



Trygg och säker resa i kollektivtrafiken

Nulägesbeskrivning 2024





Sammanfattning

När resenärer känner sig trygga och säkra ökar möjligheterna till att fler väljer att åka kollektivt.

Trygghet och säkerhet är centrala faktorer för att få resenärer att välja kollektivtrafik. Det är också något som i hög grad påverkar resenärernas totala upplevelse av att resa kollektivt. Enligt regelbundna mätningar från Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern och Barometern för anropsstyrd trafik känner sig de flesta resenärerna i Västmanland trygga och säkra i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken, men det finns saker som Kollektivtrafikförvaltningen kan göra för att förbättra tryggheten och säkerheten.

När insatser för ökad trygghet och säkerhet planeras och genomförs är det viktigt att beakta resenärens hela resa från dörr till dörr, inklusive olika transportslag som till exempel tåg, buss, cykel och promenad. För att hitta en långsiktigt hållbar lösning är det också bra att veta i vilka miljöer resenärerna upplever otrygghet.

Kollektivtrafikförvaltningen vill med den här rapporten bidra till att öka kunskapen om trygghet och säkerhet i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken, med fokus på brott och ordningsstörningar.

Rapporten är en kartläggning av aktuell teori och praktik för brottsförebyggande och trygghetsskapande fysiska åtgärder.

Inledning

Kollektivtrafiken utgör en grundläggande del av resandet i ett hållbart samhälle. Forskning visar att en effektiv kollektivtrafik kräver hög tillgänglighet och robusthet, men måste också vara trygg och säker för både resenärer och personal. En central aspekt av en attraktiv kollektivtrafik är att resenärerna känner sig trygga – både ombord på fordon, på hållplatser och på vägen till och från hållplatser. Att känna sig otrygg i kollektivtrafiken kan leda till begränsningar i individers mobilitet, och innebära att människor väljer bort att åka kollektivt eller att de bara reser vid vissa tidpunkter.

När det gäller upplevd trygghet är transportsystemet inte jämlikt. Vissa individer känner sig mindre trygga än andra, till exempel kvinnor, äldre, funktionshindrade personer och de som tidigare utsatts för brott eller andra skrämmande upplevelser.

Därför utgår Kollektivtrafikförvaltningens strategiska arbete med trygghet från ett nuläge utifrån lokala behov. För att resenären ska få en positiv reseupplevelse måste arbetet utgå från ett "hela resan"-perspektiv. Det innebär alltifrån samverkan med kommuner för att säkerställa god framkomlighet och attraktiv infrastruktur, till samarbete med de trafikföretag som utför trafiken och därmed är de som faktiskt möter resenärerna i trafiken.

Den här första trygghetsrapporten har tagits fram av Kollektivtrafikförvaltningen i Region Västmanland och ger en översikt över våra resenärers upplevelser av otrygghet. Den identifierar bland annat vilka som känner sig otrygga, var de känner sig otrygga och varför. Rapporten beskriver också vilka trygghetsskapande åtgärder regionen, kommunerna och trafikoperatörerna genomför för att öka tryggheten och säkerheten. Rapporten kommer att utgöra en kunskapsgrund i arbetet med att ta fram underlag och prioritering till beslutsfattande i det fortsatta arbetet med trygghet och säkerhet på Kollektivtrafikförvaltningen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Inledning	3
Bakgrund	4
Nulägesbeskrivning	8
Åtgärder för ökad trygghet och säkerhet	9



Bakgrund

Kollektivtrafiken och dess omgivande miljöer ska uppfattas som trygga och säkra.

Syftet med trygghetsrapporten

Syftet med trygghetsrapporten är att beskriva nuläge, arbetssätt och möjliga framtida trygghetsskapande åtgärder, inom både den regionala och den kommunala kollektivtrafiken. Rapporten ska fungera som stöd och underlag för att identifiera hur vi kan utveckla och driva det trygghetsskapande arbetet.

Trygghetsrapportens avgränsning

Frågor som berör säkerhet och trygghet i kollektivtrafiken kan inkludera allt från trafiksäkerhet till brandsäkerhet och driftsäkerhet. Den här rapporten är avgränsad till att behandla frågor om trygghet och säkerhet kopplat till brott och ordningsstörningar i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Styrande dokument för samverkan och kunskapsinhämtning

I den här rapporten finns planer för samverkan och kunskapsinhämtning som syftar till att öka tryggheten i Västmanlands kollektivtrafik. Planerna baseras på de mål som beskrivs i några av regionens styrande dokument:

- Regional utvecklingsstrategi 2030 – Vår strategi för ett livskraftigt Västmanland (RUS)
- Regionplan 2023–2025
- Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram 2022–2033

Vision och mål

Den övergripande visionen är "Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland", vilket direkt anknuter till visionen i RUS. Från RUS målområde "Ett tillgängligt Västmanland" kommer målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande. Till år 2030 är målet att kollektivtrafikens marknadsandel ska ha ökat från 16 procent (2023) till 30 procent. För att nå målet om en ökad marknadsandel har tre centrala målområden identifierats:

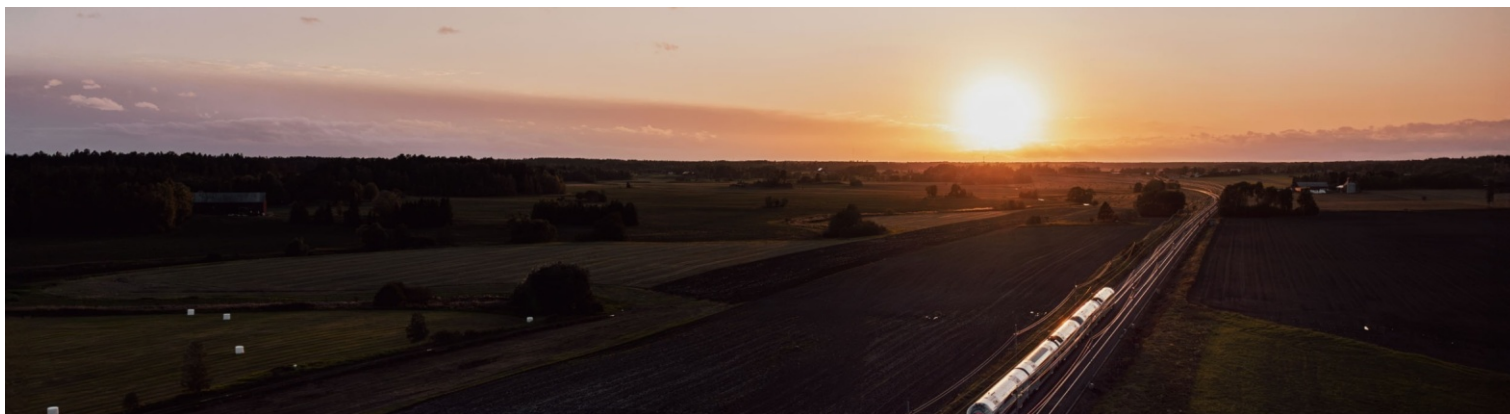
- smart kollektivtrafik
- användbar kollektivtrafik
- attraktiv region.

Uppföljning årsredovisning 2023

Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet beräknas öka under kommande år, med målet att nå 30 procent år 2030. Kundnöjdheten bland resenärer inom allmän kollektivtrafik och invånare har ökat under 2023 jämfört med föregående år, och målet är att fortsätta öka nöjdheten under kommande år. Kundnöjdheten inom särskild kollektivtrafik ligger på en stabil och hög nivå, och målet är att ligga kvar på den höga nivån.

Tryggheten hos resenärerna har ökat under 2023 jämfört med 2022. Målet är att öka tryggheten ytterligare, bland resenärer inom både allmän och särskild kollektivtrafik.

Andel inställda turer inom busstrafiken har minskat något under 2023 jämfört med 2022 och ligger strax under målet. Andel inställda turer inom tågtrafiken har under 2023 ökat jämfört med 2022.



Vad innebär trygghet och säkerhet?

Enligt Svensk Kollektivtrafik avser **säkerhet** den faktiska risken att utsättas för brott eller ordningsstörningar. Det kan jämföras med trafiksäkerhet, alltså risken att omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. **Trygghet** är däremot ett subjektivt begrepp som kan definieras på många olika sätt, baserat på individens egna upplevelser och tolkningar av situationen, miljön och omständigheterna.

Vad säger forskningen om trygghet och otrygghet?

Forskning på området trygghet och otrygghet visar att det finns olika förklaringsmodeller till varför människor upplever otrygghet. Ett vanligt förekommande perspektiv bland studier om otrygghet är upplevd sårbarhet. Perspektivets utgångspunkt är att sårbarheten bland olika människor varierar, eftersom alla har olika förmåga att fysiskt försvara sig eller återhämta sig psykiskt, fysiskt eller ekonomiskt efter att ha utsatts för brott. När det gäller otrygghet relaterad till risken att bli utsatt för brott och ordningsstörningar tenderar vissa grupper att känna större otrygghet, till exempel kvinnor och äldre.

Förklaringar till otrygghet kan något förenklat delas in i tre övergripande modeller:

1. Att individsammansättningen i kommunerna skiljer sig åt när det gäller grupper som är mer benägna att känna sig otrygga.
2. Att de yttre förhållandena i kommunerna (till exempel infrastruktur, typ av bebyggelse och nivåer av brottslighet) skiljer sig åt, och att det i olika utsträckning bidrar till otrygghet.
3. Att boendesegregation i olika utsträckning bidrar till trygghet respektive otrygghet.

Viktiga faktorer som påverkar människors upplevda trygghet visar sig vara hur kollektivtrafiknoderna är utformade, avståndet mellan hållplatser vid byten, omgivande trafikmiljöer och närvaron av andra människor. Faktorer som kan påverka känslan av otrygghet är till exempel öde platser, belysning, information, gäng och störande personer, dåligt rykte och nedskräpning.

Ett framgångsrikt brottsförebyggande arbete med syfte att öka säkerheten behöver inte per definition bidra till ökad trygghet. I vissa fall kan ett brottsförebyggande arbete till och med få motsatt effekt, genom ett för stort fokus på riskerna. På samma sätt kan effekten av att främja tryggheten i för hög grad bli att människor väljer att ignorera vissa skyddsåtgärder, vilket i sin tur kan leda till en ökad risk att utsättas för brott. Det innebär konkret att ett allt för stort fokus på att öka tryggheten på en plats med mycket brott kan leda till beteenden som innebär en ökad risk att utsättas för brott och ordningsstörningar.

Ett arbete för ett säkrare och tryggare samhälle bör därför i första hand fokusera på säkerheten, för att på så sätt minska den faktiska risken att utsättas för brott och ordningsstörningar. Som en naturlig effekt av säkerhetsåtgärderna kan tryggheten då öka, och också förstärkas ytterligare genom specifika trygghetsåtgärder.



Hur mäts trygghet och säkerhet?

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometern ger ett mätbart och objektiva resultat av hur resenärerna upplever trafikens kvalitet, på både lokal och regional nivå. Mätningarna har gjorts sedan 2001 och består av 120 000 intervjuer, som genomförs löpande under året via webb och telefon. Cirka 52 000 intervjuer är med befintliga resenärer, alltså de som reser minst en gång i månaden. De som intervjuas är ett representativt urval av svenska folket i åldrarna 15–85 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Under många år har en generell fråga om huruvida det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken ställts, och under pandemin togs ett särskilt frågepaket om trygghet fram.

I Västmanlands län skickas det varje månad ett antal frågor om resande med kollektivtrafiken till 200 utvalda länsbor. En av frågorna rör resenärernas upplevelse av trygghet inom den allmänna kollektivtrafiken.

Barometern för anropsstyrd trafik ger en bild av resenärernas upplevda kvalitet på den senaste färdtjänst- eller sjukresan. Undersökningen är en löpande kvalitetsundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik tillsammans med dess medlemmar. Intervjuer genomförs dagligen året runt per telefon, dagen efter genomförd resa. När det gäller sjukresor genomförs undersökningen i 20 av 21 av landets regioner, och för färdtjänst görs den i 258 av 290 kommuner.

Andra exempel på nationella undersökningar och mätningar inom området för trygghet och säkerhet är

- Brottsförebyggande rådets nationella trygghetsundersökning
- Statistiska centralbyråns undersökning om levnadsförhållanden

- Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor lokala uppföljning av ungdomspolitiken
 - Polismyndighetens trygghetsmätningar som utförs i samverkan med kommunerna.
- Ingen av de här undersökningarna används i Kollektivtrafikförvaltningens trygghets- och säkerhetsfrämjande arbete.

Trygghetsnätverket

Inom Svensk Kollektivtrafik finns ett nationellt nätverk som vänder sig till medlemmar som jobbar med trygghets- och säkerhetsfrågor inom kollektivtrafiken. Genom nätverket kan medlemmarna dela erfarenheter, lära av varandra, skaffa ny kunskap, samverka och utveckla sitt lokala trygghets- och säkerhetsarbete.

Aktuell lagstiftning

Ny lag med utökat ansvar för kommuner

Från och med den 1 juli 2023 gäller en ny lag om kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete, som innebär att kommunerna får ett särskilt ansvar för att leda och samordna det arbetet. Den nya lagen kräver att kommunerna

- utarbetar en översikt över brottsligheten inom det geografiska området.
- beslutar om en handlingsplan för brottsförebyggande åtgärder, baserad på översikten och en analys av orsakerna.
- regelbundet uppdaterar översikten och handlingsplanen.
- tar ansvar för den lokala samordningen av brottsförebyggande insatser.
- strävar efter att upprätta samarbete med andra relevanta parter.



Ny lag om ordningsvakter

Från och med den 1 januari 2024 tillåter en ny lag att ordningsvakter används som ett komplement till Polismyndigheten för att främja tryggheten och bidra till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Ett förordnande för ordningsvakter kommer att kunna gälla i upp till fem år, jämfört med tidigare tre år. Den nya lagen ger ordningsvakter rätt att

- transportera vissa omhändertagna personer
- genomföra kroppsvisitationer för identifieringsändamål
- förstöra beslagtagna alkohol om dess värde är lågt.

Kamerabevakning

Sedan 2018 krävs inget tillstånd för att bedriva kameraövervakning i kollektivtrafiken, om målet är att identifiera eller förhindra brott, olyckor eller störningar i allmän ordning och säkerhet.

Rekommendationer för trygghetsskapande arbete

Under hösten 2023 utförde Stiftelsen Tryggare Sverige en granskning av Region Västmanlands kollektivtrafik med fokus på säkerhet och trygghet relaterat till brott och ordningsstörningar.

Granskningen syftade till att klargöra vilka roller, funktioner, forum och arenor som finns för att minska brottsligheten och öka tryggheten i kollektivtrafiken i länet. Rapporten konstaterar att begreppen säkerhet och trygghet saknar en klar definition och operationalisering. Dessutom saknas en tydlig organisationsbeskrivning och en struktur för hur frågor relaterade till otrygghet kopplat till brott och ordningsstörningar inom kollektivtrafiken ska hanteras.

Enligt Kollektivtrafikbarometern 2023 känner sig 65 % av resenärerna trygga i den allmänna kollektivtrafiken. Målet är att den siffran ska vara 75 %, och Kollektivtrafikförvaltningen har tagit fram åtgärder för att nå det målet. Till varje åtgärd finns en preliminär kostnadsuppskattning och en bedömning av resenärsnytta, affärsnytta och den totala förväntade nyttan.



Nulägesbeskrivning

En viktig del i Region Västmanlands trygghetsarbete handlar om att synliggöra de trygghetsresurser som finns i kollektivtrafiken.

Samverkan för ökad trygghet och säkerhet

Kollektivtrafikförvaltningen samverkar och har dialog med flera aktörer i syfte att öka tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken. Det är till exempel trafikoperatörer, delägda trafikbolag (tåg och buss), taxiföretag, länets kommuner, förvaltningar inom Region Västmanland, Trafikverket och leverantörer av drift och skötsel av hållplatser.

Kollektivtrafikförvaltningen deltar i Citysamverkan och Västerås stads fokusgrupp Tryggare city. Samverkan sker kontinuerligt, och två gånger per år genomförs trygghetsvandringar i Västerås city. I samverkan mellan aktörerna diskuteras bland annat vad som krävs i stadsplanering och infrastruktur för att kollektivtrafiken ska fungera och upplevas trygg och säker.

Åtgärder för en trygg och säker resa

- För den upplevda tryggheten och säkerheten utförs och finns
- daglig städning av fordon och utvändigt tvätt av fordon
 - underhåll av väderskydd minst 2 gånger per månad
 - trygghetskameror på samtliga bussar
 - anslag om information om bevakning ombord på bussar
 - trafikinformation vid tillfälliga och permanenta trafikändringar
 - realtidsinformation på hållplatser och väderskydd
 - tillgänglighetsanpassade hållplatser och fordon i samverkan med länets kommuner
 - kontrollanter ombord på fordon
 - tågvärdar som bär kroppskamera
 - kameraövervakning på tågstationer
 - väktare på utvalda tågstationer
 - möjlighet till ledsagnings



Åtgärder för ökad trygghet och säkerhet

I kollektivtrafiken ska resenärerna känna sig trygga, både när det gäller deras säkerhet och att de kommer fram i tid.

För att öka resenärernas känsla av trygghet och säkerhet vid kollektivt resande i länet har Kollektivtrafikförvaltningen tagit fram specifika åtgärder som förväntas öka både resenärs- och affärsnyttan.

Exempel på trygghetsskapande åtgärder

1. Arbeta för att förbättra kollektivtrafikens punktlighet genom regelbundna samtal med trafikoperatörerna.
2. Erbjuda realtidsinformation om trafiken vid fler hållplatser.
3. Installera belysning vid väderskydd och vid hållplatser där det saknas.
4. Upprätta kameraövervakning vid strategiska platser och på fordon.

Åtgärder som kräver fördjupad analys

Några föreslagna åtgärder har i ett tidigt stadium konstaterats behöva ytterligare utredning innan de anses vara möjliga att genomföra i närtid:

- Införa flexibla nattstopp för bussar.
- Säkerhetsinventering och trygghetskontroller av busshållplatser.
- Förbättrad turtäthet för bussar.
- Hantering av kameraövervakning.

Lagar och riktlinjer för kameraövervakning

Enligt Kamerabevakningslagen (2018:1200) behöver kollektivtrafiken inget tillstånd för kamerabevakning, om målet är att identifiera eller förhindra brott, olyckor eller störningar i allmän ordning och säkerhet. Det finns dock krav på att informera om kameraövervakning, enligt lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. All hantering av personuppgifter måste överensstämma med de grundläggande principerna i dataskyddsförordningen.

Det finns också riktlinjer för kameraövervakning i Region Västmanland, och tekniska anvisningar kring fysisk säkerhet.



Kunskapsbaserat brottsförebyggande arbete

Enligt Brottsförebyggande rådet innebär kunskapsbaserat arbete att man utgår från en lokal situation och formar arbetet efter metoder baserade på bevis och erfarenhet. Det innebär ett systematiskt och strukturerat angreppssätt mot brottslighet. Arbetet bygger på kunskap om brottslighetens omfattning, struktur och trender, och baseras på en analys av de bakomliggande orsakerna till brottsligheten. Åtgärderna som används är beprövade eller utvärderade i möjligaste mån, och arbetet revideras regelbundet baserat på uppföljning och utvärdering.

Systematiskt arbetsätt

En väl genomförd analys av situationen är grunden i allt trygghetsarbete, för att få en bild av olika resenärers perspektiv och i vilka situationer och miljöer otrygghet uppstår. Utifrån forskning som nämnts tidigare i rapporten och utifrån "hela resan"-perspektivet är samverkan en viktig och central del i arbetet med att öka tryggheten och säkerheten.

För att samverkan ska fungera på bästa sätt behöver den ske på ett strukturerat sätt med en tydlig ansvars- och rollfördelning och med aktörer som har möjlighet och mandat att påverka problembilden. Det är till exempel regionen, polisen, länets kommuner,

trafikföretagen och fastighetsbolagen.

Det fortsatta arbetet bör baseras på kunskapsbaserad metodik med en gemensam problembild, orsaksanalys, målsättning och uppföljning. Det är viktigt att våga testa nya lösningar och integrera traditionella åtgärder med teknik, där behovet finns.

I det systematiska arbetsättet för att öka tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken ska också barnperspektivet och kvinnors trygghet särskilt beaktas, i både processer och beslut.

Barnkonsekvensanalyser

Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. De fyra grundprinciperna i barnkonventionen slår fast att

- alla barn är lika mycket värda.
- alla barn har samma rättigheter.
- alla barn har rätt att överleva och utvecklas.
- barnets bästa alltid ska komma i främsta rummet.
- varje barn har rätt att uttrycka sin åsikt och delta i beslut som rör dem.



Kristina Bucht
Utvecklingsstrateg
kristina.bucht@regionvastmanland.se
www.regionvastmanland.se