



Hot och våld i kollektivtrafiken

– exempel på arbete för att minska riskerna



Innehåll

FÖRORD	2
HOT OCH VÅLD ÄR ETT VÄXANDE PROBLEM I KOLLEKTIVTRAFIKEN ..	3
<i>Vägran att visa biljetter orsakar hotfulla situationer</i>	3
<i>Hantering av kontanter i kollektivtrafiken lockar till rån</i>	3
ÅTGÄRDER FÖR ÖKAD TRYGGHET I KOLLEKTIVTRAFIKEN	3
<i>Samverkan lokalt, regionalt och nationellt mellan berörda aktörer</i>	3
<i>Kontanthantering - minimera</i>	4
<i>Kontanthantering - säkrare</i>	4
<i>Övervakningskameror</i>	5
<i>Utbildning och tydliga rutiner</i>	6
<i>Statistik och trafikhändelserapportering</i>	6
<i>Synlig personal</i>	7
<i>Överfallslarm och trafikledning</i>	7
<i>Schemaplanering</i>	7
<i>Översyn av farliga hållplatser och linjer</i>	7
<i>Kommunikation och information</i>	7
EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA RISKEN FÖR HOT OCH VÅLD I KOLLEKTIVTRAFIKEN	8
<i>Skåne - Samarbetsgrupp</i>	8
<i>Lokala/regionala nätverk i Västsverige</i>	8
<i>Videoövervakning av kollektivtrafiken i Göteborg</i>	9
<i>Umeå - Bus(s)projektet</i>	9
<i>Gemensam ledningscentral nattetid i Stockholm</i>	9
<i>Stockholm - Trygghetshandbok för bussförare</i>	9
<i>Videoövervakning av kollektivtrafiken i Stockholm</i>	9
<i>Lugna gatan</i>	10
<i>SL:s trygghetstjänst</i>	10
<i>Säkerhetsnätet - samverkan för säkrare kontanthantering</i>	10
<i>Trafikhändelserapportering</i>	10
<i>Örebro</i>	11
<i>Uppland</i>	11
<i>Jönköping</i>	11
LÄS MER	12

Förord

Denna sammanställning riktar sig till alla med ett intresse för frågor som rör trygghet i kollektivtrafiken och framförallt till entreprenörer och kollektivtrafikhuvudmän.

Syftet med denna sammanställning är att ge förslag på åtgärder samt visa på erfarenheter och goda exempel på arbete runt om i landet för att minska risken för hot och våld mot personal och resenärer i kollektivtrafiken.

Framtagandet av denna PM är en del av det branschgemensamma arbete med trygghets- och säkerhetsfrågor som Svenska Lokaltrafikföreningen och Bussbranschens Riksförbund bedriver sedan hösten 2002.

Stockholm januari 2006

Maria Rydström, SLTF

Tommie Vesterlund, BR

Hot och våld är ett växande problem i kollektivtrafiken

Hot och våld riktat mot personal och resenärer inom kollektivtrafiken är ett växande problem. I en enkät genomförd av SEKO och Kommunal framkommer att 30 % av deras medlemmar inom kollektivtrafiken hotats det senaste året och var tionde förare utsatts för våld. I t ex Skåne har antalet rån och överfall de senaste två åren varit i snitt ett per månad och trenden pekar på en ökning. Situationen är densamma i andra län i landet - såväl i storstäder som i landsortstrafik. Detta är inget specifikt för just kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är en del av samhället och återspeglar därigenom de trender som finns i samhället i stort, även vad gäller en utveckling mot ökat våld.

Den enskilt viktigaste och största orsaken till hot- och våldssituationer riktade mot förare är att de har ansvar för att sälja samt kontrollera betalning av färdbevis. Den vanligaste hotfulla konfrontationen mellan förare och resenär uppstår när resenärer vägrar att betala eller visa giltig biljett.

Kontanthantering i bussar och i spårvagnar innebär en risk för föraren att utsättas för rån. Hot och tillmälen från berusade och drogade personer samt skadegörelse förekommer också allt oftare i kollektivtrafiken. I storstäder som Malmö och Stockholm men också i exempelvis Gävleborg och Uppsala har stenkastning mot bussar vid flera tillfällen lett till inställd trafik.

Hot och våld riktat mot resenärer i kollektivtrafiken förekommer också och vetskapen om detta får många resenärer att känna otrygghet. En studie genomförd av Trafikkontoret i Göteborg 1995 visar att 75% av vaneresenärerna i Göteborg har känt otrygghet ombord på fordon och att de flesta av

dessa känt otrygghet på grund av närvaro av berusade personer.

Vägran att visa biljetter orsakar hotfulla situationer

Många förare i kollektivtrafiken anser att risken för rån inte är det största problemet. Ett större problem är när förarna ber passagerarna att uppvisa giltiga biljetter. Allt oftare uppstår bråk om betalning i bussarna. Resenärer som kräver att få resa med bussen utan att ha giltigt färdbevis uppträder ofta aggressivt när de ombeds betala.



Hantering av kontanter i kollektivtrafiken lockar till rån

All kontanthantering i samhället drar till sig personer som vill tillskansa sig dessa kontanter. Även om statistiken visar att det är förhållandevis ovanligt att bussförare rånas på kontantkassan är det ändå en risk. Rån och rånförsök riktade mot buss- och spårvagnsförare har ökat. Trots den relativt lilla mängden kontanter som finns hos en enskild bussförare upplevs risken för rån i dagsläget som allvarlig. Det saknas idag heltäckande statistik på hur ofta förare blir bestulna eller rånade i kollektivtrafiken i Sverige som helhet såväl som lokalt och regionalt.

I takt med att andra möjliga rånobjekt som småbutiker och taxi etc. förbättrar sina rutiner och inför säkrare kontanthantering så ökar risken för att rån flyttas till "enklare" branscher som t ex kollektivtrafiken, som tidigare inte lockat brottslighet i stor grad på grund av att mängden kontanter är begränsad.

Bussföraren har ett ensamarbete och bussen befinner sig ibland på ensliga platser, speciellt i nattrafik. Det gör att det är relativt enkelt att råna en bussförare och komma undan med bytet. All hantering av boxar synliggör penninghanteringen och ökar rånrisken.



Att bli rånad utsätter föraren för stora risker och är alltid en mycket traumatisk händelse. Rånen sker inte endast i bussen eller spårvagnen. Risken för rån finns även när föraren färdas till och från fordonet. Förutom rånrisk finns risk för stöld när föraren lämnar kontantkassan obevakad, t.ex. när föraren hjälper en rullstolsbunden resenär.

Skånetrafikens statistik visar att personal hos deras entreprenörer har drabbats ett rån eller överfall i månaden under de senaste två åren. Skånetrafiken har samtidigt undersökt hur mycket pengar förarna hade i sina kassor vid redovisningstillfällena. En förare hade i genomsnitt 2 500 kronor i kassan, maxbeloppet var 7 000 kronor och i växelkassan fanns 1 000 kronor. Det visade sig att vid de tillfällen då förare blev rånade så fanns max 1 000 kronor i kassan. I Skåne är rån i kollektivtrafiken ett större problem i storstäder som Malmö, trots att det finns större kontantkassor på den regionala landsortstrafiken. Hur mycket kontanter som finns om-

bord verkar alltså inte vara avgörande för rånrisken.

Den arbetsgrupp för frågor om hot och våld i kollektivtrafiken som startade i Skåne för tre år sedan under ledning av Skånetrafiken bedömer inte att lösningen med att helt slopa kontanthantering skulle minska antalet incidenter. All kontanthantering innebär en risk för att bli rånad, anser bl a SL. Ett större problem än rånen är dock de diskussioner om taxor och betalningsvägran som leder till direkta hot eller våldshandlingar.

Åtgärder för ökad trygghet i kollektivtrafiken

Vad kan göras för att minska risken för hot och våld i kollektivtrafiken? Och vem har ansvar för att planera och genomföra åtgärder?

Ansvar för att minska risken för hot och våld vilar gemensamt på flera aktörer. Arbetsgivaren har ett juridiskt ansvar vad gäller arbetsmiljön. Ansvar vilar också hos arbetstagaren att följa rutiner. Upphandlarna har ett ansvar att beakta dessa frågor i upphandlingar av trafik.

Det krävs ofta inte bara en åtgärd utan ett sammansatt paket av åtgärder. En viktig utgångspunkt är att ta hänsyn till såväl personalens som resenärens perspektiv och behov. Åtgärder som avser att skydda personalen kan innebära minskad service för trafikanten, t ex om kontanthantering helt slopas ombord på bussar och spårvagnar.

Åtgärder för att öka personalens trygghet kan också medföra ökad trygghet för resenärerna. Ett exempel är nattaxan som medför att mer kontanta pengar hanteras ombord. Forskning visar att ungdomar av kostnads-skäl ofta väljer att inte åka kollektivt hem på natten utan cyklar eller går för att slippa betala nattaxa. Detta medför ökade risker för överfall. Avskaffandet av nattaxa innebär därför att fler ungdomar skulle kunna färdas säkert med kollektivtrafiken.

Inte minst är det viktigt att komma ihåg att denna typ av problem inte är någon isolerad förekomst som är specifik för kollektivtrafiken utan speglar samhällsutvecklingen i stort.



Kollektivtrafiken kan inte ensamt lösa denna typ av frågor när grogrunden finns i andra delar av samhället.

Samverkan lokalt, regionalt och nationellt mellan berörda aktörer

Det är viktigt att arbeta efter lokala och regionala förutsättningar och behov av samverkan. Samma lösning fungerar inte överallt. Olika strategier prövas av aktörer runt om i landet och det finns en stor variation och stor bredd när det gäller vilka åtgärder som valts.

Svenska Lokaltrafikföreningen och Bussbranschens Riksförbund har tagit fram ett gemensamt program för trygg och säker kollektivtrafik. En viktig del i arbetet för ökad trygghet för personal och resenärer i kollektivtrafiken är att trafikhuvudmän och trafikföretag lokalt och regionalt arbetar med program och handlingsplaner för att minska risken för hot och våld.

Det är också viktigt att förslag som tas fram för att minska risken för hot och våld i kollektivtrafiken förankras i respektive operatörs personalorganisationer. Det behövs slutligen ett bredare perspektiv och en samverkan mellan kollektivtrafikens aktörer och berörda aktörer i resten av samhället såsom polisen, socialtjänsten, skolorna osv.

Kontanthantering - minimera

Bussbranschens Riksförbund har beslutat att driva frågan om att begränsa och på sikt eliminera kontanthantering ombord på bus-sar. Gemensamt för de olika åtgärderna som testas på olika håll i landet är att kollektivtrafikföretagen strävar efter att minimera kontanthanteringen. Samtidigt är många aktörer idag eniga om att till viss del så kommer kontanthanteringen vara kvar.

Det är en viktig service till resenärerna att det går att lösa färdbevis ombord på fordonet, inte minst för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig också för sällanresenärer. Bl a SL har bedömt att nyttan med att låta rese-närer betala med kontanter ombord på bus-sen är så stor att den möjligheten ska finnas kvar även när det nya reskortssystemet in-förs 2006.

En viktig aspekt är att kollektivtrafiken be-höver få in sina intäkter. En aspekt som också gör det svårt att idag helt avskaffa kontanthantering är att de flesta resenärer uppfattar att det är en viktig fråga att alla betalar för sig i kollektivtrafiken. För många ger det en ökad känsla av ordning och reda att alla resenärer betalar för sig och ”pre-senterar” sig genom att passera föraren eller annan personal innan påstigning. Biljett-kontroller är därför också ett sätt att öka upplevelsen av trygghet. Påföljden vid överträdelse utgör en viktig signal.

Andra åtgärder som diskuteras för att kon-tanthanteringen ska kunna minska är:

- ta bort extra taxa i nattrafiken
- möjliggöra för resenärerna att ladda sina resekort via Internet
- utöka antalet öppna försäljningsställen och förlänga deras öppettider
- möjliggöra för resenärerna att betala med kort ombord på fordonen
- stimulera ökad övergång till resekort exempelvis genom rabatter på förköpta biljetter

Kontanthantering - säkrare

En central utgångspunkt för flera aktörer som arbetar för att öka säkerheten vid kon-tanthantering i kollektivtrafiken är att det i första hand är föraren som skall skyddas, inte pengarna.

Tydliga rutiner för kontanthanteringen är A och O. Hur ska hanteringen ske på ett för personalen säkert sätt före, under och efter färden? Att kartlägga vilka rutiner som finns vid kontanthantering är ett första steg i ar-bete för att minska risken för rån. När föraren inte är i tjänst kan väskan med kontanter t ex oftast förvaras i ett förarskåp i de perso-nallokaler föraren har tillgång till. Ibland ligger dock dessa så avigt till att föraren tar med sig väskan hem istället och detta med-för en ökad rånrisk.

Med tekniska system finns det möjligheter att minska risken för rån. Lösningarna behö-ver ta hänsyn till att föraren ibland måste kunna lämna förarplatsen och kontanterna obevakade, eller ta med sig en väska med kontanter utanför bussen. Några exempel på tekniska lösningar är:

- Kontantbox med lås fast monterad vid förarplatsen. Boxen kan ha tidlås. När föraren lämnar förarplatsen blir kassan oskyddad och boxen bör därför i så liten utsträckning som möjligt se ut som något som innehåller kontanter.



- En personlig säkerhetsbox som föraren bär med sig till och från bussen. Finns olika alternativ från enkel väska med lås till avancerade boxar med färgpatroner och kodlås. Väskan eller boxen kan låsas fast i bussen eller i speciella ställ i personalutrymmen och ersätter då ett personligt skåp. Om väskan är låst skall den inte gå att öppna eller flytta från den plats där den är fäst, utan att bruka kraftigt våld. Väskan skall vara utformad så att den inte ger intryck av att innehålla värdesaker då föraren bär med sig väskan till och från bussen. Fördelar är att den är lätt att bära med sig och därför förhindrar snatterier när föraren lämnar sin plats för att hjälpa till med t.ex. ramp. Nackdelar kan vara om boxen är skrymmande så att det syns att föraren bär med sig pengar vilket i så fall medför ökad rånrisk.
- Deponeringsboxar i kombination med kameraövervakning i bussarna. Förarna lägger kontanterna i ett konvolut, skriver anställningsnummer och summa på konvolutet, som sedan läggs i deponeringsboxen. Väl nere i boxen är konvoluten oåtkomliga. När bussen kommer till depå töms boxarna. Pengarna räknas och registreras på respektive förare, som får hämta ut biljetter för motsvarande summa på något utlämningsställe. Med denna lösning minskar rånrisken i bussen. Dock ökar risken i och med att föraren måste flytta pengar mellan väska och box när denne kommer till, eller lämnar bussen, vilket gör att penninghanteringen blir synlig. Den ger därför inget skydd utanför bussen.
- Ambulerande "kassaservice" för föraren. Under vissa omständigheter sänds en bil ut för att ge möjligheter för föraren att växla in sina kontanter.
- Resenären köper sina biljetter direkt med kontanter från en biljettautomat i bussen. Föraren kommer aldrig i kontakt med pengarna och denna lösning be-

döms därför minska risken för rån och snatterier. Medför behov av utrymme och nya rutiner.

- Minska utbudet av kontantbiljetter till ett absolut minimum och tätare redovisning av kontanter för att minimera förarens kassa.

Övervakningskameror

Kameraövervakning av kollektivtrafikfordon kan verka avskräckande och minska antalet incidenter. Övervakningskameror kan minska behovet av säkerhetsboxar för kontanthantering. Kamerorna kan även bidra till att resenärerna känner sig mer obenäpna att utföra hot- eller våldshandlingar. En kameraanläggning är därför användbar som skydd för resenärer och personal mot många typer av brott än rån och stöld och kan öka tryggheten generellt. Erfarenheter från bl a Göteborg visar att kameror reducerar allvarliga hot och vandalisering men hittills dock inte "mindre" hot.

Här skiljer man på olika typer av övervakningssystem. Det kan vara videokameror som filmar kontinuerligt ombord på fordonet. Detta tillämpas t ex i busstrafiken i Göteborg. Videofilmerna lagras i en vecka och raderas därefter om någon incident inte kräver bevismaterial. På andra håll satsar man på kameror som tar stillbilder. Ett exempel är SL:s nya bussar där en bild tas av varje resenär vid förarplatsen vid ombordstigning. Vidare kan monteringen av kamerorna skilja beroende på om man vill ha bilder av hela fordonet eller exempelvis enbart förarplatsen.



Kameran monteras ofta så att den tar bilder av alla som kommer in i bussen genom framdörren. Kameran skall vara helautomatisk och kontinuerligt ta bilder. Utrustningen skall inte kräva någon åtgärd av föraren för

att fungera. Bilderna skall lagras under en viss tid för att sedan ersättas med nya bilder. Lagringsförloppet skall vara kontinuerligt och göra det möjligt att ta ut bilder som visar det senaste händelseförloppet. Bilderna bör lagras så länge att det utan problem är praktiskt möjligt att få ut bilder efter en inrapporterad händelse.

När det gäller övervakningskameror är frågan om förarens och resenärernas integritet av central betydelse. Det är viktigt att ha tydliga rutiner och regler för hanteringen av bildmaterialet. Det gäller vem som är auktoriserad att hantera materialet såväl som hur och hur länge det lagras. Länsstyrelsen är den myndighet som beviljar tillstånd för installation av övervakningskameror. Det ska tydligt framgå för resenärer och personal att övervakningskameror finns. Tydlig information om kameraövervakning har dels en trygghetsfrämjande och dels en avskräckande effekt.

Utbildning och tydliga rutiner

Personalen i kollektivtrafiken bör utbildas på flera områden för att kunna hantera hotfulla eller våldsamma situationer. På så vis kan personalen bli tryggare i bemötandet av resenärer och hur olika signaler och situationer kan tolkas. Utbildning av förare, spärrvakter och trafikvärdar såväl som ledningspersonal i riskbedömning och konflikthantering är därför viktigt. Personalen måste också ha kunskap om vilka befogenheter de har i olika typer av situationer.

Inarbetade effektiva rutiner och kunskap om dessa rutiner hos personal och ledning är viktiga om något hot eller våldshändelse skulle inträffa.

Statistik och trafikhändelse-rapportering

Idag saknas en samlad statistik i kollektivtrafikbranschen med gemensamma definitioner av hot- och våldincidenter. Kunskap om de händelser som inträffar i kollektivtra-

fiken är ett mycket viktigt underlag för att kunna utveckla trafiken så att den kan bli säkrare och tryggare för resenärer och personal. För att detta ska vara möjligt krävs att aktörerna i kollektivtrafiken registrerar och arkiverar händelser så att det är lätt att ta fram statistik, göra jämförelser och utvärderingar.

Underlaget behöver vara baserat på en större verksamhet än enstaka aktörers för att ge aktörerna en strukturerad kunskap och en övergripande bild av vilken trygghet och säkerhet och vilka risker som finns. Det blir även möjligt att följa hur förändringar i verksamheten påverkar personals och resenärers säkerhet och trygghet.

Registreringen av händelser styrs idag i hög grad av de regler som gäller för spårtrafiken enligt lagstiftningen. I busstrafiken finns det inga sådana krav. Krav på händelserapportering för spårtrafik finns i järnvägslagsstiftningen. Arbetsgivaren har skyldighet att anmäla incidenter till Arbetsmiljöverket.

De aktörer som registrerar händelser gör det idag med egna metoder och med egenutvecklad klassificering och kategorisering. Hos en del finns utvecklade IT-system för händelserapportering, medan det hos andra sker i stort sett manuellt.

Svenska Lokaltrafikföreningen, Bussbranschens Riksförbund och branschens aktörer har i sitt gemensamma arbete med programmet för ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken satt upp som målsättning att samtliga tillbud, incidenter och olyckor (avvikelser inom tågtrafiken) som sker inom kollektivtrafiken ska utredas och dokumenteras så att uppföljning möjliggörs. Denna rapportering av händelser/tillbud ska vara nationellt enhetlig.

I ett gemensamt projekt arbetar SLTF, BR och branschens aktörer nu för att ta fram ett gemensamt system för rapportering av trafikhändelser. Förutom enhetlig klassificering och kategorisering av händelser i systemet kan vissa basfakta i händelserapporten också

vara gemensamma såsom till exempel att tidpunkt, plats och fordonstyp skall anges. Ett gemensamt gränssnitt tas fram för att kunna sammanställa händelser i en gemensam databas med möjlighet att ta ut statistik och sammanställningar från olika aktörer.

Möjligheten att ta fram enhetlig statistik och jämförelser som är baserade på stora mängder händelser kommer att ge branschen och andra intressenter (t ex fordonstillverkare, kommuner och myndigheter) bättre kunskap om, och i och med det bättre kontroll över, faror och risker i kollektivtrafiken. Det gemensamma systemet skall också vara ett stöd för att prioritera åtgärder för en ökad trygghet i kollektivtrafiken samt bättre följa upp resultatet av sådana åtgärder ur både personalens och resenärens perspektiv.

Synlig personal

Forskning och kundundersökningar visar att fler människor – personal och andra resenärer - synliga vid stationer, hållplatser, på väg till och från dessa samt ombord på kollektivtrafiken ger en större känsla av trygghet i och med att sannolikheten då ökar för att det ska finnas vittnen och hjälp att tillgå vid eventuella hotfulla situationer. Förstärkt väktarbevakning, fler trafikvärdar, poliser och frivilliga som t ex Lugna Gatan som rör sig synligt ombord på fordon samt vid och på stationer och hållplatser i kollektivtrafiken medför ökad känsla av trygghet för både personal och resenärer.



Överfallslarm och trafikledning

Överfallslarm och kommunikationsradio är viktiga tekniska hjälpmedel för att öka personalens och resenärernas trygghet i kollektivtrafiken. Förarna måste ha möjlighet att kunna larma till sin trafikledning. Entreprenörerna kan i vissa fall dela på trafikledningen t ex nattetid för att minska kostnader men ändå ha fullödlig service och back-up till personalen. Det är viktigt att snabbt kunna dirigera polis, väktare eller andra relevanta resurser till platsen för en händelse. Ett hjälpmedel här är GPS som kommer att finnas i alltfler bussar framöver.

Schemaplanering

Att ge förare möjlighet att påverka sina arbetstider kan vara ett sätt att öka tryggheten eftersom många kan känna rädsla att arbeta vissa tider.

Översyn av farliga hållplatser och linjer

Särskilt utsatta hållplatser när det gäller risken för hot och våld kan vara vändhållplatser. En kartläggning bör göras av vilka rutter och hållplatser där förare och resenärer löper större risk att utsättas för hot och våld. Åtgärder för att främja en ökad trygghet och säkerhet kan vara att åtgärda belysning, ta bort buskage, installera larmtelefoner eller övervakningskameror mm.

Kommunikation och information

Information och kommunikation via exempelvis massmedia är en viktig åtgärd för att främja ökad trygghet i kollektivtrafiken. Ökad kunskap ger trygghet. Aktörerna i kollektivtrafiken kan ta fram strategier för att bli mer proaktiva och sprida information om de åtgärder som genomförs för att främja säkerhet och trygghet.

Exempel på åtgärder för att minska risken för hot och våld i kollektivtrafiken

Runt om i landet arbetar trafikhuvudmän, entreprenörer och andra berörda aktörer på olika sätt för att minska risken för hot och våld i kollektivtrafiken. Här presenteras några exempel på hur arbete bedrivs och vilka åtgärder som prövas.

Skåne - Samarbetsgrupp

Skånetrafiken bildade 2002 en gemensam arbetsgrupp tillsammans med sina tre största entreprenörer Linjebuss, Swebus och Arriva samt förare. Arbetsgruppens uppdrag var att föreslå åtgärder som kan förbättra bussförarnas säkerhet och trygghet i Skåne. Målet har varit att finna åtgärder som kan minska risken för vandalisering samt rån, hot och överfall mot bussförare. Fokus ligger på riskerna med kontanthantering samt problem med stenkastning mot bussar i vissa stadsdelar.

Arbetsgruppen har valt att arbeta metodiskt utifrån problemformulering, framtagande av statistik och nyckeltal samt bildandet av en gemensam kunskapsdatabas. Detta har resulterat i en åtgärdslista med 17 punkter som nu används. Åtgärder som har beslutats är att:

- Förenkla för förare genom att minimera kontanthantering.
- Samtliga entreprenörer ska registrera och föra statistik över alla typer av hot.
- Pröva effekten av övervakningskameror på en regionbusslinje (linje 166) och en stadsbusslinje i Malmö (linje 18).
- Påbörja ett särskilt projekt för att minska problemet med stenkastning i bostadsområdet Rosengård. Skånetrafiken och berörda entreprenörer deltar i detta projekt med Brottsförebyggande föreningen som sammankallande.
- Åtgärda ca 35 otrygga hållplatser i Skåne som entreprenörerna gemensamt redovi-

sat genom borttagande av buskar och bättre belysning.

- Införa trygghetsvårdar på vissa linjer under vissa perioder.
- Anordna återkommande utbildning om rutiner för personalen vid hot/rån. Det pekas ut som viktigt att alla förare har samma instruktion. Skånetrafiken har tagit fram en dekal som i fem steg visar rutiner.
- Arbeta med opinionsskapande insatser.
- Arbeta för att driva kontroll och påföljder, ”det ska kännas om jag åker utan att betala”. Här har möjligheten att ställa trafiken i vissa utsatta områden utnyttjats, för att skapa opinion mot dem som orsakar problemen. Kameraövervakning används både i förebyggande syfte samt för att identifiera kriminella.



Lokala/regionala nätverk i Västsverige

I Halland och Västra Götaland har trafikhuvudmännen och Västra Sveriges Bussbranschförening (VSBF) bildat nätverk med bl a polisen. Syftet är att ge kollektivtrafiken en självklar plats på polisens dagordning. På mötena diskuteras den senaste tidens lokala händelser och var polisen bör sätta in lämpliga resurser. Nätverket jobbar på så sätt både förebyggande och uppföljande.

Videoövervakning av kollektivtrafiken i Göteborg

I Göteborg har Västtrafik har installerat videoövervakningssystem i många kollektivtrafikfordon. Trafikhuvudmannen har fattat ett policybeslut att operatörerna ska installera kameror efter ekonomisk förmåga. På sikt handlar det om att alla spårvagnar, de flesta bussar i stadstrafiken samt lokaltågen



till Kungsbacka respektive Alingsås ska vara videoövervakade.

Umeå - Bus(s)projektet

Under vinterhalvåret 2000/2001 genomförde Umeå Lokaltrafik (Ultra/Polarbuss) i samarbete med skolan, socialtjänsten samt Umeå Fritid det s.k. Bus(s)projektet. Projektet byggde på att två idrottsföreningar – Gimnäs CK och Ersboda SK - samt NFG (Non Fighting Generation) under utsatta tider åkte med bussarna för att därmed åstadkomma en lugnande effekt och trivsammare miljö i såväl bussar som i Umeå som helhet.

Syftet var att genom att skapa en relation till ungdomar under dessa kvällar reducera det hot och våld som utförs på grund av den identitetsbrist som finns inom ungdomsgången.

Föreningarna fick ersättning, i form av föreningsbidrag, för de insatser som rymdes inom ramen för projektets genomförande. Projektet kostade ca 120000 kr och kostnaden fördelades mellan projekthuvudmännen.

Projektet utvärderades 2001 och bedömdes ha gett följande positiva erfarenheter:

- Lugnare i bussarna. Ett mått på detta är att polisen under projektet inte blev utkallade någon gång för att bistå Polarbuss chaufförer med hjälp till skillnad från tidigare vintrar.
- Chaufförerna upplevde en tryggare arbetsmiljö.
- Minskad skadegörelse.
- Föreningarna upplevde en positiv ungdomskontakt där kontaktsökandet skedde såväl från ungdom som från föreningarna. En stor fördel var att föreningarna hade en förankring i tilldelade bostadsområden.
- I kollektivtrafikbarometern fick Ultra/Polarbuss ett mycket högt betyg för tryggheten i lokaltrafiken.

Gemensam ledningscentral nattetid i Stockholm

Funktionen hos överfallslarm och kommunikationsradio har förbättrats i kollektivtrafiken i Stockholms län genom stärkt samverkan mellan entreprenörer och SL. Exempelvis används nattetid en gemensam ledningscentral av entreprenörerna.

Stockholm - Trygghetshandbok för bussförare

Handboken "Tillsammans är vi oslagbara – en trygghetsbok för bussförare" togs fram 2003 av Säkerhetsnätet i Stockholm, ett samarbete mellan SL, Buslink, Connex, Swebus och Kommunal för ökad säkerhet i SL:s busstrafik. Syftet med handboken är att bussförarna ska få ökade kunskaper om säkerhetsarbetet inom SL-trafiken och att riskerna för hot och våld därigenom ska kunna minska.

Videoövervakning av kollektivtrafiken i Stockholm

I Stockholm övervakas kollektivtrafikfordon sedan ett par år tillbaka och med goda erfarenheter.

Även i Stockholm övervakas kollektivtrafiken med videokameror, såväl i fordonen

som på plattformar i tunnelbanan. De bussar som sätts in inför trängselavgiftsförsöket i Stockholms län kommer att utrustas med kameror vid avstigningsdörrar.

Lugna gatan

Lugna Gatan var från början ett samlingsnamn på ett samarbete mellan SL, Fryshuset, landshövdingen och Vattenfestivalen för att på olika sätt öka tryggheten i Stockholm. Idag består Lugna Gatan av fem grenar med olika uppgifter men med samma mål och metoder:

- Yttre verksamhet som består av värdar (i åldern 20 - 30 år) som skapar trygghet och säkerhet i och omkring tunnelbanan, genom att ingripa direkt och genom att skapa kontakt med ungdomar. Syftet är också att ge arbetslösa unga människor en chans på arbetsmarknaden.
- Skolverksamhet med värdar som arbetar med det sociala klimatet, elevstöd och konfliktlösning på skolor.
- Hembesök som ger stöd till unga brottsoffer och ställer krav på gärningsmännen.
- Öppenvård som ger behandling för ungdomar med sociala problem.
- ART, Aggression Replacement Training är en metod som arbetar med att lära ut sociala färdigheter, ilskekontroll och moral till unga människor.

Läs mer på www.lugnagatan.org.



SL:s trygghetstjänst

Från och med januari 2005 finns möjlighet att komma i kontakt med en central som är bemannad dygnet runt då du ringer SL:s

nummer 08-600 10 00. Där kan resenärer rapportera om något inträffat som gjort att man känner sig otrygg i SL-trafiken såsom t ex skadegörelse och klotter, bråk eller stökigheter eller om det finns påverkade människor som kan vara en fara för sig själva eller övriga trafikanter och personal.

Säkerhetsnätet - samverkan för säkrare kontanthantering

SL, Storstockholms Lokaltrafik, har sedan ett par år en samverkansgrupp med representanter från operatörerna Connex, Busslink och Swebus samt Kommunal. Gruppens uppgift är att ta fram förslag på rutiner för hanteringen av kontanter och om möjligt andra åtgärder som kan bedömas minska rånrisken för föraren.

Entreprenörerna har redovisat vilka problem de ser med kontanthantering och tagit fram en detaljerad beskrivning av rutinerna för kontanthantering och vilka åtgärder som genomförts. I gruppens arbete har också ingått att göra en riskbedömning av kontanthantering för att fastställa vilka steg i hanteringen som behöver ett bättre skydd och vilken typ av skydd som kan bedömas göra bäst verkan. Slutligen utreder gruppen vilka anpassningar av rutiner och utrustning som kan komma att krävas för att få en så säker kontanthantering som möjligt

Som resultat av arbetet bedömer arbetsgruppen att följande åtgärder är viktigast att genomföra i busstrafiken:

- Sedelboxar i bussarna
- Ingen försäljning av remsor, dock med undantag för viss glesbygd
- Minimera kontanthantering
- Halvera kuponghäften från 100 till 50
- Införa trygghetsresurs dagtid inkl sambandsfunktion
- Kameraövervakning i bussarna

Trafikhändelserapportering

SL har i ett av sina bussgarage, Råstagarget, samt i tunnelbanan tillsammans med

entreprenören Connex Tunnelbanan AB startat ett pilotprojekt med THR, trafikhandelserapportering. Med hjälp av statistiken som sammanställs kan man se om hot och våld förekommer på någon speciell sträcka eller vid några speciella tider. Syftet är att kunna arbeta med riktade insatser och mer förebyggande. Exempelvis provas att sätta in extra personal eller på annat sätt höja beredskapen på vissa sträckor t ex under helgnätter.

Örebro

I Örebro har trafikhuvudmannen Länstrafiken som målsättning att all kontanthantering på bussarna bör minimeras i så stor utsträckning som möjligt. Idag finns kontanthantering på samtliga landsbygdsbussar och stadstrafiken i Karlskoga, Kumla och Lindesberg. För stadstrafiken i Örebro har man från (050524) kl. 20.00 infört kontantstopp på samtliga bussar, resenärer kan alltså inte köpa en kontantresa på kvällstid. Endast kort och förköpta kontantbiljetter gäller.

Det finns idag ett antal automater där resenärerna kan ladda rabattkort och köpa en enkel resa som gäller kvällstid. Det finns även två säljställen i Örebro centrum som säljer förköpta (enkelresor) kontantbiljetter.

Sedan kontantbetalningen togs bort på stadsbussarna i våras har det dock blivit vanligare för förarna med konflikter när passagerare blir irriterade för att de inte får betala sin resa kontant. Det har förekommit hot och många av förarna uppges nu känna olust för att köra kvällspassen.

Uppland

I Uppland visar statistiken på en hög andel incidenter med hot och våld i kollektivtrafiken och även stark tillväxt av incidenter i

länet. Trafikhuvudmannen har inlett en ökad samverkan med de entreprenörer som utför trafik inom länet. En nulägesbild har tagits fram vad gäller kontanthantering, betalningsvägran samt rån. UL har vid sina kontakter med entreprenörerna upptäckt att små depåer är mindre utsatta jämfört med stora depåer.

En översyn av biljettstrukturen har inletts och här har en viktig del varit att se över nattrafiken, som enligt politiskt beslut skall vara självfinansierad. Idag gäller inte busskort som används dagtid för betalning i nattrafiken.

Jönköping

Länstrafiken i Jönköping har utifrån sin jämställdhetsplan och affärsplanens mål om ökat resande ställt krav på att undersöka trygghetsaspekterna när människor reser. Ett projekt genomfördes 2002-2004 i samverkan med Jönköpings kommun för att kartlägga säkerhet och trygghet i kollektivtrafiken med avseende på hela resan dörr till dörr. Uppdraget utfördes av Lisa Warsén, forskare från Analink AB. Upplevelser av denna typ kan vara svåra att fånga och uppdraget handlade om att pröva nya metoder. Fokus låg på att erhålla kunskap för att kunna skapa trygga miljöer i fordon och kring hållplatser, terminaler och gångvägar. Flera olika grupper - resenärer och handläggare - fick genomföra en s k Mood Board som är en kvalitativ metod för att fånga upp s k tyst kunskap.

Resultatet av projektet var en tydlig insikt om att trygghetsaspekterna hittills inte beaktats i tillräcklig utsträckning och att åtgärder för att hantera detta behöver utvecklas.

Läs mer

All information på samma ställe. Artikel i Trafikforum nr 9 2005, s. 22-23.

Andreasson, Håkan & Sjöberg, Annika: Ungdomars syn på kollektivtrafik och bil: en etnologisk intervjuundersökning kring attityder, resvanor och framtidsbilder. Göteborgs stad. Trafikkontoret. Rapport 9:1996. Göteborgs universitet. Etnologi. 1996.

Johansson, Maria & Wettermark, Carolina: Upplevd trygghet i kollektivtrafiken. Examensarbete Chalmers Tekniska Högskola. Göteborg 2003.

Jönköpings Länstrafik AB. Årsredovisning 2003.

Program för en trygg och säker lokaltrafik. Svenska Lokaltrafikföreningens och Bussbranschens Riksförbunds Trygghets- och säkerhetsgrupp Personal. Juni 2005. www.slutf.se/publikationer.

Program för en trygg och säker lokaltrafik. Personalens förutsättningar att skapa en trygg och säker kollektivtrafik. Svenska Lokaltrafikföreningens och Bussbranschens Riksförbunds Trygghets- och säkerhetsgrupp Infra. Juni 2005. www.slutf.se/publikationer.

Stangeby, I. & Nossun, Å.: Trygg kollektivtrafikk, TØI-rapport 704/2004.

Wassenius, Birger: Trygghet i kollektivtrafiken. Göteborgs stad. Trafikkontoret. Rapport 11:1997. 1997.

Tillsammans är vi oslagbara. En trygghetshandbok för bussförare. AB Storstockholms Lokaltrafik i samarbete med Buslink, Connex, Swebus och Kommunal. 2003.

Trygghet i kollektivtrafiken. En forskningssammanställning. Transek AB 2002.