

Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Mottagare  
Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet,  
Regeringskansliet

Kopia till  
Diariet  
gd-sekreterare@trafikverket.se  
Webb- och projektstöd

## Redovisning av Trafikverkets arbete inom området järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Trafikverket fick i regleringsbrevet för budgetåret 2024 i uppdrag att löpande redovisa sitt arbete inom området järnvägs- och kollektivtrafikskydd till Regeringskansliet (Landsbygds och infrastrukturdepartementet).

De uppdrag och projekt som redovisas här är avgränsade till resenärskyddet, det vill säga de åtgärder som syftar till att minska riskerna för att resenärer blir utsatta för brott i kollektivtrafiken. Åtgärderna som redovisas är de som Trafikverket själv har initierat. Utöver dessa åtgärder har Trafikverket och Transportstyrelsen fått uppdrag inom detta område vilka redovisas nedan.

### Uppdrag från regeringen avseende järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Regeringen gav i augusti 2023 Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. Det uppdraget redovisades till regeringen i januari 2024 (TRV 2023/88748).

I juni 2024 fick Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att gemensamt utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (TRV 2024/72446). Det uppdraget ska redovisas senast 16:e juni 2025 till Regeringskansliet.

### Skyddsåtgärder mot terrorattentat i kollektivtrafiken – säkerhet i offentlig miljö

Kollektivtrafiken och andra former av allmänna färdmedel utgör en komplex miljö, då ett attentat utfört ombord på ett fordon, kan innebära svårigheter för personal och resenärer att fly från situationen och att söka skydd. Långa avstånd till platsen för ett terrorattentat kan dessutom innebära långa responstider för polisen att avbryta ett pågående attentat. Stationsmiljöer och resecentrum samlar regelbundet mycket folk och är en öppen och tillgänglig miljö för både kunder och resenärer, liksom för en antagonist.

Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

I samband med projekt Säkerhet i offentlig miljö – kollektivtrafik har en promemoria tagits fram som syftar till att tillsammans med MSB:s Riskbild för kollektivtrafik (2022) fungera som stöd och vägledning för kollektivtrafikens aktörer vid utformning av fysiska skyddsåtgärder mot antagonistiska hot. Promemorian är inte reglerande utan ska fungera som ett referensdokument med exempel för arbetet med att utforma verksamhetsnära säkerhetsåtgärder tillsammans med andra rådgivande dokument. Promemorian vänder sig till kollektivtrafikens beslutsfattare och annan personal med ansvar inom det förebyggande och försvärande arbetet för trygghet och säkerhet. Promemorian kan även användas som en kunskapsresurs för förvaltningar på regional och lokal nivå samt för förvaltnings- och tillsynsmyndigheter.

Trafikverket finansierade framtagandet av promemorian som blev klar under 2024.

## FOI-projekt "Effekten av stationsmiljön på resenärers säkerhet och trygghet"

Forskningsprojektet finansierades av Trafikverkets FOI-portfölj Planera, inom målområdet "En utvecklad planering för morgondagens hållbara transportsystem" och löpte under perioden 2021-01-15 - 2024-01-14.

Projektets syfte var att utvärdera hur den byggda och sociala miljön på järnvägsstationer och dess omnejd påverkar tryggheten. Vidare att rekommendera trygghetsskapande åtgärder genom att hitta mönster som kan generaliseras till andra platser, så att metodologin kan användas till exempel i Trafikverkets riktlinjer och handledningar. Med trygghet avses i det här sammanhanget både risk och oro för att utsättas för brott (till exempel stalking, sexuella trakasserier, stöld, hot och hatbrott, våld eller rån).

Datinsamling genomfördes i form av en enkät till resenärer med drygt 3 900 respondenter (avseende cirka 40 utvalda stationer), polisstatistik och socio-ekonomiska data samt fältarbete. Resultatet visar på generella slutsatser om vad som gör att en järnvägsstation är eller upplevs som trygg.

Oavsett vilken grupp som tillfrågas är brist på personal den viktigaste faktorn för otrygghet och de viktigaste förbättringar som föreslås handlar, nästan uteslutande om bättre bevakning, möjlighet att komma i kontakt med någon och att inte lämnas ensam. Detta är även viktigt för att förhindra brott; närvaro av restauranger, caféer eller kiosker ger en viss informell övervakning över stationsområdet vilket har en brottsförebyggande effekt enligt våra

Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

resultat. Belysning är också en av de viktigaste faktorerna för tryggheten och säkerheten. När man känner sig otrygg är goda siktlinjer extra viktigt. Ljusa färger och god jämn belysning kan bidra till ökad trygghet.

En annan slutsats är att det är viktigt att fokusera på användarperspektivet, särskilt för sårbara grupper. Kvinnor, hbtqi-personer och unga kvinnor känner sig mest otrygga enligt vår studie och det är därför nödvändigt att implementera specifika åtgärder för att möta deras behov. Även allergiker och personer med funktionsnedsättning bör beaktas och deras synpunkter bör integreras vid planering och ombyggnationer.

En av rekommendationerna i slutrapporten är att etablera nationella riktlinjer för evidensbaserad brottsprevention. Dessa riktlinjer bör stödja insamling av kunskap genom ett centraliserat rapporteringssystem och övervakning av stationer och städer som helhet. Boverket, Trafikverket och Brottsförebyggande rådet identifieras som väl lämpliga aktörer att tillsammans skapa detta ramverk.

Projektet har fått en uppföljning i form av forskningsprojektet Att planera för ett evidensbaserat beslutssystem för säkra och trygga stationer – EBSTA som beräknas vara klar 2025-09-30.

Rapporten bifogas i bilaga till den här redovisningen.

## Stationsförvaltningens ordningsvaktuppdrag

Ordningsvaktuppdraget startades 2017 av Stationsförvaltningen.

Trafikverket har flera ramavtal som respektive enhet/avdelning kan avropa väktare/ordningsvakter ifrån. Det som skiljer detta uppdrag från resterande väktaruppdrag inom Trafikverket är att varje ordningsvakt skall ha en utbildning för att vistas och arbeta vid spår, då arbetsmiljön är precis intill spårområdet.

### Ordningsvaktuppdraget idag

Idag består uppdraget av sju avtal som inkluderar 11 bytespunkter.

Varje punkt avser ett avtal samt bytespunkt som ingår i detta:

- Borlänge C, Gävle C och Umeå C
- Linköping C
- Nässjö C och Jönköping C
- Stockholm C
- Uppsala C
- Örebro C

Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

- Lund C och Hässleholm C

### Summering av 2024 – ordningsvaktsuppdraget

Snart är året slut och vi kan nu konstatera vad den främsta utmaningen för våra samarbetspartners varit. Det är lagändringar som innefattar förlängda utbildningstider från två till fyra veckor. Det tar alltså längre tid än tidigare att genomgå ordningsvaktsutbildning via Polismyndigheten vilket har gjort det dyrare för bevakningsföretagen överlag.

Den höjda terrorhotnivån har inneburit att fler aktörer vill rekrytera ordningsvakter till sin verksamhet. Några exempel är dels skolor, badhus, föreningar och sjukhus. Konsekvenserna är att det har varit en utmaning för våra leverantörer att utbilda, rekrytera samt behålla ordningsvakter inom sin organisation. Allt fler verksamheter i Sverige efterfrågar ordningsvakter, men utbudet är inte tillräckligt stort.

Utöver utmaningarna vi upplevt under året är våra ordningsvakter är uppskattade på Trafikverkets plattformar och förbindelser. Tågoperatörer, myndigheter, resenärer, ägare till stationshus och våra entreprenörer har uppskattat våra ordningsvakter på plats. Detta i sin tur har resulterat till en mer trygg och säker arbets- och resenärsmiljö.

## Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd, NRJK

Trafikverket har haft ansvar för att leda arbetet i NRJK sedan starten 2017. Representationen i gruppen är bred och har kompletterats under åren.

Deltagande organisationer är:

- Trafikverket
- Svensk kollektivtrafik
- Polisen
- Transportföretagen
- Tågoperatörerna
- Jernhusen
- Region Stockholm
- Sveriges kommuner och regioner
- Transportstyrelsen
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

## Uppdraget för NRJK

Gruppen har sedan start arbetat för att utveckla och implementera åtgärder i syfte att förebygga, förhindra och hantera antagonistiska handlingar riktade mot såväl kollektivtrafik som övrig spårtrafik i Sverige. Här avses såväl allvarliga terrorhandlingar som andra brottsliga och otrygghetsskapande handlingar.

NRJK har under året cirka sex regelbundna möten men kan vid behov arrangera ytterligare möten.

Informationsdelning är en huvudaktivitet där internationell information delges organisationerna regelbundet. Här rapporteras exempelvis information från EU:s LANDSEC grupp.

Säkerhetslägesbilden för transportsektorn föredras vid varje möte av Trafikverket och varje branschföreträdare redovisar säkerhetsläget i sin verksamhet likaså. Detta bidrar till en bild av händelser och hot.

NRJK har etablerat sig som remissinstans vilket är positivt då synpunkter från en sammanhållen transportbransch har ett extra värde och tyngd. Utvecklingsuppdrag och forskning bevakas och redovisas regelbundet. Exempelvis har NRJK bidragit i det i januari 2024 avslutade regeringsuppdraget ”Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs och kollektivtrafikskyddet”.

Under året har ytterligare ett regeringsuppdrag mottagits av Trafikverket, ”Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd” vilket är fortsättningen på det tidigare uppdraget. Även här deltar NRJK i framtagande av underlag, workshops och kvalitetssäkring av innehållet.

NRJK har under 2024 etablerat samverkan med Beredskapsområde Transporter Privat och Offentlig samverkan (BT-POS). NRJK är inkorporerat som en ”Fokusgrupp” i Landtransportgruppen i BT-POS vilket innebär att NRJK strukturerat kan samverka med BT-POS i delar som bidrar till transportsektorns arbete med att stärka den civila beredskapen. Motsvarande fokusgrupper finns inom luft och sjöfart.

Genom NRJK samverkan kan ytterligare nämnas att ett EU-finansierat utvecklingsprojekt kommer att startas där Internationella järnvägsunionen (UIC) är huvudman och där Jernhusen deltar tillsammans med Räddningstjänsten Syd. Syftet med projektet som kommer att pågå i 30

**Ärendenummer**  
TRV 2024/131218  
**Motpartens ärendenummer**  
LI2023/03882

**Dokumentdatum**  
2024-12-12

månader är att utveckla samverkan mellan "First responders", det vill säga räddningstjänsten och verksamhetsutövare på resecentra i händelse av en CBRN-attack. Trafikverket och Tågföretagen ges möjlighet att delta i en referensgrupp. Utbildningar kommer att tas fram för spridning till berörda verksamheter med hjälp av ett artificiellt verktyg och nationella utbildare kommer att utbildas för detta ändamål.

Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

## Lägesbild kamerabevakning

Trafikverket fick ett uppdrag av regeringen att öka tryggheten i stationsmiljöer och i budgetpropositionen för 2018 tilldelades Trafikverket totalt 138 miljoner kronor under perioden 2018–2020. Resurserna var öronmärkta att användas för en utökad kamerabevakning, mer bevakningspersonal och fler stationsvärdar på bytespunkter. Myndigheten byggde under perioden kamerabevakning på plattformar på ett 30-tal bytespunkter. Efter den initiala satsningen bedömdes att detta var en viktig åtgärd i verksamheten och därför har satsningen fortsatt med kamerabevakning på Trafikverkets plattformar. Kamerabevakningen utökas med tre till fyra bytespunkter per år under de närmaste tio åren. Idag har Trafikverket kamerabevakning på cirka 55 järnvägsstationer.

Den effekt som förväntas av utbyggnaden är:

- en högre nivå av upplevd trygghet vid bytespunkter för resenärer, bättre operativ uppföljning av säkerhetshändelser som kan minska risken för olyckor och brottslig verksamhet
- större förmåga för polisen att förebygga, förhindra och utreda brott
- minskade kostnader för sabotage och en trevligare miljö för allmänheten
- möjlighet att samordna resurser effektivare avseende bevakning och ordningshållning med väktare och ordningsvakter, där verksamheten tack vara kamerabevakning får bättre kontroll i anläggningen både gällande pågående brott och risk för olyckor samt samlade erfarenheter över tid
- övriga behov i anläggningen kan kontrolleras via kameror, exempelvis behov av snöröjning eller sandning för att minska risker för olyckor bland resenärer.

Trafikverket förvaltar över 600 järnvägsstationer och måste därför prioritera var insatser ger mest effekt. Detta gör vi genom att tillsammans med stationsförvaltarna och Polismyndigheten ta fram brottsstatistik och kartlägga ordningsstörningar. Det görs sedan en bedömning om vi har lagligt stöd att kamerabevaka och att kraven i GDPR uppfylls. Därefter prioriteras de järnvägsstationer som har störst problem. Det tar ungefär ett år från beslut om kamerabevakning på en bytespunkt till dess att installationen är klar.

Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

Trafikverket har under 2024 arbetat med att utveckla samarbetet med andra myndigheter, främst Polismyndigheten. Trafikverket har arbetat tillsammans med Polismyndigheten och Transportstyrelsen i ett gemensamt regeringsuppdrag för att se över Polismyndighetens tillgång till uppgifter från befintliga kamerasystem. Trafikverket har också påbörjat arbetet med att etablera rutiner och överenskommelser med Polismyndighetens polisregion syd för att kunna dela bilder från Trafikverkets kameror vid särskilda händelser. Trafikverket har också bidragit i två andra regeringsuppdrag som är av betydelse för samverkan inom kamerabevakning, promemorian förbättrade möjligheter för polisen att använda kamerabevakning (Ds 2024:11) och den statliga utredningen kamerabevakning i offentlig verksamhet – lättnader och utökade möjligheter (SOU 2024:27).

Regeringen har i november 2024 beslutat att Trafikverket ska ingå bland de myndigheter som är skyldiga att lämna uppgifter enligt lagen (2016:774) om uppgiftsskyldighet vid samverkan mot viss organiserad brottslighet. Trafikverket bedömer att skyldigheten underlättar utbytet av uppgifter som annars hade omfattats av sekretess.

## Trygghets- och säkerhetscentral – hemtagning av upphandlad larmcentralfunktion

Ett beslut om att tills vidare avvakta med projekt *Trygghets- och Säkerhetscentralen – hemtagning av upphandlad larmcentralfunktion* har fattats av myndigheten. Beslutet ingår som en del i ett arbete med att öka fokus på kund och omvärld, stärka leveransförmågan och öka den inre effektiviteten. Behoven som finns avseende larmcentralfunktion kommer istället omhändertars i den ordinarie verksamhetsplaneringen.

## Avslutande kommentarer

Trafikverket behöver fortsätta utveckla förmågan vi har och som vi håller på att utveckla. Vi behöver väl fungerande operativa funktioner som nyttjar kamerornas potential i en större omfattning för att uppnå effekterna som beskrivits ovan. Samverkan med Polisen samt styrning och koordinering av upphandlade ordningsvakter och väktare är likaså områden som måste fungera eftersom bevakning utan möjlighet att agera vid inträffade händelser blir helt verkningslös. Forskning och utveckling, samverkan både internationellt som nationellt och övriga redovisade aktiviteter som redovisas i denna rapport kan inte anses lösa trygghetsfrågan var för sig utan måste ses som samverkande funktioner och aktiviteter i starkt beroende av varandra.



Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

Trafikverket bedömer fortsatt att en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd bör tas fram. En sådan lag skulle öka tryggheten för människor som befinner sig i järnvägs- och kollektivtrafiken. Ett mer enhetligt och systematiskt angreppssätt bedöms minska risken för attentat eller antagonistiska handlingar och mildra konsekvenserna för såväl samhället som den enskilde om något skulle inträffa. Att enbart verka utifrån nuvarande regler, eller att till stor del basera skyddet på frivilliga initiativ, kommer enligt vår uppfattning inte att lösa de problem som identifierats.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit senior säkerhetsstrateg Johan Reuterhäll, central funktion Säkerhet. Samråd har skett med biträdande säkerhetsdirektör Minna Nyman, avdelningschef Johanna Hedberg vid central funktion Säkerhet samt t.f. avdelningschef Andreas Pollack vid central funktion Säkerhet. I den slutliga handläggningen har säkerhetsdirektör Mattias Dejke deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Johan Reuterhäll  
Senior säkerhetsstrateg

johan.reuterhall@trafikverket.se  
Direkt: 010-123 52 09

### **Trafikverket**

Adress: 781 28 BORLÄNGE  
Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Ärendenummer  
TRV 2024/131218  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03882

Dokumentdatum  
2024-12-12

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/131218, Motpartens ärendenummer LI2023/03882, Dokumentdatum 2024-12-12, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig