



TSG  
2024-2997  
TRV  
2024/72446

Uppdrag att ta fram underlag för  
ett nationellt program för järnvägs-  
och kollektivtrafikskydd



## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
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
<b>1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG .....</b>	<b>7</b>
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
<b>2 INLEDNING .....</b>	<b>10</b>
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
<b>3 UTMANINGAR OCH BEHOV .....</b>	<b>15</b>
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
<b>4 UNDERLAG FÖR ETT NATIONELLT PROGRAM FÖR     KOLLEKTIVTRAFIKSKYDD .....</b>	<b>18</b>

Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024:2997  
TRV 2024/72446

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
<b>5</b>	<b>FÖRHÅLLANDET MELLAN KOLLEKTIVTRAFIKSKYDD OCH ANDRA NÄRLIGGANDE PERSPEKTIV .....</b>	<b>40</b>
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
<b>6</b>	<b>KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN REGLERING .....</b>	<b>49</b>
6.1	Bakgrund .....	49
6.1.1	Problembeskrivning .....	49
6.1.2	Vad ska uppnås? .....	49
6.1.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	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

Datum

2025-06-16

Dnr/Beteckning

TSG 2024:2997

TRV 2024/72446

6.8	Förslagens 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
<b>7</b>	<b>FÖRFATTNINGSKOMMENTAR .....</b>	<b>53</b>
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
<b>8</b>	<b>REFERENSER .....</b>	<b>54</b>
	<b>BILAGOR .....</b>	<b>55</b>

## 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 offentliga 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 §<sup>1</sup>

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,

---

<sup>1</sup> 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 §<sup>2</sup>**

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. vartannat år följa upp det nationella programmet för kollektivtrafikskydd och minst vart fjärde år utvärdera programmets effekter.</p> |
|--|--|

---

<sup>2</sup> 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 harmonisera 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 trafiklagen. 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 programmens 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)<sup>3</sup>, via korta intervjuer med fyra branschorganisationer och vid möten med myndigheterna Trafikanalys, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Polismyndigheten

---

<sup>3</sup> 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 kollektivtrafikförordning<sup>4</sup>. 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.

---

<sup>4</sup> 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:s<sup>5</sup> 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.

---

<sup>5</sup> 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 resenärsflöden, 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 Arbeta 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 i 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 allokaterat 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.<sup>6</sup>
- Det ska finnas skyddsplaner som är aktörsspecifika respektive platsspecifika.<sup>7</sup>
- Information om händelser av betydelse för kollektivtrafikskyddet ska sammanställas och utvärderas för att utveckla förmågan.

<sup>6</sup> Läs mer om risk- och sårbarhetsanalyser i avsnitten 5.3 och 5.5 i vår tidigare rapport (Trafikverket och Transportstyrelsen, 2024).

<sup>7</sup> 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 terrorism<sup>8</sup>. 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.

Ansvaret 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

<sup>8</sup> 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 överbrygging 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 stödjande material

**Förslag**

MSB ansvarar för förvaltning och utveckling av stödjande material som höjer förmågan att förebygga och hantera antagonistiska handlingar i kollektivtrafiken. Ansvaret innebär att samordna det arbete som krävs för att utveckla stödjande 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 vägledningar, utbildningsmaterial och annat handfast stödjande 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 projektdeltagare<sup>9</sup>. Målet för projektet var att ta fram branschpassade 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

<sup>9</sup> MSB, Region Stockholm, Jernhusen, Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Polismyndigheten, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Tågföretagen 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 vägledning, webbutbildningar och åtgärds kort 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 förledas 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.

Ansvar 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 framtagna 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 stödjande 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 stödmateriel 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 programmens 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 programmens 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 programmens 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 programmens effekter

**Förslag**

I Trafikanalys instruktion införs ett uppdrag att minst vart fjärde år utvärdera det nationella programmens 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 programmens 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 kärnuppgift 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 nämna 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 förslagens konsekvenser finns i kapitel 6.

## **5 Förhållandet mellan kollektivtrafikskydd och andra närliggande perspektiv**

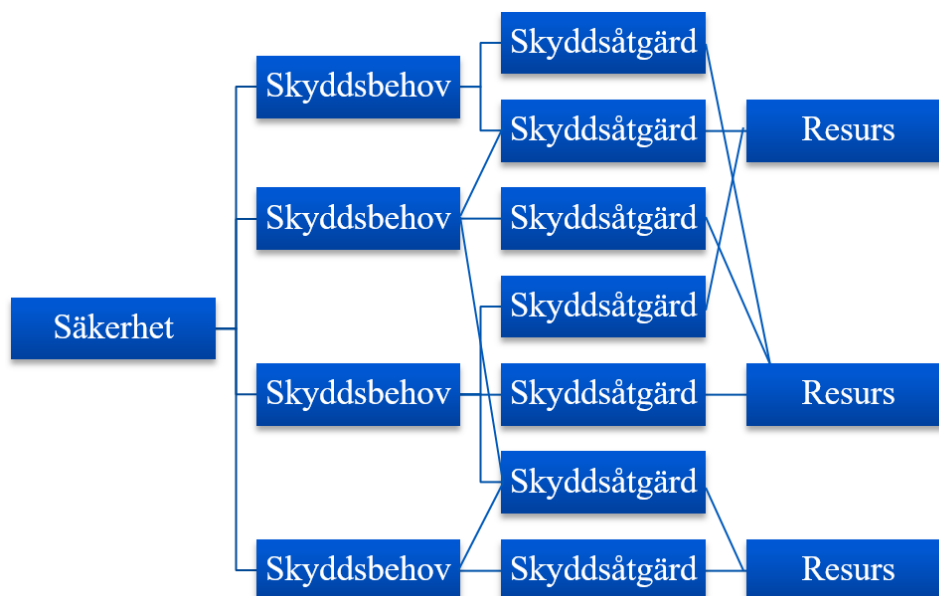
I uppdraget ingår, enligt beslutet från regeringen, att belysa förhållandet mellan skyddet för resenärer mot antagonistiska handlingar och andra närliggande perspektiv på järnvägs- och kollektivtrafiken. Det kan till exempel gälla positiva effekter av ett effektivt resenärsskydd på totalförsvarsförmåga 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”<sup>10</sup> 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 krisberedskap<sup>11</sup>.

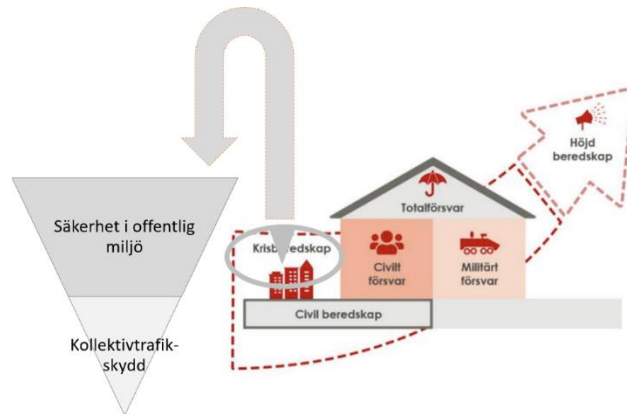
Kollektivtrafiken utgör en del i den offentliga miljön, och skydd mot terrorism och antagonistiska handlingar i offentliga miljöer stärker

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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 verksamheter<sup>12</sup> 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

<sup>12</sup> 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 stöttning, 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 utpekat 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.

#### **Årligen i regleringsbrev**

Arbetet skulle kunna styras genom att regeringen årligen, 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](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

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

Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

# Beskrivning av kollektivtrafiksystemet utifrån ett resenärsskyddsperspektiv

Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

## Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>4</b>
1.1	Omfattning .....	4
1.2	Svensk kollektivtrafik .....	4
<b>2</b>	<b>HOT MOT KOLLEKTIVTRAFIKEN .....</b>	<b>6</b>
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
<b>3</b>	<b>AKTÖRER OCH ANSVARSFÖRDELNING INOM KOLLEKTIVTRAFIKEN ...</b>	<b>9</b>
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
<b>4</b>	<b>SAMHÄLLSORGANISERAD KOLLEKTIVTRAFIK .....</b>	<b>15</b>
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
<b>5</b>	<b>KOMMERSIELL KOLLEKTIVTRAFIK .....</b>	<b>21</b>
5.1	Kommersiell kollektivtrafik per färdmedel .....	21
5.1.1	Buss .....	21
5.1.2	Båttrafik .....	22
5.1.3	Persontåg .....	23
<b>6</b>	<b>INFRASTRUKTUR .....</b>	<b>24</b>
6.1	Infrastruktur för buss .....	25
6.2	Infrastruktur för sjötrafik .....	27
6.3	Infrastruktur för spårtrafik .....	28
<b>7</b>	<b>BYTESPUNKTER .....</b>	<b>31</b>
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
<b>8</b>	<b>FORDON OCH FARTYG .....</b>	<b>33</b>
8.1	Bussar .....	33

Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
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



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”<sup>1</sup>. I kollektivtrafiklagen (2010:1065)<sup>2</sup> 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 affärsmässiga 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

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, definitioner 5§.

Datum  
2025-06-16Dnr/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)

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 CBRN<sup>3</sup>-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.

---

<sup>3</sup> CBRN = chemical, biological, radiological och nuclear, det vill säga, innehåller kemiska, biologiska, radiologiska eller nukleära substanser.

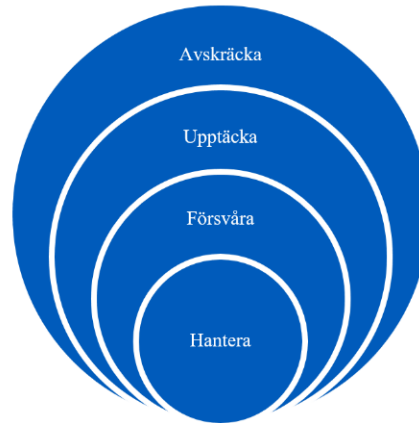
Datum  
2025-06-16

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 totalförsvaret. 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.

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).



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.

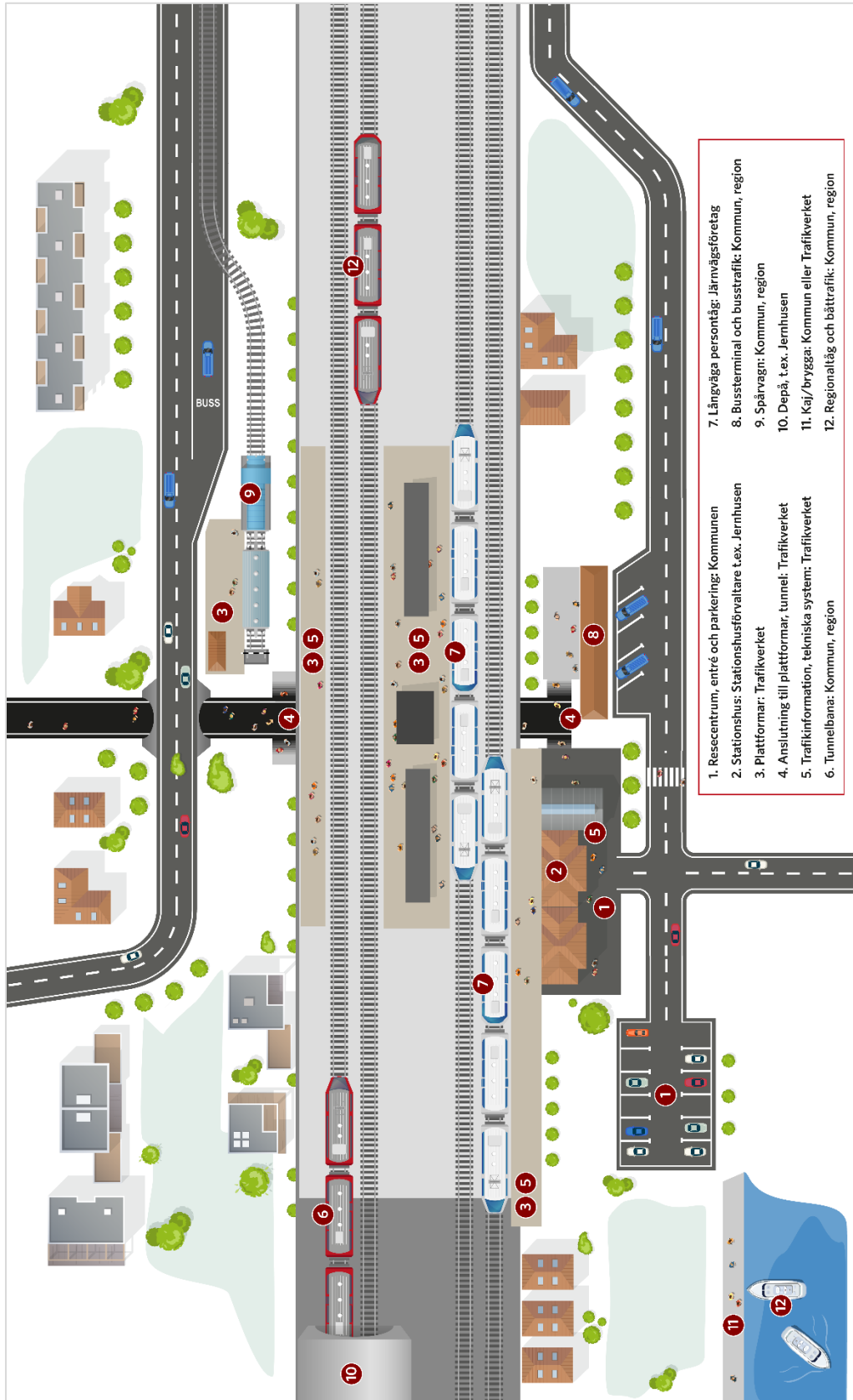
Det är många aktörer inblandade i kollektivtrafiken och ibland i flera led. Det är ofta många verksamhetsutövare i det geografiska området vid en större bytespunkt.

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.

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)



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

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

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



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.

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.

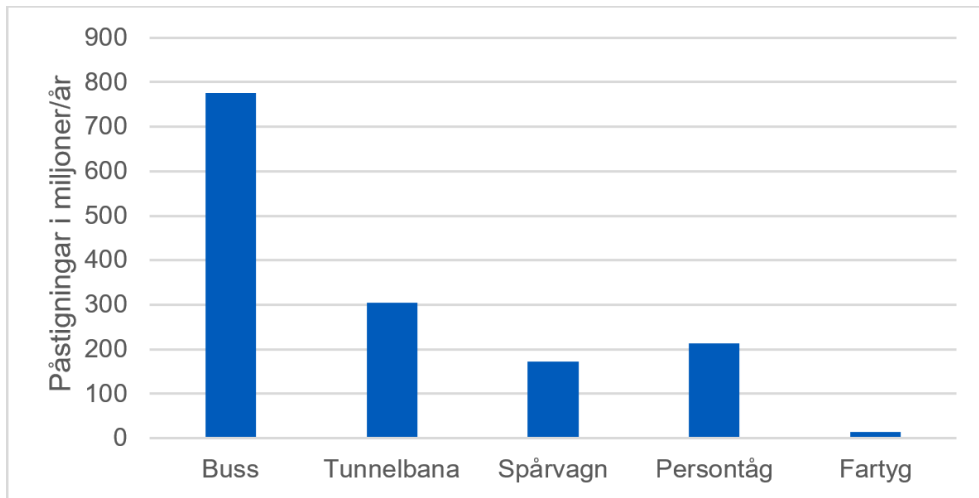
### 4.1 Övergripande om trafikering, regionalt upphandlad trafik

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)

Datum  
2025-06-16

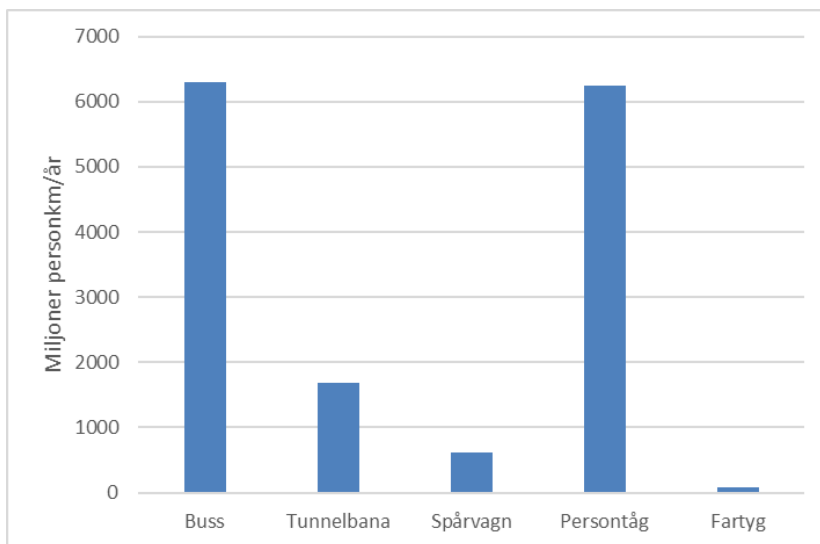
Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

**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)

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

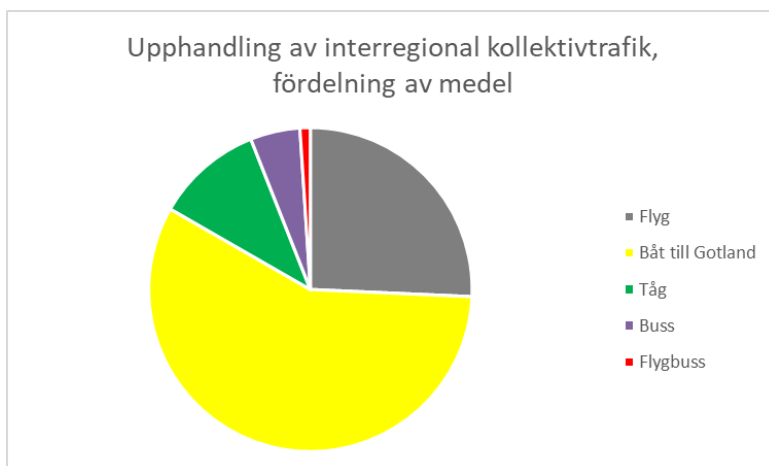
Utöver de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar Trafikverket för upphandling av interregional kollektivtrafik som är viktig för tillgängligheten och som är transportpolitiskt motiverad, men som saknar förutsättningar att bedrivas kommersiellt (Trafikverket, 2023).

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)

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.

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

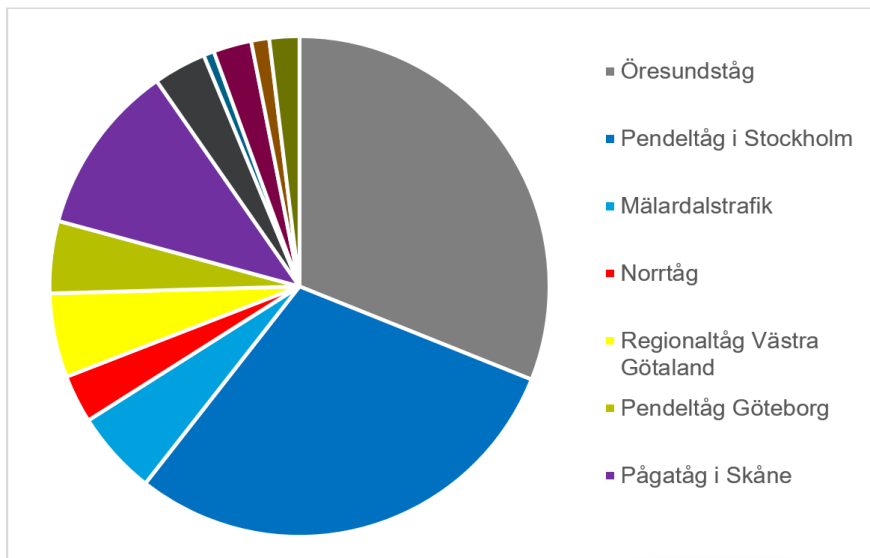
Regionalt upphandlad trafik med persontåg finns i alla län utom Gotland och under 2023 gjordes cirka 214 miljoner resor (Trafikanalys, 2024). Upphandling av tågtrafik sker normalt för stora geografiska områden som sträcker sig över flera län. De två största upphandlingarna är Öresundstågstrafiken och Trafikförvaltningen i Stockholms pendeltågstrafik som tillsammans står för cirka 60 procent av allt transportarbete för regional tågtrafik, se **Fel! Hittar inte referensälla.**



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.

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 Oslo<sup>4</sup> och Göteborg, se figur 9.

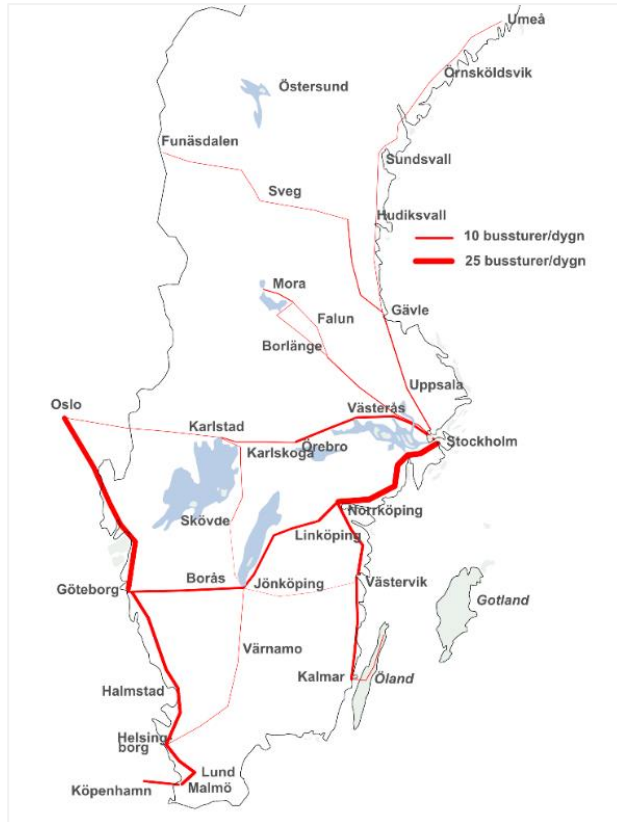
---

<sup>4</sup> För bussar och tåg med destination i andra länder är det tillåtet att resa inom Sverige.

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.

Datum  
2025-06-16

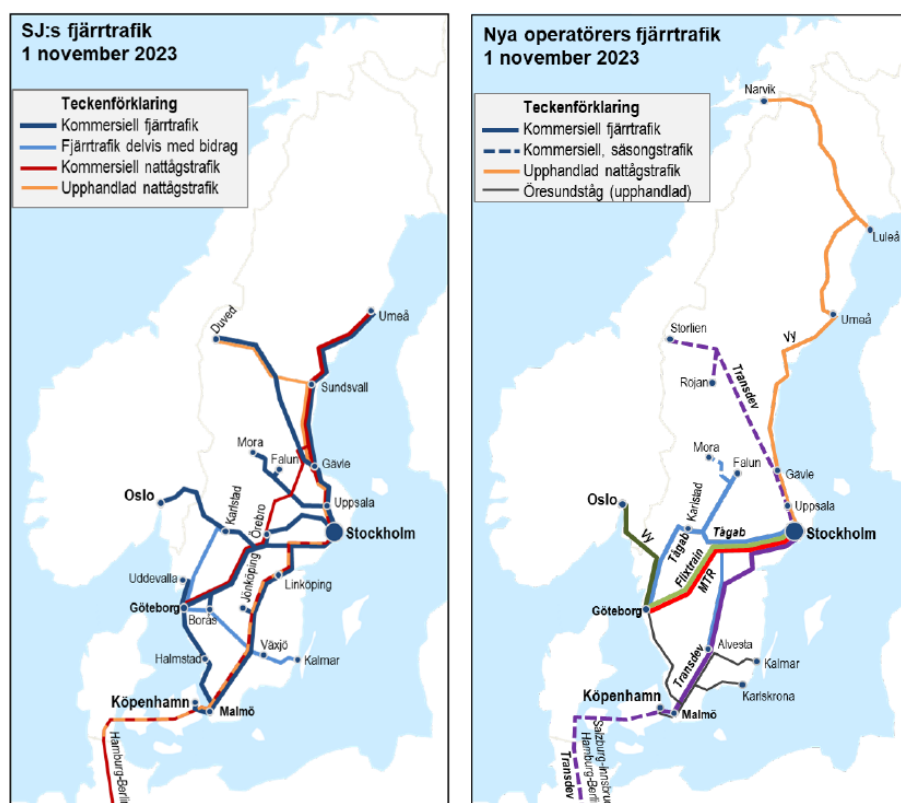
Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

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)



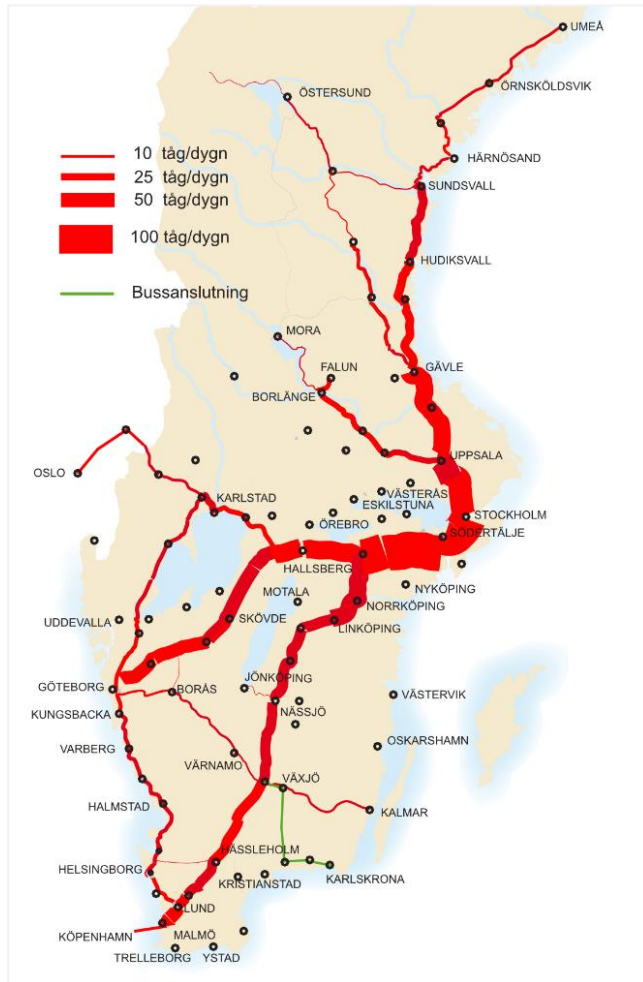
På sträckan Stockholm–Malmö kör SJ AB ungefär ett tåg i timmen och Snälltåget AB (ägs av Transdev Sverige AB) kör 2–3 turer per dygn. Snälltågets trafik går under halva året vidare till Berlin och på vintern går vissa turer till Jämtland. SJ AB kör också nattåg till Berlin och Jämtland, men då som upphandlad 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

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.

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 BRT<sup>5</sup>-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

<sup>5</sup> 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.



Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

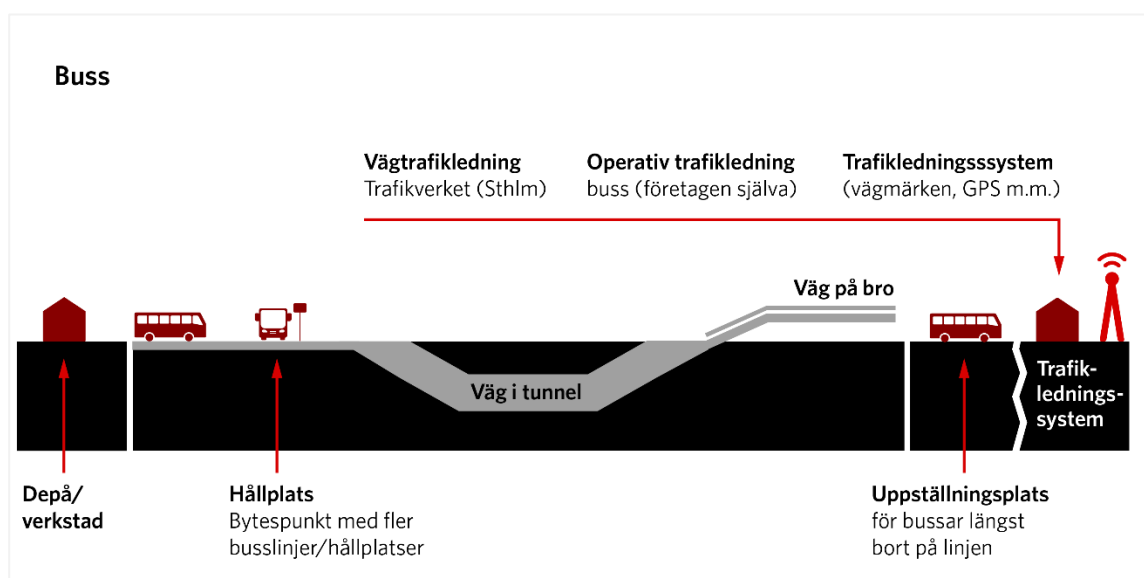
försörjning (exempelvis luft, el samt olika bränsletyper). Här förvaras fordonen när de inte går i trafik och depån kan även innehålla personallokaler och kontor. Ofta utförs arbete i verkstad och tvätthall dygnet runt. En bussdepå är ofta inhägnad men kan vara tämligen tillgänglig genom de grindar och 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 län 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)



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 skeppsvarv.

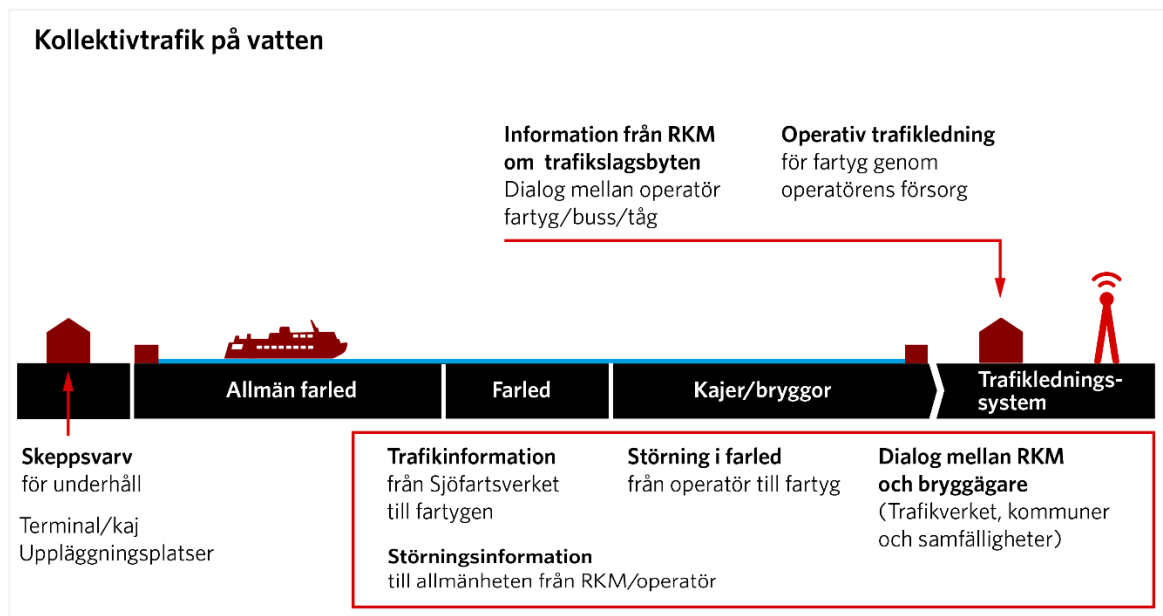
De större kajerna för skärgårdstrafiken i centrala Stockholm och Göteborg är kommunalt ägda. Det gäller även kajerna i Strömstad, Karlskrona, Vaxholm och Stavsnäs, medan skärgårdsbryggorna i regel ägs av samfälligheter på respektive ö. I Stockholms skärgård ägs flera av de större bryggorna av Trafikverket, 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.

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.

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.

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 biljettvisering. 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.

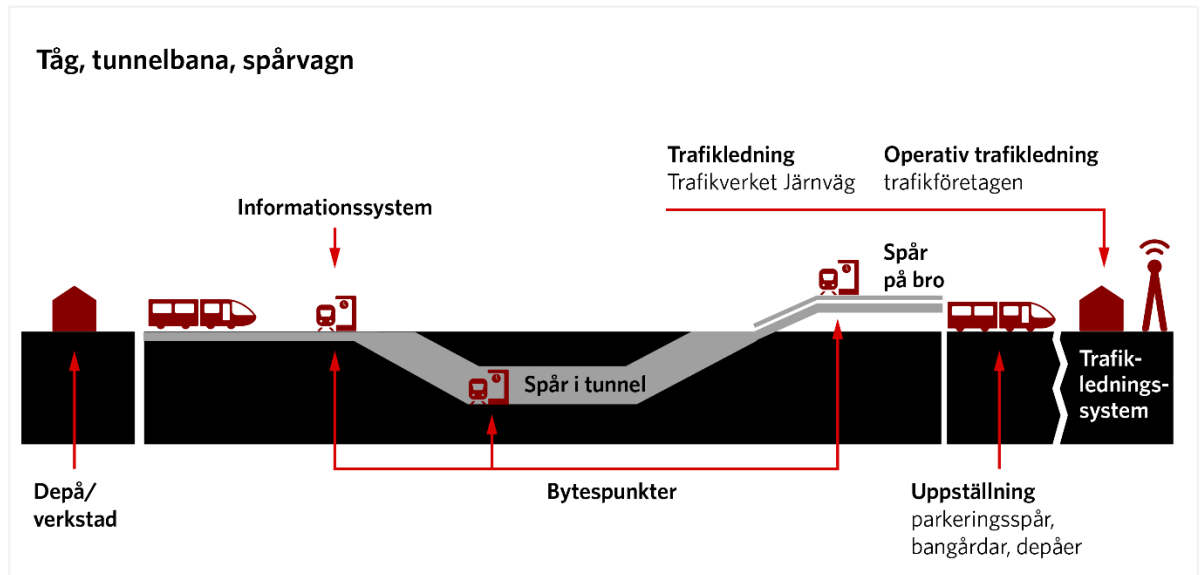
Depåer för tunnelbana och spårvagnar ägs av respektive region eller kommun. De flesta depåer eller underhållsverkstäder med intilliggande infrastruktur ligger inom ett inhägnat område och har någon form av inpasseringskontroll, både bemannade och obemannade. Det kan i vissa fall även finnas inpasseringskontroll 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.

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.



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.

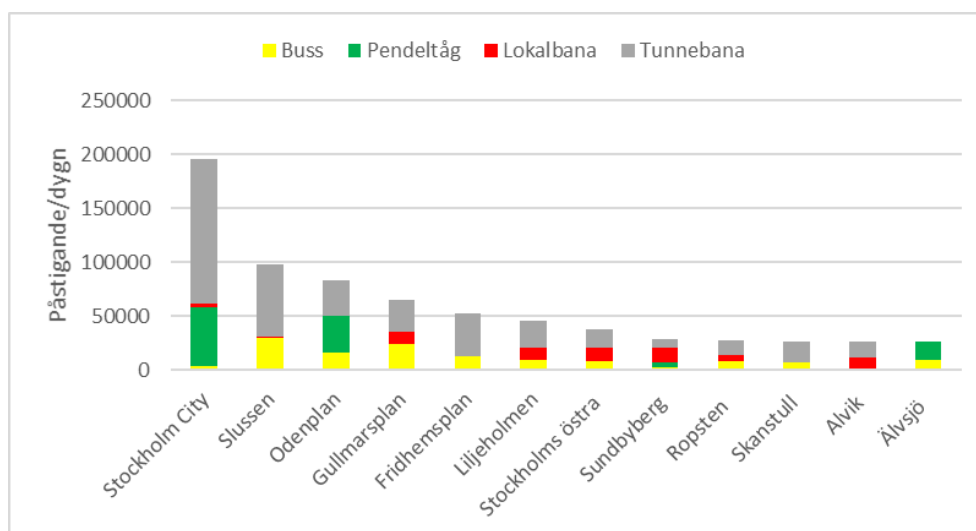
Vissa stationer har en tillhörande stationsbyggnad som medger service eller ytor för väntan. Mängden aktörer inom järnvägsinfrastrukturen medför behov av samverkan i många frågor.

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

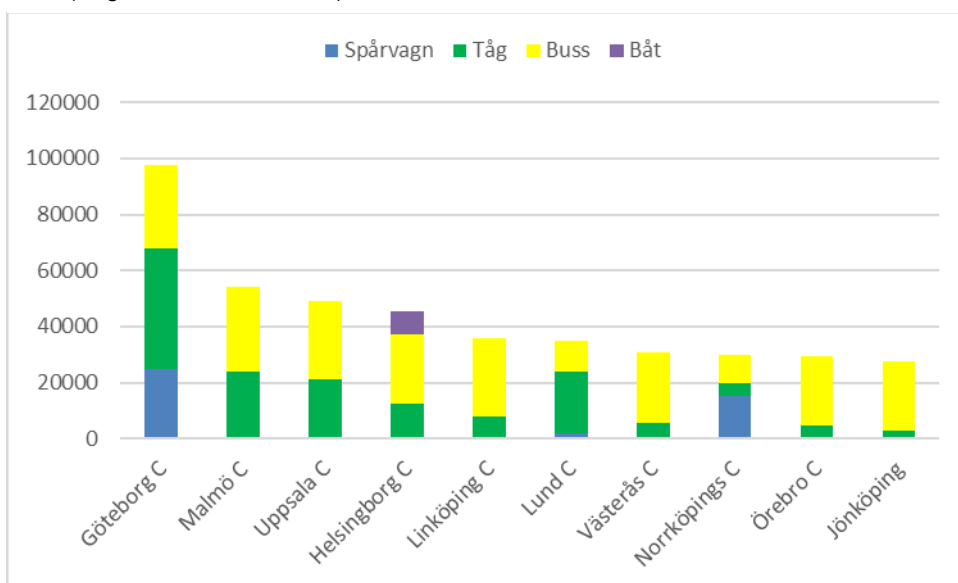
Utanför Stockholms län finns ett antal större bytespunkter. Det är idag vanligt förekommande att samla alla kollektiva färdmedel vid ett ställe i så kallade resecentrum. Ett tydligt exempel är Helsingborg C som tidigare

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 längsgående 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)

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

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 trygghetsvärdar 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 säkerhetsbesättning<sup>6</sup> 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.

---

<sup>6</sup> En säkerhetsbesättning är den minsta besättning ett fartyg ska ha för att få framföras på ett betryggande sätt.

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

Datum  
2025-06-16Dnr/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 ändhållplatser eller vändplatser. Inom järnväg ska alla fordon ha en utsedd ECM<sup>7</sup>. 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.

---

<sup>7</sup> 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.



Datum  
2025-06-16Dnr/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 resandetrymmet. 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-lagstiftning<sup>8</sup> som kräver att nödtalsenhet installeras i resandetrymme.

Fordonens ytterdörrar utgör nödutrymningsvägar för resenärerna. I TSD Lok och passagerarfordon<sup>9</sup> 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 sovvagnar 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.

---

<sup>8</sup> 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

<sup>9</sup> Ibid.

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

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](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]

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/kontraterrorism/samverkansradet.html> [Hämtad 2025-05-02]

Säkerhetspolisen (2025b). *Nationellt centrum för terrorhotbedömning*. Tillgänglig:  
<https://sakerhetspolisen.se/verksamheten/kontraterrorism/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:

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/infrastr>  
ucture [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]

Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

## Enkätundersökning



Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

## Innehåll

<b>1. INLEDNING.....</b>	<b>3</b>
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Syfte och frågeställningar .....	3
1.3 Metod, urval och avgränsningar.....	3
1.4 Brister och utmaningar .....	4
<b>2. ENKÄTEN .....</b>	<b>5</b>
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
<b>3. RESULTAT .....</b>	<b>6</b>
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
<b>4. DISKUSSION .....</b>	<b>22</b>
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
<b>5. ANALYS.....</b>	<b>26</b>
<b>APPENDIX 1 ENKÄTEN I SIN HELHET .....</b>	<b>27</b>

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

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.

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.

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 studsat. 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



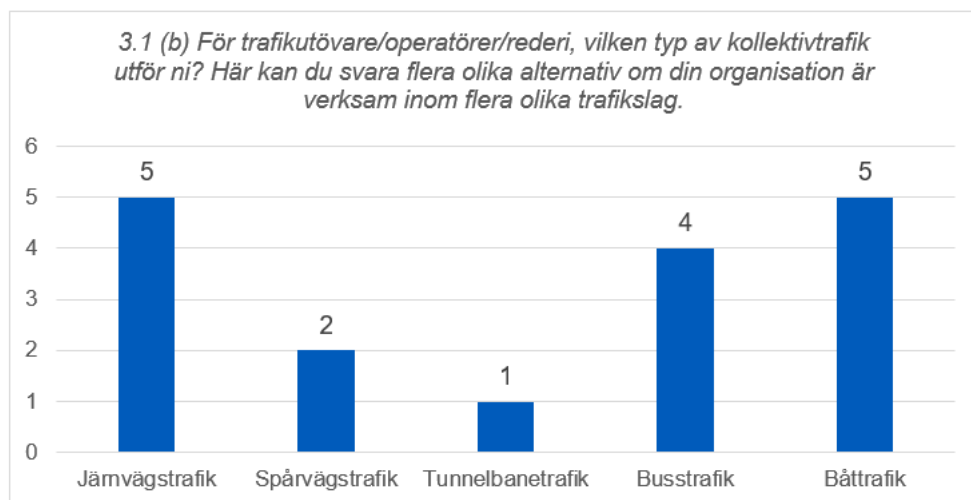
Samtliga 18 besvarade den första frågan. Några respondenter företrädde organisationer som har flera olika roller inom kollektivtrafiken.

De fyra som svarade att de tillhörde kategorin ”annan” svarade i fritext att de exempelvis företrädde branschorganisation, upphandlare av trafik eller fastighetsägare.

Datum  
2025-06-16

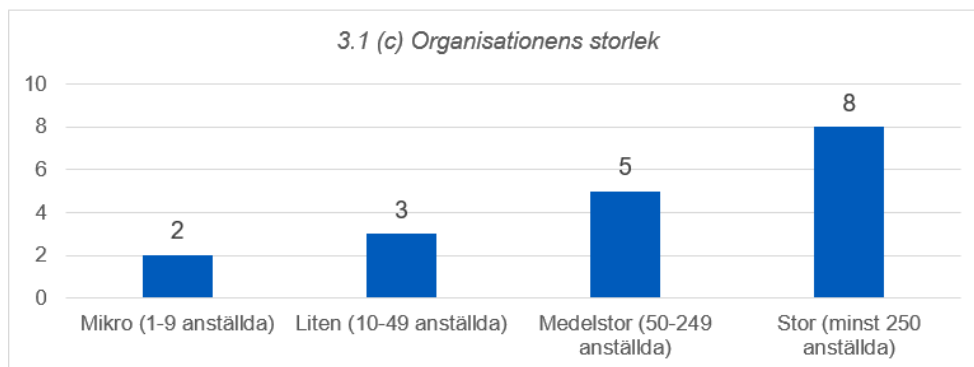
Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

**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

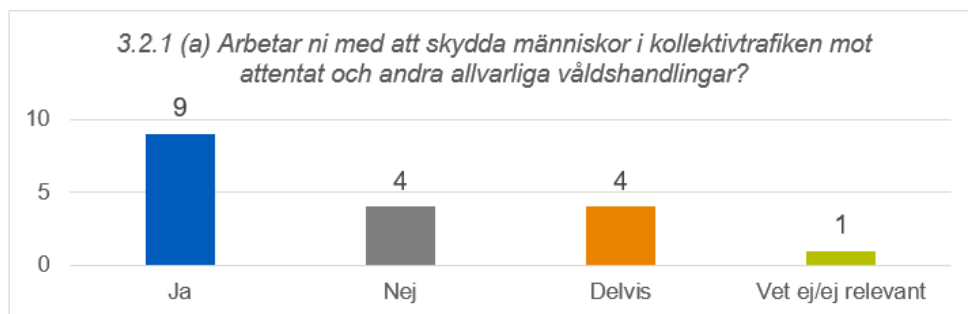
Denna del av enkäten inleddes med 13 frågor kring hur organisationen arbetar idag inom olika områden som handlar eller berör frågor om skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och våldshandlingar.

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.

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?



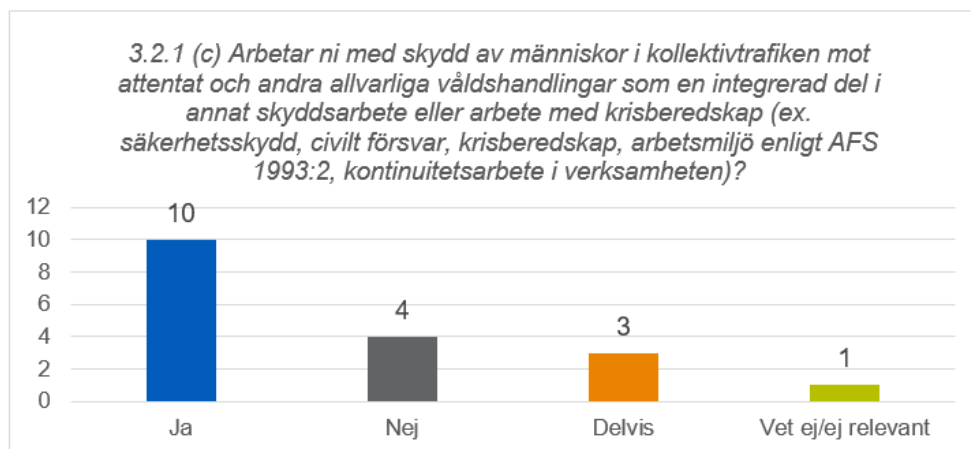
På fråga 3.2.1 (a) svarade alla trafikutövare som är medelstora och stora organisationer ja eller delvis.

**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.



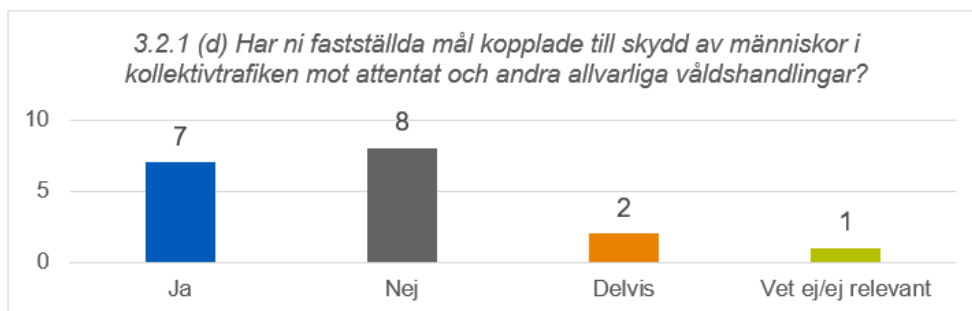
Datum  
2025-06-16

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?

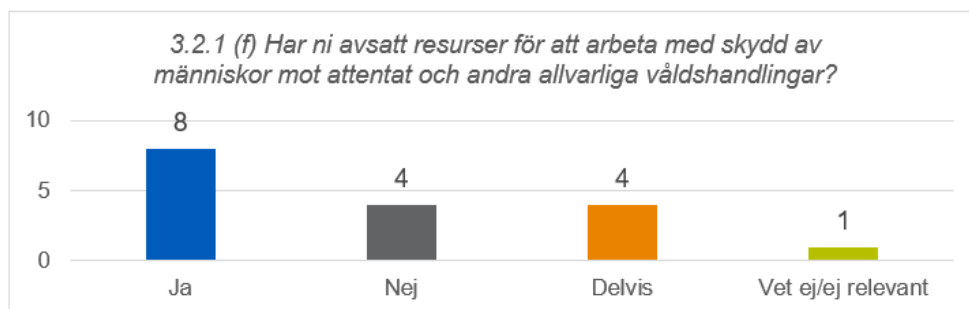


På frågan om 3.2.1 (e) ansvar är fördelat inom organisationen rörande skydd av människor så svarade alla medelstora och stora organisationer ja eller delvis.

Datum  
2025-06-16

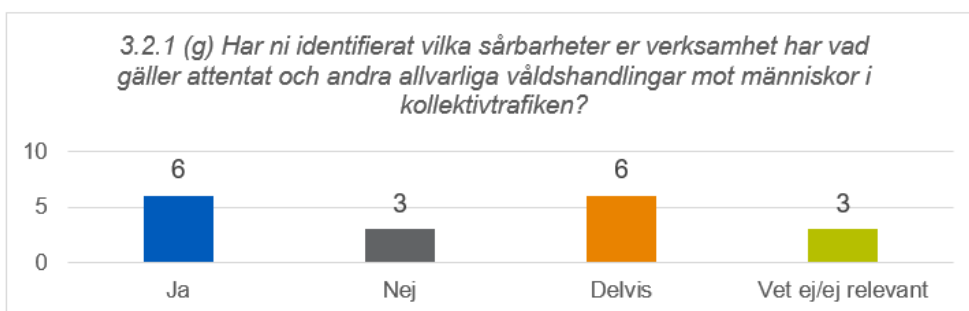
Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

**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?

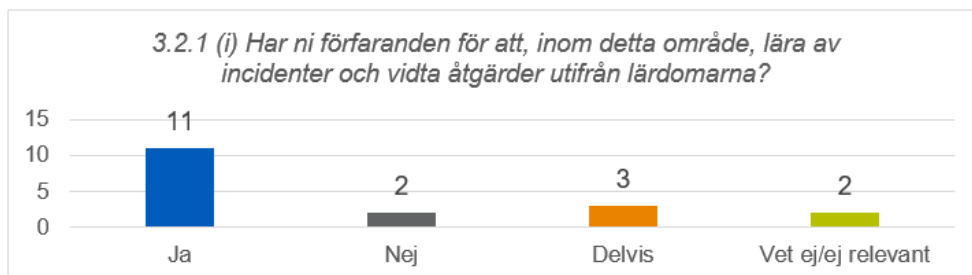


På frågan 3.2.1 (h) gällande om organisationerna regelbundet arbetar med att analysera risker och sårbarheter kring detta arbete så svarade merparten av respondenterna ja eller delvis.

Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

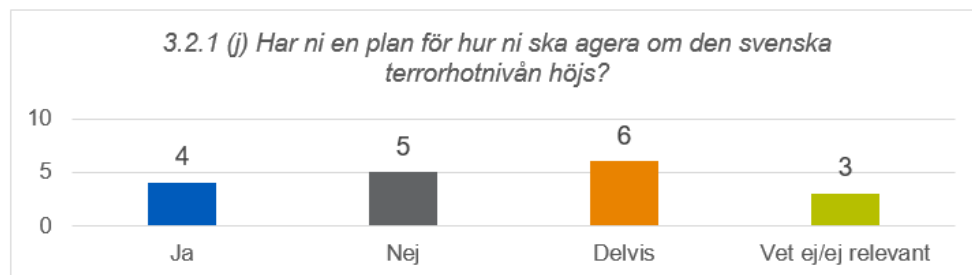
**Diagram 12** Fråga 3.2.1 (i) Har ni förfaranden för att, inom detta område, lära av incidenter och vidta åtgärder utifrån lärdomarna?



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.

Datum  
2025-06-16

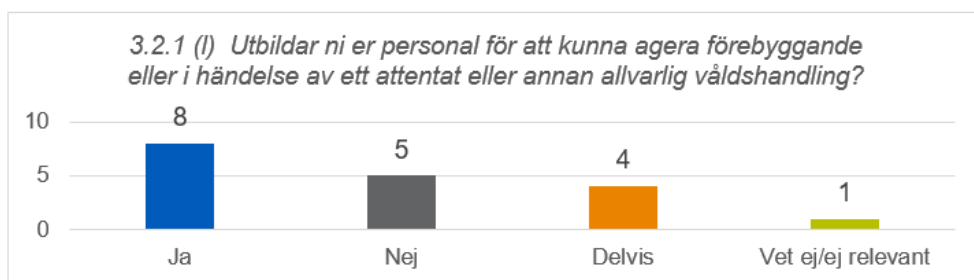
Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

**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.

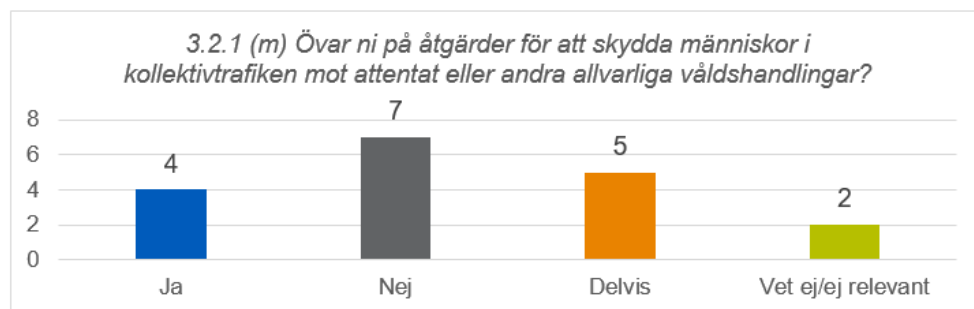
**Diagram 15** Fråga 3.2.1 (l) Utbildar ni er personal för att kunna agera förebyggande eller i händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling?



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?



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

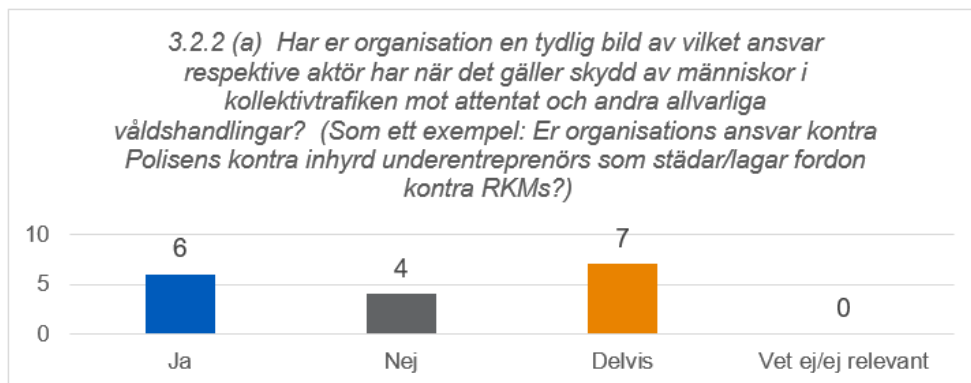
I denna del av enkäten ställdes sex frågor om hur respondentens organisation samarbetar med andra aktörer/organisationer.

Respondenten kunde svara Ja, Nej, Delvis eller Vet ej/ej relevant på frågorna. På fråga (a) kunde även fritextsvar lämnas.

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.

Datum  
2025-06-16

Dnr/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?



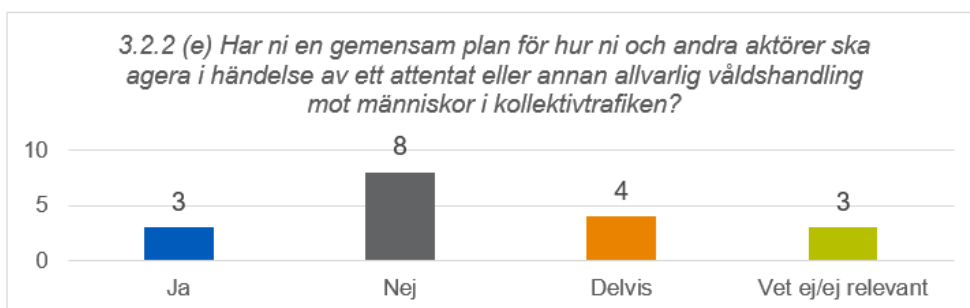
På frågan 3.2.2 (c) om man har pågående samarbeten med andra aktörer gällande skydd av människor så svarade merparten ja eller delvis, nej-svaren kom från respektive en av de minsta och en av de största organisationerna.

**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?



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. Principiellt 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.

Datum  
2025-06-16

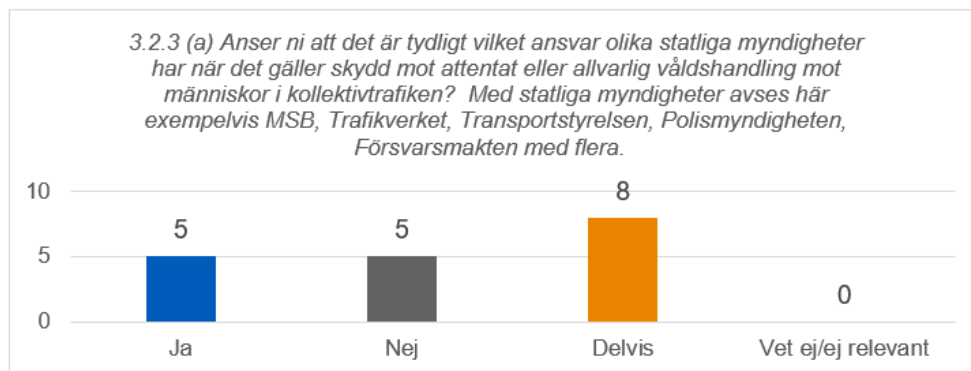
Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

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 många 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.

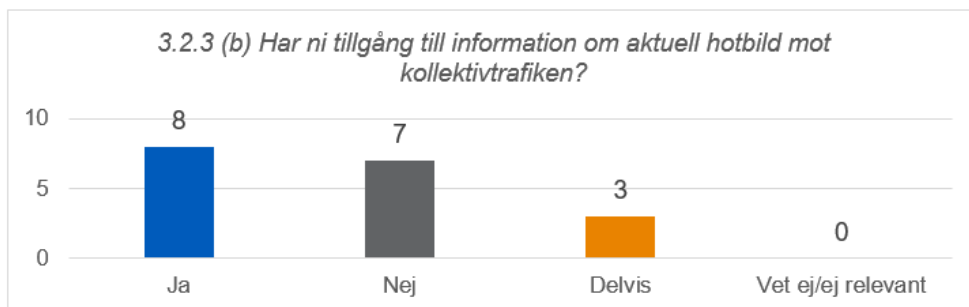
Någon svarar att Trafikverkets ansvar är ytterst oklart ifråga om samordning medan en annan svarar att man i första hand förlitar sig på Polisen och att Transportstyrelsen tillser att organisationen har en godkänd säkerhetsorganisation som övar inom alla tänkbara scenarier.

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). ”

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 storlekkategorier, dock samtliga 3 ”liten”) eller delvis.

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 vägledning. Exempelvis för genomförande av risk- och sårbarhetsanalys, hur man kan arbeta förebyggande mot attentat i kollektivtrafiken etc.*

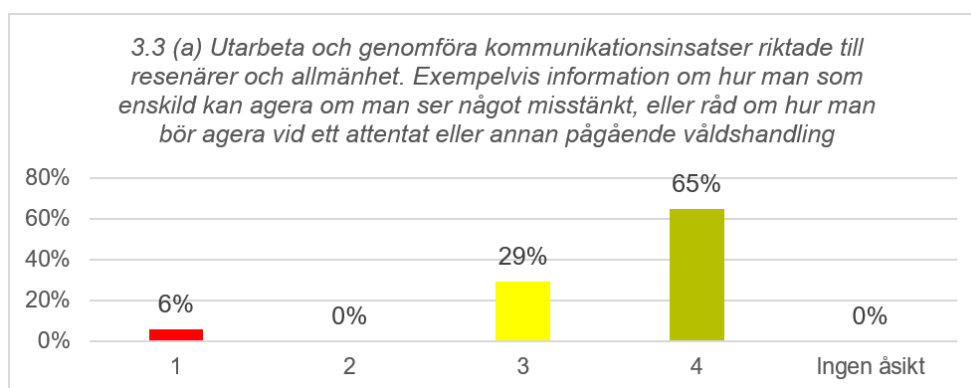
Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

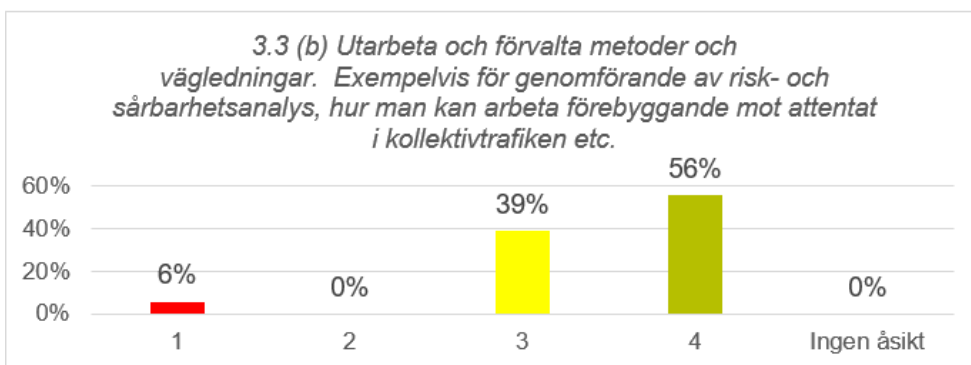
(c) *Utarbeta, förvalta och uppdatera exempel på möjliga skyddsåtgärder som kan användas vid olika typer av attentat eller andra allvarliga våldshandlingar.*

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.

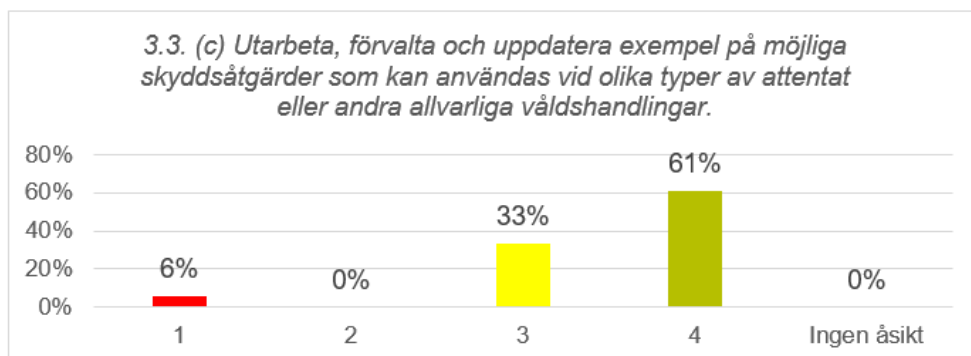
**Diagram 26** Fråga 3.3 (a) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utarbeta och genomföra kommunikationsinsatser riktade till resenärer och allmänhet?



**Diagram 27** Fråga 3.3 (b) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utarbeta och förvalta metoder och vägledningar?



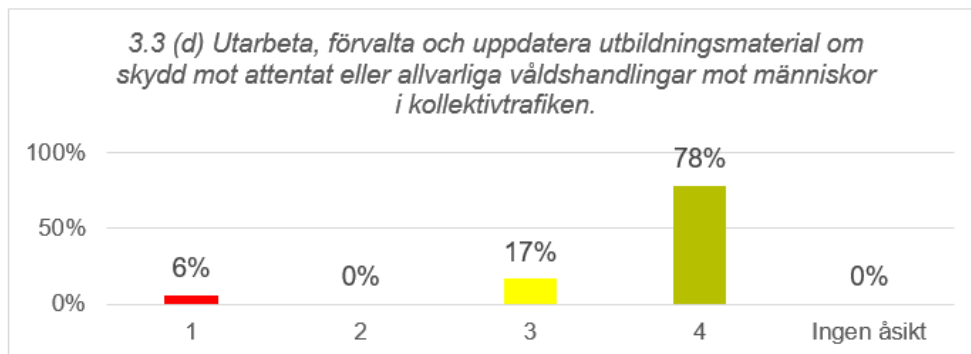
**Diagram 28** Fråga 3.3. (c) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utarbeta, förvalta och uppdatera exempel på möjliga skyddsåtgärder som kan användas vid olika typer av attentat eller andra allvarliga våldshandlingar?



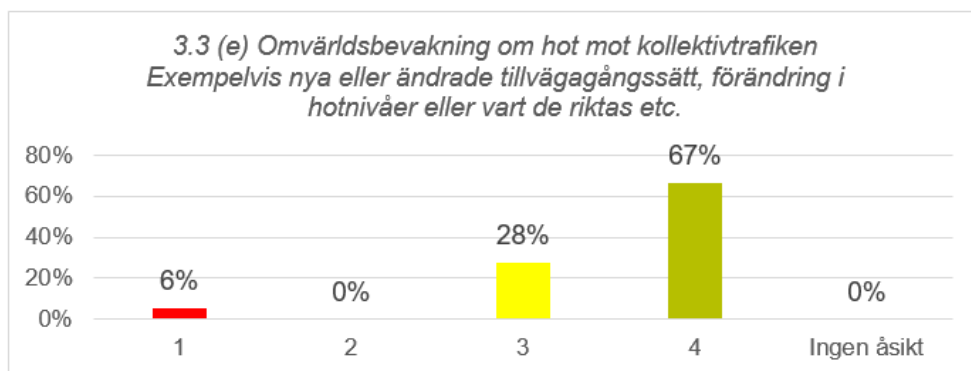
Datum  
2025-06-16

Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2997  
TRV 2024/72446

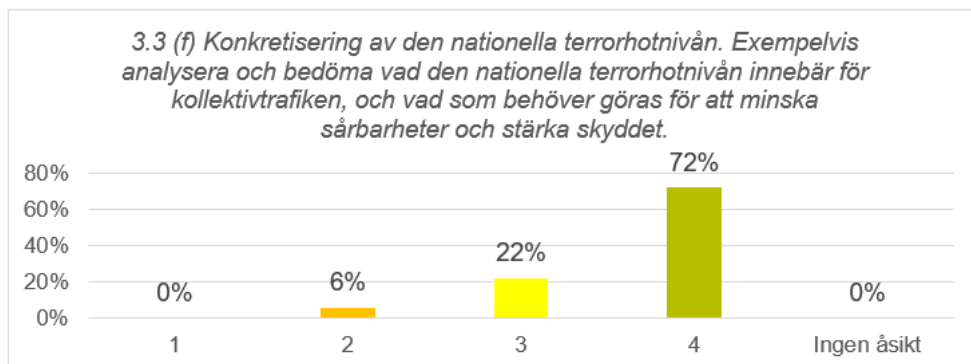
**Diagram 29** Fråga 3.3 (d) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle utarbeta, förvalta och uppdatera utbildningsmaterial om skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?



**Diagram 30** Fråga 3.3 (e) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle genomföra omvärldsbevakning om hot mot kollektivtrafiken?



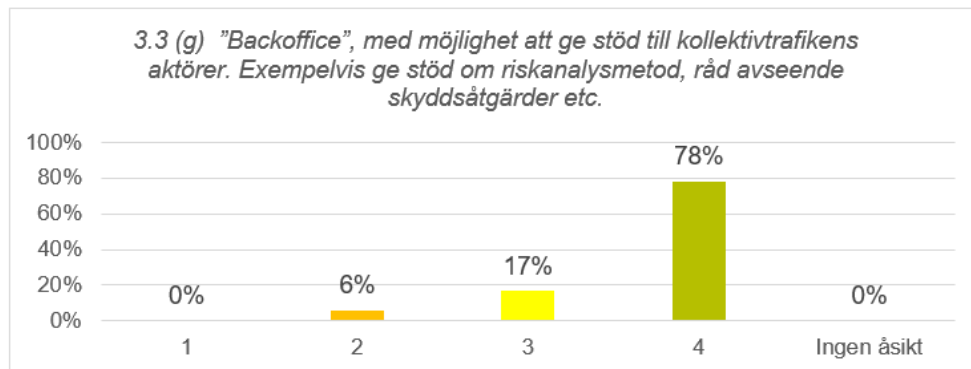
**Diagram 31** Fråga 3.3 (f) Hur relevant anses den möjliga åtgärden vara, att statlig myndighet skulle genomföra en konkretisering av den nationella terrorhotnivån?



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



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.

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 framtagen 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.

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 vägledning. 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.

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.

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.

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 ikonen i form av en skrivare uppe i vänstra hörnet (on 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](mailto:katarina.bjurman@transportstyrelsen.se)

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?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Ställer ni krav på eventuella leverantör/underleverantör som rör skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Har ni fördelat ansvar inom er organisation rörande skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Har ni avsatt resurser för att arbeta med skydd av människor mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Har ni identifierat vilka sårbarheter er verksamhet har vad gäller attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Arbetar ni regelbundet med att analysera risker och sårbarheter vad gäller attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Har ni förfaranden för att, inom detta område, lära av incidenter och vidta åtgärder utifrån lärdomarna?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Har ni en plan för hur ni ska agera om den svenska terrorhotnivån höjs?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. Har ni fastställt vilken kunskap olika personalkategorier behöver för att kunna agera förebyggande eller i händelse av ett attentat eller annan allvarlig våldshandling?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m. Övar ni på åtgärder för att skydda människor i kollektivtrafiken mot attentat eller andra allvarliga våldshandlingar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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?) <i>Kommentera gärna ditt svar i fritextfältet nedan:</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Har ni pågående samarbete/n med andra aktörer rörande skydd av människor i kollektivtrafiken mot attentat och andra allvarliga våldshandlingar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Har ni en gemensam plan för hur ni och andra aktörer ska förebygga attentat och andra allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

JaNejDelvisVet 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

JaNejDelvisVet ej/ej relevant

Har ni tillgång till information om aktuell hotbild mot kollektivtrafiken?  
Kommentera gärna ditt svar i fritextfältet nedan:

☐☐☐☐

1.3c

JaNejDelvisVet 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>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Utarbeta, förvalta och uppdatera exempel på möjliga skyddsåtgärder som kan användas vid olika typer av attentat eller andra allvarliga våldshandlingar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Utarbeta, förvalta och uppdatera utbildningsmaterial om skydd mot attentat eller allvarliga våldshandlingar mot människor i kollektivtrafiken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Omvärldsbevakning om hot mot kollektivtrafiken <i>Exempelvis nya eller ändrade tillvägagångssätt, förändring i hotnivåer eller vart de riktas etc.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. "Backoffice", med möjlighet att ge stöd till kollektivtrafikens aktörer. <i>Exempelvis ge stöd om riskanalysmetod, råd avseende skyddsåtgärder etc.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>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:</b>					
<div></div>					

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