken bli onödigt kostnadsdrivande och betungande. Därför föreslås en ordning som är anpassningsbar utifrån det behov av skydd som finns. I den nya lagen föreslås att det görs en avgränsning till vissa transportörer inom kollektivtrafiken. De verksamhetsutövare inom kollektivtrafik på land som åsyftas är de som utför transporter på järnväg, spårväg, med tunnelbana och på väg. Det är då fråga om järnvägsföretag, trafikutövare inom tunnelbana och spårväg samt bussföretag. När det gäller kollektivtrafik till sjöss handlar det närmast om rederier och andra som utför kollektivtrafik på vatten. Det är alltså inte den som upphandlat trafiken som avses utan utförarna. Det är utförarna som bedöms ha störst möjlighet att identifiera och hantera hot och sårbarheter i den operativa verksamheten.

En ytterligare avgränsning som föreslås är att det ska handla om transportörer som dagligen transporterar ett betydande antal passagerare, eller vars verksamhet av särskilda skäl är förenad med en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken. Behovet av att inrätta ett systematiskt arbete med kollektivtrafikskydd bedöms som utgångspunkt vara störst hos trafikföretag med omfattande verksamhet inom kollektivtrafiken, dvs. det är ett betydande antal passagerare som transporteras varje dag. Det kan handla om trafik som bedrivs enbart under delar av året, det väsentliga är dock att den är av stor omfattning när den väl bedrivs. Det är främst kollektivtrafik i större städer som torde bli aktuell för föreskrifter.

Samtidigt behöver det finnas en öppning för att av andra skäl än trafikens omfattning låta vissa transportörer omfattas av regleringen. Det kan vara kollektivtrafik som inte är knuten till tätorterna, men som av särskilda skäl typiskt sett löper en mycket hög risk för att bli föremål för allvarliga olagliga handlingar.

Det föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilka transportörer inom kollektivtrafik som ska vara skyddspliktiga. En *skyddspliktig transportör* enligt den nya lagen är därmed en fysisk eller juridisk person som utför transporter inom kollektivtrafik och ska arbeta med kollektivtrafikskydd. De föreslagna begränsningarna av vilka transportörer det kan bli fråga om torde innebära att transportörer inom kollektivtrafik inte kommer att omfattas av föreskrifter i någon större omfattning. Den primära regleringen av arbete med kollektivtrafikskydd bör avse aktörer som är verksamma vid utsedda bytespunkter.

De transportörer som omfattas av föreskrifter och därmed är skyddspliktiga kommer att träffas av kravet på arbete med kollektivtrafikskydd oberoende av om de är aktörer vid en utsedd bytespunkt eller inte. Kraven på dem i deras egenskap av aktör vid en utsedd bytespunkt är inte lika långtgående som när de omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd till följd av föreskrifter.

2.3.4 MSB:s roll när det gäller tillämpningsområdet

Förslag: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska vara den myndighet som utser bytespunkter och meddelar föreskrifter om skyddspliktiga transportörer.

Skälen för förslaget: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har med sin roll i beredskapssystemet en överblick över vilka bytespunkter som bör omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd. MSB bör därför utse dessa bytespunkter i beslut. MSB är även av samma skäl den myndighet som bedöms ha förmågan att föreskriva om vilka transportörer inom kollektivtrafik som, oberoende av om verksamheten bedrivs i anslutning till utsedda bytespunkter eller inte, bör omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd. MSB har tidigare tagit fram föreskrifter²² om vilka som är att se som leverantörer av samhällsviktiga tjänster, bl.a. på transportområdet, och därmed träffas av krav i lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. Mot den bakgrunden föreslås att MSB ska ta fram föreskrifter i fråga om vilka som ska vara skyddspliktiga transportörer. Ett annat alternativ skulle kunna vara att bemyndiga MSB att fatta beslut om vilka som ska vara skyddspliktiga transportörer enligt samma modell som gäller för utsedda bytespunkter.

När det gäller hur tillämpningsområdet för den nya lagen bör avgränsas är det viktigt att MSB kontinuerligt stämmer av behovet av skydd med beredskapsmyndigheterna inom beredskapssektor Transport,

²² Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2024:4) om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster.

Polismyndigheten och Säkerhetspolisen. Även andra myndigheter, samt kommuner, regioner och länsstyrelser kan bidra med värdefull information i detta sammanhang. Det är viktigt att tillämpningsområdet för lagen hela tiden motsvarar det faktiska behov av arbete med kollektivtrafikskydd som föreligger.

2.3.5 Andra överväganden kring tillämpningsområdet

Överväganden kring krav på förvaltare av infrastruktur för spårtrafik

Förutom transportörer inom kollektivtrafik skulle även aktörer som förvaltar infrastruktur för kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg kunna komma i fråga som verksamhetsutövare som ska omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd. De aktörer som avses här är infrastrukturförvaltare enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem och spårinnehavare enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Genom möjligheten att besluta om att utse bytespunkter kan infrastruktur avsedd för kollektivtrafik, såsom spår och plattformar, komma att omfattas av krav på skydd genom att ingå i en utsedd bytespunkt. Vidare ställs redan krav på kommuner och regioner när det gäller förberedelse inför krissituationer inom kollektivtrafiken.²³ Kommunerna, och även staten, har dessutom ett ansvar för räddningstjänsten. Kommunerna ska ha ett handlingsprogram för räddningstjänst där bl.a. risker för olyckor som kan leda till räddningsinsatser ska identifieras.²⁴ Den befintliga regleringen i förening med förslaget om utsedda bytespunkter i den nya lagen förefaller därmed vara tillräcklig vad avser förvaltare av infrastruktur för spårtrafik.

Överväganden kring kommuner, regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter

I den nya lagen föreslås inte några specifika krav på kommuner, regioner eller regionala kollektivtrafikmyndigheter enbart utifrån att de är just regioner, kommuner eller regionala kollektivtrafikmyndigheter. De kan dock komma att omfattas av krav om de uppträder i egenskap av aktör med skyldigheter enligt lagen. De kan exempelvis uppträda som innehavare av en utsedd bytespunkt om de förfogar över fastigheter eller infrastruktur vid bytespunkten. Eventuella skyldigheter enligt annan lagstiftning, exempelvis när det gäller beredskap och räddningstjänst, påverkas inte av den nya lagen.

Det finns skäl att överväga huruvida de regionala kollektivtrafikmyndigheterna skulle kunna ha en roll i den nya lagen. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (i dag 21 st.) ansvarar för trafiken i länet och tar fram trafikförsörjningsprogram (policydokument för

²³ Lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap.

²⁴ 3 kap. 7 § och 8 § 2 lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning²⁵). Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som upphandlar trafiken i länet. Ett alternativ till att ställa krav på arbete med kollektivtrafikskydd hos verksamhetsutövare inom kollektivtrafiken skulle kunna vara att inrätta en ordning där de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vid upphandling ställde krav på arbete med skydd. En sådan lösning skulle dock inte vara heltäckande eftersom den inte skulle omfatta den kommersiella, icke-upphandlade, trafiken.

Man kan också överväga om förekomsten av arbete med kollektivtrafikskydd skulle kunna ingå som en del i ett trafikförsörjningsprogram enligt 2 kap. 10 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik²⁶. Trafikförsörjningsprogrammen är inriktade på att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken, se 2 kap. 8 § lagen om kollektivtrafik, inte att ställa uttryckliga krav på den. Det är därför svårt att ställa krav på arbete med kollektivtrafikskydd via sådana program, även om de omfattar såväl kommersiell som upphandlad trafik.

2.4 Vilka bytespunkter som utses

Förslag: Ett beslut att utse en bytespunkt ska endast få gälla bytespunkter där ett betydande antal människor dagligen befinner sig, eller det finns en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

Det beslut som gäller för en utsedd bytespunkt ska ses över varje år så att det motsvarar aktuella behov.

Skälen för förslaget: Ett införande av krav på arbete med kollektivtrafikskydd innebär förhoppningsvis att människor, infrastruktur och materiel i kollektivtrafiken skyddas mot allvarliga olagliga handlingar. Samtidigt kan ett krav på arbete med kollektivtrafikskydd vara betungande för dem som omfattas av kraven. Vid utsedda bytespunkter är det framför allt innehavarna av den utsedda bytespunkten som kan behöva vidta resurskrävande åtgärder. Hållningen kring vilka bytespunkter som ska utses bör därför vara restriktiv.

En förvaltningsmyndighet som handlägger ärenden om bytespunkter har att iaktta bestämmelserna i förvaltningslagen (2017:900). Det är viktigt att besluten grundar sig på objektiva och på förhand definierade kriterier. Ett sådant kriterium för att utse en bytespunkt bör vara att ett betydande antal människor dagligen, av olika anledningar, befinner sig vid bytespunkten. Detta mått visar på bytespunktens betydelse för samhällets funktion i stort. Ett annat kriterium bör vara att det vid bytespunkten finns en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken. Tidigare inträffade händelser eller kännedom om en specifik hotbild kan tyda på detta.

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

²⁶ Se prop. 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag s. 44 f. angående införande av krav på trafikförsörjningsprogram.

Uttrycken ”ett betydande antal människor” och ”en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar” är dock inga mätbara begrepp utan kriterierna är någonting som beslutsfattaren har att ta ställning till i sitt beslut.

Det krävs att det finns ett angeläget behov av arbete med kollektivtrafikskydd vilket innebär att vissa förutsättningar ska vara uppfyllda för att en bytespunkt ska kunna utses. Ett sådant behov kan uppkomma plötsligt, men även upphöra med kort varsel. Eftersom ett beslut att utse en bytespunkt innebär skyldigheter för bytespunktens innehavare och aktörer vid bytespunkten, måste de utsedda bytespunkterna avspejla det behov som finns. Ett beslut som gäller för en utsedd bytespunkt ska därför ses över minst en gång varje år. Vid en sådan översyn har beslutsfattaren att ta ställning till huruvida bytespunkten fortsättningsvis ska vara utsedd. Det kan även finnas behov av att ändra beslutet så att det bättre ska motsvara aktuella behov.

2.5 Beslutets innehåll och följder

Förslag: Ett beslut att utse en bytespunkt ska innehålla information om

- vem eller vilka som är innehavare av bytespunkten och vilka områden i bytespunkten som varje innehavare förfogar över, och
- de skyldigheter för en innehavare av en bytespunkt som följer av lagen.

Ett beslut att utse en bytespunkt ska gälla tills vidare eller under viss angiven tid. Beslutet ska få upphävas eller ändras om förutsättningarna för beslutet har ändrats. Ett sådant beslut ska delges innehavarna av de bytespunkter som beslutet omfattar.

En innehavare av en utsedd bytespunkt ska informera aktörerna vid bytespunkten om beslutet att utse bytespunkten, beslut att ändra eller upphäva ett sådant beslut och vad besluten innebär för dem. Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, ska informationsskyldigheten endast gälla gentemot de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten.

De skyldigheter som enligt den föreslagna lagen ska gälla för en innehavare av en utsedd bytespunkt ska inträda när innehavaren har delgetts beslutet. De skyldigheter som enligt den föreslagna lagen ska gälla för en aktör vid en utsedd bytespunkt ska inträda när aktören har informerats om beslutet.

Skälen för förslaget

Utförning av ett beslut att utse en bytespunkt

Ett beslut att utse en bytespunkt är riktat till en eller flera innehavare av bytespunkten som i sin tur ska ställa krav på aktörerna vid bytespunkten. Den som fattar beslut om bytespunkter behöver därför hålla sig informerad om vem eller vilka som är innehavare av bytespunkterna. I ett beslut att utse en bytespunkt ska det finnas information om vem eller vilka som är innehavare av bytespunkten och vilka områden i bytespunkten som varje innehavare förfogar över. Vilka områden som varje innehavare förfogar

över bör, åtminstone på ett mera övergripande plan, gå att identifiera. Av de skyddsplaner som tas fram med anledning av beslutet att utse en bytespunkt ska de mera exakta geografiska avgränsningarna framgå.

Beslutet ska vidare innehålla information om de skyldigheter för en innehavare av en bytespunkt som följer av den nya lagen. En sådan skyldighet är att informera aktörerna vid bytespunkten om beslutet.

Beslutet ska gälla tills vidare eller under viss angiven tid. Det är dock viktigt att det beslut som gäller för en utsedd bytespunkt alltid är aktuellt (se avsnitt 2.4). Det innebär att även om beslutet gäller tills vidare behöver det ses över, minst en gång om året. Beslutet får upphävas eller ändras om förutsättningarna för beslutet har ändrats. Om beslutet att utse en bytespunkt ändras bör det nya beslutet ersätta det tidigare så att det enbart finns ett gällande beslut för varje utsedd bytespunkt.

När skyldigheterna inträder

För att någon ska kunna åläggas skyldigheter enligt den nya lagen behöver denne känna till att bytespunkten är en utsedd bytespunkt. För en innehavare av en utsedd bytespunkt blir beslutet känt genom delgivning. Detsamma gäller om beslutet ändras eller upphävs. Av beslutet ska framgå de skyldigheter för en innehavare av en bytespunkt som följer av lagen. Skyldigheterna gäller först när innehavaren har delgetts beslutet. En innehavare av en utsedd bytespunkt ska sedan hålla aktörerna vid bytespunkten informerade om beslutet att utse bytespunkten, eller om beslut att ändra eller upphäva ett sådant beslut. Aktörerna ska även informeras om vad besluten innebär för dem. Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller informationsskyldigheten endast gentemot de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten. Det är innehavarna av en utsedd bytespunkt som vet vilka som vid varje tidpunkt är att se som aktörer vid bytespunkten.

Hur informationen lämnas till aktörerna vid bytespunkten är upp till varje innehavare att lösa. Ett sätt är att ta upp frågan i eventuella hyresavtal eller andra avtal som ger rätt att nyttja bytespunkten. På så sätt får den som avser att bedriva verksamhet vid bytespunkten vetskap om sina skyldigheter inför tecknandet av avtal. Detsamma gäller eventuella överenskommelser mellan en innehavare av en utsedd bytespunkt och någon som utför transporter inom kollektivtrafik och som avser att angöra bytespunkten i sin verksamhet. De skyldigheter som enligt den nya lagen gäller för en aktör vid en utsedd bytespunkt inträder när aktören har informerats om beslutet av en innehavare av bytespunkten. Den som är innehavare av en utsedd bytespunkt behöver kunna visa för den myndighet som bedriver tillsyn över lagen och anslutande föreskrifter (tillsynsmyndigheten) att informationsskyldigheten har fullgjorts. En innehavare av en utsedd bytespunkt har dessutom ett eget intresse av att lämna information om beslutet eftersom innehavaren är beroende av samarbetet med aktörerna för att kunna uppfylla kravet på arbete med kollektivtrafikskydd för egen del.

3 Arbetet med kollektivtrafikskydd

3.1 Ett systematiskt skyddsarbete

Förslag: En innehavare av en utsedd bytespunkt eller en skyddspliktig transportör ska långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt arbeta med kollektivtrafikskydd. Arbetet med kollektivtrafikskydd ska bedrivas så att det

- är ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet i den egna verksamheten,
- tar hänsyn till gemensamma risker och sårbarheter av betydelse för kollektivtrafikskyddet som uppstår i samband med verksamheter som bedrivs av andra så att dessa risker och sårbarheter kan hanteras gemensamt, och
- tar hänsyn till såväl normala förhållanden som extraordinära händelser.

En innehavare av en utsedd bytespunkt ska ställa krav på att aktörerna vid bytespunkten i sin tur vidtar åtgärder för att innehavaren ska kunna uppfylla sina krav. Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller skyldigheten att ställa krav endast gentemot de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten.

Skälen för förslaget

Ett löpande arbete som är anpassat till verksamheten

Den nya lagen innehåller bestämmelser om hur kollektivtrafikskydd ska organiseras och bedrivas i fråga om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Syftet är att säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken. För att arbetet med kollektivtrafikskyddet ska bli framgångsrikt, behöver det systematiseras i någon form. Risker och sårbarheter, även gemensamma sådana, behöver identifieras och utmyнна i risk- och sårbarhetsanalyser. Dessa risk- och sårbarhetsanalyser ska sedan, tillsammans med annan tillgänglig information om risker och sårbarheter, ligga till grund för skyddsplaner, där behovet av skyddsåtgärder konkretiseras. Ibland behöver skyddsplanerna tas fram i samarbete med flera olika aktörer. Vid de utsedda bytespunkterna måste aktörerna samarbeta kring skyddsplanerna. Arbetet med att identifiera risker och sårbarheter samt ta fram skyddsplaner bör vara en ständigt pågående process.

Hur omfattande skyddsarbetet hos en innehavare av en utsedd bytespunkt eller en skyddspliktig transportör behöver vara beror på vilken verksamhet det är fråga om. Skyddsarbetet ska vara anpassat till och utvecklas jämsides med den egna verksamheten. Det ska bedrivas långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt. Det proaktiva skyddsarbetet, som har en tydlig inriktning på analyser och åtgärdsplaner, ska vara ändamålsenligt och proportionellt så att en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet kan säkerställas. Skyddsarbetet ska omfatta såväl normala förhållanden som extraordinära händelser. Förutom den

vardagliga hanteringen av skyddet där ett förebyggande arbete utgör en viktig del, behöver skyddet även kunna hantera extraordinära händelser. Det behöver finnas en planering för hur man ska gå till väga i praktiken för att hantera och mildra konsekvenserna av terrorattentat eller andra allvarliga olagliga handlingar.

När man överväger vilka krav som ska ställas på skyddsarbetet bör man vara återhållsam med krav på inrättande av system för kvalitetssäkring enbart i syfte att hantera risker och sårbarheter. Eftersom sådana system riskerar att bli kostnadsdrivande, är det viktigt att krav på särskilda system för skydd införs endast i den mån det är nödvändigt. Det är dock en fördel om befintliga system för att hantera skyddet nyttjas där det är möjligt. De som omfattas av den nya lagens krav får därför själva välja hur de ska organisera sin verksamhet så att de lyckas uppfylla sina skyldigheter. Oavsett hur de väljer att uppfylla lagens krav behöver de använda sig av ett systematiskt arbetssätt. De kan välja att skapa nya rutiner och system, eller infoga skyddsaspekten i befintliga system. En sådan möjlighet till egna lösningar borde ge de bästa förutsättningarna för att hitta en lämplig form för skyddsarbetet som är anpassad till den egna verksamheten.

För verksamhet inom järnväg, tunnelbana och spårväg finns redan krav på säkerhetsstyrning för att säkerställa en säker drift. Skyddsaspekten i den mån det motsvarar engelskans "security" ingår inte bland kraven för vad säkerhetsstyrningen ska innehålla. Det är i stället trafiksäkerhet som ligger i fokus (engelskans "safety"). För verksamhet i den svenska delen av unionens järnvägssystem, som ingår i tillämpningsområdet för den svenska järnvägssäkerhetslagen (2022:367), finns dessutom en EU-rättslig reglering²⁷ om krav på säkerhetsstyrningssystem. Att införa krav på inrättande av förfaranden för kollektivtrafikskydd i säkerhetsstyrningssystemet skulle därför kunna innebära att otillåtna nationella regler (nationella särkrav) införs. Det är dock naturligtvis en fördel om eventuella befintliga system för kvalitetssäkring kan komma till användning för att hantera skyddsaspekter.

Gemensam riskkontroll

I den mån risker och sårbarheter berör flera aktörer samtidigt, behöver de som kan påverka riskerna och sårbarheterna arbeta tillsammans. Parallellt kan dras till arbetet med kontroll av gemensamma risker i järnvägslagstiftningen. Med riskkontroll i järnvägslagstiftningens mening avses att identifiera en risk, bedöma risken och vidta åtgärder för att åtgärda risken. Kravet på att genomföra riskkontroll ställs på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, men även andra aktörers verksamhet som har inverkan på den säkra driften i ett järnvägssystem beaktas när det gäller att hantera riskerna.²⁸ Motsvarande arbete med riskkontroll avseende kollektivtrafikskydd bör lämpligen kunna ske vid en utsedd bytespunkt eller hos skyddspliktiga transportörer.

²⁷ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010.

²⁸ Prop. 2021/22:83 Fjärde järnvägspaketet s. 199 f. och s. 220 f.

Vid en utsedd bytespunkt vilar huvudansvaret för den gemensamma riskkontrollen på dem som är innehavare av bytespunkten, dvs. oftast fastighetsägarna och infrastrukturförvaltarna²⁹. För att innehavarna ska kunna uppfylla sina krav avseende arbetet med kollektivtrafikskydd behöver de ställa krav på att aktörerna vid bytespunkten i sin tur vidtar åtgärder. De kan exempelvis ta upp frågan i eventuella hyresavtal eller andra avtal som ger rätt att nyttja bytespunkten. Detsamma gäller överenskommelser mellan en innehavare av en utsedd bytespunkt och någon som utför transporter inom kollektivtrafik och som avser att angöra bytespunkten i sin verksamhet. Aktörerna vid bytespunkten behöver informera innehavarna om vilka specifika risker de ser i sin verksamhet, det gäller framför allt risker som har koppling till de delar av bytespunkten som de själva använder. De behöver även informera den berörde innehavaren av bytespunkten om sin bedömning av riskerna och ge förslag på hur riskerna skulle kunna åtgärdas. Det gemensamma arbetet med riskkontroll ska sedan mynna ut i att den som är innehavare av en utsedd bytespunkt tar fram en risk- och sårbarhetsanalys för sin del av bytespunkten och även ser till att information om risker och sårbarheter hos andra aktörer som är verksamma vid bytespunkten förs vidare till den skyddsplan eller eventuellt de skyddsplaner som gäller för bytespunkten.

För att en skyddspliktig transportör ska kunna uppfylla kravet på arbete med kollektivtrafikskydd kan det även för denne finnas skäl att reglera det praktiska skyddsarbetet i avtal. Det framstår dock inte som nödvändigt att införa en bestämmelse motsvarande den som föreslås gälla för innehavare av en utsedd bytespunkt, som innebär att innehavaren ska ställa krav på aktörerna vid bytespunkten.

3.2 Personalens roll

Förslag: Innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer ska ansvara för att

- den som anställs eller på annat sätt anlitas i verksamheten får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, har god kännedom om arbetet med skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för skyddet, och
- behovet av utbildning och övning kontinuerligt följs upp.

Bedömning: Det bör inte införas bestämmelser om bakgrundskontroll i den föreslagna lagen.

Skälen för förslaget och bedömningen

Anställda och andra som anlitas i verksamheten

En del i uppdraget har varit att överväga om verksamhetsutövarna ska ansvara för att se till att berörd personal ges utbildning och blir föremål för andra förmågehöjande åtgärder när det gäller kollektivtrafikskydd. Det finns för närvarande en omfattande reglering om personalens kompetens

²⁹ Här avses förvaltare av infrastruktur för kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg.

avseende trafiksäkerhet. Däremot saknas bindande regler om krav på personal när det gäller kollektivtrafikskydd.

För att uppnå ett ändamålsenligt och effektivt kollektivtrafikskydd behöver de som omfattas av kraven se till att anställda och andra som anlitas har rätt kompetens. Vid utsedda bytespunkter ska alltså innehavare och aktörer se till att anställda och andra som anlitas får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, och att behovet av utbildning och övning kontinuerligt följs upp. De ska vidare se till att anställda och andra som anlitas har god kännedom om arbetet med kollektivtrafikskydd och att de följer de processer, rutiner och planer för skyddet som de är berörda av.

Vid en utsedd bytespunkt är det inte givet att samtliga aktörer kommer att bedriva ett eget systematiskt skyddsarbete där risk- och sårbarhetsanalyser och skyddsplaner ingår. Med det sagt kan omfattningen av skyddsarbetet komma att variera beroende på vilken aktör det handlar om. Vilket behov av kompetens som finns i bytespunkterna kommer till viss del att bero på hur bytespunktens innehavare väljer att bedriva skyddsarbetet, exempelvis genom att ange kompetensbehov i skyddsplanen. Skyddsarbetet ska alltid vara ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Det är framför allt den egna verksamheten och dess koppling till skyddsarbetet vid bytespunkten som behöver hanteras. Exempelvis kan en anställd hos ett bussföretag som vid bedrivandet av kollektivtrafik angör bytespunkten enbart behöva vara insatt i den del av skyddsarbetet som är hänförlig till bussterminalen. Om ett järnvägsföretag som bedriver godstrafik är att anse som aktör vid den utsedda bytespunkten kan också detta innebära att anställda behöver känna till det skyddsarbete som pågår där, sannolikt då främst i anslutning till de spår som järnvägsföretaget använder. Anställda och andra som anlitas i verksamhet som pågår vid en bytespunkt behöver dock alltid på ett övergripande plan känna till det skyddsarbete som drivs på av innehavarna av bytespunkten. De ska även vid behov bistå dem i detta arbete. För att kunna göra detta behöver de vara insatta i vilka risker och sårbarheter som finns i den egna verksamheten och hur detta påverkar det gemensamma skyddsarbetet vid bytespunkten.

Samma krav på att se till att anställda och andra som anlitas har rätt kompetens gäller för skyddspliktiga transportörer. De ska också se till att anställda och andra som anlitas uppfyller kraven på utbildning och övning, har god kännedom om skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för detta. En skyddspliktig transportör har detta ansvar oberoende av om transportören också angör en utsedd bytespunkt.

Det sagda innebär att behovet av kompetens hos de personer som de facto utgör en del av skyddsarbetet behöver ses över. Den som anlitar dessa personer måste informera de anlitade personerna om vilken roll de har i skyddsarbetet och vad som förväntas av dem. Detta innebär att anställda och andra som anlitas i verksamheten, exempelvis anställda hos anlitade bevakningsföretag, behöver vara insatta i relevanta delar av skyddsarbetet. Vilka insatser som behövs när det gäller kompetensen beror på vilken verksamhet det är fråga om och kan variera över tid, exempelvis utifrån en nationell hotbild. Det kan också förekomma att utbildningsinsatser behöver koncentreras till vissa trafikslag eller vissa bytespunkter. För att kunna identifiera vilket behov av kompetens som

finns krävs ett löpande utbyte av information mellan myndigheter och branschaktörer.

Inget krav på bakgrundskontroll föreslås

Det finns skäl att överväga om bestämmelser om bakgrundskontroll borde införas på samma sätt som enligt säkerhetsskyddslagen (2018:585) och den lag som föreslås genomföra CER-direktivet³⁰, dvs. lagen om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare. Syftet med bakgrundskontroller är i dessa fall att klarlägga om en person kan antas vara lojal med de syften som finns bakom lagstiftningarna. Syftena är närliggande i förhållande till vad som skulle vara syftet med en bakgrundskontroll med inriktning på kollektivtrafikskydd. En bakgrundskontroll enligt den nya lagen skulle framför allt syfta till att säkerställa att anställda och andra som anlitas i verksamheten är lojala med skyddsarbetet. Det finns även bestämmelser om bakgrundskontroll av personal med andra syften, exempelvis 2 kap. 31 § första stycket skollagen (2010:800) som görs för att skydda barnets bästa.

Att kräva bakgrundskontroller, exempelvis huruvida en person förekommer i belastningsregistret, är i sig integritetskränkande. Av 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen följer att var och en är skyddad gentemot det allmänna mot betydande intrång i den personliga integriteten om det sker utan samtycke och innebär övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden. Skyddet får endast begränsas genom lag, se 2 kap. 20 § regeringsformen. Utgångspunkten är därför att krav på bakgrundskontroller får införas endast om syftet, dvs. att anställda och andra som anlitas i verksamheten är lojala med skyddsarbetet, inte kan uppnås på annat sätt.

Av säkerhetsskyddslagen framgår att den som genom en anställning eller på något annat sätt ska delta i säkerhetskänslig verksamhet ska säkerhetsprövas (3 kap. 1 §). Säkerhetskänslig verksamhet är verksamhet som är av betydelse för Sveriges säkerhet eller omfattas av ett för Sverige förpliktande internationellt åtagande om säkerhetsskydd (1 kap. 1 § första stycket). Verksamheten kan bedrivas både i allmän och enskild regi. Det är den som till någon del bedriver säkerhetskänslig verksamhet som ska utreda behovet av säkerhetsskydd (2 kap. 1 § första stycket). Säkerhetspolisen och Försvarsmakten är samordningsmyndigheter enligt lagen.³¹ De ska i samverkan följa upp, utvärdera och utveckla arbetet med tillsyn och samråd. De ska även förmedla relevant hotinformation till tillsynsmyndigheterna och leda ett samarbetsforum där tillsynsmyndigheterna ingår, i syfte att underlätta samordning och åstadkomma en effektiv och likvärdig tillsyn. Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet vad avser enskilda verksamhetsutövare bl.a. inom områdena vägtrafik, sjöfart och spårbunden trafik³², har meddelat föreskrifter om säkerhetsskydd³³. Enligt säkerhetsskyddslagens

³⁰ Se SOU 2024:64.

³¹ 8 kap. 2 § säkerhetsskyddsförordningen (2021:955).

³² 8 kap. 1 § säkerhetsskyddsförordningen.

³³ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:76) om säkerhetsskydd.

förarbeten³⁴ skulle det på transportområdet kunna finnas behov av säkerhetsskyddsåtgärder exempelvis vid större knutpunkter.

Skyddslagen (2010:305) innehåller bl.a. bestämmelser om skyddsobjekt och skyddsvakter. Med skyddsvakt avses den som bevakar ett skyddsobjekt och som inte är polisman (9 §). För att bli skyddsvakt måste man godkännas med hänsyn till laglydnad, medborgerlig pålitlighet och i övrigt vara lämplig för uppgiften som skyddsvakt (25 §). Det är en länsstyrelse eller Försvarsmakten som gör prövningen. Vid prövningen av en persons laglydnad och medborgerliga pålitlighet ska i regel uppgifter enligt 3 kap. 14 § tredje stycket säkerhetsskyddslagen inhämtas, dvs. uppgifter som finns i både belastnings- och misstankeregistret samt vissa andra uppgifter.³⁵

Även i CER-direktivet finns bestämmelser om bakgrundskontroll av personer som på olika sätt deltar i en kritisk verksamhetsutövers verksamhet. Vid fastställandet av kategorier av personer som ska genomgå bakgrundskontroll ska även externa tjänsteleverantörers personal beaktas. Direktivet ska genomföras i svensk rätt. I den utredning som gjorts för att genomföra direktivet, SOU 2024:64, föreslås att syftet med en bakgrundskontroll är att endast den som bedöms vara lämplig ska få vara anställd eller på annat sätt delta i befattningar där deltagandet kan orsaka mer än ringa skada på den samhällsviktiga tjänsten (6 kap. 1 § den föreslagna lagen om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare). Deltagandet i befattning är ett mycket brett begrepp och träffar anställda, men även konsulter eller andra som på något sätt kan delta i den aktuella befattningen. Det krävs även risk för ”mer än ringa skada på den samhällsviktiga tjänsten”.³⁶ Noteras bör att detta än så länge endast utgör förslag till lagstiftning.

De bevakningsföretag som anlitas, både vid bytespunkter och inom kollektivtrafiken i övrigt, har dessutom egna krav på att personal som anställs ska prövas med avseende på bl.a. laglydnad och medborgerlig pålitlighet. Enligt 4 § lagen (1974:191) om bevakningsföretag ska all personal hos ett auktoriserat bevakningsföretag vara godkänd vid prövning med avseende på laglydnad, medborgerlig pålitlighet samt lämplighet i övrigt för att få vara anställd i ett sådant företag. Uppgifterna som inhämtas motsvarar de som inhämtas vid prövning mot säkerhetsklass 3 enligt säkerhetsskyddslagen (2018:585)³⁷ och omfattar således både belastnings- och misstankeregistret samt vissa andra uppgifter. En sådan prövning om laglydnad och pålitlighet ska göras av en utpekad länsstyrelse efter ansökan från ett bevakningsföretag. Ett godkännande kan återkallas enligt 13 a § lagen om bevakningsföretag. Det förekommer även att anställda i bevakningsföretag genomgår ytterligare säkerhetsprövningar enligt skyddslagen och säkerhetsskyddslagen.

Det finns alltså redan regler om bakgrundskontroll som träffar personal inom kollektivtrafiken. Även CER-direktivets bestämmelser kan komma att innebära nya sådana krav i svensk lagstiftning. Befintliga och

³⁴ Prop. 2017/18:89 Ett modernt och stärkt skydd för Sveriges säkerhet – ny säkerhetsskyddslag s. 71 f.

³⁵ Se bestämmelser om prövningen i skyddsförordningen (2010:523).

³⁶ SOU 2024:64 s. 333 f.

³⁷ Se bestämmelser om prövningen i förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m.

kommande regler om bakgrundskontroll bör kunna nyttjas för att säkerställa det behov som finns. Det saknas således tillräckliga skäl för att införa krav på särskilda bakgrundskontroller i den nya lagen.

3.3 Särskilt om skyddsarbete vid de utsedda bytespunkterna

Förslag: En innehavare av en utsedd bytespunkt ska för sin del av bytespunkten sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i en risk- och sårbarhetsanalys. Analysen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

En innehavare av en utsedd bytespunkt ska se till att en skyddsplan som omfattar hela det geografiska området för bytespunkten upprättas.

Om bytespunkten har fler än en innehavare, ska innehavarna samarbeta med varandra och upprätta en gemensam skyddsplan. Om det inte är möjligt att upprätta en gemensam skyddsplan, ska varje innehavare för sin del av bytespunkten upprätta en skyddsplan.

Skyddsplanen ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov.

Av en skyddsplan för en utsedd bytespunkt ska framgå

- de närmare gränserna för bytespunkten,
- vem eller vilka som är innehavare av bytespunkten och vilka områden i bytespunkten som de förfogar över,
- vilka som är aktörer vid bytespunkten eller den del av bytespunkten som skyddsplanen gäller, och
- hur och när behovet av skyddsåtgärder vid bytespunkten eller den del av bytespunkten som skyddsplanen gäller ska tillgodoses.

Skyddsplanen ska ses över minst vartannat år och förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

En innehavare av en utsedd bytespunkt ska informera en aktör vid bytespunkten om sådant innehåll i en skyddsplan som aktören behöver känna till för att kunna vidta åtgärder. Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller informationsskyldigheten endast gentemot en aktör som är verksam vid innehavarens del av bytespunkten.

Den som ansvarar för en skyddsplan ska vidta de åtgärder som behövs som är möjliga och rimliga för att genomföra planen.

Aktörerna vid en utsedd bytespunkt ska

- samarbeta med bytespunktens innehavare om de risk- och sårbarhetsanalyser och skyddsplaner som omfattar bytespunkten, och
- delta i gemensamma övningar.

Skälen för förslaget

I avsnitt 3.1 och 3.2 har på ett övergripande plan redogjorts för de centrala momenten i arbetet med kollektivtrafikskydd och personalens roll i detta. Nedan följer ytterligare överväganden kring skyddsarbetet vid de utsedda bytespunkterna.

Överväganden kring samordningsansvar

Det finns anledning att överväga om det borde utses någon, en offentlig eller privat aktör, som skulle ha ett ansvar för att samordna arbetet vid en utsedd bytespunkt och ha det slutliga ansvaret för att de åtgärder som krävs enligt lagen verkligen vidtas. Det finns en liknande reglering i lagen (2006:1209) om hamnskydd, enligt vilken hamnskyddsorganet, dvs. hamninnehavaren, ansvarar för att ta fram en hamnskyddsplan. En hamninnehavare är en fysisk eller juridisk person som utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift (1 kap. 3 §). I förarbetena³⁸ anges bl.a. att vem som har det avgörande inflytandet över hamnens drift beror på hur den enskilda hamnen är organiserad och hur verksamheten rättsligt är reglerad mellan dess olika aktörer. Det är t.ex. möjligt för en kommunal förvaltning att vara hamninnehavare. I en hamn med flera hamnanläggningar och hamnanläggningsinnehavare utgörs hamninnehavaren av den person som har det avgörande inflytandet över hela hamnen. Hamninnehavaren behöver inte ha inflytande över den dagliga driften av dessa hamnanläggningar, men bör ha möjlighet att förfoga över området som hamnanläggningen ligger inom eller på annat övergripande sätt styra verksamheten. Enbart ett ägande av marken som hamnanläggningen ligger inom torde normalt inte vara tillräckligt för att ett avgörande inflytande över driften föreligger.

Frågan är då om det går att peka ut någon aktör som har motsvarande avgörande inflytande över driften vid en utsedd bytespunkt, någon som kan sägas förfoga över bytespunkten. Bytespunkter kan i dag vara organiserade på många olika sätt och ägarförhållandena kan se olika ut. Olika aktörer, främst fastighetsägare och förvaltare av infrastruktur för spårtrafik, kan ha avgörande inflytande över olika geografiska områden inom samma bytespunkt. Eftersom förhållandena vid bytespunkterna är så varierande, förefaller det inte vara lämpligt att införa ett samordningsansvar i lag. I stället bör kravet på ett gemensamt skyddsarbete vid bytespunkterna leda till att de aktörer som förfogar över hela eller delar av bytespunkten tillsammans ansvarar för att driva på det gemensamma skyddsarbetet. Om det skulle visa sig vara omöjligt att hantera skyddsarbetet vid en bytespunkt på detta sätt, får andra lösningar övervägas.

Samtidigt har tillsynsmyndigheten, även om ingen samordningsansvarig aktör utsetts, en möjlighet att vidta tillsynsåtgärder (se kapitel 5). Tillsynsmyndigheten kan förelägga en fastighetsägare eller förvaltare av infrastruktur för spårtrafik som inte deltar i det gemensamma skyddsarbetet att vidta åtgärder för att uppfylla de krav som följer av lagen. Sådana åtgärder skulle kunna vara att lämna information till andra innehavare av bytespunkten och att genom aktiva åtgärder delta i samarbetet kring kollektivtrafikskyddet där.

Avgränsningen av en utsedd bytespunkt

Det är inte självklart hur de bytespunkter som omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd ska avgränsas. Exakt vilka delar av en bytespunkt som behöver omfattas av skydd kan inte beskrivas generellt i

en lag utan är beroende av hur bytespunkten i det enskilda fallet är utformad. Därför ska de fysiska eller juridiska personer som förfogar över hela eller delar av bytespunkten, dvs. innehavarna av den utsedda bytespunkten, göra den närmare avgränsningen. Det är innehavarna av bytespunkten som har den djupaste kunskapen om vilka delar av bytespunkten som behöver omfattas av kollektivtrafikskydd. I arbetet med avgränsningen kan det även finnas skäl att inhämta information från andra aktörer, såsom Polismyndigheten, MSB, kommuner, regioner och länsstyrelser.

Ett sätt är att bestämma vad som ingår i en bytespunkt är att anknyta till förarbeten till kamerabevakningslagen (2018:1200)³⁹ där det förs ett resonemang kring vad som utgör ”stations-, terminal- eller hållplatsområden avsedda för resande med kollektivtrafik”. Sådana områden skulle enligt en tidigare lydelse av lagen undantas från det dåvarande kravet på tillstånd till kamerabevakning. I de aktuella förarbetena anges bl.a. att behovet av kamerabevakning kan omfatta hela stations- eller terminalområden, inkluderat plattformar, vänthallar, trappor, hissar, rulltrappor, plattformsovergångar, gångtunnlar och utrymningsvägar. Behovet kan även finnas på hållplatser. I många fall finns även behov av att kamerabevaka området strax utanför en stations- eller terminalbyggnad. Till en station eller terminal finns det också, oberoende av om det finns en byggnad eller inte, inte sällan kringliggande ytor avsedda för det kollektiva resandet där det finns behov av kamerabevakning. Det kan t.ex. handla om områden för förflyttning mellan ytor för spår- och busstrafik, t.ex. trottoarer och andra förbindelseytor på platsen. Ett annat exempel på kringliggande ytor är ytor avsedda för taxitrafik till och från en station eller terminal. Regeringen gör i de aktuella förarbetena bedömningen att en uppräkningslista av varje plats som bör omfattas av undantaget, riskerar att medföra att områden som bör omfattas av ett undantag kommer att falla utanför undantagets tillämpningsområde. Det finns enligt förarbetsuttalandena en risk för att alltför precisa avgränsningar av undantaget gör att det inte täcker in de varierande miljöer som förekommer på kollektivtrafikområdet. Det är därför nödvändigt att undantaget ger visst utrymme för tolkning utifrån förhållandena i det enskilda fallet. En preciserad uppräkningslista av platser kan också riskera att medföra att ett för stort område omfattas.

I likhet med vad som redovisats om förarbetena till kamerabevakningslagen kan inte den närmare avgränsningen av en bytespunkt ske i lag. De som är innehavare av en utsedd bytespunkt ska därför i det enskilda fallet tillsammans komma fram till de närmare gränserna för bytespunkten.

Av skyddsplanen ska de närmare gränserna för bytespunkten framgå. Om det finns flera skyddsplaner som gäller för bytespunkten behöver de yttre gränserna för hela bytespunkten också framgå av var och en av dem. Innehavarna av bytespunkten behöver därför sinsemellan klargöra vem som ansvarar för vilket område vid bytespunkten. Om diskussion eller oenighet i gränsdragningsfrågor uppstår, bör den myndighet som har utsett

³⁹ Prop. 2019/20:109 Kamerabevakning i kollektivtrafik och apotek – ett enklare förfarande s. 24 f.

bytespunkten tillsammans med tillsynsmyndigheten kunna bidra till att klargöra i vilken omfattning som områden bör tas upp i en skyddsplan.

Risk och sårbarhetsanalyser för utsedda bytespunkter

För att kunna vidta åtgärder för att skydda människor, infrastruktur och materiel i kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar, behöver innehavarna av bytespunkten identifiera var risker och sårbarheter i deras verksamheter finns. Detta analysarbete behöver ske långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt. Den som är innehavare av en utsedd bytespunkt ska för sin del av bytespunkten sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i en risk- och sårbarhetsanalys. Analysen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

Risker och sårbarheter vid en bytespunkt kan skilja sig åt beroende bl.a. på var bytespunkten är belägen, och vilken typ och omfattning av verksamhet som bedrivs där. Risker och sårbarheter kan också variera beroende på var i bytespunkten man befinner sig. Det är därför centralt att innehavarna av bytespunkten i samarbete med varandra och med aktörerna vid bytespunkten analyserar sina verksamheter för att identifiera var risker och sårbarheter finns och var åtgärder behöver sättas in. På så sätt kan de få en bättre överblick och en uppfattning om vilka insatser som bör prioriteras vid framtagandet av den gemensamma skyddsplanen, eller eventuellt skyddsplanerna, för bytespunkten. Samtliga aktörer vid bytespunkten ska samarbeta kring de risk- och sårbarhetsanalyser som genomförs och bidra med sina erfarenheter från identifiering av risker och sårbarheter i den egna verksamheten. Det kan exempelvis handla om att vissa ytor i en lokal tidigare varit föremål för säkerhetsincidenter och att aktören, kanske en hyresgäst, därför för egen del redan har vidtagit skyddsåtgärder. Sådan information behöver förmedlas till bytespunktens innehavare. När en innehavare av en utsedd bytespunkt utför sitt analysarbete kan det även finnas behov av att inhämta information, och ha särskilda möten och avstämningar med andra än aktörerna vid bytespunkten för att alla risker och sårbarheter ska kunna täckas in. Aktörer som då kan komma i fråga är exempelvis Polismyndigheten, MSB, kommuner, regioner och länsstyrelser.

Skyddsplaner för utsedda bytespunkter

Aktörer som förfogar över fastigheter och infrastruktur vid större bytespunkter har hittills i vissa fall gemensamt tagit fram planer för samverkan. Arbetet med sådana planer har skett på frivillig väg. Det finns inte några föreskrivna krav om hur planer för samverkan ska tas fram och uppdateras, eller vem som ansvarar för det. Följden har blivit att planerna inte hålls uppdaterade och att ansvaret för att de ses över är oklart.

För att säkerställa att riskerna och sårbarheterna vid en utsedd bytespunkt hanteras behöver det finnas en gemensam skyddsplan, eller eventuellt flera skyddsplaner, som omfattar hela det geografiska området för bytespunkten. Risk- och sårbarhetsanalyser utgör en viktig del i arbetet med skyddsplanen, men en innehavare av en bytespunkt måste också ta hänsyn till risker och sårbarheter som inte ingår i tidigare gjorda analyser.

Hur skyddsplanen i praktiken tas fram och utformas beror på förhållandena vid den aktuella bytespunkten. En innehavare av en utsedd

bytespunkt ska se till att en skyddsplan som omfattar hela det geografiska området för bytespunkten upprättas och hålls aktuell. Om bytespunkten har fler än en innehavare, ska innehavarna samarbeta med varandra och upprätta en gemensam skyddsplan. Det är mycket angeläget att en gemensam skyddsplan upprättas. Genom att en gemensam skyddsplan upprättas torde förutsättningarna öka för att samtliga risker och sårbarheter som identifierats vid bytespunkten tas om hand av någon av innehavarna. Genom att ta fram en gemensam skyddsplan kommer innehavarna att behöva ta ställning till vad som gäller i fråga om kollektivtrafikskyddet för områden vid bytespunkten där gränssnittet mellan olika innehavare tycks vara otydligt. Om det i undantagsfall trots allt inte är möjligt att upprätta en gemensam skyddsplan, ska varje innehavare för sin del av bytespunkten upprätta en skyddsplan och hålla den aktuell. Om de som är innehavare av en utsedd bytespunkt inte lyckas ta fram en gemensam skyddsplan för bytespunkten på ett samordnat sätt, ska deras befintliga skyddsplaner ändå kunna bli en fungerande gemensam helhet där gränssnitten är tydliga. Tillsynsmyndigheten kan förelägga en innehavare som inte samarbetar att vidta åtgärder för att åstadkomma en sådan gemensam hantering av kollektivtrafikskyddet vid den utsedda bytespunkten.

En innehavare av en utsedd bytespunkt behöver få information av aktörerna vid bytespunkten vid framtagandet och genomförandet av skyddsplanen. Vissa aktörer vid bytespunkten har kanske sedan tidigare egna planer för att hantera risker och sårbarheter. Sådan information behöver förmedlas till innehavarna av bytespunkten. En innehavare av en utsedd bytespunkt ska i sin tur informera aktörerna vid bytespunkten om sådant innehåll i en skyddsplan som en aktör vid bytespunkten behöver känna till för att kunna vidta åtgärder för skyddsarbetet. Sådana uppgifter som lämnas till en aktör kan vara föremål för tystnadsplikt, se kapitel 4 och 8. I arbetet med en skyddsplan för en bytespunkt kan det även finnas behov av att inhämta information, och att ha särskilda möten och avstämningar med andra än aktörerna vid bytespunkten för att skyddsplanerna ska utgöra ett så bra verktyg för skyddsarbetet som möjligt. Aktörer som då kan komma i fråga är exempelvis Polismyndigheten, MSB, kommuner, regioner och länsstyrelser.

Av en skyddsplan för en utsedd bytespunkt behöver åtminstone framgå de närmare gränserna för bytespunkten, samt vem eller vilka som är innehavare av bytespunkten och vilka områden som de förfogar över. Uppgifter om vilka som är aktörer vid bytespunkten respektive vilka skyddsåtgärder som planeras behöver dock endast avse den del av bytespunkten som skyddsplanen gäller för. Det kan i praktiken visa sig vara svårt för en innehavare att känna till samtliga uppgifter om aktörer och planerade skyddsåtgärder i andra skyddsplaner än den egna. Det är trots detta ändå viktigt att innehavarna samarbetar kring skyddsplanerna och bedriver ett gemensamt skyddsarbete avseende bytespunkten i sin helhet.

Den som ansvarar för en skyddsplan ska vidta de åtgärder som behövs som är möjliga och rimliga för att genomföra planen. Det gäller såväl skyddsåtgärder som andra åtgärder. I arbetet med genomförandet kan aktörerna vid bytespunkten behöva involveras i olika omfattning. Det är den som ansvarar för skyddsplanen som ska se till att dessa kontakter tas. Att enbart dokumentera planerade åtgärder utan att se till att de kan

genomföras är inte tillräckligt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. De skyddsåtgärder som har identifierats i skyddsplanen behöver också kunna vidtas i verkligheten. Om skyddsåtgärderna inte visar sig vara genomförbara, exempelvis på grund av att lagstöd för tvångsåtgärder saknas, behöver skyddsplanen uppdateras med nya alternativa skyddsåtgärder.

En skyddsplan för en utsedd bytespunkt ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov. Skyddsplanen ska därför ses över minst vartannat år. Den behöver även förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

Gemensamma övningar

För att en innehavare av en utsedd bytespunkt ska kunna följa upp hur en skyddsplan fungerar i praktiken och om det finns behov av uppdateringar, behöver gemensamma övningar hållas. Vid dessa gemensamma övningar ska aktörerna vid bytespunkten delta i den mån det behövs. Det är lämpligt att övningarna anordnas gemensamt av en eller flera innehavare av den utsedda bytespunkten beroende på vilka delar av bytespunkten som övningarna avser. Övningarna behöver inte avse bytespunkten i sin helhet utan kan begränsas till att avse enbart vissa områden. Det är även möjligt att begränsa övningarna till vissa av de moment som ingår i en skyddsplan. Det är viktigt att övningarna kan ske i samverkan med ytterligare aktörer, exempelvis Polismyndigheten, MSB, kommuner, regioner och länsstyrelser, som bör vara insatta i skyddsarbetet vid bytespunkten.

3.4 Särskilt om skyddsarbete hos skyddspliktiga transportörer

Förslag: En skyddspliktig transportör ska sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i den egna verksamheten i en risk- och sårbarhetsanalys. Analysen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

En skyddspliktig transportör ska upprätta en skyddsplan för den egna verksamheten. Skyddsplanen ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov.

Av en skyddsplan hos en skyddspliktig transportör ska framgå

- för vilken verksamhet som skyddsplanen gäller, och
- hur och när behovet av skyddsåtgärder ska tillgodoses.

Skyddsplanen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

Den som ansvarar för en skyddsplan ska vidta de åtgärder som behövs som är möjliga och rimliga för att genomföra planen.

Skälen för förslaget

I avsnitt 3.1 och 3.2 har på ett övergripande plan redogjorts för de centrala momenten i arbetet med kollektivtrafikskydd och personalens roll i detta.

Nedan följer ytterligare överväganden kring skyddsarbetet hos de skyddspliktiga transportörerna.

Risk- och sårbarhetsanalyser hos skyddspliktiga transportörer

För att kunna vidta åtgärder för att skydda människor, infrastruktur och materiel i kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar, behöver en skyddspliktig transportör identifiera var risker och sårbarheter i verksamheten finns. Detta analysarbete behöver ske långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt. Arbetet med att identifiera risker- och sårbarheter ska sedan sammanställas i en risk- och sårbarhetsanalys. Analysen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

Risker och sårbarheter skiljer sig åt bl.a. beroende på omfattningen av verksamheten och vilken typ av kollektivtrafik som bedrivs. En annan omständighet att beakta är var trafiken bedrivs och vilka bytespunkter (även andra än utsedda bytespunkter) som angörs. En skyddspliktig transportör behöver analysera sin egen verksamhet för att se var risker och sårbarheter finns. I detta ingår även att beakta risker och sårbarheter som uppstår i samband med andras verksamhet. Analysarbetet utgör ett stöd vid bedömningen av var åtgärder behöver sättas in. I analysarbetet kan det finnas fog för att ha kontakter med andra verksamhetsutövare kring gemensamma risker, men även med andra aktörer såsom Polismyndigheten, MSB, kommuner, regioner och länsstyrelser.

Skyddsplaner hos skyddspliktiga transportörer

En skyddspliktig transportör behöver ta fram en skyddsplan för den egna verksamheten för att säkerställa att identifierade risker och sårbarheter hanteras. Risk- och sårbarhetsanalyser utgör en viktig del i arbetet med skyddsplanen, men en skyddspliktig transportör måste också ta hänsyn till risker och sårbarheter som inte ingår i tidigare gjorda analyser. I detta arbete kan det finnas behov av att inhämta information från exempelvis Polismyndigheten, MSB, kommuner, regioner och länsstyrelser. Hur skyddsplanen i praktiken tas fram och utformas beror på vilken verksamhet det är fråga om. Skyddsplanen behöver förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

I skyddsplanen ska anges för vilken verksamhet som skyddsplanen gäller. Det behöver även framgå hur och när behovet av skyddsåtgärder ska tillgodoses. Den som ansvarar för en skyddsplan ska vidta de åtgärder som behövs som är möjliga och rimliga för att genomföra planen. Det gäller såväl skyddsåtgärder som andra åtgärder, exempelvis att lämna information till vissa utvalda aktörer om planens innehåll i syfte att den ska kunna genomföras. Att enbart dokumentera planerade åtgärder utan att se till att de kan genomföras är inte tillräckligt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. De skyddsåtgärder som har identifierats i skyddsplanen behöver också kunna vidtas i verkligheten. Om skyddsåtgärder inte visar sig vara genomförbara, exempelvis på grund av att lagstöd för tvångsåtgärder saknas, behöver skyddsplanen uppdateras med nya alternativa skyddsåtgärder.

En skyddsplan hos en skyddspliktig transportör ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar

aktuella behov. Skyddsplanen behöver följa verksamheten med de förändringar som sker i densamma, exempelvis i form av ändrade trafikeringsmönster, fordonsflottor och resenärsflöden. Sådana förändringar kan innebära att skyddsplanen behöver arbetas om. För att en skyddspliktig transportör ska kunna följa upp hur en skyddsplan fungerar i praktiken och om det finns behov av uppdateringar, behöver den testas genom övningar. Det föreslås dock inte några regler kring sådana övningar utan det är den skyddspliktige transportören som ska bedöma vilket behov som finns.

3.5 Ytterligare föreskrifter om skyddsarbetet

Förslag: Bemyndiganden ska införas som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter om

- arbetet med kollektivtrafikskydd,
- risk- och sårbarhetsanalyser,
- skyddsplaner, och
- gemensamma övningar.

Transportstyrelsen ska vara den myndighet som meddelar ytterligare föreskrifter om skyddsarbetet.

Skälen för förslaget: Det föreslås att kraven på arbetet med kollektivtrafikskydd regleras övergripande i lagen. Det kan dock inte uteslutas att behov av ytterligare föreskrifter, som kompletterar lagen, kan uppkomma. I den nya lagen föreslås därför ett allmänt hållet bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter om arbetet med kollektivtrafikskydd, risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, och gemensamma övningar. Bemyndigandena ger rätt att meddela kompletterande föreskrifter till lagen utöver vad som är möjligt enligt 8 kap. 7 § regeringsformen. Bemyndigandet avseende föreskrifter om gemensamma övningar är nödvändigt eftersom ett krav på deltagande i sådana övningar kan innebära skyldigheter för enskilda (8 kap. 2 § 2 regeringsformen).

Transportstyrelsen har sedan tidigare meddelat föreskrifter om skydd inom transportsektorn, bl.a. föreskrifter om hamnskydd och luftfartsskydd. Myndigheten har även en roll som tillsynsmyndighet för enskilda verksamhetsutövare som bedriver säkerhetskänslig verksamhet och som omfattas av säkerhetsskyddslagen inom vägtrafik, sjöfart, spårbunden trafik, och viss verksamhet på luftfartsområdet, och har meddelat föreskrifter om säkerhetsskydd. Det finns även en erfarenhet av föreskrifter om riskkontroll med inriktning på trafiksäkerhetsrisker på spårtrafikområdet. Med beaktande av de uppgifter som redan utförs av Transportstyrelsen, bör myndigheten även bemyndigas att meddela föreskrifter om arbetet med kollektivtrafikskydd och om de specifika moment som ska ingå i detta arbete. Det ger en möjlighet att beakta förhållanden som är utmärkande för transportsektorn och dess verksamhetsutövare. Det finns då också möjlighet att beakta liknande krav

enligt andra regleringar som träffar sektorn och det arbete som verksamhetsutövarna redan vidtar på grund av dessa regleringar.

Den nya lagen tar framför allt sikte på det systematiska proaktiva skyddsarbetet inom kollektivtrafiken med inriktning på analysarbete och åtgärdsplaner. Bemyndigandena utgör därför inte i sig stöd för föreskrifter om konkreta skyddsåtgärder i kollektivtrafiken. För att kunna införa mer långtgående krav i föreskrifter, exempelvis när det gäller undersökning av egendom och kontroll av identitet, krävs alltså uttryckliga bemyndiganden i lag.

4 Tystnadsplikt

Förslag: Den som i arbetet med kollektivtrafikskydd enligt den nya lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen har fått del av en uppgift som rör kollektivtrafikskyddet ska inte obehörigen få röja uppgiften, om ett röjande skulle motverka syftet med kollektivtrafikskyddet.

I det allmännas verksamhet ska i stället offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) tillämpas.

Skälen för förslaget: I såväl risk- och sårbarhetsanalyser som skyddsplaner, men även i annan dokumentation som har anknytning till kollektivtrafikskyddet, kan underrättelseuppgifter och annan hemlig information bli viktiga beståndsdelar. De personer som tar del av sådan dokumentation kan komma att hantera information som inte bör röjas. I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna om tystnadsplikt i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). I kapitel 8 redogörs för en föreslagen ändring i offentlighets- och sekretesslagen som innebär att sekretess ska gälla för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd inom kollektivtrafikskyddet om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs. Den nu gällande bestämmelsen om tystnadsplikt i samma lag kommer i så fall att omfatta en sådan uppgift i förhållande till säkerhets- eller bevakningsåtgärd inom kollektivtrafikskyddet. Bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen gäller dock endast det allmännas verksamhet, för privata aktörer behövs en särskild reglering av tystnadsplikten.

I det löpande arbetet med kollektivtrafikskyddet är det nödvändigt med ett utbyte av känsliga uppgifter mellan olika aktörer, framför allt vid de utsedda bytespunkterna. Samtidigt skulle skyddet av kollektivtrafiken försvagas om uppgifter om hur skyddet är utformat skulle kunna spridas okontrollerat. Det behöver därför göras en begränsning av vilka som ska få tillgång till sådan information. Detta kan exempelvis åstadkommas genom att skyddsplaner för utsedda bytespunkter utformas så att de känsligaste uppgifterna bara lämnas ut till de aktörer vid bytespunkten som verkligen är i behov av uppgifterna för sitt eget skyddsarbete eller för att kunna bidra till det gemensamma skyddsarbetet vid bytespunkten. En innehavare av en utsedd bytespunkt har dock en informationsskyldighet

avseende sådant innehåll i en skyddsplan som en aktör vid bytespunkten behöver känna till för att kunna vidta åtgärder. På samma sätt kan det komma att finnas känsliga uppgifter hänförliga till kollektivtrafikskyddet hos andra privata aktörer, exempelvis skyddspliktiga transportörer. Det går inte att uttömmande beskriva vilka som kan komma att få del av sådana uppgifter i arbetet med kollektivtrafikskydd enligt den nya lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Därför föreslås att det införs en tystnadsplikt. Motsvarande tystnadsplikt finns exempelvis i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, lagen (2006:1209) om hamnskydd, lagen (2006:263) om transport av farligt gods och fartygssäkerhetslagen (2003:364). För brott mot tystnadsplikt föreskrivs ansvar i 20 kap. 3 § brottsbalken.

5 Tillsyn

Förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att den nya lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

Tillsynsmyndigheten ska i den utsträckning som behövs för tillsynen ha rätt att ta del av upplysningar och handlingar.

Tillsynsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Transportstyrelsen ska vara tillsynsmyndighet och få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen bör vara tillsynsmyndighet enligt den nya lagen

Det bör finnas en tillsynsmyndighet som utövar tillsyn över att den nya lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs. Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen utför även tillsyn enligt lagen om kollektivtrafik och säkerhetsskyddslagen. Transportstyrelsen är vidare tillsynsmyndighet enligt lagarna om hamnskydd, sjöfartsskydd respektive luftfartsskydd. På spårtrafikområdet bedriver myndigheten tillsyn enligt järnvägssäkerhetslagen, lagen om nationella järnvägssystem och lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Transportstyrelsen är också den myndighet som föreslås som tillsynsmyndighet för sektor Transport när NIS2- och CER-direktiven genomförs i svensk lagstiftning.⁴⁰

Mot bakgrund av att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet på transportområdet, och dessutom är en av beredskapsmyndigheterna i beredskapssektorn Transporter, förefaller det naturligt att Transportstyrelsen utses till tillsynsmyndighet enligt den nya lagen om kollektivtrafikskydd.

Allmänt om utövande av tillsyn och vilka aktörer som omfattas

Av den föreslagna lagen framgår inte exakt vilka aktörer som i varje stund står under tillsyn; detta eftersom det exakta tillämpningsområdet för lagen bestäms av MSB genom utseendet av bytespunkter och föreskrifter om skyddspliktiga transportörer. De aktörer som kan bli föremål för tillsyn är innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer.

Oavsett vilken aktör som blir föremål för tillsynsåtgärder är utgångspunkten för tillsynsverksamheten att de åtgärder som vidtas av tillsynsmyndigheten ska vara nödvändiga för tillsynen. Tillsynsmyndigheten får alltså inte gå längre eller vidta strängare åtgärder än vad som i det enskilda fallet krävs. En grundläggande förutsättning för en fungerande tillsyn är vidare att initiativ och beslut är väl underbyggda.

Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar och handlingar

Tillsynsmyndigheten bör ha rätt att i den utsträckning som behövs för tillsynen ta del av upplysningar och handlingar. Tillsynsmyndigheten måste då beakta de begränsningar av möjligheten att utöva tillsyn som följer av bestämmelser i annan lagstiftning, exempelvis säkerhetskyddslagen (2018:585) och skyddslagen (2010:305). Tillsynsbefogenheterna torde framför allt komma att användas för att få tillgång till risk- och sårbarhetsanalyser och skyddsplaner.

Det finns, utifrån den föreslagna utformningen av den nya lagen där tyngdpunkten ligger på proaktivt skyddsarbete, inte skäl att införa ytterligare befogenheter för tillsynsmyndigheten såsom möjlighet till tillträde till anläggningar, lokaler, fordon och motsvarande. Av samma skäl finns det inte heller någon anledning att föreskriva om möjlighet till hjälp vid tillsynen av Polismyndigheten. Även om tillsynsmyndigheten kan komma att kontrollera huruvida skyddsplaner faktiskt genomförs, torde möjligheten att ta del av upplysningar och handlingar i detta syfte vara tillräcklig.

Förelägganden

Tillsynsmyndigheten bör få besluta de förelägganden, inbegripet förbud, som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Om tillsynsmyndigheten inom ramen för sin tillsyn misstänker att en verksamhet inte uppfyller kraven, bör myndigheten i ett första skede påpeka detta förhållande för den ansvarige verksamhetsutövaren och ge denne tillfälle att vidta rättelse.

En innehavare av en utsedd bytespunkt eller en skyddspliktig transportör ska bedriva ett skyddsarbete som är ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet i den egna verksamheten. Vilka åtgärder som ska vidtas och hur omfattande de bör

vara beror på vilken verksamhet det är fråga om och vilken nivå på kollektivtrafikskyddet som kan förväntas. Brister i skyddsarbetet kan komma till uttryck genom att risk- och sårbarhetsanalyser eller skyddsplaner har utformats på ett alltför övergripande sätt utan konkreta skyddsåtgärder, eller att övningar och utbildningar inte hålls i den omfattning som kan krävas. Tillsynsmyndigheten bör vidare kunna kräva att den som ansvarar för en skyddsplan ska vidta de åtgärder som behövs som är möjliga och rimliga för att genomföra skyddsplanen. Det kan exempelvis finnas behov av skyddsåtgärder såsom kamerabevakning, användande av kroppskameror, samt kontroll av väskor och identitet. I vissa fall krävs författningsstöd, tillstånd eller motsvarande för att de planerade åtgärderna ska kunna vidtas. Oavsett vilka åtgärder som är tänkta att vidtas, behöver den som är föremål för tillsyn kunna redogöra för hur en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet är tänkt att säkerställas. Om de aviserade åtgärderna visar sig inte vara genomförbara behöver alternativa lösningar kunna presenteras för tillsynsmyndigheten. Ett annat exempel på när tillsynsåtgärder skulle kunna vara befogade är när någon inte deltar i det gemensamma skyddsarbetet vid en utsedd bytespunkt. Den som omfattas av lagens tillämpningsområde skulle då kunna föreläggas att på visst sätt delta i skyddsarbetet.

Först om tillsynsmyndigheten inte lyckas åstadkomma någon förändring genom informella kontakter, bör myndigheten utfärda ett föreläggande. Ett beslut om föreläggande bör få förenas med vite för att föreläggandet ska bli effektivt. Allmänna bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

Det bör även finnas möjlighet att vitesförelägga offentliga aktörer. Den nya lagen syftar till att säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken. Konsekvenserna av ett bristande arbete med kollektivtrafikskydd kan bli katastrofala. Intresset av att skydda kollektivtrafiken får därmed anses vara ett sådant synnerligen tungt vägande intresse som kan motivera en vitessanktion.⁴¹ Skyddsintresset gör sig gällande i samma utsträckning oavsett om det är en privat eller offentlig aktör som omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd. Den nya lagen innebär krav på både privata och offentliga aktörer, exempelvis statliga myndigheter. Det får i och för sig förutsättas att rättelse i de flesta fall kommer att ske på frivillig väg och att tillsynsmyndigheten endast undantagsvis behöver förena ett föreläggande riktat mot en offentlig aktör med vite. Möjligheten att förena föreläggandet med vite bör dock finnas. Skäl för ett föreläggande med vite kan exempelvis vara att det återkommande visar sig att skyddsplaner för utsedda bytespunkter inte upprättas på frivillig väg eller att det gemensamma skyddsarbetet inte sker i den omfattning som kan krävas. Det vore inte rimligt att enbart kunna förelägga privata aktörer med vite i en sådan situation. Det kan dessutom finnas ett starkt behov av att åtgärderna vidtas med särskild skyndsamhet för att den avsedda effekten, dvs. ett skydd av kollektivtrafiken, ska uppnås.

⁴¹ Jämför med resonemang i prop. 2020/21:194 Ett starkare skydd för Sveriges säkerhet s. 66 f.

Avgift för tillsynen

Förslaget är att Transportstyrelsen ska vara tillsynsmyndighet. Transportstyrelsens verksamhet som avser tillsyn finansieras i huvudsak genom avgifter. Avgifterna ska över tid motsvara myndigheternas kostnader för tillsyn. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för myndighetens kostnader för tillsyn enligt lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

6 Överväganden kring sanktionsavgifter

Bedömning: Det bör inte införas någon möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta om sanktionsavgift vid överträdelser av den föreslagna lagen.

Skälen för bedömningen: Tillsynsmyndigheten föreslås i kapitel 5 få besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite. Frågan är om det finns behov av ytterligare administrativa sanktioner, såsom sanktionsavgifter, för att säkerställa efterlevnaden av lagen om kollektivtrafikskydd.

Sanktionsavgift är en snabb och effektiv ekonomisk sanktion som vanligen riktar sig mot en konstaterad överträdelse av en författningsbestämmelse. Utrymmet för bedömning av huruvida det skett en överträdelse är litet. Sanktionsavgift är till skillnad från vitessanktionerade åtgärdsförelägganden i huvudsak en tillbakaverkande sanktion som är handlingsdirigerande genom att verka avskräckande. Om sanktionsavgiften riskerar att innebära en kostnad eller förlust som är lika stor som eller större än den besparing som görs genom att regelverket inte följs, skapar avgiften incitament att undvika överträdelser.

Sanktionsavgifter finns inom en rad rättsområden och har olika tillämpningsområde, syfte och utformning. I vissa fall kan avgift tas ut vid sidan av eller i stället för straff och i andra fall är sanktionsavgift ett komplement till andra ingripanden. Det finns också regelverk där sanktionsavgift är den enda sanktionen för en överträdelse.

För att införa sanktionsavgifter som ett komplement till förelägganden talar att det skulle ge en möjlighet att i större utsträckning anpassa ingripanden till varje enskilt fall. Som exempel kan det vid upprepade, uppsåtliga eller av andra skäl särskilt allvarliga överträdelser vara lämpligare att ingripa med sanktionsavgift än med föreläggande. Även risken för sanktionsavgifter skulle kunna öka incitamenten för dem som omfattas av lagen att avsätta tillräckliga resurser för att säkerställa att de uppfyller kraven. Annat som talar för sanktionsavgift är att det är en sanktion som kan användas av tillsynsmyndigheten om det inte finns möjlighet att återkalla verksamhetstillstånd eller motsvarande.

Det finns även starka skäl som talar emot ett införande av sanktionsavgifter, som i det närmaste bygger på strikt ansvar. Det införs helt nya krav på ett enhetligt och systematiskt arbete för att identifiera, bedöma och

åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken. De närmare detaljerna kring hur arbetet ska utföras kommer att framgå av myndighetsföreskrifter, inte av lagen. Utrymmet för bedömningar är ofta stort och det kan vara svårt att på ett tydligt sätt klargöra när en risk- och sårbarhetsanalys eller en skyddsplan uppfyller, respektive inte uppfyller, lagens krav eller i övrigt när arbetet med kollektivtrafikskydd kan anses vara tillräckligt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Ibland krävs dessutom ett omfattande samarbete mellan olika aktörer, t.ex. när det gäller att ta fram gemensamma skyddsplaner för utsedda bytespunkter. Vidare kan en innehavare av en utsedd bytespunkt eller en aktör vid en utsedd bytespunkt vara beroende av insatser från andra för att kunna uppfylla krav för egen del. Detsamma gäller skyddspliktiga transportörer.

Det framstår i nuläget som mest ändamålsenligt att tillsynsmyndigheten kan använda sig av förelägganden, eventuellt i förening med vite, som påtryckningsmedel. Bedömningen är därför att det inte ska införas någon möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta om sanktionsavgift vid överträdelse av lagen.

7 Överklagande och verkställighet

Förslag: Ett beslut enligt den nya lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Ett beslut enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska gälla omedelbart om inte annat beslutas.

Skälen för förslaget: De beslut som tillsynsmyndigheten och den myndighet som utser bytespunkter föreslås kunna fatta kan som huvudregel antas påverka någons civila rättigheter och skyldigheter enligt artikel 6 i Europakonventionen⁴². Besluten behöver därför kunna bli föremål för domstolsprövning. Att beslut som kan antas påverka någons situation på ett inte obetydligt sätt är överklagbara följer också av 41 § förvaltningslagen (2017:900). Detta gäller exempelvis beslut om att någon ska anses vara innehavare av en utsedd bytespunkt. Ett sådant beslut medför skyldigheter. Ett beslut enligt den föreslagna lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen bör därför kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Rätten att överklaga bör omfatta alla typer av verksamhetsutövare som kan bli föremål för en myndighets beslut.

Överklagande bör ske till allmän förvaltningsdomstol och prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

De beslut som fattas enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen bör gälla omedelbart. Efter överklagande har allmän

⁴² Den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

förvaltningsdomstol möjlighet att enligt 28 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) förordna att beslutet tills vidare inte ska gälla. I vissa fall kan det vara ändamålsenligt att ett beslut inte börjar gälla omedelbart. För dessa fall bör det därför finnas möjlighet att i beslutet bestämma någonting annat.

8 Ändringar i offentlighets- och sekretesslagen

Förslag: Sekretess ska gälla för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på kollektivtrafikskyddet om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Skälen för förslaget

Sekretess

I 18 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) finns en bestämmelse enligt vilken sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på bl.a. den civila sjöfarten och hamnskyddet om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs. Bestämmelsen om sekretess med avseende på den civila sjöfarten tillkom inför sjöfartsskyddets införande, i syfte att kunna hemlighålla uppgifter i skyddsutredningar, skyddsplaner och annan dokumentation rörande fartygens och hamnanläggningarnas skyddssystem.⁴³ Senare infördes bestämmelser om sekretess med avseende på hamnskydd vilket innebar att skyddet utvidgades till områden inom hamnens gränser som inte innefattas av begreppet civil sjöfart. Sekretessbestämmelsen behövde då anpassas så att uppgifter som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på hamnskyddet också skulle omfattas av sekretess.⁴⁴

För att säkerställa samma möjlighet till hemlighållande av uppgifter med avseende på kollektivtrafikskydd, bör ytterligare anpassning av sekretessbestämmelsen ske. Risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner och liknande dokumentation kan komma att innehålla uppgifter om vilka svagheter som finns ur bevakningssynpunkt och vilka hot som ur säkerhetssynpunkt bedöms vara aktuella att skydda kollektivtrafiken mot. I skyddsplaner kan exempelvis förekomma uppgifter om vilka bevakningsåtgärder som ska vidtas eller om att delar av en bytespunkt anses som mer sårbara än andra. Om sådana uppgifter skulle vara åtkomliga för var och en, skulle syftet med kollektivtrafikskyddet komma att motverkas.

⁴³ Prop. 2003/04:58 Sekretess inom den civila sjöfarten s. 9 f.

⁴⁴ Prop. 2005/06:212 Hamnskydd s. 63 f.

Enligt 18 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen gäller i och för sig sekretess för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier. Kollektivtrafikskyddet omfattar dock flera objekt än vad som framgår av denna uppräkningslista. Områden vid bytespunkter, färdmedel, spåranläggningar, parkeringsplatser och annan infrastruktur är exempel på sådant som kan komma att räknas in i det som kan behöva omfattas av skyddsåtgärder. Det kan visserligen inte uteslutas att åtminstone vissa av dessa områden kan omfattas av begreppet ”andra anläggningar” i den befintliga regleringen. Men, för att säkerställa att uppgifter om samtliga områden som omfattas av kollektivtrafikskyddet också omfattas av sekretess bör detta klargöras genom att 18 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen kompletteras med en ny punkt som uttryckligen hänvisar till kollektivtrafikskyddet.

Av 18 kap. 19 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen framgår att den tystnadsplikt som följer av bl.a. 18 kap. 8 § inskränker rätten enligt 1 kap. 1 och 7 §§ tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 10 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter. Tystnadsplikten har alltså företräde framför principen om meddelarfrihet. Såsom angetts skulle hela syftet med kollektivtrafikskyddet motverkas om uppgifter i risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner och liknande dokumentation rörande kollektivtrafikskyddet kom till allmän kännedom. Det är därför av största vikt att sådana uppgifter inte publiceras. Den tystnadsplikt som följer av det föreslagna tillägget i 18 kap. 8 § bör således ha företräde framför meddelarfriheten. Så som 18 kap. 19 § är utformad blir detta automatiskt följden av en ändring av 18 kap. 8 §. Någon ändring av 18 kap. 19 § behövs alltså inte. För brott mot tystnadsplikt föreskrivs ansvar i 20 kap. 3 § brottsbalken.

9 Ikraftträdande

Förslag: Den föreslagna lagen och förordningen om kollektivtrafikskydd samt de föreslagna ändringarna i offentlighets- och sekretesslagen ska träda i kraft den 1 januari 2027.

Skälen för förslaget: Det är angeläget att en reglering om kollektivtrafikskydd kan träda i kraft så snart som möjligt. Med beaktande av den tid som behövs för lagstiftningsprocessen och för att de myndigheter som föreslås få nya uppgifter ska hinna anpassa sina verksamheter till de nya reglerna, bedöms en rimlig tidpunkt för ikraftträdande vara den 1 januari 2027.

10 Nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd

Förslag: Det ska inrättas en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd som utses av regeringen. Den nationella kontaktpunkten ska utgöra en nationell plattform för samverkan och informationsutbyte mellan aktörer, såväl privata som offentliga, i frågor som rör kollektivtrafikskydd.

Föreskrifter om den nationella kontaktpunkten och dess skyldigheter bör kunna meddelas av regeringen med stöd av restkompetensen i 8 kap. 7 § första stycket 2 regeringsformen. Om det krävs regler om enskildas och kommuners medverkan i arbetet med kontaktpunkten måste dock reglering ske i lag.

Trafikverket ska utses till nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd.

Skälen för förslaget

Bakgrund

I kommissionens femtonde rapport om framsteg i riktning mot en effektiv och verklig säkerhetsunion⁴⁵ uppmanas medlemsstaterna att utse en nationell kontaktpunkt för järnvägssäkerhet för alla företag som är verksamma på den berörda medlemsstatens territorium. De nationella kontaktpunkterna kommer att utgöra en tydlig officiell förbindelse för samarbete mellan brottsbekämpande myndigheter och järnvägsföretag, stations- och infrastrukturförvaltare. De kommer också att hjälpa till att se till så att säkerhetsåtgärder beaktar järnvägssektorns särskilda karaktär.

Trafikverket och Transportstyrelsen bedömde i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224) att en nationell kontaktpunkt för samverkan i övergripande frågor om järnvägs- och kollektivtrafikskydd skulle inrättas.⁴⁶ En del i nu aktuellt uppdrag är att överväga myndigheternas rekommendationer i fråga om en nationell kontaktpunkt.

Behöver en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd inrättas?

I den nämnda rapporten från Trafikverket och Transportstyrelsen görs bedömningen att frågor om järnvägs- och kollektivtrafikskydd bör kunna hanteras och samverkas på en övergripande nationell nivå. Myndigheterna anser att det ska finnas en nationell kontaktpunkt för samverkan. Det föreslås i rapporten att den nationella kontaktpunkten ska bestå av exempelvis berörda myndigheter inom transportområdet och Polismyndigheten samt representanter för aktörer inom järnvägs- och kollektivtrafik. Det bedöms vidare att Trafikverket ska vara sammankallande och leda kontaktpunktens arbete. Myndigheterna anser

⁴⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet och rådet Femtonde rapporten om framsteg i riktning mot en effektiv och verklig säkerhetsunion, COM(2018) 470 slutlig.

⁴⁶ Trafikverkets och Transportstyrelsens rapport s. 62 f.

att en kontaktpunkt kan bli ett forum för erfarenhetsutbyte och verksamhetsutövarna vägledning i skyddsarbetet.

I denna promemoria finns i sammanhanget även skäl att i korthet nämna pågående samarbeten kring kollektivtrafikskydd. Det finns ett pågående samarbete inom transportsektorn på frivillig basis genom NRK, det nationella rådet för kollektivtrafikskydd⁴⁷. NRK hanterar frågor inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten⁴⁸, spårväg eller med tunnelbana. Rådet leds av Trafikverket. Deltagare har hittills varit Transportstyrelsen, MSB, Polismyndigheten, Jernhusen, Trafikförvaltningen Region Stockholm, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Regioner, Tåg företagen och Sveriges Bussföretag. Vid behov bjuds Säkerhetspolisen in. Fokus ligger på trygghet och att skydda resenärer, personal, allmänhet och egendom i kollektivtrafiken från antagonistiska handlingar.

Ett annat forum för samverkan är BT-POS, Beredskapssektor transporter privat – offentlig samverkan. Trafikverket har där en ledande roll i sin egenskap av sektorsansvarig beredskapsmyndighet. I BT-POS samverkar Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, andra sektorsansvariga myndigheter och företrädare från näringslivet inom transportsektorn.⁴⁹ BT-POS är inte begränsat till kollektivtrafik.

I den nämnda rapporten från Trafikverket och Transportstyrelsen talas om en nationell kontaktpunkt för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Det framgår dock av resonemangen i rapporten att det som åsyftas är en nationell kontaktpunkt där tyngdpunkten ligger på kollektivtrafikskydd, det är också det som NRK fokuserar på. Därför redogörs i det följande för förutsättningarna för att inrätta en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd.

I likhet med vad som framgår av den nämnda rapporten från Trafikverket och Transportstyrelsen framstår det som viktigt att kollektivtrafikskyddet kan hanteras och samverkas på en övergripande nationell nivå. En nationell hantering skulle också följa kommissionens intentioner i den femtonde rapporten om framsteg i riktning mot en effektiv och verklig säkerhetsunion. Genom att inrätta en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd skulle det pågående arbetet med kollektivtrafikskydd inom NRK och BT-POS kunna utnyttjas, samtidigt som förutsättningarna för att systematisera och utveckla arbetet ökar i förhållande till vad som är möjligt att göra i en frivillig samverkansgrupp. En författningsreglering skulle också ge en legitim grund för det arbete som redan bedrivs och bättre förutsättningar för att utveckla detta. Det skulle även bli möjligt att i författning konkretisera vilka moment som minst ska ingå i kontaktpunktens arbete och vilka myndigheter och branschaktörer som ska delta i arbetet. Eftersom ett sådant arbete till viss del redan pågår, är det inte givet att inrättandet av en nationell kontaktpunkt behöver innebära några större kostnader för deltagarna. Det bedöms mot denna bakgrund som lämpligt att föreskriva om en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd.

⁴⁷ Rådet benämndes tidigare NRJK, det nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

⁴⁸ I dagsläget deltar inga trafikoperatörer inom kollektivtrafik på vatten i NRK:s arbete enligt uppgift från Trafikverket den 15 maj 2025.

⁴⁹ Information på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se, den 21 maj 2025.

Trafikverket bör vara nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd

Kontaktpunkten bör vara en offentlig aktör, en myndighet, för att lösningen ska vara hållbar på längre sikt. Det kan även bli så att den nationella kontaktpunkten framöver blir en del i ett större, internationellt nätverk för hantering av skyddsfrågor inom kollektivtrafiken. Fråga är då vilken myndighet som bör utses till nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd.

MSB har visserligen enligt sin instruktion i förordning (2008:1002) ansvar för frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar. Detta gäller dock endast i den utsträckning inte någon annan myndighet har ansvaret.

Trafikverket är sektorsansvarig beredskapsmyndighet för beredskapssektor Transporter enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap, beredskapsförordningen. Trafikverket är också den aktör som driver på arbetet inom NRK. Trafikverket ska enligt sin instruktion i förordning (2010:185) verka för kollektivtrafikens utveckling, exempelvis genom att ge regionala kollektivtrafikmyndigheter råd och stöd i fråga om utformningen av trafikförsörjningsprogram. Trafikverket ska vidare rapportera till MSB potentiella europeiska kritiska infrastrukturer inom transportsektorn enligt direktiv 2008/114/EG⁵⁰.

Mot bakgrund av de uppgifter som Trafikverket redan utför, förefaller det lämpligt att myndigheten utses till nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd.

Den nationella kontaktpunktens uppgifter

Den nationella kontaktpunkten för kollektivtrafikskydd bör ha som mål att vara en plattform för samverkan och informationsutbyte mellan aktörer, såväl privata som offentliga, i frågor som rör kollektivtrafikskydd. Den bör kunna utgöra en viktig plattform för exempelvis brottsbekämpande myndigheter, beredskapsmyndigheter, kommuner, regioner, länsstyrelser, olika verksamhetsutövare inom kollektivtrafiken, innehavare av utsedda bytespunkter, fastighetsägare och branschorganisationer. Den nationella kontaktpunkten föreslås inte en mera aktiv roll än NRK. Den nationella kontaktpunktens uppgifter bör kunna framgå av en förordning som är meddelad av regeringen.

I den nationella kontaktpunktens uppgifter skulle kunna ingå att bidra till att samordna och harmonisera det nationella arbetet med kollektivtrafikskydd genom regelbundna möten och andra forum. Information som är av intresse för flera aktörer skulle kunna spridas på ett effektivt sätt. Det skulle även finnas en naturlig ingång för myndigheter och bransch för rapportering av iakttagelser och diskussion. Den nationella kontaktpunkten skulle också kunna ge råd och stöd till privata och offentliga aktörer i frågor om hot, sårbarheter och risker med koppling till kollektivtrafikskydd. En annan uppgift skulle kunna vara att genomföra utbildningar, övningar och andra kompetenshöjande insatser inom kollektivtrafikskydd. Erfarenhetsutbytet mellan aktörerna som deltar i den nationella kontaktpunktens arbete skulle kunna bli en viktig informationskälla för den myndighet som föreslås utse bytespunkter och

⁵⁰ Dvs. det direktiv som ersatts av direktiv (EU) 2022/2557, det så kallade CER-direktivet.

meddela föreskrifter om vilka transportörer som ska vara skyddspliktiga, dvs. MSB. Samtidigt skulle MSB kunna bidra med information utifrån myndighetens perspektiv på frågorna. Det kan framöver finnas behov av att införa krav på deltagande. Inledningsvis bör det dock vara tillräckligt att deltagandet sker på frivillig väg.

Det går även att göra en koppling till 24 § beredskapsförordningen. Av bestämmelsen framgår att en sektorsansvarig myndighet inom sin beredskapssektor ska leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Den ska också driva på arbetet inom beredskapssektorn, stödja beredskapsmyndigheterna samt verka för att uppgifter och roller inom beredskapssektorn tydliggörs. En sektorsansvarig myndighet ska därutöver verka för att de åtgärder som beredskapsmyndigheterna inom beredskapssektorn vidtar är samordnade med de åtgärder som andra beredskapsmyndigheter, inklusive länsstyrelser och civilområdesansvariga länsstyrelser, samt Försvarmakten vidtar. Den ska vidare verka för att samverkan med näringslivet sker i den utsträckning det behövs. Ett sådant arbete pågår inom BT-POS, men skulle kunna utvecklas genom förtydliganden i förordning eller myndighetsföreskrifter.

Bemyndiganden att meddela föreskrifter

I de fall bestämmelserna om den nationella kontaktpunkten för kollektivtrafikskydd rör statliga myndigheter under regeringen kan de meddelas av regeringen i förordning med stöd av restkompetensen (8 kap. 7 § första stycket 2 regeringsformen). Om kommuner behöver engageras i arbetet med kontaktpunkten krävs reglering i lag. Regler som innebär ett åliggande för kommunerna ska regleras i lag (8 kap. 2 § första stycket 3 regeringsformen). Detsamma gäller om det ställs krav på enskilda aktörer att delta i kontaktpunktens arbete (8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen). Delegering till regeringen är dock möjlig (8 kap. 3 § regeringsformen). I de delar som innebär ett åliggande för kommunerna och enskilda aktörer krävs det alltså att regeringen får ett bemyndigande i lag att meddela föreskrifter.

11 Konsekvenser

11.1 Problemen som förslaget syftar till att lösa

Kollektivtrafiken har i dag få särskilda skyddsregler. Den skiljer sig därmed från luftfarten, sjöfarten och hamnarna där det finns regler på internationell nivå och EU-nivå som genomförts i nationell rätt.

Det nu aktuella uppdraget grundar sig på den analys som Trafikverket och Transportstyrelsen lämnade i sin rapport i januari 2024. Myndigheternas uppfattning är att ett effektivt skydd i järnvägs- och kollektivtrafiken kräver ett proaktivt och systematiskt arbete, som gör att hot och sårbarheter identifieras, att förebyggande åtgärder vidtas och att det finns fastställda förfaranden för att mildra effekterna om något ändå skulle inträffa.

Vidare konstaterar myndigheterna att nuvarande reglering av förfaranden för att skydda människors liv och hälsa i järnvägs- och kollektivtrafik är mycket begränsad. De flesta åtgärder som vidtas baseras därför inte på bindande och enhetliga krav, utan i stor utsträckning på frivilliga initiativ. Detta medför att det kan finnas stora skillnader mellan aktörer när det gäller i vilken utsträckning och inom vilka områden de arbetar med skyddsfrågor kopplade till resenärer.

Nuvarande regler om säkerhet för framför allt spårbunden trafik innehåller bestämmelser om att risker förenade med driften systematiskt ska identifieras och hanteras. Det finns dock inte motsvarande krav för hot och sårbarheter som beror på uppsåtliga handlingar. Bestämmelser om att det ska finnas rutiner för hur nödsituationer ska hanteras utgår från situationer som beror på icke uppsåtliga händelser. Hantering av nödsituationer är även ett reaktivt förfarande, när något redan inträffat.

Således är problemet, som förslaget till en särskild lagstiftning om kollektivtrafikskydd syftar till att komma till rätta med, att det saknas enhetliga och bindande krav för hur arbetet med kollektivtrafikskydd ska organiseras och bedrivas. Det innebär att det uppstår stora skillnader mellan aktörer när det gäller i vilken utsträckning och inom vilka områden berörda aktörer arbetar med skyddsfrågor kopplade till resenärer inom kollektivtrafiken. Genom en särskild lagstiftning är ambitionen att åstadkomma en större systematik i arbetet med att förebygga och lindra effekterna av allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

11.2 Konsekvenser om förslaget inte genomförs

Om förslaget inte genomförs kvarstår problemen, dvs. att arbetet med skyddet av kollektivtrafiken fortsättningsvis är beroende av frivilliga initiativ. Detta kan medföra stora skillnader mellan aktörer när det gäller i vilken utsträckning och inom vilka områden de arbetar med skyddsfrågor kopplade till resenärer.

11.3 Alternativa lösningar

11.3.1 Ingen reglering

Ett alternativ är att inte reglera skyddet av kollektivtrafiken överhuvudtaget. Genom andra åtgärder, såsom vägledning och stödmaterial från myndigheter och ett nationellt forum för samverkan, skulle sannolikt ett gemensamt synsätt kring skyddet kunna uppnås. Det arbete som gjorts med anledning av det regeringsuppdrag⁵¹ som givits till Trafikverket och Transportstyrelsen om att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd skulle kunna ge ytterligare vägledning. Uppdraget ska redovisas senast den 16 juni 2025.

⁵¹ Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2024/00224 (delvis) och LI2024/01311).

Fördelarna med att inte införa några nya krav utan endast tillgängliggöra information om skydd på ett lämpligt sätt, skulle vara att det inte uppstår några omedelbara ekonomiska konsekvenser för myndigheter och andra aktörer. De som skulle ha behov av att införa ett skyddsarbete skulle själva kunna välja på vilket sätt skyddet ska implementeras i verksamheten. Samtidigt skulle det finnas en möjlighet att få stöd i arbetet med kollektivtrafikskydd.

En nackdel med att inte införa någon reglering är att det ursprungliga problemet kvarstår, dvs. att arbetet med skyddet fortsättningsvis är beroende av frivilliga initiativ vilket kan medföra stora skillnader mellan hur olika aktörer arbetar med skyddsfrågor och i vilken omfattning de som befinner sig i kollektivtrafiken åtnjuter ett skydd. Det finns också en risk för att verksamheter som är utsatta och löper en stor risk att drabbas av allvarliga olagliga handlingar riktade mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken förblir oskyddade. Det finns också en risk för att skyddet vid bytespunkter för kollektivtrafik inte hanteras på ett gemensamt sätt av de aktörer som verkar där. Om skyddet vid bytespunkterna inte hanteras gemensamt, finns en risk för att de åtgärder som vidtas inte är effektiva och samordnade. Detta skulle också kunna leda till att följderna av ett terrorattentat eller motsvarande skulle bli mycket allvarligare än om ett gemensamt skyddsarbete hade genomförts.

11.3.2 En lag med inriktning på systematiskt och proaktivt skyddsarbete

Det alternativ som föreslås innebär att en lag införs där tyngdpunkten ligger på ett enhetligt och systematiskt arbete med risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken. Genom en sådan lag kan säkerställas att de aktörer som kan påverka skyddet verkligen prioriterar frågan och kontinuerligt och systematiskt arbetar med den. Det är särskilt viktigt i bytespunkter eftersom det där krävs ett gemensamt arbete för att hantera skyddet på bästa sätt inom olika trafikslag. Arbete med kollektivtrafikskydd är resurskrävande och det är angeläget att aktörer inom kollektivtrafiken inte påförs kostnader i onödan. Därför kan det i den nya lagen göras en begränsning av tillämpningsområdet så att lagen endast omfattar aktörer som verkar vid vissa utsedda bytespunkter och att enbart vissa verksamhetsutövare, de transportörer som är skyddspliktiga, omfattas. En myndighet ges rätt att besluta om att utse bytespunkter respektive föreskriva om transportörer som ska omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd. I lagen kan införas kriterier för vilka bytespunkter som får utses, exempelvis att ett betydande antal människor dagligen befinner sig där, eller det finns en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot kollektivtrafiken. Samma begränsning kan göras när det gäller skyddspliktiga transportörer, dvs. att föreskrifterna endast ska gälla transportörer som dagligen transporterar ett betydande antal passagerare eller vars verksamhet av särskilda skäl är förenad med en mycket hög risk för olagliga handlingar riktade mot kollektivtrafiken.

Genom att på detta sätt anpassa tillämpningsområdet skulle krav på skyddsarbete ställas där det behövs. På så sätt skulle kraven i den nya lagen inte medföra kostnader för onödigt skyddsarbete. Det skulle vidare finnas en tillsynsmyndighet som följer upp huruvida reglerna efterlevs, exempelvis om planerade åtgärder vidtas. Tillsynsmyndigheten skulle vid bristande genomförande av en skyddsplan kunna vidta åtgärder, exempelvis utfärda förelägganden i förening med vite. En sådan lag skulle visserligen inte i sig utgöra stöd för aktörer att vidta konkreta skyddsåtgärder, såsom identitetskontroll eller kontroll av egendom och förvaringsställen. Aktörerna skulle fortfarande vara hänvisade till befintliga regleringar för att kunna vidta konkreta skyddsåtgärder. Skyddsarbetet skulle dock systematiseras och sannolikt prioriteras på ett annat sätt än i dag. Genom förslaget finns förutsättningar för en reglering som är proportionell och ändamålsenlig.

En nackdel med en lag enbart med inriktning på systematiskt och proaktivt skyddsarbete, är att den kan visa sig vara otillräcklig för att åstadkomma konkreta resultat. Aktörerna påförs en administrativ börda genom kraven på dokumenterade analyser och planer utan att skyddet de facto förbättras i motsvarande mån. Hur verkningsfull lagen blir är dock till stor del beroende av hur aktiv tillsynsmyndigheten är i sin kontroll av lagens efterlevnad. Om tillsynsmyndigheten enbart nöjer sig med att granska dokument och påpeka brister, i stället för att utfärda åtgärdsförelägganden, sker sannolikt ingen större förändring i förhållande till hur kollektivtrafikskyddet hanteras i dag. En ny lag enbart med inriktning på systematiskt och proaktivt skyddsarbete kan därför upplevas som verkningslös. Det kan framkomma att det behövs en reglering som liknar regleringarna på områdena för luftfarts-, sjöfarts- och hamnskydd.

11.3.3 En lag som ger rätt att vidta konkreta skyddsåtgärder

I bestämmelserna om luftfartsskydd, sjöfartsskydd och hamnskydd finns en möjlighet att genomföra konkreta skyddsåtgärder såsom krav på identitetskontroll, kontroll av egendom och förvaringsställen utan direkt brottsmisstanke. Genom att i en lag, utöver krav på systematiskt proaktivt skyddsarbete, införa möjlighet att vidta motsvarande konkreta skyddsåtgärder skulle ett effektivt skydd kunna åstadkommas där åtgärder sätts in vid behov. Det skulle även kunna införas en möjlighet att i vissa fall ställa krav på aktörerna att vidta skyddsåtgärder såsom införande av system för kamerabevakning och säkerhetsprövning av personal. Regleringen skulle lämpligen kunna vara koncentrerad till skyddet av särskilt utsatta områden vid bytespunkter. Polismyndigheten är den myndighet som på ett mer övergripande plan ansvarar för ordningen och säkerheten i Sverige. Polismän skulle därför kunna ges rätt att vidta tvångsåtgärder utan att direkt brottsmisstanke föreligger i den mån befintlig lagstiftning om polisens befogenheter inte är tillräcklig. Polismyndigheten skulle vidare kunna ha ett särskilt tillsynsansvar för vissa bytespunkter.

En svårighet med alternativet är att kollektivtrafiken är ett öppet system där människor behöver kunna röra sig fritt. Tillträdet kan svårligen

begränsas på ett mera generellt sätt då en fungerande kollektivtrafik är en viktig del av människors vardag. Om bestämmelser om konkreta skyddsåtgärder, inklusive bestämmelser om tvångsmedel, ska kunna införas behöver det av lagen närmare framgå när och inom vilka områden det kan ske (jämför med flygplatsens område, fartyg, hamnanläggning, hamn). Möjligen skulle tillträde till vissa typer av områden kunna begränsas genom en lag, exempelvis vid en bytespunkt eller i anslutning till vissa färdmedel. I så fall behöver det kartläggas vem eller vilka som förfogar över dessa områden. Aktörer som förfogar över bytespunkter och färdmedel skulle vara de som främst kommer i fråga. Det är inte heller givet vem som får vidta skyddsåtgärder i så fall. Avseende tvångsåtgärder skulle sannolikt krävas biträde av Polismyndigheten.

11.4 Skälen till att nya regler bedöms vara den lämpligaste åtgärden

Det alternativ som bedöms vara lämpligast av de alternativ som redovisas i avsnitt 11.3 är införandet av en lag med inriktning på systematiskt och proaktivt skyddsarbete. Genom detta alternativ säkerställs att de aktörer som kan påverka skyddet verkligen prioriterar frågan och kontinuerligt och systematiskt arbetar med den. Genom att införa krav på risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information kommer det att skapas förutsättningar för ett mera enhetligt och systematiskt sätt att arbeta med kollektivtrafikskyddet oberoende av trafikslag. En tillsynsmyndighet kan också följa upp att åtgärderna faktiskt genomförs. Genom förslaget om vissa utsedda bytespunkter och föreskrifter om skyddspliktiga transportörer bör kraven hamna på rätt aktörer och inte medföra kostnader för onödigt skyddsarbete. Det valda alternativet torde innebära en reglering som inte är alltför detaljerad och ingripande, men som ändå ger vissa hållpunkter och uppställer minimikrav. I ett längre perspektiv skulle lagen kunna utvecklas, exempelvis genom att det införs krav på konkreta skyddsåtgärder som ska vidtas vid vissa skydds- eller hotnivåer.

11.5 Ekonomiska och andra konsekvenser

11.5.1 Ekonomiska konsekvenser i staten

Ekonomiska konsekvenser i MSB

Beslut om bytespunkter

Enligt förslaget ska Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) få i uppgift att besluta om vilka bytespunkter som ska vara utsedda bytespunkter. Sådana beslut kommer behöva föregås av analyser av hur många människor som dagligen befinner sig i eller i nära anslutning till aktuella bytespunkter, antingen som resenärer, andra besökare eller personal. I fråga om bytespunkter där antalet dagliga besökare är färre kommer MSB behöva analysera och bedöma om det finns bytespunkter

med en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

Att avgöra vilka bytespunkter som ska utses mot bakgrund av antalet besökare bedöms i sig vara en mindre uppgift av engångskaraktär som till stor del bör kunna göras med utgångspunkt i befintliga data. Uppgiften att avgöra vilka bytespunkter som därutöver har en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar kommer att vara en mer kvalificerad uppgift.

Den sammantagna bedömningen är att dessa båda uppgifter ligger nära eller inom ramen för redan befintlig kompetens i MSB och bedöms därför långsiktigt kunna hanteras av befintlig personal och därmed med befintliga anslagsmedel. Det initiala arbetet med att inventera och välja ut bytespunkter och bereda aktuella beslut kommer att kräva tillfälliga resurser som kan gå utöver tilldelade medel. Om tilldelning av extra medel blir nödvändigt eller inte bedöms bero på hur snabbt den första omgången beslut fattas. Givet att denna beslutsprocess kan tillåtas pågå under en något längre tidsperiod bör även den initiala beslutsprocessen kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Föreskrifter om skyddspliktiga transportörer

Enligt förslaget ska MSB få meddela föreskrifter om att transportörer inom kollektivtrafik ska arbeta med kollektivtrafikskydd. I det fallet kommer MSB att behöva göra en analys av vilken kollektivtrafik som bedöms skyddsvärd och där eventuella skyddsåtgärder som transportörer vidtar med anledning av att trafiken bedrivs i anslutning till utsedda bytespunkter inte bedöms tillräckliga. Liksom i fråga om beslut att utse bytespunkter kan vissa resurser krävas initialt som går utöver MSB:s tilldelade medel. Ur ett långsiktigt perspektiv bedöms uppgiften kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Ekonomiska konsekvenser i Trafikverket

Nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd

Enligt förslaget ska Trafikverket vara nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd. I den uppgiften ingår att vara en plattform för samverkan och informationsutbyte mellan berörda aktörer och att ge råd och stöd i frågor om hot, sårbarheter och risker. Uppgiften att vara nationell kontaktpunkt kommer till stora delar att överensstämma med den roll Trafikverket redan har i egenskap av sammankallande för det nationella rådet för kollektivtrafikskydd (NRK). Även om den nationella kontaktpunkten kommer att inta en mera aktiv roll än den som NRK har bedöms uppgiften kunna hanteras inom Trafikverkets ekonomiska ramar utan några ekonomiska tillskott.

Innehavare av utsedda bytespunkter

Trafikverket kan också få en uppgift i egenskap av infrastrukturförvaltare för järnväg. Om MSB så beslutar kan en eller flera av Trafikverkets järnvägsstationer bli utsedda bytespunkter. Effekterna bedöms bli desamma som för privata företag som blir utsedda bytespunkter, se nedan.

Ekonomiska konsekvenser i Transportstyrelsen

Enligt förslaget ges Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter som kompletterar bestämmelserna i lagen om kollektivtrafikskydd. Sådana föreskrifter kan avse risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, övningar vid bytespunkter eller andra åtgärder som Transportstyrelsen bedömer behövs för att tillgodose syftet med lagen. Ett visst analys- och beredningsarbete i Transportstyrelsen kommer att krävas för att utföra denna uppgift. Men givet att en sådan beredningsprocess kan tillåtas pågå under en något längre tidsperiod bör uppgiften kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Enligt förslaget ges Transportstyrelsen i uppdrag att utöva tillsyn över lagen om kollektivtrafikskydd med tillhörande föreskrifter. Denna uppgift bedöms i första hand avse tillsyn över berörda aktörers planer och annan dokumentation. Verksamheten kommer att vara avgiftsbelagd. Att beakta i sammanhanget är vidare att myndigheten redan arbetar med frågor kopplat till skydd inom luftfart och sjöfart. Verksamheten bedöms inte vara av sådan omfattning att den påverkar Transportstyrelsens ekonomiska ramar annat än marginellt.

Ekonomiska konsekvenser i de allmänna förvaltningsdomstolarna

Enligt förslaget får beslut enligt lagen om kollektivtrafikskydd eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Omfattningen av sådana ärenden bedöms bli blygsam och några ekonomiska tillskott till förvaltningsdomstolarna till följd av den nya uppgiften bedöms inte vara befogade.

11.5.2 Kommuner och regioner

På kommunal och regional nivå är det i första hand regionala kollektivtrafikmyndigheter som berörs. Dessa kommer främst att beröras genom ökade kostnader till följd av de krav som ställs på den trafik de upphandlar. Dessa kostnader bedöms bli marginella. Det kan även tänkas att de berörs i egenskap av innehavare eller finansiärer av utsedda bytespunkter. Effekterna bedöms i den delen bli desamma som för privata företag som blir utsedda bytespunkter, se nedan.

11.5.3 Företag

Innehavare av utsedda bytespunkter

Enligt förslaget ska en innehavare av en utsedd bytespunkt långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt arbeta med kollektivtrafikskydd. En sådan innehavare ska även ställa krav på aktörerna vid bytespunkten så att dessa i sin tur vidtar åtgärder för att innehavaren ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt de nya reglerna. Vidare ska innehavare av utsedda bytespunkter sammanställa risk- och sårbarhetsanalyser och upprätta skyddsplaner samt se till att den som anställs eller på annat sätt anlitas i verksamheten får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, har god kännedom om arbetet med skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för skyddet.

Innehavare av utsedda bytespunkter åläggs således ett relativt stort ansvar för att arbetet med kollektivtrafikskydd genomförs. Kostnaderna för aktuella insatser kommer att hänga nära samman med storleken på den aktuella bytespunkten och är svåra att uppskatta. Det är dock rimligt att tänka sig att det åtminstone kommer att handla om kostnader minst motsvarande en årsarbetskraft. Dessa effekter bedöms vara desamma även om en statlig eller kommunal myndighet är innehavare av en utsedd bytespunkt.

Aktuella kostnader bör kunna finansieras på samma sätt som verksamheten i övrigt, t.ex. genom lokalhyror eller andra avgifter för att få tillgång till eller nyttja bytespunktens anläggningar. Kostnaderna kommer således att föras vidare till kunder i butiker, restauranger och caféer samt resenärer.

Aktörer vid utsedda bytespunkter

En bärande del av förslaget är att aktörer vid utsedda bytespunkter får viktiga uppgifter. Med sådana aktörer avses fysiska eller juridiska personer som antingen bedriver kollektivtrafik till eller från aktuella bytespunkter eller som bedriver annan typ av verksamhet vid en sådan bytespunkt. I den senare kategorin ingår restauranger, caféer och butiker. Även järnvägsföretag som bedriver godstrafik och annan trafik som inte är kollektivtrafik kan komma in här, t.ex. bussföretag som kör chartertrafik kan ingå i den kategorin. Aktörer vid utsedda bytespunkter ska vidta åtgärder för att innehavare av utsedda bytespunkter ska kunna uppfylla sina förpliktelser.

Dessa aktörer ska även bidra till det arbete med att sammanställa risk- och sårbarhetsanalyser samt att upprätta skyddsplaner som utförs vid utsedda bytespunkter. Vidare har de ett eget ansvar för att se till att den som anställs eller på annat sätt anlitas i verksamheten får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, har god kännedom om arbetet med skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för skyddet. Vilket behov av kompetens som finns i bytespunkterna kommer till viss del att bero på hur bytespunktens innehavare väljer att bedriva skyddsarbetet. Skyddsarbetet ska alltid vara ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet.

De sammantagna kostnaderna för dessa aktörers egna insatser bedöms bli marginella. Kostnader för högre hyror och andra avgifter på grund av att verksamheten bedrivs vid utsedda bytespunkter enligt ovan bedöms kunna bli något högre men även dessa bedöms bli marginella för respektive aktör. Aktuella kostnader bör finansieras på samma sätt som verksamheten i övrigt, t.ex. genom ökade priser för de tjänster man erbjuder kunder och resenärer.

Skyddspliktiga transportörer inom kollektivtrafik

Enligt förslaget kan transportörer inom kollektivtrafik bli en del av lagens tillämpningsområde även om man inte trafikerar någon utsedd bytespunkt. Det sker om en sådan transportör omfattas av föreskrifter som MSB utfärdar. Men även kollektivtrafikföretag som trafikerar utsedda bytespunkter kan omfattas av lagens tillämpningsområde om de är att se

som aktörer vid en utsedd bytespunkt. Skillnaden mellan skyddspliktiga transportörer och sådana operatörer som endast omfattas av lagen genom trafik till och från utsedda bytespunkter är att den förstnämnda kategorin även ska sammanställa risk- och sårbarhetsanalyser samt upprätta skyddsplaner.

De sammantagna kostnaderna för skyddspliktiga transportörer bedöms bli högre än för andra operatörer inom kollektivtrafik. Aktuella kostnader bör finansieras på samma sätt som verksamheten i övrigt, dvs. genom ökade priser för resenärerna.

11.5.4 Privatpersoner

Resenärer och andra privatpersoner

Det huvudsakliga syftet med förslaget är att alla enskilda som reser med den trafik som omfattas och som befinner sig i utsedda bytespunkter ska bli säkrare och tryggare än de hade varit utan de nya reglerna. Nackdelar för berörda nyttjare av kollektivtrafik och andra verksamheter är vad som kan uppfattas som intrång i den personliga integriteten. Till exempel genom ökade inslag av kameraövervakning. Andra nackdelar är ökade avgifter för att resa med berörd kollektivtrafik och högre priser i andra berörda verksamheter. Dessa effekter bedöms dock bli marginella.

Anställda

Anställda i berörda företag och organisationer kommer i viss utsträckning att ges nya uppgifter och ansvar. För detta kommer de att behöva genomgå utbildningar och delta i olika slags övningar.

11.6 Förslagets förhållande till unionsrätten

Förslaget bedöms överensstämma med och därmed inte gå utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

11.7 Kompensatoriska åtgärder

Som framgår av avsnitt 11.3 är förslaget att en lag med inriktning på systematiskt och proaktivt skyddsarbete införs. Ett av flera skäl till det är att en lag som ger rätt att vidta konkreta skyddsåtgärder skulle innebära högre kostnader för berörda aktörer. Att det förstnämnda alternativet föreslås i stället för det sistnämnda innebär ett vägval som bl.a. görs i syfte att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå avsedda syften. Några särskilda kompensatoriska åtgärder bedöms inte vara befogade.

11.8 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser

Förslaget är att den nya lagen ska träda i kraft den 1 januari 2027. Det tillfället är valt mot bakgrund av den tid som bedöms behövas för den fortsatta beredningen av ärendet och en rimlig tid mellan utfärdande och ikraftträdande av aktuella bestämmelser.

Det bör noteras att vilka aktörer som kommer att vara berörda klargörs först när MSB definierar lagens tillämpningsområde genom beslut och föreskrifter om bytespunkter och skyddspliktiga transportörer. Under förutsättning att regeringen eller MSB inte ser skäl för att tillämpningsområdet ska definieras skyndsamt kan det faktiska genomförandet av de nya bestämmelserna ske under en viss tid efter lagens ikraftträdande. På så sätt kan hänsyn tas till att det initialt kan förväntas vara förknippat med vissa utmaningar för bytespunkter och transportörer att leva upp till de krav som ställs.

För att den nya lagen ska få önskad effekt krävs att ansvariga för berörda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer får nödvändig information om vad som förväntas av dem. I det avseendet kommer främst MSB och Trafikverket, men även i viss mån Transportstyrelsen ha viktiga roller att spela.

11.9 Utvärdering efter genomförandet

Den 13 juni 2024 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Uppdraget ska redovisas senast den 16 juni 2025.

Under förutsättning att ett nationellt program antas kommer sannolikt någon form av ordning för uppföljning eller utvärdering av programmet att skapas. I det sammanhanget skulle det kunna tänkas att även aspekter som rör den här aktuella lagen berörs.

12 Författningskommentar

12.1 Förslaget till lag om kollektivtrafikskydd

Lagens innehåll och syfte

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om hur kollektivtrafikskydd ska organiseras och bedrivas i fråga om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana.

I paragrafen anges lagens innehåll och vilka trafikslag som omfattas.

Övervägandena finns i avsnitt 2.1 och 2.3.1.

2 § Lagen syftar till att säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

I paragrafen anges lagens syfte.

Övervägandena finns i avsnitt 2.1.

Ordförklaringar

3 § I denna lag betyder

kollektivtrafik: persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana,

arbete med kollektivtrafikskydd: ett enhetligt och systematiskt arbete med risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken, och

skyddsåtgärder: åtgärder för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet.

4 § I denna lag betyder

bytespunkt: en station, terminal eller motsvarande nod för kollektivtrafik, där byte mellan olika färdmedel eller trafikslag är möjligt,

utsedd bytespunkt: en bytespunkt som omfattas av krav på arbete med kollektivtrafikskydd,

innehavare av en utsedd bytespunkt: den fysiska eller juridiska person som förfogar över hela eller delar av en utsedd bytespunkt, och

aktör vid en utsedd bytespunkt: en fysisk eller juridisk person som utför transporter inom kollektivtrafik och då angör en utsedd bytespunkt eller som bedriver verksamhet vid en utsedd bytespunkt.

5 § I denna lag betyder *skyddspliktig transportör* en fysisk eller juridisk person som utför transporter inom kollektivtrafik och ska arbeta med kollektivtrafikskydd.

Paragraferna anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck. Ordförklaringarna är uppdelade i flera paragrafer utifrån lagens systematik.

I 3 § förklaras vad som avses med kollektivtrafik, arbete med kollektivtrafikskydd och skyddsåtgärder. I 4 § behandlas ord och uttryck som har en koppling till bytespunkter. I 5 § förklaras vad som avses med skyddspliktig transportör.

Övervägandena finns i avsnitt 2.1, 2.3.1, 2.3.2 och 2.3.3.

Lagens tillämpningsområde

6 § Denna lag gäller innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer.

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Tillämpningsområdet definieras utifrån vilka som ska tillämpa lagen. Vid de bytespunkter som har utsetts genom beslut, är det innehavare av bytespunkten och aktörer vid bytespunkten som ska tillämpa lagen. Även skyddspliktiga transportörer ska tillämpa lagen. Skyddspliktiga transportörer är fysiska

eller juridiska personer som utför transporter inom kollektivtrafik och ska arbeta med kollektivtrafikskydd. I 16 § finns ett bemyndigande att ta fram föreskrifter om att transportörer ska vara skyddspliktiga.

Övervägandena finns i avsnitt 2.3.1, 2.3.2 och 2.3.3.

7 § Lagen ska inte tillämpas på kollektivtrafik som omfattas av lagen (2006:1209) om hamnskydd eller lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

I paragrafen finns en upplysning om att kollektivtrafik som omfattas av lagen om hamnskydd eller lagen om sjöfartsskydd, dvs. som är föremål för EU-rättslig reglering, undantas från tillämpningsområdet.

Övervägandena finns i avsnitt 2.3.1.

Utsedda bytespunkter

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta vilka bytespunkter som ska vara utsedda bytespunkter. Ett sådant beslut får endast gälla bytespunkter där

1. ett betydande antal människor dagligen befinner sig, eller
2. det finns en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

I paragrafen anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta vilka bytespunkter som ska vara utsedda. Besluten ska grunda sig på objektiva och på förhand definierade kriterier. Av paragrafen framgår vilka kriterier som ska ligga till grund för beslutet.

Övervägandena finns i avsnitt 2.3.2 och 2.4.

9 § Ett beslut att utse en bytespunkt ska innehålla information om

1. vem eller vilka som är innehavare av bytespunkten och vilka områden i bytespunkten som varje innehavare förfogar över, och
2. de skyldigheter för en innehavare av en bytespunkt som följer av denna lag.

I paragrafen anges vilken information ett beslut att utse en bytespunkt ska innehålla. Beslutet ska innehålla information om innehavarna av bytespunkten och om deras skyldigheter enligt lagen. En sådan skyldighet är exempelvis informationsskyldigheten gentemot aktörer enligt 12 §.

Övervägandena finns i avsnitt 2.5.

10 § Ett beslut att utse en bytespunkt ska gälla tills vidare eller under viss angiven tid.

Beslutet får upphävas eller ändras om förutsättningarna för beslutet har ändrats.

I paragrafen anges giltighetstiden för ett beslut att utse en bytespunkt och när beslutet får upphävas eller ändras.

Övervägandena finns i avsnitt 2.5.

11 § Ett beslut att utse en bytespunkt eller att ändra eller upphäva ett sådant beslut ska delges innehavarna av de bytespunkter som beslutet omfattar.

I paragrafen anges att innehavarna av en utsedd bytespunkt ska delges beslutet att utse bytespunkten. Detsamma gäller beslut att ändra eller att upphäva ett sådant beslut. Det är innehavarna av en sådan bytespunkt som

beslutet omfattar som avses. Bestämmelser om delgivning finns i delgivningslagen (2010:1932). Genom att innehavarna av en bytespunkt delges besluten, blir de också medvetna om vilka skyldigheter som följer av lagen för deras del.

Övervägandena finns i avsnitt 2.5.

12 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska informera aktörerna vid bytespunkten om beslutet att utse bytespunkten, beslut att ändra eller upphäva ett sådant beslut och vad besluten innebär för dem.

Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller informationsskyldigheten endast gentemot de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten.

Paragrafen innehåller bestämmelser om informationsskyldighet gentemot aktörerna vid en utsedd bytespunkt. En innehavare av en utsedd bytespunkt ska informera aktörerna vid bytespunkten om beslutet att utse bytespunkten, beslut att ändra eller upphäva ett sådant beslut och vad besluten innebär för dem. En innehavare som förfogar över endast en del av bytespunkten ska informera de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten. Genom att aktörerna vid en utsedd bytespunkt informeras om besluten och vad besluten innebär för dem, blir de också medvetna om vilka skyldigheter som följer av lagen för deras del.

Övervägandena finns i avsnitt 2.5.

13 § Det beslut som gäller för en utsedd bytespunkt ska ses över varje år så att det motsvarar aktuella behov.

I paragrafen anges att det beslut som gäller för en utsedd bytespunkt ska ses över varje år så att det motsvarar aktuella behov. Bestämmelsen riktar sig till den som beslutar att utse bytespunkter. Bestämmelsen förutsätter att det för en utsedd bytespunkt vid varje given tidpunkt endast finns ett beslut. Om det beslut som gäller för en bytespunkt har ändrats efter att det ursprungligen meddelades, ska ett nytt beslut som ersatt det ursprungliga beslutet ha meddelats. Som ett resultat av översynen kan besluten behöva uppdateras, exempelvis på grund av att nya innehavare av bytespunkten har tillkommit och bör omfattas av beslutet. I så fall ska beslutet att utse bytespunkten upphävas och ersättas med ett nytt beslut som innehåller ändringarna. Det kan också visa sig att bytespunkten inte längre uppfyller kriterierna för att vara utsedd enligt 8 §. I så fall ska beslutet upphävas.

Övervägandena finns i avsnitt 2.4.

När skyldighet att vidta åtgärder vid en utsedd bytespunkt inträder

14 § De skyldigheter som enligt denna lag gäller för en innehavare av en utsedd bytespunkt inträder när innehavaren har delgetts beslutet enligt 11 §.

I paragrafen anges när skyldigheterna för en innehavare av en utsedd bytespunkt inträder. Bestämmelser om delgivning finns i delgivningslagen (2010:1932). Exempel på skyldigheter enligt lagen är informationsskyldigheten gentemot aktörer enligt 12 §.

Övervägandena finns i avsnitt 2.5.

15 § De skyldigheter som enligt denna lag gäller för en aktör vid en utsedd bytespunkt inträder när aktören har informerats om beslutet enligt 12 §.

I paragrafen anges när skyldigheterna för en aktör vid en utsedd bytespunkt inträder. En sådan skyldighet enligt lagen är skyldigheten att uppfylla kraven i fråga om anställda och andra som anlitas enligt 32 §. Ett annat exempel är att aktörerna ska samarbeta med bytespunktens innehavare enligt 30 §.

Övervägandena finns i avsnitt 2.5.

Skyddspliktiga transportörer

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att transportörer inom kollektivtrafik ska vara skyddspliktiga.

Föreskrifterna ska endast gälla transportörer

1. som dagligen transporterar ett betydande antal passagerare, eller
2. vars verksamhet av särskilda skäl är förenad med en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka transportörer inom kollektivtrafik som ska vara skyddspliktiga och som därmed ska bedriva ett arbete med kollektivtrafikskydd. De transportörer som avses är de som utför transporter inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana, dvs. trafikoperatörerna.

Bemyndigandet är begränsat på så sätt att det endast tillåter föreskrifter om transportörer som dagligen transporterar ett betydande antal passagerare, eller vars verksamhet av särskilda skäl är förenad med en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.

Det kan i enlighet med *första punkten* handla om trafik som bedrivs enbart under delar av året men där transporterna då sker dagligen med ett betydande antal passagerare. Det väsentliga är att trafiken är av stor omfattning när den väl bedrivs. Föreskrifterna kan även i enlighet med *andra punkten* omfatta transportörer vars verksamhet av särskilda skäl är förenad med en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som är riktade mot kollektivtrafiken. I det senare fallet krävs inte att transporterna sker dagligen och avser ett betydande antal passagerare. I stället kan föreskrifterna komma att omfatta transportörer inom kollektivtrafik vars verksamhet av andra skäl än trafikens omfattning löper en mycket hög risk för att bli utsatt för allvarliga olagliga handlingar.

Övervägandena finns i avsnitt 2.3.3.

Arbete med kollektivtrafikskydd

17 § En innehavare av en utsedd bytespunkt eller en skyddspliktig transportör ska långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt arbeta med kollektivtrafikskydd. Arbetet med kollektivtrafikskydd ska bedrivas så att det

1. är ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet i den egna verksamheten,

2. tar hänsyn till gemensamma risker och sårbarheter av betydelse för kollektivtrafikskyddet som uppstår i samband med verksamheter som bedrivs av andra så att dessa risker och sårbarheter kan hanteras gemensamt, och
3. tar hänsyn till såväl normala förhållanden som extraordinära händelser.

I paragrafen redogörs på ett övergripande plan för hur arbetet med kollektivtrafikskydd ska organiseras och bedrivas. Arbetet ska ske långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt.

I *första punkten* anges att arbetet ska bedrivas så att det är ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Vilka åtgärder som ska vidtas och hur omfattande de bör vara beror på vilken verksamhet det är fråga om och vilken nivå på kollektivtrafikskyddet som kan förväntas. Skyddsarbetet ska alltså vara anpassat till och utvecklas jämsides med den egna verksamheten.

I *andra punkten* regleras skyldigheten för en innehavare av en utsedd bytespunkt eller en skyddspliktig transportör att beakta och hantera risker och sårbarheter av betydelse för kollektivtrafikskyddet, som uppstår i samband med verksamheter som bedrivs av andra. Det finns ingen begränsning till vilka typer av verksamheter det kan handla om. Det som åsyftas är kravet på ett gemensamt arbete med att identifiera, bedöma och åtgärda sådana risker och sårbarheter.

Med risker avses framför allt yttre förhållanden, medan sårbarheter är mera inriktat på förhållanden hos en innehavare av en utsedd bytespunkt eller en skyddspliktig transportör. Sårbarheter kan exempelvis bestå i att de materiella eller personella resurserna är otillräckliga, eller att anställda och andra som anlitas inte får den utbildning eller övning de är i behov av för att en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet ska säkerställas.

I *tredje punkten* regleras skyldigheten för innehavare av en utsedd bytespunkt eller en skyddspliktig transportör att se till att arbetet med kollektivtrafikskydd omfattar såväl normala förhållanden som extraordinära händelser. Skyddsarbetet behöver, förutom den vardagliga hanteringen av skyddet där ett förebyggande arbete utgör en viktig del, omfatta situationer som inte hör till det normala. Det kan exempelvis handla om hur man ska gå till väga i praktiken för att hantera och mildra konsekvenserna av terrorattentat eller andra allvarliga olagliga handlingar.

Övervägandena finns i avsnitt 3.1.

18 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska ställa krav på att aktörerna vid bytespunkten i sin tur vidtar åtgärder för att innehavaren ska kunna uppfylla kraven i 17 §.

Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller skyldigheten att ställa krav endast gentemot de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten.

I paragrafen regleras hur risker som en innehavare av en bytespunkt själv inte till fullo kan råda över ska kunna omhändertas så att innehavaren kan uppfylla kraven i 17 §.

I *första stycket* anges att en innehavare av en utsedd bytespunkt ska ställa krav på att aktörerna vid bytespunkten i sin tur vidtar åtgärder för att innehavaren ska kunna uppfylla kraven i 17 §. Det är innehavaren av bytespunkten som omfattas av kraven i 17 §. Men, för att kunna uppfylla sina krav behöver denne se till att aktörerna vid bytespunkten också

uppfyller kraven i sin tur. Ett sätt att få till stånd en sådan ordning är att de skyldigheter som det innebär att verka som aktör vid en utsedd bytespunkt framgår av avtalet med innehavaren om rätt att nyttja bytespunkten. Det innebär också att aktörerna vid bytespunkten får klart för sig att de är verksamma vid en utsedd bytespunkt och att det innebär åtaganden för deras del. I sådana avtal kan också säkerställas att nödvändiga åtgärder vidtas i senare avtalsled, exempelvis när en hyresgäst ingår ett avtal med en tredje part som i sin tur behöver bidra till det gemensamma arbetet med kollektivtrafikskydd.

I *andra stycket* finns en begränsning av ansvaret för en innehavare som förfogar över endast en del av bytespunkten. En sådan innehavare ska ställa krav på att aktörerna vid bytespunkten i sin tur vidtar åtgärder för att innehavaren ska kunna uppfylla kraven i 17 §. Skyldigheten avser dock endast de aktörer som är verksamma vid innehavarens del av bytespunkten.

Övervägandena finns i avsnitt 3.1.

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om det arbete med kollektivtrafikskydd som avses i 17 och 18 §§.

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om det arbete med kollektivtrafikskydd som avses i 17 och 18 §§. Bemyndigandet avser arbetet med kollektivtrafikskydd på ett mer övergripande plan och ska kunna användas för att komplettera lagen.

Föreskrifterna kan exempelvis avse en skyldighet för aktörer vid en utsedd bytespunkt att löpande rapportera uppgifter om risker och sårbarheter till en innehavare av en utsedd bytespunkt. Genom en sådan rapportering skulle innehavarens förutsättningar för att bedriva skyddsarbete vid bytespunkten kunna förbättras.

Övervägandena finns i avsnitt 3.1 och 3.5.

Risk- och sårbarhetsanalyser

20 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska för sin del av bytespunkten sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i en risk- och sårbarhetsanalys. Analysen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

I paragrafen anges att en innehavare av en utsedd bytespunkt för sin del av bytespunkten ska sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i en risk- och sårbarhetsanalys. Det görs alltså en begränsning till innehavarens egen del av bytespunkten.

Med risker avses framför allt yttre förhållanden, medan sårbarheter är mera inriktat på förhållanden hos den enskilde innehavaren av en utsedd bytespunkt. Sårbarheter kan exempelvis bestå i att de materiella eller personella resurserna är otillräckliga, eller att anställda och andra som anlitas inte får den utbildning eller övning de är i behov av för att en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet ska säkerställas.

Den analys som görs kan innehålla känsliga uppgifter och ska därför förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3.

21 § En skyddspliktig transportör ska sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i den egna verksamheten i en risk- och sårbarhetsanalys. Analysen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

I paragrafen anges att en skyddspliktig transportör ska sammanställa arbetet med att identifiera risker och sårbarheter i den egna verksamheten i en risk- och sårbarhetsanalys.

Med risker avses framför allt yttre förhållanden, medan sårbarheter är mera inriktat på förhållanden hos den skyddspliktige transportören. Sårbarheter kan exempelvis bestå i att de materiella eller personella resurserna är otillräckliga, eller att anställda och andra som anlitas inte får den utbildning eller övning de är i behov av för att en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet ska säkerställas.

Den analys som görs kan innehålla känsliga uppgifter och ska därför förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

Övervägandena finns i avsnitt 3.4.

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om sådana risk- och sårbarhetsanalyser som avses i 20 och 21 §§.

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om sådana risk- och sårbarhetsanalyser som avses i 20 och 21 §§. Bemyndigandet är avsett för föreskrifter som kompletterar lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.

Skyddsplaner

23 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska se till att en skyddsplan som omfattar hela det geografiska området för bytespunkten upprättas.

Om bytespunkten har fler än en innehavare, ska innehavarna samarbeta med varandra och upprätta en gemensam skyddsplan. Om det inte är möjligt att upprätta en gemensam skyddsplan, ska varje innehavare för sin del av bytespunkten upprätta en skyddsplan.

Skyddsplanen ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov.

I paragrafen regleras vem som ska upprätta skyddsplaner för en utsedd bytespunkt och hålla dem aktuella.

Av paragrafens *första stycke* framgår att det som utgångspunkt ska finnas en enda skyddsplan som omfattar hela det geografiska området för bytespunkten. Om det endast finns en innehavare av bytespunkten är det denne som upprättar skyddsplanen.

Det kan finnas flera innehavare av en bytespunkt där olika innehavare förfogar över olika geografiska områden vid bytespunkten. Av paragrafens *andra stycke* framgår att om bytespunkten har fler än en innehavare, ska innehavarna samarbeta med varandra och upprätta en gemensam skyddsplan. Om det visar sig inte vara möjligt, ska varje innehavare för sin del av bytespunkten upprätta en skyddsplan. En sådan lösning innebär

att det för en och samma utsedda bytespunkt kan finnas flera skyddsplaner som tillämpas parallellt.

Av paragrafens *tredje stycke* framgår att en skyddsplan ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov. Risk- och sårbarhetsanalyser utgör en viktig del i arbetet med skyddsplanen, men en innehavare av en bytespunkt måste också ta hänsyn till risker och sårbarheter som inte ingår i tidigare gjorda analyser. Eftersom skyddsarbetet ska vara anpassat till och utvecklas jämsides med den egna verksamheten behöver varje skyddsplan uppdateras löpande.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3.

24 § Av en skyddsplan enligt 23 § ska framgå

1. de närmare gränserna för bytespunkten,
2. vem eller vilka som är innehavare av bytespunkten och vilka områden i bytespunkten som de förfogar över,
3. vilka som är aktörer vid bytespunkten eller den del av bytespunkten som skyddsplanen gäller, och
4. hur och när behovet av skyddsåtgärder vid bytespunkten eller den del av bytespunkten som skyddsplanen gäller ska tillgodoses.

Skyddsplanen ska ses över minst vartannat år och förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

I paragrafens *första stycke* regleras vad en skyddsplan för en utsedd bytespunkt ska innehålla. Bestämmelsen gäller både skyddsplaner som avser hela bytespunkten och skyddsplaner som avser delar av bytespunkten. Av *första* och *andra punkterna* följer att de närmare gränserna för hela bytespunkten och vem eller vilka som är innehavare av hela bytespunkten och vilka områden som respektive innehavare förfogar över, är uppgifter som ska framgå av samtliga skyddsplaner. Av *tredje* och *fjärde punkterna* följer att uppgifter om vilka som är aktörer respektive vilka skyddsåtgärder som planeras bara behöver avse de delar av bytespunkten som skyddsplanen gäller för.

Av paragrafens *andra stycke* framgår att skyddsplanen ska ses över minst vartannat år och förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den. Vid en bytespunkt kan det därför finnas flera parallella skyddsplaner som ses över med olika intervall.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3.

25 § En innehavare av en utsedd bytespunkt ska informera en aktör vid bytespunkten om sådant innehåll i en skyddsplan enligt 23 § som aktören behöver känna till för att kunna vidta åtgärder enligt 18 §.

Om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller informationsskyldigheten endast gentemot en aktör som är verksam vid innehavarens del av bytespunkten.

I paragrafens *första stycke* anges att en innehavare av en utsedd bytespunkt ska informera en aktör vid bytespunkten om sådant innehåll i en skyddsplan enligt 23 § som aktören behöver känna till för att kunna vidta åtgärder enligt 18 §. Det handlar framför allt om sådana områden vid bytespunkten som aktören kommer i kontakt med i sin verksamhet. Det är samtidigt viktigt att innehavaren även informerar aktören om eventuell

tystnadsplikt enligt 33 § eller till följd av bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Av paragrafens *andra stycke* framgår att om innehavaren förfogar över endast en del av bytespunkten, gäller informationsskyldigheten endast gentemot en aktör som är verksam vid innehavarens del av bytespunkten.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3.

26 § En skyddspliktig transportör ska upprätta en skyddsplan för den egna verksamheten. Skyddsplanen ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov.

I paragrafen ställs krav på att en skyddspliktig transportör ska upprätta en skyddsplan för den egna verksamheten. Det anges att en skyddsplan ska uppdateras löpande så att den tar hänsyn till identifierade risker och sårbarheter och motsvarar aktuella behov. Risk- och sårbarhetsanalyser utgör en viktig del i arbetet med skyddsplanen, men en skyddspliktig transportör måste också ta hänsyn till risker och sårbarheter som inte ingår i tidigare gjorda analyser. Eftersom skyddsarbetet ska vara anpassat till och utvecklas jämsides med den egna verksamheten behöver skyddsplanen uppdateras löpande.

Övervägandena finns i avsnitt 3.4.

27 § Av en skyddsplan enligt 26 § ska framgå

1. för vilken verksamhet som skyddsplanen gäller, och
2. hur och när behovet av skyddsåtgärder ska tillgodoses.

Skyddsplanen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

I paragrafens *första stycke* regleras vad en skyddsplan hos en skyddspliktig transportör ska innehålla.

Av paragrafens *andra stycke* framgår att skyddsplanen ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

Övervägandena finns i avsnitt 3.4.

28 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om sådana skyddsplaner som avses i 23 och 26 §§.

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om sådana skyddsplaner som avses i 23 och 26 §§. Bemyndigandet är avsett för föreskrifter som kompletterar lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.

Genomförande av skyddsplaner

29 § Den som ansvarar för en skyddsplan enligt 23 eller 26 § ska vidta de åtgärder som behövs som är möjliga och rimliga för att genomföra planen.

I paragrafen regleras genomförandet av de skyddsplaner som har upprättats av en innehavare av en utsedd bytespunkt eller av en skyddspliktig transportör. Den som ansvarar för en sådan skyddsplan ska vidta de åtgärder som är möjliga och rimliga för att genomföra planen. Det

gäller såväl skyddsåtgärder som andra åtgärder, exempelvis att ge information till vissa utvalda aktörer om planens innehåll i syfte att kunna genomföra planen. Att enbart dokumentera planerade åtgärder utan att se till att de kan genomföras är inte tillräckligt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet.

Med möjliga åtgärder avses åtgärder som faktiskt går att genomföra. Vissa skyddsåtgärder kan kräva tillstånd eller motsvarande för att kunna genomföras. Det kan också vara fråga om åtgärder som kräver särskilda befogenheter. Det kan därför vara nödvändigt med biträde, exempelvis av Polismyndigheten. Möjligheten att genomföra en skyddsplan kan vidare vara beroende av andra aktörers agerande. Så kan vara fallet vid en utsedd bytespunkt om bytespunktens innehavare behöver enas kring åtgärder för att en skyddsplan ska kunna verkställas.

Med rimliga åtgärder avses åtgärder som är ändamålsenliga och proportionella i förhållande till vad som krävs för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Det är inte givet att en skyddsåtgärd som innebär installation av dyr utrustning är rimlig i det enskilda fallet. Vad som ska anses som en rimlig åtgärd beror på vad som är en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet i det enskilda fallet.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3 och 3.4.

Samarbete och övningar vid en utsedd bytespunkt

30 § Aktörerna vid en utsedd bytespunkt ska

1. samarbeta med bytespunktens innehavare om de risk- och sårbarhetsanalyser och skyddsplaner som omfattar bytespunkten, och
2. delta i gemensamma övningar.

I paragrafen ställs krav på aktörerna vid en utsedd bytespunkt. De ska enligt *första punkten* samarbeta med bytespunktens innehavare om de risk- och sårbarhetsanalyser och skyddsplaner som omfattar bytespunkten. Bestämmelsen tar sikte på sådana områden vid bytespunkten som aktören kommer i kontakt med i sin verksamhet. För den som bedriver busstrafik är oftast bussterminalen mer relevant än järnvägsstationen för det fall såväl busstrafik som järnvägstrafik förekommer vid den utsedda bytespunkten.

Av *andra punkten* framgår att aktörerna vid en utsedd bytespunkt är skyldiga att delta i gemensamma övningar. Det är en eller flera av bytespunktens innehavare som tar initiativ till sådana övningar.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3.

31 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om övningar som avses i 30 §.

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om gemensamma övningar vid en bytespunkt. Bemyndigandet är avsett för föreskrifter som kompletterar lagen.

Sådana föreskrifter kan exempelvis innehålla krav på i vilken omfattning och med vilken regelbundenhet en innehavare av en utsedd bytespunkt ska genomföra gemensamma övningar. Föreskrifterna kan även innehålla krav som riktar sig direkt till aktörer vid utsedda bytespunkter.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.

Anställda och andra som anlitas

32 § Innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer ska ansvara för att

1. den som anställs eller på annat sätt anlitas i verksamheten får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, har god kännedom om arbetet med skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för skyddet, och
2. behovet av utbildning och övning kontinuerligt följs upp.

I paragrafen ställs krav på innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer när de anställer eller på annat sätt anlitar personer i verksamheten. Verksamheterna kan vara av varierande slag och ha en koppling till bedrivandet av person- eller godstrafik eller helt sakna en sådan koppling. Det väsentliga är att verksamheten bedrivs vid en utsedd bytespunkt eller av en skyddspliktig transportör. Innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer ska då ansvara för att den som anställs eller på annat sätt anlitas i verksamheten får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, har god kännedom om arbetet med skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för skyddet. De ska även bevaka att behovet av utbildning och övning kontinuerligt följs upp. Arbetet med att upprätthålla kompetensen behöver ske fortlöpande. Vilket behov av kompetens som finns i bytespunkterna kommer till viss del att bero på hur bytespunktens innehavare väljer att bedriva skyddsarbetet, exempelvis genom att ange kompetensbehov i skyddsplanen. Skyddsarbetet ska alltid vara ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet.

Eftersom kraven riktar sig direkt till innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer kan tillsynsmyndigheten vidta åtgärder direkt mot någon av dessa aktörer om de inte uppfyller kraven på ett tillfredsställande sätt. Om exempelvis restaurangpersonal vid en utsedd bytespunkt inte informeras om vilka rutiner som gäller för skyddet vid den del av bytespunkten där restaurangen är belägen eller om personal hos anlitade bevakningsföretag får otydliga instruktioner, kan det utgöra skäl för tillsynsmyndigheten att agera.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

Tystnadsplikt

33 § Den som i arbetet med kollektivtrafikskydd enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen har fått del av en uppgift som rör kollektivtrafikskyddet får inte obehörigen röja uppgiften, om ett röjande skulle motverka syftet med kollektivtrafikskyddet.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för första stycket.

I paragrafens *första stycke* regleras tystnadsplikt för den som i arbetet med kollektivtrafikskydd har fått del av en uppgift som rör kollektivtrafikskyddet. Det är en vid krets av personer som kan komma

i fråga. Vilka som slutligen kommer att omfattas av tystnadsplikten och det sammanhängande straffansvaret enligt 20 kap. 3 § brottsbalken är beroende av vilka personer som hanterar känslig information där ett röjande av en uppgift skulle motverka syftet med kollektivtrafikskyddet. Det finns anledning att hålla sådan känslig information inom en begränsad krets.

Förbudet mot att röja uppgifter gäller vidare enbart obehörigt röjande av uppgift. Den som har fått uppgiften, exempelvis en person som är anställd hos en innehavare av en utsedd bytespunkt, har rätt att informera personal hos en aktör vid en utsedd bytespunkt i den mån det behövs för att aktören ska kunna vara delaktig i arbetet med kollektivtrafikskyddet. Det gäller även känslig information, exempelvis vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas enligt en skyddsplan. Den aktör som då får uppgiften omfattas i sin tur av tystnadsplikten. Även uppgifter som tillsynsmyndigheten efterfrågar kan överlämnas eftersom det inte handlar om ett obehörigt röjande i dessa fall. Sådan tystnadsplikt som följer av annan lagstiftning, exempelvis säkerhetsskyddslagen (2018:585) och skyddslagen (2010:305) påverkas dock inte av tystnadsplikten enligt denna paragraf.

Av *andra stycket* framgår att för uppgifter som finns inom det allmännas verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen.

Övervägandena finns i kapitel 4.

Tillsyn

34 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att utöva tillsyn över att lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs. Med föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen avses både föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndiganden i lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Vilka aktörer som kan bli föremål för tillsyn framgår av 6 §, dvs. innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer.

Övervägandena finns i kapitel 5.

35 § Tillsynsmyndigheten har rätt att i den utsträckning som behövs för tillsynen ta del av upplysningar och handlingar.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens befogenhet att ta del av upplysningar och handlingar. Rätten att ta del av upplysningar och handlingar avser endast sådana upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Risk- och sårbarhetsanalyser samt skyddsplaner är typiskt sett nödvändiga för tillsynen. Även annan information kan vara nödvändig, exempelvis en redogörelse för hur personalens kompetens inom kollektivtrafikskydd ska upprätthållas. Ett annat exempel är information om vilka skyddsåtgärder som planeras, hur de vidtas och kommer att följas upp. Den som är föremål för tillsyn behöver för tillsynsmyndigheten kunna redogöra för hur en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet är tänkt att säkerställas.

Övervägandena finns i kapitel 5.

36 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens befogenhet att besluta förelägganden. Enligt *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att besluta de förelägganden som krävs för att lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Ett föreläggande kan innebära en skyldighet att göra något eller ett förbud. De aktörer som kan bli föremål för förelägganden är de som anges i 6 §, dvs. innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer.

Enligt *andra stycket* får ett beslut om föreläggande förenas med vite. För vitesförelägganden gäller lagen (1985:206) om viten. Även offentliga aktörer kan föreläggas vid vite.

Övervägandena finns i kapitel 5.

37 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn i anslutning till lagen.

Övervägandena finns i kapitel 5.

Besluts verkställbarhet

38 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart om inte annat beslutas.

I paragrafen regleras från vilken tidpunkt ett beslut enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller.

Övervägandena finns i kapitel 7.

Överklagande

39 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Övervägandena finns i kapitel 7.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

Ikraftträdandebestämmelserna innebär att lagen träder i kraft den 1 januari 2027.

Övervägandena finns i kapitel 9.

12.2 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

18 kap. 8 § Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd, om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs och åtgärden avser

1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier,
2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktiva ämnen,
3. telekommunikation eller system för automatiserad behandling av information,
4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatiserad behandling eller annan handling,
5. den civila luftfarten eller den civila sjöfarten,
6. transporter på land av farligt gods,
7. hamnskydd, *eller*
8. *kollektivtrafikskydd.*

Paragrafen ändras så att sekretess kommer att gälla även för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på kollektivtrafikskydd, om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Övervägandena finns i kapitel 8.

Uppdraget, beslut 2025-01-14 (LI2025/00066)

Bilaga 1

Uppdrag att ta fram ett förslag till en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Sammanfattning av uppdraget

En bokstavsutredare ska ta fram ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Vid behov ska utredaren även ta fram ett förslag till en ny förordning som kompletterar lagen. Uppdraget ska genomföras med utgångspunkt i de förslag och rekommendationer som Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224).

Uppdraget ska redovisas i en promemoria med författningsförslag, författningskommentarer och en konsekvensutredning senast den 16 juni 2025.

Bakgrund

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett vilket trafikslag man väljer, såväl under resan som på stationer och terminaler. Den 27 juli 2023 gav regeringen 15 myndigheter i uppdrag att utveckla och intensifiera arbetet mot terrorism för att stärka Sveriges säkerhet. Mot bland annat den bakgrunden gav regeringen den 18 augusti 2023 Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet LI2023/03011. De båda myndigheterna redovisade uppdraget den 31 januari 2024 i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224). I rapporten föreslår myndigheterna utgångspunkter för utformning av en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

Myndigheterna menar att de nuvarande reglerna inte är tillräckliga och anför att en särskild lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd skulle öka tryggheten för människor som befinner sig i järnvägs- och kollektivtrafiken. Tryggheten skulle öka genom att en ny lag skulle skapa förutsättningar för ett mer enhetligt och systematiskt angreppssätt och därmed minska risken för attentat eller antagonistiska handlingar och mildra konsekvenserna för såväl samhället som den enskilde om något sådant ändå skulle inträffa.

Myndigheterna rekommenderade även en översyn av ordningslagstiftningen i syfte att göra bestämmelserna mellan trafikslagen mer enhetliga samt att det utreds hur människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet kan rapportera iakttagelser och tips.

Bilaga 1

Närmare om uppdraget

En bokstavsutredare ska ta fram ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Vid behov ska utredaren även ta fram ett förslag till en ny förordning som kompletterar lagen. Uppdraget ska genomföras med utgångspunkt i de förslag och rekommendationer som Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224).

I enlighet med myndigheternas rekommendationer ska utredaren överväga ett lagstiftningsförslag som bygger på samma principer som gällande regler för järnvägssäkerhet, dvs. ett förslag som innebär att det ställs krav på att berörda aktörer genom strukturerade metoder identifierar och kontinuerligt hanterar de risker som är kopplade till en organisations verksamheter. I enlighet med myndigheternas rekommendationer skulle en sådan ordning kunna bestå i att verksamhetsutövarna ska genomföra risk- och sårbarhetsanalyser samt ta fram skyddsplaner för sina verksamheter. En annan viktig beståndsdel i myndigheternas rekommendationer, som utredaren ska överväga, är att verksamhetsutövarna får ansvar för att se till att berörd personal ges utbildning och blir föremål för andra förmågehöjande åtgärder.

Utredaren ska vidare överväga myndigheternas rekommendationer i fråga om gemensamma risk- och sårbarhetsanalyser för vissa större bytespunkter och om en nationell kontaktpunkt. Även myndigheternas rekommendationer i fråga om tillsyn och bemyndiganden ska övervägas. I den mån det bedöms lämpligt får utredaren frånga myndigheternas rekommendationer.

Förutom att ta fram ett förslag till en ny lag ingår det i uppdraget att i enlighet med Trafikverkets och Transportstyrelsens rekommendationer utreda hur människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet kan nyttjas för att i ett så tidigt skede som möjligt rapportera iakttagelser och tips, samt överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen.

Utredaren ska göra en konsekvensanalys av förslaget i enlighet med förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar samt statsministerbeslutet om konsekvensutredningar i Regeringskansliet (FA2024/00416). De samhällsekonomiska effekterna av olika alternativ ska analyseras samt beaktas i de förslag som lämnas. Omfattningen av analyserna ska anpassas efter förslagets karaktär och effekterna bör kvantifieras i den mån det går. De offentligfinansiella effekterna av förslagen ska beräknas och förslag till finansiering ska redovisas.

Ändring av uppdraget, beslut 2025-05-19 (LI2025/01020)

Bilaga 2

Ändring av uppdraget att ta fram ett förslag till en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Regeringskansliet gav den 14 januari 2025 en bokstavsutredare i uppdrag att ta fram ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2025/00066). Uppdraget ska redovisas senast den 16 juni 2025.

Uppdraget ändras så att uppdraget i stället ska slutredovisas senast den 12 december 2025 och att en delredovisning ska lämnas senast den 16 juni 2025. Delredovisningen ska innehålla ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. I övrigt ska uppdraget genomföras i enlighet med beslutet den 14 januari 2025.



Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

TSG
2024-2997
TRV
2024/72446

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
Förslag	5
Gemensam inriktning	5
Förutsättningsskapande åtgärder	6
Uppföljning, utvärdering och förvaltning av det nationella programmet ..	6
Förhållandet mellan kollektivtrafikskydd och andra närliggande perspektiv	6
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
1.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket	7
1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys	9
2 INLEDNING	10
2.1 Bakgrund och uppdrag	10
2.2 Uppdragets genomförande	11
2.3 Omfattning	12
2.4 Strategiska utgångspunkter från regeringen rörande trygghet och säkerhet	12
2.4.1 Nationella säkerhetsstrategin	13
2.4.2 Nationella strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism	13
2.4.3 Tillsammans mot brott - Ett nationellt brottsförebyggande program	15
2.4.4 Barriärer mot brott – en socialpreventiv strategi mot kriminella nätverk och annan brottslighet	15
3 UTMANINGAR OCH BEHOV	15
3.1 Kollektivtrafiksystemets karaktär och utmaningar	16
3.1.1 Ett öppet och tillgängligt system	16
3.1.2 Komplexitet vad gäller aktörer och ansvar	16
3.2 Arbetet med kollektivtrafikskydd och behov som lyfts	16
3.2.1 Arbete med kollektivtrafikskydd	16
3.2.2 Samarbete och samordning	17
3.2.3 Upphandlad trafik	17
3.2.4 Informationsflöden	17
3.2.5 Konkretisering av den svenska terrorhotnivån	17
3.2.6 Statliga myndigheters roll och ansvar	17
3.2.7 Kostnader och finansiering	18
4 UNDERLAG FÖR ETT NATIONELLT PROGRAM FÖR KOLLEKTIVTRAFIKSKYDD	18

4.1	Det nationella programmets övergripande innehåll	18
4.2	Förslag för en gemensam inriktning	19
4.2.1	Förslag till nationell vision för kollektivtrafikskydd	19
4.2.2	Förslag till önskat läge för arbetet med kollektivtrafikskydd	20
4.2.3	Förslag till målområden och målsättningar	22
4.3	Beskrivning av kollektivtrafiksystemet utifrån ett resenärsskyddsperspektiv	23
4.4	Förslag till förutsättningsskapande åtgärder	24
4.4.1	Åtgärd – Omvärldsbevakning	24
4.4.2	Åtgärd – Genomföra nationell risk- och sårbarhetsanalys för kollektivtrafiken	26
4.4.3	Åtgärd – Utveckla och förvalta stödjande material	29
4.4.4	Åtgärd – Samverkan genom Nationella rådet för kollektivtrafikskydd	31
4.4.5	Konsekvenser av de föreslagna åtgärderna	32
4.4.6	Åtgärder för fortsatt utredning	33
4.5	Förslag till uppföljning, utvärdering och förvaltning av det nationella programmet	37
4.5.1	Uppföljning av programmets genomförande	37
4.5.2	Utvärdering av programmets effekter	38
4.5.3	Förvaltning av programmet	39
5	FÖRHÅLLET MELLAN KOLLEKTIVTRAFIKSKYDD OCH ANDRA NÄRLIGGANDE PERSPEKTIV	40
5.1	Kollektivtrafikskydd – en del i en större kontext	41
5.2	Ansvar i krisberedskapen kan ge driv i arbetet med kollektivtrafikskydd	43
5.2.1	Behov av samordning	43
5.2.2	Kort beskrivning av ansvaren inom krisberedskap	44
5.2.3	Slutsatser	47
6	KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN REGLERING	49
6.1	Bakgrund	49
6.1.1	Problembeskrivning	49
6.1.2	Vad ska uppnås?	49
6.1.3	Vilka är lösningalternativen?	49
6.2	Vilka är berörda?	50
6.3	Vilka konsekvenser uppstår om inga åtgärder vidtas?	50
6.4	Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap	50
6.5	Konsekvenser för staten, kommuner och regioner	51
6.5.1	Konsekvenser för staten	51
6.5.2	Konsekvenser för kommuner och regioner	52
6.6	Konsekvenser för företag	52
6.7	Konsekvenser för enskilda	52

**Utredningsuppdrag**

4 (55)

Datum

2025-06-16

Dnr/Beteckning

TSG 2024:2997

TRV 2024/72446

6.8	Förslagets proportionalitet	52
6.9	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	53
6.10	Uppföljning och utvärdering	53
7	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	53
7.1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket	53
7.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys	53
8	REFERENSER	54
	BILAGOR	55

Sammanfattning

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett vilket trafikslag man väljer, såväl under resan som på stationer och terminaler. I juni 2024 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Uppdraget innefattade att gemensamt utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Uppdraget följer av den redovisning myndigheterna gjorde i januari 2024 i fråga om att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (Trafikverket och Transportstyrelsen, 2024).

I uppdraget har vi breddat ansatsen, så att arbetet syftar till att skydda alla människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet. Vi har dessutom valt att använda den kortare benämningen ”kollektivtrafikskydd”. Arbetet har haft sin utgångspunkt i att kollektivtrafiken är och behöver vara ett öppet och tillgängligt system, och att den komplexitet som finns i systemet behöver beaktas.

Förslag

Vi föreslår att det nationella programmets innehåll huvudsakligen ska

- peka ut en gemensam inriktning för arbetet med kollektivtrafikskydd,
- visa hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt och vilka aktörer som verkar inom systemet, och
- underlätta aktörernas arbete genom att initiera och förstärka förutsättningsskapande åtgärder som staten, genom myndigheter, kan bidra med.

Avsikten är att programmet ska uppmuntra aktörer att agera och samverka kring skyddet av människor i kollektivtrafiken.

Gemensam inriktning

Som nationell vision för kollektivtrafikskyddet föreslås ”Alla ska vara säkra och känna sig trygga i kollektivtrafiken”. Vi föreslår vidare ett önskat läge för arbetet med kollektivtrafikskydd. Det önskade läge vi beskriver är ett proaktivt, systematiskt och koordinerat säkerhetsarbete. Arbetet genomsyras av såväl ansvarstagande som samarbete, och leder till att relevanta skyddsåtgärder vidtas i förhållande till hotbild. Inriktningen omfattar förmågor i den egna organisationen, fungerande samarbeten mellan organisationer och fungerande övergripande samverkan och stöd.

För att bidra till att visionen och det önskade läget uppnås föreslår vi målområden och målsättningar, som är tänkta att ge drivkraft inom områden

där det är viktigt att det sker en förflyttning. De ska också göra det enklare att följa utvecklingen av kollektivtrafikskyddet och ge underlag till förvaltning av det nationella programmet.

Förutsättningsskapande åtgärder

Vi föreslår att det nationella programmet ska innefatta åtgärder som underlättar och skapar bättre förutsättningar för aktörernas arbete. Genom stöd från olika myndigheter ökar möjligheten att skyddet inom kollektivtrafiken blir mer likartat, och mindre beroende av respektive aktörs egna kunskaper och förutsättningar. De åtgärder vi föreslår är omvärldsbevakning, nationell risk- och sårbarhetsanalys och operationalisering av den nationella terrorhotnivån, utveckling och förvaltning av stödjande material samt samverkan genom det nationella rådet för kollektivtrafikskydd.

Uppföljning, utvärdering och förvaltning av det nationella programmet

Det nationella programmet behöver hållas relevant över tid. Vi föreslår därför, efter samråd med berörda myndigheter, att Trafikanalys ska ansvara för uppföljning och utvärdering och att Trafikverket ska bistå regeringen i förvaltningen av programmet. För att tydliggöra dessa tillkommande arbetsuppgifter föreslår vi en ändring av respektive myndighets instruktion.

Förhållandet mellan kollektivtrafikskydd och andra närliggande perspektiv

Vår uppfattning är att ett stärkt kollektivtrafikskydd sannolikt får positiva effekter på andra närliggande perspektiv, som exempelvis totalförsvarsförmåga och beredskap. Vi ser också att redan befintliga strukturer i närliggande perspektiv kan nyttjas för att få drivkraft i arbetet med kollektivtrafikskydd. Kollektivtrafikskydd behöver ses som en del i en större kontext, och ömsesidigt förstärkande effekter tillvaratas. Genom att utgå från att de ansvarsförhållanden som finns inom krisberedskapssystemet även kan gälla för kollektivtrafikskydd, omhändertas behovet av det offentligas ansvar och samordning mellan nationell, regional och lokal nivå.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket att 4 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

Trafikverket ska

1. årligen till regeringen redovisa produktiviteten för drift-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet,

2. årligen följa upp och till regeringen redovisa genomförda åtgärder i den nationella planen för transportinfrastruktur samt i länsplaner för regional transportinfrastruktur i de delar verket ansvarar för genomförandet,

3. årligen bistå Trafikanalys i dess uppgift att till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen,

4. årligen till regeringen rapportera kostnad per identifierad avgiftsbelagd passage som nyckeltal för vägavgiftssystem,

5. bistå Trafikanalys när det gäller användningen av databaser och analysverktyg,

6. när det gäller det transeuropeiska transportnätet TEN-T och Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)

a) ansvara för Sveriges del i förvaltningen av det tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec),

b) sprida information om möjligheterna att söka bidrag till projekt,

c) bistå regeringen i beredning, kvalitetssäkring och samordning av bidragsansökningar,

d) följa upp genomförandet av de projekt som har beviljats bidrag, granska projektens års- och slutrapporter samt pröva frågor om att godkänna rapporterna för projekt där Trafikverket inte självt är stödmottagare,

¹ Senaste lydelse 2023:46.

e) bistå regeringen i arbetet gällande de europeiska korridorer som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU,

7. årligen rapportera hur kraven på försäkringar för ett fartyg och dess drift och utbildningsplatser ombord enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd uppfyllts,

8. vartannat år genomföra och till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap redovisa ett identifieringsarbete av potentiella europeiska kritiska infrastrukturer inom transportsektorn enligt rådets direktiv 2008/114/EG av den 8 december 2008 om identifiering av, och klassificering som, europeisk kritisk infrastruktur och bedömning av behovet att stärka skyddet av denna, i den ursprungliga lydelsen, och

9. i syfte att bedöma behov av underhåll och investeringar i järnvägsnätet samt behov av finansiering av sådana åtgärder upprätta och föra register över de järnvägsanläggningar Trafikverket förvaltar.

8. vartannat år genomföra och till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap redovisa ett identifieringsarbete av potentiella europeiska kritiska infrastrukturer inom transportsektorn enligt rådets direktiv 2008/114/EG av den 8 december 2008 om identifiering av, och klassificering som, europeisk kritisk infrastruktur och bedömning av behovet att stärka skyddet av denna, i den ursprungliga lydelsen,

9. i syfte att bedöma behov av underhåll och investeringar i järnvägsnätet samt behov av finansiering av sådana åtgärder upprätta och föra register över de järnvägsanläggningar Trafikverket förvaltar och

10. bistå regeringen i att förvalta det nationella programmet för kollektivtrafikskydd och vid behov, dock minst vart fjärde år, lämna förslag till uppdatering av programmet.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys att 2 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Trafikanalys ska

- | | |
|--|---|
| <p>1. svara för resvane- och varuflödesundersökningar,</p> <p>2. göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet,</p> <p>3. bedriva omvärldsbevakning och omvärldsanalys inom transportområdet, särskilt med tonvikt på transportsystemets utveckling i Europeiska unionen och dess effekter för Sverige,</p> <p>4. kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området, <i>samt</i></p> <p>5. årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och vartannat år utvärdera effekterna av stödet till svensk sjöfart.</p> | <p>4. kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området,</p> <p>5. årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och vartannat år utvärdera effekterna av stödet till svensk sjöfart, <i>samt</i></p> <p>6. <i>vartannat år följa upp det nationella programmet för kollektivtrafikskydd och minst vart fjärde år utvärdera programmets effekter.</i></p> |
|--|---|

² Senaste lydelse (2022:235)

2 Inledning

2.1 Bakgrund och uppdrag

Den 18 augusti 2023 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. Bakgrunden var bland annat Säkerhetspolisens bedömning av säkerhetsläget och ökade risker för terrorattentat. Uppdraget redovisades den 31 januari 2024 (Trafikverket och Transportstyrelsen, 2024). För att stärka kollektivtrafikskyddet lämnades förslag om en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Utredningen lämnade också ett förslag till utformning och process för framtagande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Syftet med programmet skulle vara att tydliggöra, möjliggöra och driva på en effektiv hantering av skyddet av människor som befinner sig i det svenska järnvägs- och kollektivtrafiksystemet. Utredningen föreslog också att kontaktvägar för allmänhetens iakttagelser av och tips om att misstänkta beteenden bör utredas. Trafikverket och Transportstyrelsen rekommenderade också en översyn av ordningslagstiftningen i syfte att harmoniera reglerna och få en gemensam tillämpning oberoende av trafikslag.

Den 13 juni 2024 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen ett nytt uppdrag att gemensamt utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av, ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

Den första delen av uppdraget avser de strategiska förutsättningarna för det kommande programmet. Här ingår att utarbeta ett förslag på en nationell vision för järnvägs- och kollektivtrafikskydd och utarbeta en beskrivning av det svenska järnvägs- och kollektivtrafiksystemet utifrån ett resenärsskyddsperspektiv. Förslagen ska vara i linje med regeringens målsättning att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige. Regeringen menar även att det är viktigt att belysa förhållandet mellan skyddet för resenärer mot antagonistiska handlingar och andra närliggande perspektiv på järnvägs- och kollektivtrafiken. Det kan till exempel gälla ett effektivt resenärsskydds positiva effekter på totalförsvarsförmåga och beredskap.

Den andra delen avser programmets genomförande. Den ska enligt den tidigare utredningens förslag innehålla åtta olika delar, till exempel att identifiera och fastställa specifika mål, ta fram metoder för att övervaka efterlevnaden av programmet och fastställa hur programmet ska förvaltas. Regeringen bedömer att förslaget har flera fördelar och att det också ligger i linje med Europeiska kommissionens rekommendation till medlemsstaterna att anta nationella program för järnvägsskydd (Europeiska kommissionen, 2018). Regeringen menar dock att även andra alternativ bör övervägas för

hur programmet ska genomföras, förvaltas och följas upp samt vem som ska ansvara för aktuella moment.

Trafikverket och Transportstyrelsen ska senast den 16 juni 2025 lämna en gemensam redovisning av uppdraget till Regeringskansliet.

De övriga förslagen som lämnades i det tidigare uppdraget ska utredas av en bokstavsutredare. Det gäller förslagen om en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd, om att utreda möjligheten att rapportera iakttagelser och tips samt om att överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen. Uppdraget ska slutredovisas senast den 12 december 2025 och en delredovisning ska lämnas senast den 16 juni 2025. Delredovisningen ska innehålla ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

2.2 Uppdragets genomförande

För att genomföra uppdraget har Trafikverket och Transportstyrelsen formerat en arbetsgrupp med sakkunniga och utredare. Styrgruppen för uppdraget har bestått av chefsrepresentanter från Trafikverket och Transportstyrelsen och rapporten har beslutats av båda myndigheternas generaldirektörer. I rapporten syftar ordet ”vi” på Trafikverket och Transportstyrelsen.

Generellt har arbetet tagit avstamp från de beskrivningar och förslag som lämnades i vår tidigare rapport om behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. När det gäller delen som kallades det nationella programmets genomförande, har vårt angreppssätt justerats under arbetets gång. Vi har bedömt det mer funktionellt att till stor del basera mål och åtgärder på skillnaden mellan ett nuläge, det vill säga hur arbetet med kollektivtrafikskydd fungerar idag, och ett önskat läge, det vill säga vår bedömning av hur arbetet med dessa frågor bör fungera när det är effektivt och ändamålsenligt. Vi har även valt att sortera våra förslag på annat sätt än vad som föreslogs i tidigare nämnda uppdrag.

Befintlig lagstiftning, förarbeten och offentliga utredningar (SOU:er) inom främst beredskapsområdet samt nationella strategier inom trygghet och säkerhet som på olika sätt har beröringspunkter till uppdraget har också utgjort underlag i arbetet. Kunskap har även inhämtats från andra relevanta publikationer inom områden som civil beredskap och skydd i offentlig miljö samt från myndigheters webbplatser.

Under arbetet har vi fört dialog med branschrepresentanter och berörda myndigheter. Dialogen har huvudsakligen förts i Nationella rådet för kollektivtrafikskydd (hädanefter NRK)³, via korta intervjuer med fyra branschorganisationer och vid möten med myndigheterna Trafikanalys, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Polismyndigheten

³ NRK är ett nationellt samverkansforum för skyddsfrågor inom kollektivtrafiken. Rådet hette tidigare Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK).

respektive Länsstyrelsen Örebro län. För att komplettera vår nulägesbild av hur arbetet med kollektivtrafikskydd fungerar och vad som är problematiskt, så skickade vi en enkät till aktörer som är verksamma inom kollektivtrafiken. Vi har även samrått med bokstavsutredaren som fått i uppdrag att ta fram förslag till ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Syftet har varit att dela information om våra respektive uppdrag och möjliggöra att uppdragens leveranser pekar i samma riktning.

2.3 Omfattning

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett vilket trafikslag man väljer, såväl under resan som på stationer och terminaler. I linje med det tidigare redovisade uppdraget, om att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet, har vi inkluderat kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana. När det gäller kollektivtrafik på vatten har utgångspunkten varit trafik som inte omfattas av lagen (2004:487) om sjöfartsskydd eller lagen (2006:1209) om hamnskydd.

I uppdraget har vi utgått från begreppet kollektivtrafik så som det definieras i EU:s kollektivtrafikförordning⁴. Det innebär att vi har fokuserat på persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.

Eftersom kollektivtrafik enligt ovan innefattar persontransporter på järnväg så har vi valt att korta ner benämningen ”järnvägs- och kollektivtrafikskydd”. Vi skriver istället ”kollektivtrafikskydd”.

Det är inte bara resenärer som befinner sig i kollektivtrafiksystemet. Där finns till exempel också personal och personer som handlar, äter eller vilar – utan att för den skull vara resenärer. Därför har vi breddat ansatsen så att arbetet syftar till att skydda alla människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet.

2.4 Strategiska utgångspunkter från regeringen rörande trygghet och säkerhet

För att öka tryggheten och säkerheten i Sverige har regeringen tagit fram ett antal nationella strategier. Vi har sett att arbetet med kollektivtrafikskydd behöver vara i linje med den vilja som dessa strategier ger uttryck för. Det handlar om den nationella säkerhetsstrategin, den nationella strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism, det nationella brottsförebyggande programmet och strategin med fokus på sociala brottsförebyggande åtgärder.

⁴ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

2.4.1 Nationella säkerhetsstrategin

I den nationella säkerhetsstrategin finns tre fokusområden (Regeringen, 2024c). Vår bedömning är att arbetet inom kollektivtrafikskydd främst berörs av fokusområde 2; Ett tryggt, öppet och sammanhållet Sverige. Ett av målen till 2030 inom fokusområdet är att terrorhotet har reducerats. Inriktningen är att våldsbejakande extremism och terrorism ska förebyggas och bekämpas. Ett annat mål inom fokusområdet är att långsiktiga förebyggande åtgärder för att säkra sammanhållningen i det svenska samhället genomförs i ett brett, tvärsektoriellt samarbete.

Även fokusområde 3; ett motstånd- och konkurrenskraftigt Sverige är relevant för kollektivtrafiken. Ett av målen inom fokusområdet är att det svenska samhället har motståndskraft mot alla typer av samhällsstörningar, i kris och i krig. Inriktningen är att samhället har förmåga att stå emot störningarna när de inträffar, och sedan snabbt återhämta sig. Ett annat mål inom fokusområdet är att effektiva ledningsstrukturer med tydliga mandat och ett utvecklat tvärsektoriellt samarbete gör att vi har god förmåga att hantera hot mot våra nationella säkerhetsintressen. Inriktningen är att den nationella ledningsförmågan vid krissituationer ska stärkas.

2.4.2 Nationella strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism

I den nationella strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism finns insatser på fyra strategiska områden (Regeringen, 2024b). Vi bedömer att framförallt två av dessa områden berör arbetet med kollektivtrafikskydd: Skydda samhällets människor och funktioner samt Hantera situationen under och efter ett attentat.

Skydda samhällets människor och funktioner

Nedanstående målsättningar är relevanta för kollektivtrafikskyddet:

- Samhällets beredskap ska hålla jämna steg med utvecklingen av tillvägagångssätt för attentat.
- Vidareutveckla arbetet med risk- och sårbarhetsanalyser.

Strategin säger vidare att en viktig del i arbetet med att skydda samhället mot attentat handlar om att skapa en trygg och säker offentlig miljö. Grunden för att öka säkerheten i offentliga miljöer handlar även om rutiner och planerade åtgärder för att kunna hantera olika händelser. Arbetet med att skapa en trygg och säker offentlig miljö behöver prioriteras och samverkan och samarbetet mellan myndigheter på nationell, regional och lokal nivå behöver utvecklas. Det kan även finnas behov av att utveckla samverkan och samarbetet mellan myndigheter och andra aktörer, som t.ex. trossamfund, näringsidkare och byggbolag.

Vi har särskilt beaktat inriktningarna:

- Berörda aktörer ska ha tillgång till kunskap om nödvändiga och effektiva åtgärder.
- NCT:s⁵ analyser ska operationaliseras av berörda myndigheter i syfte att minska sårbarheter och stärka skyddet mot terrorism och våldsbejakande extremism.
- Samordningen mellan nationell, regional och lokal nivå om rutiner för att kunna hantera olika händelser behöver utvecklas.

Strategin säger även att för ett effektivt skydd av samhällsviktig verksamhet i hela hotskalan behövs kontinuerlig analys och kunskap om sårbarheter, hot eller risker som allvarligt kan hota, skada eller försämra förmågan inom den samhällsviktiga verksamheten inför eller vid fredstida krissituationer och vid höjd beredskap. Vi har särskilt uppmärksammat inriktningen:

- Hotet från våldsbejakande extremism och terrorism ska inkluderas på ett tydligt sätt i arbetet med risk- och sårbarhetsanalyser.

Hantera situationen under och efter ett attentat

Inom detta område anser vi att nedanstående målsättning är relevant för kollektivtrafikskyddet:

- Samhället ska snabbt kunna ingripa mot och avbryta ett attentat.

Vid ett attentat framhålls i strategin vikten av att insatser snabbt måste kunna utföras av flera olika aktörer för att möta både de direkta behov som finns i anslutning till händelsen och de behov som uppstår i samhället som en konsekvens av det inträffade. Ett effektivt ingripande måste ske för att avbryta attentat samtidigt som människor behöver hjälp och samhällsfunktioner behöver återställas. Arbetet kräver en snabb och effektiv samverkan och att det finns en tydlig ansvarsfördelning och en förmåga hos ansvariga aktörer att snabbt kunna genomföra samordnade insatser. Attentat utförs ofta med enkla medel, gärningspersonerna är ofta villiga att offra sina liv, våldshandlingarna är i de flesta fall över på 15 minuter och kan i värsta fall resultera i många svårt skadade. Inom detta område har vi särskilt noterat inriktningen:

- Ansvariga aktörer ska genomföra gemensamma utbildningar och träna personal från räddningstjänsten och polisen samt hälso- och sjukvårdens olika enheter tillsammans. Vid behov ska även andra aktörer, såsom vaktbolag och butikspersonal erbjudas att delta i övningar.

⁵ NCT= Nationellt centrum för terrorhotbedömning.

2.4.3 Tillsammans mot brott - Ett nationellt brottsförebyggande program

I programmet beskrivs regeringens övergripande målsättningar för hur ett kunskapsbaserat brottsförebyggande arbete bör bedrivas och hur samverkan mellan berörda aktörer kan utvecklas (Regeringen, 2017).

Målet för kriminalpolitiken är att minska brottsligheten och öka människors trygghet. En viktig del i arbetet för att uppnå detta mål utgörs av det brottsförebyggande arbetet. För att minska brottsligheten och öka tryggheten i samhället behövs ett effektivt brottsförebyggande arbete. Många aktörer kan bidra till detta och behovet av samordning och samarbete mellan dem är stort.

Vidare framhåller programmet att det finns stora vinster med att ha ett brottsförebyggande perspektiv i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken och dess infrastruktur i länen, vilket är en uppgift för regionerna. Genom brottsförebyggande insatser kan t.ex. våld, klotter och skadegörelse i kollektivtrafiken minskas. Exempel på sådana åtgärder som kan minska risken för brott samtidigt som de är kostnadsbesparande är kameraövervakning, belysning och andra åtgärder i den fysiska miljön. Dessutom kan renhållning, inklusive snabb klottersanering, ordningsvakter och trygghetsvårdar minska risken för brott.

2.4.4 Barriärer mot brott – en socialpreventiv strategi mot kriminella nätverk och annan brottslighet

Regeringen skriver att Sverige ska vara ett tryggt samhälle för alla. Behovet av att minska brottsligheten och öka tryggheten i Sverige är därför vår tids stora frihetsfråga (Regeringen, 2024a). I Sverige ska alla kunna leva ett tryggt liv utan rädsla för att bli utsatt för brott, oavsett vem man är och var i landet man bor. Brottsligheten måste bekämpas och förebyggas med hela samhällets samlade förmåga.

3 Utmaningar och behov

För att ett nationellt program ska vara relevant och fylla ett reellt behov behöver det ha sin utgångspunkt i de utmaningar och faktiska behov som föreligger. I det här kapitlet redogörs sammanfattat för de utmaningar och behov vi har identifierat i uppdraget. Dessa baseras huvudsakligen på beskrivningen av kollektivtrafiksystemet (se avsnitt 4.3), dialoger med branschrepresentanter och berörda myndigheter samt den enkätundersökning vi genomfört i uppdraget. Enkätundersökningen beskrivs utförligare i bilaga 3.

3.1 Kollektivtrafiksystemets karaktär och utmaningar

3.1.1 Ett öppet och tillgängligt system

Många människor är beroende av kollektivtrafiksystemet i sin vardag. Kollektivtrafiken är och ska vara ett öppet och tillgängligt system för att resandet ska fungera smidigt och upplevas som ett bekvämt och attraktivt sätt att resa. Öppenheten gör dock att det är lättare att oupptäckt planera, förbereda och genomföra ett attentat. Det gör också att skyddsåtgärder som vidtas i andra mer slutna system är svårare att tillämpa i kollektivtrafiken.

Bytespunkter och resecentra är platser där trafikslag möts och gemensamt nyttjas. Stationer och hållplatser är också i hög grad integrerade i andra trafik- och stadsmiljöer. Infrastruktur för olika trafikslag och trafiksystem finns ofta i varandras närhet, vilket innebär att samverkan behövs då säkerhetsrelaterade åtgärder planeras.

Systemet innefattar även en stor variation i till exempel trafik- och resenärslöden, geografiska förutsättningar samt utformningen beroende på trafikslag.

3.1.2 Komplexitet vad gäller aktörer och ansvar

Ett stort antal aktörer är involverade i det svenska kollektivtrafiksystemet, ibland med flera leverantörsled. Aktörerna kan vara såväl privata som offentliga. Enskilda aktörer i systemet har rådighet över sin egen verksamhet, men inte över helheten eller gemensamma risker. Detta kan innebära utmaningar på platser där flera aktörer verkar. Aktörerna har ofta beröringspunkter med varandra och samverkan är därmed viktig.

Stora delar av kollektivtrafiken är upphandlad. Upphandlad verksamhet innebär ofta att verksamheten utförs av flera olika leverantörer, som i sin tur ofta är beroende av underleverantörer. Utförare varierar över tid, då vissa tillkommer och andra försvinner. Detta gör att det finns en föränderlighet i ansvarsförhållanden. Avtal mellan beställare och utförare är en viktig aspekt.

3.2 Arbetet med kollektivtrafikskydd och behov som lyfts

3.2.1 Arbete med kollektivtrafikskydd

Aktörer inom kollektivtrafiksystemet har mycket olika förutsättningar för att arbeta med kollektivtrafikskydd. Ett aktivt arbete pågår hos flera aktörer, men omfattning och angreppssätt skiljer sig åt i hög grad. Då det idag finns ytterst begränsat med regler specifikt inom området kollektivtrafikskydd så utförs arbetet i hög utsträckning på frivillig basis. Det varierar i vilken grad arbetet utförs med ett systematiskt angreppssätt. Aktörerna uttrycker ett behov av tydlighet kring vad som förväntas av dem och vilken nivå av skydd som ska uppnås. För den upphandlade trafiken lyfts vikten av de

regionala kollektivtrafikmyndigheternas kunskap och engagemang i skyddsarbetet.

3.2.2 Samarbete och samordning

På platser som stora bytespunkter och centralstationer, med stora resenärsflöden där resenärer ofta byter från ett trafikslag till ett annat och där olika aktörer med olika ansvarsområden verkar på samma ställe, finns ett behov av samordning för att kunna agera koordinerat och effektivt. Aktörerna anser sig ha en god bild av vilka samarbeten som behövs. Gemensamma, förebyggande planer saknas dock ofta och gemensamma övningar genomförs endast i begränsad omfattning. Ett skäl till detta anges vara att det inte finns någon självklar initiativtagare till gemensamt arbete, vilket försvårar samordningen.

3.2.3 Upphandlad trafik

Upphandlad trafik utförs ofta av flera leverantörer som dessutom kan vara beroende av underleverantörer. Det lyfts att om krav på skyddsåtgärder inte ställs i upphandlingen, så ser man heller inte att man i sina anbud kan ta höjd för de kostnader åtgärder skulle medföra. Långa kontraktstider kan göra det svårt att göra snabba förändringar och möjligheten att förändra krav under kontraktstiden kan bero på hur kontrakten utformats.

3.2.4 Informationsflöden

Tillgång till ensade lägesbilder och uppdaterad relevant information lyfts av flera som en viktig förutsättning för att kunna agera effektivt och proaktivt. Det kan gälla information om förändringar i den nationella terrorhotnivån, återkommande hot- och lägesbilder, aktuell information om händelser och evenemang, samt annan typ av brådskande information. Det finns redan flera forum och kontaktvägar där information kan spridas men behovet av en mer strukturerad och effektiv kommunikation lyfts.

3.2.5 Konkretisering av den svenska terrorhotnivån

Både privata och offentliga aktörer ser ett behov av att konkretisera och operationalisera den svenska terrorhotnivån, både specifikt för kollektivtrafiken som helhet och för den regionala och lokala nivån. Arbetet med kollektivtrafikskydd behöver också kunna hantera hela skalan av hot – från mindre störningar och brott till höjd beredskap och krig.

3.2.6 Statliga myndigheters roll och ansvar

Många upplever att det är oklart vilket ansvar olika myndigheter har när det gäller skyddsfrågor, såväl före, under och efter en händelse. Vikten av att statliga myndigheter kliver fram ytterligare och tar ansvar framhålls. Det finns en upplevelse av att ansvar skjuts över på verksamhetsutövare, istället för att det axlas av myndigheter där man anser att ansvaret bör ligga.

3.2.7 Kostnader och finansiering

Ett ökat arbete med kollektivtrafikskydd innebär ökade kostnader. Detta lyfts som ett hinder och att finansiering behöver ordnas om det förväntas att kollektivtrafikens aktörer ska kunna stärka sitt arbete och vidta skyddsåtgärder.

4 Underlag för ett nationellt program för kollektivtrafikskydd

I detta kapitel redovisas, motiveras och förklaras de underlag som vi bedömer ska ingå det nationella programmet för kollektivtrafikskydd.

4.1 Det nationella programmets övergripande innehåll

I uppdraget har vi behövt besvara frågan vad ett nationellt program kan bidra med. Vår bedömning är att programmet framför allt kan ge en gemensam inriktning och stöd till aktörer som behöver arbeta med kollektivtrafikskydd. Det innebär att det nationella programmet huvudsakligen kommer att

- peka ut en inriktning för arbetet med kollektivtrafikskydd i Sverige
- beskriva kollektivtrafiksystemet ur ett resenärsskyddsperspektiv
- underlätta aktörernas arbete genom att initiera och förstärka förutsättningsskapande åtgärder som staten, genom myndigheter, kan bidra med.

Programmet ska uppmuntra och förmå aktörer att agera och samverka kring skyddet av människor i kollektivtrafiken – i en gemensam, önskad riktning. Det ska skapa engagemang och ansvarstagande inom både offentlig och privat sektor där offentlig sektor föreslås få ansvar för vissa förutsättningsskapande åtgärder som ska underlätta för andra aktörer att bedriva ett effektivt skyddsarbete. Genomförandet av programmet kräver en bred samverkan mellan olika typer av aktörer inom transport-, beredskaps- och säkerhetssektorn samt med blåljusaktörer. Många goda initiativ är redan startade vilket vi redovisade exempel på i tidigare rapport (Trafikverket och Transportstyrelsen, 2024). Programmet kan förstärka dessa och bidra till att det blir kontinuitet i de påbörjade arbetena samt initiera nya utvecklingsarbeten. Vissa antagonistiska handlingar har till avsikt att skapa oro, rädsla och minskad tilltro till samhället. En viktig signal är därför att genom programmet visa på den samlade förmågan i samhället att möta dessa hot, där offentliga och privata aktörer tillsammans agerar för att säkerställa att människor kan resa och röra sig fritt i kollektivtrafiken.

Som vi ser det behöver innehållet vara relevant, oavsett om det blir en ny lag eller inte. Men det är viktigt att programmet och eventuell framtida lagstiftning samverkar och pekar åt samma håll. Programmet i sig kan inte dela ut nya skyldigheter men kan tydliggöra ansvar som redan är föreskrivna.

4.2 Förslag för en gemensam inriktning

4.2.1 Förslag till nationell vision för kollektivtrafikskydd

Förslag vision

”Alla ska vara säkra och känna sig trygga i kollektivtrafiken”

Skälen till förslaget

En viktig utgångspunkt i arbetet med framtagandet av visionen har varit att den ska ge en långsiktig bild av vad vi tillsammans strävar efter att uppnå och utgöra en vägledning och motiverande kraft för alla inblandade aktörer. Den bör beskriva ett idealtillstånd som är utmanande att nå. Vidare har vi eftersträvat en vision som är lätt att ta till sig och komma ihåg. Den ska också vara i linje med regeringens målsättning att resenärer ska känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett vilket trafikslag man väljer, såväl under resan som på stationer och terminaler.

Flera förslag till vision har diskuterats och analyserats, bland annat med företrädare för branschen i grupperingen NRK.

Vår bedömning är att visionsförslaget omhändertar regeringens målsättning och ligger även i linje med regeringens övriga strategiska utgångspunkter (avsnitt 2.4).

Förslaget innefattar såväl resenärernas subjektiva upplevelse av trygghet som den faktiska risken för att ett brott ska inträffa i kollektivtrafiken.

Visionen är inte avgränsad till säkerhet och trygghet kopplat till allvarliga våldshandlingar. Tanken är att visionen ska kunna utgöra en bas för arbete med hela spektret av trygghetspåverkande handlingar. Dels är vår bedömning att övriga förslag kommer att ge värdefulla bidrag till hela spektret, även om utgångspunkten för dessa har varit skydd mot allvarliga våldshandlingar. Dels finns det behov av att hantera allvarliga och mindre allvarliga handlingar samordnat för att uppnå positiva synergieffekter. Det kan till exempel vara svårt att i ett första läge bedöma om en händelse kommer att utvecklas till en allvarlig händelse eller inte. Med en bred vision är det även möjligt att utveckla eller ändra inriktning på programmet i övrigt utan att ändra visionen – den har förutsättningar att hålla över tid.

Visionens nyckelord är alla, säkra och trygga.

Med ”alla” avses de människor som befinner sig i kollektivtrafiken – resenärer, personal och kunder till exempelvis butiker och restauranger på bytespunkter.

Med ”säkra” avses den faktiska risken för att det ska inträffa brott i kollektivtrafiken.

Med ”trygga” avses hur individer upplever risken att det ska inträffa brott i kollektivtrafiken.

4.2.2 Förslag till önskat läge för arbetet med kollektivtrafikskydd

I uppdraget har vi identifierat behov av att skildra ett önskat läge, det vill säga en beskrivning av hur arbetet med kollektivtrafikskydd fungerar när det är effektivt och ändamålsenligt. Syftet är att få en gemensam målbild att sikta mot som även kan användas för att identifiera vilka insatser som behövs. Förslaget har tagit avstamp från det faktum att kollektivtrafiksystemet är komplext med många olika aktörer och utmaningar. Vår bedömning att den samlade förmågan att förebygga och hantera antagonistiska handlingar i kollektivtrafiken är beroende av både gemensamt och enskilt ansvarstagande. Beskrivningen av det önskade läget har inspirerats av bland annat krisberedskapens upplägg, inriktningarna för en trygg och säker offentlig miljö i strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism samt på synpunkter som framkommit i branschdialogen. Beskrivningen är avstämd med medlemmarna i NRK.

Sammanfattning av det önskade läget

Skyddet av människor i kollektivtrafiken utgår från de förutsättningar som gäller för kollektivtrafiksystemet. Det är ett öppet system med många aktörer involverade och stor variation i exempelvis trafikflöden och utformning. Genom ett koordinerat säkerhetsarbete, som genomsyras av såväl ansvarstagande som samarbete vidtas relevanta skyddsåtgärder i förhållande till hotbild, så att kollektivtrafiken är en säker plats där alla kan känna sig trygga. De statliga myndigheterna underlättar arbetet genom förutsättningsskapande insatser och respektive myndighets ansvar är känt. Personal och människor i allmänhet vet hur de ska agera när de ser något misstänkt och vid pågående händelser.

I avsnitten nedan beskrivs arbetssättet och förmågorna mer utförligt.

Förmågor i den egna organisationen

Den egna organisationen tar ansvar för sin verksamhet och har förmåga att arbeta med skyddet av människor i kollektivtrafiken. Förmågan bygger bland annat på att man allokerat resurser, har kompetens och tillgång till aktuell information om hotbilden. Arbetet är proaktivt, systematiskt och effektivt och integrerat i övrigt skyddsarbete. Skyddet anpassas efter föränderliga hot och effektiva åtgärder vidtas i rätt tid.

Organisationen har en utvecklad förmåga att ta emot och nyttja information om avsikt och förmåga hos antagonisterna samt scenarion och risker för att kunna genomföra risk- och sårbarhetsanalyser för sin verksamhet. Nödvändiga skyddsåtgärder implementeras baserat på analys och anpassas utifrån behoven. Organisationens är förberedd på att justera skyddsåtgärder

genom att planer finns för att kunna hantera förändringar i hotbilden. Alla i organisationen vet sin roll och vad som behöver göras såväl i det systematiska arbetet som vid en eventuell händelse. Personal har nödvändiga kunskaper för att upptäcka onormalt beteende och för att kunna förhindra och hantera situationer. Samverkan sker såväl internt som med andra aktörer i kollektivtrafiken exempelvis i stora bytespunkter och med blåljusaktörerna. Utbildningar och övningar genomförs för att vidmakthålla och öka organisationens förmåga att hantera händelser. Organisationen arbetar med ständiga förbättringar för att ha anpassade, effektiva arbetssätt och ett ändamålsenligt skydd av resenärerna.

Fungerande samarbeten mellan organisationer

Eftersom många olika aktörer ingår i kollektivtrafiksystemet så är samarbetet mellan dessa en viktig förutsättning för skyddet av människor i kollektivtrafiken. Detta gäller särskilt där det passerar eller samlas många människor. Det handlar både om det förebyggande arbetet och om att kunna agera koordinerat och effektivt vid händelser. Blåljusaktörerna har en central roll.

Varje aktörs ansvar är tydligt och känt. Respektive organisation identifierar vilka det är viktigt att arbeta tillsammans med och tar initiativ till samarbete. I det gemensamma arbetet skapas en helhetsbild över hur olika verksamheter interagerar och vilka risker som behöver prioriteras och hanteras sammanhållet. Med det som grund kan de viktigaste riskerna åtgärdas på ett effektivt sätt. Det kan till exempel handla om att etablera informationsflöden, ta fram planer för hantering av händelser så att alla vet vem som gör vad om något händer och att öka aktionsförmågan genom gemensamma övningar. När behov eller risker identifieras, där det saknas tydlighet i ansvar, så finns förmåga att hantera detta i samarbetet.

Fungerande övergripande samverkan och stöd

För att hantera gemensamma övergripande frågor och underlätta för respektive aktör att göra sitt arbete så bidrar statliga myndigheter med förutsättningsskapande insatser såsom att samordna, stötta och förse berörda aktörer med information.

Ansvarsfördelningen mellan myndigheter är känd så att alla berörda vet vem som gör vad. Myndigheter i transport- och säkerhetssektorn följer omvärldens utveckling och tar ansvar för att det finns en samordnad, aktuell bild av antagonisters hot, avsikt och förmåga. I samverkan mellan dessa myndigheter och övriga aktörer omsätts det till risk- och sårbarhetsanalyser för kollektivtrafiken, operationalisering av den nationella terrorhotnivån och framtagande av hotscenarier som stärker förmågan att agera proaktivt. Kommunikations- och spridningsvägar mellan myndigheter och övriga aktörer finns etablerade och hålls uppdaterade så att information kan nå ut till de som behöver den. Aktuellt metodstöd, utbildningsmaterial och information om effektiva skyddsåtgärder tillhandahålls av myndigheterna

och finns lättillgängligt. Arbetet med kollektivtrafikskydd i Sverige följs upp och lärdomar tas omhand.

4.2.3 Förslag till målområden och målsättningar

I syfte att bidra till att uppnå visionen och det önskade läget så har vi tagit fram förslag till tre målområden med tillhörande målsättningar som beskriver vad vi vill uppnå med det nationella programmet för kollektivtrafikskydd. Målområdena är:

- God förmåga att förebygga en attack
- God förmåga att upptäcka och försvåra en nära förestående attack
- God förmåga att agera vid en pågående attack

Målsättningarna är tänkta att ge drivkraft inom områden där det är viktigt att det sker en förflyttning, från nuläget, mot visionen och det önskade läget. Målsättningarna ska också göra det enklare att följa utvecklingen av kollektivtrafikskyddet och därmed ge underlag till utveckling av det nationella programmet.

Utgångspunkten har varit regeringens strategi mot våldsbejakande extremism och terrorism (Regeringen, 2024b) med fokus på de strategiska områdena skydda och hantera samt MSB:s fyra principer för skydd som är avskräcka, upptäcka, försvåra och hantera (MSB, 2024a). Övriga relevanta strategiska utgångspunkter från regeringen (se avsnitt 2.4) har även beaktats.

Under arbetets gång har utkast till målområden och målsättningar stämts av och diskuterats med företrädare för branschen i grupperingen NRK och med Trafikanalys.

God förmåga att förebygga en attack

Målsättningar

- Det ska finnas risk- och sårbarhetsanalyser som är aktörsspecifika respektive platsspecifika och som uppdateras vid behov eller minst vart tredje år.⁶
- Det ska finnas skyddsplaner som är aktörsspecifika respektive platsspecifika.⁷
- Information om händelser av betydelse för kollektivtrafikskyddet ska sammanställas och utvärderas för att utveckla förmågan.

⁶ Läs mer om risk- och sårbarhetsanalyser i avsnitten 5.3 och 5.5 i vår tidigare rapport (Trafikverket och Transportstyrelsen, 2024).

⁷ Läs mer om skyddsplaner i avsnitten 5.3 och 5.5 i vår tidigare rapport (Trafikverket och Transportstyrelsen, 2024).

- Det ska finnas en tydliggjord ansvarsfördelning mellan myndigheter och andra berörda aktörer avseende kollektivtrafikskydd.
- Myndigheterna ska tillhandahålla hotbild, metodstöd, utbildningsmaterial och information om effektiva skyddsåtgärder.

God förmåga att upptäcka och försvåra en nära förestående attack**Målsättningar**

- Det ska finnas ett etablerat system för brådskande informationsspridning som testas regelbundet.
- Det ska vara enkelt och smidigt för allmänheten att rapportera misstänkta avvikelser i kollektivtrafiken.
- Personal inom kollektivtrafiken ska kontinuerligt utbildas för att öka förmågan att upptäcka och agera vid ett attentat.

God förmåga att agera vid en pågående attack**Målsättningar**

- Aktörer ska genomföra gemensamma nationella och platsspecifika övningar för att stärka och utvärdera förmågan att hantera en attack.

4.3 Beskrivning av kollektivtrafiksystemet utifrån ett resenärsskyddsperspektiv

En beskrivning av det svenska kollektivtrafiksystemet är som vi ser det en grundläggande beståndsdel såväl i framtagandet av programmets olika delar som i förvaltning av programmet och som grund för arbetet med kollektivtrafikskydd.

Den beskrivning som tagits fram i uppdraget är inte heltäckande, utan avgränsas till aspekter som har relevans utifrån ett skyddsperspektiv. Beskrivningen har till stor del baserats på kunskaper internt inom Trafikverket och Transportstyrelsen. Dialog har förts med branschföreträdare för att få ytterligare information och för att kvalitetssäkra underlag.

Beskrivningen ger grundläggande information om kollektivtrafiksystemet och dess uppbyggnad, aktörer och ansvarsfördelning, samhällsorganiserad och kommersiell trafik, infrastruktur, fordon, kommunikation och hur arbetet med kollektivtrafikskydd genomförs idag. Beskrivningen har tydliggjort kollektivtrafikens specifika karaktär, komplexitet och utmaningar. Den har därmed kunnat utgöra en utgångspunkt för att ta fram förslag till målsättning och förutsättningsskapande åtgärder.

Eftersom kollektivtrafiksystemet förändras, exempelvis som en följd av regelutveckling, teknikutveckling eller att aktörer byts ut, så behöver beskrivningen löpande uppdateras för att vara aktuell.

Beskrivningen av kollektivtrafiksystemet ur ett skyddsperspektiv kan utgöra en grund för de analyser som föreslås inom det nationella programmet (kapitel 4), likväl som den kan utgöra en utgångspunkt för aktörsspecifika risk- och sårbarhetsanalyser.

Beskrivningen återfinns i sin helhet i bilaga 2.

4.4 Förslag till förutsättningsskapande åtgärder

Utifrån de identifierade utmaningar och behov som redogörs för i kapitel 3 bör det nationella programmet innefatta åtgärder som underlättar och skapar bättre förutsättningar för aktörernas arbete.

Det är dels åtgärder som redan utförs idag och där kontinuitet behöver finnas, dels nya åtgärder som behöver vidtas. Att åtgärderna införlivas inom ramen för det nationella programmet bidrar till att de inkluderas i uppföljning, utvärdering och återföring för att förbättra programmet. Olika åtgärder bygger vidare på varandra och det finns därmed en synergieffekt av att lägga samman dessa inom ramen för ett program.

Genom stöd från olika myndigheter ökar möjligheten att skyddet inom kollektivtrafiken kan bli mer likartat, till skillnad från om arbetet enbart beror på respektive aktörs egna kunskaper och förutsättningar.

4.4.1 Åtgärd – Omvärldsbevakning

Förslag

Trafikverket får ansvar för att strukturerat bevaka och sammanställa hotbilden mot kollektivtrafiken, antagonisters avsikt och förmåga samt nya metoder att upptäcka, förebygga och hantera hot och sårbarheter. I ansvaret bör det ligga att analysera och bedöma information som samlas in och att säkerställa att informationen på ett säkert, effektivt och ändamålsenligt sätt delges kollektivtrafikens aktörer. Resultatet av omvärldsbevakningen bör användas i förvaltningen av det nationella programmet så att programmet hålls relevant över tid och ger önskad effekt.

Säkerhetspolisen, Polismyndigheten, MSB och Transportstyrelsen bidrar till denna omvärldsbevakning inom ramen för sina respektive uppdrag.

Skälen till förslaget

Antagonistiska hot är i många fall komplexa och föränderliga. För att på ett effektivt sätt kunna skydda människor från denna typ av hot krävs en förmåga att ligga steget före den som vill åsamka skada. Det innefattar att ha en aktuell bild av antagonisters hot, avsikt och förmåga att rikta hoten mot kollektivtrafiken. Parallellt sker en utveckling av effektiva skyddsåtgärder både i Sverige och internationellt. För att öka förmågan att

vidta effektiva skyddsåtgärder krävs uppdaterad kunskap om vilka skyddsåtgärder som finns och hur de kan användas för att upptäcka, förebygga och hantera attentat och andra allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken. Slutligen är själva kollektivtrafiken i ständig förändring. Nya aktörer tillkommer medan andra försvinner, ansvarsförhållanden förändras och teknik utvecklas. Även denna typ av förändringar behöver bevakas. På så sätt möjliggörs mer träffsäkra risk- och sårbarhetsanalyser och robustare strategier för att hantera identifierade risker och sårbarheter.

Vår bedömning är att relevant och bearbetad information utifrån en samlad bevakning är nödvändig för att hålla det nationella programmet relevant över tid. Programmet ska kunna följa med i den utveckling och de förändringar som sker i omvärlden. Resultatet av omvärldsbevakningen utgör därför en viktig komponent i förvaltningen av programmet och bör tillsammans med resultatet från utvärdering och uppföljning (avsnitt 4.5) ligga till grund för bedömning av om det nationella programmet behöver uppdateras.

Informationen från omvärldsbevakningen behöver löpande komma kollektivtrafikens aktörer tillhanda på ett strukturerat sätt, så att de kan beakta informationen i sitt eget skyddsarbete. Informationsspridning behöver ske på ett sådant sätt att den tar hänsyn till att viss information som behöver spridas kan vara känslig, samtidigt som alltför generell och publik information kan ge ett svagt stöd att agera utifrån. Vår bedömning är därför att ansvaret bör innefatta att ta fram en strategi och, om nödvändigt, metod för hur informationsdelning utifrån den ovan beskrivna omvärldsbevakningen ska kunna ske på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

Flera myndigheter har uppdrag som i olika omfattning och karaktär berör informationsinhämtning, informationsdelning eller bedömning av antagonisters avsikt och förmåga att begå brott. Trafikverket bedriver redan idag ett arbete för att ta fram lägesbilder inom transportsektorn i egenskap av sektorsansvarig myndighet för beredskapssektor Transporter. Lägesbilderna är viktiga för att förebygga och hantera konsekvenser av samhällsstörningar såväl vid fred som krigsfara eller krig. Arbetet innefattar att samla in, analysera och bearbeta information från olika källor i omvärlden, såväl nationella som internationella. Arbetet innefattar även förfaranden för att förse aktörer med information, primärt via samverkansstrukturen Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan (hädanefter BT POS) och i viss utsträckning via NRK.

Utifrån detta är det lämpligt att Trafikverket fortsätter att ta huvudansvaret när det gäller omvärldsbevakning av frågor som rör skydd i kollektivtrafiken. Vi ser också behov av att arbetet utvecklas. Andra myndigheter och privata aktörer behöver bidra med information och delta i

analysen. Trafikverket ingår idag inte i Samverkansrådet mot terrorism⁸. Vår uppfattning är dock att myndighetens roll gällande kollektivtrafikskydd medför ett behov av att ingå i samverkansrådet för att aktivt kunna delta i rådets arbete och informationsdelning. Trafikverket kan därför behöva initiera en dialog med Säkerhetspolisen om att ingå i samverkansrådet.

Förväntade effekter

Vi bedömer att en samordnad gemensam omvärldsbevakning är mer kostnadseffektiv och mindre resurskrävande än om var och en av aktörerna ska utföra motsvarande arbete själva. Enskilda aktörer har heller inte själva tillgång till flera av de forum där information delas. Genom att samordna omvärldsbevakningen inom kollektivtrafiken kan aktörerna dra nytta av gemensam information och ensade lägesbilder, vilket underlättar analys, val av åtgärder, prioritering och beslutsfattande.

Vår bedömning är att information från omvärldsbevakningen också ger vital information för andra åtgärder som föreslås i den här rapporten. En strukturerad och delad omvärldsanalys skulle enligt vår bedömning därmed stärka kollektivtrafikens motståndskraft mot oönskade händelser.

4.4.2 Åtgärd – Genomföra nationell risk- och sårbarhetsanalys för kollektivtrafiken

Förslag

Trafikverket får ansvar för att genomföra en övergripande risk- och sårbarhetsanalys för kollektivtrafiken. Analysen bör genomföras regelbundet och vid förändring av den nationella hotnivån.

Ansaret innefattar att övergripande och systematiskt analysera kollektivtrafikens sårbarheter i förhållande till antagonisters avsikt och förmåga att orsaka skada. Det innefattar också att operationalisera den nationella terrorhotnivån och vad den innebär för kollektivtrafiken samt att analysera och beskriva olika former av hotscenarion.

I ansvaret ingår också att säkerställa att resultatet på ett strukturerat sätt kommuniceras till aktörerna inom kollektivtrafiken.

Skälen till förslaget

Ett proaktivt skyddsarbete förutsätter att det finns en bild av vilka typer av situationer som kan behöva hanteras. För att åtgärder ska vara proportionerliga och effektiva behöver det också finnas en prioritering och en förberedelse att anpassa åtgärder efter typ och nivå av hot.

En fråga som lyfts av både offentliga och privata aktörer är kopplad till den nationella hotnivåskalan som NCT använder. Många aktörer efterfrågar information om vad man förväntas göra då den nationella terrorhotnivån

⁸ Samverkansrådet mot terrorism är ett samarbete mellan myndigheter som syftar till att på nationell nivå förbättra samordningen och effektivisera arbetet före, under och efter ett terroristattentat. Rådet leds av säkerhetspolischefen.

höjs. Det finns önskemål om att NCT ytterligare ska utveckla vad en aktuell hotnivå innebär för respektive sektor och geografiskt område. Vi uppfattar att hotnivån inte är direkt överförbar på enskilda verksamheter, och inte syftar till att peka på vilka åtgärder specifika verksamheter behöver vidta vid de olika hotnivåerna. Detta innebär att varje verksamhet själv behöver definiera vad terrorhotbedömningen innebär för dem och vilka åtgärder de i sin egen verksamhet bör vidta för att bemöta ett ökat hot på nationell nivå. Det innebär att ett stort ansvar läggs på enskilda aktörer att göra komplexa bedömningar.

Detta är en fråga som vi vill adressera genom förslaget om nationell risk- och sårbarhetsanalys och operationalisering av den nationella terrorhotnivån. Det sistnämnda är en åtgärd som utgår från vad som sägs i den nationella strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism om det fortsatta arbetet: *"NCT:s analyser ska operationaliseras av berörda myndigheter i syfte att minska sårbarheter och stärka skyddet mot terrorism och våldsbejakande extremism."*

Genom att systematiskt analysera kollektivtrafikens sårbarheter i förhållande till antagonisters avsikt och förmåga att orsaka skada ökar möjligheterna att arbeta proaktivt för att minska sårbarheter och konsekvenser. Det gör det också möjligt att identifiera vilka åtgärder och vilka aktörer som kan göra något åt riskerna. Vi ser även en möjlighet att nyttja samma metodik för att i förväg analysera olika hotscenarion. På så sätt skulle denna insats kunna underlätta för aktörerna att hantera en förändrad hotbild, genom att ha förslag till skyddsåtgärder planerade utifrån olika scenarion. Det skulle göra det möjligt för aktörer att få stöd i hur man kan agera när hotnivåer ändras, oavsett om de höjs eller sänks. Detta bör kunna gälla såväl ändringar i den nationella terrorhotnivån som mer specifika hot. Hotbildsscenarier bör dessutom ha potential att användas vid planering och genomförande av övningar, samt ligga till grund för utveckling av stödmaterial (avsnitt 4.4.3).

Vi föreslår att Trafikverket får ansvar för att genomföra en övergripande risk- och sårbarhetsanalys för kollektivtrafiken. Analysen bör genomföras regelbundet och vid förändringar av den nationella hotnivån. Trafikverket har vid flera tillfällen genomfört sådana analyser tillsammans med medlemmar i NRK. I det avseendet innebär förslaget för Trafikverkets del en förväntan om kontinuitet, snarare än en ny tillkommande uppgift. Analyserna som genomförts hittills har främst gällt spårtrafiken. Utvecklingsarbete kan komma att krävas om analyserna ska omfatta all kollektivtrafik.

Vår bedömning är att transportsektorn genom Trafikverket behöver etablera ett samarbete med NCT, via Säkerhetspolisen, för att få med deras sakkunskap i arbetet med operationaliseringen av den nationella terrorhotskalan. Syftet med skalan är, som vi uppfattat det, att ge en

förvarning om hur terrorhotet mot Sverige bedöms se ut under överskådlig tid och att den ska fungera som en signal till alla berörda samhällsaktörer om att vidta nödvändiga åtgärder. Det har dock varit uppenbart i uppdraget att det finns betydande utmaningar i att inom sektorn realisera denna förväntan. Förutsättningarna för att NCT:s strategiska bedömningar av terrorhotet mot Sverige ska kunna tas vidare konkret inom kollektivtrafiken skulle stärkas om kunskaper inom transportsektorn kunde kombineras med den specifika kompetens NCT har, i en överbryggningsform från det generella till det sektorsspecifika. Som tidigare nämnts ser vi att Trafikverket kan initiera en dialog med Säkerhetspolisen om att ingå i Samverkansrådet mot terrorism, vilket skulle stärka myndighetens förutsättningar för att operationalisera terrorhotnivåerna.

Att Trafikverket föreslås som ansvarig myndighet utesluter inte att fler aktörer behöver vara delaktiga och ha en aktiv roll i arbetet. Säkerhetspolisen, Polismyndigheten och MSB har nödvändiga kunskaper som behöver tas tillvara. Inte minst är kollektivtrafikens aktörer, med den specifika kunskapen om verksamheterna de har, avgörande.

Resultatet från analyserna behöver nå ut till berörda aktörer. Precis som i fallet med omvärldsbevakning så ser vi att resultatet av det arbete som görs löpande behöver komma kollektivtrafikens aktörer tillhanda på ett strukturerat sätt. Den strategi för informationsdelning vi föreslår i avsnitt 4.4.1 bör kunna tillämpas även i detta fall.

Förväntade effekter

Genom att konkretisera vad den nationella terrorhotnivån innebär specifikt för kollektivtrafiken möjliggörs en bättre förberedelse, prioritering och planering. Det möjliggör också förberedelse för att både skala upp och skala ner åtgärder, vilket ger en bättre proportionalitet till skyddsarbetet.

Operationalisering av NCT:s analyser är en av inriktningarna för fortsatt arbete som anges i den nationella strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism. Förslaget att konkret ta detta arbete vidare för kollektivtrafiken bör därmed utgöra en del i kedjan att genomföra den nationella strategin som helhet.

Kollektivtrafiken är ett system där man rör sig mellan trafikslag, bytespunkter med mera. Ett proaktivt arbete för att skydda människor där det finns beredskap att agera i förhållande till olika hotnivåer, förutsätter också analys med ett övergripande sammanhållet perspektiv i åtanke.

Av den information vi kunnat inhämta i uppdraget framgår att det skiljer sig åt i vilken mån aktörer har strategier för hur man ska agera vid förändringar i hotnivåer och inför olika scenarier, och även vilka resurser och förutsättningar man har för att göra dessa bedömningar. Förslaget bör därmed få en positiv effekt i form av mer likvärdiga förutsättningar hos

kollektivtrafikens aktörer och stöd för de som inte har egna resurser för arbetet.

Vår bedömning är att man genom att uppgiften införlivas i programmet, och att Trafikverket får ett tydligt ansvar, säkerställer arbetet med genomförande och utveckling. Genom att vara en del i programmet underlättas synergieffekter och återföring av resultatet till andra föreslagna åtgärder.

4.4.3 Åtgärd – Utveckla och förvalta stödande material

Förslag

MSB ansvarar för förvaltning och utveckling av stödande material som höjer förmågan att förebygga och hantera antagonistiska handlingar i kollektivtrafiken. Ansvaret innebär att samordna det arbete som krävs för att utveckla stödande material samt att tillgängliggöra och tillhandahålla materialet på ett ändamålsenligt sätt.

Trafikverket, som förvaltar det nationella programmet, får i ansvar att identifiera utvecklingsbehov och föra fram dessa till MSB. Utveckling av stödmaterial sker i samverkan mellan MSB och Trafikverket.

De offentliga aktörer som är medlemmar i NRK får i ansvar att delta i arbetet. Privata aktörer bör bjudas in och involveras.

Skälen till förslaget

Kunskap och handlingsberedskap ökar förmågan, stärker skyddet och minskar sårbarheten i kollektivtrafiken. Utbildning och övning är förutsättningar för att kunna agera rätt och effektivt. Aktörer med verksamhet inom kollektivtrafiken har mycket olika förutsättningar och resurser när det gäller att ta fram den typen av material som behövs. Därför kan det vara avgörande att det finns stöd i form av vägledning, utbildningsmaterial och annat handfast stödande material som kan underlätta det ofta utmanande arbetet att skydda människor som befinner sig i kollektivtrafiken.

MSB erbjuder idag stödmaterial till aktörer med verksamhet i offentliga miljöer. Detta material tas fram tillsammans med andra centrala aktörer i berörda sektorer. För kollektivtrafikens del har MSB tidigare initierat och finansierat samverkansprojektet Säkerhet i Offentliga Miljöer – Kollektivtrafik (SOM-K). Samverkansprojektet leddes av trafikförvaltningen i Region Stockholm och bestod av ett flertal projektdeltagare⁹. Målet för projektet var att ta fram branschanpassade förslag till kunskaps- och förmågehöjande åtgärder som skulle leda till reducerad risk och sårbarhet för terrorism och andra säkerhetshotande händelser inom kollektivtrafikens område. Detta omfattande

⁹ MSB, Region Stockholm, Jernhusen, Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Polismyndigheten, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Tågforetagen och Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (BYA)

samverkansprojekt resulterade i ett antal konkreta leveranser. Bland annat togs en riskbild för kollektivtrafiken fram, och förslag till skyddsåtgärder som kan vidtas för att öka skyddet, minska sårbarheten och minska konsekvenserna av ett attentat lämnades. Dessutom togs ett antal vägledningar, webbutbildningar och åtgärdskort fram som stöd för hur man bör agera i olika typer av situationer. Materialet finns tillgängligt på MBS:s webb eller tillhandahålls på förfrågan i de fall materialet inte passar att vara publikt.

Det redan framtagna materialet har ett stort värde och bör kontinuerligt uppdateras och utvecklas. Utveckling av stödmaterial kan sannolikt identifieras genom exempelvis omvärldsbevakning (avsnitt 4.4.1), nationell risk- och sårbarhetsanalys (avsnitt 4.4.2) eller arbetet i NRK (avsnitt 4.4.4). Behov av utvecklat eller nytt stödmaterial skulle exempelvis kunna föranledas av nya skyddsåtgärder som aktualiseras i takt med förändrade modus operandi hos antagonister. Utveckling kan även behövas för att anpassa material till att inkludera fler trafikslag inom kollektivtrafiken eller för att anpassa material till fler yrkeskategorier.

Ansvaret att utveckla och förvalta stödjande material ska dock inte ses som att MSB ensam ska utföra arbetet. Tillkommande eller ändrade behov för kollektivtrafiken identifieras sannolikt bäst inom transportsektorn, inte minst genom förvaltningen av det nationella programmet. Naturligt är också att kunskap i arbetet behöver komma från sakkunniga aktörer. Vårt förslag är därmed att utvecklingsbehov identifieras inom det nationella programmet, som beskrivits ovan. Vi föreslår också att utveckling av materialet sker i samverkan med förvaltningsansvarig myndighet och att berörda myndigheter och verksamhetsutövare deltar i det praktiska arbetet.

Förväntade effekter

Anpassat och uppdaterat stödmaterial underlättar arbetet för berörda aktörer och höjer den gemensamma förmågan att stå emot hot som riktas mot kollektivtrafiken. Det är ett mer kostnadseffektivt alternativ än att varje enskild aktör skulle ta fram eget utbildningsmaterial. Genom att inkludera redan framtaget material i det nationella programmet möjliggörs synergieffekter mellan de föreslagna åtgärderna. Resultat av andra förutsättningsskapande åtgärder kan bidra såväl till att identifiera behov av utvecklat stödmaterial som med underlag till arbetet. Genom att ansvaret tydliggörs möjliggörs ett effektivt och fortlöpande arbete där nödvändiga aktörer involveras. Som en del i programmet ingår åtgärderna i regelbunden uppföljning och utvärdering, vilket bidrar till att hålla åtgärderna effektiva och ändamålsenliga.

Genom att stödjande material för olika delar av den offentliga miljön hålls samman hos MSB ökar möjligheten till ett enhetligt angreppssätt och det stödjande materialet bör också bli enklare att hitta.

4.4.4 Åtgärd – Samverkan genom Nationella rådet för kollektivtrafikskydd

Förslag

NRK inkluderas och utgör en del i det nationella programmet.

Trafikverket ansvarar för att hålla samman, driva och utveckla arbetet i rådet.

Skälen till förslaget

Genom hela uppdraget har vikten av samverkan och samordning framträtt som uppenbar. Kollektivtrafiken består av en stor mängd olika aktörer som var och en ansvarar enbart för sin egen verksamhet. Samverkan på olika nivåer är därför central för ett stärkt kollektivtrafikskydd. Det har även framkommit behov av att utveckla befintliga forum och former där samverkan sker. Inte minst har flera aktörer betonat vikten av att offentliga aktörer tar initiativ till gemensamt arbete, och håller i samverkan och samordning.

NRK bildades 2017, då det fanns ett behov av en nationell samverkansgrupp för skyddsfrågor inom kollektivtrafiken. Trafikverket håller samman rådet. NRK har numer infogats som en fokusgrupp inom transportslagsgruppen Land i samverkansstrukturen BT POS. Trafikverket leder BT POS i sin roll som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektor Transporter. Rådet bildades på initiativ av deltagarna och är ett forum som regelbundet har möten med god uppslutning.

Vår bedömning är att det är av stor vikt för arbetet med kollektivtrafikskydd att samverkansgruppen fortsätter och utvecklar sitt arbete. Trafikverket bör fortsätta att leda gruppen.

Vi föreslår därför att NRK inkluderas som en del i det nationella programmet, eftersom samverkan är central i arbetet med kollektivtrafikskydd. Det underlättar även eventuellt utvecklingsarbete. Vi bedömer att Trafikverket kan initiera frågan om ytterligare representation i rådet. Det kan exempelvis röra utveckling som behövs för att hantera frågor om kollektivtrafik på vatten, eller om hur kopplingen mellan den nationella nivån och den regionala nivån åstadkoms.

Förväntade effekter

NRK har verkat sedan 2017, och det har redan kunnat konstateras positiva effekter av rådets arbete. Att rådet ingår i det nationella programmet på det sätt som vi föreslår säkerställer en kontinuitet och tydliggör vikten av detta forum i arbetet med kollektivtrafikskydd. Det bidrar till att rådets arbete inkluderas i uppföljning, utvärdering och återföring för att förbättra programmet.

4.4.5 Konsekvenser av de föreslagna åtgärderna

I många fall lyfts kostnaderna för skyddsarbete som en tröskel eller ett hinder för aktörer. Om statliga myndigheter utför de åtgärder som föreslås, istället för att varje enskild verksamhetsutövare var och en för sig ska svara för samma saker, kan kostnader sannolikt hållas nere och bäras av det allmänna istället för av aktörerna själva.

Förslagen till förutsättningsskapande åtgärder bedöms få konsekvenser för de myndigheter som får ett ansvar.

Trafikverket föreslås få ansvar för flera av åtgärderna. Vi har i uppdraget stämt av med Trafikverket vilka effekter ansvaret bedöms få för myndigheten. I dialogen har framkommit att de föreslagna åtgärderna bedöms vara relevanta och en naturlig vidareutveckling av ansvaret som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektor Transporter. De tillkommande arbetsuppgifterna ligger i linje med redan pågående arbeten inom myndigheten, men de tillförs ytterligare perspektiv. En uppbyggnad av metoder och strukturer är nödvändig. Tillkommande uppgifter likväl som utveckling av befintliga kommer ställa krav på personella resurser. Dessa konsekvenser beskrivs utförligare i avsnitt 6.5.1.

MSB föreslås få ett ansvar kopplat till förvaltning och utveckling av stödande material. Vi har inte bedömt att ansvaret i sig innebär en ny arbetsuppgift för myndigheten, utan att den ligger i linje med det uppdrag MSB har idag. Att utföra arbetsuppgiften kommer dock ta personella resurser i anspråk. Vi har i uppdraget fört dialog med MSB om vad vi avser föreslå. I den dialogen har ett viktigt budskap varit att detta inte är ett arbete som MSB kan utföra på egen hand, utan att andra aktörer behöver delta i arbetet. Detta är också helt i linje med vad som varit vår avsikt.

Andra myndigheter, som Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Transportstyrelsen, berörs av förslagen i så mån att myndigheterna behöver bidra till de föreslagna åtgärderna. Detta kommer innebära att tid ägnas åt arbetet, och påverkar på sätt myndigheternas personella resurser. Det bedöms dock inte vara någon utökning av myndigheternas ansvar, utan rymmas i deras ordinarie uppdrag.

Förslagen innebär i vissa fall att privata aktörer och branschföreträdare ska bjudas in att delta i arbetet. Det ställs i programmet inga krav på deltagande för dessa aktörer. Ett framgångsrikt arbete förutsätter dock tillgång till den gedigna sakkunskap som de kan tillföra arbetet. Själva syftet med de åtgärder som föreslås i det här kapitlet är dock att de ska förenkla och underlätta deras arbete.

Vi föreslår inga nya ansvar för kommuner och regioner. SKR och trafikförvaltningen region Stockholm är medlemmar av NRK, och kommer därigenom beröras av åtgärder som involverar rådet.

4.4.6 Åtgärder för fortsatt utredning

Nedanstående åtgärder har diskuterats under uppdragets genomförande, men behöver av olika skäl belysas ytterligare innan de eventuellt kan föreslås som skarpa åtgärder i det nationella programmet. Det kan exempelvis handla om att ytterligare underlag behöver inhämtas för en tydlig och faktabaserad problembeskrivning, att det behöver analyseras närmare hur åtgärden faktiskt skulle behöva utformas, att konsekvensen av det som föreslås behöver utredas, att det behöver identifieras vilken myndighet som skulle kunna komma att få ett ansvar och att en dialog behöver föras med den myndigheten.

Möjlighet att sprida brådskande information

I samband med viss typ av händelseutveckling kan det uppstå ett behov av att snabbt nå ut med information brett till aktörer som verkar inom kollektivtrafiken. Detta förutsätter att det finns en struktur på plats för en sådan typ av informationsspridning, och att relevanta kontaktuppgifter finns tillgängliga och hålls uppdaterade. Vilka strukturer som behövs skiljer sig rimligtvis åt beroende på hur pass brådskande informationen är, hur brett eller riktat den behöver nå och vilken typ av information det gäller.

Det finns idag forum på nationell nivå där information delas och som sedan behöver spridas inom sektorn. Exempelvis kan nämnas Samverkansrådet mot terrorism och BT POS. Vidare finns strukturer inom beredskapssystemet som berör hur information vid vissa situationer sprids på regional och lokal nivå.

Vi har i uppdraget berört behov av informationsspridning ur olika perspektiv. De förslag vi lämnar om omvärldsbevakning och nationell risk- och sårbarhetsanalys innehåller båda utveckling av strategier för att sprida information. Om det utöver dessa finns ytterligare behov av informationsspridning, som inte täcks av vare sig förslagen i den här rapporten eller i befintliga strukturer, behöver det behovet beskrivas utförligare. Utveckling av system för informationsspridning, upprätthållande av relevanta kontaktuppgifter med mera kan komma att medföra såväl kostnader som administrativa bördor, och det är därför viktigt att först klargöra reella behov för att kunna utforma proportionerliga förslag.

Iakttagelser och tips

Kollektivtrafiken är till största delen ett öppet system, där resenärer rör sig mellan olika trafikslagslag och knutpunkter. Förutom resenärer finns ett stort antal människor som har kollektivtrafiken som sin arbetsplats. Människor som rör sig i kollektivtrafiken har stora möjligheter att uppmärksamma beteenden, föremål eller annat som avviker från det normala. På så sätt kan dessa personer i ett tidigt skede upptäcka något som tyder på planering av eller en nära förestående attack. För att iakttagelserna ska kunna tas vidare för lämplig åtgärd krävs dock att man vet var man ska

vända sig. Kontaktvägar för iakttagelser och tips kan dock se olika ut beroende på var i landet eller var i kollektivtrafiken man befinner sig.

I det stödjande material som beskrivs i avsnitt 4.4.3 ingår promemorian Skyddsåtgärder mot terrorattentat i kollektivtrafiken (MSB, 2024a). I promemorian beskrivs att varje verksamhet och aktör ska utforma sina kommunikativa budskap till resenärerna. Materialet innefattar åtgärdskort för organisationer med budskap för att öka kunskapen om lämpliga åtgärder vid misstänkta beteenden eller föremål.

Rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet lämnar förslag till fortsatt utredning av kontaktvägar för iakttagelser och tips. I januari 2025 fick en bokstavsutredare i uppdrag att ta fram ett förslag till ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd (Regeringskansliet, 2025). I uppdraget ingår dessutom att i enlighet med Trafikverkets och Transportstyrelsens tidigare rekommendationer utreda hur människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet kan nyttjas för att i ett så tidigt skede som möjligt rapportera iakttagelser och tips. Vi avser inte föregripa den pågående utredningen. Vi ser däremot ett behov av att bevaka resultatet av utredningen i fråga om iakttagelser och tips, och att agera i enlighet med utfallet. Beroende på vad bokstavsutredaren föreslår skulle olika former av utvecklingsarbete kunna bli aktuella, som kräver deltagande från transportsektorn. Det skulle även kunna föranleda ett behov av att stödmaterial för informations- och kommunikationsinsatser behöver anpassas och uppdateras i förhållande till eventuella förändringar i tillvägagångssätt.

Övning

Ett effektivt skyddsarbete stärks genom att rutiner och planerade åtgärder övas. Övning ger en bättre förmåga att i ett skarpt läge lyckas agera på ett framgångsrikt sätt. Det ger även en möjlighet att upptäcka vad i framtagna planer eller strategier som fungerar eller vad som behöver förbättras. Genom att man praktiskt får pröva på ett förfarande är man mer förberedd och det är mer sannolikt att man agerar rätt när en situation faktiskt uppstår i skarpt läge.

Vår uppfattning är att övning behöver ske på olika nivåer. Dels behöver varje verksamhetsutövare öva inom sin egen verksamhet. Utöver detta behöver gemensamma övningar genomföras på platser där flera olika aktörer verkar och där åtgärder och rutiner behöver fungera koordinerat för att ge god effekt. Ett exempel är större bytespunkter, där många människor rör sig och där flera aktörer har rådighet över sina respektive delar.

Det har i uppdraget framträtt en bild av att verksamhetsutövare inom kollektivtrafiken ser vikten av övningar, men att man saknar initiativtagare till gemensamma övningar där det inte är tydligt att någon skulle ha det övergripande ansvaret. Man framhåller att offentliga aktörer behöver kliva

fram ytterligare och ta ett ansvar när det gäller initiativ, samverkan och samordning.

Vi har tittat på frågan om att skapa bättre förutsättningar för övningar ur flera perspektiv. En konkret åtgärd skulle vara att utveckla det stöd för övning som redan idag finns framtaget för kollektivtrafiken (MSB, 2024b). Utveckling av hotscenarier som föreslås i avsnitt 4.4.2 skulle med fördel kunna ligga till grund för att utveckla stöd att basera övningar på.

När det gäller frågan om ansvar för initiativ och samordning på platser med flera berörda aktörer, som större bytespunkter, konstaterar vi att vi behöver invänta resultatet av utredningen om förslag till ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Vi vill i det här uppdraget inte föregripa de förslag till reglerat ansvar som kan komma att lämnas i utredningen om förslag till ny lag.

Vi har även beaktat det faktum att skyddsplaner och övning behöver vara platsspecifika för att bli effektiva, då man behöver ta hänsyn till de faktiska förutsättningar och behov som råder på plats. Det kan gälla en specifik bytespunkt, men det skulle i vissa scenarier även kunna omfatta ett större lokalt område, exempelvis en kommun eller ett område inom en kommun. Vi har i detta sammanhang tittat på strukturen för det geografiska områdesansvaret som framgår av regler för krisberedskap och höjd beredskap. Vi utvecklar resonemanget om strukturen för den fredstida krisberedskapen och det geografiska områdesansvaret ytterligare i kapitel 5. Vår uppfattning är att vissa scenarier gällande kollektivtrafikskydd bör rymmas i definitionen av fredstida krisberedskap, och att strukturen för det geografiska områdesansvaret adresserar behovet av det offentliga ansvar för samordning på olika nivåer; nationellt, regionalt och lokalt. Vi är medvetna om de utmaningar i tillämpning, och i vissa fall otydligheter i reglering, som lyfts kopplat till det geografiska områdesansvaret. Vi ser dock att kommuner har en viktig roll när det kommer till lokal samordning, och länsstyrelserna har en viktig stöttande roll. Som vi konstaterar i kapitel 5 är vår bedömning att om man vill att det offentliga ska ta en samordnande roll på olika nivåer bör man titta på, och vid behov utveckla, det geografiska områdesansvaret inom den fredstida krisberedskapen.

Vi ser även en potentiell koppling mellan övning av vissa scenarier för kollektivtrafikskydd och övning inom krisberedskap och civilt försvar. Under utredningen har vi noterat att det finns en strategi och en struktur för systematisk övningsverksamhet, liksom framtagen övningsinriktning, nationell övningsstrategi samt övningsstöd och verktyg (MSB, 2025b). Utifrån resonemanget att övning inom kollektivtrafikskydd behöver ske lokalt och platsspecifikt, så berör det sannolikt inte inriktningen för samverkansövning för nationell nivå. Det skulle dock eventuellt kunna finnas vinster med att beakta inriktningen för den regionala och sektorsvisa planeringen, utifrån vissa scenarier. Vi noterar strukturen med

samordningsgrupp för sektorsansvariga myndigheter samt arbetsgrupp med länsstyrelserna för utbildning och övning, och utesluter inte att det kan finnas synergieffekter av att i dessa grupperingar även beakta övning inom kollektivtrafikskyddet.

Upphandling

Den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, som utgörs av upphandlad trafik, utgör den största delen av kollektivtrafiken i Sverige. Huvuddelen av denna trafik upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). De avtal som upprättas inom ramen för dessa upphandlingar har av flera aktörer lyfts fram som ett viktigt verktyg för att kunna ställa krav på den skyddsnivå som bedöms nödvändig. Som framgår i avsnitt 3.2.3 har det bland annat påtalats att om krav på skyddsåtgärder inte ingår som en parameter i upphandlingen så ser man heller inte att man i sina anbud kan ta höjd för de kostnader som åtgärderna skulle medföra.

En ny lag om kollektivtrafikskydd skulle kunna medföra förändringar som påverkar upphandlande enheter och vilka parametrar som bör finnas i en upphandling av kollektivtrafik. Vi konstaterar därför att vi behöver invänta resultatet av utredningen om förslag till ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Vår uppfattning är dock att det kan finnas skäl att se över vilket stöd upphandlande enheter har behov av, och om det blir aktuellt hur stödet kan utformas utifrån en eventuell ny lag.

Vi noterar att det idag redan finns stöd att tillgå gällande upphandling. Det gäller exempelvis stöd till RKM från Sveriges kommuner och regioner (SKR) och lateral samverkan i *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik*, där det tas fram modellavtal som kan användas för upphandling inom kollektivtrafik. Vidare har Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att ge stöd genom att utveckla och förmedla kunskap, verktyg och metoder för offentlig upphandling. Särskilt intressant i det här sammanhanget är också att MSB, SKR och Upphandlingsmyndigheten i samarbete har tagit fram en vägledning för upphandling av samhällsviktig verksamhet.

För att adressera de utmaningar och behov som lyfts kopplat till upphandling av kollektivtrafik ser vi att det kan finnas skäl att ytterligare utreda behov av och eventuellt ta fram stöd till upphandling specifikt med fokus på åtgärder för att stärka kollektivtrafikskyddet.

Information om händelser av betydelse för kollektivtrafikskyddet ska sammanställas och utvärderas för att utveckla förmågan

Utvecklingen av kollektivtrafikskyddet i Sverige bör understödjas av systematiskt insamlad information om händelser av betydelse för skyddet av människor i kollektivtrafiken. Information om händelser är en viktig förutsättning för lärande och effektiv utveckling. Det gäller både erfarenheter från den egna verksamheten och från den svenska kollektivtrafiken som helhet. Sammanställd och analyserad information om

händelser i kollektivtrafiken skulle göra det möjligt att följa trender och att geografiskt rikta in åtgärder där de kan ge störst effekt. I nuläget finns inte sådan information tillgänglig.

Vår bedömning är att frågan om systematisk insamlad information därför bör utredas vidare så att en effektiv hantering, som svarar mot behoven, kan föreslås.

4.5 Förslag till uppföljning, utvärdering och förvaltning av det nationella programmet

Förslag

Det nationella programmet hålls relevant över tid genom uppföljning, utvärdering och förvaltning.

Trafikanalys ska ansvara för uppföljning och utvärdering av programmet och Trafikverket ska bistå regeringen i förvaltningen av programmet.

Skälen till förslaget

Av regeringens uppdragsbeslut framgår att förvaltning och uppföljning ska belysas både vad det gäller utformning och ansvariga. I enlighet med uppdragsbeslutet har våra förslag utformats i dialog med Trafikanalys.

Vår bedömning är att frågan om antagonistiska handlingar och arbetet med kollektivtrafikskydd kommer att behöva hanteras över en längre tid framöver. Det nationella programmet behöver därmed följa med utvecklingen och hållas relevant för att det ska ge önskad effekt. Därför föreslår vi ett upplägg som innehåller momenten uppföljning av programmets genomförande, utvärdering av programmets effekter samt förvaltning av programmet. Momenten beskrivs nedan.

4.5.1 Uppföljning av programmets genomförande

Förslag

I Trafikanalys instruktion införs ett uppdrag att vartannat år följa upp det nationella programmets genomförande.

Skälen till förslaget

För att få reda på hur det går med genomförandet av innehållet i det nationella programmet bör frågan följas upp återkommande. Resultatet ger erfarenhetsåterföring till förvaltningsansvarig myndighet och regeringen. Det blir ett viktigt underlag för att bedöma om programmet behöver uppdateras. Uppföljningen kan också fungera som en drivkraft genom att den påminner om arbetet med kollektivtrafikskydd.

Uppföljningen bör fokusera på implementering, måluppfyllelse och eventuella justeringsbehov. Den ansvariga myndigheten bör ges frihet att utforma arbetet på lämpligt sätt.

Vi föreslår att Trafikanalys får ansvar för att följa upp programmets genomförande. Enligt regeringens beskrivning är Trafikanalys regeringens utvärderings- och analysorgan för frågor inom hela transportområdet (Regeringen, 2025a). Det finns samordningsvinster i att låta samma myndighet ansvara för både uppföljning och utvärdering av programmets effekter, och vi ser att Trafikanalys är bäst lämpad för uppgiften. Läs mer om det i nästa avsnitt.

Vår bedömning är att uppföljning av genomförandet skulle passa in i Trafikanalys arbetsuppgifter. I förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys är vissa återkommande arbetsuppgifter reglerade såsom den årliga uppföljningen av de transportpolitiska målen och utvärderingen av effekterna av stödet till svensk sjöfart. Eftersom arbetet med kollektivtrafikskydd behöver fortsätta över tid anser vi det lämpligt att uppföljningen av programmets genomförande läggs till i instruktionen på liknande sätt som de ovan nämna arbetsuppgifterna

Trafikanalys behöver bygga upp och löpande utföra uppföljningsarbetet. Ansvaret kommer att kräva både personella och tekniska resurser hos Trafikanalys. Mer utförliga beskrivningar av förslagets konsekvenser finns i kapitel 6.

4.5.2 Utvärdering av programmets effekter

Förslag

I Trafikanalys instruktion införs ett uppdrag att minst vart fjärde år utvärdera det nationella programmets effekter.

Skälen till förslaget

För att säkerställa att programmet bidrar till utveckling i rätt riktning behöver programmet utvärderas i förhållande till dess syfte och inriktning. Utvärderingen bör innefatta en djupgående analys av programmets effekter inklusive en bedömning av dess långsiktiga resultat och eventuella behov av förändring i inriktning eller styrning. Utvärderingen ger information om kollektivtrafikskyddets utveckling och blir ett viktigt underlag till regeringen samt den förvaltningsansvariga myndigheteten som kan bedöma om programmet behöver uppdateras. Myndigheten som får ansvar för utvärdering bör ges frihet att utforma arbetet på lämpligt sätt.

Utvärderingen bör ske med lämpliga intervall, det vill säga tillräckligt sällan för att det ska hunnit ske någon utveckling och tillräckligt ofta för att kunna agera i fall inriktningen på programmet behöver ändras. Vår bedömning är att det bör ske minst vart fjärde år och att resultatet av utvärderingen bör redovisas i en rapport.

Vi föreslår att Trafikanalys tilldelas ansvaret att utvärdera effekterna av ett nationellt program för kollektivtrafikskydd. Myndigheten ansvarar bland annat för att utvärdera, analysera och redovisa effekter av föreslagna och

genomförda åtgärder inom transportområdet. Utvärdering är Trafikanalys kärnuppdrag och myndigheten har gedigen erfarenhet av både kvantitativa och kvalitativa analyser. Vi ser också fördelar med att utvärderingen utförs av någon annan än de myndigheter som har ansvar för förutsättningsskapande åtgärder eller förvaltning av programmet.

Vi anser att utvärdering av effekterna skulle passa in i Trafikanalys arbetsuppgifter. I Trafikanalys instruktion är vissa återkommande arbetsuppgifter reglerade såsom den årliga uppföljningen av de transportpolitiska målen och utvärderingen av effekterna av stödet till svensk sjöfart. Eftersom arbetet med kollektivtrafikskydd behöver fortsätta över tid anser vi det lämpligt att utvärdering av nationellt program läggs till i Trafikanalys instruktion på liknade sätt som de ovan nämnda arbetsuppgifterna.

Innan det löpande arbetet kan starta måste Trafikanalys bygga upp kunskap och ett system för utvärdering och uppföljning. Vi föreslår därför att Trafikanalys får i uppdrag av regeringen bygga upp detta innan instruktionsändringen börjar gälla. Uppdraget bör innefatta metodutveckling, säkring av datatillgång inklusive känsliga datauppgifter med höga säkerhets- och integritetskrav samt uppbyggnad av IT-infrastruktur. Även detaljerade kostnadsuppskattningar för det löpande arbetet bör tas fram och utgöra underlag för den långsiktiga finansieringen av verksamheten. De nya arbetsuppgifterna kommer att kräva både personella och tekniska resurser. Mer utförliga beskrivningar av förslagets konsekvenser finns i kapitel 6.

4.5.3 Förvaltning av programmet

Förslag

I Trafikverkets instruktion införs ett uppdrag att bistå regeringen i att förvalta det nationella programmet för kollektivtrafikskydd och vid behov, eller minst vart fjärde år, lämna förslag till uppdatering av programmet.

Skälen till förslaget

Momentet förvaltning syftar till att säkerställa att programmet har ett meningsfullt innehåll över tid. För att underlätta för regeringen i det arbetet föreslås en förvaltningsansvarig myndighet få i uppdrag att vid behov, eller minst vart fjärde år, ta fram utvecklingsförslag till regeringen. Vi föreslår att Trafikverket får ansvaret.

Förvaltningsarbetet handlar om att bedöma resultatet från uppföljning och utvärdering och vid behov arbeta fram förslag på uppdatering av det nationella programmet. Programmets innehåll är även beroende av vad som händer i omvärlden. Därför är det viktigt att resultatet från omvärldsbevakningen (avsnitt 4.4.1) tas om hand i förvaltningen. Omvärldsförändringarna bör beaktas i arbetet och väsentliga förändringar kan i sig motivera en uppdatering av programmet. Om det framkommer att

programmet bör ändras så innebär det en utredande arbetsinsats för den förvaltningsansvariga myndigheten. Det kan handla om att beskrivningen av kollektivtrafiksystemet, målen och inriktningen för arbetet med kollektivtrafikskydd och de förutsättningsskapande åtgärderna behöver ändras. För att säkerställa att programmets innehåll ses över åtminstone när Trafikanalys utvärderat programmets effekt så bör uppdateringsförslag lämnas till regeringen minst vart fjärde år.

Ansvar för denna typ av arbetsuppgift bör ligga hos en statlig myndighet som har god kännedom om transportsektorn. Vår bedömning är att Trafikverket är den bäst lämpade myndigheten. Arbetsuppgiften är en naturlig vidareutveckling av Trafikverkets roll som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektor transporter. Sektorsansvaret innebär att leda och samordna åtgärder inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap, verka för att åtgärder inom beredskapssektorn är samordnade med åtgärder i andra sektorer, samt verka för samverkan med näringslivet i den utsträckning som behövs. Terrorattacker och andra allvarliga våldshandlingar är exempel på fredstida krissituationer. Som sektorsansvarig myndighet leder Trafikverket den privat-offentliga samverkan BT POS. Trafikverket har också tagit initiativ till bildandet av NRK där frågor om kollektivtrafikskydd samordnas sedan ett antal år. NRK är numera en undergrupp inom BT POS. Myndigheten har också erfarenhet av strategiskt arbete inom andra områden såsom uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.

Förvaltningen av programmet bedöms alltså passa in i Trafikverkets ansvarsområde men det behövs en ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket för att tydliggöra detta specifika ansvar. Ansvar kommer att kräva framförallt personella resurser hos Trafikverket. Mer utförliga beskrivningar av förslagets konsekvenser finns i kapitel 6.

5 Förhållandet mellan kollektivtrafikskydd och andra närliggande perspektiv

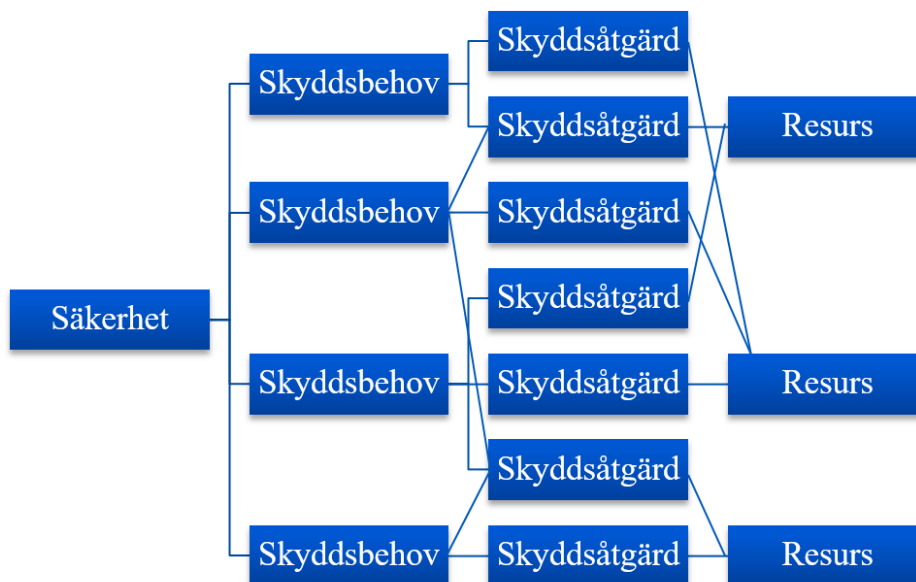
I uppdraget ingår, enligt beslutet från regeringen, att belysa förhållandet mellan skyddet för resenärer mot antagonistiska handlingar och andra närliggande perspektiv på järnvägs- och kollektivtrafiken. Det kan till exempel gälla positiva effekter av ett effektivt resenärsskydd på totalförsvarsförmåga och beredskap.

Genom att undersöka dessa frågor har en bild framträtt dels av att ett stärkt kollektivtrafikskydd sannolikt får positiva effekter på andra närliggande perspektiv, och dels av att redan befintliga strukturer i närliggande perspektiv skulle kunna nyttjas för att få drivkraft i arbetet med kollektivtrafikskydd. Dessa ömsesidigt förstärkande effekter beskrivs utförligare nedan.

5.1 Kollektivtrafikskydd – en del i en större kontext

Kollektivtrafikskydd handlar om att skydda människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet mot medvetna oönskade handlingar. Det gäller exempelvis terrorism och andra former av attentat eller våldshandlingar. Skyddsåtgärder som behöver införas utifrån kollektivtrafikens skyddsbehov kan även vara verksamma för andra skyddsbehov eller komplettera andra vidtagna åtgärder (exempelvis gällande brandskydd, fysisk säkerhet, informationssäkerhet) för att ge ett heltäckande ändamålsenligt skydd mot oönskade händelser. Skyddsåtgärder bör ses och hanteras i en större systemkontext. Kollektivtrafikskydd kan påverka skydd i andra delar likväl som andra delar kan påverka skyddet för kollektivtrafiken.

Figur 1 Förhållande mellan skyddsbehov och skyddsåtgärder samt de resurser som behövs för skyddsåtgärderna



Många av de handlingar som kollektivtrafikskydd ska omhänderta ryms, enligt vår bedömning, i definitionen av ”fredstida krissituationer”¹⁰ så som det beskrivs i 6 § förordning (2022:524) om statliga myndigheter beredskap. Det gör att ett stärkt kollektivtrafikskydd bidrar till att uppnå de av regeringen uppgivna målen för krisberedskap¹¹.

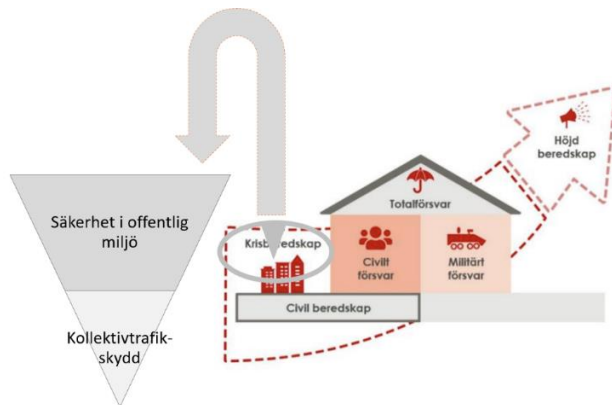
Kollektivtrafiken utgör en del i den offentliga miljön, och skydd mot terrorism och antagonistiska handlingar i offentliga miljöer stärker

¹⁰ Fredstida krissituationer beskrivs som situationer som avviker från det normala, drabbar många människor, stora delar av samhället eller hotar grundläggande värden, innebär en allvarlig störning eller en överhängande risk för en allvarlig störning av viktiga samhällsfunktioner, och kräver samordnade och skyndsamma åtgärder från flera aktörer.

¹¹ De av regeringen angivna målen för krisberedskap är att minska risken för olyckor och kriser som hotar vår säkerhet samt värna människors liv och hälsa samt grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter genom att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö då olyckor och krissituationer inträffar; Regeringen.se

samhällets motståndskraft. Vi placerar därför in kollektivtrafikskydd som en sektorsspecifik del i krisberedskapen. För att tydliggöra har vi lånat MSB:s bild av beredskapssystemet, och kompletterat med den ”tårtbit” vi ser att kollektivtrafikskydd befinner sig i:

Figur 2 Kollektivtrafikskydd som en del i beredskapssystemet (Trafikverket och Transportstyrelsen bearbetat efter original av MSB, 2025)



För att fungera effektivt bör arbetet med kollektivtrafikskydd fungera som en pusselbit i strukturen för krisberedskap. Krisberedskap är en del i den civila beredskapen, tillsammans med det civila försvaret. Det civila försvaret är en del i totalförsvaret. Vi uppfattar det som att delarna i beredskapssystemet, som illustreras ovan, ska vara ömsesidigt förstärkande (MSB, 2023). Av såväl lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap som i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap framgår, som vi förstår det, att det behöver byggas förmågor som omhändertar hela skalan från fredstida kris till höjd beredskap.

Vissa verksamheter är avgörande för att upprätthålla samhällets funktionalitet vid olika typer av störningar. Det är centralt för Sveriges beredskap att dessa samhällsviktiga verksamheter¹² har en stabil grundförmåga och uthållighet. Kollektivtrafik är en av de funktioner som behövs för att samhället ska fungera. En bibehållen förmåga att kunna bedriva kollektivtrafik, oavsett med vilket trafikslag, är avgörande för många människors vardag.

Dessutom har kollektivtrafiksystemet, eller delar av det, funktionalitet för att lösa vissa behov vid höjd beredskap. Det kan handla om att delar av infrastrukturen vid ett väpnat angrepp kan nyttjas som skyddsrum för medborgarna. Det kan även handla om att kollektivtrafik används vid behov av utrymning. Vid händelser som hotar liv eller hälsa, såsom kärnkraftsolyckor, pandemier, bränder eller naturolyckor, kan svenska

¹² Samhällsviktig verksamhet definieras i förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap som ”verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet”.

myndigheter låta utrymma ett område eller en fastighet. Kollektivtrafik kan även vara nödvändig vid behov av storskalig utrymning av medborgare vid exempelvis ett väpnat angrepp.

Vi ser därför att ett stärkt kollektivtrafikskydd ger en positiv effekt även vid ovanstående exempel. Det bidrar även till målen för det civila försvaret, som innefattar att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och att skydda civilbefolkningen (Regeringen, 2025b).

En annan aspekt att beakta är vad som lyfts av Säkerhetspolisen angående ett förändrat terrorhot och statligt förnekbar våldsförmåga (NCT, 2025). Säkerhetspolisen bedömer att man parallellt med utvecklingen inom våldsbejakande extremism och terrorism ser tendenser till ett förändrat hot, där främmande makt i högre utsträckning är anstiftare eller bakomliggande aktör. Man anger vidare att främmande makt kan använda sig av ombud, exempelvis kriminella nätverk, för att utföra våldshandlingar eller genomföra attentat i Sverige. Säkerhetspolisen uppger att man ser att främmande makt agerar när tillfälle ges och mot sårbarheter som uppstår. Mot bakgrund av detta ser vi att ett stärkt skydd av kollektivtrafiken minskar de sårbarheter som skulle kunna utnyttjas, även i fall då främmande makt finns som bakomliggande aktör i attentat riktade mot kollektivtrafiken. Vi ser därmed i det avseendet en positiv effekt som stärkt kollektivtrafikskydd skulle få på totalförsvarsförmågan.

5.2 Ansvar i krisberedskapen kan ge driv i arbetet med kollektivtrafikskydd

5.2.1 Behov av samordning

I beskrivningen av kollektivtrafiksystemet (avsnitt 4.3) tydliggörs det faktum att kollektivtrafiken är komplex, med ett stort antal olika aktörer med skilda verksamheter och ansvar. Då något oönskat inträffar berörs ofta ett flertal aktörer med olika roller, såväl inom transportsektorn som mellan olika sektorer. Samma händelse kan behöva hanteras koordinerat av aktörer med olika uppgifter.

Återkommande i de utmaningar och behov som beskrivs i kapitel 3 är dels vikten av att på ett strukturerat sätt omhänderta sådant som inte ligger under en enda aktörs rådighet, dels behovet av samordning på olika nivåer; lokalt, regionalt och nationellt.

Behovet av samordning rör exempelvis enhetlig information och lägesbilder, gemensamma förebyggande planer och gemensamma övningar (behov av gemensamma övningar beskrivs närmare i avsnitt 4.4.6). Särskilt lyfts också vikten av att någon kliver fram, tar ledningen och är initiativtagare i det gemensamma arbetet. Då varje aktör i systemet endast ansvarar för sin egen verksamhet efterfrågas offentliga aktörer som, där det behövs, samlar berörda och håller samman arbetet. Det sistnämnda, att

någon tar initiativ till och leder de gemensamma arbetet, är något vi i uppdraget har sett en tydlig efterfrågan på. I kapitel 3 framkommer att vissa aktörer upplever att det saknas en tydlig bild av ansvarsfördelningen mellan offentliga aktörer. Vissa upplever att ansvar ibland verkar skjutas över på företag istället för att det omhändertas av myndigheter, där man uppfattar att ansvaret rätteligen bör ligga.

Inom kollektivtrafiken framstår behovet av samordning kanske tydligast på bytespunkter, där många aktörer verkar. Behovet av samordning och samverkan kan dock vara bredare än en bytespunkt. Det kan exempelvis handla om att kunna agera koordinerat inom en kommun eller ett område inom en kommun, där man behöver ta hänsyn till de omständigheter som råder lokalt för att en händelse ska kunna hanteras effektivt. Den lokala nivån behöver dock stöttni, information, resurser med mera från regional och nationell nivå. Behovet av samordning och informationsdelning på olika nivåer speglar till synes vad den nationella strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism ger uttryck för i inriktningen för det fortsatta arbetet. Där anges att samordningen mellan nationell, regional och lokal nivå om rutiner för att kunna hantera olika händelser behöver utvecklas, för en trygg och säker offentlig miljö.

Vi har i uppdraget velat adressera behovet av ansvar för att ta initiativ till och leda gemensamt arbete, samt struktur för samordning på olika nivåer. Av den anledningen har vi satt oss in i det svenska krisberedskapssystemet och det geografiska områdesansvaret.

5.2.2 Kort beskrivning av ansvaren inom krisberedskap

För att få en bild av hur krisberedskapssystemet och det geografiska områdesansvaret förhåller sig till de behov vi identifierat i uppdraget har vi gjort en översiktlig sammanställning av befintliga regler på området.

Begreppen krissituation och krisberedskap

Olika rättsakter använder begrepp som i någon mån skiljer sig från varandra.

Lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap använder inte begreppet krissituation, utan talar om ”extraordinära händelser”. Detta definieras som *”en sådan händelse som avviker från det normala, innebär en allvarlig störning eller överhängande risk för en allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma insatser av en kommun eller en region”*. Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap använder begreppet ”fredstida krissituationer”. Detta definieras som *”situationer som avviker från det normala, drabbar många människor, stora delar av samhället eller hotar grundläggande värden”*.

I SOU 2021:25 Struktur för ökad motståndskraft, som bland annat lade fram förslaget till nuvarande struktur med beredskapssektorer, beskrivs den fredstida krisberedskapen som *”förmågan att förebygga, motstå och hantera krissituationer. Krisberedskap handlar således både om att stärka samhällets robusthet och om att det ska finnas en förmåga att agera vid krissituationer. Beredskapen att hantera fredstida krissituationer bygger på att det finns en ständig beredskap att agera hos myndigheter, kommuner och regioner. Krisberedskapen omfattar därmed operativ verksamhet i fred.”*

I propositionen 2007/08:92 Stärkt krisberedskap – för säkerhets skull avses med kris *”en händelse som drabbar många människor och stora delar av samhället och hotar grundläggande värden och funktioner”* och med krisberedskap *”förmågan att genom utbildning, övning och andra åtgärder samt genom den organisation och de strukturer som skapas före, under och efter en kris förebygga, motstå och hantera krissituationer”*.

Krisberedskap utgår från de tre grundprinciperna (MSB, 2025a);

- Ansvarsprincipen: Den som har ansvar för en verksamhet under normala förhållanden ska ha det också i en krissituation.
- Likhetsprincipen: Under en kris ska verksamheten fungera på liknande sätt som vid normala förhållanden.
- Närhetsprincipen: En kris ska hanteras där den inträffar och av dem som är närmast berörda och ansvariga.

Ansvar för kollektivtrafiken utgår huvudsakligen från lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Här anges att det är regioner och kommuner inom ett län som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, gemensamt eller efter överenskommelse antingen av regionen eller kommunen. Kommuner och regioner ska enligt lag (2006:544) minska sårbarheten i sin verksamhet och ha en god förmåga att hantera krissituationer i fred. De ska analysera vilka extraordinära händelser i fredstid som kan inträffa i kommunen respektive regionen och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten. Vår förståelse är därmed att kommuner och regioner som har kollektivtrafik inom sitt ansvarsområde ska inkludera kollektivtrafiken i sina risk- och sårbarhetsanalyser och planerna för hanteringen av extraordinära händelser. MSB:s föreskrifter och allmänna råd (MSBFS 2015:5) om kommuners risk- och sårbarhetsanalyser och (MSBFS 2015:4) om landstings risk- och sårbarhetsanalyser innehåller närmare föreskrifter om sådana risk- och sårbarhetsanalyser som avses i 2 kap. 1 § lagen (2006:544). I föreskrifterna preciseras att med krisberedskap avses *”förmågan att genom utbildning, övning och andra åtgärder samt genom den organisation och de strukturer som skapas före, under och efter en kris förebygga, motstå och hantera krissituationer”*. Denna förmåga bör, som vi förstår det, omfatta den kollektivtrafik som ligger inom kommunens eller regionens ansvar.

Geografiskt områdesansvar*Lokal nivå*

Utöver att vidta åtgärder för att minska sårbarheten i den egna verksamheten, som beskrivs ovan, har kommunerna ett utpekad geografiskt områdesansvar när det kommer till förberedelser för och verksamhet under extraordinära händelser i fredstid. Bestämmelserna om det geografiska områdesansvaret i lagen (2006:54) säger att kommuner ska inom sitt geografiska område i fråga om extraordinära händelser i fredstid verka för att olika aktörer i kommunen samverkar och uppnår samordning i planerings- och förberedelsearbetet, de krishanteringsåtgärder som vidtas av olika aktörer under en sådan händelse samordnas, och information till allmänheten under sådana förhållanden samordnas.

Därutöver konstaterar vi att kommuner även har ansvar i enlighet med lagen (2023:196) om kommuners ansvar för det brottsförebyggande arbetet. I lagen finns bestämmelser om att kommunerna inom sitt geografiska område ska ansvara för samordningen av det brottsförebyggande arbetet.

Regional nivå

Länsstyrelsers geografiska områdesansvar utgår från förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion. Enligt instruktionen är länsstyrelsen geografiskt områdesansvarig myndighet med uppgifter enligt förordningen (2017:870) om länsstyrelsernas krisberedskap och uppgifter inför och vid höjd beredskap och den högsta civila totalförsvarsmyndigheten inom länet.

Förordningen (2017:870) innebär att länsstyrelsen ska vara sammanhållande för krisberedskapen inom sitt geografiska område samt före, under och efter en kris verka för samordning och gemensam inriktning av de åtgärder som behöver vidtas. De ska även exempelvis stödja de aktörer som är ansvariga för krisberedskapen i länet när det gäller planering, risk- och sårbarhetsanalyser, utbildning och övning, och upprätta regionala risk- och sårbarhetsanalyser som ska kunna användas som underlag för egna och andra berörda aktörers krisberedskapsåtgärder.

Nationell nivå

Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap innehåller bestämmelser om uppgifter som statliga myndigheter under regeringen har inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Syftet med förordningen är att statliga myndigheter genom sin verksamhet ska minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter vid fredstida krissituationer och höjd beredskap.

Förordningen anger ansvar som statliga myndigheter har, från förberedelse för kris till åtgärder vid höjd beredskap, som en form av trappa. Krav tillkommer beroende på om det gäller statliga myndigheter oavsett verksamhet, myndigheter som förordningen anger som beredskapsmyndigheter och slutligen sektorsansvariga myndigheter.

I det här sammanhanget är det de sektorsansvariga myndigheternas roll och ansvar som framstår som mest relevant. Förutom de uppgifter som ska utföras av statliga myndigheter och beredskapsmyndigheter ska de sektorsansvariga myndigheterna leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Den ska också driva på arbetet inom beredskapssektorn, stödja beredskapsmyndigheterna samt verka för att uppgifter och roller inom beredskapssektorn tydliggörs.

En sektorsansvarig myndighet ska därutöver verka för att de åtgärder som beredskapsmyndigheterna inom beredskapssektorn vidtar är samordnade med de åtgärder som andra beredskapsmyndigheter, inklusive länsstyrelser och civilområdesansvariga länsstyrelser, samt Försvarsmakten vidtar. Den ska vidare verka för att samverkan med näringslivet sker i den utsträckning det behövs. En sektorsansvarig myndighet ska vid en fredstida krissituation eller höjd beredskap vid behov lämna underlag till regeringen avseende prioritering och fördelning av resurser inom beredskapssektorn.

Därutöver har MSB en särskild roll i enlighet med förordningen, att hålla samman arbetet mellan olika sektorer och att stödja regeringen när det inträffar kriser och andra allvarliga händelser.

5.2.3 Slutsatser

Vår uppfattning är att vissa aspekter av kollektivtrafikskydd, som exempelvis terrorattentat eller andra allvarliga våldshandlingar, ryms i vad som ska omhändertas i krisberedskapssystemet. Utifrån hur begreppet definieras i lagstiftning, förarbeten och utredningar uppfattar vi även att krisberedskap innefattar ett proaktivt och förebyggande arbete, inte enbart förberedelse för att omhänderta en kris när den väl inträffar.

Vår slutsats är att det genom strukturen och regleringen för krisberedskapssystemet finns offentliga aktörer som har ett utpekat ansvar för samordning av arbetet med vissa aspekter av kollektivtrafikskydd på olika nivåer, där behovet av initiativ och ledning av det gemensamma arbetet skulle kunna tillgodoses. På den nationella nivån ser vi exempel på hur Trafikverket, genom NRK, påbörjat arbetet. Genom de åtgärder vi föreslår i avsnitt 4.4.4 finns potential att stärka det arbetet ytterligare.

Inte minst framträder kommunernas viktiga roll, då gemensamma planer och övningar på just den lokala nivån lyfts som avgörande. Kärnan i vad kommunernas geografiska områdesansvar innebär sammanfattas i publikationen Kommunernas geografiska områdesansvar med följande citat: *”Vad det handlar om är framförallt att någon skall tillhandhålla en mötesplats, ta initiativ och bjuda in till samverkan. Det är bara kommunen som kan ha denna uppgift på den lokala nivån.”* (Krisberedskapsmyndigheten, 2007)

Vi noterar samtidigt att detta ansvar kommer med en hel del utmaningar. I utredningen Kommuners och regioners grundläggande beredskap inför kris och krig (SOU 2024:65) framförs att det geografiska områdesansvaret behöver förtydligas. Utredningen har visat på oklarheter gällande den rättsliga regleringens innebörd, vilket har medfört att det geografiska områdesansvaret har tolkats olika av kommunerna. I SOU:n framgår vidare att det av förarbetena inte framgår på vilket sätt ansvaret ska kunna uppfyllas i praktiken. Även detta leder till att arbetet med, och synen på, geografiskt områdesansvar ser olika ut i kommunerna. Det lyfts även utmaningar när det gäller att förhålla sig till olika myndigheters arbete och att det är oklart vilket ansvar sektorsansvariga myndigheter ska ha för samordning i sakfrågor i relation till länsstyrelsernas ansvar för geografiska områden.

MSB har i sin utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv (gällande jordskredet i Stenungsund, grundstötningen av färjan Marco Polo och den allvarliga trafiksituationen på Europaväg 22 i Skåne), granskat hanteringen i syfte att stärka den svenska krisberedskapen (MSB, 2024c). Rapporten lyfter fram att en effektiv samverkan och former för att tolka mandat och klargöra ansvars- och ledningsförhållanden som grundläggande för att hantera likartade händelser. Rekommendationer som läggs fram är exempelvis att stärka det proaktiva förhållningssättet genom tydligare krav på handling, samt att stärka den regionala samverkansförmågan.

Att utreda och föreslå ändringar eller förtydliganden som rör regelverk om krisberedskap och det geografiska områdesansvaret ligger utanför det uppdrag vi fått gällande det nationella programmet. Vi vill dock göra ett tydligt medskick till regeringen i den här frågan. Om man vill att det offentliga ska ha en samordnande och drivande roll på olika nivåer när det gäller kollektivtrafikskydd bör man enligt vår uppfattning titta på strukturen och ansvarsfördelningen för krisberedskap. Den omhändertar behovet av det offentligas ansvar och samordning mellan de olika nivåerna. Det finns definitivt utmaningar för arbetet, vilket exempelvis lyfts i SOU 2024:65. Vi menar att en lösning på utmaningarna med det geografiska områdesansvaret och tydlighet i ansvaret inom krisberedskapssystemet skulle lösa många knutar även för kollektivtrafikskyddet.

6 Konsekvenser av föreslagen reglering

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av de förslag som innebär ändringar i förordningarna med instruktioner för Trafikverket och Trafikanalys.

6.1 Bakgrund

6.1.1 Problembeskrivning

Om regeringen beslutar om ett nationellt program för kollektivtrafikskydd så kommer programmet att baseras på ett underlag som är framtaget vid en viss tidpunkt. Frågan om antagonistiska handlingar och arbetet med kollektivtrafikskydd kommer sannolikt vara aktuell över en längre tid framöver. Det nationella programmet behöver därmed följa med utvecklingen och hållas relevant för att det ska ge önskad effekt. I nuläget finns ingen plan för detta.

6.1.2 Vad ska uppnås?

Målet är att säkerställa att det nationella programmet för kollektivtrafikskydd ger effekt och hålls relevant över tid.

6.1.3 Vilka är lösningalternativen?

Eftersom det handlar om uppföljning och förvaltning av ett nationellt program har utgångspunkten varit att arbetet bör utföras av statliga myndigheter – även om det är regeringen som beslutar programmet. Vi har gått igenom myndigheters ansvarsområden och arbetsuppgifter och kommit fram till att

- Trafikanalys är bäst lämpad att ansvara för uppföljning och utvärdering och
- Trafikverket är bäst lämpad att förvalta det nationella programmet för kollektivtrafikskydd.

Trafikanalys är regeringens utvärderings- och analysorgan för hela transportområdet och för Trafikverket skulle förvaltningsansvaret bli en naturlig vidareutveckling i rollen som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektor transporter. Vi har inte sett andra utförare som realistiska. Arbetsuppgifterna skulle passa in i respektive myndighets verksamhet. För att dessa nya arbetsuppgifter ska bli utförda är dock vår bedömning att regeringen behöver tydliggöra att myndigheterna ska utföra uppgifterna. Nedan har vi resonerat kring olika alternativ för att tydliggöra ansvaret.

Regeringsuppdrag som löper över en längre tid

Regeringen skulle kunna styra arbetet med förvaltning och uppföljning av programmet genom regeringsuppdrag som löper över en längre tid. På regeringens webbplats anges att regeringen kan ge statliga myndigheter i uppdrag att till exempel utreda effekter av regler. Och att resultatet sedan kan användas som underlag för regeringens arbete. Styrformen skulle visa

att arbetet förväntas utföras under ett visst antal år och på så sätt kunna ge kontinuitet i arbetet. Vår bedömning är att regeringsuppdrag främst är lämpliga för tidsbegränsade, specifika frågor. Alternativet kräver ingen författningsändring.

Ärligen i regleringsbrev

Arbetet skulle kunna styras genom att regeringen ärligen, i Trafikanalys och Trafikverkets regleringsbrev, anger att myndigheterna ska arbeta med uppföljning respektive förvaltning av det nationella programmet. Med arbetsuppgifter som delas ut år från år blir det svårt för myndigheterna att långsiktigt planera och utföra arbetet. Alternativet kräver ingen författningsändring.

Ändring av Trafikanalys och Trafikverkets instruktioner

Vi föreslår att arbetsuppgifterna för Trafikanalys och Trafikverkets förs in i myndigheternas instruktioner. Vi bedömer att arbetet med kollektivtrafikskydd behöver ske kontinuerligt över en längre tid. Instruktionsändringar gör ansvaret tydligt och signalerar en sådan förväntan. Det skulle underlätta för myndigheterna att ta ansvaret om de vet att arbetsuppgifterna inte är tillfälliga.

Ytterligare beskrivningar av förslagen och skälen till dessa finns i avsnitt 4.5.

6.2 Vilka är berörda?

Den föreslagna regleringen berör främst de statliga myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys. Andra aktörer såsom verksamhetsutövare och regionala kollektivtrafikmyndigheter kan beröras i viss mån.

6.3 Vilka konsekvenser uppstår om inga åtgärder vidtas?

Den föreslagna regleringen är endast relevant om regeringen väljer att besluta ett nationellt program för kollektivtrafikskydd. Utan åtgärd om förvaltning och uppföljning skulle det finnas risk för att det nationella programmet blir verkningslöst eller att det i värsta fall driver kostnader som inte ger önskad effekt.

6.4 Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap

Förslaget handlar om att ge två statliga myndigheter nya arbetsuppgifter i syfte att säkerställa det nationella programmets effekt och relevans. Att anta ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd är i linje med Europeiska kommissionens rekommendation (Europeiska kommissionen, 2018) och att besluta om myndigheters arbetsuppgifter ligger inom medlemsstaternas kompetens. Förslaget är förenligt med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap.

6.5 Konsekvenser för staten, kommuner och regioner

Regleringsförslagen innebär konsekvenser främst för staten. Kommuner och regioner kan beröras som aktörer i kollektivtrafiksystemet.

6.5.1 Konsekvenser för staten

Konsekvenser för Trafikverket

Förvaltningsansvaret innebär kostnader för Trafikverket huvudsakligen i form av personella resurser. Utöver ansvar för förvaltning av programmet, som författningsändringen handlar om, föreslås Trafikverket få ansvar för ett antal förutsättningsskapande åtgärder i programmet. Trafikverket bedömer att de föreslagna tillkommande arbetsuppgifterna ligger i linje med hur sektorsansvaret för beredskapssektor transporter kan vidareutvecklas. Trafikverket har skattat vad arbetsuppgifterna sammantaget kommer att kräva i form av personella resurser. Den initiala bedömningen är att det erfordras cirka 2 årsarbetskrafter. Bedömningen grundar sig på samnyttjande med redan befintliga arbeten och samverkansstrukturer. Det är svårt att avgöra hur stor andel de 2 årsarbetskrafterna som behövs specifikt för förvaltning av det nationella programmet. Arbetsuppgifterna är beroende av varandra samt till Trafikanalys uppföljning och utvärdering. I periodicitet om fyra år, så krävs en utökad insats för samverkan med exempelvis Trafikanalys kopplat till utvärderingen av programmet. Det bör kunna hanteras genom planering och anpassning av ambitionsnivå i de övriga uppgifterna under dessa år.

Trafikverkets tillkommande arbetsuppgifter förutsätter finansiering över tid.

Konsekvenser för Trafikanalys

För att Trafikanalys ska kunna leverera en uppföljning och utvärdering som håller hög kvalitet och ger relevant beslutsunderlag krävs både personella och tekniska resurser. Trafikanalys har gjort en kostnadsbedömning i syfte att visa ungefär vilka kostnader det handlar om. Bedömningarna nedan är alltså preliminära och förenade med osäkerhet, särskilt vad gäller kostnader för IT-systemet och andra tekniska resurser.

Personella resurser:

- Uppföljning genomförs vartannat år och beräknas kräva 1000 arbetstimmar per tillfälle.
- Utvärdering genomförs vart fjärde år och bedöms kräva en mer omfattande insats på 1500 arbetstimmar per tillfälle.

Fördelat över en fyraårsperiod motsvarar detta en genomsnittlig arbetsinsats på ca 900 timmar per år, vilket motsvarar ca 0,5 heltidstjänster per år.

Tekniska resurser:

- En initial investering i IT- och systemutveckling på 1 miljon kronor kan komma att krävas för att säkerställa en robust infrastruktur för datainsamling, analys och rapportering.
- IT-systemet kan komma att omfatta hantering av känsliga data, vilket motiverar investeringarna och de löpande kostnaderna för att uppfylla säkerhets- och integritetskrav.
- Löpande kostnader för systemunderhåll och vidareutveckling uppskattas till 500 000 kronor per år.

Totalt:

Den genomsnittliga årliga kostnaden för uppföljning och utvärdering beräknas därmed uppgå till cirka 1 300 000 kr per år, där den initiala investeringen gör att kostnaden under år 1 blir högre, totalt cirka 2 000 000 kr. De nya arbetsuppgifterna kräver en långsiktig finansiering.

6.5.2 Konsekvenser för kommuner och regioner

Regioner och kommuner kan påverkas i begränsad omfattning. I uppföljningen och utvärderingen av det nationella programmet kommer Trafikanalys sannolikt behöva inhämta kvalitativ information från olika aktörer. Eftersom kommuner och regioner är aktörer inom kollektivtrafiken (verksamhetsutövare eller RKM) kan de behöva besvara frågor från Trafikanalys vid uppföljningen och utvärderingen.

6.6 Konsekvenser för företag

Företag kan påverkas i begränsad omfattning. I uppföljningen och utvärderingen av det nationella programmet kommer Trafikanalys sannolikt behöva inhämta kvalitativ information från olika aktörer. Det innebär att företag med verksamhet inom kollektivtrafiken kan behöva vara behjälpliga i att besvara frågor från Trafikanalys.

6.7 Konsekvenser för enskilda

Regleringsförslagen berör inte enskilda.

6.8 Förslagets proportionalitet

Författningsförslagen talar om att Trafikverket och Trafikanalys ska utföra arbetsuppgifterna. Förslagen lämnar det öppet till myndigheterna att utforma arbetet på lämpligt sätt. Vår bedömning är att förslagen inte medför mer långtgående konsekvenser än nödvändigt i förhållande till behovet av att hålla det nationella programmet relevant.

6.9 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Innan Trafikanalys kan förväntas följa upp och utvärdera det nationella programmet behöver myndigheten bygga upp kunskap och ett system för utvärdering och uppföljning. Vi föreslår att Trafikanalys får i uppdrag av regeringen att bygga upp detta innan instruktionsändringen börjar gälla. Tidpunkten för ikraftträdande bör alltså infalla när uppbyggnadsfasen är avslutad. De båda instruktionsändringarna behöver vara synkade i tid så att Trafikanalys utvärdering (vart fjärde år) hinner genomföras innan Trafikverket förväntas lämna underlag om uppdatering av det nationella programmet till regeringen.

6.10 Uppföljning och utvärdering

De föreslagna reglerna ska säkerställa att det nationella programmet hålls relevant över tid och ger önskad effekt. En utvärdering av om reglerna leder till ett sådant resultat kan tidigast ske efter att tidsfristerna för uppföljning, utvärdering och för att lämna förslag till uppdatering har passerat.

7 Författningskommentar

7.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

4 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om arbetsuppgifter som Trafikverket ska utföra. Tillägget av punkt 10 innebär att Trafikverket ska bistå regeringen i förvaltningen av det nationella programmet för kollektivtrafikskydd. Myndigheten ska minst vart fjärde år skicka regeringen underlag för uppdatering av programmet.

7.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys

2 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om arbetsuppgifter som Trafikanalys ska utföra. Tillägget av punkt 6 innebär att Trafikanalys ska följa upp genomförandet av det nationella programmet för kollektivtrafikskydd vartannat år och utvärdera programmets effekter minst vart fjärde år.

8 Referenser

Europeiska kommissionen (2018). *Femtonde rapporten om framsteg i riktning mot en effektiv och verklig säkerhetsunion*. Meddelande. COM(2018) 470 final.

Krisberedskapsmyndigheten (2007). *Kommunens geografiska områdesansvar – krishanteringsrådets samordnande roll*. Publikation. ISBN: 978-91-975934-9-6.

MSB (2023). *Planeringsinriktning för civil beredskap*. Publ nr: MSB2194. ISBN:20 978-91-7927-391-0.

MSB (2024a). *Skyddsåtgärder mot terrorattentat i kollektivtrafiken*. Promemoria. Publ nr: MSB2389. ISBN: 978-91-7927-519-8.

MSB (2024b). *Utbildning och övning för kollektivtrafikens personal i stationsnära miljöer*. Promemoria. Publ nr: MSB2388.

MSB (2024c). *Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: Redovisning av regeringsuppdrag Fö2024/00366*. ISBN: 978-91-7927-526-6.

MSB (2025a). *Det svenska civila beredskapssystemet*. Webb. Tillgänglig: <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/krisberedskap--civilt-forsvar/det-svenska-civila-beredskapssystemet/> [Hämtad: 2025-05-15].

MSB (2025b). *Utbildning och övning*. Webb. Tillgänglig: <https://www.msb.se/sv/utbildning--ovning/> [Hämtad 2025-05-15].

NCT (2025). *Helårsbedömning 2025*. Rapport. Tillgänglig: https://sakerhetspolisen.se/download/18.328c5ae9195250d81d0199/1741607613671/NCT%20hel%C3%A5rsbed%C3%B6mning%202025_Anpassad.pdf [Hämtad 2025-05-16].

Regeringen (2017). *Tillsammans mot brott - Ett nationellt brottsförebyggande program*. Skrivelse. 2016/17:126.

Regeringen (2024a). *Barriärer mot brott – en socialpreventiv strategi mot kriminella nätverk och annan brottslighet*. Skrivelse. 2023/24:68.

Regeringen (2024b). *En nationell strategi mot våldsbejakande extremism och terrorism*. Skrivelse. 2023/24:56

Regeringen (2024c). *Nationell säkerhetsstrategi*. Skrivelse. 2023/24:163.

Regeringen (2025a). *Trafikanalys*. Webb. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/myndigheter-med-flera/trafikanalys/> [Hämtad 2025-05-15].

Regeringen (2025b). *Mål för civilt försvar*. Webb. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/civilt-forsvar/mal-for-civilt-forsvar/> [Hämtad 2025-05-16].

Regeringskansliet (2025). *Uppdrag att ta fram ett förslag till en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd*. Bilaga till Protokoll § 1 den 14 januari 2025, LI2025/00066 och LI2024/00224.

Trafikverket och Transportstyrelsen (2024). *Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet*. Rapport. TRV 2023/88748, TSG 2023-6069.

Trafikverket och Transportstyrelsen bearbetat efter original av MSB (2025). *Presentation Civil beredskap – krisberedskap och civilt försvar*. Webb. Tillgänglig: <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/krisberedskap--civilt-forsvar/det-svenska-civila-beredskapssystemet/struktureform-av-krisberedskap-och-civilt-forsvar/> [Hämtad 2025-06-04].

Bilagor

Bilaga 1:
Uppdraget

Bilaga 2:
Beskrivning av kollektivtrafiksystemet utifrån ett resenärsskyddsperspektiv

Bilaga 3:
Enkätundersökning

**Regeringen****Regeringsbeslut****II 5**

2024-06-13
LI2024/00224 (delvis)
LI2024/01311

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

I den del av uppdraget som avser de strategiska förutsättningarna för det kommande programmet ingår att utarbeta ett förslag på en nationell vision för järnvägs- och kollektivtrafikskydd samt utarbeta en beskrivning av det svenska järnvägs- och kollektivtrafiksystemet utifrån ett resenärsskyddsperspektiv. I detta ingår även att belysa andra för samhället viktiga perspektiv på järnvägs- och kollektivtrafiksystemet såsom totalförsvarsperspektivet.

I den del av uppdraget som avser hur ett program i ett nästa steg ska genomföras ingår att utarbeta förslag på hur förvaltning och uppföljning av ett kommande program ska hanteras. I detta ingår även att lämna förslag på vilken eller vilka myndigheter eller andra aktörer som ska ansvara för att genomföra de olika moment som föreslås ingå i genomförandet.

Trafikverket och Transportstyrelsen ska i den mån det är motiverat lämna författningsförslag.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket och Transportstyrelsen inhämta synpunkter från Trafikanalys i frågor som avser ett programs förvaltning och uppföljning.

Trafikverket och Transportstyrelsen ska senast den 16 juni 2025 lämna en gemensam redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett vilket trafikslag man väljer, såväl under resan som på stationer och terminaler. Den 27 juli 2023 gav regeringen 15 myndigheter i uppdrag att utveckla och intensifiera arbetet mot terrorism för att stärka Sveriges säkerhet. Mot bland annat den bakgrunden gav regeringen den 18 augusti 2023 Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. De båda myndigheterna redovisade uppdraget den 31 januari 2024 i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224).

I rapporten redovisar myndigheterna bland annat ett förslag till utformning av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd och en process för framtagandet av programmet. Myndigheternas uppfattning är att programmet ska visa vad regeringen vill uppnå inom järnvägs- och kollektivtrafikskydd och hur det ska uppnås. Vidare anför myndigheterna att programmet bör tydliggöra, möjliggöra och driva på en effektiv hantering av skyddet av människor som befinner sig i det svenska järnvägs- och kollektivtrafiksystemet. Programmet ska enligt myndigheterna skapa förutsättningar för att på ett strukturerat och samordnat sätt säkerställa att det finns väl avvägda och anpassade skyddsåtgärder. Dessutom ska ansvarsfördelningen tydliggöras och berörda parter få en gemensam inriktning och ett bättre stöd för sitt arbete.

Trafikverket och Transportstyrelsen föreslår att ett kommande program ska omfatta två delar, nämligen för det första strategiska förutsättningar och för det andra genomförande. I den första delen ska enligt myndigheternas förslag dels en nationell vision för järnvägs- och kollektivtrafikskydd, dels en beskrivning av det svenska järnvägs- och kollektivtrafiksystemet tas fram. Regeringens bedömning är att myndigheterna bör återkomma med ett förslag till vidareutvecklade strategiska förutsättningar i linje med dels regeringens ovan nämnda målsättning, dels de principer och förutsättningar myndigheterna redogör för i rapporten. I det sammanhanget är det även viktigt att belysa förhållandet mellan skyddet för resenärer mot

antagonistiska handlingar och andra närliggande perspektiv på järnvägs- och kollektivtrafiken. Det kan t.ex. gälla positiva effekter av ett effektivt resenärsskydd på totalförsvarsförmåga och beredskap.

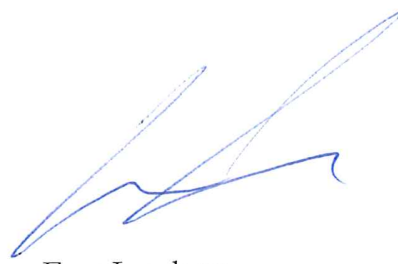
Den andra delen, som avser programmets genomförande, ska enligt myndigheternas förslag innehålla åtta olika delar som till exempel att identifiera och fastställa specifika mål, att ta fram metoder för att övervaka efterlevnaden av programmet samt att fastställa hur programmet ska förvaltas. Regeringens bedömning är att den modell som myndigheterna föreslår för ett kommande programs genomförande har flera fördelar och är i linje med de riktlinjer som tagits fram i anslutning till Europeiska kommissionens rekommendation till medlemsstaterna att anta nationella program för järnvägsskydd (KOM (2018) 470 slutlig).

Det är dock regeringens bedömning att Trafikverket och Transportstyrelsen även bör överväga andra alternativ för hur programmet ska genomföras, förvaltas och följas upp. Det gäller både frågan om hur genomförande, förvaltning och uppföljning av programmets olika delar ska utformas samt vem som ska ansvara för aktuella moment.

På regeringens vägnar



Andreas Carlson



Enar Lundgren

Kopia till

Statsrådsberedningen/EUK

Justitiedepartementet/L3, L4 och PO

Försvarsdepartementet/EMF och ETU

Finansdepartementet/BA och BSÄ

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/RS, TP och US

Försvarsmakten

Polismyndigheten

Säkerhetspolisen

Trafikanalys

Jernhusen AB

Svensk Kollektivtrafik

Sveriges Kommuner och Regioner

Transportföretagen

Tågföretagen



Bilaga 2

1 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Beskrivning av kollektivtrafiksystemet utifrån ett resenärsskyddsperspektiv

Bilaga 2

2 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Innehåll

1	INLEDNING	4
1.1	Omfattning	4
1.2	Svensk kollektivtrafik	4
2	HOT MOT KOLLEKTIVTRAFIKEN.....	6
2.1	Pågående nationella arbeten kopplat till kollektivtrafikskydd	7
2.1.1	Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan, BT POS	7
2.1.2	Nationella rådet för kollektivtrafikskydd (NRK)	8
2.1.3	Samverkansrådet mot terrorism	8
2.1.4	Nationellt centrum för terrorhotbedömning (NCT)	9
3	AKTÖRER OCH ANSVARSFÖRDELNING INOM KOLLEKTIVTRAFIKEN ...	9
3.1	Aktörsroller och begrepp inom kollektivtrafiken	11
3.1.1	Kollektivtrafik på väg.....	11
3.1.2	Kollektivtrafik på vatten	11
3.1.3	Kollektivtrafik på spår	11
3.2	Staten, regionerna och kommunerna och deras roll.....	12
4	SAMHÄLLSORGANISERAD KOLLEKTIVTRAFIK	15
4.1	Övergripande om trafikering, regionalt upphandlad trafik	15
4.2	Nationellt upphandlad trafik	17
4.3	Samhällsorganiserad regional kollektivtrafik per färdmedel	18
4.3.1	Buss.....	18
4.3.2	Båttrafik	19
4.3.3	Persontåg	19
4.3.4	Tunnelbana.....	20
4.3.5	Spårvagn	20
5	KOMMERSIELL KOLLEKTIVTRAFIK.....	21
5.1	Kommersiell kollektivtrafik per färdmedel	21
5.1.1	Buss.....	21
5.1.2	Båttrafik	22
5.1.3	Persontåg	23
6	INFRASTRUKTUR	24
6.1	Infrastruktur för buss.....	25
6.2	Infrastruktur för sjötrafik	27
6.3	Infrastruktur för spårtrafik.....	28
7	BYTESPUNKTER.....	31
7.1	Bytespunkter i den regionala trafiken i Stockholms län	32
7.2	Större bytespunkter utanför Stockholms län.....	32
7.3	Bytespunkter för kollektivtrafik på vatten	33
8	FORDON OCH FARTYG.....	33
8.1	Bussar.....	33

Datum	Dnr/Beteckning
2025-06-16	TSG 2024-2997
	TRV 2024/72446

8.2	Fartyg	35
8.3	Spårbundna fordon	36
9	INFORMATION OCH KOMMUNIKATION I KOLLEKTIVTRAFIKEN	39
9.1	Buss, spårvagn och tunnelbana	39
9.2	Båttrafik.....	39
9.3	Persontåg.....	39
10	REFERENSER.....	40

Bilaga 2

4 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

1 Inledning

Denna bilaga innehåller en beskrivning av det svenska kollektivtrafiksystemet ur perspektivet kollektivtrafikskydd.

Syftet med beskrivningen är att ge läsaren grundläggande information om systemet och dess uppbyggnad, dess komplexitet och dess utmaningar. Beskrivningen blir således en grund för vidare analys och efterföljande åtgärdsförslag i syfte att stärka kollektivtrafikskyddet.

1.1 Omfattning

Kollektivtrafik definieras i förordning (EG) 1370/2007 som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”¹. I kollektivtrafiklagen (2010:1065)² finns en hänvisning till denna definition.

I denna beskrivning redogörs för all trafik som faller inom definitionen, oavsett om det är kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller tunnelbana. Det omfattar färdmedlen buss, persontåg, fartyg, spårvagn och tunnelbana. Långväga- eller kortväga trafik, nationell och internationell trafik samt både upphandlad och kommersiellt driven kollektivtrafik är inkluderad.

Till kollektivtrafik räknas inte vägfärjor, beställningstrafik och chartertrafik, rundresor där passagerarna åker tillbaka till samma utgångspunkt, trafik som anordnas vid särskilda evenemang, resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan eller resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten. (Transportstyrelsen, 2025a)

1.2 Svensk kollektivtrafik

I Sverige bedrivs kollektivtrafik på en avreglerad marknad genom avtalsförhållanden och samverkan mellan flera aktörer, såsom regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafikoperatörer och leverantörer. Merparten av kollektivtrafiken är samhällsorganiserad vilket innebär att kostnaden för den kan subventioneras av kommuner och regioner (och till viss del även av staten). Trafiken organiseras ofta genom upphandlings-förfarande. En del av kollektivtrafiken utförs på kommersiella grunder och då finansieras den på affärsrättsliga grunder utan subventioner. Trafiken kan dock få andra typer av stöd, exempelvis miljöbonusar.

Avregleringen av svensk kollektivtrafik inleddes under 1980-talet. Riksdagen tog beslut om busstrafikens avreglering 1985 och en ny lag togs i kraft 1989. Idag är mer än 90 procent av busstrafiken upphandlad. (Lidestam et al, 2010) Under mitten av 1990-talet öppnades tunnelbanan

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, artikel 2 (a).

² Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, definitioner 5§.

Bilaga 2

5 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

upp för privata aktörer och har sedan dess utförts av olika internationella storbolag. (SVD, 2009) I juni 2001 togs riksdagsbeslut om en fullständig avreglering av järnvägen vilket resulterade i ett antal fristående företag, däribland SJ AB (för persontrafik), Green Cargo AB (för godstrafik) och Jernhusen AB (som fastighetsägare av stationshus och andra fastigheter så som depåer med mera).

Kollektivtrafiken har en viktig samhällsfunktion, och den är en viktig del i att stärka samhällets beredskap. Samhällsviktig verksamhet som stödjer, upprätthåller eller säkerställer kollektivtrafik omfattar bland annat fordon, fartyg, trafikledning, trafikinformation samt drift och planering av infrastruktur (MSB, 2021). Infrastrukturen som kollektivtrafiken nyttjar med bland annat start- och slutdestination, korsande trafiknät, depåer samt bytespunkter, kan även sammanfalla med eller ligga i nära anslutning till platser där annan samhällsviktig verksamhet bedrivs.

I enlighet med lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). I de län där regionen ensam bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är regionen också regional kollektivtrafikmyndighet. Så är fallet för majoriteten av regionerna.

I de län där kommunerna och regionen gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. I Västernorrland och Norrbotten är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserade som kommunalförbund. Gotlands län består endast av en kommun, som då är regional kollektivtrafikmyndighet.

Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som kan fatta beslut om allmän trafikplikt inom länet. Efter ett sådant beslut kan kollektivtrafik bedrivas med ekonomiskt stöd från den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Sådan trafik kan antingen bedrivas i egen regi eller genom ett upphandlat trafikföretag. Endast i Västmanland bedrivs trafiken helt i egen regi. I regionerna Västra Götaland, Örebro, samt stadstrafiken i kommunerna Uppsala, Skellefteå och Luleå drivs kollektivtrafiken delvis i egen regi. Utöver den regionalt upphandlade kollektivtrafiken handlar Trafikverket upp interregional kollektivtrafik som anses vara transportpolitiskt motiverad.

Inom *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik* (samverkansforum för aktörerna inom kollektivtrafiken i Sverige), tas det fram modellavtal som kan användas för upphandling inom kollektivtrafik. På motsvarande sätt finns exempelvis samarbetet *Bus Nordic*, där branschorganisationer för kollektivtrafiken och huvudstadsregionerna för de nordiska länderna ingår. Där har man enats om ett antal funktionskrav för bussar som används vid upphandling. Syftet med båda dessa samarbeten är att undvika fördyrande krav i upphandlingar. I samarbetena är företag som agerar såväl inom den samhällsorganiserade som den kommersiella kollektivtrafiken representerade, eftersom företag ofta agerar inom båda slagen. (Partnersamverkan Kollektivtrafik, 2025)

Bilaga 2

6 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

2 Hot mot kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken utgör en komplex miljö. Den är både integrerad i stadsmiljön och i transportinfrastrukturen. För potentiella antagonister/våldsverkare/terrorister som vill åstadkomma stor skada med låg insats och risk, är stationsmiljöer och resecentrum ideala platser för attentat eftersom de är öppna och tillgängliga platser som ofta samlar mycket människor. Samma gäller för attentat som utförs ombord på ett kollektivtrafikfordon. Sådana innebär också andra svårigheter, eftersom personal och resenärer kan ha svårt att fly från situationen och söka skydd. (MSB, 2024a)

Om det är långa avstånd till platsen för en pågående allvarlig våldshandling på ett fordon kan det dessutom innebära att det tar längre tid för polisen att avbryta attentatet.

De vanligaste attentatsmetoderna globalt under åren 2000 - 2022 har varit användning av eldhandvapen, sprängladdningar, fordon som vapen eller användande av olika typer av hugg- och stickvapen (MSB, 2024b). Dessa har även orsakat de största konsekvenserna i form av antalet dödsoffer. Det finns dock andra metoder som hittills inte har använts i samma omfattning, men som ändå utgör en del av hotbilden, exempelvis en CBRN³-attack. Attentat kan till exempel även utföras med drönare, genom anläggning av brand eller sabotage av kritisk infrastruktur, vilket i sin tur kan leda till stora skador.

Ett attentat kan genomföras oplanerat och utan förberedelser, men oftast är det noggrant planerat för att undgå upptäckt och för att få så stort skadeutfall som möjligt. Attentatet utförs ofta snabbt och är över inom några minuter, eller tills gärningspersonerna avbryts av polis.

Att tillämpa en skyddsfilosofi som grundar sig på principen för skydd på djupet och i flera lager, en så kallad flerlayersprincip, är en etablerad och ofta tillämpbar metod vid utformning av skyddsåtgärder vid en verksamhet eller plats.

³ CBRN = chemical, biological, radiological och nuclear, det vill säga, innehåller kemiska, biologiska, radiologiska eller nukleära substanser.

Bilaga 2

7 (42)

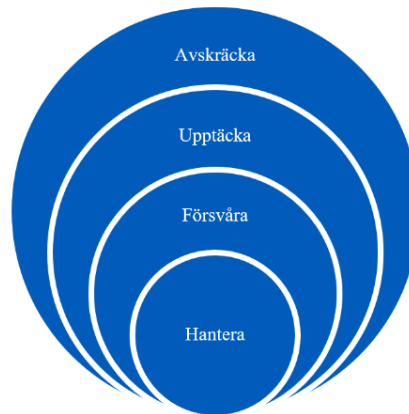
Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 1 Princip för beskrivning av skyddsåtgärder inspirerat av Skyddsåtgärder mot terrorattentat i kollektivtrafiken (MSB, 2024a)



Figur 2 Principer för skydd inspirerat av Skyddsåtgärder mot terrorattentat i kollektivtrafiken (MSB, 2024a)



2.1 Pågående nationella arbeten kopplat till kollektivtrafikskydd

Det finns i dag initiativ från vissa myndigheter med en del pågående arbeten kopplat till kollektivtrafikskydd.

2.1.1 Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan, BT POS

Samverkan mellan privata och offentliga aktörer är viktig för ett fungerande totalförsvar. Därför samarbetar privata och offentliga aktörer inom transportsektorn i Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig samverkan (BT POS). (Trafikverket, 2024)

Trafikverket samlar månadsvis in lägesrapporter från myndigheterna i sektorn och från näringslivets aktörer. Utöver de regelbundna rapporteringstillfällena tas lägesbilder fram i samband med samhällsstörningar. Lägesbilder är viktiga för att förebygga och hantera konsekvenser av samhällsstörningar i fred och krig, vilket inkluderar skydd i kollektivtrafiken. (Trafikverket, 2025a)

Ett av syftena med lägesbilsarbetet i samverkansstrukturen BT POS är att regelbundet inhämta och sammanställa läget i transportsektorn, såväl i normalläge som vid en samhällsstörning. BT POS arbete med lägesrapportering och lägesbild utgår från den nationella nivån och arbetet är under ständig utveckling. Liknande strukturer för lägesrapportering och lägesbild, som involverar både myndigheter och privata aktörer, är också under framväxt på den regionala nivån.

BT POS insamlade information ska ge inspel till den övergripande bilden över hur transportsektorn drabbas av störningar och vilken förmåga som finns att hantera störningar. Lägesbilden ska främja perspektivförståelse och utgöra underlag för beslut och åtgärder.

Bilaga 2

8 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Beredskapssektorns arbete förutsätter att en stor mängd information förmedlas mellan myndigheter och mellan aktörer i och utanför sektorn. Myndigheterna inom beredskapssektor Transporter rapporterar direkt till Trafikverket.

2.1.2 Nationella rådet för kollektivtrafikskydd (NRK)

Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK), bildades 2017 och namnändring till Nationella rådet för kollektivtrafikskydd (NRK) genomfördes 2025 och integrerades i samverkansstrukturen för beredskapssektor transporter, BT POS.

NRK ska i samverkan med relevanta aktörer verka för utveckling och samordning av skyddsåtgärder och information med fokus på skydd av resande och personal i kollektivtrafiksystemet utifrån perspektiven ordningsstörningar, brottslighet, organiserad brottslighet och terrorism.

Forumet följer utvecklingen av antagonistiska handlingar som sker inom kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana och bidrar till utformningen av skyddsåtgärder och kunskapsutveckling.

NRK ska utveckla och koordinera sin verksamhet med BT POS trafikslagsgrupp *Land* vad avser informationsöverföring, lägesbild och åtgärdsförslag med fokus på skydd mot angrepp utifrån hela hotskalan.

Följande organisationer ingår i NRK:

- Trafikverket
- Transportstyrelsen
- Polismyndigheten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Jernhusen
- Tåg företagen
- Sveriges Bussföretag
- Sveriges kommuner och regioner
- Svensk Kollektivtrafik
- Trafikförvaltningen Region Stockholm.

2.1.3 Samverkansrådet mot terrorism

Samverkansrådet mot terrorism är ett samarbete mellan myndigheter som syftar till att på nationell nivå förbättra samordningen och effektivisera arbetet före, under och efter ett terroristattentat. Rådet leds och sammankallas av säkerhetspolischefen. Från transportsektorn deltar Transportstyrelsen.

Rådet har inte någon egen juridisk status eller formellt uppdrag, men det har ett uttalat stöd från regeringen. Exempelvis ges rådet en tydlig roll i den nationella strategin mot terrorism. (Säkerhetspolisen, 2025a).

En viktig samarbetspartner för Samverkansrådet är Nationellt centrum för terrorhotbedömning (NCT).

Bilaga 2

9 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

2.1.4 Nationellt centrum för terrorhotbedömning (NCT)

Nationellt centrum för terrorhotbedömning (NCT) är en permanent arbetsgrupp med personal från Försvarets radioanstalt (FRA), Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (Must) och Säkerhetspolisen. NCT har till uppgift att göra strategiska bedömningar av terrorhotet i och mot Sverige och svenska intressen. Det innebär att NCT analyserar händelser, trender och omständigheter som påverkar terrorhotet på kort och lång sikt. Bedömningarna riktar sig främst till Säkerhetspolisen, Must och FRA, men delges även delar av Regeringskansliet samt myndigheter som ingår i Samverkansrådet mot terrorism. (Säkerhetspolisen, 2025b).

3 Aktörer och ansvarsfördelning inom kollektivtrafiken

I detta kapitel redogör vi för olika aktörsroller och begrepp inom kollektivtrafiken. Vi beskriver även kortfattat regionens, kommunens och länsstyrelsens ansvar inom kollektivtrafiken samt myndigheter och vissa arbetsgrupper inom myndigheter som har ansvarsområden inom kollektivtrafiken.

Informationen är hämtad från respektive myndighets webbplats under våren 2025 och berör myndigheternas ansvar inom kollektivtrafikområdet.

Det är många aktörer inblandade i kollektivtrafiken och ibland i flera led. Det är ofta många verksamhetsutövare i det geografiska området vid en större bytespunkt.

I bilden på nästa sida visas, på en övergripande nivå, vilken aktör som är huvudsakligt ansvarig för trafiken och/eller den infrastruktur som trafiken nyttjar. Andra ansvariga kan finnas utöver det som bilden visar. I såväl den kommersiella kollektivtrafiken som den upphandlade finns därtill ett stort antal operatörer som inte visas i bilden.

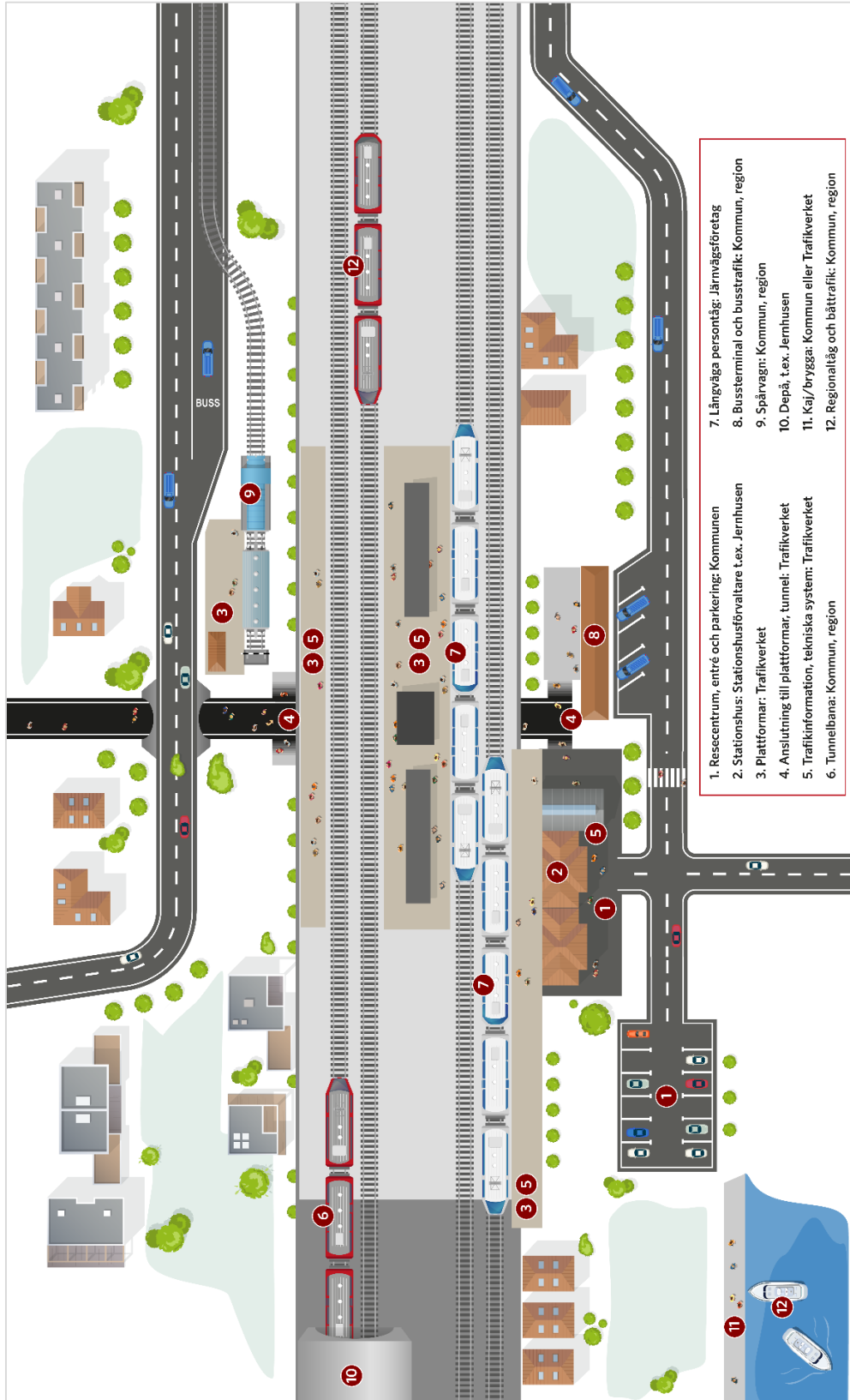
Bilaga 2

10 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 3 Schematisk bild över en större fiktiv bytespunkt med exempel på ansvariga aktörer inom ett och samma geografiska område (Trafikverket, 2025b)



Bilaga 2

11 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

3.1 Aktörsroller och begrepp inom kollektivtrafiken

3.1.1 Kollektivtrafik på väg

Transportör eller mer vardagligt, *busstrafikföretag* eller *bussföretag* är benämningar för de kollektivtrafikföretag som utövar olika former av yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg exempelvis inom linjetrafik.

Vid en *terminal* ofta benämnt som *busstation*, *bussterminal* eller *resecentrum* kan ett flertal olika trafikföretag och trafikslag mötas för att ta emot eller byta resenärer. Resecentrum förvaltas ofta av kommuner, Jernhusen AB eller Trafikverket medan bussterminaler kan vara den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM), bussföretagets eller kommunens ansvar.

Trafikledning på väginfrastrukturen kan innebära ansvar för styrning av trafikflöden i form av hastighetsanpassningar med elektroniska skyltar, styrning av trafikflöden vid händelser med mera. Detta kan göras av Trafikverket eller av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM), eller båda. Trafikledning eller operativ styrning av drift är begrepp som även används hos företagen, och då avses den dagliga styrningen av fordon och personal ute i trafiken.

3.1.2 Kollektivtrafik på vatten

Ett *rederi* är ett företag eller en organisation som äger fartyg eller som transporterar passagerare över vatten.

Hamnar och *kajer/bryggor* möjliggör på- och avstigning av passagerare samt i vissa fall tillgång till drivmedel, färskvatten samt tömning av avloppsvatten och sopor. Merparten av Sveriges hamnar ägs av kommuner och underhålls och förvaltas vanligtvis av dem eller av kommunalt ägda bolag.

Vattenvägarna består dels av Sjöfartsverkets allmänna *farleder* men även av andra trafikstråk. Dessa är utmärkta med sjösäkerhetsanordningar för att möjliggöra en säker navigation. Kollektivtrafiken bedrivs både i farleder men även utanför. Sjöfartsverket ansvarar för ungefär hälften av sjösäkerhetsanordningarna och tillhörande farleder. Ansvaret gäller framförallt de allmänna farlederna. Ansvaret för resterande utmärkning och tillhörande farleder ligger på hamnar, kommuner, båtklubbar eller privatpersoner.

3.1.3 Kollektivtrafik på spår

Infrastrukturförvaltare (järnväg) är den som förvaltar och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. En *spårinnehavare* (tunnelbana/spårväg) sköter drift av spåranläggningen. Det betyder att en infrastrukturförvaltare och en spårinnehavare ansvarar för driften av spår, broar och tunnlar med tillhörande signalanläggningar och elförsörjning med mera. Ansvaret innefattar drift av befintlig anläggning med underhåll och felavhjälpning samt nybyggnation. För att bygga, förändra, driva eller

Bilaga 2

12 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

förvalta spåranläggningar inom tunnelbana, spårväg och järnväg krävs godkännande och tillstånd från Transportstyrelsen.

I ansvaret för driften av järnvägsinfrastrukturen eller spårinnehavet ingår ansvar för *trafikledning*. Det vill säga att via kapacitetstilldelning bestämma vem som får köra och när detta får ske. Trafikledning omfattar också den kortsiktiga operativa styrningen av trafiken på spåren, hantering vid störningar, extratåg, inställda tåg med mera. Vid upphandlad trafik inom spårväg och tunnelbana kan trafikutövaren ha ålagts att utföra denna uppgift, så kallad särskild trafikledningsverksamhet.

Järnvägsföretag är den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Transportstyrelsen utfärdar nationella trafiksäkerhetstillstånd till järnvägsföretag. Men om ansökan gäller trafik som utförs på järnvägsinfrastruktur som ingår i det europeiska järnvägssystemet, söks tillståndet via den Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). De handlägger ärendet om trafik ska utföras i flera länder. Gäller ansökan endast trafik i Sverige, kan den sökande välja vem som ska handlägga ansökan, ERA eller Transportstyrelsen.

Stationsförvaltare är en organisatorisk enhet i en medlemsstat som givits ansvar för förvaltningen av en eller flera järnvägsstationer. I Sverige utförs förvaltningen i praktiken av olika aktörer för olika delar av en station. Det medför att flera aktörer behöver samverka gällande trygghetsåtgärder.

Trafikutövare är den som ansvarar för driften av spårtrafik (trafikutövning) inom tunnelbana eller spårväg och för detta krävs ett tillstånd utfärdat av Transportstyrelsen.

3.2 Staten, regionerna och kommunerna och deras roll

Nedan beskrivs statens, regionernas och kommunernas roll i kollektivtrafiksystemet som är relevanta utifrån perspektivet kollektivtrafikskydd. Informationen är hämtad från respektive myndighets webbplats under våren 2025.

Brottsförebyggande rådet (Brå) är en myndighet som verkar för att brottsligheten minskar och tryggheten ökar i samhället. Det görs genom att ta fram fakta och sprida kunskap om brottslighet, brottsbekämpning och brottsförebyggande arbete. Exempelvis så genomför Brå den årliga nationella trygghetsundersökningen och de stärker och utvecklar det förebyggande arbetet mot våldsbejakande extremism. (Brå, 2025)

Kustbevakningen arbetar med räddningstjänst, sjöövervakning och är en del av samhällets krisberedskap i den maritima miljön. Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss. De bistår andra myndigheter med sjöräddningstjänst, annan räddningstjänst samt sjöövervakning från deras fartyg och flygplan. (Kustbevakningen, 2025)

Länsstyrelsen är geografiskt områdesansvarig på den regionala nivån. Det innebär att länsstyrelsen samordnar det regionala arbetet före, under och efter en samhällsstörning. Under en samhällsstörning ska länsstyrelsen

Bilaga 2

13 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

samverka, samordna och stödja länets aktörer för att inrikta samhällets åtgärder och resurser så att konsekvenserna för samhället blir så små som möjligt. I arbete med detaljplaner behöver statliga och allmänna intressen skyddas och länsstyrelsen har i uppdrag att se till att kommunen tar hänsyn till intressena i detaljplaneringen. Sådana intressen kan till exempel vara människors hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen ger råd och stöd under processen med att ta fram en ny detaljplan.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har en stödande och samordnande roll i skyddet mot terrorhot i kollektivtrafiken. Deras ansvar omfattar risk- och sårbarhetsanalyser, samordning och stöd, utbildning och övningar, informationssäkerhet samt krisberedskap och hantering.

Polismyndigheten har bland annat ansvar för att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och att leda insatser vid inträffade eller misstänkta brottsliga handlingar. Polisen ska upprätthålla allmän ordning, beivra brott och ingripa vid brottsliga handlingar. Polisens ansvar gäller samhället i stort det vill säga även brott som kan rikta sig mot kollektivtrafiken.

Nationella insatsstyrkan (NI) är en del av Polisen och är Sveriges anti-terrorstyrka. Deras huvuduppgift är att operativt bekämpa terrorism genom att ingripa mot terrorattentat. NI är en del i samhällets förmåga att hantera hotet genom att anpassat konfrontera gärningsmän som förbereder eller utför terrorattentat. Exempel på uppdrag för NI är ingripanden vid förberedelser eller pågående terrorbrott, insatser mot brottsliga handlingar med stöd av främmande makt, ingripanden mot särskilt farliga gärningsmän och förhandling i krissituationer. (Polisen, 2025)

Regionen och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. De kan enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik komma överens om att någon av parterna ska vara ansvariga för trafiken. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). RKM planerar och beslutar om kollektivtrafikens utformning utifrån regionens behov och mål, samordnar trafikslag för en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik samt följer upp och utvärderar trafikutbudet och trafikföretags prestation för att säkerställa en fungerande kollektivtrafik. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) beslutar om allmän trafikplikt i regionen och ansvarar för eventuella upphandlingar för trafik och trafiknära tjänster.

Kommunerna i en region har dock samråd med RKM inför att det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas. Kommunerna har i de flesta fall inte direkt rådighet över kollektivtrafiken om RKM är tilldelad ansvaret i regionen. Kommunal styrning påverkar däremot områden som bebyggelseplanering och lokalisering, trafikplanering (exempelvis omfördelning av befintlig vägkapacitet, hastighet), reglering av biltrafik (exempelvis parkering, prissättning, bilfria områden) med mera. (K2, 2018) Kommunen har även ett ansvar för samordning av det brottsförebyggande arbetet inom sitt geografiska område i enlighet med lagen (2023:196) om kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete och ska leda ett strategiskt

Bilaga 2

14 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

råd där kommunen och relevanta aktörer ingår. Räddningstjänst och ambulanssjukvård kan vara kommunens, regionens eller statens ansvar. För räddningstjänst som inte lyder under statens ansvar svarar kommunernas organisation för inom sitt geografiska område. Berörda regioner ansvarar för utförandet av hälso- och sjukvård vid en olycka.

Sjöfartsverkets ansvar för säkerhet i kollektivtrafiken är indirekt genom deras ansvar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra. De gör farledsplanering, lotsning, isbrytning, sjömätning, utmärkning av farleder och övervakar sjötrafik via Sjötrafikinformationssystemet (VTS) för att förebygga olyckor. De är räddningstjänst vid sjö- och flygolyckor och samverkar med andra myndigheter och organisationer inom räddningstjänst.

Säkerhetspolisen (Säpo) är en säkerhetstjänst med ett nationellt uppdrag som polismyndighet som arbetar för att höja säkerhetsnivån i Sverige. Detta görs dels genom att avslöja och reducera säkerhetshot som riktas mot landet och dess skyddsvärda verksamheter, dels genom att reducera sårbarheter i dessa verksamheter. Säpo har ett nationellt ansvar för att bekämpa terrorism. *Samverkansrådet mot terrorism* leds och sammankallas av säkerhetspolischefen och är ett samarbete mellan sjutton svenska myndigheter. (Säkerhetspolisen, 2025c)

Trafikanalys ger kunskapsunderlag till beslutsfattare inom transportpolitiken bland annat genom sin uppföljning av de transportpolitiska målen och transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, den officiella statistiken inom transportområdet samt genom utredningar. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. (Trafikanalys, 2025)

Trafikverket är infrastrukturförvaltare, trafikledare, upphandlare av interregional kollektivtrafik, i förekommande fall stationsförvaltare och i något fall ansvarig för färjeterminal. Trafikverket är sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter. Trafikverkets ansvar inom skydd mot terrorhot handlar främst om att bidra till att skydda och säkra den nationella transportinfrastrukturen och att utifrån uppdraget som sektorsmyndighet samordna och driva på samverkan för ökat skydd och trygghet.

Transportstyrelsen för register samt tar fram regler, ger tillstånd och följer upp hur reglerna och givna tillstånd efterlevs via tillsyn inom vägtrafik, spårtrafik, luftfart och sjöfart. Inom kollektivtrafikområdet har Transportstyrelsen ansvar för marknadsövervakning genom att följa villkor för marknadstillträde, konkurrensvillkor samt villkor för resenärer och för de som köper godstransporttjänster. Transportstyrelsen kontrollerar att regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen. Det gäller krav om trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt, samt hur RKM tillhandahåller kollektivtrafik som lever upp till kraven i kollektivtrafiklagen.

Bilaga 2

15 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Upphandlingsmyndigheten ger stöd och vägledning inom offentlig upphandling och statsstöd genom att utveckla och förmedla kunskap, verktyg och metoder. (Upphandlingsmyndigheten, 2025)

4 Samhällsorganiserad kollektivtrafik

Den samhällsorganiserade kollektivtrafiken är den kollektivtrafik som upphandlas och utgör större delen av kollektivtrafiken i Sverige. Den största delen av den samhällsorganiserade kollektivtrafiken upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Bland övrig upphandlad kollektivtrafik kan nämnas Trafikverkets upphandling av interregional kollektivtrafik där de två största delarna avser färjetrafik till Gotland och flygtrafik till elva flygplatser.

Inom den upphandlade kollektivtrafiken är det vanligt med relativt långa avtalstider med eller utan möjlighet till ytterligare optionsår. Den långa avtalstiden är ofta förknippad med avskrivningstid för fordon eller fastigheter. Tillkommer krav under avtalstiden som inte finns reglerade i avtalet kan avtalet behöva omförhandlas. Förändringarna får dock inte vara väsentliga, det vill säga de ursprungliga villkoren i upphandlingen får inte ändras. Såväl nationell som internationell lagstiftning styr hur pass mycket ett avtal kan ändras under avtalstiden.

Det grundläggande ansvaret för verksamheten kan inte fullt ut överföras till en extern utförare trots genomförd upphandling. Den upphandlande enheten som ansvarar för verksamheten – exempelvis en kommun eller en statlig myndighet – behåller det yttersta ansvaret, även när en tjänst läggs ut på en privat aktör genom upphandling. Detta innebär att upphandlande enheten ska säkerställa att den upphandlade verksamheten bedrivs i enlighet med lagar, förordningar och avtalade krav.

Ansvaret för den operativa driften i ett trafikavtal kan överföras i enlighet med det kontrakt som tecknas mellan avtalsparterna. Krav som kan ställas är till exempel leverans av tjänst enligt överenskommen kvalitet och standard, efterlevnad av lagkrav och branschregler samt hantering av personal och resurser för att uppfylla avtalet.

4.1 Övergripande om trafikering, regionalt upphandlad trafik

Figur 4 visar antalet påstigningar 2023 i den upphandlade regionala kollektivtrafiken, uppdelat på de fem färdmedlen. Under 2023 gjordes cirka 1,5 miljarder påstigningar, vilket är en ökning med cirka sju procent jämfört med 2022. Busstrafiken står för den största delen av antalet påstigningar och motsvarar mer än hälften av det totala antalet påstigningar i subventionerad regional linjetrafik. (Trafikanalys, 2024)

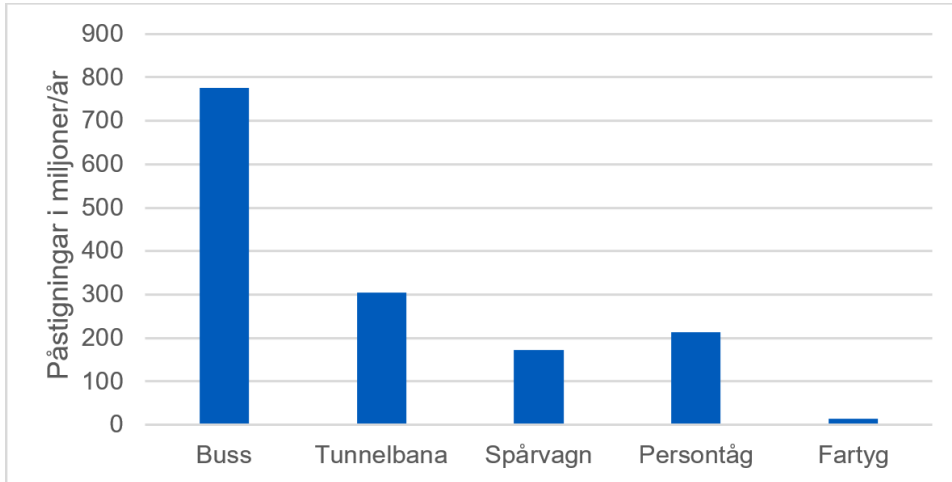
Bilaga 2

16 (42)

Datum
2025-06-16

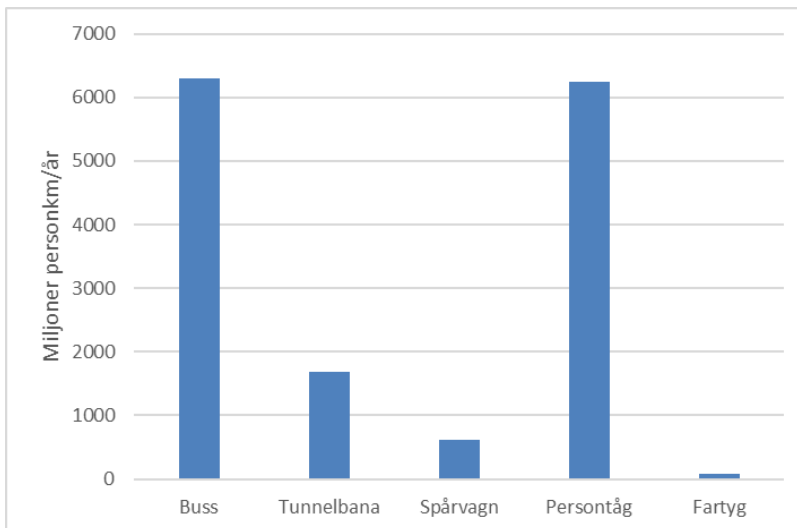
Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 4 Antal påstigningar (miljoner) 2023 per trafikslag i regional linjetrafik



Transportarbetet i den regionala kollektivtrafiken uppgick 2023 till cirka 15 miljarder personkilometer, vilket var lägre än 2019 (innan pandemin). Den genomsnittliga reslängden var cirka 10 kilometer. Transportarbetet för buss och regionala persontåg var ungefär lika stort, men den genomsnittliga reslängden var högst för persontåg (cirka 30 kilometer), se figur 5. (Trafikanalys, 2024a)

Figur 5 Transportarbete 2023 i miljoner personkilometer per trafikslag i regional linjetrafik



Trafikutbudet av regional kollektivtrafik uppgick till 723 miljoner kilometer år 2023, varav buss stod för cirka 85 procent av det totala utbudet. Skälet till att buss står för flest körda fordonskilometer beror bland annat på att tåg och tunnelbana har betydligt större platsutbud per tur. Drygt hälften av alla utbudskilometer 2023 utfördes i de tre storstadslänen: Stockholm, Västra Götaland och Skåne, se figur 6. (Trafikanalys, 2024a)

Bilaga 2

17 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 6 Antal utbudskilometer 2023 i miljoner för subventionerad regional linjetrafik i de olika länen (Trafikanalys, 2024a)



Busstrafik är det enda färdmedlet som finns i samtliga län och tågtrafik finns i alla län utom Gotland även om tågtrafik saknas i många kommuner. Spårvagnstrafik finns endast i Storstockholm, Göteborg, Norrköping och Lund, i Uppsala finns planer för sådan trafik. Tunnelbanetrafik finns endast i Stockholms län. Upphandlad båttrafik finns huvudsakligen i Stockholms län, Västra Götalands län och Blekinge län.

4.2 Nationellt upphandlad trafik

Utöver de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar Trafikverket för upphandling av interregional kollektivtrafik som är viktig för tillgängligheten och som är transportpolitiskt motiverad, men som saknar förutsättningar att bedrivas kommersiellt (Trafikverket, 2023).

Det genomsnittliga upphandlade värdet uppgår årligen till nästan 900 miljoner kronor, och de två största delarna avser färjetrafiken till Gotland och flygtrafik till elva flygplatser, se figur 7. (Trafikverket, 2025c)

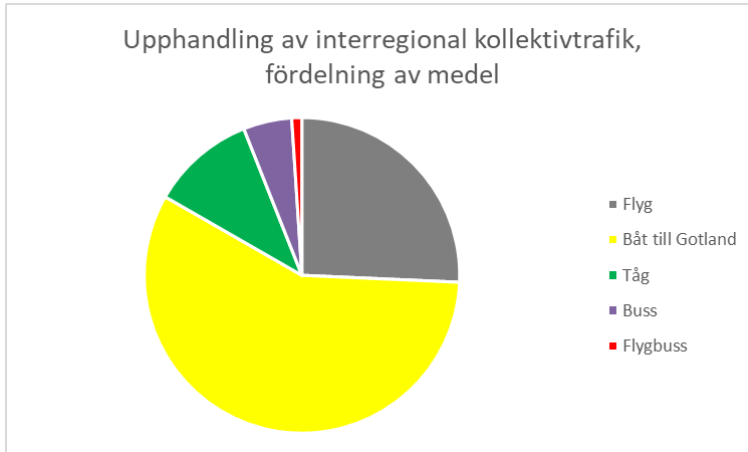
Bilaga 2

18 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 7 Fördelning av Trafikverkets anslag till upphandlad interregional kollektivtrafik



För nattåg och flygbussar avtalar Trafikverket direkt med en trafikutövare (trafikeringsavtal). För övrig tåg- och busstrafik samverkar Trafikverket med regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Den kommersiella kollektivtrafiken regleras inte genom avtal med det offentliga.

4.3 Samhällsorganiserad regional kollektivtrafik per färdmedel

4.3.1 Buss

Regionalt upphandlad busstrafik finns i alla län och under 2023 gjordes cirka 778 miljoner bussresor (Trafikanalys, 2024). Upphandling av busstrafiken sker normalt för olika geografiska områden inom respektive län, men för de mindre länen kan upphandlingen omfatta hela länet. Vissa upphandlar trafiken med färdiga tidtabeller, andra ger de upphandlade trafikutövaren större frihet med tidtabeller. Bussföretaget svarar dock oftast för detaljplanering, såsom förarscheman, driften av trafiken och mötet med resenärerna.

Störst upphandlingsvolym har Trafikförvaltningen i Stockholms län där busstrafik handlas upp i olika geografiska områden där en eller flera kommuner ingår. Avtalslängden är normalt tio år och drygt 2 100 bussar finns inom den upphandlade trafiken i länet. Även Västtrafiks upphandlingsområden omfattar vanligtvis en eller några kommuner och avtalstiden är normalt tio år. Skånetrafiken har som huvudregel en avtalslängd på åtta till tio år och med upphandling för en eller två kommuner.

Exempel på större bussbolag som kör upphandlad trafik är Nobina Sverige AB, Transdev Sverige AB, VR Sverige AB, Vy Buss AB, Bergkvara Group AB och Keolis Sverige AB. I västra och södra Sverige har Buss i Väst AB även mycket busstrafik. Utöver dessa bedrivs även upphandlad busstrafik av mindre mer lokala bussbolag.

Bilaga 2

19 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

4.3.2 Båttrafik

Inom upphandlad regional kollektivtrafik på vatten transporterades cirka 13,8 miljoner passagerare under år 2023 (Trafikanalys, 2024). Av dessa resor genomfördes drygt hälften (cirka 7 miljoner) i Göteborg, där både ”skärgårdstrafiken” och ”hamntrafiken” körs av AB Göteborg – Styrso Skärgårdstrafik (ägs av Transdev Sverige AB). Exempel på andra rederier i Västra Götalands län är bland annat Koster Marin AB, Karingötrafiken AB, Öckerö rederi AB och Gunnars båtturer & charter AB. Majoriteten av resorna i Västra Götalands län utgörs av korta pendlarresor som ”hamntrafiken” i Göteborg.

Den näst största andelen upphandlad kollektivtrafik på vatten finns i Stockholms län som har nära hälften av de utförda resorna (Trafikverket, 2025e). 1,5 miljoner resor utgörs av resor i skärgården och 4,5 miljoner av kortare pendelsträckor. Av skärgårdstrafiken genomförs 75 procent av resorna under en fjärdedel av året (juni-augusti). Ångfartygsaktiebolaget Stockholm-Blidösund (ägs av Transdev Sverige AB) kör den upphandlade ”skärgårdstrafiken” och även de upphandlade pendellinjerna i Mälaren och Saltsjön. Den övriga upphandlade ”hamntrafiken”/pendellinjerna i Stockholm körs av Djurgårdens färjetrafik AB, Rederiaktiebolaget Ballerina och Ressel rederi AB.

Den tredje största aktören för upphandlad kollektivtrafik på vatten är Blekingetrafiken med cirka 1,5 procent av resorna. I Blekingetrafiken är det Affärsverken Karlskrona AB (ägt av Karlskrona kommun) som kör de flesta linjerna. Utöver upphandlad trafik i ovanstående tre län finns viss kollektivtrafik på vatten även på andra orter, exempelvis i Luleå, Örnsköldsvik och Sundsvall, under sommartid och med relativt små volymer.

4.3.3 Persontåg

Regionalt upphandlad trafik med persontåg finns i alla län utom Gotland och under 2023 gjordes cirka 214 miljoner resor (Trafikanalys, 2024). Upphandling av tågtrafik sker normalt för stora geografiska områden som sträcker sig över flera län. De två största upphandlingarna är Öresundstågstrafiken och Trafikförvaltningen i Stockholms pendeltågstrafik som tillsammans står för cirka 60 procent av allt transportarbete för regional tågtrafik, se **Fel! Hittar inte referensälla.**

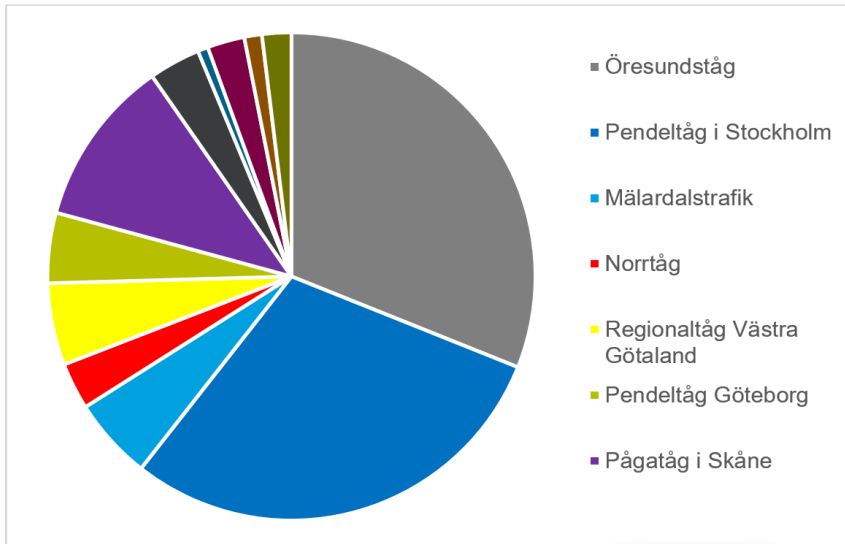
Bilaga 2

20 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 8 Fördelning av transportarbete (personkilometer) för regional tågtrafik (Svensk kollektivtrafik, 2025)



Öresundstågstrafiken omfattar tågtrafiken från Köpenhamn via Malmö till Göteborg, Kalmar och Karlskrona, medan Stockholms pendeltågstrafik huvudsakligen utförs i Stockholms län, men linjerna går även in i Uppsala och Södermanlands län. Andra stora upphandlingar är Pågatågstrafiken i Skåne, Mälardalstrafik, regionaltåg i Västra Götalands län och pendeltåg i Göteborg. Bland företag som bedriver upphandlad tågtrafik kan nämnas SJ AB, VR Sverige AB, Vy Tåg AB och Transdev Sverige AB.

4.3.4 Tunnelbana

Tunnelbanetrafiken i Stockholms län utgör stommen i länets kollektivtrafik. Region Stockholm äger fordonen och är spårinnehavare. Trafiken är upphandlad och drivs sedan 2009 av MTR Tunnelbanan AB. I november 2025 tar Connecting Stockholm AB över trafiken (ägs av Go-Ahead Sverige AB och ComfortDelGro Group från Singapore). Avtalet löper under elva år och förutom själva driften av tunnelbanan ingår bland annat trafikplanering, trafikledning, bemanning och städning av stationer, trafikinformation, drift och underhåll av tunnelbanetåg och fordonsdepåer. Under avtalstiden kommer nya tunnel-banelinjer att börja trafikeras, till Barkarby, Arenastaden, Nacka och Söderort. (Trafikförvaltningen, 2024)

4.3.5 Spårvagn

Den mest omfattande spårvagnstrafiken finns i Göteborg och körs av Göteborgs Spårvägar AB. Företaget som ägs av Göteborgs stad och utgör stommen i Göteborgs kollektivtrafik. Systemet trafikeras idag av tolv ordinarie spårvägslinjer, varav tio linjer passerar navet Brunnsparken. Linjerna har i allmänhet en avgång var tionde minut eller tätare under högtrafik och täcker en stor del av de befolkningstäta delarna av Göteborgs stad och Mölndals kommun.

Bilaga 2

21 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Spårvagnstrafiken i Stockholms lades till stora delar ned år 1967 när högertrafik infördes, men har efter år 2000 byggts ut med Tvärbanan som går som en västlig ringled mellan Solna/Sundbyberg och Nacka via de stora knutpunkterna Alvik, Liljeholmen och Gullmarsplan. Det övriga mer lokala linjerna inkluderar Nockebybanan, Lidingöbanan och Spårväg City. Från tidtabellsskiftet 15 december 2024 är det AB Stockholms Spårvägar (ägda av Bergkvara Group AB) som kör all spårvagnstrafik i Stockholm. De ansvarar för planering och styrning av trafiken, bemanning och underhåll av fordonen samt underhåll av fastigheter och lättare banunderhåll inklusive hållplatser. Spårvagnarna i Norrköping ägs av Norrköpings kommun, som även ansvarar för underhåll av vagnar, hållplatser och trafikledning. Trafiken körs av Transdev Sverige AB. Spårvagnstrafiken i Lund invigdes i december 2020. Skånetrafiken underhåller spårvagnarna och ansvarar för trafiken. Från december 2023 körs spårvagnarna av Keolis Sverige AB.

5 Kommersiell kollektivtrafik

Den kommersiella kollektivtrafiken är koncentrerad till större resandeflöden in mot de tre storstäderna Malmö, Göteborg och Stockholm, framförallt mellan de tre storstäderna. Det finns också viss säsongstrafik. Här ingår även flygbussar.

5.1 Kommersiell kollektivtrafik per färdmedel

5.1.1 Buss

Stockholm har allt mer utvecklats till ett nav för svensk kommersiell linjetrafik. Många fjärrbussar utgår från bussbranschens motsvarighet till Centralstationen, Cityterminalen i Stockholm. Den tätaste busstrafiken går dock mellan Oslo⁴ och Göteborg, se figur 9.

⁴ För bussar och tåg med destination i andra länder är det tillåtet att resa inom Sverige.

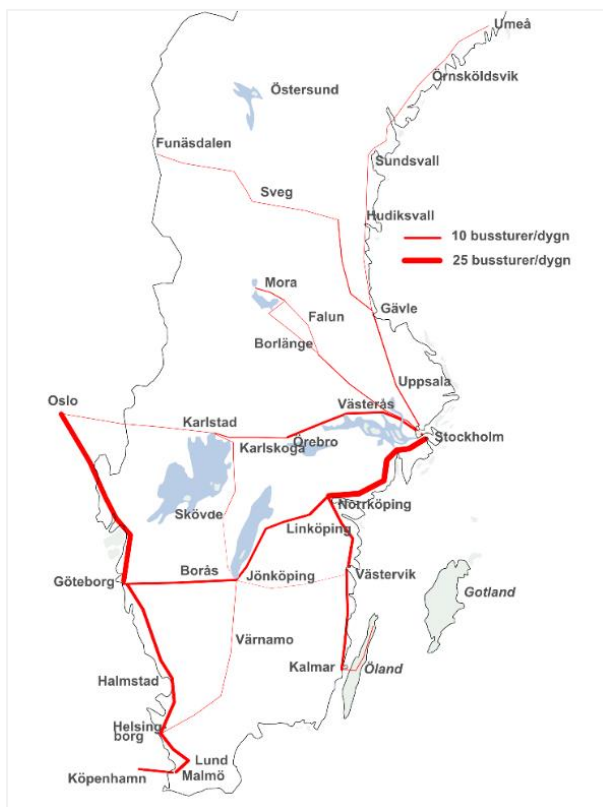
Bilaga 2

22 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 9 Kommersiell långväga busstrafik 2024, genomsnittligt antal turer per dygn (Trafikverket, 2025d)



Efter pandemin har den dagliga trafiken koncentrerats till sträckorna Stockholm–Göteborg/Oslo/Kalmar och Oslo–Göteborg–Malmö/Köpenhamn där FlixBus Sverige AB och Vy Buss AB står för i princip all trafik. Utöver detta körs veckoslutstrafik och daglig busstrafik i mindre omfattning. Masexpressen och Härjedalingen (körs av Mohlins Expressbuss AB) och kör mellan Stockholm och Dalarna/Södra Norrland. Y-buss AB kör veckoslutstrafik mellan Umeå/Sollefteå och Stockholm via Arlanda, där vissa turer kör vidare till Värtahamnen.

Utöver fjärrbussar körs kommersiell linjetrafik med flygbussar. På exempelvis sträckan Stockholm C–Arlanda kör Vy Buss AB (varumärket Vy flygbussarna) och FlixBus Sverige AB tillsammans sex gånger i timmen under stora delar av dagen. FlixBus kör även passagerare till Enköping, Västerås och Örebro från Arlanda. Andra flygplatser som trafikeras från och till intilliggande städer av Vy buss AB är Stockholm Skavsta, Stockholm Västerås, Göteborg Landvetter, Malmö och Visby (enbart sommartid). Flixbus Sverige AB trafikerar även Göteborg Landvetter.

5.1.2 Båttrafik

Den kommersiella kollektivtrafiken på vatten är av relativt begränsad omfattning. Under 2023 gjordes cirka 750 000 resor och all denna trafik körs under sommarhalvåret (Trafikanalys, 2024b). Exempelvis så kör Rederi Ölandslinjen AB sträckan Oskarshamn–Byxelkrok dagligen juni till augusti och Ressel rederi AB trafikerar Kalmar–Färjestaden maj till september.

Bilaga 2

23 (42)

Datum
2025-06-16

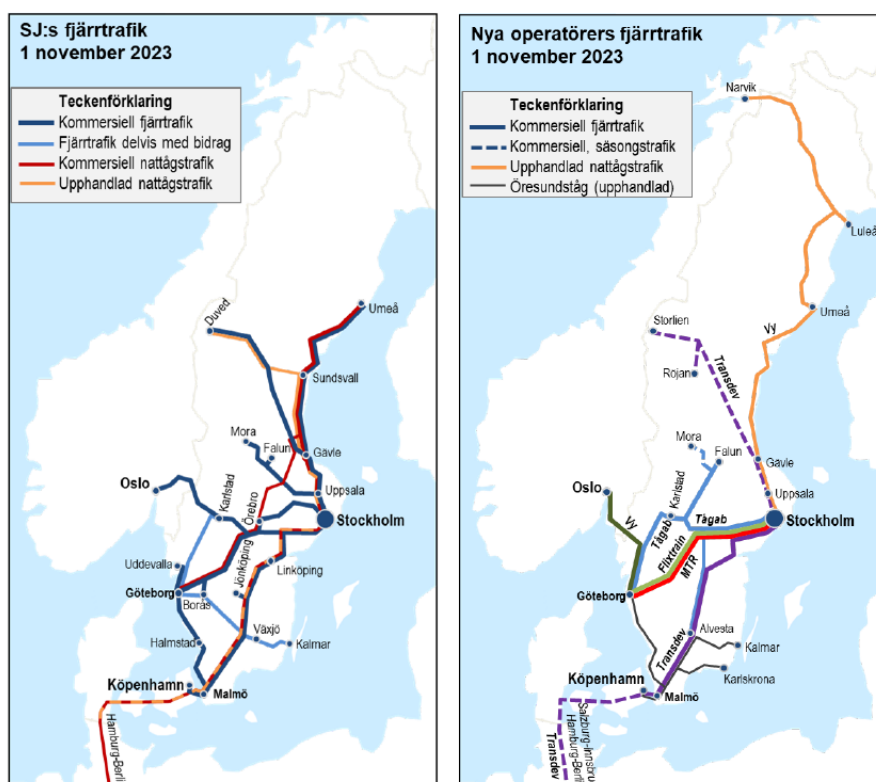
Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Strömma Turism & Sjöfart AB bedriver kollektivtrafik på vatten i Stockholms skärgård under varumärket Cinderellabåtarna. Dessa trafikerar dagligen Stockholm–Sandhamn sommartid och ytterligare några veckoslut under månader med efterfrågan på trafik. Annan kommersiell båttrafik är exempelvis Solna strand–Riddarholmen (Arkipelag rederi AB) som trafikerar under några månader på sommarhalvåret.

5.1.3 Persontåg

Större delen av de långväga tågresorna i Sverige är kommersiella. Den tätaste tågtrafiken går mellan Stockholm och Göteborg och på denna sträcka kör både SJ AB och VR Snabbtåg Sverige AB (tidigare MTR Express) frekvent trafik, se figur 10.

Figur 10 Fjärrtrafik i Sverige 2023 (KTH, 2023)



På sträckan Stockholm–Malmö kör SJ AB ungefär ett tåg i timmen och Snälltåget AB (ägs av Transdev Sverige AB) kör 2–3 turer per dygn. Snälltågets trafik går under halva året vidare till Berlin och på vintern går vissa turer till Jämtland. SJ AB kör också nattåg till Berlin och Jämtland, men då som upphandlad nattågstrafik som går varje dag hela året. Att Snälltåget kan köra kommersiellt på samma sträcka beror på att de anpassar utbudet till den tid på året som efterfrågan är som störst. Nattågen till övre Norrland är också upphandlade, medan SJ:s dagtåg och nattåg till Umeå är kommersiella. Detta visas i figur 10. Den vänstra bilden visar SJ:s tågtrafik med fjärrtåg 2023 och den högra visar motsvarande för andra trafikutövare. Tågtrafiken mellan Göteborg och Oslo körs av Vy tåg AB och handlas upp

Bilaga 2

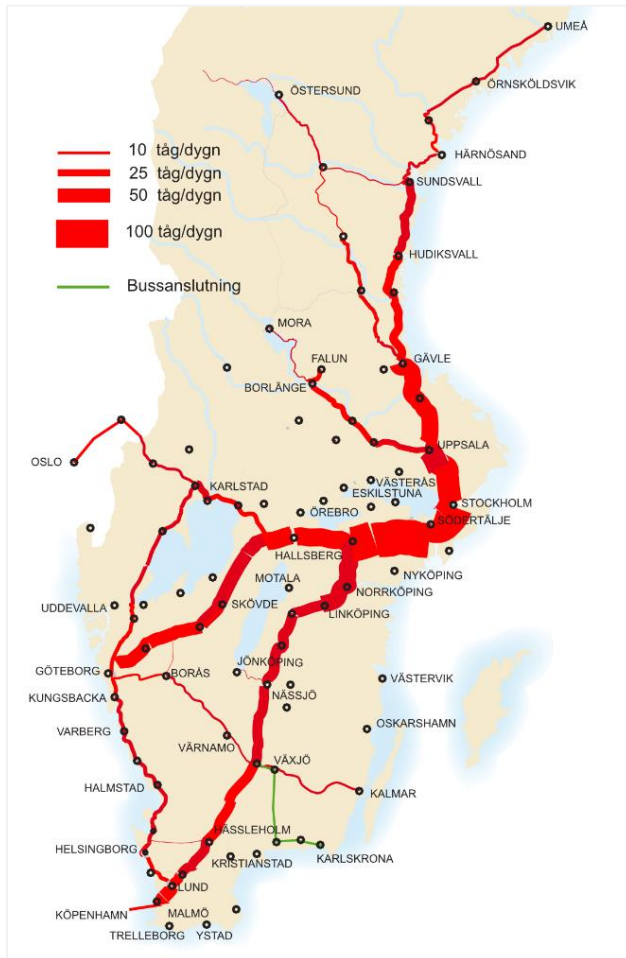
24 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

av Norge på den norska sidan. Figur 11 visar omfattningen av den långväga kommersiella tågtrafiken genom antalet tåg per dygn 2024.

Figur 11 Kommersiell fjärrtågstrafik 2024, antal tåg per dygn (Trafikverket, 2025d)



Utöver kommersiell fjärrtågstrafik finns kommersiell regional tågtrafik som exempelvis A-train AB (varumärke Arlanda Express).

6 Infrastruktur

I detta avsnitt behandlas infrastruktur för olika trafikslag inklusive en kort beskrivning av olika typer av depåer.

Beroende på trafikslag har infrastrukturen olika trafiknät. På vissa sträckor sammanfaller de och överlappar varandra, exempelvis för spårväg och buss. Förutom de överlappande trafiknäten, finns det många punkter där trafiknäten korsar varandra. Det kan förekomma när det finns flera olika trafiknät inom ett begränsat geografiskt område, vilket framförallt förekommer i storstadsområdena där många trafikslag ingår i samma trafikflöden. Flödet kan som följd av detta vara högt under korta tidsperioder när många fordon passerar samtidigt i en specifik punkt.

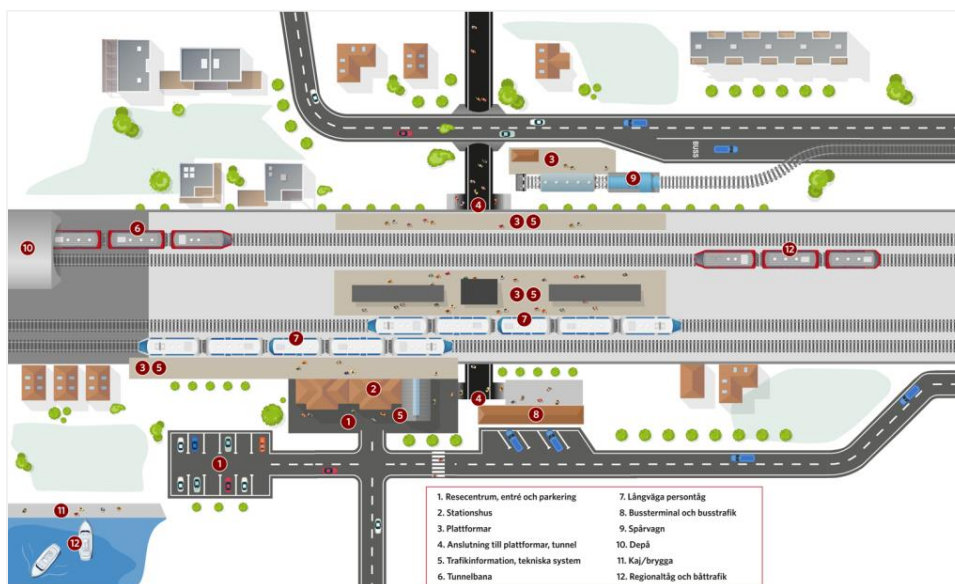
Bilaga 2

25 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 12 Illustration som visar hur överlappande och korsande trafiknät inom ett begränsat geografiskt område kan se ut (Trafikverket, 2025b)



6.1 Infrastruktur för buss

Busstrafikens infrastruktur består framförallt av statliga och kommunala vägar. Resenärer stiger på och av vid hållplatser utmed vägtrafiknätet, vid busstationer eller vid större bytespunkter eller resecentrum med kombinerade trafikslag.

De flesta hållplatser är relativt enkla och utgörs av en hållplatsstolpe och hållplatsskylt, där linjenummer kan framgå. Ibland kan information om tidtabell finnas på hållplatsstolpen eller i eventuell busskur om sådan finns att tillgå. En bussficka kan underlätta för annan trafik att passera busshållplatsen. En busstation eller bussterminal är en plats där resandeutbyte kan göras mellan flera olika busslinjer, ofta placerad centralt i en tätort. Ibland finns en vänthall i anslutning till busstationen. De större gemensamma anläggningarna som delas med andra trafikslag skapar stora bytespunkter.

I anslutning till större orter finns det ibland särskilda busskörfält för matartrafik in till samhällena där det för vissa tider eller alltid är förbjudet för annan trafik att köra. Det är inte heller ovanligt med särskilda busskörfält i tätbebyggelse. Malmö har till exempel, med Sveriges första BRT⁵-liknande busslinje, gjort stora anpassningar i infrastrukturen med särskilda körfält enbart för denna trafik.

En bussdepå eller ett bussgarage är en anläggning där bussar repareras och underhålls, städas och tvättas och som har tillgång till olika typer av teknisk

⁵ BRT = Bus rapid transfer, är ett koncept inom busstrafik för att lösa höga resandeflöden i tät trafik och bebyggelse. Det innebär ofta gemensamma åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, trafikplanering och fordonsanskaffning.

Bilaga 2

26 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

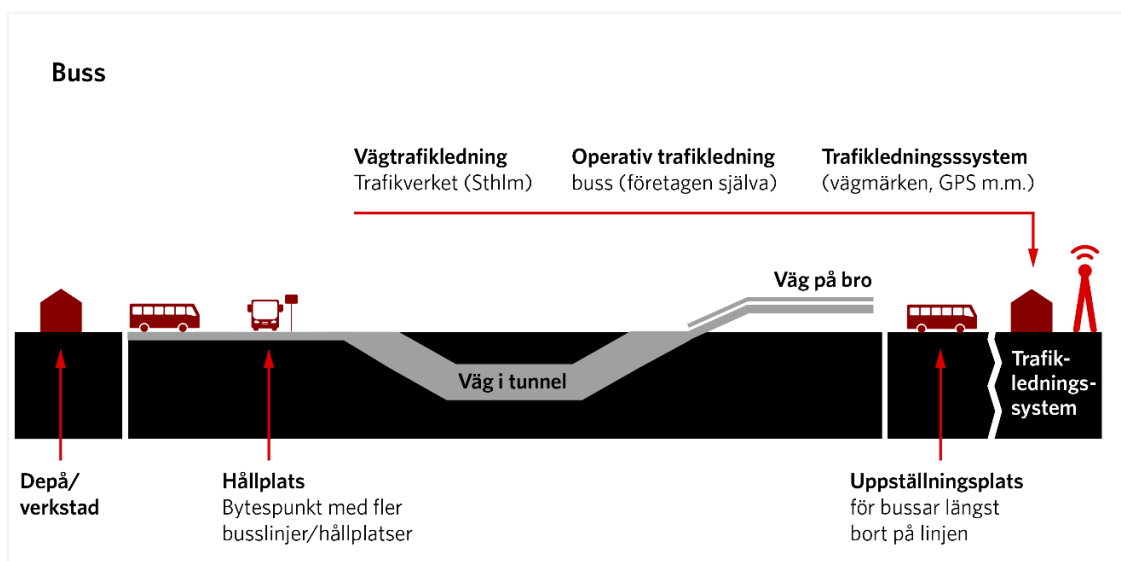
försörjning (exempelvis luft, el samt olika bränsletyper). Här förvaras fordonen när de inte går i trafik och depån kan även innehålla personallokaler och kontor. Ofta utförs arbete i verkstad och tvätthall dygnet runt. En bussdepå är ofta inhägnad men kan vara tämligen tillgänglig genom de grindar och portar som ofta står öppna för att medge enkel transport av fordon till och från depån eller inom depån, till och från verkstad eller tvätthall.

För att undvika onödigt lång tomkörning behöver bussdepån vara strategiskt placerad utifrån den trafik som bussarna ska köra. Trafikföretaget ansvarar oftast för anskaffande av en lämplig depå men flera regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) har i samråd med berörda kommuner etablerat och byggt depåer på lämpliga platser. Dessa depåer är sedan en förutsättning i de kontrakt som upphandlas. Som ett exempel finns inom Trafikförvaltningen i Stockholms läns 26 bussgarage och satellitdepåer där de största kan hantera upp till 250 bussar. De flesta bussdepåerna i landet ägs eller hyrs dock fortfarande av det bussföretag som kör trafiken.

För mer vidsträckt regiontrafik krävs ofta flera depåer eller enklare uppställningsplatser för att minska antalet tomkörningskilometer. Trafikplaneringen kan därefter, utifrån i anbudet begärd trafik, planera var bussen ska ställas upp, tankas och städas med mera under sitt trafikdygn.

Då olika bussar kan framföras av olika bränslen krävs att tankinfrastrukturen på en depå medger lösningarna som krävs i ett specifikt kontrakt. Alla flytande bränslen kräver cisterner för lagring och leveranser av bränsle via tankbilar. Bussar som framförs på natur- eller biogas är ofta placerade på en depå som byggts nära en kommunal biogasanläggning eller annan lämplig anslutningspunkt till befintligt gasnät. Elbussar kräver laddinfrastruktur (såväl snabb- som långsamladdning) i depån och ibland även ute på linjen.

Figur 13 Illustration infrastruktur för busstrafik (Trafikverket, 2025b)



Bilaga 2

27 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

6.2 Infrastruktur för sjötrafik

Sjöfartens infrastruktur består främst av hamnar, kajer/bryggor och farleder.

En hamn är en plats eller ett geografiskt område som inrättats för att bland annat ge service till fartyg och människor som befinner sig inom området. Vad som ingår i en hamn kan skilja sig åt mellan olika regelverk. Det kan omfatta allt från i princip en brygga eller kaj till småbåtshamnar till stora färjeterminaler och industrihamnar. All den verksamhet som hör till sjötrafik och hamnverksamhet och som är förlagd till land kan omfattas i hamnbegreppet, till exempel kajer, transportanordningar, terminalbyggnader, magasin, fyrar och lotsbyggnader. Det gäller även anläggningar i, på eller under vatten som ansluter till hamnverksamheten på land, som till exempel bryggor eller dockor. Även komplement till verksamheten kan ingå, så som personalutrymmen eller handel och service till resenärer.

Begreppet farled omfattar i sin vidaste betydelse de vattenområden som sjöfarten använder. I allmänhet menar man dock de vattenvägar som i sjökortet är markerade med streckade svarta linjer och som efter behov försetts med sjösäkerhetsanordningar (bojar, prickar och så vidare). I Sverige finns cirka 900 farleder och cirka 14 000 sjösäkerhetsanordningar som utmärker farlederna. (Transportstyrelsen, 2025c)

Depåer och verkstäder saknas enligt den definition som används inom vägtrafik och spårbunden trafik. Enklare reparationer utförs under gång eller vid hamnuppehåll och större arbeten och översyner sker vid skeppssvarv.

De större kajerna för skärgårdstrafiken i centrala Stockholm och Göteborg är kommunalt ägda. Det gäller även kajerna i Strömstad, Karlskrona, Vaxholm och Stavsås, medan skärgårdsbryggorna i regel ägs av samfälligheter på respektive ö. I Stockholms skärgård ägs flera av de större bryggorna av Trafikverket, här ingår exempelvis Sandhamn och Utö. I dessa fall normerar och inspekterar Trafikförvaltningen i Stockholms län bryggorna medan Trafikverket betalar underhållet. För skärgårdstrafiken kring Göteborg är det bara två bryggor som ägs av Trafikverket.

Kajer eller bryggor är normalt obemannade och obevakade. Varje fartygsägare svarar själv för att tillse fartygen och för att bevaka dem under perioder då fartygen inte är i trafik. Under trafikperioderna har de större fartygen besättning ombord som svarar för att tillse fartygen.

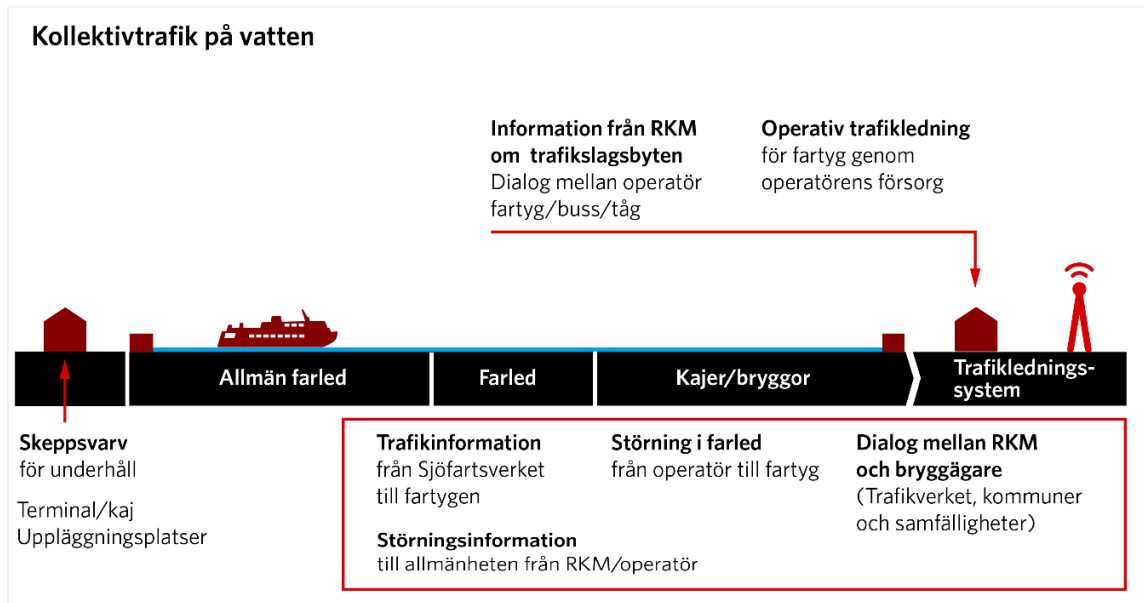
Bilaga 2

28 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 14 Illustration infrastruktur för kollektivtrafik på vatten (Trafikverket, 2025b)



6.3 Infrastruktur för spårtrafik

Den svenska järnvägen är till största delen statlig infrastruktur som ägs av Trafikverket. Sammantaget finns över 250 infrastrukturförvaltare i Sverige. (Transportstyrelsen, 2025d). Några av de större som kan nämnas förutom Trafikverket är A-train AB som äger Arlandabanan (som är cirka 7 kilometer lång), Øresundsbro Konsortiet (som ägs till lika delar av A/S Øresund och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB) som har Øresundsbanan (som cirka 16 kilometer lång). Inlandsbanan, se figur 15, ägs av 19 kommuner längs linjesträckningen genom bolaget Inlandsbanan AB (IBAB). Roslagsbanan och Saltsjöbanan ägs av Region Stockholm.

Tunnelbanan i Stockholm har 100 stationer. De flesta är belägna inom Stockholms stad, men nätet går numera även in i Solna, Sundbyberg, Danderyd, Huddinge och Botkyrka kommuner. Hela tunnelbanenätet ägs av Region Stockholm som också ansvarar för utbyggnad och underhåll av nätet.

Spårväg går oftast i blandad trafik tillsammans med vägtrafik och stundtals i reserverat utrymme på enskild banvall. Göteborg spårvägar har det längsta spårvägssystemet i Sverige och det ägs av Göteborgs kommun genom Göteborgs Stads stadsmiljöförvaltning.

Bilaga 2

29 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 15 Järnvägar i Sverige exklusive lokala järnvägar (Trafikverket, 2025d)



Det näst största spårvägsnätet finns i Stockholm, där Region Stockholm genom trafikförvaltningen äger både infrastruktur, spårfordon och depåer. De ansvarar även för underhåll av fastigheter och lättare banunderhåll inklusive hållplatser.

Spårvagnarna och spåranläggningen i Norrköping ägs av Norrköpings kommun, som även ansvarar för underhåll av vagnar, hållplatser och trafikledning. Spåranläggningen i Lund ägs av kommunen, som även ansvarar för underhållet av spåranläggningen inklusive spår och el-, tele- och signalsystem.

Bilaga 2

30 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Trafikverket har som infrastrukturförvaltare ett förvaltningsansvar för järnvägsinfrastrukturen, inklusive plattformar och plattformsförbindelser. Trafikverket har ett förvaltningsansvar för cirka 580 aktiva järnvägsstationer. Vad gäller stationsbyggnader är Jernhusen en stor aktör med cirka 30-40 stationer. Utöver Jernhusen finns andra fastighetsförvaltare som kommuner, regioner, privata fastighetsbolag och Trafikverket som äger och förvaltar stationshus. Alla ägare till stationshus kan välja att tillhandahålla resenärsservice själva eller genom att låta Svenska Reseterminaler AB hyra in sig i en del av huset för att de ska tillhandahålla resenärsservice på uppdrag av trafikföretagen.

Pendeltågstrafiken i Stockholms län har en infrastruktur där merparten av stationernas biljetthallar är utrustade med automatiska spärrar för biljetervisering. Samma gäller för tunnelbanetrafiken.

Över hela landet finns underhållsdepåer för persontåg och på dessa platser sker tvätt, service och reparation av tågen. Den största depån, som även är den största i norra Europa, ligger i Hagalund cirka sex kilometer norr om centrala Stockholm. Jernhusen äger och förvaltar de flesta depåerna. Därutöver ser fastighetsägandet olika ut över landet. Vissa stationsbyggnader ägs av kommuner, andra av privata fastighetsägare och ytterligare några ägs av Trafikverket. Därtill finns regionala undantag som exempelvis i Region Stockholm där Trafikverket avtalat med trafikförvaltningen om cirka 35 pendeltågsstationer, Trafikverket äger byggnaderna, men regionen förvaltar en stor del av resenärsanläggningen.

Depåer för tunnelbana och spårvagnar ägs av respektive region eller kommun. De flesta depåer eller underhållsverkstäder med intilliggande infrastruktur ligger inom ett inhägnat område och har någon form av inpasseringskontroll, både bemannade och obemannade. Det kan i vissa fall även finnas inpasseringskontroll från spårområdet där grindar måste öppnas för passage med fordonen. De flesta depåer eller underhållsverkstäder har underhållsverksamhet dygnet runt. Normalt finns en utpekad överlämningspunkt där fordonet lämnas över från drift till underhåll och vice versa.

Inom järnvägssystemet ansöker trafikutövaren om att få ställa upp fordonen hos infrastrukturförvaltaren när de inte används. Trafikutövaren kan få uppställning på allt från stora inhägnade belysta bangårdar till ett stickspår på en mindre station i glesbygden. Orsaken till att uppställning ansöks på mindre stationer är för att nyttja fordonen maximalt inom trafikupplägget och mellan underhållsintervallen. Uppställningsspår på mindre stationer är belysta nattetid men sällan övervakade och kan sakna inhägnad. Fordonen är normalt avstängda och låsta under parkeringstiden.

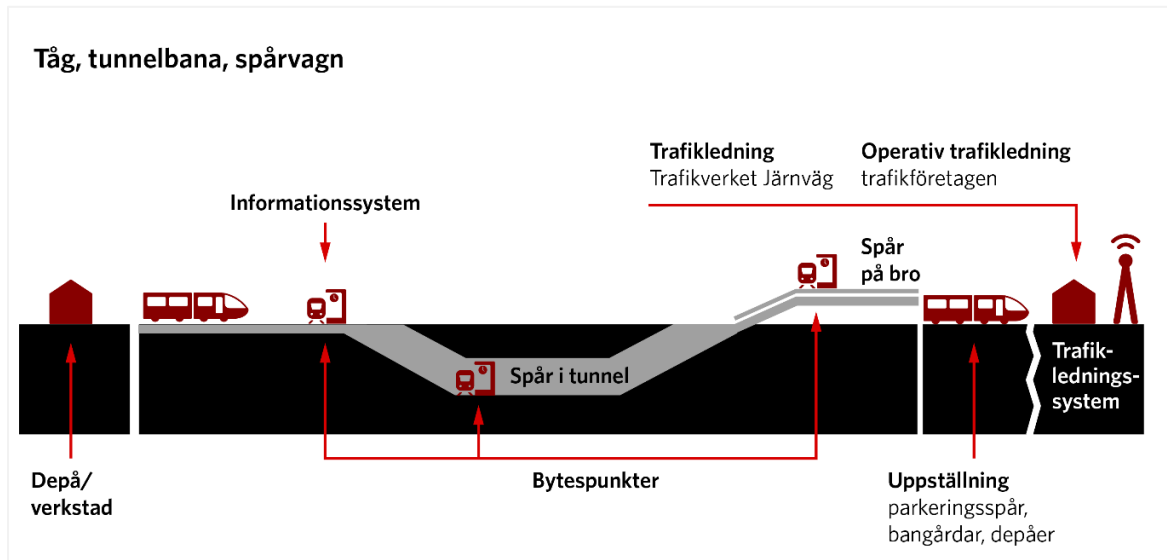
Bilaga 2

31 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 16 Illustration infrastruktur för kollektivtrafik på spår (Trafikverket, 2025b)



7 Bytespunkter

Inom kollektivtrafiken finns ett antal större noder med stora resenärslöden, där verksamhetsutövare inom flera trafikslag verkar på samma område. Dessa platser kallas bytespunkter eller knutpunkter. Det är komplexa miljöer med många aktörer lokaliserade på samma yta, där resenärer kan byta från ett trafikslag till ett annat.

Vid en större bytespunkt eller knutpunkt med både lokal, regional och interregional kollektivtrafik finns ofta ett resecentrum. Ofta avses då exempelvis en järnvägsstation där plattformsmiljö, stationsbyggnad, området runt omkring samt anslutande trafiknät anpassats till varandra. (Trafikverket, 2022)

Bytespunkter och resecentrum är platser där många människor vistas samtidigt. En bytespunkt är en plats där byte mellan olika transportmedel eller trafikslag är möjligt. En bytespunkt innehåller minst en stoppunkt där varje stoppunkt endast hör till ett trafikslag. Stoppunkter utgör de platser där transportmedel kan stanna och där personer kan kliva på och av. (Trafikverket, 2014)

Landets största bytespunkt för resande är den kombinerade stationen Stockholms central/Stockholm City och Cityterminalen. De har tillsammans cirka 250 000 påstigande per dygn (inklusive långväga persontåg och kommersiell busstrafik). Den stora mängden resande hänger samman med att det både är en stor bytespunkt och att det finns en stor mängd större resmål nära centralstationen. Resmål kan exempelvis vara Gamla stan, Kungliga slottet, Gröna lund eller Skansen.

Gemensamt för alla bytespunkter och resecentrum är komplexiteten sett till antalet inblandade aktörer och de många funktioner som inryms.

Bilaga 2

32 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Trafikverket har som förvaltare av järnvägsinfrastrukturen ett funktionellt ansvar för järnvägsstationer, vilket innebär att en funktionalitet gentemot resenärer ska upprätthållas. Det funktionella ansvaret omfattar plattform och plattformsförbindelse med bland annat väntfunktioner, trafikinformationsutrustning samt vissa funktioner för personer med funktionsnedsättning.

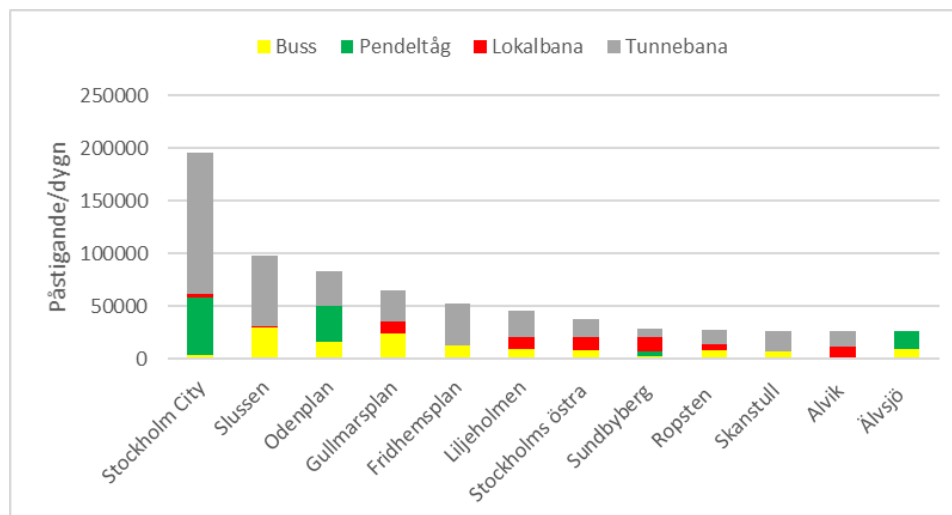
Vissa stationer har en tillhörande stationsbyggnad som medger service eller ytor för väntan. Mängden aktörer inom järnvägsinfrastrukturen medför behov av samverkan i många frågor.

Bytespunkter för båttrafik behandlas separat sist i avsnittet.

7.1 Bytespunkter i den regionala trafiken i Stockholms län

Figur 17 visar antal påstigande 2022 för de tolv största bytespunkterna inom den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län, uppdelat på färdmedel. Observera att siffran på cirka 200 000 påstigande per dygn gäller station Stockholm City som inte inkluderar långväga tåg och långväga bussar. Station Stockholm City är ändå dubbelt så stor som den näst största stationen Slussen. Gullmarsplan är den största bytespunkten utanför tullarna och Sundbyberg är den enda bytespunkten av de tolv största som ligger utanför Stockholms kommun.

Figur 17 Påstigande regional kollektivtrafik vid de tolv största bytespunkterna under år 2022 (Region Stockholm, 2023)



Ovanstående bytespunkter är sådana som har en jämn ström resenärer i rörelse. Det finns dock vissa bytespunkter som har många resenärer i rörelse vid enstaka tillfällen. Här kan nämnas Strömkajen torsdag före midsommar samt Globen och Solna station när det är stora konserter eller stora idrottsevenemang.

7.2 Större bytespunkter utanför Stockholms län

Utanför Stockholms län finns ett antal större bytespunkter. Det är idag vanligt förekommande att samla alla kollektiva färdmedel vid ett ställe i så kallade resecentrum. Ett tydligt exempel är Helsingborg C som tidigare

Bilaga 2

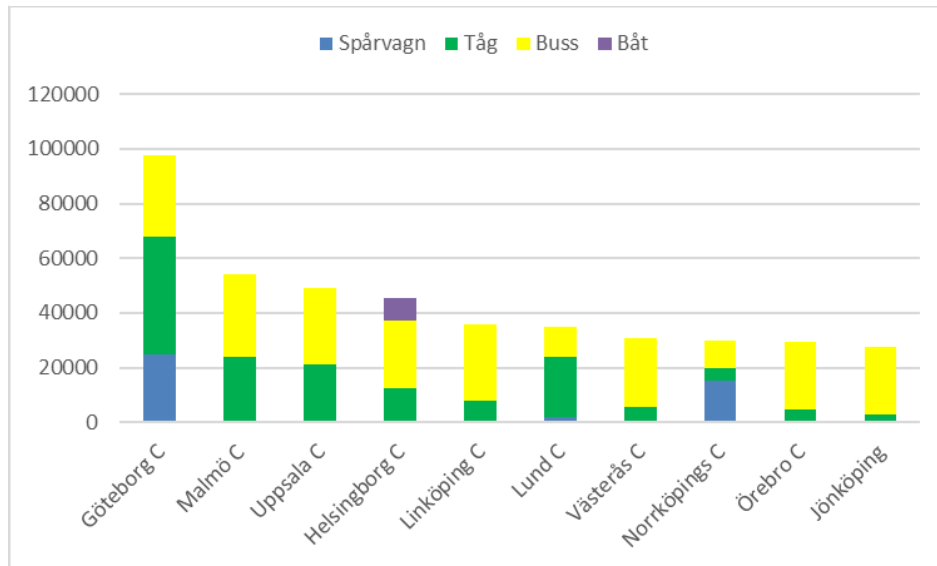
33 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

kallades Knutpunkten. Figur 18 visar antal påstigande vid de tio största bytespunkterna utanför Stockholms län 2022 (båttrafiken mellan Helsingborg och Helsingör ingår dock inte i detta uppdrag då det är internationell båttrafik). (Region Stockholm, 2023)

Figur 18 Påstigande vid de tio största mål- och bytespunkterna utanför Stockholms län 2022 (Region Stockholm, 2023)



7.3 Bytespunkter för kollektivtrafik på vatten

De stora bytespunkterna/kajplatserna för kollektivtrafik på vatten inom Stockholms län är för Waxholmsbolagets skärgårdsbåtar Strömkajen, för Djurgårdstrafiken Slussen och för Cinderellabåtarna Strandvägen. Dessa tre kajer ligger samlade kring Nybroviken/Gamla stan. I Vaxholm finns det även en stor kajplats för både Waxholmsbolaget och Cinderellabåtarna.

För skärgårdstrafiken i Göteborg är den stora bytespunkten/kajplatsen Saltholmen. Den nås med spårvagn och ligger cirka 12 kilometer sydväst om Göteborgs central. För ”hamntrafiken” finns bytespunkten Stenpiren (en del av Göteborgs hamn) som ligger i centrum cirka en kilometer från Göteborgs central. Dit går även viss skärgårdstrafik. Vid Stenpiren kan resenärerna även byta till buss och spårvagn samt byta mellan långsgående och tvärgående båttrafik.

8 Fordon och fartyg

8.1 Bussar

En buss är ett motorfordon som är byggt huvudsakligen för persontransporter och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar kan delas upp i lätta och tunga bussar och i olika klasser: A, B, I, II och III där skillnad mellan klasser bland annat beror på antalet sittplatser och om det är tillåtet med stående resenärer eller inte. (Transportstyrelsen, 2019)

Bilaga 2

34 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Bussarna finns i flera olika utföranden, exempelvis normalbuss, ledbuss eller boggibuss. Historiskt har dieseldrivna förbränningsmotorer varit vanligast, men krav i upphandlingar och miljözoner har drivit utvecklingen och förekomsten av fossilfria bussar framåt. Således blir bussar med biogas, biodiesel samt el eller hybrider av två olika bränslen allt vanligare, och i vissa regioner i landet är den upphandlade busstrafiken helt fossilfri.

Bussarna ägs eller leasas vanligtvis av den part som utför trafiken. Det är således upp till bussföretaget att möta de krav på fordonen som beställaren av trafiken ställer. Nya fordonstyper på avvikande bränslen eller ny teknik ägs ibland av den upphandlade parten. Ett fordon får användas i yrkesmässig trafik först när en fullständig fordonsanmälan har kommit in till Transportstyrelsen. För att få bedriva persontransporter med buss krävs ett yrkestrafiktillstånd för buss utfärdat av Transportstyrelsen.

Kamerabevakning används i bussar i syfte att upptäcka eller förebygga brott, störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor. Det är tillåtet under förutsättning att behovet att bevaka platsen väger tyngre än intrånget det innebär för enskilda att bli bevakade när de rör sig i kollektivtrafiken. I busstandarden *Bus Nordic* finns krav på att bussar ska vara förberedda för enkel montering av kameraövervakning i hela fordonet. I busstandarden finns även möjlighet att nyttja krav på trygghetskameror med inspelningsfunktion som håller tillräcklig kvalitet för att kunna identifiera personer och händelser. Slutligen ska kamerorna även möjliggöra för föraren att övervaka bussens interiör i realtid. (Partnersamverkan kollektivtrafik, 2023)

I den upphandlade regionala kollektivtrafiken, undantaget Region Stockholm, var cirka 60–70 procent av bussarna utrustade med kameror 2022. Variationen i landets regioner är stora då vissa regioner nästan helt saknar trygghetskameror i bussarna medan andra har det i nästan samtliga fordon.

I *Bus Nordic* finns även krav på att bussarna ska vara utrustade med ett överfallslarm vid förarplatsen. Överfallslarmet ska vara kopplat till en larmcentral. Förarutrymmet ska förses med en skyddsskärm eller vägg bakom föraren för att förhindra ett angrepp bakifrån. (Partnersamverkan kollektivtrafik, 2023)

Nödutgångar ska vara uppmärkta och om det finns krossbara rutor ska även nödhammare finnas i anslutning till rutan.

En buss bemannas vanligen av en ensam förare. Ytterligare förare kan ibland åka med del av sträcka för att lösa av förare på annan buss vid bussterminal eller längs linjen. Trygghets- eller kundvärdar kan finnas vid särskilda tidpunkter på bussterminaler eller större bytespunkter för att bistå förare eller resenärer.

En bussförare måste inneha körkortsbehörighet D1, D1E, D eller DE samt genomgått grundutbildning och återkommande fortbildning gällande yrkeskompetensbevis (YKB). Kraven om YKB är gemensamt inom EU och

Bilaga 2

35 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

EES. (Transportstyrelsen, 2025e) Det obligatoriska delmomentet riskmedvetenhet tar upp ämnen som att upptäcka och anpassa sig till farliga situationer och identifiera potentiellt farliga situationer dock i synnerhet relaterat till trafiksäkerhet.

Vid särskilda händelser eller förseningar har föraren trafikledningen till stöd. Trafikledningen bemannas oftast av trafikutövarens egen personal och är i tjänst under hela trafikdygnet. Trafikledningen kan vara centralt styrd och då sköta trafikledningen i en hel region där en trafikutövare har ett stort eller flera kontrakt. Ibland kan trafikledningen vara lokal och hantera ett kontrakt. Beroende på omfattningen av trafik kan trafikledningen vara mer eller mindre uppkopplade till bussarna i realtid. Den kan även vara en länk till trygghetsvårdar och blåljuspersonal om behov finns av detta.

Underhåll och reparationer samt tvätt och städning av bussar görs ofta på en depå av trafikutövarens egna eller inhyrda personal. Personalen i tvätthall eller föraren genomför en trafikrelaterad säkerhetskontroll av buss innan avfärd där exempelvis eventuella nödhammare, säkerhetsbälten och brandsläckningsutrustning kontrolleras.

8.2 Fartyg

Fartyg kategoriseras antingen som båt om de understiger 24 meters längd eller som skepp om de är längre. Ett fartyg som befordrar 12 passagerare eller fler räknas som ett passagerarfartyg. Det krävs inget särskilt trafiktillstånd för att få bedriva passagerartrafik på vatten som erbjuds allmänheten. Kraven är istället kopplade till fartygstypen och handlar om fartygen, deras bemanning, i vilket fartområde och i vissa fall rederiets organisation. Alla svenska passagerarfartyg, det vill säga fartyg som medför fler än 12 passagerare, ska ha ett passagerarfartygscertifikat där det högsta tillåtna antalet passagerare finns angivet. Dessutom ska fartyget ha en säkerhetsbesättning⁶ som är fastställd av Transportstyrelsen. Fartyg som medför färre passagerare än 12 personer ska istället följa Transportstyrelsens föreskrifter om bemanning. Exempelvis krävs att befälhavaren är utbildad i krishantering, för fartyg i fartområde inre fart som är certifierade för fler än 100 passagerare. Det finns även krav om utbildning i passagerarsäkerhet för all personal som ska ta hand om passagerarna i en nödsituation. Utbildningarna i krishantering och passagerarsäkerhet handlar dock inte om att förebygga våld eller terrorism. Högre krav ställs också på fartygets förmåga att klara av en skada och på brandskydd och livräddningsutrustning.

Merparten av fartygen ägs av den som bedriver trafiken även om några regioner valt att äga vissa fartyg själva.

⁶ En säkerhetsbesättning är den minsta besättning ett fartyg ska ha för att få framföras på ett betryggande sätt.

Bilaga 2

36 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Kamerabevakning ombord finns om det är tillåtet och den regionala kollektivtrafik-myndigheten (RKM) haft detta som krav i upphandlingen eller om rederiet eller operatören sökt och fått tillstånd för detta på eget initiativ.

Större fartyg är normalt utrustade med lås till styrhytten. Om största möjliga passagerarantal är 30 personer är kravet att styrplatsen ska vara öppen för att befälhavaren ska kunna ha uppsyn över hela fartyget. Beroende på fartygets storlek är bemanningen i kollektivtrafik på vatten 1 – 5 personer. Antalet fastställs efter gränsen för maximalt antal passagerare ombord och fartygets förmåga att evakuera samtliga ombord vid nöd. I kollektivtrafiken på vatten finns alltid en synlig besättning ombord som möjliggör kommunikation mellan passagerare och besättning. Egenkontroller, övningar samt säkerhetstester och funktionstester om att fartyget är funktionsdugligt och sjösäkert genomförs av ordinarie besättning och fartygsägarens säkerhetsorganisation som står under Transportstyrelsens tillsyn.

Sjötrafiken är reglerad när det gäller skyltning och märkning av bland annat livräddningsutrustning och flyktvägar. Besättningen är tränad för nödsituationer och ytterst en evakuering. Operativ trafikledning sker genom operatörens försorg. I allmän farled får fartygen trafikinformation från Sjöfartsverket. Skeppsvarv nyttjas för det underhåll som inte kan ske under gång eller vid brygga.

8.3 Spårbundna fordon

Inom spårtrafiken finns två huvudtyper av passagerarfordon: motorvagnar där drivsystemet är en integrerad del av passagerarvagnen (inom tunnelbana och spårväg enbart denna fordonstyp) samt lok och vagn, där loket är separerat från passagerarvagnarna. Majoriteten av dessa passagerarfordon är eldrivna men på banor som saknar kontaktledning används motorvagnar med förbränningsmotor.

Alla spårbundna fordon som används inom tunnelbana, spårväg och järnväg ska godkännas av Transportstyrelsen och i vissa fall av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Det gäller både nya fordon och ombyggda fordon.

Inom den upphandlade trafiken tillhandahålls ofta fordonen av den upphandlande enheten. 20 av Sveriges regioner äger tillsammans bolaget Transitio som grundats i syfte att samordna och effektivisera anskaffningen, ägandet och förvaltningen av järnvägsfordon som används i regional och interregional kollektivtrafik. Inom den kommersiella kollektivtrafiken finns företag som äger och kör sina egna fordon, men det finns även de som leasar lok eller vagnar av en extern fordonsinnehavare.

Beroende på tågens fordonssammansättning och syfte varierar antalet möjliga resenärer ombord. Flest resande finner man i lokal trafik där sittplatsbokning inte är möjlig. Som exempel kan Stockholms pendeltåg ta uppemot 1 800 resenärer (sittande och stående) i rusningstid och ett tunnelbanetåg kan i rusningstid köra 1 200 personer. Regionala tåg kan ha 200 – 600 sittplatser medan spårvagnar har en maxkapacitet om cirka 400 resenärer. För den långväga/ interregionala kommersiella trafiken krävs

Bilaga 2

37 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

oftast bokad sittplats och där finns cirka 200 – 500 sittplatser beroende på tågens fordonssammansättning (som i sin tur kan bero på plattformars utformning).

Fordon inom långväga trafik har ofta utrymmen för bagage, och i nyare fordon kan det även finnas plats för barnvagnar och cyklar. Spårvagnar och tunnelbanefordon har inga avsedda utrymmen för bagage. För interregional trafik och viss långväga regional trafik finns resenärstolett ombord. Servering av mat och dryck ombord finns främst inom den kommersiellt drivna trafiken men även inom viss upphandlad trafik.

De flesta trafikupplägg inom järnväg är bemannade med en förare och minst en personal som medföljer ombord. I många fall ansvarar den medföljande personalen för att säkerställa trafiksäkerheten vid tågets avgång, men i vissa fall ansvarar den endast för visering av biljetter. Det finns trafikupplägg som saknar medföljande personal men om järnvägsföretaget identifierat att det krävs bemanning av personal ombord för att hantera oacceptabla trafiksäkerhetsrisker, ska tåget bemannas med ombordpersonal för att uppfylla kraven i lagstiftningen. Tunnelbanetåg och spårvagnar bemannas normalt enbart med en förare.

För att få framföra järnvägsfordon behöver föraren inneha ett lokförarbevis och ett kompletterande intyg. Dessa ska styrka att föraren har rätt utbildning och är lämplig. Förare inom tunnelbana och spårväg utbildas internt inom det företag som de senare ska köra för. Olika företag har olika krav på förkunskaper.

Underhåll, reparationer och fordonstvätt görs mestadels i fordonsdepåer medan dagligt städ kan göras under pågående trafik eller vid ändhåll- hållplatser eller vändplatser. Inom järnväg ska alla fordon ha en utsedd ECM⁷. Det ”lättare” underhållet sker i depåer eller underhållsverkstäder i nära anslutning till trafikupplägget. Det ”tyngre” underhållet (exempelvis boggibyte eller motorbyte) sker främst på vissa särskilda depåer eller underhållsverkstäder, där förutsättningarna för sådant underhåll finns.

Motorvagnar har i regel en dörr till förarhytten i direkt anslutning till resandetrymmet. Lokdragna tåg har däremot ingen direkt åtkomst till hytt dörr från resandetrymmet i vagnarna. I regelverket TSD Lok och passagerarfordon (järnväg) finns bestämmelser som rör förarhytten och dess utformning i syfte förhindra tillträde för obehöriga personer. Det finns inga nationella krav om intrångsskydd till förarhytten eller förarplatsen för fordon som körs på lokalbanorna, spårvägen eller i tunnelbanan.

⁷ Entity in Charge of Maintenance, eller underhållsansvarig enhet på svenska, är ett begrepp för den organisation eller företag som är ansvarigt för ett järnvägsfordons underhåll.

Bilaga 2

38 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Kamerabevakning förekommer och kamerorna övervakar de utrymmen som är avsedda för resenärerna. Kamerorna bevakas normalt inte i realtid utan det inspelade filmmaterialet används i reaktivt syfte, för att i efterhand granska vad som hänt.

På de flesta fordon i kollektivtrafiken finns en integrerad nödtalsenhet samt nödbroms i resandeutrymmet. Nödtalsenhetens syfte är att en resenär ska kunna ta muntlig kontakt med föraren vid någon typ av nödsituation ombord på tåget. Funktionen saknas på lokdragna tåg där det i stället finns bemanning ombord. För fordon som ska trafikera Trafikverkets järnvägsnät finns EU-lagstiftning⁸ som kräver att nödtalsenhet installeras i resandeutrymme.

Fordonens ytterdörrar utgör nödutrymningsvägar för resenärerna. I TSD Lok och passagerarfordon⁹ framgår att varje dörr ska vara försedd med en enskild nödöppningsanordning, som ska vara åtkomlig för passagerarna från insidan och möjliggöra öppning av dörren. Det finns sovagnar och bistrovagnar i lokdragna tåg som saknar ytterdörrar i den ena änden av vagnen. Passage till intilliggande vagn kan behöva göras för att nå en nödutrymningsväg. Det finns inga direkta nationella krav om nödöppningsanordningar för dörrar på fordon som körs på lokalbanorna, spårvägen eller i tunnelbanan. Vid en evakuering är lokföraren ansvarig att säkerställa att det är säkert att göra det innan passagerare lämnar fordonet. Detta för att säkerställa att trafik på exempelvis närliggande spår inte kan orsaka en fara för passagerarna.

Fordonskrav inom järnväg gäller sällan retroaktivt. Det innebär i praktiken att järnvägsfordon i Sverige, som godkänts innan kraven i TSD:n tillkom, inte har utvärderats utifrån kraven på exempelvis nödöppningsanordning, utformning med intrångsskydd eller nödtalsenhet. Det finns därför inga garantier på att sådan utrustning finns i sådana fordon.

För trafik över nationsgränsen till Danmark över Öresundsbron har infrastrukturförvaltaren infört krav på att järnvägsföretaget måste kontrollera nödfunktioner på fordonen minst en gång per dygn. Den ifyllda checklistan ska förvaras ombord på tåget. Det finns även järnvägsföretag i Sverige som infört liknande kontroller av nödfunktioner på de motorvagnsfordon de använder i sin drift, även om de går i trafiksystem som inte passerar Öresundsbron. Kontrollerna kan innebära att säkerställa att till exempel branddetektorer och högtalarutrop fungerar som de ska.

⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem

⁹ Ibid.

Bilaga 2

39 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

9 Information och kommunikation i kollektivtrafiken

9.1 Buss, spårvagn och tunnelbana

Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten och trafikutövarna som ansvarar för resenärsinformation. Många hållplatser har digital visning. Det finns ”appar” som tillhandahåller information om förseningar i realtid.

Under pågående resor finns möjligheter för kommunikation mellan resenärer och förare om störningar, hot och övrigt som kan påverka resan. Trafikförvaltningen i Stockholm uppmanar resenärer att informera förare (som i sin tur tar det vidare med trafikledningen) om de ser eller utsätts för något antagonistiskt. Trafikanterna kan också ta kontakt med SL via ett så kallat ”trygghetsnummer” som går direkt till SL:s trygghetscentral och som är bemannad dygnet runt.

9.2 Båttrafik

I Stockholm lades den regionala tur- och trafikupplysningen ner i samband med ingången av det senaste trafikavtalet. I Stockholm förmedlar dock trafikoperatören viss störningsinformation inom båttrafiken genom sina appar, men den är långt ifrån heltäckande. I Västra Götaland och Blekinge tillhandahålls trafikinformationen av den regionala kollektivtrafikmyndigheten och, i viss mån, av operatörerna.

Under pågående resor finns möjligheter för tvåvägskommunikation mellan resenärer och besättning om störningar, hot och övrigt som kan påverka resan.

9.3 Persontåg

Det är Trafikverket som ansvarar för resenärsinformation om förändrade ankomst- eller avgångstider vid förseningar eller ersättningstrafik. De berörda järnvägsföretagen har också tillgång till informationen. För information om andra frågor som vagnsordning och service ombord ansvarar respektive järnvägsföretag. På större stationer med stationshus har Jernhusen stationsvärdar som också är viktiga för resenärer och järnvägsföretag.

Under pågående resor med persontåg finns möjligheter för tvåvägskommunikation mellan resenärer och ombordpersonal om störningar, hot och övrigt. Om ombordpersonal inte finns kan nödtalsenheten göra att resenär kan tala direkt med lokföraren. Vid en plötslig händelse på ett persontåg sker dialogen primärt mellan lokföraren och Trafikverkets trafikledningscentral.

I stationsmiljön får resenärerna trafikinformation via skyltar och högtalarsystem. Dialog för att hantera händelser sker mellan järnvägsföretag och Trafikverkets trafikledningscentral. Kommunikation sker mellan trafikledningscentralen och SOS vid incidenter med klassning för fara (till exempel spårspring, påkörda fordon vid övergångar och

Bilaga 2

40 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

personpåkörningar). Kameror finns på vissa ställen och används framförallt för övervakning av spåranläggning och resandetrymmen.

10 Referenser

Brå (2025). *Om Brå*. Tillgänglig: <https://bra.se/om-bra> [Hämtad 2025-05-02]

K2 (2018). *Kommunerna och kollektivtrafiken*. Tillgänglig: https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/kommunerna_och_kollektivtrafiken_wp_2018_6.pdf [Hämtad 2025-05-02]

KTH (2023). *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2023*. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1843177/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 2025-05-02]

Kustbevakningen (2025). *Kort om Kustbevakningen*. Tillgänglig: <https://www.kustbevakningen.se/om-oss/kort-om-kustbevakningen/> [Hämtad 2025-05-02]

Lidestam, Helene och Abrahamsson, Mats (2010). *Optimerad offentlig upphandling av busstjänster*. Linköpings universitet. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:344095/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 2025-04-25]

MSB (2021). *Lista med viktiga samhällsfunktioner*. Tillgänglig: <https://rib.msb.se/filer/pdf/29800.pdf> [Hämtad 2025-04-25]

MSB (2024a). *Skyddsåtgärder mot terrorattentat i kollektivtrafiken*. Tillgänglig: <https://www.msb.se/sv/publikationer/skyddsatgarder-mot-terrorattentat-i-kollektivtrafiken--sakerhet-i-offentlig-miljo-promemoria/> [Hämtad 2025-04-25]

MSB (2024b). *Riskbild för kollektivtrafik – 2022: Säkerhet i offentlig miljö, promemoria*. Tillgänglig: <https://www.msb.se/sv/publikationer/riskbild-for-kollektivtrafik---2022--sakerhet-i-offentlig-miljo-promemoria/> [Hämtad 2025-05-13]

Partnersamverkan Kollektivtrafik (2023). *Bus Nordic*. Tillgänglig: <https://partnersamverkan.se/app/uploads/sites/2/2024/06/Bus-Nordic-ver-2.0-svenska-2023.pdf> [Hämtad 2025-05-13]

Partnersamverkan Kollektivtrafik (2025). *Om oss*. Tillgänglig: <https://partnersamverkan.se/> [Hämtad 2025-04-25]

Polisen (2025). *Nationella insatsstyrkan*. Tillgänglig: <https://polisen.se/jobb-och-utbildning/jobba-hos-polisen/jobb-insatsstyrkan/> [Hämtad 2025-02-19]

Region Stockholm (2023). *Fakta om SL och länet 2022*. Tillgänglig: <https://www.regionstockholm.se/4a2748/contentassets/d6c4da12e11843c0ab8249c297dfd8fe/fakta-om-sl-och-lanet-2022.pdf> [Hämtad 2025-05-13]

Bilaga 2

41 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

SVD (2009). *Striden om T-banan*. Tillgänglig:
<https://www.svd.se/a/ba9d6deb-67f7-3de7-b330-320137244b0b/striden-om-t-banan> [Hämtad 2025-04-25]

Säkerhetspolisen (2025a). *Samverkansrådet mot terrorism*. Tillgänglig:
<https://www.sakerhetspolisen.se/verksamheten/kontraterroism/samverkansradet.html> [Hämtad 2025-05-02]

Säkerhetspolisen (2025b). *Nationellt centrum för terrorhotbedömning*. Tillgänglig:
<https://sakerhetspolisen.se/verksamheten/kontraterroism/nationellt-centrum-for-terrorhotbedomning.html> [Hämtad 2025-02-19]

Säkerhetspolisen (2025c). *Säkerhetspolisens uppdrag*. Tillgänglig:
<https://sakerhetspolisen.se/om-sakerhetspolisen/sakerhetspolisens-uppdrag.html> [Hämtad 2025-02-19]

Svensk kollektivtrafik (2025). Diagram upprättat utifrån uppgifter från *Trafikupphandlingsöversikt*. Tillgänglig:
<https://svenskkollektivtrafik.se/fakta-statistik/upphandlingar/>

Trafikanalys (2024a). *Regional linjetrafik 2023*.
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/kollektivtrafik/2023/statistikblad-regional-linjetrafik-2023.pdf> [Hämtad 2025-05-02]

Trafikanalys (2024b). *Kommersiell linjetrafik på vatten 2023*.
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/kommersiell-linjetrafik/2023/kommersiell-linjetrafik-pa-vatten-2023.pdf> [Hämtad 2025-05-02]

Trafikanalys (2025). *Om oss*. <https://www.trafa.se/om-oss/> [Hämtad 2025-02-19]

Trafikförvaltningen (2024). *Tunnelbaneupphandlingen avslutad och ordinarie avtal klart*. Tillgänglig:
<https://www.mynewsdesk.com/se/sl/pressreleases/tunnelbaneupphandlingen-avslutad-och-ordinarie-avtal-klart-3356012> [Hämtad 2025-05-02]

Trafikverket (2014). *Dataproduktspecifikation – Bytespunkter*. Tillgänglig:
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/993aca1ac2324c4187d1b9d60a6b07a2/bytespunkter.pdf> [Hämtad 2025-05-13]

Trafikverket (2022). *Handbok för trafikstrategiskt arbete - Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Tillgänglig: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1720212/FULLTEXT02.pdf> [Hämtad 2025-05-13]

Trafikverket (2023). *Upphandlingar av trafikavtal*. Tillgänglig:
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/upphandling-av-trafik/> [Hämtad 2025-05-15]

Trafikverket (2024). *Information Privat Offentlig samverkan i beredskapssektor transporter*. Tillgänglig:

Bilaga 2

42 (42)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4731b115b80e41dcae6282d16b0736c8/privat-offentlig-samverkan-beredskapssektor-transporter.pdf>
[Hämtad 2025-05-02]

Trafikverket (2025a). *Lägesbild BT POS*. Tillgänglig:
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/beredskapssektor-transporter-privat--offentlig-samverkan-bt-pos/lagesbild-om/> [Hämtad 2025-05-02]

Trafikverket (2025b). *Illustrationer utförda av Trafikverket*.

Trafikverket (2025c). *Gällande trafikavtal*. Tillgänglig:
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/> [Hämtad 2025-05-02]

Trafikverket (2025d). Illustrationer sammanställda av Lennart Lennefors, VO Planering.

Trafikverket (2025e). *Information från Margus Pöldma, Trafikverket*.

Transportstyrelsen (2019). *Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gasbussar*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/vag/yrkestrafik/utredningsuppdrag-trafiksakerhetshojande-atgarder-for-gasbussar.pdf> [Hämtad 2025-05-13]

Transportstyrelsen (2025a). *Kollektivtrafik*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kollektivtrafik/> [Hämtad 2025-04-25]

Transportstyrelsen (2025b). *Sjöfarts-/Hamnskydd*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/Sjofarts-Hamnskydd/> [Hämtad 2025-04-25]

Transportstyrelsen (2025c). *Farleder och hamnar*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/sjotrafik-och-hamnar/farleder-och-hamnar//> [Hämtad 2025-02-19]

Transportstyrelsen (2025d). *Infrastrukturförvaltare och Tunnelbana/Spårväg*. Tillgänglig:
<https://jvportalen.transportstyrelsen.se/ExternaTjanster.wp/Tillstand/infrastru>
cture [Hämtad 2025-04-02]

Transportstyrelsen (2025e). *Yrkesförarkompetens*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens> [Hämtad 2025-05-13]

Upphandlingsmyndigheten (2025). *Om oss*. Tillgänglig:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-oss/> [Hämtad 2025-02-20]



Bilaga 3

1 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Enkätundersökning

Bilaga 3

2 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Innehåll

1. INLEDNING.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Syfte och frågeställningar	3
1.3 Metod, urval och avgränsningar.....	3
1.4 Brister och utmaningar	4
2. ENKÄTEN	5
2.1 Enkätkonstruktion.....	5
2.1.1 Inledning	5
2.1.2 Bakgrund.....	5
2.1.3 Nuläge.....	5
2.1.4 Förutsättningsskapande åtgärder	5
2.1.5 Avslut	6
2.2 Kommunikation	6
3. RESULTAT	6
3.1 Bakgrund.....	6
3.2 Nuläge	7
3.2.1 Nuläge - nuvarande arbetssätt	7
3.2.2 Nuläge – samarbete och gemensamma åtgärder	13
3.2.3 Nuläge – nationellt perspektiv	17
3.3 Förutsättningsskapande åtgärder	19
3.4 Avslut	22
4. DISKUSSION	22
4.1 Nuvarande arbetssätt.....	23
4.2 Nuläge – samarbete och gemensamma åtgärder	24
4.3 Nuläge - nationellt perspektiv.....	24
4.4 Förutsättningsskapande åtgärder	25
4.5 Avslut	26
5. ANALYS.....	26
APPENDIX 1 ENKÄTEN I SIN HELHET	27

Bilaga 3

3 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

1. Inledning

Denna bilaga redogör för den enkät som genomfördes under januari-februari 2025 inom ramen för regeringsuppdraget att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

1.1 Bakgrund

Den 16 juni 2024 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. I regeringsbeslutet angavs att bland annat en beskrivning skulle utarbetas av det svenska järnvägs- och kollektivtrafiksystemet utifrån ett resenärsskyddsperspektiv. Inom uppdraget önskade vi undersöka vilka förutsättningsskapande åtgärder som sektorn önskade att vi myndigheter skulle kunna vara behjälpliga med.

Som en del i skapa beskrivningen av kollektivtrafiksystemet samt att beskriva förutsättningsskapande åtgärder togs ett beslut att genomföra en undersökning i form av en enkät i syfte att inhämta kunskap från aktörer inom kollektivtrafiken.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med enkäten var att bättre kunna se vad ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd bör innehålla för att vara relevant och fylla ett reellt behov samt för att kunna föreslå effektiva förutsättningsskapande åtgärder som stöd. Vi såg två huvudsakliga behov:

- Vi behövde hjälp med att få en bild av hur och i vilken omfattning verksamhetsutövare i kollektivtrafiken idag arbetar med skydd av resenärer mot terrorism och andra allvarliga våldshandlingar. Vi ville även få en bild av vad som anses vara problematiskt eller hindrande för arbetet.
- Vi ville få en bild av vilken relevans olika tänkbara förutsättningsskapande åtgärder skulle ha för aktörernas verksamhet. På så sätt skulle innehållet i ett nationellt program bättre kunna anpassas efter verksamheternas faktiska behov.

1.3 Metod, urval och avgränsningar

Under hösten 2024 genomfördes inledande intervjuer med representanter från de olika kollektivtrafikslagen. Utifrån de synpunkter som vi fick valde vi att gå vidare med att konstruera en enkät för att kunna samla in synpunkter från ett större antal aktörer - allt från den som faktiskt framförde fordonen, till den som beställde trafiken och vidare till den som ansvarade för infrastrukturen eller bytespunkterna.

I uppdraget utgår vi från hur kollektivtrafik definieras i EU:s kollektivtrafikförordning. Därmed avgränsades undersökningen så att den inte omfattade aktörer vars verksamhet föll utanför definitionen av kollektivtrafik, såsom beställningstrafik, chartertrafik, trafik som anordnas

Bilaga 3

4 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

vid särskilda evenemang etc. Aktörer som bedriver museiverksamhet ingår inte heller, inte heller aktörer som kör godstrafik.

Eftersom vissa infrastrukturförvaltare och spårinnehavare utgörs av kommuner samt att vi var intresserade av att inkludera regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i undersökningen genomfördes ett samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) i enlighet med förordningen (1982:668) om statliga myndigheters inhämtande av uppgifter från kommuner och näringsidkare under december 2024 – januari 2025.

Utifrån samrådet togs beslutet om att inte inkludera RKM och kommuner i utskicket av enkät. Vi rekommenderades att istället genomföra fokusgrupper med ett urval av RKM. Tyvärr fanns inte utrymme i tidplanen för detta så vi gick istället vidare med enkäten och riktade in oss på övriga aktörer i kollektivtrafiken.

Urval av mottagare för enkäten gjordes i samråd med NRK, Skärgårdsredarna samt Transportföretagen. Vi fick även viss hjälp med utskick av enkäten och/alternativt påminnelser om enkäten av personer inom dessa organisationer.

Enkätundersökningen konstruerades, distribuerades och sammanställdes via Transportstyrelsens enkätverktyg esMaker. Enkäten var öppen för svar mellan 31 januari och 14 februari. Efter önskemål justerades slutdatum till 19 februari.

1.4 Brister och utmaningar

Initialt identifierades vissa risker med den tänkta enkätundersökningen:

- Svårigheter att nå rätt personer
- Den relativt korta svarstiden för enkäten
- Risk att inte få in svar då det kan finnas en motvilja mot att svara på enkäter eller tidsbrist för att göra detsamma
- Att svaren vi får in inte representerar hela kollektivtrafiksystemet

I syfte att nå ett hyfsat representativt tvärsnitt av aktörer inom kollektivtrafiken lade vi tid på urvalet tillsammans med företrädare för de olika trafikslagen. Utifrån tidplanen på regeringsuppdraget var vi tvungna att hålla oss till den tid vi avsatt för enkäten och räknande därför med ett visst bortfall på grund av det. Enkätresultaten ger oss kanske inte tillräckliga data för att dra säkra slutsatser för hela kollektivtrafiken men varje unikt svar med skrivna kommentarer ger oss en inblick i nuläge och önskat läge för föreslå ett underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

Bilaga 3

5 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

2. Enkäten

2.1 Enkätkonstruktion

Enkäten bestod av fem delar; en inledande informationssida om undersökningen, bakgrundsfrågor om respondentens organisation, frågor om nuläge - hur verksamhetsutövare i kollektivtrafiken arbetar med skydd av människor i kollektivtrafiken mot terrorism och andra allvarliga våldshandlingar idag och potentiella hinder mot detta arbete, frågor kring hur relevanta olika förutsättningsskapande åtgärder från myndigheter skulle ha för aktörernas verksamheter samt slutligen en avslutande del där avslutande kommentarer kunde lämnas.

Enkäten kan ses i sin helhet i appendix 1.

2.1.1 Inledning

Inledningen bestod av bakgrunden till uppdraget, syftet med undersökningen, information om själva enkäten gällande tidsåtgång, datum som enkäten kunde besvaras med mera, information om att den var frivillig att besvara, information om personuppgiftsbehandling och sekretess samt information om anonymitet.

2.1.2 Bakgrund

Under denna del ställdes bakgrundsfrågor om den organisation som respondenten företräder, exempelvis trafikslag och organisationens storlek.

2.1.3 Nuläge

Gällande nuläget ställdes 13 frågor som kunde besvaras med alternativen ja, nej, delvis, vet ej/ej relevant kring hur organisationen arbetar idag inom olika områden som handlar om skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och våldshandlingar. I ett fritextsvar fick respondenterna möjligheten att besvara vad de ser som den största utmaningen (eller hindret) för detta arbete.

Därefter ställdes sex frågor kring hur respondentens organisation samarbetar med andra aktörer/organisationer. Denna frågedel avslutades med en fråga kring vad respondenten såg som den största utmaningen (eller hindret) mot samarbete med andra aktörer gällande skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och våldshandlingar.

Slutligen ställdes tre frågor om vad respondentens organisation anser i olika frågor på en nationell nivå gällande skydd mot attentat eller allvarlig våldshandling mot människor i kollektivtrafiken.

2.1.4 Förutsättningsskapande åtgärder

I detta avsnitt ställde vi frågor som handlar om olika typer av åtgärder som statliga myndigheter eventuellt skulle kunna vidta för att förbättra och underlätta arbetet med skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken. Frågorna syftade till att undersöka hur relevanta olika typer av åtgärder skulle vara för respondentens organisation.

Bilaga 3

6 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

2.1.5 Avslut

På den avslutande sidan i enkäten uppmanades respondenten, om den så önskade, att kontrollera sina svar innan dessa skickades in, att det gick att skriva ut en svarsjournal och spara givna svar samt inkomma med eventuellt övriga kommentarer eller synpunkter om ämnet eller frågorna i enkäten.

2.2 Kommunikation

Enkäten skickades ut till det valda urvalet av respondenter den 31 januari 2025. Då vissa adresser inte fungerade söktes alternativa adresser upp och enkäten skickades på nytt till mottagare där det första mailet studsats. Mail sändes även med länk till kontakter för branschorganisationer med vilka vi kommit överens om att kontakten kunde påminna medlemmar för sitt trafikslag. Vid kontakt med branschkontakt för ett trafikslag förlängdes svarstiden för enkäten för att möjliggöra att något extra svar skulle kunna inkomma.

3. Resultat

Totalt skickades enkäten ut till 36 möjliga respondenter. Totalt inkom 18 svar, vilket ger en svarsfrekvens om 50 %.

3.1 Bakgrund

Diagram 1 Fråga 3.1 (a) Vilken typ av organisation företräder respondenterna



Samtliga 18 besvarade den första frågan. Några respondenter företrädde organisationer som har flera olika roller inom kollektivtrafiken.

De fyra som svarade att de tillhörde kategorin "annan" svarade i fritext att de exempelvis företrädde branschorganisation, upphandlare av trafik eller fastighetsägare.

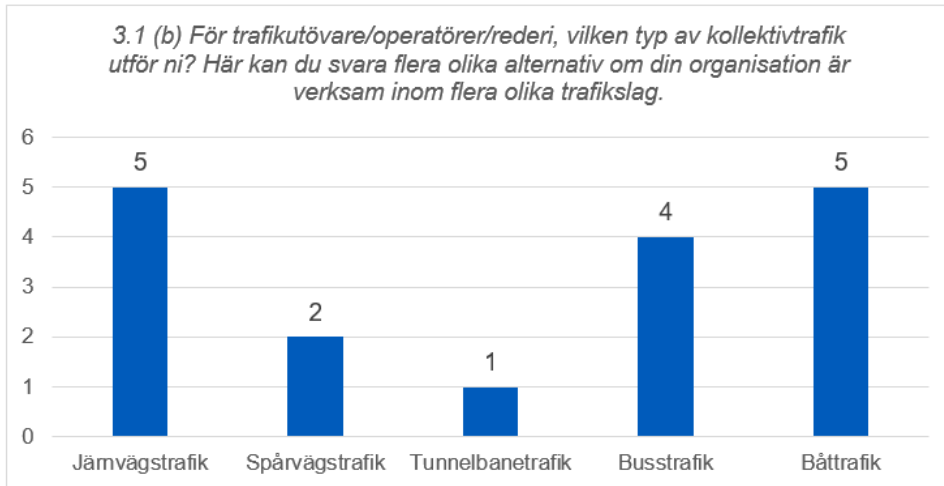
Bilaga 3

7 (33)

Datum
2025-06-16

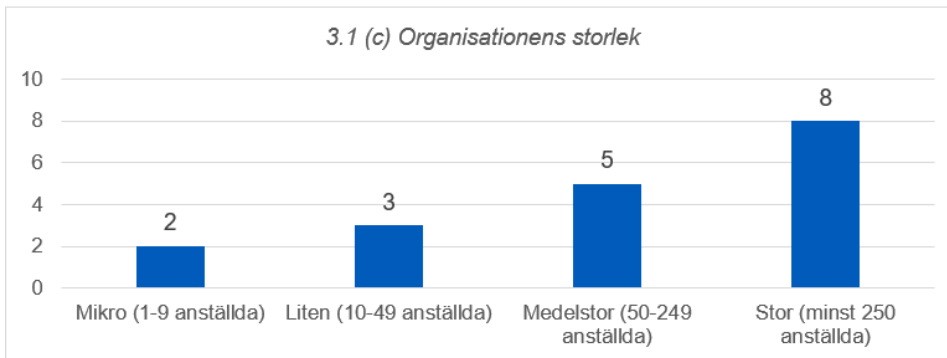
Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 2 Fråga 3.1 (b) Följdfråga om man svarat trafikutövare, operatör eller rederi på fråga 3.1 (a). Vilken typ av kollektivtrafik utför respondentens organisation



För de 13 som svarade att deras organisation var en "trafikutövare/operatör/rederi" följde en följdfråga gällande inom vilka typer av kollektivtrafik organisationen är aktiv. Några av respondenternas organisationer utför flera typer av trafik.

Diagram 3 Fråga 3.1 (c) Organisationens storlek



Den sista frågan gällande organisationens bakgrund gällde storlek på organisation och där framkom att det var mestadels medelstora och stora organisationer som besvarat enkäten.

3.2 Nuläge

3.2.1 Nuläge - nuvarande arbetssätt

Denna del av enkäten inleddes med 13 frågor kring hur organisationen arbetar idag inom olika områden som handlar eller berör frågor om skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och våldshandlingar.

Respondenten kunde svara Ja, Nej, Delvis eller Vet ej/ej relevant på frågorna. På fråga (c) kunde även fritextsvar lämnas. Frågedelen avslutades med en öppen fritextfråga där respondenten kunde uttrycka vad den såg som den största utmaningen (eller hindret) för arbetet om skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och våldshandlingar.

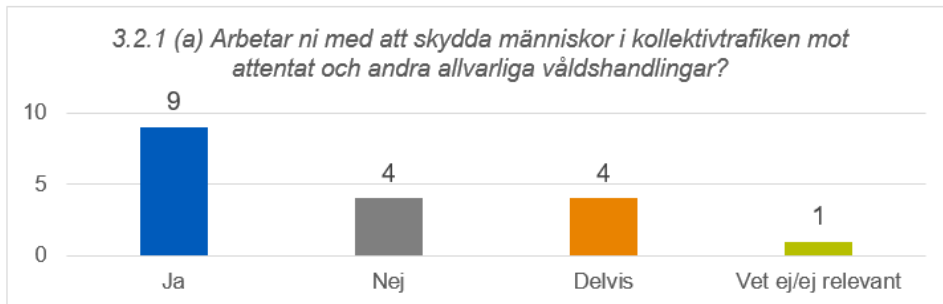
Bilaga 3

8 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 4 Fråga 3.2.1 (a) Arbetar ni med att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?



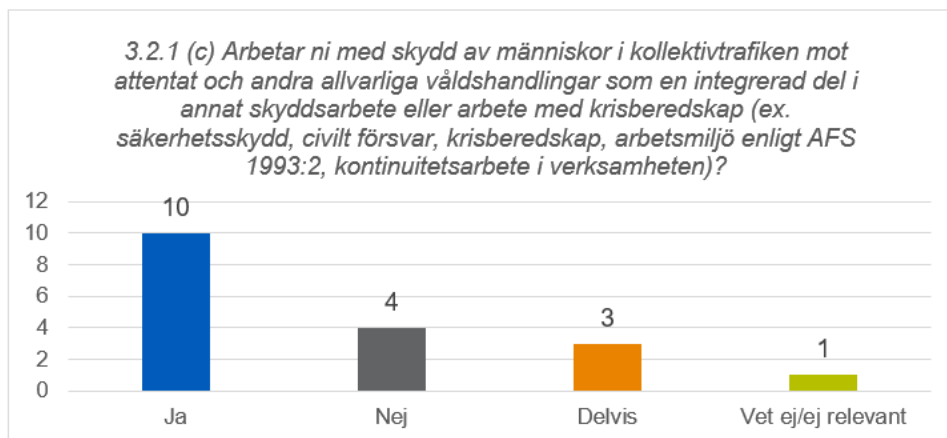
På fråga 3.2.1 (a) svarade alla trafikutövare som är medelstora och stora organisationer ja eller delvis.

Diagram 5 Fråga 3.2.1 (b) Ställer ni krav på eventuella leverantör/underleverantör som rör skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?



På fråga 3.2.1 (b) svarade hälften ja eller delvis. Hälften nej eller vet ej/ej relevant. Ja-svaren kom från 2 medelstora organisationer och delvis-svaren var hyfsat jämnt fördelade bland små, medelstora och stora organisationer.

Diagram 6 Fråga 3.2.1 (c) Arbetar ni med skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar som en integrerad del i annat skyddsarbete eller arbete med krisberedskap?



På frågan 3.2.1 (c) svarade alla medelstora organisationer ja och bland de största organisationerna svarade majoriteten ja, alla trafikutövare svarade ja eller delvis.

Bilaga 3

9 (33)

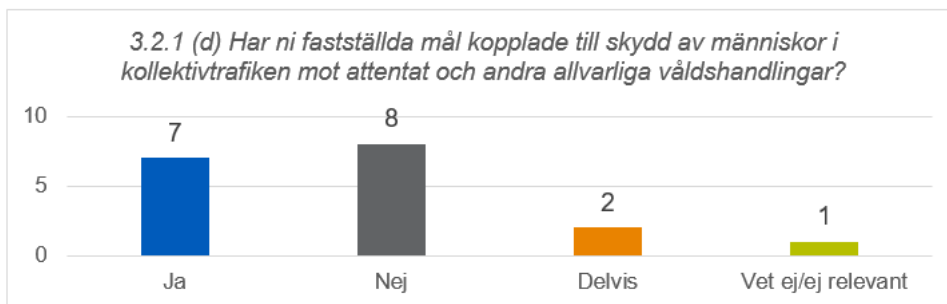
Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Bland fritextsvaren till 3.2.1 (c) svarar flera respondenter att man arbetar med skydd av såväl resenärer som medarbetare som en integrerad del av det arbete som bedrivs för skydd mot alla typer av hot och våldshandlingar. Flera utbildar och stöttar sin personal exempelvis via årliga krisövningar, övningar för att hantera "särskilda händelser" och att identifiera avvikande beteende eller via MSB:s digitala utbildningar gällande beredskap mot terror. En respondent svarar att gällande säkerhetsskydd så genomförs säkerhetsskyddsanalyser internt för verksamheten i samverkan med beredskapsansvarig myndighet Trafikverket. En respondent svarar att man bedriver ett samlat och likriktat systematiskt säkerhetsarbete avseende trafiksäkerhet, trygghet, verksamhetsskydd och säkerhetsskydd.

Andra svarar att inget aktivt arbete bedrivs i annat än att väktare kan anlitas i samband med större evenemang eller att krav på säkerhet ombord på fordon ställs via upphandlingar och att RKM är ansvarig för eventuellt säkerhetsskyddsarbete, inklusive kontroll av relevanta leverantörer.

Diagram 7 Fråga 3.2.1 (d) Har ni fastställda mål kopplade till skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?



På frågan 3.2.1 (d) svarade hälften ja/delvis och hälften nej/vet ej/ej relevant om organisationen har fastställda mål kopplade till skydd av människor. Bland de stora organisationerna var det hälften som svarade ja och hälften som svarade nej. Bland de minsta organisationerna svarade majoriteten nej.

Diagram 8 Fråga 3.2.1 (e) Har ni fördelat ansvar inom er organisation rörande skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?



På frågan om 3.2.1 (e) ansvar är fördelat inom organisationen rörande skydd av människor så svarade alla medelstora och stora organisationer ja eller delvis.

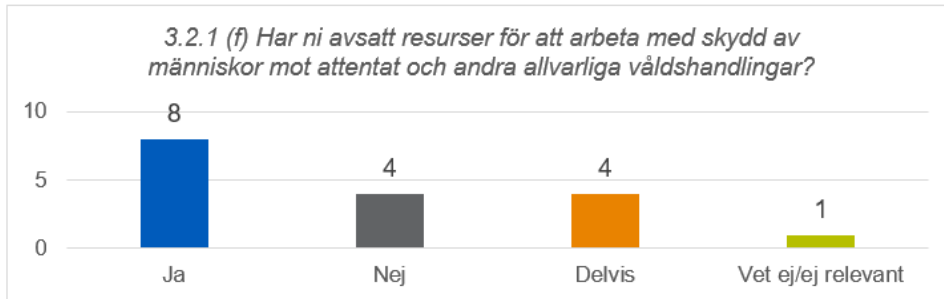
Bilaga 3

10 (33)

Datum
2025-06-16

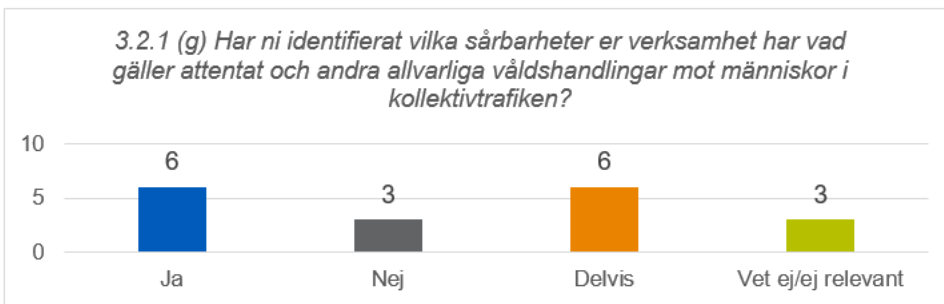
Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 9 Fråga 3.2.1 (f) Har ni avsatt resurser för att arbeta med skydd av människor mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?



På frågan 3.2.1 (f) om resurser är avsatta för att arbetet så svarade 10 av 13 stora eller medelstora organisationer ja eller delvis. Bland de små (”mikro” eller ”liten”) så svarar 3 av 5 nej.

Diagram 10 Fråga 3.2.1 (g) Har ni identifierat vilka sårbarheter er verksamhet har vad gäller attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?



På frågan 3.2.1 (g) om egna sårbarheter i verksamheten identifierats gällande detta arbete svarade 2/3 ja eller delvis, majoriteten av dessa är medelstora eller stora organisationer.

Diagram 11 Fråga 3.2.1 (h) Arbetar ni regelbundet med att analysera risker och sårbarheter vad gäller attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?



På frågan 3.2.1 (h) gällande om organisationerna regelbundet arbetar med att analysera risker och sårbarheter kring detta arbete så svarade merparten av respondenterna ja eller delvis.

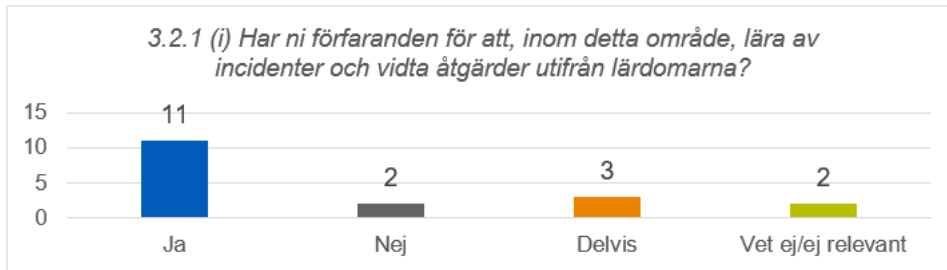
Bilaga 3

11 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

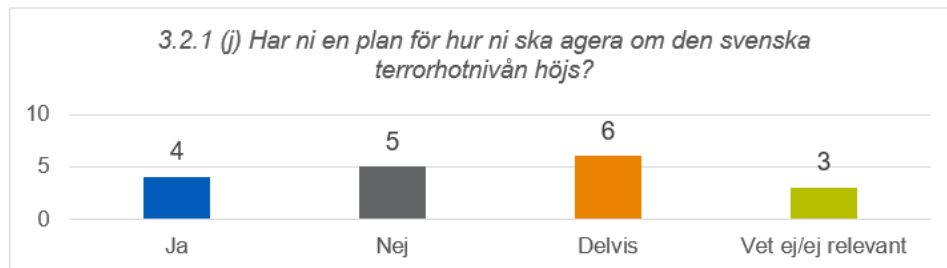
Diagram 12 Fråga 3.2.1 (i) Har ni förfaranden för att, inom detta område, lära av incidenter och vidta åtgärder utifrån lärdomarna?



På frågan 3.2.1 (i) om man lär av inträffade händelser så svarade 14 av 18 ja eller delvis. Nej-svaren och vet ej-svaren kom från en av de minsta (kategorin mikro) och en stor organisation.

En respondent hänvisade i senare fritext till frågorna 3.2.1 (h och i) att man ser behov av utökad samverkan med SÄPO och Polismyndigheten både i det förebyggande arbetet och i det uppföljande och lärande arbetet.

Diagram 13 Fråga 3.2.1 (j) Har ni en plan för hur ni ska agera om den svenska terrorhotnivån höjs?



På frågan 3.2.1 (j) om man har en plan för hur man ska agera om terrorhotnivån höjs är det fler som svarar nej än ja, men ja och delvis utgör tillsammans ca 60 % av svaren. Hälften av de stora organisationerna svarade nej eller vet ej på frågan.

En respondent hänvisade i senare fritext till frågan 3.2.1 (j) att den svenska terrorhotnivån är väldigt övergripande vilket gör det svårt att ha en verkningsfull plan kopplad till den. En konkretisering av hotnivån kopplad till järnväg- och kollektivtrafik skulle möjliggöra en bättre förberedelse och planering. En annan kommenterade att det saknas tydlighet från myndigheter gällande hur de ska agera vid höjd terrorhotnivå och vad detta då får kosta.

Bilaga 3

12 (33)

Datum
2025-06-16

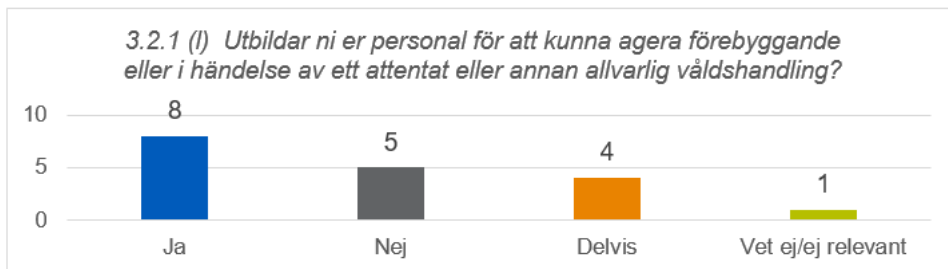
Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 14 Fråga 3.2.1 (k) Har ni fastställt vilken kunskap olika personalkategorier behöver för att kunna agera förebyggande eller i händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling?



På frågan 3.2.1 (k) om man vet vilken slags kunskap olika personalkategorier behöver ha för att agera vid denna typ av händelser svarade 2/3 ja eller delvis. De medelstora (5 stycken) svarade alla ja eller delvis. Bland de i kategorin mikro eller små svarade 4 av 5 nej eller vet ej, de stora fördelade sig hyfsat jämnt på de olika svarsalternativen.

Diagram 15 Fråga 3.2.1 (l) Utbildar ni er personal för att kunna agera förebyggande eller i händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling?



På frågan 3.2.1 (l) huruvida man utbildar sin personal för att agera förebyggande eller i händelse av ett attentat så kom hälften av ja-svaren från de stora (8 stycken) och hälften från de medelstora (5 stycken). Samtliga små (3 stycken) svarade nej och en av två i kategorin mikro svarade nej.

En respondent hänvisade i senare fritext till frågan 3.2.1 (l) att man förbereder en sådan utbildning baserat på material från MSB ur projektet Säkerhet i Offentlig Miljö-Kollektivtrafik -SOM-K som man även deltagit i.

Diagram 16 Fråga 3.2.1 (m) Övar ni på åtgärder för att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat eller andra allvarliga våldshandlingar?



Bilaga 3

13 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

På frågan 3.2.1 (m) om man övar på åtgärder för att skydda människor inkom flest nej-svar. Merparten av dessa (4) kom på mikro/små organisationer. Ja-svaren fördelade sig jämnt mellan medelstora och stora organisationer

Denna del av enkäten avslutades med en fritextfråga.

Fritextfråga 3.2.1 (n) Vad anser ni är den största utmaningen (eller hindret) för ert arbete med skydd mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken?

Fler nämner att ämnet i sig är svårt och att kollektivtrafiken är en öppen och komplex produkt utan fysiska skyddsbarriärer likt flyget. Detta i kombination med att inte förbokade biljetter med ID-kontroll krävs gör systemet sårbart. Trafiken har dessutom oerhört många avgångar och rör sig över stora geografiska områden. Det finns många utrymmen i ett fordon att gömma eventuellt farliga föremål vilket ställer stora krav på personalens uppmärksamhet och samtidigt att resenärerna är uppmärksamma och påkallar uppmärksamhet om de upptäcker något avvikande.

Det kan även finnas en anmälningsovilja och rädsla för att orsaka oönskade trafikstopp vid falsklarm samt svårigheter att sälla vilken allvarlighetsnivå en händelse är på. Mycket av trafiken är minutstyrd och att stanna trafiken får stora konsekvenser trafikalt och kan även ge viten till trafikutövaren från RKM. En åtgärd skulle kunna vara att ta bort viten vid trafikstopp till följd av misstänkta allvarliga händelser.

Fokus på åtgärder i första läget föreslås kunna riktas mot större terminaler och resecentrum.

En från fartygstrafiken tar upp svårigheten att utrymma eller inrymma personer vid attentat på fartyg. Utifrån detta kan attentat på vatten få stora konsekvenser och det är svårt att instruera personalen hur de ska agera i sådana händelser.

3.2.2 Nuläge – samarbete och gemensamma åtgärder

I denna del av enkäten ställdes sex frågor om hur respondentens organisation samarbetar med andra aktörer/organisationer.

Respondenten kunde svara Ja, Nej, Delvis eller Vet ej/ej relevant på frågorna. På fråga (a) kunde även fritextsvar lämnas.

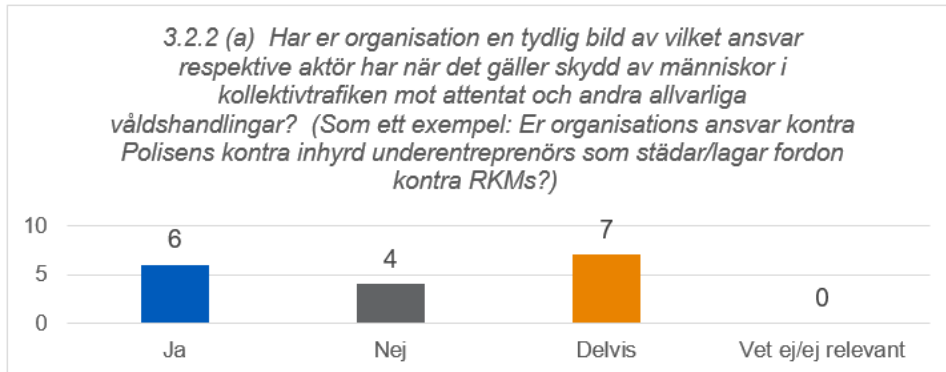
Bilaga 3

14 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 17 Fråga 3.2.2 (a) Har er organisation en tydlig bild av vilket ansvar respektive aktör har när det gäller skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?



På frågan 3.2.2 (a) om organisationen har en tydlig bild av vilket ansvar respektive aktör har gällande skydd av människor i kollektivtrafiken så inkom 4 nej; ett i vardera storlekskategori på organisation. Även ja-, och delvis-svaren var jämnt fördelade över kategorierna.

I fritextfälten kommenterades att man ansåg att det övergripande ansvaret är MSB:s, att det saknas ansvar på myndighetssidan eller att man upplever det som att myndigheter försöker skjuta över ansvar från dem till andra. En till svarar att ansvar tenderar att flyttas bort från ansvarig myndighet till ansvarig verksamhet i det proaktiva arbetet gällande beredskapsarbete, detta på grund av resursbrist på myndighetssidan. Någon svarar att det råder förvirring hos RKM.

Diagram 18 Fråga 3.2.2 (b) Har ni identifierat vilka aktörer ni behöver arbeta tillsammans i olika situationer med för att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?



På frågan 3.2.2 (b) om man identifierat vilka aktörer som man behöver arbeta tillsammans med i olika situationer för att skydda människor i kollektivtrafiken svarade alla stora och medelstora organisationer antingen ja eller delvis.

Bilaga 3

15 (33)

Datum
2025-06-16Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 19 Fråga 3.2.2 (c) Har ni pågående samarbete/n med andra aktörer rörande skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?



På frågan 3.2.2 (c) om man har pågående samarbeten med andra aktörer gällande skydd av människor så svarade merparten ja eller delvis, nej-svaren kom från respektive en av de minsta och en av de största organisationerna.

Diagram 20 Fråga 3.2.2 (d) Har ni en gemensam plan för hur ni och andra aktörer ska förebygga attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?



På frågan 3.2.2 (d) om man har en gemensam plan för hur man tillsammans med andra aktörer ska förebygga attentat och andra allvarliga våldshandlingar och attentat i kollektivtrafiken svarade ingen respondent ja. Av delvis-svaren kom hälften från de stora och hälften från medelstora organisationerna.

Diagram 21 Fråga 3.2.2 (e) Har ni en gemensam plan för hur ni och andra aktörer ska agera i händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling mot människor i kollektivtrafiken?



På frågan 3.2.2 (e) om man har en gemensam plan för hur man tillsammans med andra aktörer ska agera vid händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling mot människor i kollektivtrafiken?

Bilaga 3

16 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Flest nej-svar inkom från de minsta aktörerna men förekommer i alla storlekskategorier. Två av ja-svaren kom från stora organisationer och ett från ett medelstort.

En respondent hänvisade till frågorna (d) och (e) i senare fritextsvar med att de förväntar sig att andra aktörer tar sitt ansvar och att det är kommunicerat till dem. Principiell ser man ingen större skillnad på de riskevenemang som påverkar vårt system ett antal gånger per år eller de oönskade händelser som också inträffar med viss frekvens. Skillnaden är möjligen i skalan på händelsen.

Diagram 22 Fråga 3.2.2 (f) Övar ni tillsammans med andra aktörer på åtgärder för att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat eller andra allvarliga våldshandlingar?



På frågan 3.2.2 (f) om man tillsammans med andra aktörer övar på åtgärder för att skydda människor i kollektivtrafiken mot dessa typer av händelser så svarade hälften av respondenterna ja eller delvis men 8 stycken ett tydligt nej. Hälften av nejsvaren återfinns hos organisationer i storleken mikro eller liten (dvs. de minsta) ett hos de medelstora och tre hos de stora.

En respondent hänvisade i nästkommande fritextfråga till (f) och skrev då att de deltar i de övningar som myndigheter ber dem att delta i.

Sista frågan under denna del var en fritextfråga, 3.2.2 (g), där respondenterna fick svara på vad de anser är den största utmaningen (eller hindret) för deras samarbete med andra aktörer avseende arbetet med skydd mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken?

Svaren som ges handlar om att det är många aktörer inblandade och att det därav finns behov av myndighetssamordning och tillförande av medel från myndighetshåll – är det upphandlad trafik och krav om särskilda insatser för säkerhetsskydd inte varit med i upphandlingen så behöver regionerna tillföra medel för att aktörerna ska ta på sig mer ansvar.

Flera pekar även på att kravbilden på vad aktörerna ska göra behöver specificeras (hur hög nivå, vilken förmåga efterfrågas) samt att den dimensionerande hotbilden (attentat, sabotage av andra än kriminella) är okänd/oklar.

Vid allvarlig händelser behöver det finnas säkra kommunikationsvägar och tydligare råd för hur man ska agera vid attentat för respektive trafikslag.

Bilaga 3

17 (33)

Datum
2025-06-16

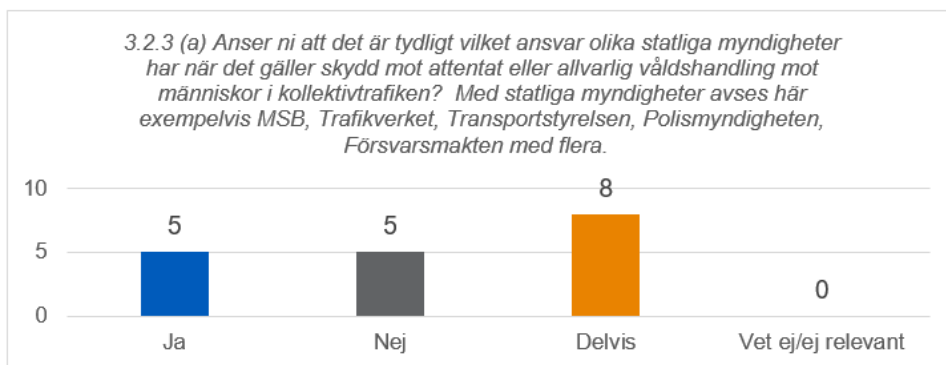
Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

En respondent gav ett specifikt förslag: ”om alla genomför Risk- och Sårbarhets Analyser (RSA) och beredskapsansvarig myndighet samlar in och sammankallar till ”lägesbildsmöten” för gemensam ”orsaksanalys” med efterföljande framtagande av aktiviteter som krävs så skulle mången oro och flertalet innovativa lösningar för ökad säkerhet och trygghetsskapande upplevelser levereras.”

3.2.3 Nuläge – nationellt perspektiv

Slutligen ställdes tre frågor om vad respondentens organisation anser i olika frågor på en nationell nivå. På samtliga frågor kunde respondenten även kommentera sitt svar i fritext

Diagram 23 Fråga 3.2.3 (a) Anser ni att det är tydligt vilket ansvar olika statliga myndigheter har när det gäller skydd mot attentat eller allvarig våldshandling mot människor i kollektivtrafiken? Med statliga myndigheter avses här exempelvis MSB, Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Försvarsmakten med flera.



På frågan 3.2.3 (a) gällande om respondenten ansåg att det var tydligt vilket ansvar som respektive myndighet har gällande detta arbete så svarade lika många ja som nej (5 vardera) medan resterande svarade delvis. Samtliga tre organisationer som klassas som ”liten” svarade nej, övriga två nej kom från en ”medelstor” och en ”stor”.

I fritext kommenterades att man saknar proaktiva åtgärder, proaktiv information, tydliga kommunikationsvägar och information från myndigheter avseende terrorhot, våldshandlingar och kommande event som påverkar säkerheten.

Någon svarar att Trafikverkets ansvar är ytterst oklart ifråga om samordning medan en annan svarar att man i första hand förlitar sig på Polisen och att Transportstyrelsen tillser att organisationen har en godkänd säkerhetsorganisation som övar inom alla tänkbara scenarier.

En annan svarar att det blivit mer otydligt och att man uppfattar det som att myndigheter förväntar sig att aktörer ska ta på sig ett ansvar som inte följer av avtalen man kommit överens om. Slutligen tar en upp att ”tydligheten äventyras i en avreglerad värld där resurser riskerar prioriteras utifrån sannolikhet och då kan säkerhetsaspekten gentemot tillväxtmålen ha svårt att mäta sig. Vi som arbetar med frågorna behöver bli bättre på att presentera ROSI (Return on security investment).”

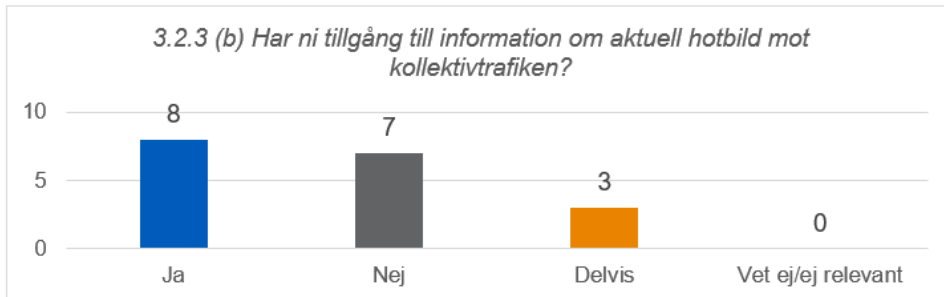
Bilaga 3

18 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 24 Fråga 3.2.3 (b) Har ni tillgång till information om aktuell hotbild mot kollektivtrafiken?



På frågan 3.23 (b) gällande om man har tillgång till information om aktuell hotbild mot kollektivtrafiken så svarar 8 av 18 ja och ytterligare 3 delvis. Nejsvaren är från 3 av 8 ”stora”, 2 av 5 ”medelstora” och 2 av 3 ”liten”.

I fritext kommenterades att man erhåller information via BT POS och NRK likväl som informationsutbyte inom sektorn. En annan hänvisar bland annat till att Trafikverket har tagit fram en PM, Tryggare Sverige, och att man inom branschen har ett bra samarbete med övriga branschkollegor i Europa genom Railsec, Landsec samt UIC som arbetar systematiskt med analyser gällande hotbild.

En svarar att det vore önskvärt att Säpo informerade aktörerna vid förändrad hotbild medan en annan svarar att man genom att följa SÄPO på sociala medier samt genom kontakt med Trafikförvaltningen i Stockholm, och i enstaka tillfällen genom direkt kontakt med Polis eller Säpo vid specifika händelser fått eller skaffat sig information.

Ytterligare någon svarar att man fått information via RKM medan en annan svarar att det vore önskvärt med information från RKM.

Diagram 25 Fråga 3.2.3 (c) Tycker ni att det stöd ni får av statliga myndigheter rörande skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken är tillräckligt?



På frågan 3.2.3 (c) gällande om man anser att det stöd man får av statliga myndigheter gällande denna typ av arbete är tillräckligt så svarar endast 1 (en ”stor”) ja. Övriga svarar nej (fördelade över samtliga fyra storlekskategorier, dock samtliga 3 ”liten”) eller delvis.

Bilaga 3

19 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

I fritext kommenterades att det kan bli bättre och tydligare, att man saknar information och att Sverige är ännu i ett läge av att omvärdera och strukturera beredskapsfrågor. En svarade att Sverige ofta fastnar i ”sekretessfrågor” och att man borde ta efter andra nordiska länder.

Två svarade att MSB gör ett bra jobb och har tagit fram bra material för utbildning i ämnet.

3.3 Förutsättningsskapande åtgärder

I denna del ställde vi sju frågor som handlar om vilka olika typer av åtgärder som statliga myndigheter eventuellt skulle kunna vidta för att förbättra och underlätta arbetet med skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken.

Frågorna syftade till att undersöka hur relevanta respondenterna ansåg att olika typer av åtgärder skulle vara för deras organisationer och besvarades med svarsalternativen 1-4 eller ingen åsikt där 1 innebär instämmer inte alls och 4 instämmer helt.

Generellt är respondenterna väldigt positiva till de flesta förslagen. Nästintill alla svaren fördelade sig mellan svarsalternativ 3 eller 4 där 4 innebar att respondenten instämmer helt, den föreslagna åtgärden är relevant.

Nedan ses alla frågor med svar. Högst relevans (78% eller 14 av 18) fick förslag (d) och (g):

(d) *Utarbeta, förvalta och uppdatera utbildningsmaterial om skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken,*

(g) *”Backoffice”, med möjlighet att ge stöd till kollektivtrafikens aktörer. Exempelvis ge stöd om riskanalysmetod, råd avseende skyddsåtgärder etc.*

Dessa följdes tätt av alternativ (f) där 72% eller 13 av 18 respondenterna svarade att man instämde helt med åtgärdsförslaget:

(f) *Konkretisering av den nationella terrorhotnivån. Exempelvis analysera och bedöma vad den nationella terrorhotnivån innebär för kollektivtrafiken, och vad som behöver göras för att minska sårbarheter och stärka skyddet.*

Minst relevant ansåg förslag (a), (b) och (c) vara:

(a) *Utarbeta och genomföra kommunikationsinsatser riktade till resenärer och allmänhet. Exempelvis information om hur man som enskild kan agera om man ser något misstänkt, eller råd om hur man bör agera vid ett attentat eller annan pågående våldshandling*

(b) *Utarbeta och förvalta metoder och vägledningar. Exempelvis för genomförande av risk- och sårbarhetsanalys, hur man kan arbeta förebyggande mot attentat i kollektivtrafiken etc.*

Bilaga 3

20 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

(c) Utarbета, förvalta och uppdatera exempel på möjliga skyddsåtgärder som kan användas vid olika typer av attentat eller andra allvarliga våldshandlingar.

Skillnaderna är dock små mellan de olika svaren, fråga (b) där enbart 56% av respondenterna svarade alternativ 4 instämmer helt motsvarar 10 av 18 vilket kan jämföras med fråga (d) där 78% svarade alternativ 4, vilket motsvarade 14 av 18 respondenter.

Diagram 26 Fråga 3.3 (a) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utarbета och genomföra kommunikationsinsatser riktade till resenärer och allmänhet?

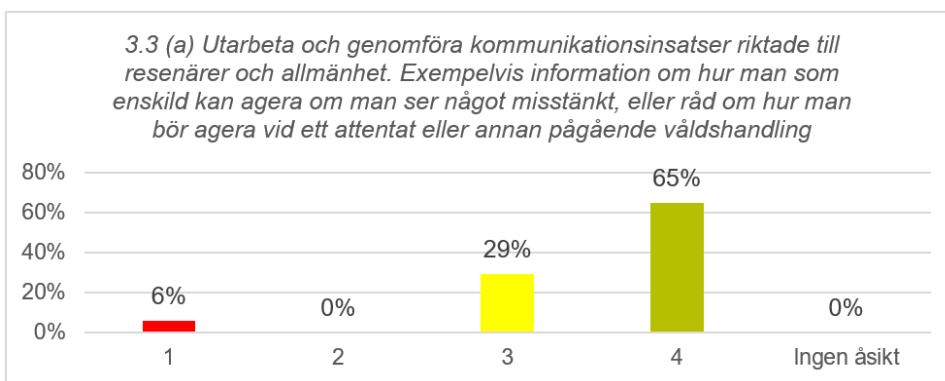


Diagram 27 Fråga 3.3 (b) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utarbета och förvalta metoder och vägledningar?

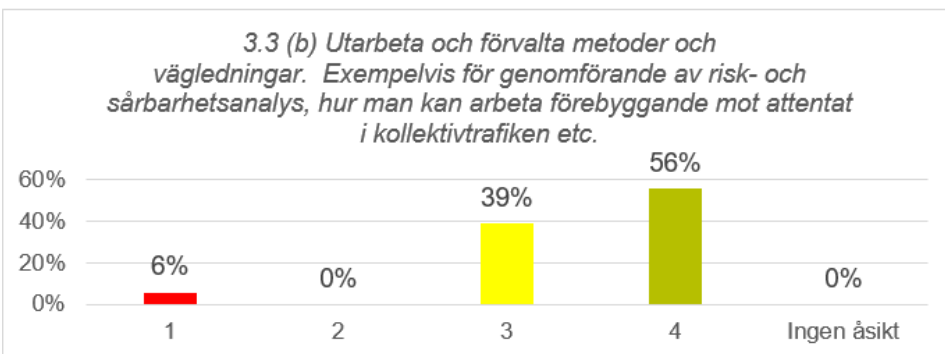
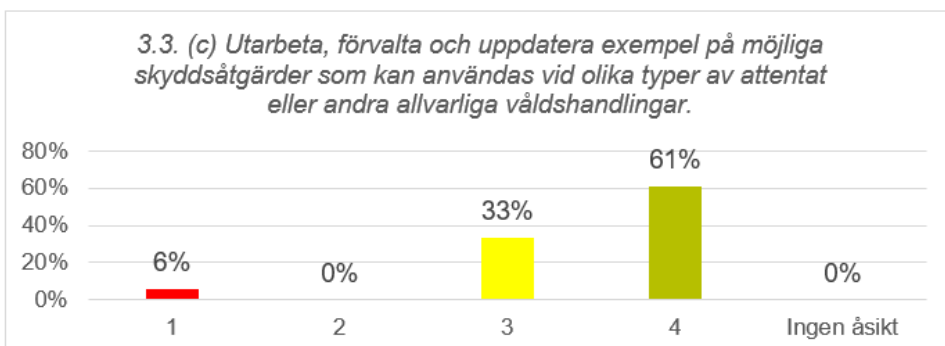


Diagram 28 Fråga 3.3. (c) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utarbета, förvalta och uppdatera exempel på möjliga skyddsåtgärder som kan användas vid olika typer av attentat eller andra allvarliga våldshandlingar?



Bilaga 3

21 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 29 Fråga 3.3 (d) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utarbeta, förvalta och uppdatera utbildningsmaterial om skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?

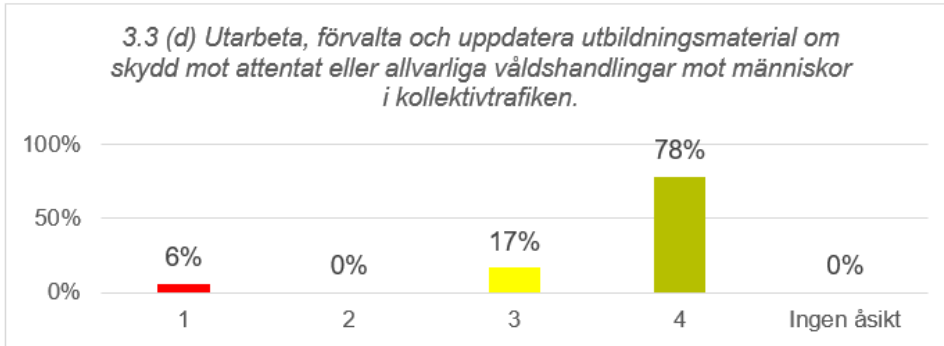


Diagram 30 Fråga 3.3 (e) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle genomföra omvärldsbevakning om hot mot kollektivtrafiken?

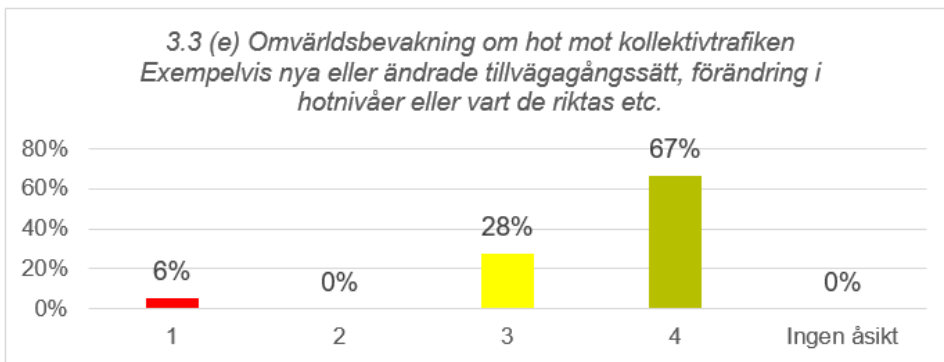
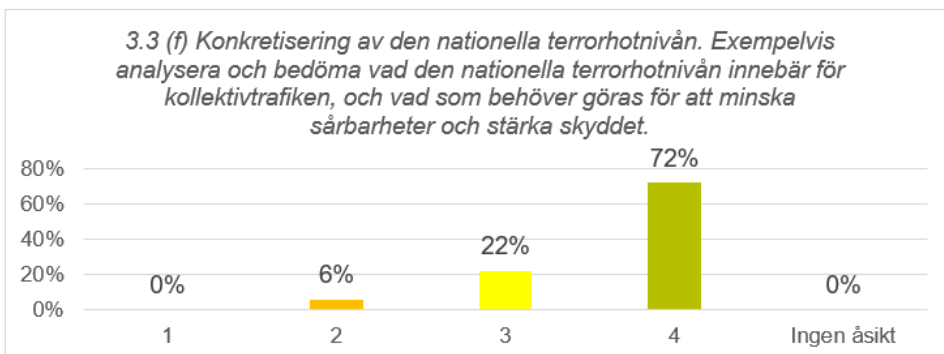


Diagram 31 Fråga 3.3 (f) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle genomföra en konkretisering av den nationella terrorhotnivån?



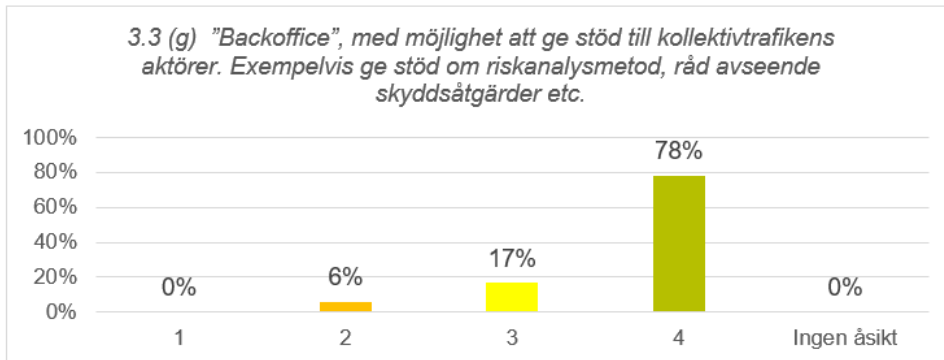
Bilaga 3

22 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Diagram 32 Fråga 3.3 (g) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utgöra en form av "Backoffice", med möjlighet att ge stöd till kollektivtrafikens aktörer?



Denna frågedel avslutades med en fritextfråga 3.3 (h) där respondenterna kunde i fritext ange annan/andra åtgärder (som en myndighet skulle kunna utföra) som man ansåg vore relevant/relevanta för sin organisation.

Här anges av en att MSB har flertalet av det ansvar som påståendena i frågorna a-g pekar på där respondenten även tillför att denne uppfattat att MSB står under förändring och ska gå från rådgivande till styrande.

Andra svarar att regionerna är små utan relevanta kunskaper och resurser och att det behövs ett nationellt inriktat system med metod som är lika för alla samt att finansiering för genomförande av åtgärder och övningar också behöver inkluderas för att uppnå ett fullgott skydd.

Man pekar på att även medarbetare bör inkluderas i skyddet av resenärer och allmänhet.

3.4 Avslut

Som sista del i enkäten kom möjligheten till att lämna övriga kommentarer eller synpunkter gällande ämnet eller frågorna i denna enkät.

Få använde detta fält men det som framfördes var att skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken är ett viktigt område som idag är eftersatt. Att man upplever en omogenhet i ämnet, främst hos regionerna. Man framför att kraven behöver formuleras i kontrakten för upphandlad trafik eller vara frivilliga och att arbetssätt som är branschgemensamma ska etableras genom branschföreningar, exempelvis Tåg företagen.

4. Diskussion

Enkäten besvarades av 18 respondenter vilket utgjorde hälften av de som vi skickade ut enkäten till. Undersökningen är ingen totalundersökning utan innan vi skickade ut den gjordes ett urval med hjälp av företrädare i respektive bransch. Såväl järnväg, tunnelbana, spårväg som buss samt sjöfart finns representerade bland respondenterna. De flesta av de som svarat är medelstora och stora organisationer. Alla svar måste beaktas i

Bilaga 3

23 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

ljuset av detta och denna undersökning kan ses som en första temperaturmätare kring nuläge och önskat läge gällande skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar.

4.1 Nuvarande arbetssätt

De flesta organisationerna arbetar redan idag med någon form av skyddsåtgärder, många integrerat i annat skyddsarbete eller arbete med krisberedskap.

Flera utbildar och stöttar sin personal exempelvis via årliga krisövningar, övningar för att hantera ”särskilda händelser” och att identifiera avvikande beteende eller via MSB:s digitala utbildningar gällande beredskap mot terror. Andra svarar att inget aktivt arbete bedrivs i annat än att väktare kan anlitas i samband med större evenemang eller att krav på säkerhet ombord på fordon ställs via upphandlingar och att RKM är ansvarig för eventuellt säkerhetsskyddsarbete, inklusive kontroll av relevanta leverantörer.

De flesta organisationerna har fördelat ansvar över arbetet inom sin verksamhet samt avsatt resurser för arbetet.

Gällande om man identifierat risker och sårbarheter i den egna organisationen kring skydd av människor eller om man löpande arbetar med att ta fram riskanalyser gällande sårbarheter inom den egna organisationen var bilden splittrad, vissa gör helt eller delvis men en tredjedel svarade antingen nej eller vet ej. Hälften har en plan för vad man ska göra om terrorhotnivån höjs men här efterfrågas en konkretisering av hotnivån kopplad till järnväg- och kollektivtrafik vilken skulle möjliggöra en bättre förberedelse och planering.

Flertalet utbildar sin personal inom ämnet men alla har inte fastställt vilka typer av kunskaper som personalen i olika kategorier behöver för att kunna agera korrekt i denna typ av situationer. Ungefär hälften av organisationerna genomför övningar med sin personal på denna typ av händelser.

Gällande vad man anser är den största utmaningen (eller hindret) för arbetet med skydd mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken så svarade flera att kollektivtrafiken är en öppen och komplex miljö med många avgångar och med en verksamhet spridd över stora geografiska områden. Avsaknad av fysiska skyddsbarriärer och ID-kontroller gör att man inte kan ha samma kontroll över resenärerna och deras bagage som inom flyget. Stora krav ställs på personalens uppmärksamhet och hjälp behövs från resenärer gällande att identifiera avvikande beteenden eller misstänkta och gömda objekt.

Det kan även finnas en risk för anmälningsovilja då det kan finnas en rädsla för att orsaka oönskade trafikstopp vid falsklarm med risk för stora viten vid trafikstopp från RKM. En åtgärd föreslås vara att ta bort viten vid trafikstopp till följd av misstänkta allvarliga händelser.

Bilaga 3

24 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

4.2 Nuläge – samarbete och gemensamma åtgärder

Organisationens tycker sig mestadels ha en tydlig bild av vilket ansvar respektive aktör har gällande skydd av människor i kollektivtrafiken men en splittrad bild framträder bland fritextsvaren. Någon svarar att man anser att MSB har det övergripande ansvaret, någon att det saknas ansvar på myndighetssidan eller så upplever man det som att myndigheter försöker skjuta över ansvar från dem till andra. Någon påtalar resursbrist hos myndigheter som anledning till att myndigheter försöker flytta ansvar från sig själva till ansvarig verksamhet i det proaktiva arbetet gällande beredskapsarbete. Någon svarar att det råder förvirring hos RKM.

De flesta har identifierat vilka aktörer som man behöver arbeta tillsammans i detta arbete och gör så redan idag. Ingen aktör har dock en framtagna gemensam plan för hur man tillsammans med andra aktörer ska *förebygga* attentat och andra allvarliga våldshandlingar och attentat i kollektivtrafiken. Flera svarar dock att de delvis har en sådan. Några få har dock framtagna planer för hur man ska samarbeta *vid händelse* av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling. Merparten svarade dock nej eller vet ej på frågan. Hälften av respondenterna övar tillsammans med andra aktörer på åtgärder för att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat eller andra allvarliga våldshandlingar.

Sista frågan under denna del var en fritextfråga där respondenterna fick svara på vad de anser är den största utmaningen (eller hindret) för deras samarbete med andra aktörer avseende arbetet med skydd mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken.

Svaren handlade om att det är många aktörer inblandade och att det därav finns behov av myndighetssamordning och tillförande av medel från myndighetshåll. Är det ett tillkommande krav efter genomförd upphandling måste regionerna tillföra medel för att aktörerna ska ta på sig mer ansvar. En respondent pekade på att beredskapsansvarig myndighet borde samla in risk- och sårbarhetsanalyser och genomföra lägesbildsmöten där man gemensamt skulle ta fram aktiviteter.

Flera pekar på att kravbilden på vad aktörerna ska göra behöver specificeras samt att hotbilden är okänd/oklar. Vid allvarliga händelser behöver det finnas säkra kommunikationsvägar och tydligare råd för hur man ska agera vid attentat för respektive trafikslag.

4.3 Nuläge - nationellt perspektiv

Flertalet ansåg det tydligt eller delvis tydligt gällande vilket ansvar olika statliga myndigheter har när det gäller skydd mot attentat eller allvarlig våldshandling mot människor i kollektivtrafiken men i fritext framkom att man saknar proaktiva åtgärder, proaktiv information, tydliga kommunikationsvägar och information från myndigheter avseende terrorhot och kommande event som påverkar säkerheten. En annan svarade att det blivit mer otydligt och att man uppfattar det som att myndigheter förväntar sig att aktörer ska ta på sig ett ansvar som inte följer av avtalen man kommit överens om.

Bilaga 3

25 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Merparten svarar att man har tillgång eller delvis tillgång till information om aktuell hotbild mot kollektivtrafiken och att man får denna information via BT POS, NRK, RKM, Säpos sociala medier, polisen, informationsutbyten inom sektorn eller internationella samarbeten. Någon svarar att man skulle uppskatta om Säpo kunde informera aktörer vid förändrad hotbild och för en annan är det önskvärt att informationen skulle komma från RKM.

Enbart en anser att det stöd man får av statliga myndigheter rörande skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken är tillräckligt. Hälften anser att det delvis är det medan ungefär hälften svarade nej eller vet ej.

4.4 Förutsättningsskapande åtgärder

När det kom till vilka olika typer av åtgärder som statliga myndigheter eventuellt skulle kunna vidta för att förbättra och underlätta arbetet med skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken så var de flesta väldigt positiva till alla de åtgärder som föreslogs.

Högst relevans ansågs följande förslag vara:

(d) Utarbeta, förvalta och uppdatera utbildningsmaterial om skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken,

(g) "Backoffice", med möjlighet att ge stöd till kollektivtrafikens aktörer. Exempelvis ge stöd om riskanalysmetod, råd avseende skyddsåtgärder etc.

(f) Konkretisering av den nationella terrorhotnivån. Exempelvis analysera och bedöma vad den nationella terrorhotnivån innebär för kollektivtrafiken, och vad som behöver göras för att minska sårbarheter och stärka skyddet.

Följande förslag värderades lägre i sammanhanget:

(a) Utarbeta och genomföra kommunikationsinsatser riktade till resenärer och allmänhet. Exempelvis information om hur man som enskild kan agera om man ser något misstänkt, eller råd om hur man bör agera vid ett attentat eller annan pågående våldshandling

(b) Utarbeta och förvalta metoder och vägledningar. Exempelvis för genomförande av risk- och sårbarhetsanalys, hur man kan arbeta förebyggande mot attentat i kollektivtrafiken etc.

(c) Utarbeta, förvalta och uppdatera exempel på möjliga skyddsåtgärder som kan användas vid olika typer av attentat eller andra allvarliga våldshandlingar.

Någon lade till att man uppfattar att MSB har ansvar för flertalet av de listade åtgärderna och andra framförde att regionerna är små utan relevanta kunskaper och resurser och att det behövs ett nationellt inriktat system med metod som är lika för alla samt att finansiering för genomförande av åtgärder och övningar också behöver inkluderas för att uppnå ett fullgott skydd.

Bilaga 3

26 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

4.5 Avslut

Avslutningsvis framförde någon att man upplever en omogenhet i ämnet, främst hos regionerna. Man framför att kraven behöver formuleras i kontrakten för upphandlad trafik eller vara frivilliga och att arbetssätt som är branschgemensamma ska etableras genom branschföreningar.

5. Analys

Enkäten genomfördes i syfte att få ett hum om vad aktörerna inom kollektivtrafiken gör idag ifråga om skydd mot attentat eller allvarlig våldshandling mot människor i kollektivtrafiken. Det var på intet sätt en totalundersökning utan urval av respondenter gjordes och vi kunde inte nå ut till alla aktörer som vi önskat utifrån uppdragets begränsade tidplan.

Svaren som vi fått in har dock gett viktiga insikter i vad som görs och vad som inte görs idag och vad man önskar få stöd med framöver.

Respondenterna ser området som viktigt men det råder oklarheter gällande ansvarig myndighet/myndigheter samt vilka förväntningar som finns på aktörerna inom kollektivtrafiksystemet.

Inom särskilt den upphandlade kollektivtrafiken framförs att resurser måste tillföras för att aktörerna ska anpassa sitt arbete efter nytillkomna, ej i kontraktet avtalade, krav. Man framför även att det i trafikavtal kan finnas vitesklausuler som kan skapa anmälningsovilja hos förare och att resenärer kan ignorera observerade avvikelser i rädsla för förseningar. Här har RKM en viktig roll och respondenterna ger en varierande bild hur sina respektive RKM:er agerar idag och vilken ”mognadsnivå” RKM har i ämnet.

Man anser sig ha god bild av vilka samarbeten som behövs aktörer emellan men det saknas gemensamma, förebyggande planer för att jobba med frågorna. Vissa känner att myndigheter förväntar sig att aktörer ska göra uppgifter som egentligen ligger på myndigheters ansvar. Åter igen pekar man på att samordning behövs från ansvarig myndighet och tydliggörande av krav samt tillförande av resurser för att ett gemensamt arbetssätt ska kunna etableras.

De allra flesta är positiva till de åtgärdsförslag som föreslås och mest relevant anses det vara med statligt framtaget utbildningsmaterial, ett statligt ”backoffice” som kan ge stöd i riskanalyser och råd om skyddsåtgärder samt konkretisering av den nationella terrorhotnivån specifikt för kollektivtrafiken.

Bilaga 3

27 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Appendix 1 Enkäten i sin helhet

Regeringsuppdrag Nationellt program för kollektivtrafikskydd – enkätundersökning

Bakgrund

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett vilket trafikslag man väljer, såväl under resan som på stationer och terminaler.

I augusti 2023 höjdes terrorhotnivån i Sverige från ett förhöjt till ett högt hot, och regeringen har gett 15 myndigheter i uppdrag att utveckla och intensifiera arbetet mot terrorism för att stärka Sveriges säkerhet. Mot bland annat den bakgrunden gav regeringen i augusti 2023 Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. Ett förslag som redovisades av myndigheterna var utformning av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. I juni 2024 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att fortsätta arbetet, i form av regeringsuppdraget ”Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd”.

Vår uppfattning är att ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd ska vägleda och stödja aktörer i kollektivtrafiken, så att vi alla tillsammans bidrar till att stärka skyddet för resenärer och andra människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet.

Syfte med undersökningen

Syftet med enkäten är att bättre kunna se vad ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd bör innehålla för att vara relevant och fylla ett reellt behov, och för att kunna föreslå effektiva förutsättningsskapande åtgärder som stöd. Vi ser två huvudsakliga behov:

- Vi behöver hjälp med att få en bild av hur och i vilken omfattning verksamhetsutövare i kollektivtrafiken idag arbetar med skydd av resenärer mot terrorism och andra allvarliga våldshandlingar. Vi vill även få en bild av vad som anses vara problematiskt eller hindrande för arbetet.
- Vi vill få en bild av vilken relevans olika tänkbara förutsättningsskapande åtgärder skulle ha för er verksamhet. På så sätt skulle innehållet i ett nationellt program bättre kunna anpassas efter verksamheternas faktiska behov.

Om enkäten

Enkäten finns tillgänglig via Transportstyrelsens enkätverktyg esMaker mellan 24 januari – 14 februari 2024.

Uppskattningsvis tar det cirka 30 minuter att besvara enkäten. Svarstiden beror också på om du väljer att utveckla dina svar i fritextfälten.

Bilaga 3

28 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Du kan närsomhelst pausa enkäten genom att använda paus-knappen längst ned på enkätsidan. Du får då en länk som du behöver använda för att fortsätta besvara enkäten. Önskar du så kan du få länken skickad till din e-post (avsändare av detta mail är nedan angivna kontaktperson men från systemet esMaker).

I och med att enkäten skickas till flera olika typer av organisationer, med varierande ansvarsområden och uppgifter, kan det hända att vissa frågor inte är helt anpassade eller lika relevanta för alla svarande. Använd i sådana fall gärna svarsalternativ vet ej/ej relevant.

Vill du skriva ut enkäten och läsa igenom den innan du svarar? Skriv ut enkäten i sin helhet via ikonerna i form av en skrivare uppe i vänstra hörnet (om du läser detta via en dator) på denna sida.

Frivilligt deltagande

Det är helt och hållet frivilligt att besvara enkäten.

Personuppgiftsbehandling och sekretess

Inkomna svar kommer att diarieföras hos Transportstyrelsen och blir allmän handling. Sekretessprövning sker alltid om begäran om utlämnande av allmän handling skulle ske.

Information om Transportstyrelsens personuppgiftsbehandling finns på myndighetens externa webb: [Så här tar vi hand om din personliga integritet](#)

Anonymitet i rapporten

Alla svar som lämnas i enkäten lämnas anonymt. Vänligen lämna inga personuppgifter i fritextsvaren.

I vissa fall, för väldigt specifika verksamheter, kan det av sammanhanget gå att dra vissa slutsatser om vilken organisation det rör sig om. Rapporten kommer dock inte uttryckligen namnge enskilda organisationer till vilken enkäten har skickats. Det kommer inte heller anges några uppgifter i rapporten om personen som svarat för organisationens räkning, dessa uppgifter är inte heller kända för oss.

Om dig som svarar

Med organisation menar vi i den här undersökningen din egen organisation, exklusive leverantörer eller underleverantörer.

Det är organisationens uppfattning som efterfrågas i enkäten, inte den enskilde persons som svarar för organisationens räkning.

Har du frågor om enkäten, vänligen kontakta:

Katarina Bjurman, katarina.bjurman@transportstyrelsen.se

Bilaga 3

29 (33)

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 1 Enkätens frågor. Bakgrundsinformation om de som svarat på enkäten

Bakgrundsinformation om er som svarar

I syfte att förstå vilka typer av organisationer som har vilka erfarenheter och behov ber vi dig nedan att svara på några bakgrundsfrågor om den organisation som du företräder.

Önskar du kommentera något av dina svar nedan så kan du använda fritextfältet längst ned på sidan.

Vilken typ av organisation företräder du som svarar?

Här kan du svara flera olika alternativ om din organisation är verksam inom flera olika områden.

- ☐ Infrastrukturförvaltare/spårinnehavare
- ☐ Trafikutövare/operatör/rederi
- ☐ Förvaltare av station
- ☐ Annan, ange:

För trafikutövare/operatörer/rederi, vilken typ av kollektivtrafik utför ni?

Här kan du svara flera olika alternativ om din organisation är verksam inom flera olika trafikslag.

- ☐ Järnvägstrafik
- ☐ Spårvägstrafik
- ☐ Tunnelbanetrafik
- ☐ Busstrafik
- ☐ Båttrafik

Organisationens storlek

- ☐ Mikro (1-9 anställda)
- ☐ Liten (10-49 anställda)
- ☐ Medelstor (50-249 anställda)
- ☐ Stor (minst 250 anställda)

Eventuell kommentar:

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 2 Enkätens frågor. Nulägesfrågor, del 1.

Del 1 Nuläge

I det här avsnittet ställer vi ett antal frågor om vilken form av arbete som bedrivs idag för att skydda människor som befinner sig i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar. Syftet är att få en bild av nuläget. Detta är en viktig utgångspunkt för att kunna bedöma vilket innehåll ett nationellt program för stärkt kollektivtrafikskydd bör ha för att fungera som ett stöd, och vilka behov programmet bör tillgodose.

1.1 Den egna organisationen

Nedan ställs ett antal frågor om hur ni arbetar inom din organisation/ditt verksamhetsområde.

	Ja	Nej	Delvis	Vet ej/ej relevant
a. Arbetar ni med att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	☐	☐	☐	☐
b. Ställer ni krav på eventuella leverantör/underleverantör som rör skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	☐	☐	☐	☐
c. Arbetar ni med skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar som en integrerad del i annat skyddsarbete eller arbete med krisberedskap (exempelvis säkerhetsskydd, civilt försvar, krisberedskap, arbetsmiljö enligt AFS 1993:2, kontinuitetsarbete i verksamheten)?	☐	☐	☐	☐
Kommentera gärna ditt svar i fritextfältet nedan:				
d. Har ni fastställda mål kopplade till skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	☐	☐	☐	☐
e. Har ni fördelat ansvar inom er organisation rörande skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	☐	☐	☐	☐
f. Har ni avsatt resurser för att arbeta med skydd av människor mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	☐	☐	☐	☐
g. Har ni identifierat vilka sårbarheter er verksamhet har vad gäller attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?	☐	☐	☐	☐
h. Arbetar ni regelbundet med att analysera risker och sårbarheter vad gäller attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?	☐	☐	☐	☐
i. Har ni förfaranden för att, inom detta område, lära av incidenter och vidta åtgärder utifrån lärdomarna?	☐	☐	☐	☐
j. Har ni en plan för hur ni ska agera om den svenska terrorhotnivån höjs?	☐	☐	☐	☐
k. Har ni fastställt vilken kunskap olika personalkategorier behöver för att kunna agera förebyggande eller i händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling?	☐	☐	☐	☐

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 3 Enkätens frågor. Nulägesfrågor, del 2.

1. Utbildar ni er personal för att kunna agera förebyggande eller i händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling?

☐☐☐☐
- m. Övar ni på åtgärder för att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat eller andra allvarliga våldshandlingar?

☐☐☐☐

1.1n Vad anser ni är den största utmaningen (eller hindret) för ert arbete med skydd mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken?

1.2 Samarbete och gemensamma åtgärder

Nedan ställs ett antal frågor om hur din organisation samarbetar med andra aktörer/organisationer. Det kan exempelvis handla om olika aktörer i kollektivtrafiksystemet som behöver samverka i komplexa miljöer (exempelvis på större bytespunkter och centralstationer etc., där olika aktörer har rådighet över olika delar).

1.2 Samarbete och gemensamma åtgärder

- Ja

Nej

Delvis

Vet ej/ej relevant
- a. Har er organisation en tydlig bild av vilket ansvar respektive aktör har när det gäller skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?
(Som ett exempel: Er organisations ansvar kontra Polisens kontra inhyrd underentreprenörs som städar/lagar fordon kontra RKMs?)
Kommentera gärna ditt svar i fritextfältet nedan:

☐☐☐☐

1.2 Samarbete och gemensamma åtgärder (forts.)

- Ja

Nej

Delvis

Vet ej/ej relevant
- b. Har ni identifierat vilka aktörer ni behöver arbeta tillsammans i olika situationer med för att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?

☐☐☐☐
- c. Har ni pågående samarbete/n med andra aktörer rörande skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?

☐☐☐☐
- d. Har ni en gemensam plan för hur ni och andra aktörer ska förebygga attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?

☐☐☐☐
- e. Har ni en gemensam plan för hur ni och andra aktörer ska agera i händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling mot människor i kollektivtrafiken?

☐☐☐☐

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 4 Enkätens frågor. Nulägesfrågor, del 3.

f. Övar ni tillsammans med andra aktörer på åtgärder för att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat eller andra allvarliga våldshandlingar?

☐☐☐☐

g. Vad anser ni är den största utmaningen (eller hindret) för ert samarbete med andra aktörer avseende arbetet med skydd mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken?

1.3 Nationellt perspektiv

Nedan är tre frågeställningar om vad din organisation anser i olika frågor på en nationell nivå.

1.3a	Ja	Nej	Delvis	Vet ej/ej relevant
Anser ni att det är tydligt vilket ansvar olika statliga myndigheter har när det gäller skydd mot attentat eller allvarlig våldshandling mot människor i kollektivtrafiken?	☐	☐	☐	☐
Med statliga myndigheter avses här exempelvis MSB, Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Försvarsmakten med flera.				
Kommentera gärna ditt svar i fritextfältet nedan:				

1.3b	Ja	Nej	Delvis	Vet ej/ej relevant
Har ni tillgång till information om aktuell hotbild mot kollektivtrafiken?	☐	☐	☐	☐
Kommentera gärna ditt svar i fritextfältet nedan:				

1.3c	Ja	Nej	Delvis	Vet ej/ej relevant
Tycker ni att det stöd ni får av statliga myndigheter rörande skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken är tillräckligt?	☐	☐	☐	☐
Kommentera gärna ditt svar i fritextfältet nedan:				

Datum
2025-06-16

Dnr/Beteckning
TSG 2024-2997
TRV 2024/72446

Figur 5 Enkätens frågor. Förutsättningsskapande åtgärder.

Del 2 Förutsättningsskapande åtgärder

I det här avsnittet ställer vi frågor som handlar om olika typer av åtgärder som statliga myndigheter eventuellt skulle kunna vidta för att förbättra och underlätta arbetet med skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken.

Frågorna syftar till att undersöka hur relevanta ni tycker att olika typer av åtgärder skulle vara för er organisation.

2 Anser ni att er organisation skulle få bättre förutsättningar för arbetet med skydd mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar i kollektivtrafiken om en myndighet utförde nedanstående åtgärder? 1= instämmer inte alls, 4= instämmer helt

	1	2	3	4	Ingen åsikt
a. Utarbeta och genomföra kommunikationsinsatser riktade till resenärer och allmänhet. <i>Exempelvis information om hur man som enskild kan agera om man ser något misstänkt, eller råd om hur man bör agera vid ett attentat eller annan pågående våldshandling</i>	☐	☐	☐	☐	☐
b. Utarbeta och förvalta metoder och vägledningar. <i>Exempelvis för genomförande av risk- och sårbarhetsanalys, hur man kan arbeta förebyggande mot attentat i kollektivtrafiken etc.</i>	☐	☐	☐	☐	☐
c. Utarbeta, förvalta och uppdatera exempel på möjliga skyddsåtgärder som kan användas vid olika typer av attentat eller andra allvarliga våldshandlingar.	☐	☐	☐	☐	☐
d. Utarbeta, förvalta och uppdatera utbildningsmaterial om skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken.	☐	☐	☐	☐	☐
e. Omvärldsbevakning om hot mot kollektivtrafiken <i>Exempelvis nya eller ändrade tillvägagångssätt, förändring i hotnivåer eller vart de riktas etc.</i>	☐	☐	☐	☐	☐
f. Konkretisering av den nationella terrorhotnivån. <i>Exempelvis analysera och bedöma vad den nationella terrorhotnivån innebär för kollektivtrafiken, och vad som behöver göras för att minska sårbarheter och stärka skyddet.</i>	☐	☐	☐	☐	☐
g. "Backoffice", med möjlighet att ge stöd till kollektivtrafikens aktörer. <i>Exempelvis ge stöd om riskanalysmetod, råd avseende skyddsåtgärder etc.</i>	☐	☐	☐	☐	☐
h. Här nedan kan du i fritext ange annan/andra åtgärder (som en myndighet skulle kunna utföra) som du anser vore relevant/relevanta för er organisation:					

Figur 6 Enkätens frågor. Avslutande frågor.

Del 3 Avslut

Detta är sista frågesidan i enkäten. Önskar du kontrollera dina svar innan du skickar in dem - använd "Tillbaka"-knappen och gå igenom sida för sida.

När du väl valt att skicka in dina svar kommer du inte kunna korrigera dem utan att starta upp enkäten på nytt, göra om den och därefter skicka in svaren på nytt.

På nästa sida kan du välja att skriva ut en svarsjournal och därmed spara dina svar. Du kan även välja att få din svarsjournal mailad till dig.

Övriga kommentarer eller synpunkter jag vill lämna gällande ämnet eller frågorna i denna enkät:



TRAFIKVERKET

trafikverket.se
telefon 0771-921 921



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503



Tekniska nämnden

Checklista ärende Yttrande Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

När handläggare bereder ärenden inför politiska beslut ska många olika perspektiv beaktas.

”Fyll i checklistan och kommentera enligt instruktionerna nedan. Checklistan bifogas som bilaga till tjänsteskrivelsen för att ge politikerna en snabb överblick av beslutets inverkan utifrån olika perspektiv.”

Kryssa för vilken inverkan beslutet får utifrån olika perspektiv.

Perspektiv – tänk på kommunmedborgare	Ingen inverkan/kan ej bedömas	Positiv inverkan	Negativ inverkan
Barnkonventionen	X		
Jämställdhet (flickor och pojkar)	X		
Jämställdhet (kvinnor och män)	X		
Folkhälsa		X	
Tillgänglighet			
Trygghet		X	
Miljö	X		
Ekonomi			X
Tillväxt	X		
Annat perspektiv: Kostnader för att resa			X

Komplettera beslutsunderlaget

Ingen inverkan/kan ej bedömas	Beslutsunderlaget behöver inte kompletteras.
Positiv inverkan	Beskriv kort hur beslutet inverkar positivt.
Negativ inverkan	Beskriv kort hur beslutet inverkar negativt och om det finns förslag på åtgärder eller alternativa beslut.

Vi bedömer att förslaget har positiv inverkan på folkhälsan och tryggheten då planer på hur kollektivtrafikanläggningar kan skyddas kan innebära att invånare törs åka kollektivt i samma eller högre utsträckning som nu. Förslaget innebär dock negativ inverkan på kommuners, regioners och resenärers ekonomi eftersom dessa föreslås finansiera de åtgärder som förväntas tas fram som en följd av den nya lagen.



Tjänsteskrivelse

2025-08-29

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00676

Yttrande Remiss av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) för underlättande av användning av bärgningsboggi

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lämna yttrande enligt nedan.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har tagit del av Transportstyrelsens remiss gällande förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276) för att underlätta användningen av bärgningsboggi. Förslaget innebär ändringar i 4 kap. 20 och 20 a §§ och syftar till att möjliggöra högre hastigheter vid bärgning av fordon med hjälp av bärgningsboggi. Enligt förslaget ska högsta tillåtna hastighet vara 80 km/h om fordonstågets bruttovikt inte överstiger dragfordonets totalvikt, och 40 km/h i andra fall.

Syftet med ändringen är att öka effektiviteten och säkerheten vid bärgning, minska trafikstörningar, köbildning och miljöpåverkan, samt att möjliggöra bärgning på motorväg och motortrafikled – något som i praktiken försvårats av den nuvarande hastighetsgränsen på 30 km/h. Förslaget bedöms därmed kunna bidra till förbättrad framkomlighet och minskad påverkan på övrig trafik, särskilt på vägar med hög trafikintensitet, genom att möjliggöra snabbare och mer effektiv transport av skadade fordon från platsen.

Yttrande

Umeå kommun välkomnar Transportstyrelsens initiativ att modernisera regelverket kring bärgning med bärgningsboggi. Förslaget bedöms ha potential att förbättra framkomligheten och minska trafikstörningar, särskilt på vägar med hög trafikintensitet.

Det ökade behovet av denna typ av bärgning är tydligt i takt med att fordonsflottan förändras. En växande andel elbilar, hybridfordon och automatväxlade fordon kan inte längre bärgas med ett hjulpar kvar i kontakt med vägbanan, vilket tidigare varit vanligt. Dessa fordon kräver ofta att samtliga hjul lyfts från marken för att undvika skador på drivlina

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00676

eller elektronik. Detta gör bärgningsboggi till ett nödvändigt verktyg i allt fler situationer, och därmed blir även behovet av att kunna använda den på ett effektivt sätt – inklusive vid högre hastigheter – allt mer relevant.

Samtidigt vill kommunen uppmärksamma en trafiksäkerhetsaspekt kopplad till bärgningsboggens konstruktion. Dessa boggier är ofta utrustade med smalare och mindre hjul än vanliga fordonsdäck, vilket kan påverka stabilitet, värmeutveckling och slitstyrka vid körning i högre hastigheter. Även om många däck har en angiven maxhastighet på 80 km/h enligt tillverkarens specifikationer, innebär detta att det saknas en säkerhetsmarginal. Det är viktigt att skilja på rekommenderad driftshastighet och absolut maxhastighet – där den senare ofta avser kortvarig användning under optimala förhållanden. Vid kontinuerlig körning i 80 km/h kan däcken utsättas för betydande påfrestningar. Kommunen föreslår därför att det utreds vilka tekniska krav som bör ställas på hjul och däck för att säkerställa säker drift under realistiska förhållanden.

Sammanfattning:

Umeå kommun stödjer förslaget om ändring i trafikförordningen för att underlätta användningen av bärgningsboggi. Förslaget har potential att förbättra effektiviteten i bärgningstjänster och minska trafikstörningar, samtidigt som trafiksäkerheten måste prioriteras. Det ökade behovet av denna typ av bärgning, särskilt för el- och automatväxlade fordon, gör förslaget särskilt aktuellt. Kommunen vill dock uppmärksamma behovet av fortsatt utredning kring säkerheten vid högre hastigheter, med särskild hänsyn till bärgningsboggens hjulkonstruktion och däckens hållbarhet vid långvarig belastning.

Beslutsunderlag

Remissmissiv Förenkling av bärgning. Bilaga.

Underlag ändring i Trf bärgningsboggi. Bilaga.

Checklista ärende Remissvar av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen för underlättande av användning av bärgningsboggi. Bilaga.

Beredningsansvariga

Fredrik Öhrner

Beslutet ska skickas till

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 november 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00676

LI2025/01348 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf).

Kopia på nämndens protokollsutdrag inkl yttrande skickas till ksdiarium@umea.se, märk ämnesraden med diarienummer; KS-2025/00657.



Regeringskansliet

Remiss

2025-07-07
LI2025/01348

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) för underlättande av användning av bärgningsboggi.

Remissinstanser

1. Alingsås kommun
2. Arboga kommun
3. Arbetsmiljöverket
4. Bengtsfors kommun
5. Bjuvs kommun
6. Borgsholms kommun
7. Borås kommun
8. Dorotea kommun
9. Förenklingsrådet
10. Företagarna
11. Göteborgs kommun
12. Haninge kommun
13. Helsingborgs kommun
14. Hudiksvalls kommun
15. Håbo kommun
16. Jönköpings kommun
17. Karlskoga kommun
18. Kristianstad kommun

19. Kumla kommun
20. Linköpings kommun
21. Lycksele kommun
22. Länsstyrelsen i Blekinge län
23. Länsstyrelsen i Dalarnas län
24. Länsstyrelsen i Kronobergs län
25. Länsstyrelsen i Stockholms län
26. Länsstyrelsen i Södermanlands län
27. Länsstyrelsen i Skåne län
28. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
29. Malmö kommun
30. Mobility Sweden
31. Motorbranschens riksförbund
32. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
33. Norrköpings kommun
34. Nynäshamns kommun
35. Näringslivets regelnämnd
36. Näringslivets transportråd
37. Orust kommun
38. Oxelösunds kommun
39. Perstorps kommun
40. Polismyndigheten
41. Regelrådet
42. Region Halland
43. Region Norrbotten
44. Region Stockholm
45. Riksförbundet Enskilda vägar
46. Statens väg- och transportforskningsinstitut
47. Stockholms kommun
48. Svensk försäkring

49. Svenska Transportarbetareförbundet
50. Svenskt Näringsliv
51. Sveriges kommuner och regioner
52. Sveriges Åkeriföretag
53. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
54. Tierps kommun
55. Trafikverket
56. Transportföretagen
57. Transportstyrelsen
58. Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd
59. Umeå kommun
60. Västerviks kommun
61. Västerås kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 november 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01348 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.



Maria Gelin
Departementsråd

Innehåll

1	FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	2
1.1	Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)	2
2	INLEDNING	9
2.1	Bakgrund	9
	Bestämmelser om hastighet för övrigt fordon.....	9
	Bestämmelser om hastighet för fordonståg enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen	11
2.2	Gällande bestämmelser.....	11
	Fordonsslag	11
	Förutsättning för fordonns användande.....	12
	Generella varsamhetsregler	12
	Fordons plats på väg	13
	Högsta tillåten hastighet	13
	Belysning	14
	Lastsäkring	14
	Regler för användning av däck.....	15
	Körkortsbehörighet	15
2.3	Alternativ som inte innebär ny reglering	15
3	HÖJD HASTIGHETSGRÄNS VID BÄRNING MED ETT ÖVRIGT FORDON	16
4	FÖRSLAG TILL ÄNDRAD LYDELSE I 4 KAP. 20 OCH 20 A §§ TRAFIKFÖRORDNINGEN	17
5	KONSEKVENSER	18
	Skälen för bedömning	18
6	KONSEKVENSER AV FÖRSLAG TILL ÄNDRAD LYDELSE I 4 KAP. 20 OCH 20 A §§ TRAFIKFÖRORDNINGEN	23
	Skälen för bedömning	24
7	IKRAFTTRÄDANDE.....	24
8	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR.....	24

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Regeringen föreskriver att 4 kap. 20 och 20 a §§ trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

4 kap.
20 §¹

Nuvarande lydelse

Vid färd på väg får följande fordon inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Tung buss	Om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte	100
2. Tung buss		90
3. Tung lastbil	På motorväg eller motortrafikled	90
4. Tung lastbil		80
5. Ledbuss	Med fler än en ledad sektion	60
6. Tung terrängvagn		50
7. Motorredskap klass I		50
8. Traktor b		50
9. Moped klass I		45

¹ Senaste lydelse 2023:378.

10. Traktor som utgörs av en ombyggd bil

30

Om det till ett motorfordon, ett motorredskap klass I eller en tung terrängvagn har kopplats ytterligare fordon, får fordonen på väg inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Motorfordon med en släpvagn	a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms, b. släpvagnen har oledad dragstång och en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms, c. släpvagnen har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, en tjänstevikt som inte överstiger motorfordonets halva tjänstevikt, dock högst 750 kilogram, eller d. släpvagnen är kopplad till en motorcykel	80
2. Bil med två släpvagnar	Släpvagnarna är utrustade med låsningsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn där dollyns vändskiva är vridbart lagrad kring en vertikal axel genom kopplingspunkten	80
3. Bil som drar ett sådant fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon och fordonstågets vikt inte överskrider dragfordonets totalvikt	80

på dragfordonet så att
minst ett av det dragna
fordonets övriga hjulpar
rullar på vägen

4. Motorfordon med en släpvagn vilka är förbundna genom den gemensamma lasten	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färbroms och fordonen är särskilt inrättade för ändamålet samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget	50
5. Motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färbroms	50
6. Motorfordon, motor- redskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn i andra fall än 1, 4 eller 5	Släpvagnen har en bruttovikt som inte överstiger dragfordonets bruttovikt	40
7. Motorfordon, motor- redskap klass I eller tung terrängvagn med två släpvagnar i annat fall än 2	Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färbroms	40
8. Bil i andra fall än 3, motorredskap klass I eller tung terrängvagn som drar ett sådant fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet eller en särskild bogserings- anordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon	40

9. Motorfordon,
motorredskap klass I eller
tung terrängvagn med ett
eller flera fordon i andra
fall än 1–8

30

Bil med dolly till vilken det har kopplats en påhängsvagn får framföras med högst 80 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 2 inte är uppfyllda, om dollyn och påhängsvagnen registrerats och tagits i bruk före den 1 januari 1999, ingår i ett fordonståg som är högst 24,0 meter långt och är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbröms. Buss med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran får dock framföras med högst 60 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 1 eller 2 är uppfyllda.

Trots andra stycket får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras med högst 80 kilometer i timmen, på väg enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen.

Bestämmelserna i första–fjärde styckena gäller dock inte om lägre hastighet är föreskriven för vägen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att

1. en bil med två släpvagnar även i andra fall än som anges i andra stycket 2 får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, och
2. ett motorredskap klass I och en traktor b får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Nuvarande lydelse

20 a §

Trots 20 § andra stycket 7 och 9 får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras i högst 80 kilometer i timmen på *enskild väg som är motorväg, om villkoren i 17 f § och kraven på konstruktion och utrustning i föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen är uppfyllda. Om lägre hastighet är föreskriven för vägen, gäller den hastighetsbegränsningen för fordonståget.*

Föreslagen lydelse

4 kap.

20 §²

Vid färd på väg får följande fordon inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

² Senaste lydelse 2023:378.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Tung buss	Om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte	100
2. Tung buss		90
3. Tung lastbil	På motorväg eller motortrafikled	90
4. Tung lastbil		80
5. Ledbuss	Med fler än en ledad sektion	60
6. Tung terrängvagn		50
7. Motorredskap klass		50
8. Traktor b		50
9. Moped klass I		45
10. Traktor som utgörs av en ombyggd bil		30

Om det till ett motorfordon, ett motorredskap klass I eller en tung terrängvagn har kopplats ytterligare fordon, får fordonen på väg inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Motorfordon med en släpvagn	a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms,	

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
	b. släpvagnen har oledad dragstång och en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms, c. släpvagnen har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, en tjänstevikt som inte överstiger motorfordonets halva tjänstevikt, dock högst 750 kilogram, eller d. släpvagnen är kopplad till en motorcykel	80
2. Bil med två släpvagnar	Släpvagnarna är utrustade med låsningsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn där dollens vändskiva är vridbart lagrad kring en vertikal axel genom kopplingspunkten	80
3. Bil som drar ett sådant fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon och fordonstågets vikt inte överskrider dragfordonets totalvikt	80
4. Motorfordon med en släpvagn vilka är förbundna genom den gemensamma lasten	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms och fordonen är särskilt inrättade för ändamålet samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget	50

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
5. Motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	50
6. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn i andra fall än 1, 4 eller 5	Släpvagnen har en bruttovikt som inte överstiger dragfordonets bruttovikt	40
7. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med två släpvagnar i annat fall än 2	Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	40
8. Bil i andra fall än 3, motorredskap klass I eller tung terrängvagn som drar ett sådant fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet eller en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen.	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon	40
9. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med ett eller flera fordon i andra fall än 1–8		30

Bil med dolly till vilken det har kopplats en påhängsvagn får framföras med högst 80 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 2 inte är uppfyllda, om dollyn och påhängsvagnen registrerats och tagits i bruk före den 1 januari 1999, ingår i ett

fordonståg som är högst 24,0 meter långt och är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbroms. Buss med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran får dock framföras med högst 60 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 1 eller 2 är uppfyllda.

Bil enligt andra stycket 3 eller 8 där det dragna fordonets övriga hjulpar är upplyft av ett för ändamålet särskilt inrättat fordon på minst fyra hjul får, trots andra stycket 9, föras i

- 1. högst 80 kilometer om fordonstågets bruttovikt inte överskrider dragfordonets totalvikt, eller*
- 2. högst 40 kilometer i timmen i annat fall.*

Om lägre hastighet är föreskriven för vägen än vad som framgår av första–fjärde styckena gäller den hastighetsbegränsningen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att

1. en bil med två släpvagnar även i andra fall än som anges i andra stycket 2 får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, och
2. ett motorredskap klass I och en traktor b får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Föreslagen lydelse

20 a §

Trots 20 § andra stycket får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras med högst 80 kilometer i timmen på

- 1. väg enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen, och*
- 2. enskild väg som är motorväg, om villkoren i 17 f § och kraven på konstruktion och utrustning i föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen är uppfyllda.*

Om lägre hastighet är föreskriven för vägen, gäller den hastighetsbegränsningen för fordonståget.

Denna förordning träder i kraft den [Välj ett datum].

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Bestämmelser om hastighet för övrigt fordon

Bärgning och bogsering av skadade och havererade fordon utgör en viktig roll i samhället både vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet inom vägtrafiken. För att uppnå detta behöver bärgning kunna bedrivas rationellt och effektivt. Effektivare bärgning medför bland annat minskad miljöbelastning, minskad risk för trafikstörningar, köbildningar och därmed lägre samhällskostnader.

Utöver bärgning av skadade och havererade fordon nyttjas på senare år olika bärgningsresurser även för flyttning av fordon. Exempelvis låsta eller

felparkerade fordon som behöver flyttas eller verkställande av beslut enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall där Polismyndigheten eller annan myndighet flyttar fordon på grund av brotts- eller annan utredning. Bärgningsresurser används även för att transportera fordon mellan olika företag, exempelvis när ett fordon ska repareras eller lackeras.

Det finns olika sätt att bärga och bogsera skadade och havererade fordon. Det kan till exempel ske genom att fordonet transporteras på bärgningsbilens flak eller att den ena fordonsänden lyfts upp genom en fast bärgningsanordning på bärgningsbilen. Bärgningsbilen kan i det senare fallet sakna flak och enbart vara försedd med en lyftanordning (lyftbom). För att havererade fordon som är höga inte ska riskera att fastna under broar och viadukter om dess framaxel lyfts upp kan man även bogsera det havererade fordonet med dess framhjul rullande mot vägen.

Om ett havererat fordon inte har möjlighet att ha något av dess hjul rullande mot på vägen vid bärgning kan man lyfta upp fordonets framaxel med hjälp av bärgningsbilens lyftbom och sedan lyfta upp fordonets bakaxel på en särskild anordning på hjul. Denna anordning på hjul har inom branschen benämnts olika, men med hänsyn till dess konstruktion kan den lämpligen benämnas ”*bärgningsboggi*”.

En bärgningsboggi består av två hjulpar som placeras på varsin sida av den axel på det havererade fordonet som inte är upplyft på bärgningsbilens lyftbom. De två hjulparen kopplas sedan ihop via balkar under det havererade fordonets hjul. Med hjälp av hävstänger trycks/lyfts de ingående balkarna mot det havererade fordonets hjul så att dessa inte längre vilar mot marken utan istället bärs upp av bärgningsboggin. Det havererade fordonet kan då transporteras utan att något av dess hjul rullar mot vägen. I dagsläget får bärgning med bärgningsboggi ske i högst 30 kilometer i timmen.

Bärgningsboggi kan till exempel användas vid transport av fyrhjulsdrivna, eldrivna och vissa automatväxlade fordon. Den kan även användas när bärgningsbilens förare inte kan eller inte får kliva in i ett fordon av utredningstekniska skäl. På senare år har även låsen på fordon utvecklats så att det krävs att man har rätt nyckel för att komma in i ett fordon, exempelvis för att kunna lägga ur växeln eller lossa handbromsen. Utan rätt nyckel kan det krävas att man behöver göra åverkan på fordonet för att komma in i det.

Med hänsyn till behov av att effektivisera bärgning eller transport av ovan nämnda fordon finns det skäl att se över bestämmelserna om högsta tillåten hastighet vid bärgning med hjälp av bärgningsboggi.

Bestämmelser om hastighet för fordonståg enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen

I dag innehåller både 4 kap. 20 och 20 a §§ trafikförordningen (1998:1276) bestämmelser som är kopplade till villkor i 17 f § och föreskrifter som är meddelade med stöd av den paragrafen. I samband med att bestämmelser om högsta tillåten hastighet för viss bärgning nu ses över i 4 kap. 20 § finns det skäl att redaktionellt ändra bestämmelser för fordonståg enligt 17 f § så att de samlas i en och samma paragraf, förslagsvis i 20 a §.

I 4 kap. 20 § femte stycket finns också en bestämmelse om vad som gäller när lägre hastighet är föreskriven för vägen. Bestämmelsen är nödvändig för att det inte ska råda några oklarheter i om det är fordonets eller den högsta tillåtna hastighet på vägen som gäller. Dagens ordalydelse fungerar för bestämmelserna i första–tredje styckena. Eftersom det fjärde stycket är ett föreskrivet undantag från bestämmelserna i andra stycket medför dagens lydelse i femte stycket en otydlighet om vad som gäller om lägre hastighet är föreskriven för vägen. Det finns därför skäl att språkligt se över lydelsen i 4 kap. 20 § femte stycket.

2.2 Gällande bestämmelser

Följande bestämmelser är av betydelse för bärgning med ett övrigt fordon.

Fordonsslag

I Sverige definieras fordonsslag i huvudsak genom lagar och föreskrifter som fastställer olika slag av fordon baserat på deras användningsområde, vikt och tekniska egenskaper. Fordonslagen (2002:574), lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) och trafikförordningen är några av de regelverk som innehåller definitioner och bestämmelser för fordon och trafik i Sverige. Enligt dessa bestämmelser avses med fordonsslag olika kategorier av fordon, såsom personbil, lastbil, buss, moped, traktor, motorredskap och terrängmotorfordon med flera. Fordon som inte faller in under de uppräknade fordonsslagen kategoriseras som övriga fordon.

Bärgningsbil

En bil som är särskilt inrättad för bärgning och bogsering av skadade fordon är registrerad som en lastbil i vägtrafikregistret. Dessa fordon ges även en särskild karosserikod. Bestämmelser om karosserikoder finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

Karosserikoder beslutas i enlighet med dessa föreskrifter eller enligt bilaga I till förordning (EU) 2018/858³.

Fram till september 2004 klassades fordon som var inrättade för bärgning och bogsering av skadade fordon, och som var inrättade med fast upphängningsanordning med minst 500 kg lyftkapacitet, som bärgningsfordon med karosserikod 76. Det finns även ett antal äldre bärgningsfordon som är registrerade med karosserikod 91, vilket är en kod gemensam för flera fordonsslag. Numera används dock karosserikod BA24 för att beteckna att en lastbil ska klassas som så kallad bärgningsbil.

I vägtrafikregistret finns i dag cirka 850 lastbilar, med fordonsår mellan 2000 och 2024, registrerade med ovan nämnda karosserikoder.

Övrigt fordon

Den särskilda anordningen på hjul (bärgningsboggien) har genom ett klassificeringsbeslut av Transportstyrelsen⁴ definierats som ett ”övrigt fordon” enligt lagen om vägtrafikdefinitioner då det inte kan hänföras till ett annat slag av fordon, till exempel släpvagn eller efterfordon. För ett övrigt fordon finns bland annat inga bestämmelser om krav på registrering.

Förutsättning för fordons användande

Av 2 kap. 1 § fordonsförordningen (2009:211) framgår att ett fordon får användas endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I dessa hänseenden gäller bestämmelserna i detta kapitel samt de föreskrifter som myndigheter meddelar med stöd av bestämmelserna i 8 kap. Av andra stycket framgår att undantag från första stycket gäller om ett fordon behöver användas för provkörning eller bogsering av det eller för liknande ändamål och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Detsamma gäller i fall som avses i 11 § 2 lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.

Generella varsamhetsregler

Av 2 kap. 1 § trafikförordningen framgår bland annat att en trafikant ska – för att undvika olyckor – iakta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten ska visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken. En trafikant ska även

³ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

⁴ Diarienummer TSV 2021-3527.

uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik samt visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

Fordons plats på väg

I 3 kap. 12 § trafikförordningen finns bestämmelser om när vägrenen ska användas. Av första stycket 3 framgår att vägren ska användas vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen.

Högsta tillåten hastighet

Av 3 kap. 14 § trafikförordningen framgår att ett fordons hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn ska tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållandena, fordonets skick och belastning samt trafikförhållandena i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse. I 3 kap. 15 § anges ett antal fall där en förare med hänsyn till omständigheterna ska hålla en tillräckligt låg hastighet. Exempelvis vid halt väglag och i skarpa kurvor.

Av 4 kap. 20 § andra stycket 3 och 8 trafikförordningen framgår särskilda hastighetsbegränsningar till högst 80 respektive 40 kilometer i timmen för fordon som är särskilt inrättade för bärgning och bogsering av skadade fordon. Hastighetsbegränsningarna gäller när fordonet drar ett (1) fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet eller en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets hjulpar rullar på vägen. För att få utföra sådan bärgning i högst 80 kilometer i timmen krävs att fordonstågets bruttovikt inte överskrider dragfordonets totalvikt. Om fordonstågets bruttovikt överstiger dragfordonets totalvikt får fordonskombinationen enligt punkt 8 framföras i högst 40 kilometer i timmen. Där framgår även att bärgningsutrustningen kan bestå av en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen. En sådan särskild bogseringsanordning påminner till sitt utseende om ett mindre efterfordon som kopplas till dragfordonets kopplingsanordning och där ett av det bogserade fordonets hjulpar vilar på vagnen. Vid bärgning och bogsering av fler fordon än ett får fordonskombinationen enligt 4 kap. 20 § andra stycket 9 framföras i högst 30 kilometer i timmen.

4 kap. 20 § fjärde stycket trafikförordningen innehåller en bestämmelse som innebär att trots andra stycket får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras med högst 80 kilometer i timmen, på väg enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen.

I 4 kap. 20 § femte stycket trafikförordningen finns en bestämmelse som säger att bestämmelserna i första–fjärde styckena inte gäller om lägre hastighet är föreskriven för vägen. Bestämmelsen reglerar att det är den högsta tillåtna hastigheten på vägen som gäller framför den högsta tillåtna hastigheten för fordonet. Regleringen är nödvändig för att det inte ska råda några oklarheter om det är fordonets högsta tillåtna hastighet som följer av första–fjärde styckena som gäller eller den högsta tillåtna hastighet på vägen.

4 kap. 20 a § trafikförordningen innehåller en bestämmelse som innebär att trots 20 § andra stycket 7 och 9 får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras i högst 80 kilometer i timmen på enskild väg som är motorväg, om villkoren i 17 f § och kraven på konstruktion och utrustning i föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen är uppfyllda. Vidare framgår att om lägre hastighet är föreskriven för vägen, gäller den hastighetsbegränsningen för fordonståget.

Av 9 kap. 1 § trafikförordningen framgår bland annat att på en motorväg eller motortrafikled får endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen förekomma. Mopeder klass I, som kan och får föras i högst 45 kilometer i timmen, får dock inte framföras på en motorväg. Av andra stycket framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

I 13 kap. 3 § första stycket 12 trafikförordningen har länsstyrelsen och Transportstyrelsen getts bemyndigande att ge undantag från bestämmelser i 4 kap. 20 §. Undantag från 4 kap. 20 § ska enligt 13 kap. 3 § andra stycket avse ett visst ändamål. I 13 kap. 4 § sägs även att undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och kan ske utan fara för trafiksäkerheten framkomligheten eller någon annan avsevärd olägenhet.

Belysning

Bestämmelser om belysning för fordon vid färd på väg finns i 4 kap. 68–76 §§ trafikförordningen. Bestämmelserna gäller i tillämpliga delar även fordon som hänförs till fordonskategorin *övriga fordon*. Belysning vid bärgning och bogsering omnämns även särskilt i 68 §.

Lastsäkring

Bestämmelser om fordons last vid färd på väg finns i 3 kap. 78–83 §§ trafikförordningen. Dessa bestämmelser omfattar i tillämpliga fall även last i form av ett fordon på en bärgningsboggi. Det finns även kompletterande bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd

(TSFS 2017:25) om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon, vilket bland annat specificerar vilka påkänningar lastsäkringen ska hålla för. De bestämmelserna omfattar inte övriga fordon.

Regler för användning av däck

Av 4 kap. 18 a § trafikförordningen framgår att personbil klass I, personbil klass II, traktor som utgörs av en ombyggd bil, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådana fordon, vid färd på väg ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. En bärgningsboggi som definieras som ett övrigt fordon omfattas därför inte av dessa regler.

Körkortsbehörighet

Av 2 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) framgår att personbil, lastbil, buss, motorcykel och moped klass I endast får köras av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil krävs i många fall en särskild körkortsbehörighet. Det saknas bestämmelser för en kombination som består av en bil som drar ett havererat fordon vars bakre hjulpar är upplyft av ett *övrigt* fordon. För att få framföra denna kombination ska föraren ha den körkortsbehörighet som krävs för att få framföra dragfordonet.

2.3 Alternativ som inte innebär ny reglering

Trafikregler och högsta tillåtna hastigheter för olika fordon och fordonskombinationer framgår av trafikförordningen och i undantagsfall i föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen. Transportstyrelsen och länsstyrelsen har utöver det även bemyndigande att föreskriva eller medge undantag.

Bärgning med hjälp av bärgningsboggi i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen syftar främst till att öka effektiviteten vid bärgning. Det är ett skäl som får betraktas av mer allmän karaktär. Vid ett framtagande av en föreskrift eller en prövning av en ansökan om undantag är det därför tveksamt om det kan föreskrivas eller medges då undantag endast får medges om det finns särskilda skäl. Att tillåta bärgning med bärgningsboggi i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen med stöd av beslut om undantag i enskilda fall eller genom myndighetsföreskrifter bedöms därför inte vara ett lämpligt alternativ. I den bedömningen får man även ta hänsyn till att det dels handlar om ett övrigt fordon och dels en högre hastighet än vad som normalt är tillåtet för sådana fordon.

För att ge möjlighet att få framföra en bärgningsbil med bärgningsboggi i högre hastigheter än högst 30 kilometer i timmen finns det inget annat lämpligt alternativ än att reglera detta med en särskild bestämmelse i trafikförordningen.

3 Höjd hastighetsgräns vid bärgning med ett övrigt fordon

I dag tillåts bärgning utföras i högst 40 eller 80 kilometer i timmen med ett fordon som är upphängt på en fast upphängningsanordning på bärgningsbilen och det dragna fordonets övriga hjulpar rullar mot vägen. Att det dragna fordonets övriga hjulpar ersätts av bärgningsboggins hjul bedöms inte påverka det dragna fordonets fastsättning i bärgningsbilens lyftanordning negativt. Kursstabiliteten för en sådan fordonskombination bedöms inte heller påverkas negativt under förutsättning att bärgningsboggin är konstruerad för detta, är lämplig att använda och tillåter en högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Med hänsyn till dessa förutsättningar är det rimligt att den här fordonskombinationen ska få framföras i samma hastigheter – och med samma förutsättningar – som den bärgning som sker när det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen. Det vill säga högst 80 kilometer när fordonstågets bruttovikt inte överskrider dragfordonets totalvikt, eller högst 40 kilometer i timmen i annat fall.

I övrigt bör de generella varsamhetsreglerna i trafikförordningen⁵ vara tillräckliga för förare av sådana här kombinationer och att dessa anpassar hastigheten efter omständigheterna och i övrigt iakttar särskild försiktighet.

I likhet med 4 kap. 20 § andra stycket 3 och 8 trafikförordningen ska det dragande fordonet vara särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon. Syftet med detta är att bestämmelsen ska rikta sig till yrkesmässig bärgning med bärgningsbilar. Det finns dock inget i sig som hindrar att privatpersoner som äger ett bärgningsfordon och en bärgningsboggi kan tillämpa bestämmelsen. Det bedöms dock förekomma i mycket liten utsträckning då deras behov att transportera fordon på sådant sätt förmodligen är lågt och inte kommer påverkas av en ändrad högsta tillåten hastighet.

I 4 kap. 20 § andra stycket 3 anges att det är en förutsättning att fordonstågets bruttovikt inte får överskrida dragfordonets totalvikt för att få framföra ekipaget i högre hastighet än 40, och högst 80, kilometer i timmen. Denna förutsättning har kommit till för att säkerställa att bärgningsbilens konstruktion, exempelvis chassi, drivlina och bromsar, ska klara av bärgningsuppdraget och hastigheten. Generellt för alla fordon, även bärgningsfordon, gäller att de ska klara av att bromsa sin egen totalvikt. Tunga fordon, med en totalvikt över 3,5 ton, har utvecklats och godkänts med komponenter för bromsar och fjädring med mera för att klara en hastighet på 80–100 kilometer i timmen.

⁵ Se 2 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276)

Att utföra fordonsbärgning yrkesmässigt kräver särskilda yrkeskunskaper och kunskaper om gällande bestämmelser som exempelvis lastsäkring och belysning. Att bärga havererade fordon med bärgningsboggi i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen kommer inte att påverka dessa förutsättningar.

Bestämmelserna i körkortslagen om behörighet att föra fordon är inte beroende av med vilken hastighet de aktuella fordonen får föras. Det krävs därmed inte någon annan behörighet om fordonskombinationen får föras i högst 40 eller 80 kilometer i timmen, enligt förslaget, eller de högst 30 kilometer i timmen som gäller idag.

I 4 kap. trafikförordningen finns det krav på vilka fordon som ska vara försedda med vinterdäck. En bärgningsboggi, som är definierad som ett övrigt fordon, omfattas inte av krav på vinterdäck. Vid framtagandet av nuvarande bestämmelser har regeringen inte behövt ta ställning till om det finns skäl att ställa krav på vinter däck på övriga fordon då den här typen av fordon endast fått framföras i högst 30 kilometer i timmen. I dagsläget saknas därför underlag huruvida det finns behov av att ställa krav på vinterdäck för bärgningsboggi som övrigt fordon. Hänsyn behöver också tas till att diametern på de hjul som används på en bärgningsboggi ofta är så små som 8 tum och att det i dagsläget inte finns sådana vinterdäck på marknaden.

Dagens hastighetsbegränsning till högst 30 kilometer i timmen innebär att färd med bärgningsboggi på motorväg och motortrafikled inte är tillåten enligt 9 kap. 1 § trafikförordningen. Med stöd av generella undantag i 12 kap. 1 § får dock bärgning utföras på sådana vägar trots att fordonskombinationen får framföras i högst 30 kilometer i timmen. Det krävs då att omständigheterna kräver det och att särskild försiktighet i iakttas. Bärgning med bärgningsboggi på motorväg och motortrafikled får därför i dag endast ske till närmaste avfart, uppställningsplats eller liknande. Med den föreslagna högsta tillåtna hastigheten 40 kilometer i timmen ges det samma förutsättningar för färd på motorväg och motortrafikled som gäller för de fordonskombinationer med motorfordon som framgår av 4 kap. 20 § andra stycket 6–8 trafikförordningen.

4 Förslag till ändrad lydelse i 4 kap. 20 och 20 a §§ trafikförordningen

Som nämnts i inledningen finns det i dag hastighetsbestämmelser för sådana fordonståg som avses i 4 kap. 17 f § trafikförordningen i både 4 kap. 20 och 20 a §§. Det finns därför skäl att samla bestämmelser om fordonståg enligt 4 kap. 17 f § i en och samma bestämmelse. Enligt förslaget ersätts dagens

fjärde stycke i 4 kap. 20 § med bestämmelser om högsta tillåten hastighet vid bärgning med bärgningsboggi. Antalet stycken i 4 kap. 20 § blir därmed detsamma.

4 kap. 20 § femte stycket innehåller en bestämmelse om att bestämmelserna i första–fjärde styckena inte gäller om lägre hastighet är föreskriven för vägen. Lydelsen i femte stycket fungera bra för de bestämmelserna som framgår av första–tredje styckena eftersom dessa begränsar den högsta tillåtna hastigheten för fordon och fordonskombinationer i förhållande till den högsta tillåtna hastigheten på vägen. Det föreslagna nya fjärde stycket är dock ett undantag från bestämmelserna i 4 kap. 20 § andra stycket 9. Nuvarande lydelse i femte stycket medför därmed att undantaget vid bärgning med bärgningsboggi inte gäller om lägre hastighet är föreskriven för vägen. Detta gäller dock enbart sådan bärgning med bärgningsboggi som får ske i högst 80 kilometer i timmen. Är hastigheten för vägen begränsad till högst 40, 50, 60 eller 70 kilometer i timmen får bärgningen då ske i högst 30 kilometer i timmen. Det finns därför skäl att ändra lydelsen i femte stycket.

5 Konsekvenser

Bedömning:

Bärgning av ett (1) havererat fordon med hjälp av en bärgningsboggi bedöms kunna utföras i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen, dock högst 40 respektive 80 kilometer i timmen, utan att det uppstår någon fara för trafiksäkerheten, framkomligheten eller någon annan avsevärd olägenhet.

Skälen för bedömning

Allmänt om förslaget

De föreslagna högsta tillåtna hastigheterna på 40 respektive 80 kilometer i timmen för bärgning med bärgningsboggi är satta utifrån bedömningen att det är de högsta tillåtna hastigheterna som kan tillåtas utan fara för trafiksäkerheten och utan att det behöver ställas särskilda tekniska krav på bärgningsboggin. Dessa hastigheter överensstämmer även med de reglerade högsta tillåtna hastigheterna för bärgning enligt 4 kap. 20 § andra stycket 3 och 8 trafikförordningen.

Konsekvenser av att inte införa förordningen

Behålls nuvarande reglering för bärgning med bärgningsboggi kommer fordonskombinationen fortsättningsvis få framföras i högst 30 kilometer i timmen. Det innebär att sådan bärgning på motorvägar och motortrafikleder endast får ske till närmaste avfart, uppställningsplats eller liknande. Utöver det så minskar möjligheter att utföra bärgningen med mindre

hastighetskillnad än övrig trafik. I synnerhet när kombinationen får framföras i högst 80 kilometer i timmen.

Konsekvenser för myndigheter under regeringen

De myndigheter som i första hand kan vara berörda är Arbetsmiljöverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Polismyndigheten. Eftersom det endast finns cirka 850 registrerade bärgningsfordon – där endast en del av dessa i praktiken använder bärgningsboggi – är det svårt att uppskatta vilka konsekvenser förslaget medför. Särskilt med beaktande av att höjningen av högsta tillåtna hastigheten, i vissa fall, endast ökas med tio kilometer i timmen. Bärgning med bärgningsboggi som hjälpmedel har förekommit under många år utan att det – vad regeringen förstår – har uppmärksammats några andra problem än den högsta tillåtna hastigheten. Förslaget kan leda till att enstaka transporter av fordon med en bärgningsboggi, istället för en särskild bogseringsanordning enligt 4 kap. 20 § andra stycket 8, kan komma att öka på motorvägar och motortrafikleder. Bedömningen är att konsekvenserna utifrån ökad arbetsskaderisk på grund av en ökad högsta tillåtna hastighet är mycket små. I de fall fordonskombinationen framförs i 80 eller 40 kilometer i timmen istället för 30 kilometer i timmen finns det en teoretisk ökad risk för att en olycka kan inträffa. På vägar med högre hastighetsgräns innebär förslaget att hastighetskillnaden mot andra fordon kan minskas, vilket skulle kunna innebära en minskad risk för att en olycka inträffar, exempelvis för upphinnandeolyckor. Förslaget bedöms dock inte medföra några särskilda konsekvenser för Arbetsmiljöverket.

Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för den statliga väghållningsmyndigheten.

Transportstyrelsen berörs i det fall myndigheten bedömer att det behövs meddelas föreskrifter med beskaffenhetskrav på bärgningsboggi med stöd av 8 kap. 16 § i fordonsförordningen (2009:211). Myndigheten kan även behöva informera och besvara frågor från såväl enskilda som företag och andra myndigheter med anledning av förslaget. Detta bedöms dock inte medföra några särskilda konsekvenser för Transportstyrelsen.

Polismyndigheten berörs i de fall de ska kontrollera fordon och förare som utför bärgning med bärgningsboggi. Framförallt i de fall där den kontrollerade fordonskombinationen framförts i högre hastigheter än 40 kilometer i timmen och kombinationens bruttovikt kan misstänkas överstiga dragfordonets totalvikt. Detta gäller även i dag när myndigheten ska kontrollera att en fordonskombination uppfyller förutsättningarna i 4 kap. 20 § andra stycket 3 trafikförordningen. Polismyndigheten kan behöva ta fram interna riktlinjer eller informera internt om förändringen. Konsekvenserna för Polismyndigheten bedöms dock som små.

Konsekvenser för kommuner, regioner och ägare av enskild väg

Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommunala väghållare, regioner eller ägare av enskild väg.

Konsekvenser för företag

Bärgningsföretag, som erbjuder tjänster som vägassistans, fordonsflyttning och olycksrelaterad bärgning, består huvudsakligen av små och medelstora företag.

Det är frivilligt för bärgningsföretag att använda bärgningsboggi som ett av flera möjliga verktyg att använda för att bärga fordon och används redan i dag i stor utsträckning. Förslaget om höjd hastighetsgräns för en fordonskombination med en bärgningsboggi bedöms därför inte medföra inte några nya eller tillkommande konsekvenser för dessa företag.

Bärgningsföretag bedöms inte behöva förändra sin verksamhet med anledning av förslaget. Högre hastighet vid viss typ av bärgning ger dock bärgningsbranschen bättre möjligheter att planera den tänkta färdvägen för att bärga eller transportera havererade fordon.

För företag som är beroende av framkomligheten på vägarna för att upprätthålla sin produktion, tjänster eller motsvarande kan tidsfördröjning som orsakas av stillastående eller långsamtgående fordon vara kostsamt. Exempelvis för transport-, buss- och taxiföretag, hantverkare med flera. Behovet av framkomlighet kan vara högre på vissa vägar, till exempel motorväg och motortrafikled, gentemot andra vägar. En effektivare bärgning och transport av havererade fordon kan bidra till att trafikflödet inte påverkas i lika stor grad när bärgning kan utföras i högre hastigheter. Förslaget om ökad hastighet vid bärgning med bärgningsboggi bedöms kunna bidra till minskad restid.

Konsekvenser för privatpersoner

Förslagen syftar främst till ökad effektivitet vid bärgning, vilket gynnar både samhället och enskilda. Det kan även bidra till ökad framkomlighet i trafiksystemet. För privatpersoner medför förslaget främst att bärgningen eller transporten av fordonet kan ske något snabbare och något effektivare än tidigare.

Konsekvenser för miljön

Fordon som framförs i högre hastigheter förbrukar generellt sett mer energi, får ett högre däckslitage och alstrar mer buller. Köer, inbromsningar och accelerationer som orsakas av långsamtgående fordon leder också till en högre energibrukning. I det här fallet handlar det om en fordonsflotta på cirka 850 fordon på olika platser i landet där enstaka fordonskombinationer vid vissa tillfällen tillåts framföras i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen. Förslaget kan bidra till att bärgning med bärgningsboggi kan

utföras med en mindre hastighetsskillnad i förhållande till annan trafik, vilket bedöms medföra färre inbromsningar, köer, accelerationer och omkörningar. Förslaget bedöms därmed bidra till att trafikflödet i vissa situationer kan ha en något jämnare hastighet, vilket därmed är positivt för miljön.

Det är svårt att bedöma de negativa konsekvenserna i form av buller och utsläpp av en höjd hastighetsgräns för viss bärgning mot de positiva effekterna i och med att det är så begränsat antal fordon och transporter i förhållande till det totala trafikarbetet.

Sammantaget bedöms förslaget inte få någon nämnvärd påverkan på miljön.

Konsekvenser för trafiksäkerheten

Generellt sett ökar risken för olyckor med högre hastigheter. Fordon som framförs i låga hastigheter och med stor hastighetsskillnad i förhållande till andra fordon på vägen kan leda till plötsliga inbromsningar och öka risken för, exempelvis upphinnandeolyckor.

I dag är det tillåtet för bärgningsföretag att använda en särskild bogseringsanordning vid bärgning och framföra fordonskombinationen i högst 40 kilometer i timmen. Att istället använda och framföra en fordonskombination med en bärgningsboggi i 40 respektive 80 kilometer i timmen bedöms inte medföra någon ytterligare särskild risk för trafiksäkerheten. Detta med hänsyn till att det dragna fordonet är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet.

Bärgning med bärgningsboggi i högre hastighet än dagens högst 30 kilometer i timmen medför generellt en mindre hastighetskillnad mot annan trafik, vilket kan minska risken för sådana olyckor. De föreslagna högsta tillåtna hastigheterna 40 respektive 80 kilometer i timmen vid bärgning med bärgningsboggi innebär inte att bärgningen kommer att ske i högre hastigheter än den övriga trafiken. Förslaget att höja hastigheten vid bärgning med bärgningsboggi till högst 40 respektive 80 kilometer i timmen kan komma att påverka trafiksäkerheten positivt då skillnaden mellan bärgningsfordonens hastighet och den övriga trafikens hastighet blir mindre.

Bärgning av fordon i högre hastigheter där kombinationen har flera ledpunkter kan medföra att kombinationen (bärgningsbil + bärgade fordon) blir instabil, med hög bakåtförstärkning⁶ och låg dämpning⁷. Detta kan medföra att det bakersta fordonet börjar ”vobbla” (successivt ökade svängningar fram och tillbaka) tills det händer en olycka. Exempelvis om ett släpfordon är tillkopplat till det havererade fordonet eller när en särskild

⁶ Bakåtförstärkning innebär att det främsta fordonets sidorörelse förstärks till bakomvarande fordon. Bakåtförstärkningen är hastighetsberoende och ökar med ökad hastighet.

⁷ Dämpning är ett begrepp för hur sidorörelserna från bakåtförstärkningen kan minska.

bogseringsanordning används som dels är fäst i det dragande fordonets kopplingsanordning och dels i dragna fordonet. Bärkning med bärgningsboggi har även fortsättningsvis en (1) ledpunkt på liknande sätt som vissa släpvagnar, vilket minskar risken för den problematik som redogörs ovan.

Det finns inget godkännandeförfarande för bärgningsboggi, utan tillverkaren gör en bedömning vilka begränsningar konstruktionen har. Det borde även ligga i bärgningsföretagens intresse att förhålla sig till de anvisningar som tillverkaren angivit och att fordonskombinationen framförs på ett sätt att bärgningsboggins begränsningar inte överskrids.

Det är svårt att i detalj bedöma konsekvenser för trafiksäkerheten av en höjd hastighetsgräns i och med att antal fordon och transporter är så begränsade i förhållande till det totala trafikarbetet.

Konsekvenser för samhället

Genom förslaget kan bärkning eller transporter med bärgningsboggi utföras snabbare och effektivare och med mindre störningar för den övriga trafiken, och utan att det bedöms påverka trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön negativt. Förslaget förväntas därmed bidra till positiva konsekvenser för samhället.

EU rättslig reglering eller andra internationella regler

Förslaget strider inte mot någon EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

Förslaget om en ändrad högsta tillåten hastighet vid bärkning med bärgningsboggi ställer krav på att det dragande fordonet har en fast upphängningsanordning och att fordonet är särskilt inrättat för bärkning och bogsering av skadade fordon. Förslaget bedöms därför behöva anmälas till EU-kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Något annat anmälningsförfarande är inte aktuellt.

Bestämmelser för hastighet på väg med vissa fordon och fordonskombinationer och den högsta tillåtna hastigheten på vägar bestäms nationellt. Nationellt har bärgningsboggin definierats som ett övrigt fordon. Den högsta tillåtna hastigheten som ett sådant fordon får framföras i är inte föremål för någon EU-rättslig reglering eller andra internationella regler för att få användas. Det finns dock bestämmelser i internationella regler som anger under vilka förutsättningar det bestäms att vissa fordon får framföras på motorvägar eller liknande vägar.

Konventionen om vägtrafik från den 8 november 1968 och den europeiska överenskommelse som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik innehåller bland annat bestämmelser om motorvägar och liknande vägar. Av artikel 25 framgår bland annat följande som har betydelse för förslaget om höjd hastighet för bärgningsboggi:

Motorvägar och liknande vägar

1. På motorvägar och på särskilt anordnade tillfarts- och avfartsvägar, som genom vägmärken utmärks som motorvägar, skall följande gälla:

(a) det skall vara förbjudet att använda vägen för gående, djur, cyklar, mopeder, o m dessa inte behandlas som motorcyklar, samt alla andra fordon än motorfordon och släpfordon till dessa även som för motorfordon eller släpfordon till motorfordon, vilka på grund av sin konstruktion inte på plan väg kan uppnå en hastighet som bestäms genom nationell men som inte skall vara lägre än 40 km (25 miles) i timmen;

3. En förare som lämnar motorvägen skall i god tid placera sig i det körfält han skall använda vid avfarten från motorvägen och köra in i retardationsfältet, om sådant finns, så snart han kan.

Fordon som bogseras med hjälp av en provisorisk anordning ska förbjudas tillträde till motorvägar såvida inte undantag föreskrivs i den nationella lagstiftningen. Funktionsodugliga fordon som har havererat på en motorväg och bogseras med hjälp av en provisorisk anordning ska lämna motorvägen vid närmaste avfart. För tillämpningen av denna regel inkluderar provisoriska anordningar rep, tråd, etc.⁸

4. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel i dess nya lydelse enligt ovan, av den nya punkten omedelbart efter punkt 1 samt av punkterna 2 och 3 i denna artikel i konventionen skall andra vägar, som är reserverade för motortrafik och vederbörligen utmärkta som sådana med vägmärken och som inte har infart eller utfart till eller från fastigheter belägna vid vägen, behandlas som motorvägar.

Med hänsyn till bestämmelserna i punkt 1 och 3 andra stycket gör regeringen bedömningen att föreslagen reglering om högsta tillåten hastighet inte står i strid med konventionen.

6 Konsekvenser av förslag till ändrad lydelse i 4 kap. 20 och 20 a §§ trafikförordningen

Bedömning:

Att sammanfoga hastighetsbestämmelser för fordonståg enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen i en och samma paragraf bedöms inte innebära några konsekvenser.

⁸ Europeisk överenskommelse som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik öppnad för undertecknande i Wien den 8 november 1968, Genève den 1 maj 1971

Den ändrade lydelsen i 4 kap. 20 § femte stycket innebär att om lägre hastighet är föreskriven för vägen än vad som framgår av första–fjärde styckena gäller den hastighetsbegränsningen. Förslaget bedöms inte innebära några konsekvenser.

Skälen för bedömning

Allmänt om förslaget

Att sammanfoga hastighetsbestämmelser för fordonståg enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen i en och samma paragraf är av redaktionell karaktär och underlättar samtidigt för de som ska tillämpa bestämmelserna. Förslaget bedöms inte innebära några konsekvenser.

Att behålla nuvarande lydelse i 4 kap. 20 § femte stycket skulle innebära att de nya bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet vid bärgning med bärgningsboggi inte skulle gälla om lägre hastighet skulle vara föreskriven för vägen. Den föreslagna nya lydelsen av femte stycket bedöms ta bort denna begränsning. Lydelsen bedöms även fungera för de bestämmelser som finns i 4 kap. 20 § första–tredje stycken. Förslaget bedöms inte innebära några konsekvenser.

7 Ikraftträdande

Förslaget bedöms inte medföra några följdändringar i andra författningar. Det medför inte heller behov av senare ikraftträdande på grund av att branschen behöver göra anpassningar av sin verksamhet eller liknande. Förslaget träder därför lämpligen i kraft i nära anslutning till att ändringen beslutas.

8 Författningskommentar

4 kap.

20 §

Paragrafen ändras på så sätt att fjärde stycket och femte stycket får en ny lydelse. Bestämmelsen i fjärde stycket gäller högsta tillåtna hastighet vid färd med ett fordon som är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon där det dragna fordonets övriga hjulpar är upplyfta av ett för ändamålet särskilt inrättat fordon på minst fyra hjul. Om fordonstågets bruttovikt inte överskrider dragfordonets totalvikt får det föras i högst 80 kilometer i timmen, och i annat fall i högst 40 kilometer i timmen.

Det införs även en ändrad lydelse i femte stycket. Den införs för att bättre stämma överens med bestämmelserna med första–fjärde styckena och med lydelsen i 4 kap. 20 a §.

20 a §

Paragrafen infördes i trafikförordningen 1 juli 2024 genom SFS 2024:438 och gäller färd på enskild väg som är motorväg med långa fordonståg som avses i 4 kap 17 f §. Det är lämpligt att hastighetsbestämmelser som gäller sådana fordonståg samlas på ett ställe. Paragrafen kompletteras därför med de bestämmelser som idag finns i 4 kap. 20 § fjärde stycket om hastighetsbegränsning till 80 kilometer i timmen för bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § på väg enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen. Ändringen är därför bara redaktionell.



Tekniska nämnden

Checklista ärende Remissvar av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) för underlättande av användning av bärgningsboggi.

När handläggare bereder ärenden inför politiska beslut ska många olika perspektiv beaktas.

”Fyll i checklistan och kommentera enligt instruktionerna nedan. Checklistan bifogas som bilaga till tjänsteskrivelsen för att ge politikerna en snabb överblick av beslutets inverkan utifrån olika perspektiv.”

Kryssa för vilken inverkan beslutet får utifrån olika perspektiv.

Perspektiv – tänk på kommunmedborgare	Ingen inverkan/kan ej bedömas	Positiv inverkan	Negativ inverkan
Barnkonventionen	X		
Jämställdhet (flickor och pojkar)	X		
Jämställdhet (kvinnor och män)	X		
Folkhälsa	X		
Tillgänglighet	X		
Trygghet		X	
Miljö		X	
Ekonomi		X	
Tillväxt	X		
Annat perspektiv: Trafiksäkerhet		X	

Komplettera beslutsunderlaget

Positiv inverkan	Trygghet Snabbare borttransport av skadade fordon kan öka upplevd trygghet i trafiken. Miljö Minskade köer och störningar kan leda till minskade utsläpp från stillastående eller långsamtgående trafik. Ekonomi Effektivare bärgning kan minska kostnader för trafikstopp och förbättra logistik för bärgningsföretag Trafiksäkerhet Förslaget kan förbättra säkerheten genom snabbare undanröjning av hinder, men kräver fortsatt utredning kring däckens hållbarhet vid högre hastigheter.
-------------------------	---



Tjänsteskrivelse

2025-09-03

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00683

Trafiksäkerhetslyftet – ett forskningsprojekt om systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att Umeå kommun ska delta i trafiksäkerhetslyftet.

Ärendebeskrivning

Trafiksäkerhetslyftet är en del av ett forskningsprojekt med samarbete mellan Lunds universitet, LTH, Trivector och TØI (Norges institut för transportforskning) och riktar sig till kommuner för att stärka det lokala trafiksäkerhetsarbetet. Projektet utgår från internationella ramverk som Agenda 2030, FN:s hållbarhetsmål, Marrakech-deklarationen (2025) och Stockholmsdeklarationen (2020).

Projektet består av fem delar, där kommunerna deltar aktivt i två: Trafiksäkerhetslyftet och en serie seminarier. Trafiksäkerhetslyftet innehåller handledning, självskattning och tematiskt fördjupningsarbete inom åtta områden:

- **Tema 1** fokuserar på de övergripande förutsättningarna för ett systematiskt och långsiktigt trafiksäkerhetsarbete i kommunen. Det handlar om att skapa en struktur för hur kommunen organiserar, styr och samverkar kring trafiksäkerhetsfrågor.
- **Tema 2** fokuserar på hur trafiksäkerhet kan integreras i kommunens fysiska planering – från översiktsplan till detaljplan – för att skapa säkra och hållbara trafikmiljöer och främja hållbara färd sätt.
- **Tema 3** fokuserar på kommunens möjligheter att påverka trafiksäkerheten genom trafikplanering, fysiska åtgärder och trafikreglering.
- **Tema 4** fokuserar på hur kommunens drift- och underhållsinsatser påverkar trafiksäkerheten, särskilt för gående och cyklister.
- **Tema 5** behandlar trafiksäkerhetsrisker under byggsleden och vid grävarbeten, med fokus på oskyddade trafikanter.
- **Tema 6** fokuserar på trafiksäkerheten för kommunens medarbetare vid tjänsteresor och transporter i egen regi
- **Tema 7** behandlar hur kommunen kan påverka trafiksäkerheten genom kravställning vid upphandling av transporter, fordon och tjänster.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00683

- **Tema 8** handlar om hur kommunen kan påverka trafikanter beteende genom information, kampanjer och integrerade insatser för att främja trafiksäkerhet.

Kommunerna får stöd i processen. Seminarieserien syftar till att bredda kompetensen inom trafiksäkerhet genom att engagera fler än de som normalt arbetar med frågorna. Projektet främjar ett systematiskt och långsiktigt arbetssätt för att skapa säkra och hållbara trafikmiljöer.

Beslutsunderlag

Checklista Trafiksäkerhetslyftet – ett forskningsprojekt om systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå. Bilaga.

Beredningsansvariga

Marie Frostvinge, Naomi Zerai Tsehay, Zein Anani

Beslutet ska skickas till

Zein Anani

Utkast



Tekniska nämnden

Checklista ärende Trafiksäkerhetslyftet – ett forskningsprojekt om systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå

När handläggare bereder ärenden inför politiska beslut ska många olika perspektiv beaktas.

”Fyll i checklistan och om behov finns komplettera därefter beslutsunderlaget med nödvändig information. Checklistan bifogas som bilaga till tjänsteskrivelsen för att ge politikerna en snabb överblick av beslutets inverkan utifrån olika perspektiv.”

Kryssa för vilken inverkan beslutet får utifrån olika perspektiv.

Perspektiv – tänk på kommunmedborgare	Ingen inverkan/kan ej bedömas	Positiv inverkan	Negativ inverkan
Barn		X	
Jämställdhet (flickor och pojkar)		X	
Jämställdhet (kvinnor och män)		X	
Folkhälsa		X	
Tillgänglighet		X	
Trygghet		X	
Miljö	X		
Ekonomi	X		
Tillväxt	X		
Annat perspektiv:			

Komplettera beslutsunderlaget

Ingen inverkan/kan ej bedömas	Beslutsunderlaget behöver inte kompletteras.
-------------------------------	--

Positiv inverkan	En positiv inverkan för barn sker genom fokus på säkra trafikmiljöer. Tema 2 är applicerbart och även genom tema 4 för drift/underhåll förbättras barns möjligheter att röra sig tryggt i trafikmiljön, t.ex. till och från skola. Även om projektet inte har ett explicit jämställdhetsfokus, kan flera teman indirekt bidra till ökad jämställdhet. Exempelvis kan tryggare trafikmiljöer (Tema 8) och bättre belysning och underhåll (Tema 4) påverka den upplevda tryggheten och rörelsefriheten positivt. Folkhälsan påverkas positivt då projektet främjar säkra och hållbara färdssätt som gång och cykel, vilket bidrar till ökad fysisk aktivitet och därmed bättre folkhälsa. Projektet främjar även tillgänglighet genom att lyfta fram oskyddade trafikanter behov (t.ex. i Tema 4 och 5) stärks tillgängligheten för personer med olika förutsättningar att ta sig fram i trafikmiljön. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete, inklusive beteendepåverkan (Tema 8), bidrar till ökad upplevd trygghet i det offentliga rummet.
Negativ inverkan	Om beslutet förväntas få negativ inverkan, sätt en siffra och kommentera i fotnot i tjänsteskrivelsen utifrån konsekvenser och föreslå eventuella åtgärder som utjämnar orättvisor eller alternativa beslut.



Tjänsteskrivelse

2025-09-01

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00687

Ansökan till Tillväxtverket – Utsläppsfria byggarbetsplatser i Umeå

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att godkänna att Umeå kommun, genom tekniska förvaltningen, lämnar in en projektansökan till Tillväxtverket för medfinansiering av projektet Umeå Fossilfria Entreprenader – Demonstrationsprojekt för utsläppsfria arbetsmaskiner i urbana miljöer.

Ärendebeskrivning

Projektet är ett led i tekniska förvaltningens arbete för att minska klimatpåverkan från bygg- och anläggningsverksamheten, i linje med kommunens mål om klimatneutralitet 2040. Genom att testa och implementera eldrivna arbetsmaskiner i två projekt – Renmarkstorget och Malmen 27 – bidrar projektet till minskade utsläpp, förbättrad arbetsmiljö och ökad kunskap om elektrifiering i stadsmiljö. Förutom dessa två projekt utvecklar även förvaltningen klimat- och miljökrav i kommande ramavtalsupphandlingar på gator och parker. Förvaltningen har haft flertalet dialoger med entreprenörer och en förutsättning för ökade andel elektriska arbetsmaskiner är att det finns en långsiktig ambition från beställare att krävställa en succesiv omställning och att det inte bara sker i enstaka projekt. Detta projekt skall ge kommunen och dess entreprenörer och övriga samarbetspartners bättre kunskap och samverkansmöjligheter för att tillsammans bidra till Umeås minskade klimatutsläpp.

Projektet stödjer även den avsiktsförklaring om utsläppsfria anläggningsentreprenader som Umeå kommun har undertecknat inom ramen för Fossilfritt Sverige. Avsiktsförklaringen syftar till att gemensamt med andra beställare driva på marknadsutvecklingen mot utsläppsfria entreprenader, med målet att majoriteten av arbeten ska vara utsläppsfria år 2030.

Projektet har nationell relevans och fungerar som testbädd för tekniska lösningar, affärsmodeller och upphandlingsstrategier som kan skalas upp och spridas till andra kommuner. Det inkluderar även insatser för ökad

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00687

jämställdhet i bygg- och anläggningsbranschen samt samverkan med Luleå tekniska universitet och Umeå universitet för forskning och utvärdering.

Projektperioden är januari 2026 – september 2029 och innehåller preliminärt sex arbetspaket om totalt 21 milj.kr.

Arbetspaket 1:

Projektledning och samordning

Budget: 2 miljoner SEK

Arbetspaket 2:

Elektrisk infrastruktur och logistik till och på platsen

Budget: 3 miljoner SEK

Arbetspaket 3:

Renmarkstorget med elektriska arbetsmaskiner och återbruk

Budget: 8 miljoner SEK

Arbetspaket 4:

Malmen 27 med elektriska arbetsmaskiner

Budget: 5 miljoner SEK

Arbetspaket 5: Spridning och lärande

Budget: 1,5 miljoner SEK

Arbetspaket 6: Utvärdering

Budget: 1,5 miljoner SEK

Tillväxtverket kan besluta om 40% medfinansiering.

Umeå kommuns medfinansiering:

Renmarkstorgets beslutade investeringsbudget är 68 milj.kr

Malmen 27:s beslutade investeringsbudget är 46 milj.kr

Dessa anges som medfinansiering i ansökan. Det finns även dialog om att inkludera andra investeringsprojekt.

Beslutsunderlag

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut bedöms ej tillämpbar.

Beredningsansvariga

Malin Lagervall

Fanny Törnlund Nyberg

Amanda Arnö

Aleksiina Toivonen

3 av 3

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00687

Beslutet ska skickas till

Malin Lagervall



Tjänsteskrivelse

2025-09-03

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00031

Aktuellt från förvaltningen september

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att med utgångspunkt från föredragningen ge förvaltningen i uppdrag att

.....

att konstatera att inga tilläggsuppdrag läggs med utgångspunkt i föredragningen

Ärendebeskrivning

Förvaltningschefen föredrar aktuellt arbete vid förvaltningen.

Beslutet ska skickas till



Tjänsteskrivelse

2025-09-03

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00032

Kurser och konferenser september

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att till protokollet notera att ledamöter och ersättare tagit del av information om kurser och konferenser.

att de ledamöter som vill får delta på konferensen tisdag eftermiddag 28/10 i Maja Beskow-skolans aula med ersättning.

att de ledamöter som vill får delta på Umeå kommuns landsbygdsdag med ersättning.

Ärendebeskrivning

Kurser och konferenser inom tekniska nämndens verksamhetsområden presenteras.

Beslutsunderlag

Trygghetsvandringar

1/10 i Obbola, samling vid Obbolaskolans parkering kl 17.45.

Anmälan via webbsidan: umea.se/dialogobbola

16/10 på Umedalen/Backen, samling vid Muskötens parkering 17.

Anmälan via webbsidan: umea.se/dialogumedalen

Konferens 28 oktober: Hela skolan för hållbar mat – hur når vi dit?

När? Tisdag eftermiddag 28 oktober

Var? Maja Beskow-skolans aula

Sista anmälan 26/9.

Kort ur programmet:

- Föreläsning med WWF om mat och hållbarhet
- Utställning av arbete som genomförts inom SchoolFood4Change
- Tid för erfarenhetsutbyte mellan förskolor, skolor och skolkök
- Diplomutdelning och tal av ordförande och vice ordförande i tekniska nämnden och för- och grundskolenämnden

[Mer information och anmälan till avslutningskonferens för SchoolFood4Change](#)

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00032

Umeå kommuns landsbygdsdag

Dag: Onsdag 8 oktober 2025

Tid: Klockan 8.30 – 17

Plats: Samling vid Umeå stadshus för avresa mot Strömbäck med buss klockan 8.30.

Sista anmälningssdag fredag 3 oktober.

Program och anmälan kommer inom kort på webben.



Tjänsteskrivelse

2025-09-01

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00868

Delegationsbeslut och anmälningsärenden september

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att godkänna redovisning av delegationsbeslut och anmälningsärenden.

Ärendebeskrivning

Redovisning av ärenden beslutade med stöd av tekniska nämndens fastställda delegationsordning samt anmälningsärenden.

Beslutsunderlag

Delegationsbeslut gatu- och parkärenden, augusti 2025

- Upplåtelse offentlig plats – tillstånd, lokala trafikföreskrifter, tillstånd/dispenser, övrigt, avgivna remissvar samt yttranden. Bilaga.

Delegationsbeslut fordonsvrak

- Lagen om flyttning av vissa fordon, augusti 2025. Bilaga.

Delegationsbeslut särskild kollektivtrafik/färdtjänst

1. Kommunal färdtjänst, augusti 2025. Bilaga

2. Riksfärdtjänst, augusti 2025. Bilaga

3. Parkeringstillstånd, augusti 2025. Bilaga.

Delegationsbeslut skador

- Anmälda skadeärenden samt beslut. Bilaga.

Delegationsbeslut fastighetsärenden

- Extern förhyrning av lokaler, beslut om antagande av konsulter, entreprenörer och leverantörer för underhålls- och investeringsobjekt inom Fastighetstekniks verksamhetsområde och igångsättningstillstånd, rivning av bebyggda fastigheter, augusti 2025. Bilaga.

Anmälningsärenden

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00868

- Tjänsteskrivelse förändring av fördelning av statsbidrag PUT-schablon. Bilaga.
Bilaga 1 Tjänsteskrivelse GVN fördelning av PUT-schablon. Bilaga.
Bilaga 2 ny fördelning statsbidrag. Bilaga.
- Protokollsutdrag351. Bilaga.
Fastställd i KF 2025-08-25 - Plan för digital omställning. Bilaga.
- Protokollsutdrag353. Bilaga.
Riktlinje för styrning och uppföljning av privata utförare.docx. Bilaga.
- Delegationsbeslut ansökan. Bilaga.

Beredningsansvariga

Ulla Nilsson, Tommy Johansson, Martin Nylander, Anna Bugaeva, Frida Herbeck, Åsa Larsson och Annika Kjellsson Lind

Beslutsdatum	BeslutsID	ÄrendeID	Ärendetyp	Utfall	Antal
2025-08-01	388329	456333	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-01	388376	456379	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-01	388385	456387	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-04	388348	456342	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-04	388369	456373	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-04	388386	456355	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-04	388387	456389	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-04	388391	456392	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-04	388393	456394	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-05	388351	456356	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-05	388370	455724	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-05	388399	456399	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-06	387350	454452	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-06	388184	456207	Parkeringstillstånd	Avslag	1
2025-08-06	388320	456303	Parkeringstillstånd	Avslag	1
2025-08-06	388368	456372	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-06	388372	456375	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-06	388396	456397	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-06	388400	456401	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-06	388403	456403	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-07	388405	456405	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-07	388406	454621	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-07	388407	456406	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-08	388356	456351	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-08	388408	456407	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-08	388409	456410	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-11	388251	456271	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-11	388347	456350	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-11	388350	456354	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-11	388357	456336	Riksfärdtjänst Tillstånd	Avslag	1
2025-08-11	388417	456417	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-11	388418	452332	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-11	388419	451166	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-12	388381	456383	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-12	388395	456396	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-12	388415	456415	Färdtjänst	Bifall	1

2025-08-12	388416	456416	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-13	388366	456370	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-13	388412	456409	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-13	388423	456420	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-13	388424	456423	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-13	388425	456422	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-14	388313	456326	Parkeringstillstånd	Avslag	1
2025-08-14	388428	456358	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-14	388429	456429	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-14	388430	449563	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-15	388373	456376	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-15	388394	456395	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-15	388433	456428	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-18	387366	454465	Parkeringstillstånd	Avslag	1
2025-08-18	388282	456293	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-18	388352	456357	Parkeringstillstånd	Avslag	1
2025-08-18	388363	456365	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-18	388436	456435	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-19	387783	455831	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-19	388237	456256	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-19	388413	456413	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-19	388444	452885	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-19	388445	456046	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-19	388446	456441	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-20	388108	456145	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-20	388414	456414	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-20	388439	456436	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-20	388455	456446	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-20	388459	456452	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-20	388461	456456	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-21	388402	456398	Parkeringstillstånd	Återtagen ansökan	1
2025-08-21	388440	456425	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-21	388451	456421	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-21	388469	453159	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-21	388472	456466	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-22	388390	456391	Färdtjänst	Avslag	1

2025-08-22	388453	456443	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-22	388458	456451	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-22	388465	456460	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-22	388466	456461	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-22	388482	456443	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-22	388483	456445	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-25	388224	456243	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-25	388401	456402	Riksfärdtjänst Tillstånd	Avslag	1
2025-08-25	388479	456472	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-25	388490	456483	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-25	388491	456474	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-25	388493	456484	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-26	388452	456427	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-26	388477	456470	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-26	388481	456473	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-26	388499	456492	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-27	387597	454660	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-27	387792	455840	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-27	388197	456218	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-27	388448	456442	Parkeringstillstånd	Bifall	1
2025-08-27	388460	456453	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-27	388492	456481	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-27	388496	456487	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-27	388509	456498	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-28	388404	456404	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-28	388464	456459	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-28	388470	456465	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-28	388504	456495	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-28	388511	456501	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-28	388512	456500	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-28	388518	456455	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-29	387628	455695	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-29	387639	455697	Färdtjänst	Avslag	1
2025-08-29	388332	456329	Parkeringstillstånd	Avslag	1
2025-08-29	388467	456462	Färdtjänst	Bifall	1
2025-08-29	388500	456493	Riksfärdtjänst Tillstånd	Bifall	1
2025-08-29	388507	456488	Färdtjänst	Bifall	1

Total

109

Observationstyp	Adress	Datum	Flyttningsgrund	Marktyp	Diarienummer
FORDONSVRAK	Umeå nära gocartbanan	2025-06-02	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Tomtmark	UK250602-095922215
FORDONSVRAK	Från e4 sväng höger i häg	2025-06-16	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Tomtmark	UK250616-162414253
LÅNGFLYTT	Kungsgatan 46	2025-06-19	Felaktigt uppställt enligt LKOP och varit för	Tomtmark	UK250610-082927827
FORDONSVRAK	Övre BRUKET 227	2025-06-23	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Tomtmark	UK250623-140516385
FORDONSVRAK	Spårvägen 24	2025-06-23	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Tomtmark	UK250623-131310875
LÅNGFLYTT	Näckens väg 4A	2025-07-31	Felaktigt uppställt och fordonet varit fortlä	Gatumark	UK250731-091455609
FORDONSVRAK	Umeå	2025-08-21	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Tomtmark	UK250821-135706974

Ärendenr.	Ärendetitel	Kommentar
TN-2025/00653	klotter på elskåp	20250827 Avslag
TN-2025/00590	skada på däck pga vägarbete	20250814 Avslag
TN-2025/00575	skadad moped pga grus	20250715 Avslag
TN-2025/00535	skadat staket vid snöröjning	20250626 Godkänd
TN-2025/00482	skadad trädgårdsmur vid snöröjning	20250528 Godkänd
TN-2025/00463	Skada på egendom, anmälan	20250618 Godkänd
TN-2025/00633	skadat stängsel vid snöröjning	20250825 Godkänd
TN-2025/00627	skadad häck vid gräsklippning	20250820 Godkänd



Anmälan av delegationsbeslut

Rubrik/ärendemening:		Beslut på delegation under perioden 2025-08-01—2025-08-31			
Ärendetyp		Diarienummer	Beslutsdatum	Delegat (namn och befattning)	
Markupplåtelse			Se nedan		
Beskrivning av ärendet					
Ärende	Sökande	Avser	Plats	Period	Beslutsdatum
MU_20250826_9439	Asha Madhuwanthi Ekanayake	Taxor och avgifter: Torghandel	Analysvägen 2, 4, Brogatan 1-2, Lasarettbacken 1, 3, 5, Rådhusorget 5	2025-10-04 – 2025-10-04	2025-08-26
				2025-10-11 – 2025-10-11	
				2025-08-28 – 2025-08-28	
				2025-08-31 – 2025-08-31	
				2025-09-15 – 2025-09-15	
				2025-10-18 – 2025-10-18	
				2025-10-25 – 2025-10-25	
MU_20250828_9460	Asha Madhuwanthi Ekanayake	Taxor och avgifter: Torghandel	Renmarkstorget 12	2025-09-01 – 2025-09-07	2025-08-28
MU_20250820_9408	Motorcentralen i Umeå Aktiebolag	Taxor och avgifter: Evenemang	Någonstans på Rådhusorget, Kungsgatan 59, Rådhusplanaden 1-2, Rådhusorget 1, 5, Västra Rådhusgatan 5, 7	2025-08-30 – 2025-08-30	2025-08-25
				2025-09-12 – 2025-09-12	
MU_20250806_9318	People For Future Umeå	Markupplåtelse	Rådhusorget 8/8, 15/8, 22/8 samt 29/8 Renmarkstorget 5/9	2025-08-08 – 2025-08-08	2025-08-07
			11:30 - 14:00 alla dagar undantaget	2025-08-15 – 2025-08-15	
			29/8 då 11:30 - 13:00 gäller,	2025-08-22 – 2025-08-22	
			Kungsgatan 63, Renmarkstorget 7, 10,	2025-08-29 – 2025-08-29	
			Rådhusplanaden 1-2	2025-09-05 – 2025-09-05	
MU_20250828_9464	Asha Madhuwanthi Ekanayake	Taxor och avgifter: Torghandel	Rådhusorget 5	2025-09-13 – 2025-09-13	2025-08-28
			2025-09-20 – 2025-09-20		
MU_20250827_9452	Sensus Norrland	Taxor och avgifter: Evenemang	Döbelns park, körsång, Storgatan 56, 65, 67	2025-09-06 – 2025-09-06	2025-08-29



MU_20250827_9453	Umeriver Swimrun	Markupplåtelse	Bölesholmarna, Umeriver Swimrun	2025-09-21 – 2025-09-21	2025-08-29
				2025-10-12 – 2025-10-12	
				2025-10-14 – 2025-10-17	
				2025-10-19 – 2025-10-20	
				2025-10-22 – 2025-10-24	
				2025-10-30 – 2025-10-31	
				2025-10-26 – 2025-10-28	
				2025-09-21 – 2025-09-23	
				2025-09-25 – 2025-09-26	
				2025-09-28 – 2025-09-28	
				2025-09-30 – 2025-09-30	
				2025-09-09 – 2025-09-12	
				2025-09-14 – 2025-09-14	
				2025-09-17 – 2025-09-19	
			Kungsgatan 61, 63, Rådhusplanaden	2025-10-01 – 2025-10-03	
			1-2, Rådhusorget 1, 5, Östra	2025-10-05 – 2025-10-05	
MU_20250828_9462	Asha Madhuwanthi Ekanayake	Taxor och avgifter: Torghandel	Rådhusgatan 8	2025-10-07 – 2025-10-10	2025-08-28
MU_20250828_9465	Ragna Backlund	Markupplåtelse	Renmarkstorget 7	2025-09-06 – 2025-09-06	2025-08-28
				2025-09-05 – 2025-09-05	
				2025-09-06 – 2025-09-06	
				2025-09-12 – 2025-09-12	
				2025-09-13 – 2025-09-13	
			Renmarkstorget, litteraturvagnar,	2025-09-19 – 2025-09-19	
			Kungsgatan 50-51, 53, Renmarkstorget	2025-09-20 – 2025-09-20	
MU_20250825_9429	Privatperson	Markupplåtelse	5-8	2025-09-26 – 2025-09-26	2025-08-27
MU_20250814_9366	Umeå IK	Markupplåtelse	Umemilen, Runt Nydalasjön, Nydalasjön 39, Olle Fiskares Väg 14, 24, 32, 34, 37	2025-09-06 – 2025-09-06	2025-08-26
MU_20250819_9382	Isalms Ahmadiyya Församling	Markupplåtelse	Rådhusorget, "Fråga en muslim", Kungsgatan 59, 61, 63, Rådhusplanaden 1-2, Rådhusorget	2025-09-24 – 2025-09-24 2025-10-25 – 2025-10-25 2025-11-29 – 2025-11-29	2025-08-26



			1, 5, Östra Rådhusgatan 8	2025-12-17 – 2025-12-17	
MU_20250812_9346	Homage AB	Taxor och avgifter: Evenemang	Rådhusorget, visning av bilar, Kungsgatan 59, 61, 63, Rådhusplanaden 1-2, Rådhusorget 1, 5, Östra Rådhusgatan 8	2025-09-11 – 2025-09-13	2025-08-19
MU_20250822_9418	Langosvagnen i Kalmar AB	Taxor och avgifter: Torghandel	Himmelska Fridens Torg 4, 7, Trädgårdsgatan 11	2025-09-18 – 2025-09-18	2025-08-22
MU_20250819_9380	SO Larsson Maskin AB	Taxor och avgifter: Evenemang	Mariehemsängarna, maskinvisning	2025-09-05 – 2025-09-05	2025-08-22
MU_20250815_9370	Ragna Backlund	Taxor och avgifter: Torghandel	Rådhusorget 5	2025-11-15 – 2025-11-15 2025-11-22 – 2025-11-22	2025-08-15
MU_20250808_9338	Selbergs Entreprenad	Taxor och avgifter: Bygg och renovering	Norra majorsgatan, Byggetablering, Norra Majorsgatan 19, 24	2025-08-21 – 2025-10-03	2025-08-11
MU_20250807_9331	Socialdemokraterna i Umeå	Markupplåtelse	Rådhusorget Äppellunden, Torgmöte socialdemokraterna, Kungsgatan 59	2025-09-12 – 2025-09-12 2025-09-19 – 2025-09-19	2025-08-20
MU_20250811_9342	OF Bygg	Taxor och avgifter: Bygg och renovering	Kvarnvägen 8, Takrenovering, Kvarnvägen 8	2025-08-20 – 2025-10-31	2025-08-18
MU_20250702_9244	AR Bygg AB	Taxor och avgifter: Bygg och renovering	Nygatan 14, Byggetablering, Magasinsgatan 3	2025-08-20 – 2026-07-03	2025-08-14
MU_20250806_9324	Umeå kommun	Markupplåtelse	Olle fiskares väg, Tomtebostrand-dagen, Olle Fiskares Väg 12-15	2025-09-13 – 2025-09-13	2025-08-14
MU_20250808_9336	Selbergs Entreprenad AB	Taxor och avgifter: Bygg och renovering	Storgatan 109, Ställning på gångbana pga. takbyte., Storgatan 109	2025-09-08 – 2025-10-20	2025-08-13
MU_20250813_9357	Mat och Event Umeå AB	Taxor och avgifter: Evenemang	Rådhusorget, Umeå Smakfestival 2025, Kungsgatan 63, Rådhusplanaden 1-2	2025-09-03 – 2025-09-07	2025-08-13
MU_20250701_9237	Peab Sverige AB	Taxor och avgifter: Bygg och renovering	Löftets gränd, upplag av material samt parkering, Glädjens Gränd 38, Löftets Gränd 25, 27, 29, 37	2025-08-04 – 2025-11-14 2026-04-27 – 2026-11-30	2025-08-05



MU_20250805_9312	Peab Sverige AB	Taxor och avgifter: Bygg och renovering	Löftets gränd, upplag av material samt parkering, Löftets Gränd 25, 27, 29, 37	2025-11-15 – 2026-04-26	2025-08-12
MU_20250806_9322	Br Johanssons SM AB	Taxor och avgifter: Bygg och renovering	Nygatan, Byggetablering, Nygatan 46	2025-08-11 – 2025-09-30	2025-08-06
			Ekonomstråket, Fredsloppet, Biologigränd 6-7, 15, Ekonomstråket 1, 3, 6, Historiegränd 18, 20, 22, 24, Kuratorvägen 31, Matematikgränd 1, Språkgränd 7-25, 8-28, Stipendiegränd 2, Tvistevägen 3, 5		
MU_20250808_9337	Andreas Mångberg	Taxor och avgifter: Evenemang		2025-09-13 – 2025-09-13	2025-08-08



Anmälan av delegationsbeslut

Rubrik/ärendemening:		Beslut på delegation under perioden 205-08-01—2025-08-31			
Ärendetyp		Diarienummer	Beslutsdatum	Delegat (namn och befattning)	
Lokala trafikföreskrifter			Se nedan		
Beskrivning av ärendet					
Ärende	Sökande	Avser	Plats	Period	Beslutsdatum
TF_20250826_9432		väjningsplikt på	Västra Esplanaden	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250826_9433		väjningsplikt på	Hagaesplanaden	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250826_9434		väjningsplikt på	Hagaesplanaden	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250826_9435		väjningsplikt på	Hagaesplanaden	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250826_9442		cirkulationsplats på	Ytterhiskevägen	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250826_9444		cirkulationsplats på	Stadsvägen	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250826_9446		förbud att svänga på	Ytterhiskevägen	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250826_9447		huvudled på	Stadsvägen, Ytterhiskevägen och Anna Grönfeldts gata	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250819_9394		huvudled på	Hissjövägen	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250819_9389		cirkulationsplats på	Hissjövägen	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250819_9390		cirkulationsplats på	Hissjövägen	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250819_9391		cirkulationsplats på	Hissjövägen	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250819_9392		cirkulationsplats på	Hissjövägen	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250819_9393		cirkulationsplats på	Hissjövägen	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250819_9397		huvudled på	Tegsesplanaden, Västra Esplanaden, Hagaesplanaden samt Sandaesplanaden	2025-09-01 –	2025-08-28



TF_20250819_9398	cirkulationsplats på	Tegsesplanaden	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250819_9400	körfält för fordon i linjetrafik på	Västra Esplanaden	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250819_9399	cirkulationsplats på	Hagaesplanaden och Sandaesplanaden	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250826_9441	cirkulationsplats på	Anna Grönfeldts gata	2025-09-01 –	2025-08-28
TF_20250627_9225	förbud mot trafik med motorfordon på	Pilgatan	2025-09-06 – 2025-09-06	2025-08-29
TF_20250613_9164	tillåtelse att föra fordonståg om högst 34,5 meter på	Älidbacken och Examensvägen	2025-09-01 –	2025-08-29
TF_20250826_9445	tättbebyggt område på	Umeå	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20221117_5607	tättbebyggt område på	Umeå	2024-09-01 –	2025-08-26
TF_20250826_9436	tättbebyggt område på	Ersmark	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250805_9313	tättbebyggt område på	Ersmark	2025-09-01 –	2025-08-26
TF_20250605_9113	parkering för buss på	Västra Strandgatan	2025-08-22 –	2025-08-22
TF_20250815_9373	förbud mot trafik med fordon på	Magasinsgatan	2025-08-21 – 2026-07-03	2025-08-20
TF_20250623_9196	upphävande av		2025-08-22 –	2025-08-20
TF_20250811_9341	parkering på	Götgatan	2025-08-20 –	2025-08-15
TF_20250626_9219	högsta tillåten hastighet på	Skravelsjövägen	2025-08-16 –	2025-08-15
TF_20250716_9279	upphävande av		2025-08-14 –	2025-08-13
TF_20250624_9204	förbud mot trafik med fordon på	Frejavägen och Eriksdalsvägen i Holmsund.	2025-08-05 – 2025-08-25	2025-08-04
TF_20250729_9301	tillfälligt vilande av	Hagaplan	2025-08-02 – 2025-08-15	2025-08-01



DELEGATIONSBESLUT 2025-08-01--2025-08-31

UPPLÅTELSE AV OFFENTLIG PLATS

Yttrande enligt allmänna lokala ordningsföreskrifter §2, upplåta offentlig plats för hithörande ändamål och torghandel

Se ISY-Road MU

Meddela lokala trafikföreskrifter för Umeå kommun enligt TrF 10, kap 1, 3 och 14 §§ och TrF 3 kap 17 §

Beslut om lokala trafikföreskrifter och upphävande av lokala trafikföreskrifter på väg 363	TN-2025/00009
Beslut om upphävande av lokala trafikföreskrifter på väg 503	TN-2025/00009

Meddela undantag från lokala trafikföreskrifter för Umeå kommun enligt TrF 13 kap 3, 4 och 5 §§

Se ISY-Road LTF

Beslut om transportdispens, inom Umeå kommun	TN-2025/00623
Beslut om transportdispens för bred transport, inom Umeå kommun	TN-2025/00637
Beslut om transporttillstånd för bred transport, inom umeå kommun	TN-2025/00659
Meddelande om beslut - BN 2025-000308, Grubbe 9:21	TN-2025/00469
Dispens körtillstånd framföra fordon på Gc-väg VAKIN	TN-2025/00612

Angivna remissvar och yttranden

Remissyttrande Holmsund 2:65 mfl Umeå hamn etapp 2	TN-2025/00014
Remissvar transportdispens lång transport, inom Umeå kommun	TN-2025/00644
Remissvar Transportdispens TRV 2025/80733, Årjäng-Umeå ToR	TN-2025/00624
Remissvar Transportdispens TRV2025/ 70214, Skellefteå-Umeå	TN-2025/00620
Remissvar TRV2025/79122, Nynäshamn-Holmsund	TN-2025/00607
Remissvar TRV2025/79447, Holmsund-Skelleftehamn	TN-2025/00632
Remissvar TRV2025/80733, Årjäng-Umeå	TN-2025/00626
Remissvar TRV2025/80969, Umeå-Vännäs	TN-2025/00641
Remissvar TRV2025/82606, Trelleborg-Boden	TN-2025/00645
Remissvar TRV2025/82607, Trelleborg-Boden	TN-2025/00647
Remissvar TRV2025/82619, Trelleborg-Boden	TN-2025/00646
Remissvar TRV2025/82645, Trelleborg-Boden	TN-2025/00648
Remissvar TRV2025/82922, Boden-Umeå ToR	TN-2025/00643
Remissvar TRV2025/83314, Luleå-Umeå ToR	TN-2025/00634
Remissvar TRV2025/83578, Tidaholm-Skellefteå	TN-2025/00636
Remissvar TRV2025/84868, Umeå-Rönnskärsverken	TN-2025/00662
Remissvar TRV2025/86032, Umeå-Grums ToR	TN-2025/00649
Remissvar TRV2025/86161, Umeå-Skellefteå	TN-2025/00651
Remissvar TRV2025/86790, Umeå-Grums ToR	TN-2025/00657
Remissvar TRV2025/86934, Boden-Umeå	TN-2025/00660

Remissvar TRV2025/87026, Umeå-Lycksele	TN-2025/00661
Remissvar TRV86715, Umeå-Sigtuna ToR	TN-2025/00656
Remissyttrande, trafikföreskrifter vid övertagande av vägar inom Umeåprojektet	TN-2025/00609



Tjänsteskrivelse

2025-09-03

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-XXXX

Förändring av fördelning för schablonersättning från Migrationsverket för nyanlända flyktingar med permanent eller tillfälligt uppehållstillstånd – PUT-schablon.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lägga informationen till handlingarna

Ärendebeskrivning

För att säkerställa en effektivare hantering av administrationen kring lägenheterna och att på ett bättre sätt säkerställa tillgången till lägenheter för nyanlända föreslås den administrativa hantering som idag sker inom GVN att från och med 1 oktober 2025 övergå till TN. Fastighet tar över det administrativa ansvaret vilket innebär upprättande av hyresavtal och alla administrativa åtgärder kopplade till detta.

GVN ansvarar fortsatt för integrations ansvarsområden, de ger stöd till de boende och ansvarar för kostnaden för eventuell skadegörelse och uteblivna fordringar. Arbetet ska ske i nära samverkan mellan verksamheterna.

I bilagorna 1 och 2 finns GVN:s tjänsteskrivelse med information samt förändrad fördelning av statsbidraget. Ersättningen föreslås nyckeltalsfördelas mellan berörda nämnder, GVN och TN i enlighet bilaga 3. Fördelningen motsvarar 1,0 administrativ tjänst med ett mottagningstal på 150 individer, vilket medför en intäkt på ca. 780 tkr till TN. Intäkten varierar vid förändring i mottagningstal eller ersättningsnivå. Denna förändring påverkar bara fördelningen mellan GVN och TN. Övriga fördelningar kvarstår enligt tidigare beslut.

För att ansvar och ersättning för statsbidrag ska följas åt, övergår även ersättningen från statsbidraget för tomhyror till TN i samband med beslutet.

Tjänsteskrivelse

Dnr:

Beslutsunderlag

Se ärendebeskrivning samt bilaga 1 och 2

Beredningsansvariga

Sofia Öberg, ekonomichef GVN

Marcus Bystedt, ekonomichef

Beslutet ska skickas till

Karin Isaksson

Marcus Bystedt



Tjänsteskrivelse

2025-09-02

Gymnasie- och
vuxenutbildningsnämnden

Diariennr: SK-2025/00480

GVN, förändring av fördelning för schablonersättning från Migrationsverket för nyanlända flyktingar med permanent eller tillfälligt uppehållstillstånd – PUT-schablon.

Förslag till beslut

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden beslutar

att från 2025-10-01 fördela schablonersättningen från Migrationsverket för nyanlända flyktingar med permanent eller tillfälligt uppehållstillstånd ("PUT-schablonen") enligt förslag i bilaga 1. Med följd att ersättningen fördelas till olika nämnder och de berörda verksamheterna.

Ärendebeskrivning

Kommunen får ersättning för personer som erhåller permanent eller tillfälligt uppehållstillstånd (PUT eller TUT) från Migrationsverket.

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott (KSNAU) beslutade 2019-12-16 (KS-2019/00986) om fördelning av PUT-schablonen mellan olika nämnder och verksamheter. De bidrag som verksamheterna fått genom denna fördelning, följer lagstiftarens intentioner till vad ersättningen bör täcka. Fördelningen har visat sig vara en betydelsefull ekonomisk plattform för de verksamheter som tagit emot de nyanlända.

Från första juli 2024 så har Migrationsverket gjort förändring i PUT-schablonen då ersättning för initiala kostnader för ekonomiskt bistånd har flyttats till ett separat bidrag. Som konsekvens av det fattade Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden beslut SK-2024/00633 om justering av ersättning mellan GVN och IFN.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden har det sammanhållande ansvaret gällande flyktingar. Enligt beslut i Kommunstyrelsen KS-2021/00115 "Principer för tydliggörande av uppdrag, ansvar och hantering av kostnader och intäkter som berör flera nämnder" ska beslut om nyckeltalsfördelning av bidrag tas i den sammanhållande nämnden.

För att säkerställa en effektivare hantering av administrationen kring lägenheterna och att på ett bättre sätt säkerställa tillgången till lägenheter för nyanlända föreslås den administrativa hantering som idag sker inom GVN att från och med 1 oktober 2025 övergå till TN. Fastighet tar över det administrativa ansvaret vilket innebär upprättande av hyresavtal och alla administrativa åtgärder kopplade till detta.



Tjänsteskrivelse

2025-09-02

Gymnasie- och
vuxenutbildningsnämnden

GVN ansvarar fortsatt för integrations ansvarsområden, de ger stöd till de boende och ansvarar för kostnaden för eventuell skadegörelse och uteblivna fordringar. Arbetet ska ske i nära samverkan mellan verksamheterna.

År 2024 motsvarade den totala PUT/TUT- ersättningen närmare 26 mnkr i Umeå Kommun.

Ersättningen föreslås nyckeltalsfördelas mellan berörda nämnder, GVN och TN i enlighet bilaga 1. Fördelningen motsvarar 1,0 administrativ tjänst med ett mottagningstal på 150 individer, vilket medför en intäkt på ca. 780 tkr till TN. Intäkten varierar vid förändring i mottagningstal eller ersättningsnivå. Denna förändring påverkar bara fördelningen mellan GVN och TN. Övriga fördelningar kvarstår enligt tidigare beslut.

För att ansvar och ersättning för statsbidrag ska följas åt, övergår även ersättningen från statsbidraget för tomhyror till TN i samband med beslutet.

Ett mottagande av nyanlända är ett ansvar för hela kommunen. Ersättningen/bidraget är kopplat till flyktmottagande i alla åldrar och fördelningsmodellen syftar till att ersättningen från Migrationsverket ska komma samtliga nämnder/verksamheter till del.

Beslutsunderlag

Bilaga 1: Förslag till fördelning av PUT/TUT schablonersättning statligt bidrag från Migrationsverket.

Beredningsansvariga

Sofia Öberg

Beslutet ska skickas till:

TN

Sofia Öberg

Marcus Bystedt

Kommunstyrelsen

Bilaga 1 förslag till fördelning av PUT/TUT schablon ersättning statligt bidrag från Migrationsverket

Funktion	Fördelning enligt KS- 2019/000986	Fördelning enligt SK- 2024/00633	Ny fördelning	Förändring	Nämnd	Verksamhet
Barn 0-20 år						
Individ	60,0%	58,0%	58,0%			
Förskola, Grundskola, Gymnasium	48,0%	48,0%	48,0%	0,0%	FGN, GVN	Utbildning
Tolk & språkstöd	3,0%	3,0%	3,0%	0,0%	GVN	Språkstöd
Första mottagandet	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	IFN	Ekonomiskt bistånd/Myndighet
Etablering och fritid & kultur	3,0%	3,0%	3,0%	0,0%	FN	Fritidssatsningar
SFI för vuxna	4,0%	4,0%	4,0%	0,0%	GVN	Riktat bidrag till samtliga mottagna som avser SFI
Mottagning	40,0%	42,0%	42,0%			
Flyktningmottagning	42,0%	42,0%	39,0%	-3,0%	GVN, IFN	Flyktningmottagning integration och EKBU
Varav avser lgh administration			3,0%	3,0%	TN	Lägenhetsadministration
Totalt	100%	100%	100%			
Vuxna 21 år +						
Individ	55,0%	53,0%	53,0%			
SFI för vuxna	37,0%	37,0%	37,0%	0,0%	GVN	Svenska för invandrare
SO	5,0%	5,0%	5,0%	0,0%	GVN	Samhällsorientering
Tolk & språkstöd	6,0%	6,0%	6,0%	0,0%	GVN	Språkstöd
Första mottagandet	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	IFN	Ekonomiskt bistånd/Myndighet
Etablering och fritid & kultur	5,0%	5,0%	5,0%	0,0%	FN	Fritidssatsningar
Mottagning	45,0%	47,0%	47,0%			
Flyktningmottagning	45,0%	47,0%	44,0%	-3,0%	GVN	Flyktningmottagning integration
Varav avser lgh administration			3,0%	3,0%	TN	Lägenhetsadministration
Totalt	100%	100%	100%			

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2025-08-25

§ 152

Diariennr: KS-2024/01116

Plan för digital omställning 2025-2028

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att fastställa *Plan för digital omställning för Umeå kommun enligt bilaga.*

Reservation

Davis Kaza, för Arbetarpartiet reserverar sig mot beslutet att anta plan för digital omställning till förmån för eget återremissyrkande.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämnden har 2025-05-27 överlämnat plan för digital omställning till kommunfullmäktige för fastställande.

Kommunfullmäktige beslutade i april 2024 att kommunens befintliga IT-strategi och e-servicestrategi skulle revideras. Under perioden maj till november genomförde Digital omställning och IT, med stöd av Styrning och samordning inom stadsledningskontoret, en genomlysning med fokus på vilken styrning som behöver upprättas för kommunens arbete med digital omställning. Det resulterade i framtagande av en remissversion av en kommunövergripande plan för digital omställning.

Tekniska nämnden skickade den 19 december 2024 ut förslaget till plan för digital omställning på remiss för att inhämta yttranden från nämnder och koncernbolag. Tio nämnder och jämställdhetsutskottet inkom med yttranden.

Merparten av nämnderna ställer sig positiva till planen och framhåller bland annat dess fokus och ambitioner kring gemensam strategisk riktning, fokus på grundläggande förutsättningar, prioritering och

kraftsamling inom relevanta områden samt samverkan och gemensamma ansatser för att öka omställningstakten med stöd av digitalisering.

Totalt inkom cirka 100 förslag och synpunkter på remissversionens innehåll. Synpunkter på att planens detaljeringsnivå var för hög inkom från flera nämnder, liksom behovet att tydliggöra hur fördelning av roller och ansvar kopplat till digital omställning ska ske. Det inkom även inspel kring behov av att förtydliga hur digitaliseringen bidrar till att lösa kommunens utmaningar genom de inriktningar och områden som finns i planen.

För att skapa en bred förståelse kring kommunens digitaliseringsarbete och digitaliseringens roll i omställningsarbetet behöver planens innehåll och syfte även kommuniceras via andra kanaler och strukturer efter att den är fastställd, exempelvis via kommunens intranät.

Bilaga 1 utgör förslag till plan för digital omställning som kommunfullmäktige föreslås fastställa. I bilaga 2 redovisas inkomna remissyttranden samt hur dessa omhändertagits. Bilaga 3 innehåller protokollsutdrag och fullständiga yttranden från nämnder och utskott.

Beslutsunderlag

Bilaga 1 – Plan för digital omställning.

Bilaga 2 – Sammanställning och omhändertagande av remissyttranden avseende plan för digital omställning.

Bilaga 3 – Sammanställning av samtliga nämnders och utskotts protokollsutdrag och yttranden.

Tekniska nämndens protokoll 2025-05-27, § 52.

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Kommunstyrelsens beslutsordning

Kommunstyrelsen beslutar enligt näringslivs- och arbetsutskottets förslag.

Kommunfullmäktiges beslutsordning

Följande yttrar sig: Christina Bernhardsson, Davis Kaza, Fredrik Rönn, Anders Sellström, Patrik Brännberg, Lars Nilsson och Arvid Lundberg.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2025-08-25

Yrkanden

Christina Bernhardsson (S), Fredrik Rönn (C), Lars Nilsson (SD), Arvid Lundberg (MP) och Bore Sköld (V) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Davis Kaza (AP) – I första hand återremiss

1. Digitaliseringen och införandet av digitala verktyg måste ske i samråd med personalen. Detta för att de digitala verktygen ska bli verktyg som underlättar och effektiviserar arbetet och inte irritationsmoment som försvårar arbetet.
2. Dokumentet måste tydligt beskriva vilken information som samlas in och vilken som inte ska samlas in samt beskriva hur informationen ska användas och inte användas.
3. Det måste bli tydligare hur den personliga integriteten för kommunens anställda och medborgare ska skyddas.
4. Dokumentet måste ha uttryckliga formuleringar om att personal inte ska utsättas för övervakning.

I andra hand avslag till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning som godkänns

Ärendet ska avgöras idag *mot* att ärendet ska återremitteras.

Ordföranden finner att kommunfullmäktige beslutar att ärendet ska avgöras idag.

Bifall mot avslag till kommunstyrelsens förslag. Ordföranden finner att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.

Reservation

Davis Kaza, för Arbetarpartiet reserverar sig mot beslutet att anta plan för digital omställning till förmån för eget återremissyrkande.

Beslutet och planen ska skickas till

Nämnder och bolag



Kommunövergripande

Plan för digital omställning 2025-2028

Beslutad av:
Kommunfullmäktige

Diarienummer:
KS-2024/01116

Datum och paragraf för beslutet:
2025-08-25, § 152

Dokumenttyp:
Plan

Giltighetstid:
2025-2028

Dokumentansvarig nämnd:
Tekniska nämnden

Inledning

Bakgrund

Umeå kommun befinner sig liksom andra offentliga aktörer i en situation med stora utmaningar. Demografisk utveckling, kompetensförsörjning samt nya och ökade krav från invånare gör att kommunen behöver kunna leverera mer välfärd till fler utan att resurserna ökar. Samtidigt skapar externa faktorer såsom klimatförändringar och omvärldsläge nya förutsättningar som behöver beaktas.

Digitaliseringen anses vara den viktigaste möjliggöraren för att möta dessa utmaningar.

Förutom att utmaningar och omvärldsfaktorer påverkar verksamheternas förmåga att tillhandahålla välfärdstjänster, inverkar de även på kommunens möjligheter att genomföra och utveckla sitt digitaliseringsarbete.

Den demografiska utvecklingen medför exempelvis lägre tillgång till arbetskraft vilket ökar konkurrensen om specialiserad nödvändig digitaliseringskompetens. Invånarnas digitala vardag med sammanhållna användarupplevelser och individanpassade tjänster ökar förväntningarna på kommunens leveranser och tjänsteutbud. Det medför att behov och förväntningar behöver kunna tillgodoses i snabbare takt än tidigare vilket ställer stora krav på kommunens förmåga att integrera tjänster och information till en tydlig och trovärdig helhet. Samtidigt medför den snabba teknikutvecklingen att möjligheterna att möta dessa behov och utmaningar uppstår i snabbare takt än tidigare.

Det försämrade säkerhetsläget innebär en ökad hotbild som ställer högre krav på säkerhet och förmåga att motstå störningar, och klimatförändringarna kräver att vi som kommun tar ansvar för att motverka negativa effekter genom att aktivt minska vårt klimatavtryck och främja en hållbar utveckling.

Sammanfattningsvis behöver kommunen stärka sin styrning och samordning av digitalisering för att skapa gemensamma förutsättningar för att ställa om på ett hållbart sätt med fokus på helhet.

Plan för digital omställning är upprättad av tekniska nämnden och beslutad av kommunfullmäktige.

Syfte

Planen skapar kommungemensamma, grundläggande förutsättningar för digital omställning så att kommunen ska kunna ställa om med hjälp av digitalisering, genom att:

- Sätta riktning och skapa långsiktighet
- Vara styrande vid beslut och prioriteringar
- Skapa samsyn och gemensam förståelse för prioriteringar
- Vara ett stöd för nämnder och verksamhet i planering och omställning

Omfattning

Plan för digital omställning är styrande för kommunens nämnder och förvaltningar.

Planen är styrande för de helägda kommunala bolagen när de använder och ansluter till kommunens digitala infrastruktur och kommungemensamma digitala lösningar, samt när de agerar som leverantör till kommunen.

I det koncernövergripande digitaliseringsarbetet ska planen särskilt beaktas när samverkan mellan nämnder och bolag är en förutsättning för att leverera sammanhållna tjänster och processer till invånare, kunder och andra aktörer. Det gäller exempelvis samverkan kring tekniska lösningar och användning av data

Initialt kommer planen ha stort fokus på att etablera grundläggande förutsättningar för digital omställning som är nödvändiga för hela eller stora delar av kommunens verksamheter. Huvudansvaret åligger tekniska nämnden och kommunstyrelsen, men arbetet ska ske i bred och nära samverkan med nämnder, förvaltningar och bolag.

Allt eftersom dessa grundläggande förutsättningar etableras kommer planens fokus att riktas mot åtgärder och initiativ som ger direkt nytta för invånare och verksamheter.



Figur 1: Schematisk bild över kommunens gemensamma genomförande av digital

Begrepp och definitioner

På umea.se/digitalomstallning förklaras facktermer som förekommer i planen.

Övergripande mål

Den digitala omställningen ska bidra till att nämnder och bolag kan tillgodose sina grunduppdrag och nå egna och kommunövergripande mål och att kommunens resurser används effektivt. Digitaliseringen ska skapa förutsättningar för en attraktiv och hållbar välfärd med fokus på värdeskapande för kommunens invånare, företag, besökare och andra aktörer.

Strategiska inriktningar och prioriterade områden

Planen innehåller sex strategiska inriktningar som beskriver den utveckling som Umeå kommun behöver göra för att kunna ställa om med hjälp av digitalisering.



Figur 2: Planens sex strategiska inriktningar och tillhörande prioriterade områden.

Till varje inriktning har ett antal kritiska områden identifierats. Genom att utveckla dessa prioriterade områden skapas goda förutsättningar för att digitaliseringen ska kunna bidra till att möta kommunens utmaningar.

Inriktning 1. Digitaliseringen skapar nytta för invånarna i högre utsträckning

I takt med att digitaliseringen blir en allt naturligare del av invånarnas vardag ökar också förväntningarna på kommunens digitala tjänster och utbud. Rätt använd bidrar digitaliseringen till att stärka det sociala kontraktet mellan invånarna och kommunen vilket också främjar demokratin. Kommunens digitaliseringsarbete ska bedrivas med ett helhetsperspektiv på invånarna och samhället och underlätta hanteringen av dess rättigheter och skyldigheter. För att främja inkludering och tillgänglighet behöver kommunen beakta riskerna med digitalt utanförskap i allt digitaliseringsarbete.

Prioriterade områden:

Invånarfokus - Kommunen ska utveckla ett systematiskt arbetssätt som främjar delaktighet och transparens i digitaliseringsarbetet. Målgruppernas behov och förutsättningar ska vara i centrum och jämställdhet, jämlikhet och hållbarhet ska beaktas ur alla perspektiv.

Sammanhållen digital service - Kommunen ska aktivt verka för att data, processer och tjänster ska samverka med varandra i ett digitalt ekosystem - inom kommunen, med civilsamhället och med privata och andra offentliga aktörer. Kommunen ska följa och tillämpa nationella lösningar och standarder för teknik, data och verksamhetsprocesser.

Inriktning 2. Digitaliseringen bidrar till en bättre användning av kommunens resurser

Den demografiska utvecklingen gör att fler behöver ta del av välfärdens tjänster samtidigt som skatteintäkter och tillgänglig arbetskraft inte ökar i samma utsträckning. Kommunens resurser behöver användas till det som skapar mest värde för de vi finns till för.

Digitaliseringen ska bidra till bättre beslutsunderlag, automatiserade processer och arbetssätt och en attraktivare arbetsmiljö med färre manuella och tidskrävande moment. En bred digitalisering möjliggör också användandet av avancerade teknologier såsom AI vilket gör kommunen mer effektiv och anpassningsbar till framtidens utmaningar.

Parallellt med att optimera befintliga arbetssätt behöver dessa också utmanas. Den systematiska verksamhetsutvecklingen behöver balanseras med innovativa arbetssätt som öppnar upp för helt nya sätt för hur välfärd kan levereras.

Prioriterade områden:

Intelligent automation - Kommunen ska utveckla ett systematiskt arbetssätt för att identifiera processer att automatisera, öka förmågan att anpassa verksamhet och medarbetare till de förändringar som automatiseringen innebär, samt skapa rätt tekniska förutsättningar.

Datadriven organisation - Kommunen ska utveckla förmågan att systematiskt samla, kombinera och använda data och analytiska insikter för att fatta beslut, uppnå verksamhetsmål och driva innovation. Parallellt behöver det skapas en kultur där data och analys blir en central del av verksamhetsutveckling och leverans.

AI - Kommunen ska öka kompetens, förståelse och förmåga kring hur AI kan bidra till att uppnå verksamhetsmål, effektivisera arbetsuppgifter samt främja verksamhetsutveckling och innovation. Riktlinjer för användning och teknisk förmåga ska upprättas.

Inriktning 3. En effektivare styrning och samordning inom digitaliseringsområdet

Digitaliseringen ses som den viktigaste möjliggöraren för att lösa de utmaningar som kommunen har. Trots detta uppnås inte de potentiella nyttorna med digitaliseringen i tillräcklig takt. Kommunens organisering bidrar till att digitalisering ofta sker i silos och att det långsiktiga kommunövergripande digitaliseringsarbetet därmed blir eftersatt.

Kommunen behöver etablera en effektiv styrning och samordning inom digitaliseringsområdet som gör att kompetenser, information, processer och teknik samverkar för att uppnå största möjliga värde för kommunens verksamheter, invånare och andra aktörer. Styrningen ska vara integrerad i kommunens övergripande styrmodell. Digitaliseringsarbetet ska ske i samverkan med relevanta aktörer i de fall det skapar mervärde för invånare, kommunens verksamheter och samhället.

Prioriterade områden:

En sammanhållen styrning - Kommunen ska tydliggöra roll- och ansvarsfördelningen för digital omställning och vid behov revidera reglementen och ägardirektiv. Principer för finansiering och prioritering ska upprättas för att möjliggöra att medel nyttjas effektivt och till det som skapar önskat värde. Strukturer ska etableras för det långsiktiga och kommunövergripande digitaliseringsarbetet, inklusive nödvändiga styrdokument.

Ändamålsenliga arbetssätt - Kommunen ska tillämpa tvärfunktionella, organisationsöverskridande arbetssätt inom ramen för en kommungemensam

samverkansmodell för digitalisering. Arbetsformerna ska sätta verksamheternas och invånarnas behov i centrum och inte begränsas av etablerade linjestrukturer. God kunskap om målgrupperna samt bred kompetens inom relevanta expertområden för digital omställning ska säkerställa att både kortsiktiga och långsiktiga effekter uppnås.

Effekthemtagning och uppföljning - Kommunen ska utveckla och tillämpa metoder för att kontinuerligt följa hur digitaliseringen bidrar till verksamheternas mål och värdeskapande för invånare och andra aktörer. Insikterna ska bidra till att rätt digitala tjänster och lösningar med rätt kvalitet tillhandahålls.

Inriktning 4. En mer robust och säker digitalisering

En ökad digitalisering innebär större sårbarheter, samtidigt som hotbilden mot kommunen ökar på grund av ett försämrat säkerhetsläge.

Genom att utveckla en robust och säker digitalisering, som ger förutsättningar att upprätthålla verksamheter vid störningar eller avbrott, bibehåller kommunen förtroendet för verksamheterna och hjälper dem att nå sina mål. Säkerhetsåtgärder behöver vara proportionerliga och balanserade mot andra risker för att skydda information och samtidigt möjliggöra effektiv användning av digitala lösningar.

Prioriterade områden:

Informationssäkerhet - Kommunen ska etablera en säkerhetskultur som genomsyrar hela organisationen. Informationssäkerhetsarbetet ska grundas på en kommungemensam informationsarkitektur. Ett systematiskt och riskbaserat arbetssätt ska säkerställa ett adekvat skydd för verksamhetsinformation och att lagar och regelverk efterlevs, samt en balans mellan säkerhet och användbarhet.

Cybersäkerhet - Kommunen ska säkerställa ett systematiskt cybersäkerhetsarbete för att minska risker mot kommunens tekniska miljö. Fokus ska ligga på att identifiera sårbarheter, höja kompetens och implementera robusta säkerhetsåtgärder.

Optimerad teknisk miljö - Kommunen ska samla och standardisera infrastruktur, digitala plattformar och informationssystem för att effektivt kunna underhålla, säkra och utveckla den tekniska miljön i takt med att behov, krav och förutsättningar förändras.

Arkitektur - Kommunen ska etablera arkitekturprinciper som beaktar hur processer, information och teknik samspelar för att bidra till maximal nytta för verksamheter och invånare och andra aktörer. Arkitektur ska bidra till att digitalisering sker med fokus på helhet och långsiktighet.

Inriktning 5. Data används i högre grad som en strategisk tillgång

En ökad användning av data och information bidrar till en bättre förståelse för användares och invånares beteenden, behov och preferenser. Detta skapar underlag för mer välgrundade beslut, möjliggör styrning och anpassningar av verksamheter samt ger möjlighet att förutse framtida trender. Tillgång till relevant och kvalitetssäkrad data är också en förutsättning för att kunna öka nyttiggörandet av exempelvis automation och AI. All användning av data ska ske ansvarsfullt etiskt, och med respekt för individens integritet.

Prioriterade områden:

Strategi och målbild - Kommunen ska upprätta relevant styrning för att möjliggöra värdeskapande genom data.

Informationsförvaltning - Kommunen ska etablera och tillämpa gemensamma metoder och verktyg för informationsförvaltning som ett led i att förenkla datadrivet samarbete inom hela kommunkoncernen. Systematik och struktur ska stödja informationsägarna i deras uppdrag att säkerställa att informationen är tillgänglig, säker, samt juridiskt och kvalitetsmässigt korrekt.

Teknisk infrastruktur och analysförmåga - Kommunen ska tillhandahålla moderna och ändamålsenliga tekniska lösningar för insamling, lagring, tillgängliggörande, analys, och visualisering av data. Förmåga för processautomation och optimering ska skapas i såväl interna som koncernövergripande processer, samt i interaktion med invånare.

Inriktning 6. Ökade kunskaper, förståelse och färdigheter för digitaliseringens möjligheter

För att effektivisera och modernisera kommunens verksamheter med stöd av digitalisering behöver chefer, ledare och medarbetare ha förståelse för digitaliseringens roll i omställningen. För att nå önskade effekter krävs också kunskap och färdigheter kring de förutsättningar som behöver finnas på plats. Kommunens förmåga till omställning och förändring med stöd av digitalisering kommer att vara avgörande för att hantera de utmaningar som kommunen har.

Prioriterade områden:

Ökad digital kompetens - Kommunen ska öka medarbetarnas förståelse för hur digitalisering kan effektivisera och utveckla verksamheten. Medarbetare ska enkelt kunna ta till sig rätt

digitala kompetens för sitt arbete. Förutsättningar för organisatoriskt lärande ska stärkas liksom strukturer för att säkerställa tillgång till digital kompetens på lång sikt.

Ökad digital mognad - Kommunen ska främja en kultur som driver omställning och tillåter systematiska utforskande arbetssätt, trots osäkerhet om önskat utfall kommer att uppnås. Förmågan att förstå och agera på förändringar i omvärlden ska stärkas.

Genomförande av planen

Tekniska nämnden är huvudansvarig för genomförande och uppföljning av planen för digital omställning. Arbetet sker i sker i bred och nära samverkan med nämnder, förvaltningar och bolag. Planen ska vara utgångspunkt för nämndernas planering och genomförande av digital omställning. Nämnderna ska upparbeta nödvändig styrning och uppföljning för planens genomförande inom sitt verksamhetsområde.

Nämnderna ansvarar också för att frigöra de medel och resurser som krävs för att åstadkomma förflyttningar i enlighet med planen. Större förflyttningar som inte kan finansieras inom befintliga ramar ska hanteras i ordinarie budget- och planeringsprocess. Umeå kommuns riktlinje för god ekonomisk hushållning ska följas.

Tekniska nämnden ansvarar för att, tillsammans med övriga nämnder och förvaltningar, upprätta och koordinera en handlingsplan som konkretiserar hur genomförandet av planen för digital omställning ska ske. Om nämnd fattar beslut om egen handlingsplan för digitalisering bör den utgå från denna kommunövergripande plan för digital omställning.

Tekniska nämnden samverkar med nämnder och förvaltningar för att planera, genomföra och följa upp insatser inom handlingsplanen. Insatserna genomförs i etablerade samverkansstrukturer för digitalisering. Tekniska nämnden kommer att samordna insatser och aktiviteter där flera nämnder och bolag berörs.

Uppföljning

Skriftlig återrapport sker till tekniska nämnden och kommunstyrelsen i slutet av varje verksamhetsår. Planen utvärderas årligen.

Relaterade styrdokument

Fastställda

Riktlinjer för planerings- och budgetprocess

Policy för informationsförvaltning

Informationssäkerhetspolicy

Riktlinjer för informationssäkerhet

Handlingsplan för digital omställning (under framtagande)

Upphävda

IT-strategi (KF 2017) och Strategi för E-service (KF 2017) upphävs i och med antagande av planen.



Umeå kommuns planering avseende digital omställning under perioden 2025–2028

Inriktningen för arbetet under perioden utgår från det behov av omställning med stöd av digitalisering som kommunen står inför för att kunna uppnå vision, grunduppdrag, inriktning för omställning samt inriktningsmål och program.

Strategisk inriktning	Område	Planering ¹	Ansvar ²	Uppföljning ³
1. Digitaliserings skapar nytta för invånarna i högre utsträckning	Invånarfokus	Utveckla systematiskt arbetssätt som främjar delaktighet och transparens i digitaliseringsarbetet.	TN tillsammans med respektive nämnd	Metoder och arbetssätt är upprättade och tillämpas.
	Sammanhållen digital service	Upprätta strukturer för hur data, processer och tjänster samverkar i sammanhållna digitala tjänster med invånare och andra relevanta aktörer i centrum.	TN tillsammans med respektive nämnd	Strukturer är upprättade och tillämpas.
2. Digitaliseringen bidrar till en bättre användning av kommunens resurser	Intelligent automation	Utveckla förmåga till automation genom systematiska arbetssätt, stöd för verksamhetsanpassning och teknik.	TN	Systematiska arbetssätt, stöd till verksamheter samt tekniska förutsättningar är etablerade.
	Datadriven organisation	Utveckla förmåga att systematiskt använda data och analytiska insikter för att fatta beslut, uppnå verksamhetsmål och driva innovation.	TN och KS tillsammans med respektive nämnd	Förmåga kring nyttiggörande av data är stärkt.
	Artificiell Intelligens, AI	Skapa förståelse och förmåga för hur AI kan bidra till att uppnå verksamhetsmål.	TN tillsammans med respektive nämnd	Stärkt förmåga för hur AI kan bidra till att uppnå verksamhetsmål.

¹ De åtgärder på övergripande nivå som behöver genomföras inom aktuellt område.

² Den eller de nämnder och bolag som är huvudansvariga för att åtgärder sker för att uppnå önskad förflyttning.

³ Den förflyttning som förväntas ske under planperioden och som ska följas upp.

Strategisk inriktning	Område	Planering ¹	Ansvar ²	Uppföljning ³
3. En effektivare styrning och samordning inom digitaliseringsområdet	En sammanhållen styrning	Tydliggöra ansvarsfördelning för digital omställning och vid behov revidera nämndreglementen och ägarstyrning så att de uttrycker nämnders och bolags ansvar och mandat.	TN och KS	Reglementen och ägardirektiv är reviderade.
		Etablera struktur och arbetssätt för kommunövergripande styrning av digitaliseringsarbete med tillhörande principer och styrdokument.	TN	Struktur och styrning är etablerad och efterlevs och relevanta styrdokument är upprättade.
	Ändamålsenliga arbetssätt	Etablera, utveckla och tillämpa tvärfunktionella, organisationsöverskridande arbetssätt inom ramen för samverkansmodell för digitalisering.	TN tillsammans med respektive nämnd	Samverkansmodell för digitalisering är etablerad och tillämpas inom samtliga verksamheter.
	Effekthemtagning och uppföljning	Utveckla och tillämpa metoder för att kontinuerligt följa hur digitaliseringen bidrar till verksamheternas mål.	TN tillsammans med respektive nämnd	Metoder för effekthemtagning och uppföljning är upprättade och tillämpas.
4. En mer robust och säker digitalisering	Informationssäkerhet	Steg 1: Säkerställa att det finns kommungemensamma metoder och arbetssätt för att systematiskt kartlägga, klassa och riskhantera information i en kommungemensam verksamhetsorienterad struktur.	KS	Metoder och arbetssätt för att systematiskt kartlägga, klassa och riskhantera information i en kommungemensam verksamhetsorienterad struktur är etablerade.
		Steg 2: Säkerställa att nämnden har förmåga och arbetar med kartläggning, klassning och riskhantering av nämndens information.	Respektive nämnd	Samtliga nämnder har förmåga och arbetar med kartläggning, klassning och riskhantering av information.
	Cybersäkerhet	Implementera robusta säkerhetsåtgärder och systematiskt arbetssätt för att identifiera och åtgärda sårbarheter som kan utnyttjas av hotaktör.	TN	Systematiskt arbete med att identifiera sårbarheter som kan utnyttjas av hotaktör är upprättat.
	Optimerad teknisk miljö	Samla och standardisera infrastruktur, digitala plattformar och informationssystem för att effektivt kunna underhålla, säkra och utveckla den tekniska miljön.	TN	Kontinuerligt rapportera status avseende robusthet utifrån konsolidering och redundans.

Strategisk inriktning	Område	Planering ¹	Ansvar ²	Uppföljning ³
	Arkitektur	Etablera styrning och målbild inom arkitekturområdet som främjar att digitalisering sker med fokus på långsiktighet, helhet och robusthet.	TN	Arkitekturprinciper och kravbibliotek med fokus på långsiktighet, helhet och robusthet är etablerade.
5. Data används i högre grad som en strategisk tillgång	Strategi och målbild	Upprätta relevant styrning för att möjliggöra värdeskapande genom data.	TN och KS	Relevant styrning för värdeskapande genom data är upprättad.
	Informationsförvaltning	Steg 1: Säkerställa att det finns kommungemensamma metoder och arbetssätt för att stödja informationsägarna i deras uppdrag.	KS	Kommungemensamma metoder och arbetssätt för informationsförvaltning är upprättade.
		Steg2: Säkerställa att nämnden eller bolaget har förmåga och arbetar med att göra sin information tillgänglig, säker, samt juridiskt och kvalitetsmässigt korrekt.	Respektive nämnd och bolag	Samtliga nämnder och bolag har förmåga och arbetar med att göra sin information tillgänglig, säker, samt juridiskt och kvalitetsmässigt korrekt.
	Teknisk infrastruktur och analysförmåga	Etablera modern och skalbar teknisk infrastruktur för att effektivt samla in, tillgängliggöra och analysera data.	TN	En modern och skalbar teknisk infrastruktur är etablerad.
		Etablera analysförmåga kring användning av data i kommunens verksamheter.	TN och KS tillsammans med respektive nämnd	Produkter, tjänster och stöd för ökad analysförmåga är etablerat och tillämpas.
6. Ökade kunskaper, förståelse och färdigheter för digitaliseringens möjligheter	Ökad digital kompetens	Öka förståelsen hos medarbetare för hur digitaliseringen kan utveckla verksamheten, samt göra det enkelt att utveckla rätt färdigheter för digital omställning.	TN och KS	Kompetensplan för olika yrkesroller är upprättad och fastställd, kompetenshöjande insatser genomförs löpande.
	Ökad digital mognad	Främja en kultur som driver omställning och utforskande arbetssätt. Utveckla systematik för omvärldsbevakning.	TN och KS	Kultur och förutsättningar för omställning och utforskande arbetssätt har stärkts. Systematik för omvärldsbevakning är etablerad.



Delegationsbeslut

Umeå kommun 2025-09-09

Diariennr: TN-2025/00709

Tekniska nämnden

Beslutsfattare:

Med stöd av fastställd delegationsordning meddelas följande beslut:

Ärende:

Tillväxtverket utlyser medel att söka under rubriken "Smart och robust dagvattenhantering i subarktiskt klimat". Umeå kommun via Gator och parker tillsammans med VAKIN vill ansöka om delta i projektet för att utveckla organisatorisk samverkan för att möta dagvattenutmaningar, smart urban snöhantering under förändrat klimat och förtätad bebyggelse samt att testa dagvattenpiloter i subarktisk urban miljö för klimatanpassning och robusthet.

Beslut:

Tekniska nämnden ger förvaltningschef Karin Isaksson i uppdrag att under 2025 ansöka om medel från Tillväxtverket inom projektet. Förvaltningen medfinansierar ansökan inom befintlig budget.

Tekniska nämnden, Umeå kommun

Christina Bernhardsson

Orförande Tekniska nämnden

Umeå kommun

Postadress: 901 84 Umeå

Besöksadress: Skolgatan 31A

Telefon: 090-16 10 00 (växel)

Webbplats: www.umea.se/kommun