

## En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

Regeringskansliet beslutade den 14 januari 2025 att uppdra åt en utredare att biträda Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med att genomföra en bokstavsutredning om en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2025/00066) med slutredovisning senast den 16 juni 2025. I uppdraget ingår även att överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen och hur rapportering av iakttagelser och tips kan ske inom kollektivtrafiken. Uppdraget har härefter den 19 maj 2025 ändrats (LI2025/01020) så att en delredovisning med ett förslag till en ny lag skulle lämnas senast den 16 juni 2025 och en slutredovisning senast den 12 december 2025. En delredovisning av uppdraget i form av en promemoria med ett förslag till en ny lag och en förordning om kollektivtrafikskydd har lämnats den 16 juni 2025. Denna promemoria utgör en del av slutredovisningen av uppdraget och innehåller förslag på hur en nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken skulle kunna inrättas. De bedömningar som görs och de förslag som lämnas i denna promemoria är utredarens egna.

Det föreslås att det införs en nationell rapporteringsväg utifrån två alternativa förslag. Oavsett hur den nationella rapporteringsvägen organiseras bör det finnas utrymme för att använda de lokala och regionala lösningar som redan finns. Det ena förslaget innebär att Polismyndighetens befintliga rapporteringsväg, telefonnumret 114 14, används. Det andra förslaget går ut på att inrätta ett nytt telefonnummer som tillhandahålls av SOS Alarm. Inget av alternativen förordas framför det andra. För båda alternativen gäller att de behöver utredas och utvecklas ytterligare innan de kan genomföras. Beroende på vilket alternativ som väljs föreslås att Polismyndigheten eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska ges i uppdrag av regeringen att i samverkan med andra aktörer redovisa en plan för inrättandet av en nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken. I promemorian redogörs kortfattat för det möjliga innehållet i ett sådant uppdrag.

Susanna Halling

## Innehållsförteckning

1	Dagens problematik .....	3
2	Föremålet för promemorian .....	3
3	Dagens kontaktvägar, några exempel .....	4
4	En rapporteringsväg bör inrättas .....	5
5	Förslaget om att använda 114 14 .....	6
5.1	Polismyndigheten som rapporteringsväg .....	6
5.2	Ett uppdrag till Polismyndigheten .....	8
6	Förslaget om att inrätta ett nytt telefonnummer .....	9
6.1	SOS Alarm som rapporteringsväg .....	9
6.2	Ett uppdrag till MSB .....	12
7	Allmänna överväganden om en nationell rapporteringsväg .....	13
7.1	Omfattningen av behovet .....	13
7.2	Behov av lokala och regionala lösningar .....	13
7.3	Vad som bör rapporteras .....	13
7.4	Information i kollektivtrafiken .....	14
7.5	Omhändertagande av rapporteringen .....	14
7.6	Uppföljning .....	15
8	Ekonomiska och andra konsekvenser .....	15
8.1	Ekonomiska konsekvenser i staten .....	15
8.2	Kommuner och regioner .....	15
8.3	SOS Alarm .....	15
8.4	Övriga aktörer inom kollektivtrafiken .....	16
8.5	Privatpersoner .....	16
8.6	Förslagets förhållande till unionsrätten .....	16

# 1 Dagens problematik

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett trafikslag, såväl under resan som på stationer och i terminaler. Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224) i januari 2024 olika förslag för att öka tryggheten. Myndigheterna rekommenderade då att det skulle utredas hur människor som befinner sig i järnvägs- och kollektivtrafiksystemet kan nyttjas för att i ett så tidigt skede som möjligt upptäcka avvikelser.

I Trafikverkets och Transportstyrelsens rapport anges att det är svårt att upptäcka förberedelser för ett kommande terrorattentat. En anledning till detta är att kollektivtrafiken är och ska vara ett öppet och tillgängligt system för att kunna fungera på önskat sätt. Det innebär samtidigt att det blir lättare att oupptäckt planera, förbereda och genomföra attentat. Man behöver använda flera olika metoder för att kunna upptäcka förberedelser till attentat. Effektiv kamerabevakning och utbildning av personal är viktiga delar som kan bidra till denna förmåga. Det kan också vara betydelsefullt att nyttja resenärer och andra som befinner sig i transportsystemet för att upptäcka avvikelser från det normala. För att kunna lämna relevant information krävs att de som befinner sig i systemet dels vet vad som kan utgöra avvikelser, dels vet vart de kan vända sig för att rapportera sådana. En förväntan om att avvikelser ska rapporteras kräver också att det finns en tydlig och känd mottagare av rapporteringen. I dag finns flera sätt som avvikelser kan rapporteras på. Att det finns många olika kontaktvägar riskerar att skapa osäkerhet om vart man ska vända sig med sina iakttagelser. Lokala lösningar kan vara till stor nytta för personer som reser ofta inom ett visst område, men de är med stor sannolikhet okända för dem som reser mer sällan. Fler larmvägar är troligtvis inte det som leder till kontaktvägar som är enkla och allmänt kända. Myndigheternas bild är att de arbetssätt som används i dag gör att tips som kommer in till de olika mottagarna inte kategoriseras och analyseras på ett sätt som gör att de kan användas för att genomföra trygghetsskapande åtgärder. Informationen tycks inte heller vidarebefordras till aktörerna i transportsektorn, vilket försvårar för dem att vidta relevanta åtgärder. Myndigheterna bedömer att en nationell, gemensam rapporteringsväg som ger möjlighet att använda informationen till analys och förebyggande åtgärder troligtvis är det som skulle kunna ge störst nytta.

## 2 Föremålet för promemorian

I promemorian behandlas rapportering av avvikelser inom kollektivtrafiken, dvs. persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering på väg, järnväg,

vatten, spårväg eller med tunnelbana.<sup>1</sup> En central del i rapporteringen, både på land och till sjöss, blir iakttagelser och tips som hänför sig till bytespunkter för kollektivtrafik. Trafikverket och Transportstyrelsen angav i sin rapport från januari 2024 att det kan finnas ett allmänt samhällsbehov av kontaktvägar för att kunna rapportera avvikelser även i andra miljöer än järnvägs- och kollektivtrafik. Det skulle kunna handla om platser där många människor samlas som också skulle kunna vara attraktiva måltavlor för attentat. Myndigheterna uttryckte att det finns en risk för att lösningar som är specifika för järnvägs- och kollektivtrafik blir väl snäva och i sig bidrar till ett system som inte är sammanhållet. Redovisningen i denna promemoria har dock avgränsats till rapportering inom kollektivtrafiken.

I arbetet med detta uppdrag har avstämning skett med ett forskningsprojekt som arbetar med liknande frågeställningar. Forskningsprojektet, som finansieras av Trafikverket och bedrivs av KTH och Södertörns högskola, handlar om "Att planera för ett evidensbaserat beslutssupportsystem för säkra och trygga stationer – EBSTA".<sup>2</sup> Syftet med forskningsprojektet är att undersöka förutsättningarna för att utveckla och implementera en nationell plattform för incidentrapportering som en del av det framtida evidensbaserade beslutssupportsystemet för säkrare och tryggare stationer. Forskarna ska utreda hur en incidentrapporteringskedja skulle kunna se ut och hur den kan implementeras, från den individuella resenären som rapporterar en incident, upp till mottagaren/mottagarna, och vidare – hur informationen kan nyttiggöras. Det är en förstudie som ska undersöka förutsättningarna för en aktörsgemensam informationsplattform för insamling av incidenter och andra synpunkter på stationsmiljön. Förstudien har viss beröring på det här uppdraget även om inriktningen är en annan. Fokus i forskningsprojektet ligger både på resenärers upplevda trygghet och på brottsprevention, samt på att möjliggöra en gemensam lägesbild för respektive station, vilket saknas i dag. Forskningsprojektet hanterar allehanda störningar som påverkar den upplevda tryggheten, inte enbart brottsliga handlingar. Dessutom handlar förstudien om trygghet vid järnvägsstationer, inte kollektivtrafiken i stort. Slutrapport i projektet ska lämnas senast den 31 december 2025.

### 3 Dagens kontaktvägar, några exempel

#### Polismyndigheten, 114 14

Polismyndigheten tillhandahåller ett nationellt telefonnummer 114 14 som kan användas av den som vill komma i kontakt med myndigheten när en

<sup>1</sup> Begreppet kollektivtrafik har samma innebörd som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik som hänvisar till 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.

<sup>2</sup> <https://www.kth.se/som/avdelningar/urbana-studier/forskning/att-planera-for-ett-evidensbaserat-beslutssupportsystem-for-sakra-och-trygga-stationer-1.1368451>.

fråga inte är av akut karaktär. Den som ringer anger i talsvar om ärendet gäller en anmälan eller ett tips. Tipsen tas emot och hanteras av polisens kontaktcenter som skickar tipset vidare till polisens underrättelsetjänst där det bearbetas och analyseras. Informationen kan sedan tas vidare till ingripandeverksamheten eller utredningsverksamheten.<sup>3</sup>

### **Trygghetscentralen, 020-120 25 25**

Den som använder sig av kollektivtrafiken inom Region Stockholm kan vända sig till trygghetscentralen. Trygghetscentralen tillhandahålls av Trafikförvaltningen inom Region Stockholm och omfattar trafik som utförs i Stockholms län, Uppsala län och Södermanlands län. Storstockholms Lokaltrafik, SL, är samlingsnamnet och varumärket för den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län. SL bedriver trafik med tunnelbana, bussar, pendeltåg, lokalbanor och pendelbåtar. Varje dag reser närmare 700 000 resenärer med SL-trafiken. Trygghetscentralen hanterar därmed en stor del av kollektivtrafiken i landet. Trygghetscentralen kan kontaktas via telefonnumret 020-120 25 25 och chatt vid pågående hot, våld, skadegörelse eller annat som gör en otrygg.<sup>4</sup> Vid livshotande situationer ska man alltid ringa 112. Trygghetscentralen är öppen dygnet runt, året runt. Operatörerna vid trygghetscentralen har tillgång till ordningsvakter och trafikledare och kan snabbt skicka personal dit det behövs.

### **SOS Alarm, 112**

SOS Alarm AB (SOS Alarm) svarar för det nationella nödnumret 112 och samhällets alarmeringstjänst. 112 ska kontaktas endast om behovet av hjälp är akut.<sup>5</sup> Det kan exempelvis handla om behov av ambulans, räddningstjänst, polis eller sjö- och fjällräddning. Om samtalet inte är brådskande hänvisas man i stället till Polismyndigheten på 114 14, sjukvårdsupplysningen på 1177 eller informationsnumret vid större olyckor eller kriser på 113 13.

## **4 En rapporteringsväg bör inrättas**

### **Förslag**

Det ska skapas en nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken.

### **Bedömning**

En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken bör tillhandahållas antingen genom ett befintligt telefonnummer till Polismyndigheten eller genom ett nytt telefonnummer till SOS Alarm.

<sup>3</sup> <https://polisen.se/om-polisen/kontakt/tipsa-polisen/>.

<sup>4</sup> <https://sl.se/kundservice/trygghetscentralen>.

<sup>5</sup> <https://www.sosalarm.se/112-och-andra-viktiga-nummer/viktiga-nummer/112/>.

## Skälen för förslaget och bedömningen

Kollektivtrafiken behöver fler ögon och öron för att hot ska upptäckas på ett tidigt stadium och kunna åtgärdas. De som befinner sig i kollektivtrafiken, både resenärer och andra, behöver därför bli uppmärksammade på att deras iakttagelser är viktiga. En grupp som är viktig att nämna här är de som arbetar i kollektivtrafiken. Personer som arbetar i kollektivtrafikmiljön är ofta särskilt kunniga i att identifiera det som avviker från det normala men inte väcker uppmärksamhet. Även om anställda har möjlighet att rapportera iakttagelser och tips direkt till den egna trafikledningen eller arbetsledningen är det en fördel om tipsen och iakttagelserna kan samlas in via en nationell rapporteringsväg.

I promemorian beskrivs två alternativa förslag till en nationell rapporteringsväg. Med rapporteringsväg avses här telefonnummer. Det skulle naturligtvis också kunna inrättas rapporteringsvägar som gör det möjligt att chatta, sms:a eller på annat sätt kontakta någon form av larmcentral. De "tysta" sätten att rapportera kan ofta vara en fördel när man befinner sig i en hotfull situation. Det mest angelägna är dock att inrätta ett nationellt telefonnummer som blir känt för allmänheten. När en sådan lösning finns på plats kan det övervägas om andra kontaktvägar också behövs.

Det ena förslaget (avsnitt 5) innebär att Polismyndighetens befintliga rapporteringsväg 114 14 används. Det andra förslaget (avsnitt 6) innebär att ett nytt telefonnummer som tillhandahålls av SOS Alarm inrättas. Härfter redogörs för mera allmänna överväganden som bör göras oavsett val av rapporteringsväg (avsnitt 7). Inget av alternativen förordas framför det andra. Hur alternativen bör prioriteras beror till stor del på vilka iakttagelser som en nationell rapporteringsväg främst är avsedd att fånga. För båda alternativen gäller att de behöver utredas och utvecklas ytterligare innan de kan genomföras.

## 5 Förslaget om att använda 114 14

### 5.1 Polismyndigheten som rapporteringsväg

#### Förslag

Polismyndighetens telefonnummer 114 14 ska användas för rapportering av iakttagelser och tips inom kollektivtrafiken.

#### Skälen för förslaget

##### *En vidareutveckling av telefonnumret 114 14*

För att lösa problemet med att en gemensam ingång för rapportering saknas, är det inte självklart att man behöver skapa ett helt nytt system. Förutom de kostnader det innebär, kan det ta tid innan systemet är på plats och kan fungera optimalt. Den nationella rapporteringsvägen behöver

komma på plats så fort som möjligt. Man bör därför undersöka om redan existerande funktioner kan anpassas till nya uppgifter.

Polismyndighetens telefonnummer 114 14 är en befintlig lösning som bör kunna vidareutvecklas för att användas för rapportering från kollektivtrafiken. Tips bör kunna lämnas dygnet runt alla dagar om året. Ett alternativ där Polismyndighetens telefonnummer används skulle kunna innebära att den som ringer numret kan välja att via talsvar ange ”tips om kollektivtrafik”. Nödnumret 112 bör fortsättningsvis användas för akuta samtal. Förutom telefonnumret skulle det även vara värdefullt med en chattfunktion som är kopplad till 114 14. Eftersom telefonnumret redan finns bör en anpassning kunna ske relativt snabbt.

### *I linje med Polismyndighetens övriga uppgifter*

Förslaget innebär att Polismyndigheten får ansvaret som mottagare av rapporteringen. Polisens arbete ska, som ett led i samhällets verksamhet för att främja rättvisa och trygghet, syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp. Till Polismyndighetens uppgifter hör också att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och andra störningar av den allmänna ordningen och säkerheten.<sup>6</sup> Här kan också som exempel nämnas Polismyndighetens uppgifter<sup>7</sup> enligt det så kallade Prömrådsbeslutet<sup>8</sup>. Att utgöra nationell rapporteringsväg för iakttagelser och tips inom kollektivtrafiken ligger i linje med dessa uppgifter.

Om iakttagelser och tips samlas hos Polismyndigheten ökar möjligheterna till ett sammanhållet omhändertagande av informationen. Dessutom har Polismyndigheten redan de befogenheter som kan behövas för att direkt åtgärda hot mot kollektivtrafiken. En väl genomtänkt och strukturerad rapporteringskanal skulle sannolikt bidra till bättre möjligheter för både Polismyndigheten och Säkerhetspolisen att hantera hotbilder, såväl nationella som mera avgränsade till vissa platser eller områden. Genom sin kompetens och erfarenhet skulle Polismyndigheten kunna avgöra hur tipsen ska prioriteras och hanteras, exempelvis på grund av koppling till andra redan inhämtade uppgifter i polisverksamheten. Polismyndigheten skulle med sitt uppdrag också bli en naturlig ingång om tipsen avser miljöer som inte är strikt avgränsade till kollektivtrafiken.

Det finns en risk för att den nyinrättade tipsfunktionen skulle komma att nyttjas för att rapportera allehanda ordningsstörningar inom kollektivtrafiken. Det skulle kunna ha en menlig inverkan på polisverksamheten i övrigt, särskilt om åtgärder i stället hade kunnat vidtas direkt på plats av transportföretag, infrastrukturförvaltare, fastighetsägare och andra relevanta aktörer. En del av den onödiga rapporteringen skulle dock sannolikt kunna undvikas genom tydlig information i kollektivtrafiken om vad som är önskvärt att rapportera. Informationen skulle kunna lämnas exempelvis genom högtalarutrop och anslag.

<sup>6</sup> 1 § och 2 § 1 polislagen (1984:387).

<sup>7</sup> Bilagan till förordningen (2022:1718) med instruktion för Polismyndigheten, punkten 1 f.

<sup>8</sup> Rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet.

### *Vad förslaget innebär för Polismyndigheten*

Förslaget innebär att Polismyndigheten behöver personal och en organisation som kan hantera tipsen. Eftersom omfattningen av inkommen rapportering är oklar är det svårt att närmare kartlägga vilket tillskott av personal som är nödvändigt. Det behöver finnas personal som kan ta emot den tillkommande rapporteringen och som kan gallra och sortera den. Både lättare ordningsstörningar och allvarligare brottslighet kan komma att hamna i samma kanal.

Det som är avgörande för Polismyndighetens behov av resurser är hur rapporteringsvägen organiseras i praktiken. Även om en nationell rapporteringsväg inrättas, är avsikten inte att befintliga välfungerande system ska ersättas. Det är framför allt telefonnumret som bör vara ett och samma för hela landet. När någon använder telefonnumret sker den praktiska hanteringen på olika sätt beroende på förutsättningarna i olika delar av landet. Ett alternativ skulle kunna vara att rapportering inom kollektivtrafiken i Stockholm skulle hamna hos trygghetscentralen direkt.<sup>9</sup> Det är möjligt att det finns andra existerande regionala lösningar som skulle kunna nyttjas i andra delar av landet.

Den nya rapporteringsvägen medför krav på samverkan på lokal nivå mellan Polismyndigheten och kommuner och andra relevanta aktörer. Det ställs redan i dag krav på Polismyndigheten att samarbeta med andra myndigheter och organisationer vilkas verksamhet berör polisverksamheten.<sup>10</sup> Kommuner har i sin tur ett visst ansvar för att samordna det brottsförebyggande arbetet inom sitt geografiska område och ska bl.a. ta fram en lägesbild över brottsligheten.<sup>11</sup> Med lägesbilden som underlag ska kommuner besluta om en plan för vilka åtgärder som kommunen avser att vidta för att förebygga brott (åtgärdsplan). Kommuner ska också verka för att strategiska brottsförebyggande frågor hanteras i ett särskilt forum där kommuner och relevanta aktörer ingår. Sådana frågor skulle exempelvis kunna vara hotbilder riktade mot kollektivtrafiken.

Polismyndighetens telefonnummer 114 14 har tidvis haft mycket långa svarstider. Det förslag som redovisas här förutsätter en organisation som kan ta hand om den tillkommande rapporteringen. En farhåga är därför att Polismyndigheten, utan ett stort bidrag från aktörer på lokal och regional nivå, kan få svårt att mäta med denna tillkommande uppgift.

## 5.2 Ett uppdrag till Polismyndigheten

### **Förslag**

Polismyndigheten ska ges i uppdrag att i samverkan med andra aktörer redovisa en plan för att använda telefonnumret 114 14 för rapportering från kollektivtrafiken.

<sup>9</sup> Trygghetscentralen beskrivs kortfattat i avsnitt 3.

<sup>10</sup> 6 § tredje stycket polislagen (1984:387).

<sup>11</sup> Lagen (2023:196) om kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete.



## Skälen för förslaget

Polismyndigheten har huvudansvaret för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet i samhället. Att samla in iakttagelser och tips från kollektivtrafiken för att hot ska upptäckas på ett tidigt stadium, får anses ligga i linje med detta ansvar. Polismyndigheten bör därför ges i uppdrag att i samverkan med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), SOS Alarm, Region Stockholm (trygghetscentralen) och övriga berörda aktörer, redovisa en plan för att använda Polismyndighetens befintliga telefonnummer 114 14 för rapportering från kollektivtrafiken.

Planen ska precisera vilken typ av uppgifter som bör rapporteras och hur den nya funktionen hos 114 14 förhåller sig till rapportering till 114 14 i övrigt, till 112, till 113 13 och till trygghetscentralens telefonnummer. Det ska även redogöras för vilka åtgärder som krävs för att den nationella rapporteringsvägen ska kunna inrättas. I planen ska även lämplig ansvarsfördelning för utvecklingen och driften av rapporteringsvägen beskrivas och motiveras. Uppgifter som inkommer via den nationella rapporteringsvägen bör gå att spåra och sortera utifrån innehåll så att inkommen rapportering ska kunna analyseras vidare. Det behöver även övervägas på vilket sätt det som framkommit i rapporteringen kan föras vidare till berörda offentliga och privata aktörer, exempelvis transportörer, infrastrukturförvaltare och fastighetsägare. I planen ska även redogöras för hur information om den nya rapporteringsvägen ska lämnas i kollektivtrafiken. I detta ska tillgänglighetsaspekter iakttas. Vidare ska undersökas om bestämmelser om sekretess och tystnadsplikt för det som framkommit i rapporteringen behöver införas. Även frågor med koppling till personuppgiftsbehandling behöver utredas närmare.

Bedömda kostnader för införande och drift av den nya rapporteringsvägen ska redovisas. Det ska även lämnas förslag på hur finansiering av den nya rapporteringsvägen ska ske.

## 6 Förslaget om att inrätta ett nytt telefonnummer

### 6.1 SOS Alarm som rapporteringsväg

#### Förslag

SOS Alarm ska ansvara för ett nytt telefonnummer för rapportering av iakttagelser och tips inom kollektivtrafiken.

## Skälen för förslaget

*Ett nytt telefonnummer som tillhandahålls av SOS Alarm*

SOS Alarm ansvarar i dag för telefonnumren 112 och 113 13. Dessa telefonnummer har inrättats för särskilda syften och framstår inte som lämpliga rapporteringsvägar för kollektivtrafiken. Det bör därför inrättas ett nytt telefonnummer som tillhandahålls av SOS Alarm. Ett inrättande av

SOS Alarm som rapporteringsväg torde endast kräva smärre kompletteringar av befintliga system. Telefonnummer bör enbart användas för rapportering av iakttagelser och tips som rör kollektivtrafiken. Det bör vara möjligt att lämna tips dygnet runt alla dagar om året. Nödnumret 112 bör fortsättningsvis användas för akuta samtal. Polismyndighetens telefonnummer 114 14 bör kunna användas när situationer inte är akuta. Förutom telefonnumret skulle det även vara värdefullt med en chattfunktion som är kopplad till det nya telefonnumret.

### *I linje med SOS Alarms övriga uppgifter*

SOS Alarm är en aktör som, på grund av befintliga uppdrag, ligger nära till hands för ett uppdrag som mottagare av rapporteringen. SOS Alarm är ett offentligt ägt bolag som ägs av svenska staten till 50 procent och av SKR Företag AB till 50 procent. SKR Företag AB ägs i sin tur av Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). SKR är en organisation där medlemmarna utgörs av kommunerna och regionerna i Sverige. SOS Alarms samhällsuppdrag och åtagande för statens räkning avseende 112-tjänsten regleras i avtal (alarmeringsavtalet) mellan staten och SOS Alarm.<sup>12</sup>

SOS Alarm har en rikstäckande bemanning med cirka 820 SOS-operatörer som bl.a. svarar på telefonnumren 112 och 113 13. Verksamheten bedrivs på 14 centraler runt om i Sverige från Luleå i norr till Malmö i syd. Samtalen hanteras nationellt, men ambulansdirigering och räddningsåtgärder hanteras lokalt.<sup>13</sup>

### *Ett tillägg till alarmeringsavtalet*

Om ett nytt telefonnummer inrättas bör sannolikt en komplettering av alarmeringsavtalet mellan staten och SOS Alarm göras. Den senaste versionen av alarmeringsavtalet trädde i kraft den 1 januari 2024. MSB har en viktig roll när det gäller detta avtal. MSB ska utöva tillsyn över och kontroll av att åtagandena i alarmeringsavtalet uppfylls. Myndigheten ska årligen lämna en rapport till regeringen där det utförda tillsyns- och kontrollarbetet redovisas.<sup>14</sup>

Enligt alarmeringsavtalet har SOS Alarm samhällsuppdraget att ensamt ansvara för nödnumret 112 och samhällets alarmeringstjänst. Nödnummer 112 är ett europeiskt nödnummer som gäller i alla EU-länder.<sup>15</sup> Det infördes i Sverige den 1 juli 1996. SOS Alarm ska ta emot, besvara och vidareförmäda nödsamtal och annan nödkommunikation till polis, statlig och kommunal räddningstjänst samt ambulanssjukvård (dvs. samhällets

<sup>12</sup> Verksamheten har utretts tidigare, se bl.a. SOU 2018:28 En nationell alarmeringstjänst – för snabba, säkra och effektiva hjälpinsatser. Det har övervägts att göra om strukturen, exempelvis att skapa en ny myndighet av SOS Alarm. I dagsläget finns dock ingen författningsreglering av alarmeringsfunktionen.

<sup>13</sup> Se exempelvis årsrapporten på [https://www.sosalarm.se/globalassets/dokument/112-rapporter/112-rapport\\_2024.pdf](https://www.sosalarm.se/globalassets/dokument/112-rapporter/112-rapport_2024.pdf).

<sup>14</sup> 18 d § förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap; från och med den 1 januari 2026 benämnd förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar.

<sup>15</sup> Se artikel 109 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation.

hjälporgan). Enligt alarmeringsavtalet ska SOS Alarm erbjuda samhällets hjälporgan att sluta avtal om den efterföljande larmbehandlingen. SOS Alarm ska också på uppdrag av berörda myndigheter och på eget initiativ vidarefördela information till tjänsteman i beredskap och ledningsfunktionerna hos statliga myndigheter med särskilt ansvar för krisberedskap enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap som enligt regeringsbeslut är ålagda att ha en sådan funktion. Information ska även vidareförmedlas till vissa andra aktörer. Alarmeringsverksamheten ska bedrivas vid regionala alarmeringscentraler i enlighet med lagen (1981:1104) om verksamheten hos vissa regionala alarmeringscentraler. Avtalet ställer vidare krav på samverkan med samhällets hjälporgan och andra relevanta aktörer.

Enligt alarmeringsavtalet ska SOS Alarm också ansvara för det särskilda informationsnumret 113 13 för att kunna ge information vid allvarliga olyckor och kriser samt ta emot information som inkommer via numret och vidarefördela informationen till samhällets hjälporgan och andra relevanta aktörer. Informationsnumret inrättades av SOS Alarm år 2013 på uppdrag av staten. Informationsnumret 113 13 ska kunna avlasta 112 från samtal som mera är av informationskaraktär. Hit kan man vända sig för information om icke akuta olyckor och kriser i samhället eller om man har generella frågor om sjukdomsutbrott.<sup>16</sup> Tjänsten är tillgänglig dygnet runt, årets alla dagar. Enligt SOS Alarms hemsida ska man ringa 113 13 när man vill få eller lämna trovärdig information vid allvarliga händelser i samhället – som elavbrott, vattenföroreningar, smittspridning eller kriser. Andra exempel är större trafikolyckor, influensaepidemier, större stormar, och bränder. I samband med pandemin (2019–2023) kom informationsnumret till stor användning.

#### *Vad förslaget innebär för SOS Alarm*

Förslaget innebär att SOS Alarm tillsammans med hjälporgan och andra relevanta aktörer behöver säkerställa att den nya rapporteringskedjan är effektiv och att rapporteringen kan ske utan tidsutdräkt och utan att tipslämnaren behöver upprepa sig hos olika aktörer. Detta gäller oavsett om rapporteringen rör akuta eller mindre akuta händelser. Det är på samma sätt som när det gäller rapportering via 112 nödvändigt med olika avtalslösningar med hjälporgan och andra aktörer, så att de inkomna uppgifterna hamnar rätt. Ett alternativ skulle också kunna vara att rapportering som rör kollektivtrafiken i Stockholm skulle hamna hos trygghetscentralen direkt.<sup>17</sup> På detta sätt skulle SOS Alarms verksamhet avlastas och trygghetscentralens kontaktnät användas optimalt.

SOS Alarm bör, beroende på trygghetscentralens roll, ha som uppgift att göra en första sortering av den inkomna rapporteringen. Efter en första sortering av rapporteringen bör informationen vidareförmedlas till rätt aktör. En första sortering skulle kunna innebära att utreda om situationen är akut, dokumentera innehållet i tipset och om möjligt vem som har lämnat det. Ytterligare inhämtande av information, bedömning och prioritering skulle inte ingå. Efter den första sorteringen blir nästa del i

<sup>16</sup> <https://www.sosalarm.se/112-och-andra-viktiga-nummer/viktiga-nummer/11313/>.

<sup>17</sup> Trygghetscentralen beskrivs kortfattat i avsnitt 3.

kedjan att vidareförmäda den inrapporterade informationen till rätt aktör. Hur vidareförmedlingen av rapporteringen ska ske behöver hanteras på ett regionalt och lokalt plan. I många fall torde den inrapporterade informationen ändå i något skede hamna hos Polismyndigheten. Den skulle också vid behov kunna föras vidare till transportörer, infrastrukturförvaltare, fastighetsägare och andra aktörer som behöver få uppgifterna för att kunna vidta åtgärder.

Den föreslagna modellen innebär att SOS Alarm står för den nationella rapporteringsvägen med de olika avtalslösningar med hjälporgan och andra aktörer som krävs för att uppgifterna ska hamna rätt. Polismyndigheten har dock med sitt nationella övergripande ansvar för allmän ordning och säkerhet en viktig roll även enligt detta alternativ.

## 6.2 Ett uppdrag till MSB

### **Förslag**

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska ges i uppdrag att i samverkan med andra aktörer redovisa en plan för inrättandet av ett särskilt nationellt telefonnummer för rapportering från kollektivtrafiken.

### **Skälen för förslaget**

Det är MSB som utövar tillsyn över och kontroll av att åtagandena i dagens alarmeringsavtal mellan staten och SOS Alarm Sverige AB uppfylls. MSB bör därför ges i uppdrag att i samverkan med SOS Alarm, Polismyndigheten, Region Stockholm (trygghetscentralen) och övriga berörda aktörer, redovisa en plan för hur inrättandet av ett särskilt telefonnummer för rapportering från kollektivtrafiken kan genomföras.

Planen ska precisera vilken typ av uppgifter som bör rapporteras och hur det nya telefonnumret förhåller sig till rapportering till 112, till 114 14, till 113 13 och till trygghetscentralens telefonnummer. Det ska även redogöras för vilka åtgärder som krävs för att den nationella rapporteringsvägen ska kunna inrättas. I planen ska även lämplig ansvarsfördelning för utvecklingen och driften av rapporteringsvägen beskrivas och motiveras. Uppgifter som inkommer via den nationella rapporteringsvägen bör gå att spåra och sortera utifrån innehåll så att inkommen rapportering ska kunna analyseras vidare. Det behöver även övervägas på vilket sätt det som framkommit i rapporteringen kan föras vidare till berörda offentliga och privata aktörer, exempelvis transportörer, infrastrukturförvaltare och fastighetsägare. I planen ska även redogöras för hur information om den nya rapporteringsvägen ska lämnas i kollektivtrafiken. I detta ska tillgänglighetsaspekter iaktas. Vidare ska undersökas om bestämmelser om sekretess och tystnadsplikt för det som framkommit i rapporteringen behöver införas. Även frågor med koppling till personuppgiftsbehandling behöver utredas närmare.

Bedömda kostnader för införande och drift av den nya rapporteringsvägen ska redovisas. Det ska även lämnas förslag på hur finansiering av

den nya rapporteringsvägen ska ske liksom hur alarmeringsavtalet bör kompletteras.

## 7 Allmänna överväganden om en nationell rapporteringsväg

### 7.1 Omfattningen av behovet

Vilken nationell rapporteringsväg som slutligen bör väljas beror delvis på hur omfattande rapporteringen blir. Ett sätt att uppskatta omfattningen skulle kunna vara att välja det alternativ som beskrivs i avsnitt 5, dvs. Polismyndighetens telefonnummer 114 14. På så sätt skulle en utvärdering av omfattningen och därmed behovet kunna ske innan beslut tas om att inrätta ett särskilt nationellt telefonnummer.

### 7.2 Behov av lokala och regionala lösningar

Även om en nationell rapporteringsväg införs bör det finnas utrymme för att använda de lokala och regionala lösningar som redan finns. För den som vill rapportera en iakttagelse eller ett tips är det väsentliga att rapporteringsvägen är en och samma över hela landet. Vem som tar emot iakttagelsen eller tipset i praktiken bör dock kunna variera. Ett alternativ skulle kunna vara att rapportering som rör kollektivtrafiken i Stockholm skulle hamna hos trygghetscentralen direkt.<sup>18</sup> Den som ringer det nationella telefonnumret, antingen 114 14 eller ett helt nytt telefonnummer, skulle då hamna hos trygghetscentralen i stället för hos Polismyndigheten eller SOS Alarm. Skälet till en separat lösning för Stockholm är att trygghetscentralen redan i dag, i realtid, vakar över tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken i Stockholm och har resurser för att hantera larm som inte är akuta. I andra delar av landet kan det också finnas lokala och regionala lösningar som skulle kunna nyttjas. Hur den nationella rapporteringsvägen är utformad bakom själva telefonnumret skulle alltså variera över landet. För att rapporteringen från kollektivtrafiken ska kunna tas omhand på ett effektivt sätt är det en förutsättning att Polismyndigheten, kommuner, regioner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra relevanta aktörer, både offentliga och privata, tillsammans tar fram lösningar som fungerar på lokal och regional nivå.

### 7.3 Vad som bör rapporteras

Syftet med en nationell rapporteringsväg skulle vara att samla iakttagelser och tips om hot som är riktade mot kollektivtrafiken. Trafikverket och Transportstyrelsen nämner som exempel i sin rapport från januari 2024

<sup>18</sup> Trygghetscentralen beskrivs kortfattat i avsnitt 3.

förberedelser för ett kommande terrorattentat. Avsikten är alltså inte att mindre ordningsstörningar ska hamna i denna rapporteringskanal. Det är dock inte lätt för den enskilde att avgöra vad som kan utgöra förberedelser till allvarigare brottslighet. Dessutom kan hoten vara så akuta att 112 bör kontaktas direkt. För att snäva in rapporteringsflödet skulle information om vad som bör rapporteras kunna lämnas i kollektivtrafiken. Informationen skulle kunna lämnas exempelvis genom högtalarutrop och anslag. Av informationen skulle framgå vilka avvikelser som är särskilt viktiga att rapportera in. Sådana anvisningar bör dock inte vara alltför detaljerade. Planläggning inför allvarlig brottslighet handlar ju om att göra någonting som inte ska gå att förutse. Det bör inte heller ställas för stora krav på innehållet i det som rapporteras in. Mottagaren bör få tipset snabbt för att själv kunna göra en första bedömning.

## 7.4 Information i kollektivtrafiken

När det gäller information om vad som bör rapporteras och till vem det ska ske är nationella enhetliga lösningar att föredra. Utgångspunkten skulle kunna vara att det tas fram nationella modeller för information som kan anpassas till lokala förhållanden. MSB framstår som en aktör som skulle kunna ta fram sådana nationella modeller. MSB ansvarar enligt sin instruktion<sup>19</sup> för frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, i den utsträckning inte någon annan myndighet har ansvaret. MSB ska utveckla och stödja samhällets beredskap mot olyckor och kriser och vara pådrivande i arbetet med förebyggande och sårbarhetsreducerande åtgärder. Myndigheten ska vidare tillsammans med andra berörda aktörer verka för att skapa en sammanhållen information om skydd mot olyckor, krisberedskap och totalförsvar samt om säkerhetspolitik.

## 7.5 Omhändertagande av rapporteringen

Oavsett val av nationell rapporteringsväg behöver det utredas hur den mottagna rapporteringen ska dokumenteras och spridas vidare till andra relevanta aktörer. I detta syfte är det viktigt att tipsen dokumenteras och kategoriseras på ett enhetligt sätt. Förslagsvis skulle ett dokumentationsstöd kunna tas fram på nationell nivå. MSB skulle kunna vara en lämplig aktör för ett sådant uppdrag. Det behöver även ske en närmare analys av hur informationen ska delas mellan SOS Alarm, Polismyndigheten och övriga aktörer som kan behöva ta del av den. Det kan komma att handla om både privata och offentliga aktörer. Det är viktigt att transportörer, infrastrukturförvaltare, fastighetsägare och andra relevanta aktörer med koppling till kollektivtrafiken får kännedom om den nationella rapporteringsvägen; detta för att den ska kunna nyttjas på bästa sätt. När det gäller kollektivtrafiken i Stockholm bör man undersöka hur den

<sup>19</sup> Förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap; från och med den 1 januari 2026 benämnd förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar.

trygghetscentral som Region Stockholm tillhandahåller ska kunna nyttjas på bästa sätt. Trygghetscentralen har redan upparbetade arbetssätt och kontaktytor som bör nyttjas i det fortsatta arbetet.

## 7.6 Uppföljning

Den 16 juni 2025 redovisade Trafikverket och Transportstyrelsen ett förslag på strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för kollektivtrafikskydd till regeringen (LI2025/01220). Under förutsättning att ett nationellt program antas skulle det kunna tänkas att även aspekter som rör den här aktuella rapporteringen inom kollektivtrafiken blir föremål för uppföljning eller utvärdering.

# 8 Ekonomiska och andra konsekvenser

## 8.1 Ekonomiska konsekvenser i staten

### **Ekonomiska konsekvenser i Polismyndigheten**

Det är framför allt det förslag som beskrivs i avsnitt 5, dvs. att Polismyndighetens telefonnummer 114 14 används som rapporteringsväg, som skulle medföra kostnader för Polismyndigheten. I samband med att ett sådant uppdrag ges bör de närmare ekonomiska konsekvenserna klargöras.

### **Ekonomiska konsekvenser i MSB**

MSB bör, i enlighet med det uppdrag myndigheten redan har enligt sin instruktion, ges en viktig roll vid inrättandet och upprätthållandet av en nationell rapporteringsväg. Det gäller oavsett vilket förslag som väljs.

## 8.2 Kommuner och regioner

Förslagen bedöms inte få någon nämnvärd påverkan på kommuner och regioner.

## 8.3 SOS Alarm

Det är framför allt det förslag som beskrivs i avsnitt 6, dvs. att det inrättas ett nytt telefonnummer som SOS Alarm ansvarar för, som skulle medföra kostnader för bolaget. Finansieringen torde dock kunna ske genom att via regeringens budget öka ersättningen till SOS Alarm för alarmeringsavtalet.

## 8.4 Övriga aktörer inom kollektivtrafiken

Genom att en nationell rapporteringsväg inrättas får berörda aktörer, exempelvis transportörer, infrastrukturförvaltare och fastighetsägare, en bättre bild av hoten mot den egna verksamheten. En förutsättning är dock att rapporteringskanalerna är effektiva, dvs. att den rapportering som inkommer via rapporteringsvägen effektivt sprids till de aktörer som bör få tillgång till den. Att införa rutiner för att ta emot rapporteringen innebär kostnader för de berörda aktörerna. De fördelar som det innebär att få kännedom om hoten i tid och kunna åtgärda dem, bör dock överväga eventuella negativa konsekvenser av förslagen.

## 8.5 Privatpersoner

Genom att en nationell rapporteringsväg inrättas får resenärer, anställda och andra som befinner sig i kollektivtrafiken en möjlighet att på ett smidigt sätt rapportera sina iakttagelser. Om den nationella rapporteringsvägen innebär ett ökat skydd mot terrorhandlingar och annan allvarlig brottslighet, innebär det sannolikt en ökad känsla av trygghet hos dem som befinner sig i kollektivtrafiken.

## 8.6 Förslagets förhållande till unionsrätten

Förslagen bedöms överensstämma med och därmed inte gå utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.