

Styrelsen	2026-02-26
Handling nr	8.5
Handläggare	Joakim Holt
Daterad	2026-02-04
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Rapport trafikhändelser och brottsförebyggande arbete

Västtrafik ska en gång per år rapportera en sammanställning gällande oönskade trafikhändelser och löpande arbete vad gäller trygghet i kollektivtrafiken till styrelsen. Rapporten består av två delar: Trafiksäkerhetsrapport (trafiksäkerhetsrelaterade händelser) samt rapport om Västtrafiks arbete kring trygghet och brottsförebyggande aktiviteter. Rapporten för 2025 bifogas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av ovanstående föreslås styrelsen besluta
att notera den lämnade informationen till protokollet.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Rapport

Trafikhändelser- 2025

2026-02-26

Innehållsförteckning

Innehåll

Trafiksäkerhetsrapport	5
1. Syfte och avgränsning	5
2. Sammanfattning av inträffade trafikhändelser	5
3. Händelseutveckling över tid	6
3.1 Totalt antal trafikhändelser	6
4. Geografisk fördelning av trafikhändelser	6
4.1 Kommun- och områdesnivå	6
4.2 Särskilt utsatta platser	6
5. Typer av trafikhändelser	7
5.1 Kollision mellan fordon	7
5.2 Påkörning – övrigt	7
5.3 Andra fordonsrelaterade olyckor	7
6. Trafikhändelser med personskador	7
6.1 Omfattning	7
6.2 Lindriga och allvarliga skador	8
7. Förarbete och trafiksäkerhetsindikatorer	8
7.1 Hastighet	8
7.2 Bältesanvändning	8
7.3 Distraktion	8
8. Samlad händelseanalys	8
Positiva trender	9
Utmaningar	9
9. Identifierade riskområden	9
10. Slutsats	9
Trygghet och brottsförebyggande rapport	11
11. Inledning	11
12. Övergripande utveckling	11
12.1 Totalt antal incidenter	11
12.2 Geografisk fördelning	11

13. Incidenttyper och trender	12
13.1 Vanligaste incidentkategorierna 2024 - 2025	12
13.2 Största ökningen	12
13.3 Incidenter med personpåverkan	12
14. Definitioner av trygghets- och brottsförebyggande incidenter	12
15. Sammanfattande analys	13
Positiva iakttagelser	13
Utmaningar	13
16. Rekommenderade fokusområden framåt	13
17. Slutsats	13
18. Uppföljning trygghet och brottsförebyggande.....	14

Inledning

Denna rapport sammanställer utvecklingen av trafiksäkerhets-, trygghets- och brottsförebyggande händelser i kollektivtrafiken under perioden 1 januari 2025 – 31 december 2025, med särskilt fokus på utfallet för år 2025. Syftet är att ge en samlad bild av händelsernas omfattning, karaktär och geografiska fördelning samt att analysera mönster och identifiera riskområden som kräver fortsatta eller förstärkta insatser.

Under 2025 genomfördes flera viktiga åtgärder som stärker det systematiska säkerhets- och trygghetsarbetet. Bland annat etablerades ett nytt arbetssätt för brottsförebyggande arbete inom kollektivtrafiken. Detta innebär en tydligare struktur för hur incidenter analyseras, hur riskplatser identifieras och hur åtgärder planeras tillsammans med operatörer, säkerhetsaktörer och andra samhällsaktörer. Arbetssättet stärker både den strategiska samordningen och den praktiska förmågan att hantera återkommande trygghetsutmaningar. En del i arbetssättet innefattar att sammanställa händelser från olika källor, analysera dessa och lämna lägesbilder löpande till samverkansparterna.

Därtill genomfördes utökade mätningar tillsammans med NTF, bland annat inom ramen för Svenskt Hastighetsindex (SHI) och andra trafikbeteendeobservationer. Dessa mätningar bidrar till en förbättrad förståelse av hastighetsefterlevnad, körbeteenden och riskexponerade situationer samt fungerar som en viktig indikator för trafiksäkerhetsnivån i regionen.

Genom att kombinera trafiksäkerhetsdata, trygghetsobservationer och strukturerade brottsförebyggande arbetsmetoder utgör rapporten ett centralt underlag för fortsatt utveckling av ett säkert, tryggt och tillgängligt transportsystem.

Under året har flera uppmärksammade händelser skett som understryker vikten av ett långsiktigt och systematiskt arbete inom samtliga områden. Utredningar av händelserna har skett av respektive bolag, polis eller i förekommande fall Statens Haverikommission, Västtrafik får återkopplat resultatet av dessa rapporter vid behov. Denna rapport utgör ett centralt underlag för fortsatt prioritering av arbetet.

Trafiksäkerhetsrapport

Kollektivtrafik – Samlad redovisning av trafiksäkerhetsrelaterade händelser

1. Syfte och avgränsning

Denna trafikhändelserapport redovisar samtliga rapporterade trafiksäkerhetsrelaterade händelser inom kollektivtrafiken under perioden **1 januari 2024 – 31 december 2025**, med särskilt fokus på utfallet för år 2025.

Syftet med rapporten är att:

- dokumentera omfattning och typ av inträffade trafikhändelser,
- analysera mönster, orsaker och konsekvenser,
- identifiera riskmiljöer och återkommande händelsetyper,
- utgöra underlag för förbättringsåtgärder och fortsatt trafiksäkerhetsarbete.

Rapporten baseras på inrapporterade händelser i ordinarie incidentrapporteringssystem och följer fastställda definitioner för trafiksäkerhetsrelaterade incidenter.

2. Sammanfattning av inträffade trafikhändelser

Under perioden rapporterades totalt 3 415 trafiksäkerhetsrelaterade händelser, varav:

- 1 578 händelser under 2024
- 1 837 händelser under 2025

Detta motsvarar en ökning av antalet rapporterade händelser mellan åren. Samtidigt har andelen händelser med personskador minskat, vilket innebär att konsekvenserna av inträffade händelser generellt varit mindre allvarliga under 2025.

3. Händelseutveckling över tid

3.1 Totalt antal trafikhändelser

Antalet rapporterade trafikhändelser ökade mellan 2024 och 2025. Ökningen bedöms bero på en kombination av:

- ökad trafikvolym,
- fler fordonsrelaterade incidenter,
- förbättrad rapporteringsgrad och efterlevnad av rapporteringsrutiner.

Det finns inga indikationer på att ökningen beror på en enskild systemförändring eller extraordinär händelse.

4. Geografisk fördelning av trafikhändelser

4.1 Kommun- och områdesnivå

Händelserna är ojämnt fördelade geografiskt. Göteborgs kommun står för den största andelen rapporterade trafikhändelser, följt av Borås och Skövde.

Den högre frekvensen i Göteborg bedöms ha samband med:

- hög trafikintensitet,
- komplex stadsmiljö, ombyggnadsprojekt
- många oskyddade trafikanter,
- ett stort antal bytespunkter och knutpunkter.

4.2 Särskilt utsatta platser

Följande platser har identifierats som återkommande händelsemiljöer:

- Centralstationen
- Hjalmar Brantingsplatsen
- Järntorget
- Marklandsgatan

Vid dessa platser dominerar händelser kopplade till kollisioner, påkörningar samt andra fordonsrelaterade olyckor. Platserna kännetecknas av trånga ytor, komplex trafikstyrning och hög exponering mot övrig trafik.

5. Typer av trafikhändelser

5.1 Kollision mellan fordon

Kollision mellan fordon är den vanligast förekommande trafikhändelsen. Under 2025 noterades en tydlig ökning jämfört med 2024.

Typiska scenarier:

- sidokollisioner i korsningar,
- påkörning bakifrån vid låg hastighet,
- kollisioner vid filbyten eller hållplatsangöring.

Denna händelsetyp utgör den största risken för både materiella skador och personskador.

5.2 Påkörning – övrigt

Händelsetypen omfattar påkörning av:

- djur,
- fasta föremål,
- infrastrukturdetaljer såsom stolpar, räcken och skyltar.

Denna kategori är den näst vanligaste och förekommer både i stadsmiljö och i mer perifera trafikmiljöer.

5.3 Andra fordonsrelaterade olyckor

Denna kategori omfattar främst:

- fall- och halkolyckor ombord,
- skador till följd av kraftiga inbromsningar,
- kontakt med inredning eller utrustning i fordon.

Händelserna inträffar ofta i samband med acceleration, inbromsning eller plötsliga trafikförändringar.

6. Trafikhändelser med personskador

6.1 Omfattning

Andelen trafikhändelser som resulterade i personskador har minskat mellan 2024 och 2025. Detta indikerar att:

- skyddsnivån i fordonen är god,
- förarbeteende och rutiner i många fall begränsar skadeutfallet,
- akuta händelser oftare får lindrigare konsekvenser.

6.2 Lindriga och allvarliga skador

- Lindriga personskador minskade i antal under 2025.
- Allvarliga personskador minskade från antalet 15 till 12.
- Dödsfall

2025 har vi haft dödsolyckor i kollektivtrafik där tre oskyddade trafikanter inom spårvagnstrafiken förolyckats och en förare i Anropstyrd trafik ”Taxi” i kollision med tåg som är inrapporterat.

7. Förarbeteende och trafiksäkerhetsindikatorer

7.1 Hastighet

Uppföljning av hastighet visar att efterlevnaden generellt är god, men att:

- avvikelser förekommer i komplex stadsmiljö,
- särskilda riskzoner finns vid knutpunkter och hållplatslägen.

7.2 Bältesanvändning

- Bältesanvändningen bland förare är hög.
- Bältesanvändningen bland resenärer är låg och utgör en tydlig riskfaktor vid olyckor.

7.3 Distraction

Vid genomförda observationer noterades:

- mobiltelefonanvändning under körning,
- körning mot rött ljus,
- kraftiga inbromsningar.

Dessa beteenden bedöms ha direkt koppling till flera av de rapporterade trafikhändelserna.

8. Samlad händelseanalys

Den samlade analysen visar att:

- trafikhändelserna till stor del är kopplade till interaktion med övrig trafik,
- stadsmiljö och knutpunkter utgör de största riskmiljöerna,
- ökningen av incidenter inte motsvaras av ökade skadeutfall.

Detta tyder på ett system som i hög grad begränsar konsekvenser, men där förebyggande arbete behöver förstärkas för att minska antalet händelser.

Positiva trender

- Minskande andel incidenter med personskador.
- Minskning av allvarliga personskador.
- Stabil och i vissa delar förbättrad säkerhetsprestanda trots ökat incidentantal.
- God nivå i Svenskt Hastighetsindex (SHI) i jämförelse med andra trafikhuvudmän.

Utmaningar

- Göteborg står fortsatt för den största andelen incidenter.
- Centrala knutpunkter utgör återkommande riskmiljöer.
- Tydlig ökning av fordonskollisioner.
- Fortsatta utmaningar kopplade till hastighetshållning.
- Låg bältesanvändning bland resenärer.

9. Identifierade riskområden

Följande riskområden har identifierats:

- kollisioner i tät stadstrafik,
- hållplats- och terminalmiljöer,
- låg bältesanvändning bland resenärer,
- distraktion och regelefterlevnad i förarledet.

10. Slutsats

Trafikhändelserapporten för 2025 visar att kollektivtrafiken fortsatt är ett säkert transportsystem ur ett konsekvensperspektiv, men att antalet trafikhändelser kräver fortsatt fokus.

Minskningen av personskador och allvarliga skador är positiv, men den ökande händelsefrekvensen – särskilt kopplad till fordonskollisioner – motiverar fördjupad analys och riktade åtgärder.

Rapporten utgör ett viktigt underlag för fortsatt systematiskt trafiksäkerhetsarbete och prioritering av förebyggande insatser.

Trygghet och brottsförebyggande rapport

11. Inledning

Denna rapport redovisar utvecklingen av trygghets- och brottsförebyggande trafikhändelser inom kollektivtrafiken under perioden 2024–2025. Rapporten omfattar incidenter kopplade till ordningsstörningar, hot, våld och andra otrygghetsskapande händelser som påverkar resenärer, förare och övrig personal.

Syftet med rapporten är att ge en samlad och strukturerad bild av:

- omfattningen av rapporterade trygghetsincidenter,
- utveckling över tid,
- geografisk och kategorimässig fördelning,
- samt identifierade riskmiljöer som kräver fortsatta eller förstärkta åtgärder.

12. Övergripande utveckling

12.1 Totalt antal incidenter

Antalet rapporterade trygghets- och brottsförebyggande incidenter ökade mellan 2024 och 2025.

- **2024:** 2 230 incidenter
- **2025:** 2 526 incidenter

Ökningen är relativt begränsad i absoluta tal men visar på en fortsatt hög nivå av ordnings- och trygghetsrelaterade händelser inom kollektivtrafiken.

Den största incidentkategorin under båda åren är ”Annan ordningsstörning”, som ökade från 1 836 incidenter år 2024 till 2 001 incidenter år 2025. Även incidenter kopplade till hot och ofredande uppvisar en ökande trend.

12.2 Geografisk fördelning

Incidenterna är ojämnt fördelade geografiskt och starkt koncentrerade till större trafiknav.

De mest utsatta kommunerna är:

1. Göteborg: 3 297 incidenter, varav cirka 72 procent avser kategorin ”Annan ordningsstörning”
2. Mölndal: 155 incidenter
3. Uddevalla: 39 incidenter
4. Kungälv: 32 incidenter

Göteborg avviker tydligt från övriga kommuner, både i volym och i koncentration till centrala knutpunkter.

13. Incidenttyper och trender

13.1 Vanligaste incidentkategorierna 2024 - 2025

De vanligaste trygghetsrelaterade incidentkategorierna under perioden 2024-01-01 – 2025-12-31 var:

- Annan ordningsstörning: 3 837 incidenter
- Hot/ofredande/ärekränkning mot förare: 423 incidenter
- Våld mot resenär: 177 incidenter
- Våld/misshandel mot förare: 119 incidenter

Ordningsstörningar utgör därmed den helt dominerande kategorin och står för merparten av de rapporterade händelserna.

13.2 Största ökningen

Den mest markanta ökningen mellan 2024 och 2025 avser kategorin

”Annan ordningsstörning” ökade, från 1836 till 2001 incidenter

”Hot och ofredande mot förare” ökade, från 198 till 225 incidenter, vilket indikerar ett fortsatt behov av fokus på arbetsmiljö och personalsäkerhet.

13.3 Incidenter med personpåverkan

En betydande andel av incidenterna har direkt påverkan på individer i form av hot, ofredande eller våld. Detta gäller både resenärer och personal.

Incidenter riktade mot förare utgör en särskilt allvarlig kategori, då de påverkar både den enskilde medarbetarens trygghet och kollektivtrafikens funktion, säkerhet och punktlighet.

14. Definitioner av trygghets- och brottsförebyggande incidenter

Rapporten baseras på fastställda definitioner av trygghetsrelaterade incidenter, bland annat:

- Annan ordningsstörning

- Hot, ofredande eller ärekränkning
- Våld eller misshandel mot resenär
- Våld eller misshandel mot förare

En enhetlig klassificering säkerställer jämförbarhet över tid och mellan olika geografiska områden.

15. Sammanfattande analys

Positiva iakttagelser

- Incidentökningen är relativt begränsad trots fortsatt höga flöden i kollektivtrafiken
- De flesta incidenter utgörs av ordningsstörningar utan fysiskt våld

Utmaningar

- Tydlig koncentration av incidenter till stora trafiknav
- Fortsatt hög nivå av hot och våld riktat mot förare
- Göteborgsområdet står för en stor andel av incidenterna

Sammantaget pekar analysen på ett behov av riktade, plats- och situationsanpassade trygghetsinsatser.

16. Rekommenderade fokusområden framåt

- Riktade trygghetsinsatser vid särskilt utsatta platser, såsom Centralstationen, Angered centrum, Brunnsparken och Gamlestads torg
 - Stärkt skydd och stöd till förare, inklusive förebyggande insatser mot hot och våld
 - Ökad närvaro av trygghetsresurser vid stora trafiknav och tider med hög incidentfrekvens
-

17. Slutsats

Trygghets- och brottsförebyggande trafikhändelser inom kollektivtrafiken uppvisar en svag men tydlig ökning mellan 2024 och 2025. Samtidigt visar

analysen att incidenterna i hög grad är koncentrerade till specifika platser och kategorier.

Förekomsten av allvarliga händelser, massmedialt uppmärksammade incidenter, understryker vikten av ett långsiktigt och systematiskt trygghetsarbete. Rapporten utgör ett centralt underlag för fortsatt prioritering av trygghets- och brottsförebyggande åtgärder.

18. Uppföljning trygghet och brottsförebyggande

Uppföljning av trygghetsarbetet bör ske genom regelbunden analys av:

- antal incidenter per kategori och geografiskt område,
- utveckling över tid vid särskilt utsatta platser,
- incidenter riktade mot förare och resenärer,
- samt effekter av genomförda trygghetsåtgärder.

//