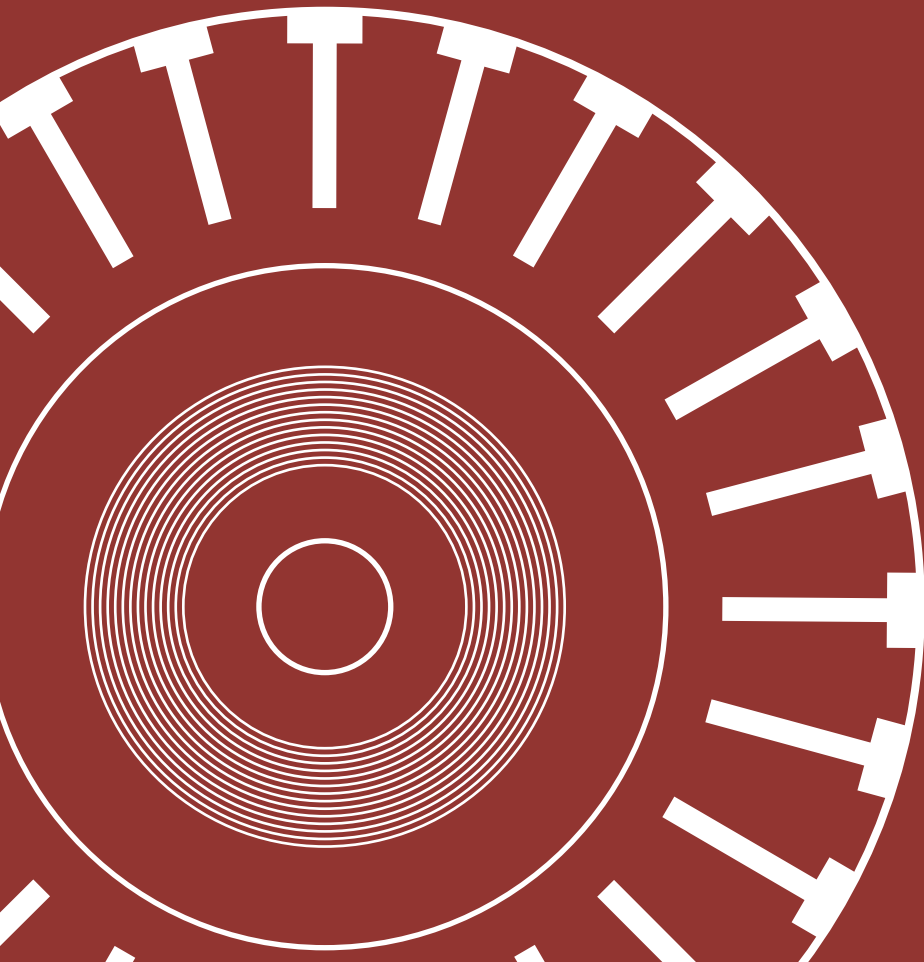


SLUTRAPPORT FRÅN OPCAT-ENHETEN 2021

Transporter av frihetsberövade personer



Tematisk rapport från Opcat-enheten 2021

Transporter av frihetsberövade personer

Slutrapport

© Riksdagens ombudsmän 2021

Produktion: Riksdagens ombudsmän – JO

Omslag: Del av skiss över panoptikon, ett fängelse där alla celler kan övervakas från en punkt. En design som lanserades av den brittiske filosofen Jeremy Bentham i slutet av 1700-talet.

Förord

Justitieombudsmännens uppdrag som nationellt besöksorgan enligt Opcat handlar om att bl.a. genom inspektioner förebygga att frihetsberövade personer utsätts för tortyr och annan grym, omänsklig eller förnedrande behandling. Under 2018 och 2019 hade JO:s Opcat-verksamhet en tematisk inriktning mot transporter av frihetsberövade. De inspektioner och särskilda granskningar som skett inom ramen för temat har visat att transporter är förknippade med särskilda risker för de frihetsberövade.

Bakgrunden till den tematiska inriktningen var bl.a. att Kriminalvården den 1 april 2017 fick ett utökat ansvar för att även genomföra transporter av frihetsberövade människor som inte är myndighetens egna klienter. Det stod tidigt klart att Kriminalvården inte varit tillräckligt förberedd på de praktiska konsekvenserna av det utökade transportuppdrag som de nya bestämmelserna innebar. Under de två år som JO arbetade med transporttemat genomfördes 54 Opcat-inspektioner och ombudsmännen tog även vid några andra inspektioner, bl.a. vid en inspektion av en tingsrätt, upp frågor relaterade till temat. Iakttagelserna ledde fram till att JO i flera fall kunde konstatera att enskilda individer blivit lidande till följd att bristande transportkapacitet hos Kriminalvården. De negativa konsekvenserna för enskilda frihetsberövade rör bl.a. att barn och unga omhändertagna för vård blivit kvar i polisarrester i väntan på transport men också förseningar av andra transporter och stigmatiserande inslag vid utförandet av handräckningstranporter när frihetsberövade enligt vårdlagarna samtransporteras med kriminalvårdens klienter.

I denna slutrapport finns en sammanställning av de uttalande och rekommendationer som mina ombudsmannakollegor och jag gjort i syfte att förebygga risker för bl.a. omänsklig eller förnedrande behandling. Tema transporter har involverat samtliga ombudsmän och därmed omfattat flera av de myndigheter som antingen begär hjälp med transport av en frihets-

berövad av en annan myndighet eller som själva transporterar frihetsberövade. I JO:s delrapport Tema Transporter som publicerades i juni 2019 presenterades ett antal förslag till åtgärder som enligt ombudsmännens bedömning kunde bidra till att motverka de brister som uppmärksammats. Vissa av förslagen har genomförts men det kvarstår alltså brister som påverkar situationen för frihetsberövade i samband med transporter. Min förhoppning är att denna slutrapport ska kunna bidra till arbetet med att åtgärda dessa brister och därmed öka tryggheten för de frihetsberövade vid transporter.



Elisabeth Rynning

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning och slutsatser	7
1 Opcat-verksamhetens transporttema	11
1.1 Genomförda inspektioner	11
1.2 Avvikelsesrapporter från Polismyndigheten	12
1.3 Kort om de begrepp som används i rapporten	13
1.4 Innehållet i denna rapport	13
2 Transporter av frihetsberövade människor	15
2.1 Tidigare uttalanden av JO	15
2.2 Kriminalvårdens skyldighet att utföra transporter	16
3 Den tematiska delrapporten om transporter 2019	19
3.1 Åtgärder och kontroller inför en handräckningstransport	19
3.2 Genomförandet av handräckningstransporter	19
3.3 Transportuppehåll	20
4 Förändringar av Kriminalvårdens transportorganisation	23
4.1 Redovisning av uppdraget att se över Kriminalvårdens ansvar för transporter	23
4.2 Regeringsuppdrag till Kriminalvården och Polismyndigheten	24
4.3 Kriminalvårdens och Polismyndighetens redovisningar av uppdraget	25
4.4 Lagrådsremissen Effektivt resursutnyttjande vid transporter av frihetsberövade	27
4.5 Överenskommelser mellan Kriminalvården och Polismyndigheten	28

5	Iakttagelser och uttalanden under 2019	31
5.1	Långa och många transporter	31
5.2	De frihetsberövades upplevelser	32
5.3	Kriminalvårdens samtransporter av frihetsberövade	32
5.4	Användandet av fängsel	33
5.5	Möjligheten till förvar i samband med transport	33
5.6	Transportuppehåll i arrester och häkten	35
5.7	Myndigheternas uppföljning av transporter	37
5.8	Resursbrist inom kriminalvården	39
6	Ombudsmännens beslut om initiativ om transporter	41
6.1	Användandet av väntceller	41
6.2	Transport av en svårt sjuk intagen	42
6.3	Prioriteringar av Kriminalvårdens transportuppdrag	43
6.4	Transport av patienter inom psykiatri	44
6.5	Förutsättningarna för att begära handräckning	46
6.6	Informationsöverföring i samband med en handräckningsuppdrag	47
6.7	Myndigheters samverkan vid en handräckningstransport	48
	Bilagor	51
	A. Genomförda inspektioner 2018 och 2019	52
	B. Avvikelse rapporter från Polismyndigheten	54

Sammanfattning och slutsatser

I den tematiska delrapporten om transporter, JO:s *Rapport från Opcat-enheten 2019 – Tema transporter* redovisas iakttagelser som gjordes under 2018. I rapporten lyftes fram ett antal åtgärder som enligt ombudsmännen kunde bidra till att motverka de brister som hade identifierats i transportsystemet. Dessa förslag redovisas här liksom en sammanfattning av de viktigaste iakttagelserna under 2019.

Åtgärder som kan bidra till att motverka brister i transportsystemet

För att komma till rätta med de brister som uppmärksammades vid inspektionerna under 2018 gjorde ombudsmännen bedömningen att bl.a. följande åtgärder behövde vidtas:

- Säkerställa att det finns en kapacitet hos Kriminalvården – som fått i uppdrag att genomföra handräckningstransporter – att utföra dessa transporter inom de tidsramar som etablerats genom JO-uttalanden. Detta för att komma till rätta med den problematiska situationen att frihetsberövade personer blir sittande i mer slutna miljöer där de inte hör hemma, t.ex. i polisarrester.
- De myndigheter som har möjlighet att vända sig till Kriminalvården och Polismyndigheten för att få hjälp med handräckning, bör ha en egen kapacitet för att

kunna utföra de transporter där de enligt lagstiftningen inte ska begära handräckning. Vidare behövs det en kunskap om hur lagstiftningen ska tillämpas. Först då kan ett överutnyttjande av Kriminalvårdens och Polismyndighetens resurser undvikas.

- Utgångspunkten för planeringen och utförandet av handräckningstransporter för personer som är frihetsberövade enligt vårdlagarna är att de inte ska placeras i häkte i samband med transporter. Dessa kategorier av frihetsberövade ska inte heller samtransporteras med Kriminalvårdens klienter.
- Det behövs en samordning mellan myndigheterna som gör det möjligt för frihetsberövade att genomföra ankomstsamtal vid handräckningstransporter. Ett möjligt sätt att uppnå detta är att myndigheterna i sina beställningar anger till Kriminalvården vem eller vilka anhöriga som en frihetsberövad får ringa vid ett transportuppehåll i ett häkte.
- Polismyndigheten behöver – i samråd med Kriminalvården – organisera transportuppehållen i polisarresterna på sådant sätt att arrestpersonalen hinner vidta alla nödvändiga kontroller och åtgärder vid inskrivningen i arresten.
- Berörda myndigheter behöver vidta åtgärder för att minska de stigmatiserande inslagen vid utförandet

av handräckningstransporter. Det handlar bl.a. om att utforma transporter på sådant sätt att personer omhändertagna enligt vårdlagarna inte känner sig utpekade som kriminella. Vidare handlar det om att säkerställa att det sker individuella bedömningar av behovet av säkerhetsarrangemang.

- Berörda myndigheter behöver ha en samsyn i fråga om vilka uppgifter som ska lämnas över från den beställande myndigheten i samband med en beställning av en handräckningstransport. Vidare är det angeläget med en samsyn i fråga om vad olika typer av uppgifter betyder och vilka säkerhetsarrangemang de bör leda till. I detta ligger även att Kriminalvårdens beställningssystem måste utvecklas och anpassas för beställning av handräckningstransporter.

Åtgärder som vidtagits

I JO:s delrapport tema transporter redovisades vilka åtgärder som ombudsmännen bedömde behövde vidtas för att komma tillrätta med de brister som uppmärksammats. Granskningen under 2019 visar att flera åtgärder vidtagits, bl.a. har Polismyndigheten organiserat transportuppehållen i polisarresterna vilket innebär att det finns förutsättningar för att vidta alla nödvändiga kontroller och åtgärder vid inskrivningen. Flera brister fanns dock kvar vid granskningen 2019. Bl.a. den som gällde kapaciteten hos Kriminalvården att utföra handräckningstransporter inom de tidsramar som etablerats genom JO-uttalande. Det förekom fortfarande stigmatiserande inslag vid utförandet av handräckningstransporter och frihetsberövade enligt vårdlagarna placerades alltför ofta i häkte och samtransporterades med Kriminalvårdens klienter.

Beslutet om prioriteringar stod i strid med regeringens förordning

Kriminalvården fick den 1 april 2017 genom en ändring i instruktionen i uppdrag att verkställa de transporter som Polismyndigheten och Säkerhetspolisen överlämnar enligt 29 a § Polislagen. Myndigheten ska också lämna andra myndigheter den hjälp med transporter som är särskilt föreskrivna.

I denna slutrapport lyfts fram att det underlag som låg till grund för lagändringen och lagstiftningen om transporter av frihetsberövade människor inte var tillräckligt underbyggd. Den enskilt viktigaste faktorn som påverkat situationen för de frihetsberövade hänger ihop med hur Kriminalvården organiserade sitt transportuppdrag. Detta finns belyst i chefsJO Elisabeth Rynning beslut i mars 2020. I utredningen i ärendet kom det fram att Kriminalvårdens transportorganisation skulle byggas ut etappvis och först 2021 – dvs. fyra år efter det att bestämmelserna trädde i kraft – räknade myndigheten med att den skulle ha den kapacitet som krävdes för att kunna fullgöra det utökade uppdraget. Kriminalvårdens inriktning när det gäller transportuppdraget har varierat över tid. Inledningsvis var avsikten att myndigheten skulle ha kapacitet att genomföra transporter dygnet runt. Efter en tid återgick Kriminalvården till den transportorganisation som myndigheten hade innan de nya reglerna trädde i kraft. Därefter utökades transportorganisationen på nytt. Under hela processen har de lagbestämmelser som ger ett antal myndigheter rätt att överlämna transporter till Kriminalvården varit gällande.

ChefsJO riktade i sitt beslut allvarlig kritik mot Kriminalvården. Kritiken kan sammanfattas enligt följande: Kriminalvårdens transportorganisation var inte förbe-

redd för den ökning av antalet transportuppdrag som bl.a. 29 a § polislagen medförde. Kriminalvårdens försök att hantera den problematiska situationen genom beslutet i december 2017 står emellertid i direkt strid med myndighetens instruktion som regeringen har meddelat i en förordning. Avsikten med regeringens styrning av sina myndigheter genom bl.a. förordningar är att skapa tydlighet och förutsebarhet. Kriminalvårdens beslut, att bara utföra transporter överlämnade från Polismyndigheten i den utsträckning som transportkapaciteten enligt Kriminalvårdens uppfattning medgav det, motverkade detta syfte och därmed en av grunderna i en rättsstat. Beslutade fick också allvarliga konsekvenser för enskilda frihetsberövade.

Den bristande kapaciteten medförde negativa konsekvenser för frihetsberövade

Att Kriminalvården inte var förberedd för det nya uppdraget blev uppenbart när myndigheten den 22 december 2017 beslutade att prioritera ner de transporter som överlämnats av Polismyndigheten. I sitt beslut lyfter Kriminalvården fram att det finns en påtaglig risk för att enskilda individer blir lidande om inte myndigheten löste sin uppgift. Att denna farhåga hade besannats, bl.a. visade en inspektion av dåvarande JO Cecilia Renfors i mars 2019 av Polismyndigheten, arresten Borlänge att 20 barn och unga omhändertagna enligt LVU varit placerade i arresten i väntan på transport till SiS LVU-hem. De omhändertagna var mellan 15 och 18 år gamla, och de hade varit placerade i arresten i mellan knappt ett dygn och upp till fyra och ett halvt dygn.

ChefsJO hänvisade till tidigare uttalande om att en polisarrest som regel är en olämplig plats för placering

av unga personer som i många fall saknar tidigare erfarenhet av sådana miljöer. Om en ung person över huvud taget ska placeras i en arrest måste en transport påbörjas så snart som möjligt, dock senast dygnet efter det att han eller hon har tagits i förvar.

Polismyndigheten har upprättat avvikelserapporter och det finns ett antal fall under andra hälften av 2019 där barn och unga som är omhändertagna enligt LVU blivit kvar i polisarrest i väntan på transport.¹ De problem som uppstod direkt efter det att lagändringen trädde i kraft, fanns alltså kvar nästan tre år senare vilket chefsJO bedömde som mycket allvarligt.

Sammanfattningsvis konstaterade chefsJO att Kriminalvården inte varit förberedd för det utökade transportuppdraget.

Brister som ombudsmännen har identifierat

Utöver vad som tidigare identifierats har ombudsmännen gjort bedömningen att följande åtgärder behöver vidtas:

Kriminalvårdens organisation medför många och långa transporter

Brister i Kriminalvårdens transportorganisation har fått till följd att intagna omplacerats mellan häkten. Långa och många transporter har varit påfrestande för de intagna som varit begränsade i sin rörlighet, ofta varit försedda med fängsel och haft begränsade möjligheter till toalettbesök.² I ett fall uppmärksammade JO att en intagen med särskilda omvårdnadsbehov vid flera tillfällen fjärrtransporterats mellan Skåne och Stockholm för att kunna få sina omvårdnadsbehov tillgodosedda på landets enda häkte med omvårdnadsplatser.

¹ Se avvikelserapport 1085, 1091, 1092, 1114, 1121, 1151, 1266 och 1347, i dnr O 15-2019.

² Se JO 2020/21 s. 180 och dnr O 25-2019.

- Kriminalvården behöver se över lämpligheten av att myndigheten endast har särskilt anpassade omvårdnadsplatser för häktade intagna i Stockholm.

Handräckningstransporter

Granskningen visade att Kriminalvården även under 2019 hade problem med att genomföra handräckningstransporter inom en rimlig tid. Av den anledningen gjorde ombudsmännen följande uttalanden:

- Myndigheter som har rätt att begära handräckning av Kriminalvården bör inte missbruka den möjligheten. Om en myndighet begär handräckning trots att den själv kunde ha ombesörjt transporten innebär det att andra transporter fördröjs eller inte kan genomföras av Kriminalvården.
- Myndigheterna behöver ha rutiner för att dokumentera av vilka skäl en begäran om handräckning gjorts. Då kan begäran granskas i efterhand och på så sätt ingå som ett led i att följa upp och kvalitetssäkra myndighetens verksamhet. En myndighet som begär handräckning bör systematiskt följa upp konsekvenserna av att Kriminalvårdens transporter fördröjs.
- Myndigheter och andra som kan komma att medverka vid en handräckning behöver ha väl utarbetade rutiner för att en sådan åtgärd ska kunna genomföras på bästa sätt för en frihetsberövad oavsett tid på dygnet. Det måste alltid finnas en beredskap hos den myndighet som har begärt handräckningen för att det under hela dygnet kan uppkomma frågor som rör begäran.
- Berörda myndigheter behöver ha en övergripande planering för hur transporten ska gå till och att det finns förutsättningar hos den som begärt handräckning att vid behov boka en resa och medverka vid transporten av en ungdom.

Transportuppehåll

Under 2019 iakttogs att ungdomar fått övernatta i arrester i samband med transport. Det föranledde ett uttalande om att:

- SiS har ett ansvar för att medverka så att handräckningen inte blir mer ingripande än nödvändigt. Myndigheten bör därför se till att det finns övernattningsmöjligheter på sina institutioner.

1 Opcat-verksamhetens transporttema

Den 1 april 2017 infördes nya regler om transport av frihetsberövade personer. I korthet innebär bestämmelserna att Kriminalvården ska utföra s.k. handräckningstransporter i de fall det finns särskilda omständigheter som gör att det kan befaras att det finns ett behov av vissa av myndighetens tvångsåtgärder för att kunna genomföra transporterna. Det innebär att Kriminalvårdens personal, förutom myndighetens egna klienter, även transporterar människor som frihetsberövats enligt annan lagstiftning. Det kan exempelvis gälla transporter av psykiskt sjuka som får vård enligt lagen om psykiatrisk tvångsvård eller unga som omhändertagits enligt lagen med särskilda bestämmelser om vård av unga. För en utförligare redogörelse, se avsnitt 2.

Under 2018 och 2019 hade JO:s Opcat-verksamhet ett särskilt transporttema. Under 2019 publicerades en tematisk delrapport över de iakttagelser och uttalanden som hade skett i samband med inspektionerna under 2018.¹ I denna rapport sammanfattas de iakttagelser som gjorts i arbetet med transporttemat under 2018 och 2019.

1.1 Genomförda inspektioner

Under 2018 och 2019 genomfördes 54 Opcat-inspektioner. Inspektionsverksamheten omfattade bl.a. samtliga häkten där Kriminalvårdens nationella transporttjänst, NTE, regelmässigt gör uppehåll i samband med transporter. Sådana transporthäkten finns i Gävle, Härnösand

(Saltvik), Jönköping och Örebro. I Stockholmsområdet sker transportuppehållen i något av de tre säkerhetshäktena (Huddinge, Kronoberg och Sollentuna). Under åren inspekterades häktet Huddinge och Kronoberg. I samband med inspektionerna av vissa häkten skedde även inspektioner av NTE:s transportgrupper. Det förekommer även att Kriminalvården gör transportuppehåll i vissa strategiskt belägna polisarrester. Sådana uppehåll sker bl.a. i arresterna Sandviken och Värnamo, som inspekterades under 2018.

Inspektionsobjekt	Antal inspektioner	
	Totalt	inkl. NTE
Kriminalvårdsanstalter	7	
Häkten	16	5
Polisarrester	16	
LVM-hem	3	
LVU-hem	4	
Psykiatrisk avdelning	6	
Migrationsförvar	1	
Nationella transportenheten, NTE	1	1
Summa	54	6

För en fullständig redogörelse av genomförda inspektioner, se bilaga A.

Under 2018 och 2019 genomförde även JO:s tillsyns-avdelningar ytterligare elva inspektioner av platser där människor hålls frihetsberövade.²

² Kriminalvården, anstalterna Hall (dnr 2416-2018 och dnr 5852-2019), Tidaholm (dnr 6804-2018), Saltvik (dnr 605-2019 och dnr 6328-2019) och Ystad (dnr 6204-2019) samt häktet Saltvik (dnr 605-2019), Migrationsverket, förvaret i Källered (dnr 939-2018), Barn- och ungdomspsykiatri i Malmö (regional heldygnsvård) (dnr 1559-2019), Rättspsykiatri vård Stockholm, sektion Nord (dnr 7452-2019) och Rättspsykiatriska regionkliniken i Vadstena (dnr 7317-2018).

¹ Se Rapport från Opcat-enheten 2019 – Tema Transporter.

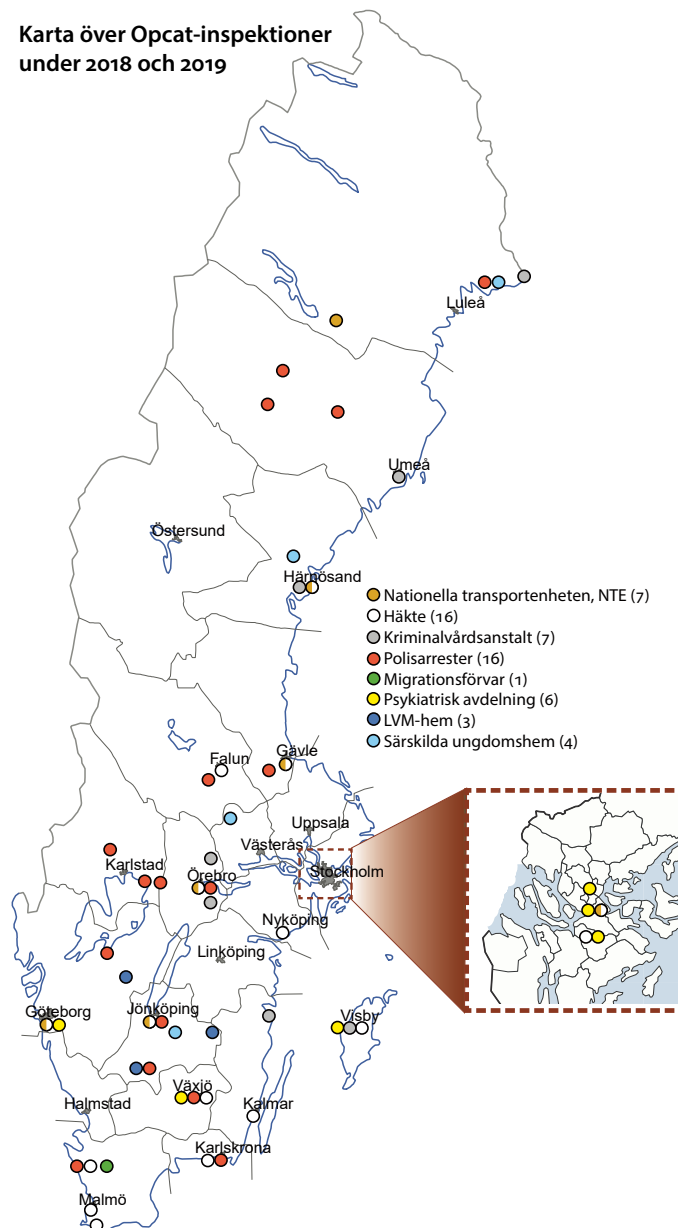
1.2 Avvikelsesrapporter från Polismyndigheten

JO begärde under 2018 och 2019 in avvikelsesrapporter som Polismyndigheten har upprättat när Kriminalvården inte har haft möjlighet att genomföra begärda handräckningstransporter. Totalt har drygt 900 rapporter granskats och majoriteten avser situationer där Kriminalvården inte kunnat transportera anhållna personer till häktningsförhandlingar. Avvikelsesrapporterna avser i huvudsak följande typer av transporter:

- 725 rapporter angående transporter av anhållna till häktningsförhandlingar,
- 87 rapporter angående transporter av personer omhändertagna för vård enligt lagen om särskilda bestämmelser om vård av unga (personen ej tagen i förvar),
- 65 rapporter angående transporter av personer omhändertagna för vård enligt lagen om särskilda bestämmelser om vård av unga (personen tagen i förvar),
- 40 rapporter angående transporter av häktade från arrest till häkte,
- 15 rapporter angående transporter av personer förvarstagna enligt utlänningslagen,
- 11 rapporter angående transporter av personer omhändertagna för vård enligt lagen om vård av missbrukare i vissa fall, och
- 10 rapporter angående transporter av personer omhändertagna för vård enligt lagen om psykiatrisk tvångsvård.

En fullständig redovisning av det granskade materialet, se bilaga B.

Karta över Opcat-inspektioner under 2018 och 2019



1.3 Kort om de begrepp som används i rapporten

Inom Kriminalvården förekommer det begrepp för att beskriva olika typer av uppehåll i samband med transporter. Det rör sig om begreppen transportuppehåll, matuppehåll, måltidsuppehåll m.m. För att underlätta förståelsen används följande begrepp i denna rapport:

- *Transportuppehåll*: alla typer av uppehåll där den frihetsberövade tas in i någon typ av verksamhetsställe (exempelvis häkte, arrest eller LVM-hem) i avvaktan på vidare transport.
- *Måltidsuppehåll*: ett transportuppehåll där den frihetsberövade tas in i någon typ av verksamhetsställe för lunch för att därefter transporteras vidare samma dag.
- *Transportuppehåll med övernattning*: ett transportuppehåll där den frihetsberövade tas in i någon typ av verksamhetsställe i avvaktan på vidare transport efter en eller flera övernattningar.
- *Samtransport*: flera frihetsberövade transporteras i samma transportfordon.
- *Fjärrtransport*: transport mellan olika verksamhetsområden.

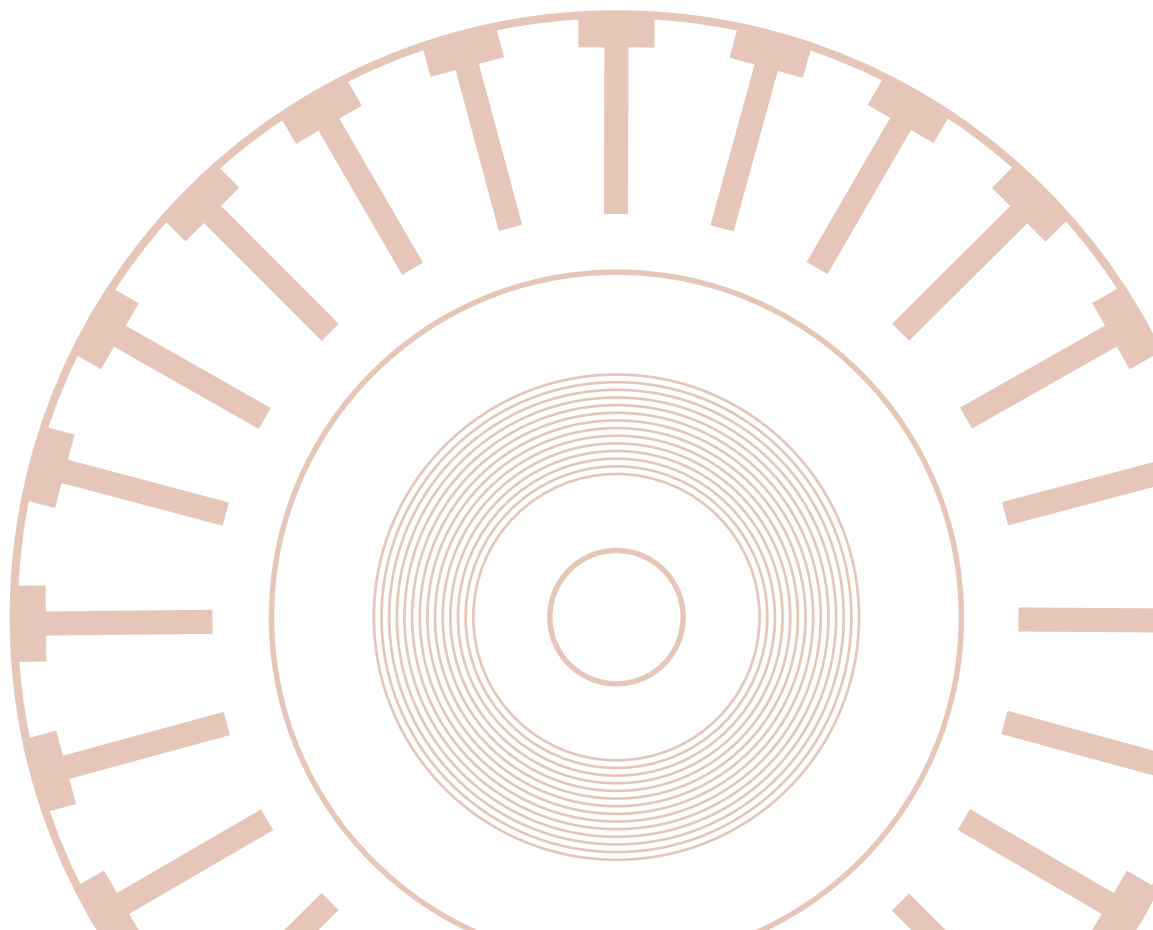
Som nämnts utgör NTE en del av Kriminalvården. NTE har ett stort antal kriminalvårdare anställda för att genomföra transporter. Vid en transport kan kriminalvårdarna inta någon av rollerna som transportledare (den som leder och ansvarar för transporten), transportförare (den som i första hand har ansvaret för att bevaka den frihetsberövade) eller bilförare (den som kör transportfordonet). I rapporten används regelmässigt begreppet kriminalvårdare för att beskriva NTE:s personal, om inte sammanhanget kräver en närmare förklaring av vilken roll som kriminalvårdaren har.

1.4 Innehållet i denna rapport

Denna rapport bygger på de iakttagelser som redovisats i protokollen från Opcat-inspektioner genomförda under 2019. Vidare redovisas uttalanden som ombudsmännen har gjort dels efter dessa inspektioner, dels i ett antal initiativärenden.³ Rapporten har följande innehåll:

- Transporter av frihetsberövade människor (avsnitt 2)
- Den tematiska rapporten om transporter 2019 (avsnitt 3)
- Förändringar av Kriminalvårdens transportorganisation (avsnitt 4)
- JO:s iakttagelser och uttalanden under 2019 (avsnitt 5)
- Ombudsmännens initiativ om transporter (avsnitt 6)
- Sammanfattning av ombudsmännens uttalanden (avsnitt 7)

³ För iakttagelser och uttalanden efter inspektionerna som skett under 2018, se *Rapport från Opcat-enheten 2019 – Tema transporter*.



2 Transporter av frihetsberövade människor

Den myndighet som håller en människa frihetsberövad är även ansvarig för att transportera honom eller henne. Det kan röra sig om transporter till och från sjukhus, till förhandlingar i domstol m.m. Polismyndigheten har dock sedan en lång tid tillbaka enligt lag varit skyldig att hjälpa myndigheter att genomföra sådana transporter. Det vanliga är att polisen genomför handräckningstransporter när det bedöms finnas ett behov av ”polisiär kompetens”, dvs. befogenhet och förmåga att använda våld eller annat tvång.¹

Parallellt med dessa regler utvecklades över tid en praxis enligt vilken Kriminalvården förväntades bistå Polismyndigheten och utföra delar av handräckningstransporterna. Denna verksamhet var tidigare inte lagreglerad, men enligt instruktionen för Kriminalvården hade myndigheten rätt att bistå andra myndigheter med inrikes- och utrikestransporter av frihetsberövade människor.²

2.1 Tidigare uttalanden av JO

Frågor som rör transporter av frihetsberövade är inte nya hos JO. Ombudsmännen har i flera fall före Opcat-verksamhetens transporttema gjort uttalanden som tar sikte på transporter av frihetsberövade.³ Det har bl.a. varit fråga om förhållandena för frihetsberövade under transport, användandet av tvångsmedel och informations-

överlämning. Uttalandena har fyllt en viktig funktion i samband med Opcat-verksamhetens transporttema. Ombudsmännens uttalanden kan sammanfattas i följande punkter:

- En transport av en häktad från arrest till ett häkte bör i normalfallet inledas samma dag som häktningsbeslutet fattades.⁴
- Personer omhändertagna enligt vårdlagstiftning bör endast i undantagsfall placeras i arrester eller häkten.⁵
- Om en person som är omhändertagen för vård tas in i en arrest bör han eller hon transporteras från arresten så snart som möjligt (senast dagen efter).⁶
- En person omhändertagen för vård bör inte samtransporteras med andra klientgrupper.⁷
- Den som ansvarar för transporten måste få tillräcklig information om den frihetsberövade för att transporten ska kunna utföras på ett säkert sätt.⁸
- Säkerhetsarrangemang ska föregås av en individuell bedömning i varje enskilt fall. Bedömningen ska dokumenteras.⁹

4 Se JO 2016/17 s. 159. Se även JO:s beslut den 20 november 2017, dnr 7070-2016. I beslutet kritiserades Polismyndigheten för att en häktad person fått vänta i arresten i tre dygn på transport till ett häkte.

5 Se JO 2013/14 s. 249 och JO 2011/12 s. 182. Se även JO 2014/15 s. 227. JO var mycket kritisk till att Kriminalvården hade planerat en transport på så sätt att en 17-åring var tvungen att övernatta i häkte i samband med en transport.

6 Se JO 2016/17 s. 378.

7 Se JO 2013/14 s. 249.

8 Se JO 2018/19 s. 428 och JO 2015/16 s. 260, samt JO:s beslut den 25 januari 2017, dnr 5828-2015.

9 Se JO 2012/13 s. 203 och JO 2017/18 s. 131, samt JO:s beslut den 14 september 2017, dnr 7480-2016 och JO:s beslut den 9 mars 2017, dnr 5249-2016.

1 Se prop. 2016/17:57 s. 32.

2 Se den ursprungliga lydelsen av 6 § i förordningen (2007:1172) med instruktion för Kriminalvården.

3 För en redogörelse av uttalandena, se *Rapport från Opcat-enheten 2019 – Tema transporter*, s. 15–18.

2.2 Kriminalvårdens skyldighet att utföra transporter

Den 1 april 2017 trädde nya bestämmelser i kraft som bl.a. reglerar Kriminalvårdens genomförande av handräckningstransporter.¹⁰ Syftet med de nya reglerna är att myndigheten ska ha huvudansvaret för sådana transporter, och därmed kunna avlasta bl.a. Polismyndigheten som ges större möjlighet att ägna sig åt sin kärnverksamhet.¹¹

Skyldigheten omfattar frihetsberövade människor

De nya bestämmelserna innebär att Kriminalvården är skyldig att på begäran av vissa myndigheter hjälpa till att transportera frihetsberövade människor. Det rör sig om transporter av omhändertagna enligt bl.a. LPT, LVM eller LVU.

Som exempel kan nämnas transporter av ungdomar som är placerade i ett av SiS särskilda ungdomshem. Kriminalvården är skyldig att på begäran av SiS lämna hjälp vid en sådan transport. Vid övriga transporter – dvs. i fall där personen inte är frihetsberövad – är det i stället Polismyndigheten som en myndighet ska vända sig till och begära handräckning. Kriminalvården ska alltså inte verkställa frihetsberövanden för att kunna genomföra en transport, däremot ska myndigheten vidmakthålla ett frihetsberövande för att transporten ska vara möjlig. För att en myndighet ska kunna begära hjälp med en transport krävs att det finns särskilda omständigheter som gör att det kan befaras att transporten inte kan utföras utan användande av vissa tvångsätgärder (t.ex. användande av fängsel) eller om det annars finns synnerliga skäl.¹² Detta krav har tillkommit för att motverka att Kriminalvårdens

och Polismyndighetens resurser tas i anspråk i onödan.

Avsikten är alltså att Kriminalvården eller Polismyndigheten ska hjälpa till med en transport om det finns någon särskild omständighet som ger anledning att befara att den frihetsberövade kommer att göra motstånd eller avvika. När det gäller omhändertagna ungdomar har det i förarbetena angetts att synnerliga skäl exempelvis kan vara en situation där det finns en överhängande risk för att den unge skadar sig själv så att man inte kan avvakta med att transporten löses på annat sätt.¹³ Det redovisade innebär i korthet att om det inte bedöms finnas ett behov av tvångsanvändning eller annars finns synnerliga skäl, ska transporten utföras av den myndighet som ansvarar för frihetsberövandet.

Om den person som ska transporteras redan är frihetsberövad ska myndigheten göra en transportbeställning direkt hos Kriminalvården. Myndigheten ska alltså inte gå ”omvägen” via Polismyndigheten. Däremot ska myndigheten begära handräckning hos Polismyndigheten om personen är på fri fot.

Polisen får överlämna transporter av frihetsberövade till Kriminalvården

Genom de nya bestämmelserna infördes även en möjlighet att ta den som ska transporteras i förvar, om det är nödvändigt för att en transport ska kunna genomföras.¹⁴ Vidare får Polismyndigheten och Säkerhetspolisen till Kriminalvården överlämna uppgiften att transportera någon som är berövad friheten.¹⁵ Som exempel kan återigen nämnas en ungdom omhändertagen för vård enligt LVU. Polismyndigheten har möjlighet att ta den unge i förvar, och kan efter det överlämna till Kriminalvården

¹⁰ Förordning (2017:142) om ändring i förordningen (2007:1172) med instruktion för Kriminalvården.

¹¹ Se prop. 2016/17:57 s. 39.

¹² Se 43 § första och andra styckena LVU.

¹³ Se prop. 2016/17:57 s. 77.

¹⁴ Se exempelvis 43 c § LVU.

¹⁵ Se 29 a § PL.

att genomföra transporten. Det är upp till Polismyndigheten att avgöra i vilka fall det är lämpligt att lämna över en transport. Kriminalvården ska verkställa de transporter som Polismyndighet och Säkerhetspolisen överlämnar samt lämna andra myndigheter den hjälp med transport som är särskilt föreskrivet.¹⁶

Liknande bestämmelser som ger bl.a. Polismyndigheten möjlighet att överlämna transporter finns i LVM, LSU, LPT, LRV och UtL. Det har även införts bestämmelser som innebär att Kriminalvården ska ansvara för transporter i Sverige av frihetsberövade personer som ska verkställa utländska fängelsedomar i landet.

Kriminalvården har getts möjlighet att vidta tvångsåtgärder

Kriminalvården har rätt att vidta vissa tvångsåtgärder i samband med en transport. Myndighetens personal får, om det är nödvändigt av säkerhetsskäl, kroppsvisitera den som ska transporteras för att söka efter vapen och andra farliga föremål. Vidare får den som ska transporteras beläggas med fängsel om det är nödvändigt av säkerhetsskäl eller om han eller hon uppträder våldsamt och det är absolut nödvändigt med hänsyn till den frihetsberövades egen eller någon annans säkerhet till liv eller hälsa.¹⁷

Kriminalvården har även möjlighet att begära hjälp av Polismyndigheten med att genomföra en transport. Så kan ske om det finns en risk för fritagning eller om det finns någon annan särskild anledning.¹⁸ Denna möjlighet kan exempelvis användas i situationer när det finns en risk för gisslansituationer eller om personen som ska transporteras är utsatt för hot. Om transporten överlämn-

nas helt till Polismyndigheten övertar den myndigheten ansvaret för transporten. Kriminalvården behåller dock ansvaret för klienten.¹⁹

Det finns en möjlighet att överlämna uppgifter om de frihetsberövade

Vid planeringen och genomförandet av transportuppdrag kan Kriminalvårdens personal vara i behov av uppgifter om den frihetsberövade. Denna information kan omfattas av sekretess. Av den anledningen har det införts sekretessbrytande bestämmelser som möjliggör att sådan information lämnas till Kriminalvården. Den myndighet som begär hjälp av Kriminalvården är skyldig att överlämna de uppgifter om personen som behövs för planeringen och genomförandet av åtgärden. När det gäller unga som omfattas av LVU får myndigheten även lämna över uppgifter om den unges närstående.²⁰ Om Polismyndigheten lämnar över en transport till Kriminalvården har Polismyndigheten rätt att lämna vidare sekretesskyddade uppgifter om den som transporten avser.²¹

16 Se 6 § första stycket förordningen med instruktion för Kriminalvården.

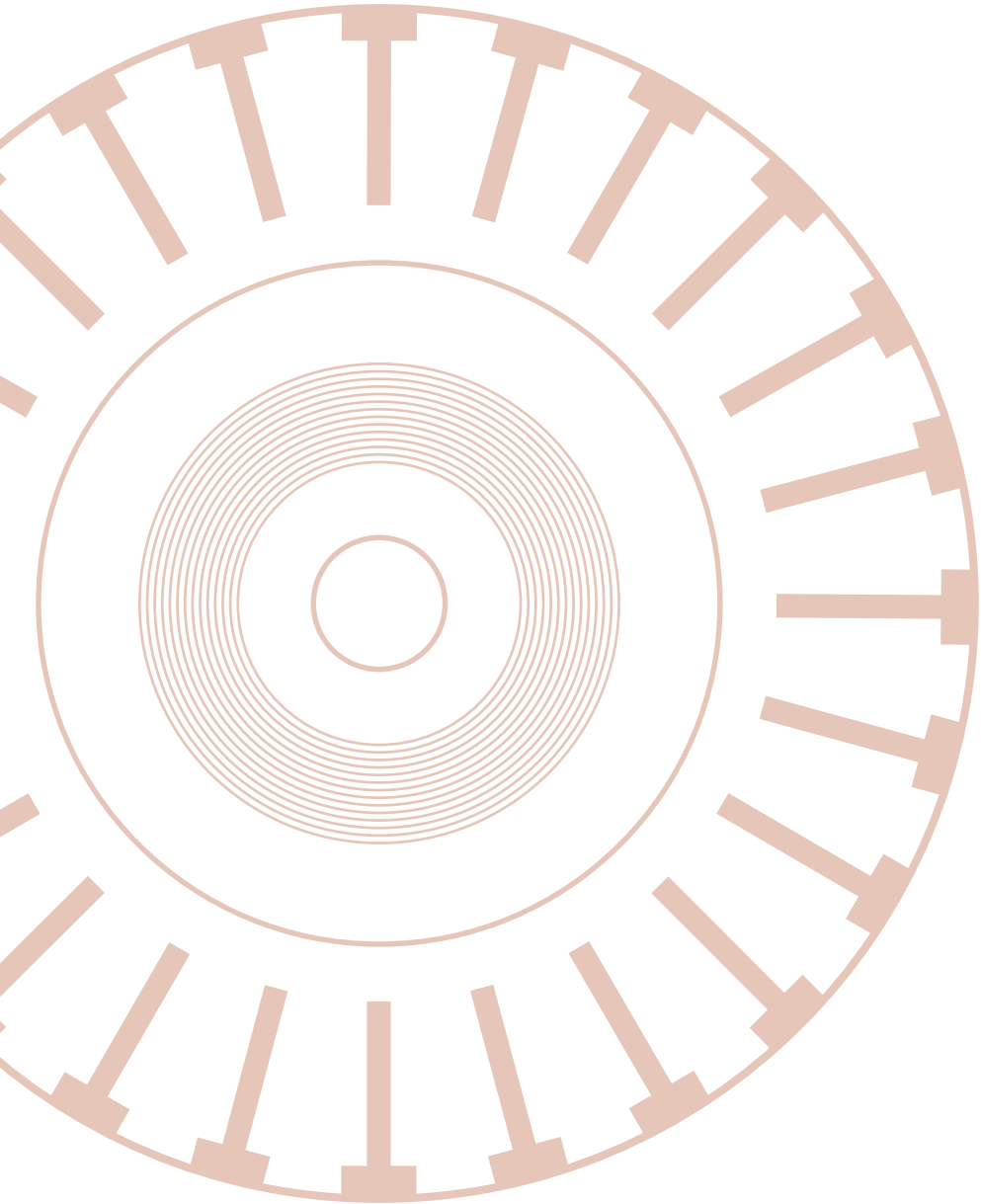
17 Se exempelvis 43 a § LVU jfr med 4 kap. 4 § och 4 kap. 10 § första stycket HäL.

18 Se exempelvis 43 a § LVU jfr med 8 kap. 2 a § HäL.

19 Se prop. 2016/17:57 s. 87.

20 Se 43 b § LVU.

21 29 a § andra stycket PL.



3 Den tematiska delrapporten om transporter 2019

Som framgår av avsnitt 1 publicerade JO 2019 en tematisk delrapport, *Rapport från Opacat-enheten 2019 – Tema transporter*. I den finns iakttagelser och uttalanden som hade skett i samband med de inspektioner som genomfördes under 2018. I det här avsnittet finns en sammanfattning av de viktigaste delarna i den rapporten.

3.1 Åtgärder och kontroller inför en handräckningstransport

I samband med inspektionerna under 2018 kom det fram att den som beställde en handräckningstransport av Kriminalvården inte behövde ange grunden för frihetsberövandet. Av den anledningen uttalade *chefsJO Elisabeth Rynning* att det, i ett system som bygger på att flera myndigheter samverkar i att hålla en person frihetsberövad, måste vara tydligt vilket lagstöd som finns för att vidta en åtgärd. Systemet behövde därför enligt hennes uppfattning kompletteras på ett sätt som gör det möjligt för berörda myndigheter att kontrollera grunden för frihetsberövandet, och därmed även vilka bestämmelser som anger att en viss åtgärd får vidtas. Utan sådana möjligheter finns det enligt henne en inte obetydlig risk för att personer utsätts för tvångsåtgärder utan lagligt stöd.

Vid en inspektion av NTE, gruppen för inrikes planering, kom det fram att Kriminalvårdens transportplanerare inte hade haft tillräckligt med tid för att hinna kontrollera bl.a. uppgifter som hade betydelse för säkerhetsbedömningen av den som skulle transporteras. Efter inspektionen uttalade *chefsJO Elisabeth Rynning* att de snäva tidsramarna medförde en uppenbar risk för misslag i samband med planeringen av transporterna, vilket

kunde leda till negativa konsekvenser för de frihetsberövade. Hon uppmanade Kriminalvården att omedelbart ge transportplanerarna rimliga förutsättningar för att kunna vidta de åtgärder och kontroller som behövs för att planera transporterna på ett ändamålsenligt sätt.

Under året kom det även fram att informationen från de myndigheter som beställer handräckningstransporter av Kriminalvården många gånger varit bristfällig. Det handlade om uppgifter avseende frihetsberövades behov av mediciner och psykisk status, våldsbenägenhet m.m. Av den anledningen menade *chefsJO Elisabeth Rynning* att det var oacceptabelt att transportsystemet är utformat på ett sätt som gör att en transport kan planeras och utföras trots att transportpersonalen i stort sett inte känner till mer än namnet på den som ska transporteras. Hon uttalade att denna brist måste åtgärdas så snart som möjligt.

3.2 Genomförandet av handräckningstransporter

Under de inspektioner som genomfördes under 2018 kom det fram att transporter hade genomförts av oerfaren och utbildad kriminalvårdspersonal. Det medförde risker för att människor med psykisk sjukdom bemöttes på ett bristfälligt sätt. Det kom även fram att personer som av olika skäl blivit omhändertagna för vård upplevde det som stigmatiserande att bli transporterade av kriminalvårdspersonal.

Den ökade mängden handräckningstransporter innebar att Kriminalvården nyrekryterade ett antal kriminalvårdare och det uppstod en kö till grundutbildningen för

kriminalvårdspersonal. Kön medförde att transporter genomfördes med såväl oerfaren som utbildad personal. Med anledning av dessa uppgifter uttalade *chefsJO Elisabeth Rynning* att hon såg mycket allvarligt på att Kriminalvården organiserat transportverksamheten på ett sätt som innebar att transporter inte kunde genomföras eller utfördes av personal som saknade rätt kompetens.

Handräckningstransporter överlämnades till, och genomfördes av, NTE utan att lagkraven var uppfyllda. Det rörde bl.a. transporter av patienter mellan vårdregi-
oner, samt transport av personer för vilka det utfärdats ett vårdintyg enligt lagen om psykiatrisk tvångsvård och som skulle transporteras till en annan vårdinrättning i

Den myndighet som begär en handräckning ansvarar för att de rättsliga förutsättningarna för en sådan begäran är uppfyllda

samma region för frågan om intagning. Med anledning av dessa uppgifter konstaterade *chefsJO Elisabeth Rynning* bl.a. att den myndighet som begär en handräckning av Kriminalvården ansvarar för att de rättsliga

förutsättningarna för en sådan begäran är uppfyllda.

Kriminalvårdens föreskrifter anger att händelser av vikt ska antecknas på färdhandlingen. I samband med inspektionerna under 2018 kom det dock fram att det fanns olika uppfattningar inom Kriminalvården om vad som kan och bör antecknas på färdhandlingen. Det förekom att information om den transporterade som kunde ha betydelse för mottagande myndighet lämnades muntligen. Företrädare för NTE framförde att personer som är föremål för handräckningstransporter ofta återkommer och att det därför är önskvärt att relevant information om dem kan sparas för framtida bruk.

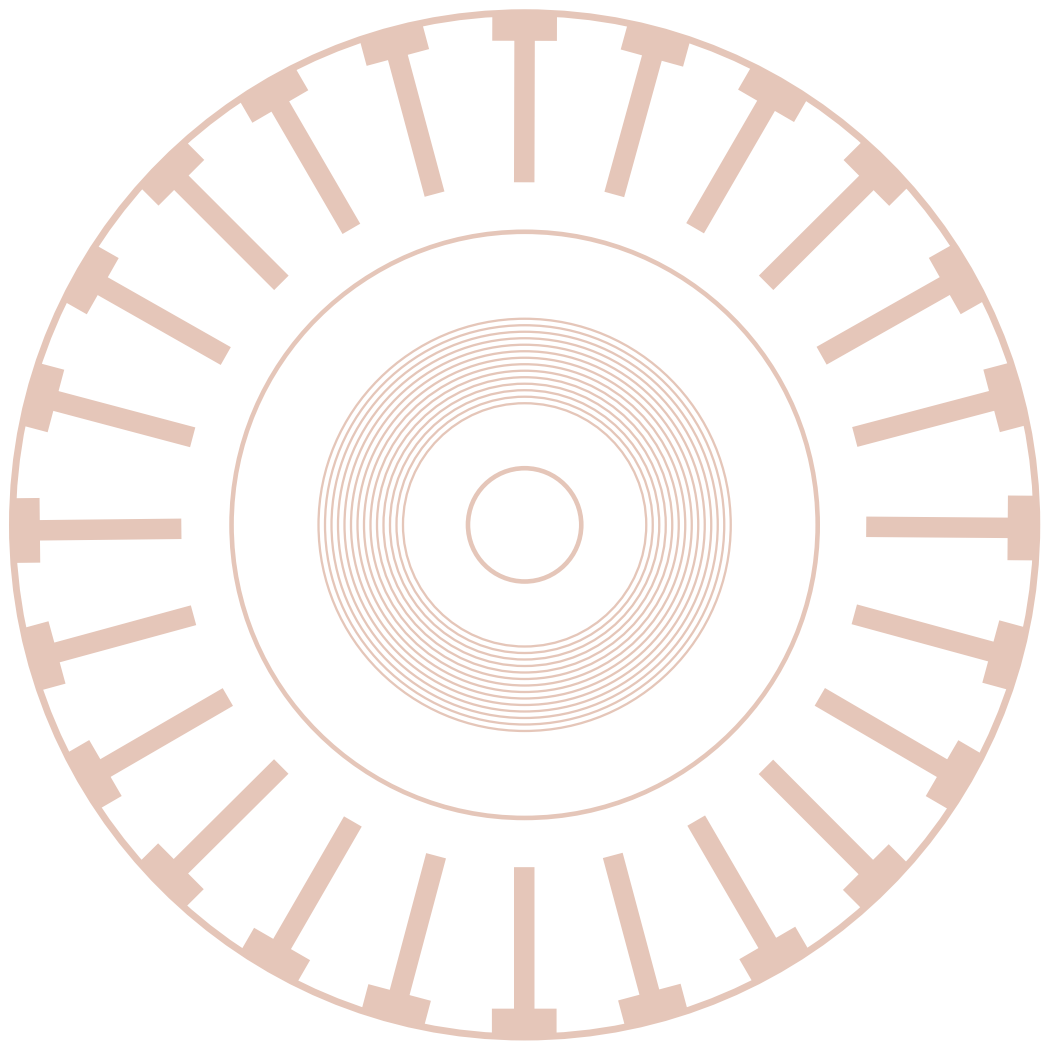
SiS har en skyldighet att erbjuda ungdomar uppföljande samtal efter att myndigheten verkställt ett beslut om avskildhet, kroppsvisitation, ytlig kroppsbesiktning eller rumsvisitation. Efter en inspektion uttalade *JO Thomas Norling* att det däremot inte finns någon sådan skyldighet om en ungdom t.ex. blivit kroppsvisiterad eller haft fängsel under en handräckningstransport. Ett uppföljande samtal i sådana fall kan utgöra en värdefull återkoppling till Kriminalvården om hur ungdomen upplevt transporten.

3.3 Transportuppehåll

I samband med inspektionerna under 2018 kom det fram att det var relativt vanligt att unga som är frihetsberövade enligt LVU eller LSU tas in i arrester och häkten för transportuppehåll. Av den anledningen efterlyste *chefsJO Elisabeth Rynning* en ökad samverkan mellan Kriminalvården och SiS i syfte att möjliggöra fler platser för transportuppehåll för måltider och övernattningar i SiS institutioner.

Kriminalvården använder regelmässigt vissa av Polismyndighetens arrester för transportuppehåll. I samband med två inspektioner under 2018 kom det fram att Polismyndigheten inte hade enhetliga rutiner för dessa transportuppehåll. Det gällde t.ex. kontroll av den frihetsberövades status, säkerhetsbedömning och inskrivning i arrestliggaren. Efter inspektionerna uttalade dåvarande *JO Cecilia Renfors* att bestämmelserna om kontroll av en frihetsberövads identitet och skyldigheten att föra journal gäller oavsett av vilket skäl personen tas in i en arrest. Polismyndigheten övertar ansvaret för en frihetsberövad som tas in i en arrest för ett transportuppehåll och av den anledningen bör enligt JO samma rutiner gälla som för inskrivning av t.ex. en anhållen. JO förutsatte

att Polismyndigheten omedelbart vidtog åtgärder för att se till att transportuppehållen hanterades på ett rättssäkert och enhetligt sätt inom myndigheten. Vidare uppmanade hon Polismyndigheten att i samråd med Kriminalvården se över rutinerna för transportuppehållens praktiska genomförande i arrester så att arrestpersonalen hinner vidta alla nödvändiga kontroller och åtgärder vid inskrivningen.



4 Förändringar av Kriminalvårdens transportorganisation

Med anledning av de svårigheter som Kriminalvården hade med att fullgöra sitt transportuppdrag vidtog bl.a.

En särskild utredare fick i juni 2018 uppdrag att bedöma hur Kriminalvårdens ansvar för transportverksamheten borde avgränsas

Regeringskansliet ett antal åtgärder under 2018 och 2019. Bl.a. gavs en särskild utredare i uppdrag i att bedöma hur Kriminalvårdens ansvar för transportverksamheten borde avgränsas

och på sikt vara dimensionerad samt att lämna förslag till lagändringar.¹

4.1 Redovisningen av uppdraget att se över Kriminalvårdens ansvar för transporter

I den promemoria som utredaren lämnade till departementet konstaterades att det i den praktiska tillämpningen av den nya lagstiftningen hade visat sig att Kriminalvården förväntades ha kapacitet och beredskap att ta emot transportuppdrag från Polismyndigheten och andra myndigheter i större omfattning än vad som förutsågs i lagstiftningsärendet. Av den anledningen hade det aktualiserats frågor om hur Kriminalvårdens transportverksamhet lämpligen borde organiseras och dimensioneras utifrån intresset av att samhällets och myndigheternas resurser används på ett effektivt sätt. Det hade också i den praktiska tillämpningen uppkommit situationer då det uppfattades som oklart vilken myndighet som enligt lag rättligen borde utföra en viss transport. Mot den bakgrunden fick Kriminalvården och Polismyndig-

heten i uppdrag att i samband med budgetunderlaget för 2019 redovisa vilka åtgärder som hade vidtagits för att säkerställa att processen för övertagande av transporter genomförs på ett sådant sätt att det över tid upprätthålls en väl fungerande transportverksamhet.

I promemorian hänvisades vidare till de redovisningar som Kriminalvården och Polismyndigheten lämnade den 1 mars 2018.² Enligt den redovisning som utredaren lämnade i sin promemoria fanns det förväntningar hos Polismyndigheten om en betydligt större utbyggnad av Kriminalvårdens transportverksamhet än vad det tidigare hade planerats för.

I Kriminalvårdens budgetunderlag uppskattades kostnaderna för utbyggnaden till 640 miljoner kronor per år. Beräkningarna byggde på bedömningen att Kriminalvården skulle behöva ha kapacitet för att hantera ca 45 000 transporter per år.³

Utredarens uppdrag utmynnade i att Kriminalvården och Polismyndigheten skulle fördela transporter med utgångspunkt i följande målbild:

- att renodlingen av Polismyndighetens verksamhet underlättas,
- att Kriminalvården ska bygga upp en organisation och resurser succesivt för en hållbar transportverksamhet,

Kriminalvården och Polismyndigheten fick i uppdrag att redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att över tid upprätthålla en väl fungerande transportverksamhet

¹ Se Ju2018/04523/KRIM.

² Se Ju2018/01530/PO och Ju2018/01598/KRIM.

³ Se Ju2018/04523/KRIM.

- att de sammanlagda kostnaderna ska vara samhälls-ekonomiskt försvarbara,
- att ansvarsfördelningen ska vara tydlig,
- att ansvarsfördelningen kan vara olika i olika delar av landet, samt
- att tredje man inte ska komma i kläm.

I promemorian redovisades även ett antal kriterier utifrån vilka fördelningen av transporter ska ske. Det handlar bl.a. om att hänsyn ska tas till hur lång sträcka transporten avser, när på dygnet den ska ske samt vil-

Utredaren ansåg att både Kriminalvården och Polismyndigheten behövde se transporterna som ett för myndigheterna gemensamt statligt ansvar

ken belastning transporten skulle innebära på Polismyndighetens verksamhet och resurser. Vidare skulle myndigheterna ta fram former för ett samarbete som möjliggör s.k. uttryckningstransporter (brådskaande transporter som kan ske närsomhelst under dygnet).

En viktig förutsättning för det fortsatta arbetet med frågorna var, enligt utredaren, att de båda myndigheterna centralt, regionalt och lokalt såg transporterna av frihetsberövande som ett för myndigheterna gemensamt statligt ansvar, även om ”det måste till en så långt möjligt förutsebar ansvarsfördelning”. Arbetet med att skapa riktlinjer/regler för fördelningen borde enligt utredaren genomföras tillsammans av de båda myndigheterna. Utredaren föreslog att myndigheterna borde få i uppdrag att ta fram en plan för genomförandet av en långsiktig och hållbar ansvarsfördelning.

Enligt utredaren talade ”det mesta” för att det borde ske justeringar i gällande bestämmelser om transporter av

frihetsberövade för att tydliggöra reglernas innehåll och innebörd.

4.2 Regeringsuppdrag till Kriminalvården och Polismyndigheten

Den 20 december 2018 gav regeringen Kriminalvården och Polismyndigheten i uppdrag att gemensamt ta fram en plan för långsiktig och hållbar fördelning av ansvaret för transporter av frihetsberövade.⁴ Vid genomförandet av uppdraget skulle myndigheterna särskilt beakta följande:

Regeringen gav Kriminalvården och Polisen i uppdrag att ta fram en plan för transporter av frihetsberövade

- Renodlingen av Polismyndighetens verksamhet skulle underlättas.
- Transportuppdrag ska inte överlämnas till Kriminalvården i högre utsträckning än vad som är rimligt och försvarligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.
- Ansvarsfördelning och rutiner ska vara tydliga och anpassade efter lokala förutsättningar och behov.
- Ansvarsfördelningen ska ske med tredje man i fokus.

Myndigheterna skulle lämna in en gemensam redovisning av uppdraget senast den 1 mars 2019 i samband med budgetunderlaget för 2020. Av redovisningen skulle framgå hur myndigheterna avsåg att fördela ansvaret för transporter och vilka ekonomiska konsekvenser detta bedömdes få för respektive myndighet. Av redovisningen skulle också framgå på vilket sätt fördelningen bedömdes innebära att myndigheternas och samhällets samlade resurser används på ett effektivt sätt. I förekommande fall skulle myndigheterna även uppmärksamma

⁴ Se Ju2018/053333/KRIM.

regeringen om de identifierade andra åtgärder som kunde förbättra förutsättningarna för en långsiktig och hållbar fördelning av ansvaret.

4.3 Kriminalvårdens och Polismyndighetens redovisningar av uppdraget

Kriminalvården och Polismyndigheten lyckades inte ta fram en gemensam redovisning. I stället redovisade myndigheterna uppdraget var för sig.⁵ I sin redovisning konstaterade Kriminalvården att Polismyndigheten menade att utgångspunkten för en fördelning av transporter ska

Kriminalvården och Polismyndigheten lyckades inte ta fram en gemensam redovisning

vara lokala och regionala behov inom polisorganisationen. Enligt Kriminalvårdens uppfattning kunde dock inte en plan för långsiktig och hållbar fördelning av ansvaret för transporter av frihetsberövade tas fram utan att Polismyndigheten klargjorde vilka typer av transport som bör lämnas över och på vilka platser i landet som ett överlämnande är att betrakta som samhällsekonomiskt försvarbart.

I sin redovisning lämnade Kriminalvården ett förslag till ansvarsfördelning. För att realisera det krävdes enligt myndigheten en utökad finansiering av transportverksamheten och att lagstiftningen ändrades. Vidare konstaterade Kriminalvården att myndighetens ackumulerade kostnader för de utökade transportuppdraget uppgick till 139 miljoner kronor för 2017 och 2018. Att fortsätta genomföra de olika typer av transporter som Kriminalvården dittills hade genomfört och planerat för, skulle innebära en kostnad på ytterligare ca 250 miljoner kronor för

2019. I avsaknaden av finansiering av transportuppdraget i dess nuvarande form, Kriminalvårdens ekonomiska läge och ett ökat klientflöde med överbeläggning i häkten och anstalter, såg sig myndigheten tvingad att flytta över resurser till anstalts- och häktesverksamheten. Därmed skulle ambitionsnivån inom transportverksamheten justeras ned till en nivå som låg närmare den finansiering som myndigheten hade fått för uppgiften.

I en bilaga till redovisningen lämnade Kriminalvården ett förslag till ansvarsfördelning. Kriminalvården bedömde det lämpligt att myndigheten ansvarar för följande transporttyper:

- Personer frihetsberövade av Polismyndigheten som ska transporteras till vårdinrättningar, anstalt/häkte eller förvar.
- Personer omhändertagna enligt UtL för transport till flygplats eller ambassad.
- Frihetsberövade personer i en sjukvårdsinrättning som ska transporteras till vårdinrättning.
- Transport till häkte eller häktningsförhandling.

Vidare ansåg Kriminalvården att det var lämpligt att myndigheten ansvarade för transporter av anhållna till häktningsförhandlingar vid vissa tingsrätter.

Av Polismyndighetens redovisning framgår bl.a. att myndigheten för 2018 bedömde att ca 20 000 transporter var lämpade att överlämna till Kriminalvården. Polismyndigheten konstaterade att genomförandet av transportreformen hade skett och även i fortsättningen skulle ske med beaktande av Kriminalvårdens behov av att bygga upp och dimensionera sin transportverksamhet utifrån de nya förutsättningarna. Överlämningen av transporter borde därför trappas upp succesivt i takt med

⁵ Se Kriminalvårdens dnr 2018-30362 och Polismyndighetens dnr A654/938/2018.

Kriminalvårdens ökade förmåga, med målsättningen att de regionala överenskommelserna om ansvarsfördelning skulle vara fullt implementerade senast den 31 december 2020.

För att kunna göra en beräkning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av fördelningen av transporter, vände sig Polismyndigheten till Ekonomistyrningsverket och efterfrågade en beräkningsmodell till stöd för beräkning och fördelning av resurser mellan myndigheter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ekonomistyrningsverket meddelade att det inte finns någon sådan modell vad avser fördelning av uppdrag mellan myndigheter som ska göras självständigt av myndigheterna.

Polismyndigheten pekade på att myndigheten i andra sammanhang även hade ifrågasatt lämpligheten att lägga dessa komplexa avvägningar på andra myndigheter, särskilt då de innebär att dessa myndigheter ska ställa nyttjandet av samhällets samlade resurser mot sina egna, delvis motstående, myndighetsintressen. Därefter anges följande i redovisningen:

”Polismyndigheten konstaterar dock att den nuvarande lagstiftningen är utformad på ett sådant sätt att Kriminalvården är skyldig att utföra de transporter som Polismyndigheten överlämnar. Såväl lagstiftaren som Statskontoret har funnit att det mest lämpliga ur samtliga aspekter är att Kriminalvården anförtros uppdraget då man har det bästa förutsättningarna (utbildning och organisation) för att genomföra transporter av frihetsberövade personer.”

Det förhållande att antalet transporter som överlämnats till Kriminalvården blivit fler än vad som förutsetts förändrade inte, enligt Polismyndigheten, betydelsen av de

argument som låg bakom huvudsyftet att renodla polisens uppdrag. Polismyndigheten pekade på att myndigheten inte har någon transportverksamhet, utan det är poliser som tas från annan prioriterad verksamhet som

utför transporter. De platser där Kriminalvården har svårast att utföra transportuppdrag är i princip alltid på motsvarande sätt platser där Polismyndigheten har svårast att uppfylla sitt grunduppdrag.

Transporter i vissa delar av landet innebär att stora områden står helt utan tillgång till polis. Polismyndigheten gjorde vidare bedömningen att följande åtgärder kunde förbättra förutsättningarna för en långsiktig och hållbar reglering:

- Att Kriminalvården och Polismyndigheten gemensamt utreder möjligheterna att samutnyttja lokaler och personal i större utsträckning för att öka effektiviteten i transportverksamheten.
- Att det införs en författningsreglerad möjlighet för Polismyndigheten att använda personal som anställts eller förordnats som arrestvakter vid kortare transporter. Det skulle leda till ett mer effektivt utnyttjande av polisiära resurser.
- Att det införs en möjlighet för Polismyndigheten och Kriminalvården att upphandla transporttjänster från t.ex. bevakningsföretag. Med en sådan ordning skulle

Syftet med reformen var att renodla Polismyndighetens uppdrag och myndigheten menade att det inte förändrades av att antalet transporter som överlämnats till Kriminalvården blivit fler än vad som förutsetts

det skapas ett system som möjliggör flexibilitet i situationer där myndigheterna själva har svårt att utföra transporter utan att andra kritiska delar av verksamheten blir lidande.

4.4 Lagrådsremissen Effektivt resursutnyttjande vid transporter av frihetsberövade

I maj 2019 gavs JO möjlighet att yttra sig över ett utkast till lagrådsremissen *Effektivt resursutnyttjande vid transporter av frihetsberövade*.⁶ I utkastet lämnades förslag om att polislagen skulle förändras på så sätt att lämpligheten av att ett transportuppdrag överlämnas från Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen till Kriminalvården alltid ska avgöras med beaktande av samtliga omständigheter i det enskilda fallet. Vidare föreslogs tillägg i de lagar som medger att andra myndigheter än Polismyndigheten och Säkerhetspolisen vänder sig direkt till Kriminalvården med en begäran om hjälp att utföra en transport. Förslaget till tillägg innebar att det skulle införas lagstöd för Polismyndigheten att ta över och utföra sådana transportuppdrag, om det bedömdes lämpligt av Polismyndigheten och Kriminalvården.

I ett yttrande över utkastet till lagrådsremiss framhöll chefsJO *Elisabeth Rynning* att det inom ramen för JO:s Opcat-verksamhet hade uppmärksammats dels att Kriminalvårdens bristande kapacitet hade lett till att transporter fördröjts eller inte alls genomförts, och att bl.a. personer omhändertagna för vård blivit sittande i miljöer där de inte hör hemma, dels att transporter utförts på ett sätt som inte är i överensstämmelse med JO:s uttalanden om hur transporter av frihetsberövade bör gå till.⁷

När det gällde förslaget till förändring i polislagen konstaterade chefsJO att det skulle innebära att Polismyndigheten blev skyldig att även göra samhällsekonomiska överväganden innan en transport överlämnades till Kriminalvården. Samtidigt skulle dock det övergripande målet, om att överlämnandet av transportuppdrag till Kriminalvården ska göra det möjligt för Polismyndigheten att renodla sin verksamhet, kvarstå. Den föreslagna förändringen skulle därmed innebära att Polismyndigheten inför varje överlämnande måste ställa det egna behovet av att renodla sitt uppdrag mot samhällsekonomiska intressen. Det kunde enligt chefsJO:s bedömning bli fråga om komplicerade överväganden. Därefter uttalade hon följande:

”Det kommer även fortsatt finnas en möjlighet för Polismyndigheten att lämna över transporter i den omfattning som bedöms nödvändig för att myndigheten ska kunna renodla sitt uppdrag och ägna sig åt sin kärnverksamhet. Det finns fortsatt en risk för att Kriminalvården – trots att myndigheten är skyldig att utföra transporter – väljer att prioritera ner dessa uppdrag eftersom myndigheten inte anser sig ha kompenserats fullt ut ekonomiskt. [...] De problem som JO har uppmärksammat under 2018 – där unga i behov av vård blir sittande i polisarrester i väntan på transport – riskerar att uppstå även fortsatt. Det finns alltså en uppenbar risk för att enskilda kommer att hamna i kläm mellan myndigheter, vilket i grund och botten är oacceptabelt.”

ChefsJO framhöll vidare att frihetsberövades situation måste tillmätas stor betydelse vid utformningen av transportsystem. Det innebär bl.a. att roller och ansvarsfördelning måste vara förutsebara. Den myndighet

⁶ Se Ju 2019/01829/L5.

⁷ Se chefsJO *Elisabeth Rynnings* yttrande den 13 augusti 2019, dnr R 39-2019.

som är ansvarig för att genomföra transporter måste ha den kapacitet som krävs för att kunna transportera de frihetsberövade inom tidsramar som är godtagbara. Vidare måste transportsystemet bygga på förutsättningen att personer som inte är misstänkta eller dömda för brott endast i absoluta undantagsfall ska tas in i arrester eller häkten. Utgångspunkten måste även vara att dessa klientgrupper inte ska transporteras tillsammans med Kriminalvårdens klienter.

När det gällde tilläggen i de lagar som gör det möjligt för andra myndigheter än Polismyndigheten eller

ChefsJO framhöll att den myndighet som ansvarar för att genomföra transporter av frihetsberövade måste ha kapacitet för att göra det inom tidsramar som är godtagbara

Säkerhetspolisen att överlämna transporter, delade chefsJO uppfattningen att det behövde ske kompletteringar av lagstiftningen för att det ska vara möjligt för Polismyndigheten att ta över transporter från Kriminalvården. Förslaget innebar att t.ex. SiS även fortsättningsvis skulle vända sig till Kriminalvården med en begäran om handräddning. Det som skulle tillföras var en möjlighet för Kriminalvården att, vid t.ex. kapacitetsbrist, i sin tur vända sig till Polismyndigheten och be om hjälp med transporten. Polismyndigheten skulle enligt förslaget dock inte vara skyldig att bistå Kriminalvården. I stället skulle myndigheten i samråd med Kriminalvården kunna ta över en transport om det var lämpligt. ChefsJO uttalade därefter följande:

”Bedömningen av om Polismyndigheten ska ta över en transport ska ske utifrån omständigheterna i det

enskilda fallet, och enligt utkastet till lagrådsremiss bör bedömningen av om det är rimligt att träffa en överenskommelse normalt ske efter det att ett transportbehov har konstaterats (s. 18). Enligt min mening finns det en uppenbar risk för att transporter fördröjs när berörda myndigheter i varje enskilt fall – efter det att handräddningen har begärts – ska förhandla om vem som ska utföra transporten. I de fall myndigheterna inte kan komma överens i det enskilda fallet ligger ansvaret fortfarande kvar på Kriminalvården, oberoende av myndigheten anser sig ha de erforderliga resurserna eller inte. Det redovisade innebär att det enligt min mening är mycket tveksamt om det tillägg som nu föreslås kommer att råda bota på problemet med att transporter blir försenade på grund av kapacitetsbrist.”

Sammanfattningsvis ifrågasatte chefsJO om de lämnade förslagen i utkastet till lagrådsremiss skulle leda till de effektivitetsvinster som avsågs eller förbättra situationen för de frihetsberövade. ChefsJO avstyrkte därför remissförslagen. Det fanns i mitten av september 2021 inte något beslut av regeringen om lagrådsremissen.

4.5 Överenskommelser mellan Kriminalvården och Polismyndigheten

I samband med inspektioner av arresterna Sandviken och Värnamo hösten 2018 kunde JO konstatera att det saknades enhetliga rutiner för Kriminalvårdens lunchuppehåll i arresterna.⁸ Efter inspektionerna uttalade dåvarande JO *Cecilia Renfors* bl.a. att Polismyndigheten har ett ansvar för att se till att arrestverksamheten kan bedrivas på ett

⁸ Se JO:s protokoll, dnr 6001-2018 och 5568-2018.

säkert sätt. I detta ingår bl.a. att utforma verksamheten med lunchuppehåll så att arrestpersonalen hinner vidta alla nödvändiga kontroller och åtgärder vid inskrivningen i arresten. Enligt JO behövde Polismyndigheten i samråd med Kriminalvården se över rutinerna för transportuppehållens praktiska genomförande i samtliga arrester där sådana uppehåll förekommer.⁹

I augusti 2019 träffade Kriminalvården och Polismyndigheten en överenskommelse gällande Kriminalvårdens användande av Polismyndighetens arrestplatser för

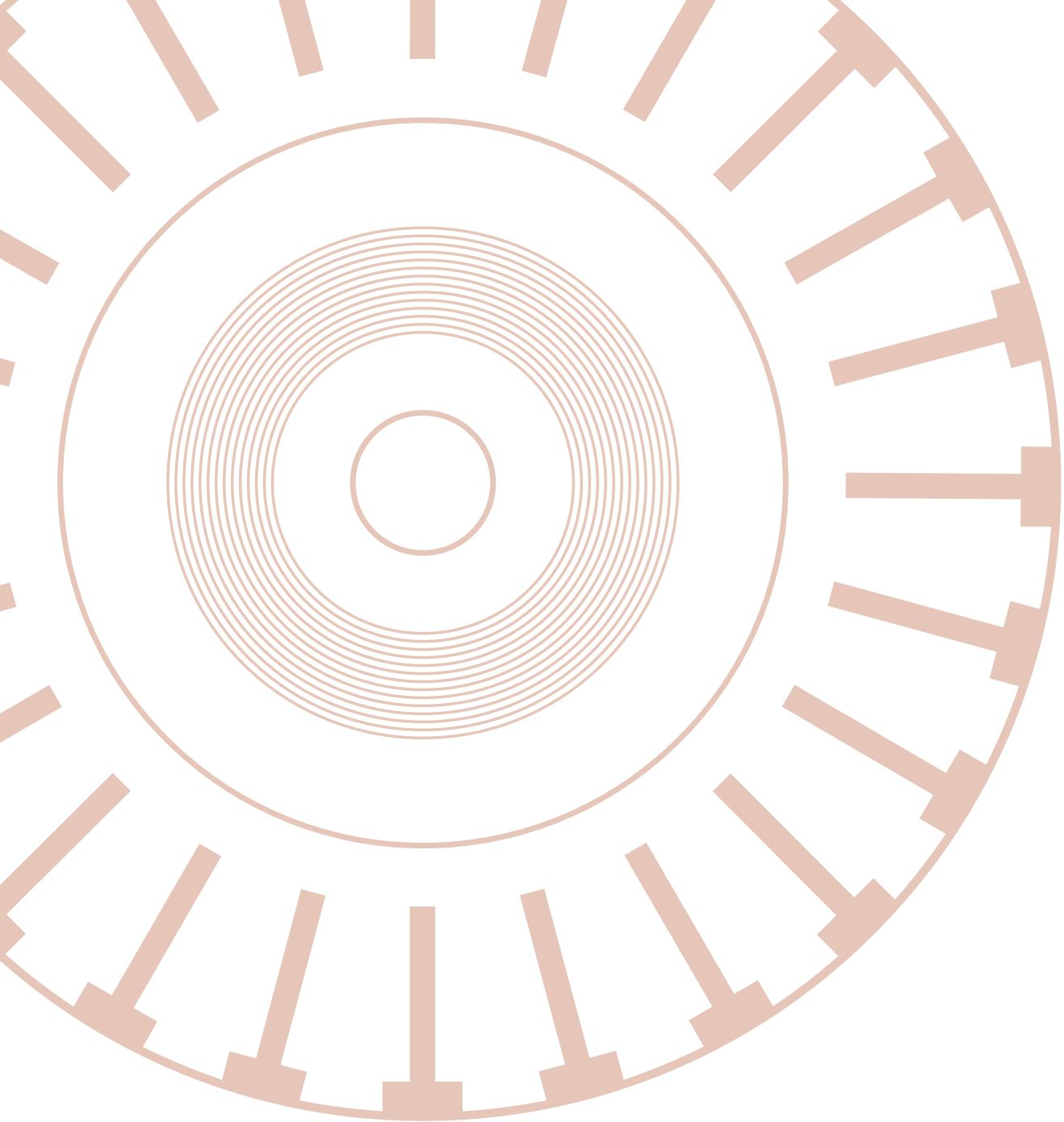
I augusti 2019 träffade Kriminalvården och Polismyndigheten en överenskommelse om användandet av arrestplatser för transportuppehåll

transportuppehåll.¹⁰ Av den framgår bl.a. hur avlämning och hämtning i arresten ska gå till. Det handlar om att Kriminalvårdens personal ska kontakta arresten senast 60 minuter innan ankomst, att det finns en skyldighet för Kriminalvårdens perso-

nal att lämna såväl skriftlig som muntlig information om den frihetsberövade och att Kriminalvårdens personal enligt huvudregeln ska stanna kvar i arresten till dess den frihetsberövade är insatt i en cell.

⁹ Se *Rapport från Opcat-enheten 2019 – Tema transporter*, s. 34–36.

¹⁰ Se Kriminalvården dnr 2019-16234.



5 Iakttagelser och uttalanden under 2019

I samband med inspektionerna under 2019 gjordes iakttagelser som handlar om transporter av frihetsberövade personer. I anslutning till dessa har ombudsmännen gjort vissa uttalanden i inspektionsprotokollen. De iakttagelser och uttalanden angående transportfrågor som skett i inspektionsprotokollen redovisas i det här avsnittet. I vissa fall har ombudsmännen även beslutat att utreda frågor i initiativärenden. En redogörelse för de initiativärenden som ombudsmännen beslutat om inom ramen för transporttemat 2018 och 2019 finns i avsnitt 6.

Vid inspektionerna har JO:s medarbetare samtalat med frihetsberövade som getts möjlighet att berätta om hur de har upplevt transporter. I de flesta fall har de frihetsberövade uppgett att de har bemötts och behandlats väl.¹ De negativa synpunkter som framförts har handlat bl.a. om långa transporter under påfrestande förhållanden och med övernattningar i arrester och häkten.

5.1 Långa och många transporter

Vid inspektionen av anstalten Haparanda – som är den anstalt som ligger längst norrut i Sverige – kom det fram att de intagna i de flesta fall hade transporterats med bil från södra Sverige.² Som regel innebär en sådan transport flera övernattningar på vägen och resan kan ta ca tre dygn.

I samtal med JO:s medarbetare uppgav intagna i samband med inspektionerna av anstalterna Haparanda, Umeå och Västervik Norra att de upplevde långa trans-

porter som något negativt.³ De intagna beskrev det som påfrestande att de vid transportererna var försedda med hand- och midjefängsel som begränsade deras rörlighet och gjorde det svårt att sträcka på sig eller byta position. Det saknades även möjligheter till förströelse och de intagna fick varken äta eller dricka något i samband med transportererna. Vid inspektionen av anstalten Haparanda uppgav intagna även att de kriminalvårdare som följde med under transporten både åt och drack samt använde sina mobiltelefoner.⁴ Det upplevde de intagna som irriterande. Enligt de intagna var även möjligheterna till uppehåll för toalettbesök mycket begränsade. Efter inspektionen av anstalten Haparanda uttalade *chefsJO Elisabeth Rynning* att hon var bekymrad över vad som kommit fram om hur de intagna hade upplevt förhållandena under transportererna.⁵

Efter inspektionerna av anstalterna Västervik Norra och Umeå påminde *chefsJO Elisabeth Rynning* om att hon tidigare hade uttalat att Kriminalvården borde överväga möjligheterna att tillgodose de frihetsberövades behov av dricksvatten under längre transporter.⁶

Utöver långa transporter kom det fram vid inspektionerna av häktena Helsingborg (häktesfilialen Berga), Kalmar, Karlskrona, Nyköping och Växjö att den ansträngda beläggningssituationen i flera häkten, främst i södra Sverige, hade medfört att intagna hade transporterats vid flera tillfällen mellan olika häkten.⁷ Det kom

3 Se protokoll, dnr O 1-2019, dnr O 46-2019 och dnr O 54-2019.

4 Se protokoll, dnr O 1-2019.

5 Se protokoll, dnr O 1-2019.

6 Se protokoll, dnr 5266-2018.

7 Se protokollen, dnr O 22-2019, dnr O 25-2019, dnr O 26-2019, dnr O 29-2019 och dnr O 39-2019.

1 Se protokoll, dnr O 3-2019 och dnr O 46-2019.

2 Se protokoll, dnr O 1-2019.

fram att sådana transporter kunde ske med kort varsel och företrädesvis flyttades häktade vars rättsprocess hade avslutats vid tingsrätten.

Vid inspektionen av häktet Kalmar uppgav en intagen i samtal att han inför en transport fick cirka tio minuter på sig för att packa ihop sina saker. En annan intagen uppgav i samtal med JO:s medarbetare att han inte hörde till häktets normala upptagningsområde och att han hade kommit relativt långt i sin process. Av den anledningen upplevde han det som att han var ”utbytbar” om häktet behövde ta in en häktad som hörde till Kalmar tingsrätts domsaga. Slutligen uppmärksammades att en tredje intagen, som var svårt skadad och som hade en läkarkontakt vid ett sjukhus i Skåne, hade flyttats flera gånger mellan olika häkten. Under en tremånadersperiod hade den intagne transporterats mellan olika häkten vid sex tillfällen. Efter varje omplacering genomgick han en ny läkarbedömning.

5.2 De frihetsberövades upplevelser

Kriminalvårdens ansvar för handräckningstransporter har medfört att NTE i ökad utsträckning transporterat personer som inte varit misstänkta för brott eller dömda för brott. Under inspektionerna 2018 kom det fram uppgifter om att personer som var omhändertagna enligt LVM upplevde det som stigmatiserande att transporterats av Kriminalvården. Sådana uppgifter lämnades även av intagna under 2019 i samband med inspektionerna av LVM-hem och särskilda ungdomhem.

Några intagna som JO:s medarbetare samtalade med i LVM-hemmet Hessleby beskrev att de kände olust inför att åka med Kriminalvården. En person uppgav att han kände sig ”straffad”.⁸ En intagen i det särskilda ungdoms-

hemmet Långanäs berättade om en flygtransport från norra delen av landet. NTE:s transportfordon som skulle hämta ungdomen på flygplatsen hade orsakat uppmärksamhet. Det var många som tittade på när ungdomen möttes upp av Kriminalvårdens personal, vilket den intagne upplevde som besvärande.⁹

5.3 Kriminalvårdens samtransporter av frihetsberövade

Vid inspektionerna 2018 kom det fram att flera personer som var omhändertagna för vård hade transporterats av Kriminalvården tillsammans med andra kategorier av intagna (samtransporter). Även under inspektionerna 2019 berättade intagna i samtal om sådana erfarenheter.

Vid en inspektion av anstalten Västervik Norra uppgav flera intagna att de hade transporterats tillsammans med personer omhändertagna enligt LVM, LVU eller UtL. På vägen till anstalten hade det gjorts uppehåll på LVM-hem för att lämna av personer. En intagen upplevde det som märkligt att behöva åka omvägen via ett sådant hem.¹⁰

Vid en inspektion av LVM-hemmet Gudhemsgården hade en intagen transporterats tillsammans med två häktade personer under en del av sträckan.¹¹ Uppgifter om samtransporter kom också fram vid inspektionen av det särskilda ungdomshemmet Vemyra. En intagen uppgav att hon i en transport av Kriminalvården hade åkt i samma fordon som en pojke som vårdades med stöd av LSU. En anställd på samma ungdomshem menade att den allmänna uppfattningen är att de intagna inte ska samtransporteras med andra kategorier av frihetsberövade, men att det förekommer och att det även sker att ungdoms-

⁹ Se protokoll, dnr O 57-2019.

¹⁰ Se protokoll, dnr O 46-2019.

¹¹ Se protokoll, dnr O 58-2019.

⁸ Se protokoll, dnr O 62-2019.

mar samtransporteras med häktade.¹² Däremot uppgav i stort sett samtliga ungdomar i särskilda ungdomshemmet Långanäs som transporterats av NTE och som JO:s medarbetare samtalande med att de hade transporterats ensamma i fordonet.¹³

5.4 Användandet av fängsel

Kriminalvårdens personal har möjlighet att använda fängsel vid en transport. Efter en individuell bedömning fattas ett beslut om användning av fängsel. Det finns fem olika nivåer av användning av fängsel, varav nivå 5 är den lägsta och nivå 1 är den högsta.¹⁴

I samtal med flera patienter inom rättspsykiatri vid Region Stockhoms rättspsykiatriska klinik Helix kom det fram att majoriteten av dem hade haft fängsel när de hade transporterats av Kriminalvården. Flera patienter som körts av polisen hade däremot inte haft fängsel. Personalen på Helix uppgav i samtal att majoriteten av de patienter som hade transporterats av Kriminalvården hade belagts med fängsel.¹⁵

Vid en inspektion av LVM-hemmet Gudhemsgården beskrev flera intagna att de hade haft fängsel och att de i några fall fick gå med fängsel genom vårdavdelningen där de hade hämtats, vilket upplevdes som generande. En intagen uppgav att han skulle på ett tandläkarbesök och att NTE hade kommit till hemmet för att transportera honom och att de avsåg att använda hand- och midjefängsel. Han hade inte blivit informerad om att det var NTE som skulle köra honom och blev därför upprörd och vägrade åka med. Vid ett senare tillfälle körde hemmets personal honom till tandläkaren vilket innebar

att han inte hade fängsel.¹⁶ Likaså uppgav flera intagna som JO:s medarbetare samtalande med vid inspektionen av LVM-hemmet Hessleby att de haft midjefängsel under transporter av NTE.¹⁷

I samtal med intagna på särskilda ungdomshemmet Långanäs berättade samtliga som JO:s medarbetare talade med att de inte belagts med fängsel under transport med NTE.¹⁸

5.5 Möjligheten till förvar i samband med transport

Polismyndigheten kan med stöd av polislagen överlämna till Kriminalvården att transportera en frihetsberövad och Kriminalvården ska då verkställa det. För att underlätta genomförandet av transporter har det även införts bestämmelser som ger Polismyndigheten rätt att ta unga som omfattas av LVU i förvar, dvs. som regel placeras i arrest. Den möjligheten får bara användas om det är nödvändigt för att en handräckning ska kunna genomföras och den unge är över 15 år. Liknande bestämmelser finns i LVM. Det innebär att socialnämnden kan vända sig till Polismyndigheten med en begäran om handräckning och att en ung person ska tas i förvar. Efter att Polismyndigheten har tagit den unge i förvar har myndigheten möjlighet att överlämna handräckningen till Kriminalvården.

Vid inspektionen av arresten Borlänge kom det fram att åtminstone 20 ungdomar som omhändertagits enligt LVU hade placerats i arresten under 2018 och 2019 i väntan på transport till särskilda ungdomshem. Flera av ungdomarna hade varit placerade i arresten under två dygn eller mer i väntan på transport. Den yngste var 15

12 Se protokoll, dnr O 44-2019.

13 Se protokoll, dnr O 57-2019.

14 Se Kriminalvårdens säkerhetshandbok, 15 kap. gällande fängsel, reviderad 2018-10-29.

15 Se protokoll, dnr O 3-2019.

16 Se protokoll, dnr O 58-2019.

17 Se protokoll, dnr O 62-2019.

18 Se protokoll, dnr O 57-2019.

år gammal.¹⁹ Enligt företrädarna för arresten var skälet till förvarstiderna att Kriminalvården inte kunde lämna tydliga besked om när en transport kunde genomföras. Det var inte ovanligt att Kriminalvården uppgav att en transport skulle ske påföljande dag, för att dagen efter återkomma med besked om att transporten inte kunde genomföras. I sådana fall hade Polismyndigheten kontakt med socialtjänsten. Som regel hade socialtjänsten inte någon invändning om att den unge var placerad i en arrest i väntan på transport. Om Kriminalvården inte kunde genomföra en transport måste den förvarstagna i stället transporteras av Polismyndigheten. En avvikelserapportering gjordes när Kriminalvården inte utförde en transport inom en rimlig tid.²⁰

Efter inspektionen uttalade dåvarande *JO Cecilia Renfors* att en polisarrest som regel är en olämplig plats för placering av unga personer som i många fall saknar tidigare erfarenhet av sådana miljöer. Om en ung person överhuvudtaget ska placeras i en arrest måste en transport påbörjas så snart som möjligt, dock senast dygnet

Det är oacceptabelt att en 15-åring som ska transporteras till ett ungdomshem varit placerad i arrest i flera dygn

efter att han eller hon har tagits i förvar. *JO* uttalade vidare att det var mycket otillfredsställande att flera ungdomar förvarats under flera dygn i arresten Borlänge

i väntan på transport och att det var oacceptabelt att en 15 åring varit placerad i arresten i flera dygn.²¹

Det framgår även i flera av de avvikelserapporter som upprättats av Polismyndigheten att ungdomar omhändertagna för vård fått tillbringa flera dygn i polisarrest i väntan på transporter. I februari 2019 fick en 15-årig

flicka som skulle till ett behandlingshem tillbringa två dygn i en arrest i väntan på transport. När NTE inte kunde genomföra transporten, utfördes den i stället av Polismyndigheten.²² Liknande situationer uppstod under perioden april–september 2019.²³ I en avvikelserapport antecknades bl.a. följande:²⁴

”Begäran om handräckning gällande LVU 1 § och 3 §. Person född 2001 blir inlåst i arrest i [ort] 190506 i väntan på transport till [HVB-hem]. Beställning till NTE skickas in på kvällen 190506. Denna skickas åter då man använt fel beställningsmiljö (e-post). Ny beställning görs på morgonen 190507. Efter detta har man daglig kontakt med NTE för att få till en transport. Den 190509 kommer beskedet att de EJ kan ombesörja transporten, eventuellt kunde det bli aktuellt under kommande helg 190511–190512.”

Av en annan avvikelserapport framgår bl.a. följande:²⁵

”Flicka född [2001] omhändertagen enligt LVU, handräckning till [ort] SiS [särskilda ungdomshem]. Frihetsberövad av polis 190830 kl. 20.00. Enligt [polisområdets] riktlinjer får ungdom under arton år endast omhändertas 48 timmar i polisarrest innan transport skall ske. Beställningen till NTE gjord 190830. 190901 kl. 08.11 meddelas att NTE ej kan ta transporten 190901, tidigast 190902.”

Det har kommit fram uppgifter om att omhändertagna ungdomar i arrester har uppvisat självskadebeteende. Av en rapport framgår bl.a. följande:²⁶

²² Se Bilaga B, rapport II.

²³ Se Bilaga B, rapport VIII, X, XI, XV, XIX, XXII, XXV, XXVI, XXVII, XXXI, XXXII, XXXVI och XXXXI.

²⁴ Se Bilaga B, rapport XVII.

²⁵ Se Bilaga B, rapport XXXV.

²⁶ Se Bilaga B, rapport XIII.

¹⁹ Se protokoll, dnr O 13-2019.

²⁰ Se protokoll, dnr O 13-2019.

²¹ Se protokoll, dnr O 13-2019.

”NTE kan ej ta transport av en 17-årig LVU. LVU:n får sitta två dygn i arrest och trots påtryckningar kan NTE ej ta transport. LVU:n börjar uppvisa självskadebeteende pga att han ej klarar av att sitta inlåst i arrest så länge. Beslut fattas om tillsyn var 5:e minut, fortgår under några timmar innan nytt beslut att polispatrull måste sköta transporten fattas.”

I en annan avvikelserapport antecknades bl.a. följande:²⁷

”Den unge (LVU) placerades i polisarrest 17.00 tisdagen den 28:e maj, samma kväll gjordes en transportbeställning till NTE. Första beskedet från NTE Jour var tidigast torsdagen den 30:e maj. Nytt besked tidigast transport den 1:a juni. Förnyad kontakt med NTE fredagen den 31:a maj, får besked att transporten är inplanerad till söndagen den 2:a juni dvs 4 dygn och 17 timmar efter insättning i arrest. [...] Då den unge till slut under lördagen började må dåligt och prata om att ta sitt liv såg vi inget annat råd än att avbeställa söndagens transport och ringa in två poliser som på övertid kunde köra till [ort]. 11 timmars övertid x 2.”

I flera fall har Polismyndigheten utfört transporten med hjälp av personal som tagits in på övertid eller personal från bevakningsbolag.²⁸ Av en avvikelserapport framgår bl.a. följande:²⁹

”Person omhändertagen enligt LVU för vidare transport till [ort1]. Trots omedelbar beställning kunde NTE ej genomföra transporten. Flera försök att kalla in polis på övertid genomfördes utan framgång. Det hela renderade i en omfattande stafettkörning med fem involverade polispatruller. Trans-

porten mellan [ort2] och [ort3] genomfördes av den enda patrullen i [ort4] och upptog större delen av deras arbetspass.”

Vid inspektionen av arresten Karlskrona kom det fram att Polismyndigheten beställer en transport av Kriminalvården och först när Kriminalvården har bekräftat tidpunkten för transporten tas den unge i förvar. Det innebär att den unge som regel bara är förvarstagen i någon eller några timmar. Den unge läses inte in i en cell utan får sitta och vänta på en bänk. Dåvarande *JO Cecilia Renfors* hänvisade till sitt uttalande efter inspektionen av arresten Borlänge om att en polisarrest som regel är olämplig för placering av ungdomar inför transport till ett särskilda ungdomshem och om de överhuvudtaget ska placeras i en arrest måste en transport påbörjas så snart som möjligt, dock senast dygnet efter att han eller hon har tagits i förvar. Mot den bakgrunden framhöll *JO* det positiva i att polisen i Karlskrona tillämpade förvarsbestämmelsen på ett sätt som innebar att tiden i arresten inte behövde bli längre än absolut nödvändigt.³⁰

5.6 Transportuppehåll i arrester och häkten

I samband med fjärrtransporter av frihetsberövade sker det regelmässigt transportuppehåll. Vid uppehållet tas den frihetsberövade in i t.ex. ett häkte eller en polisarrest i väntan på vidare transport. Ett transportuppehåll kan vara i allt från någon timme upp till ett dygn.

Vid inspektionen av anstalten Haparanda uppgav några intagna i samtal med *JO:s* medarbetare att de gjort transportuppehåll i polisarrester. De upplevde uppehållet som påfrestande eftersom det inte fanns något att göra där. De fick inte heller något besked om när resan skulle fortsätta. Flera intagna i anstalten berättade att de

²⁷ Se Bilaga B, rapport XX.

²⁸ Se Bilaga B, rapport III, V, IX, X, XIV, XXXII, XXXV, XXXVI och XXXIX.

²⁹ Se Bilaga B, rapport XXXX.

³⁰ Se protokoll, dnr O 33-2019.

hade tråkiga upplevelser från häktet Saltvik där personalen bemött dem negativt i samband med övernattnig, bl.a. genom att ”inte bry sig” om dem.

I samtal med intagna vid LVM-hemmen Gudhemsgården och Hessleby kom det fram att flera av de intagna hade övernattnat i häkten. En intagen berättade att han under sin vårdtid hade övernattnat i tre av Kriminalvårdens häkten i samband med olika transporter. Han hade inte fått information om övernattningarna i förväg och hade inte fått tillstånd att ringa och meddela närstående var han befann sig.³¹

Myndigheterna behöver ha egna transportorganisationer för att undvika att Kriminalvårdens resurser inte tas i anspråk i andra fall än de som omfattas av handräckningsbestämmelserna

Personal vid det särskilda ungdomshemmet Vemyra uppgav i samtal att det förekommer att ungdomar fått övernattna i arrester. En intagen uppgav att hon hade övernattnat i flera arrester på väg till hemmet. Hon hade fått tillbringa fem dagar i en arrest i väntan på att

det skulle finnas personal som kunde köra henne sista sträckan från Sandviken.³²

Efter inspektionen av det särskilda ungdomshemmet Vemyra konstaterade *JO Thomas Norling* att uppgifterna om t.ex. övernattningar i arrester bekräftade vad som tidigare iakttagits vid inspektioner av bl.a. SiS ungdomshem. Han hänvisade till ett tidigare uttalande att ett välfungerande handräckningssystem bygger på att myndigheterna har egna transportorganisationer, och därmed att Kriminalvårdens resurser inte behöver tas i

anspråk i andra fall än de som lagstiftaren avsett.³³ Att Kriminalvården anlitas i fall där förutsättningarna för handräckning inte är uppfyllda riskerar även att medföra att de frihetsberövade utsätts för mer tvångsåtgärder än vad som är nödvändigt.³⁴

Vid inspektionerna av SiS särskilda ungdomshem och LVM-hem kom det fram att några hem kan ta emot frihetsberövade för övernattnig under transport. Det särskilda ungdomshemmet Långanäs tar emot intagna från andra hem för övernattnig i samband med t.ex. domstolsförhandlingar i Jönköping. Under 2018 skedde sju övernattningar på ungdomshemmet.³⁵ Det särskilda ungdomshemmet Vemyra har inte några särskilda övernattningsplatser och det förekommer sällan övernattningar.³⁶ LVM-hemmet Gudhemsgården har tagit emot intagna från andra LVM-hem för övernattnig.³⁷

När LVM-hemmet Gudhemsgården begär handräckning från Kriminalvården anger hemmet att den intagne generellt sett kan övernattna i häkte under förutsättning att det inte finns en risk för självskadehandlingar. Om en intagen som ska transporteras bedöms riskera att skada sig själv kan hemmet hjälpa till med att ordna övernattnig på andra SiS-institutioner. Enligt ledningen för hemmet borde SiS-institutioner ha bättre övernattningsmöjligheter för de intagna.³⁸

Efter inspektionen uttalade *JO Thomas Norling* att en övernattnig på en annan SiS-institution är att föredra framför en övernattnig i t.ex. ett häkte. Ett häkte är inrättat för ett helt annat syfte än en SiS-institution, och kriminalvårdspersonal har som regel inte samma erfarenhet som SiS personal att ta hand om personer med

31 Se protokoll, dnr O 62-2019.

32 Se protokoll, dnr O 44-2019.

33 Se protokoll, dnr 6204-2018.

34 Se protokoll, dnr O 44-2019.

35 Se protokoll, dnr O 57-2019.

36 Se protokoll, dnr 44-2019.

37 Se protokoll, dnr 58-2019.

38 Se protokoll, dnr 58-2019.

ett vårdbehov.³⁹ JO har tidigare uttalat att ett häkte från medicinsk och humanitär synpunkt är en olämplig förvaringsplats för personer som frihetsberövats på grund av ett vårdbehov. Häkten bör därför inte annat än under mycket begränsad tid användas för förvaring av personer med ett sådant behov.⁴⁰ Vidare uttalade *JO Thomas Norling* att även om NTE har ansvaret för att planera och utföra transporten har SiS ett ansvar för att medverka så att handräckningen inte blir mer ingripande än nödvändigt.⁴¹ I detta ligger att myndigheten bör se till att det finns övernattningsmöjligheter på myndighetens institutioner. På så sätt kan SiS bidra till att t.ex. häkten bara behöver användas för övernattningsfall i absoluta undantagsfall.

Det har även vid granskningen av avvikelserapporter från Polismyndigheten uppmärksammats fall där det uppstått problem på grund av att transporten planerats med en övernattningsfall i ett häkte. Av en avvikelserapport framgår följande:⁴²

”Aktuellt datum 20190517, LVU född 2003 med Asperger befann sig på [särskilt behandlingshem] och skulle transporteras till [ort1 Norrland] och skulle transporteras till [ort2 Sörmland]. Ungdomen ansågs inte kunna övernatta på häkte eller motsvarande pga dennes behov. NTE gav muntligt besked att de tidigast nästa dag kunde påbörja en transport och att den transporten även skulle innebära en övernattningsfall på häkte i [ort3]. Transporten löstes då i stället av poliser på övertid och resebeställning gjordes av upprättande polis.”

39 Se protokoll, dnr 58-2019.

40 Se JO 2013/14 s. 249.

41 Se protokoll, dnr O 58-2019.

42 Se Bilaga B, rapport XVI.

5.7 Myndigheternas uppföljning av transporter

Bestämmelserna som trädde i kraft i april 2017 innebar att Kriminalvården i högre grad än tidigare kommer i kontakt med personer med psykisk ohälsa. Riskerna för patienterna ökar om transporten utförs av personal som saknar kunskap och erfarenhet av att möta personer med sådana problem. Vid inspektionerna under 2019 iakttogs olika förhållningssätt och arbetsmetoder när det gällde att följa upp Kriminalvårdens handräckningstransporter. Vissa institutioner hade inte skriftliga rutiner för sådana uppföljningar. Andra hade sådana rutiner utan att följa upp tillämpningen av dem. Det fanns också institutioner där personal följde upp transporter muntligt utan att uppgifterna dokumenterades. Flera institutioner rapporterade avvikelser om transporter.

Vid inspektionen av psykiatriska akutmottagningen Östra, Sahlgreńska Universitetssjukhuset uppgav företrädarna att de inte hade följt upp hur Kriminalvårdens handräckningstransporter hade genomförts. Det saknades rutiner för dokumentation av transporter av patienter. Verksamhetschefen uttryckte att det borde finnas en rutin för att i patientjournalen dokumentera skälen för begäran om handräckning. Efter inspektionen uttalade chefsJO *Elisabeth Rynning* att för att det ska vara möjligt att kvalitetssäkra verksamheten i efterhand behöver man bl.a. kunna granska av vilka skäl en begäran om handräckning har gjorts. Det var enligt hennes mening en uppgift som borde dokumenteras i patientjournalen. Hon delade verksamhetschefens uppfattning att det borde finnas en rutin för att dokumentera detta och rekommenderade Sahlgreńska Universitetssjukhuset att vidta lämpliga åtgärder.⁴³

43 Se protokoll, dnr O 6-2019.

Vid inspektionen av den rättspsykiatriska vården (Helix) i Stockholms läns sjukvårdsområde (SLSO) kom det fram att det finns rutiner där det anges att personalen i samband med intagning ska tillfråga patienten om hur transporten fungerat och att en ytlig besiktning ska göras för att undersöka om eventuella skador uppstått i samband med transporten. I samtal uppgav samtliga av de tillfrågade patienterna att de inte hade fått några sådana frågor. Ledningen menade att det kunde finnas skäl att fundera på hur man skulle fråga patienter om hur de upplevt transporten.⁴⁴

I sammanhanget kan nämnas att efter en Opcat-inspektion 2018 av SLSO, Norra Stockholms psykiatri, psykiatriska akutmottagningen (länsakuten) och avdelning 1 vid S:t Görans sjukhus, begärde JO en återrappor-tering om vilka åtgärder som SLSO vidtagit, eller avsåg att vidta, för att i samråd med Kriminalvården utforma arbetsmetoder som innebar att patienterna bemöttes på ett bättre sätt i samband med transporter.⁴⁵ SLSO kom i juni 2019 in med en rapport till JO. Av den framgick att SLSO inlett ett omfattande samarbete, nationellt och regionalt med bl.a. Polismyndigheten och Kriminalvården i form av möten och i en internutbildning för Kriminalvårdens transportpersonal. Utbildningen fokuserade på bemötande av människor med svår psykisk ohälsa. *ChefsJO Elisabeth Rynning* ansåg att åtgärderna framstod som ändamålsenliga och framhöll vikten av att de initiativ som nu hade tagits inte skulle bli en engångsföreteelse, utan att det skulle finnas en kontinuitet i kontakten mellan berörda aktörer om bl.a. utbildningsinsatser och att de gemensamt skulle ta ansvar för att handräckningstransporterna skulle utföras så säkert och tryggt som möjligt för patienterna.⁴⁶

En metod för uppföljning kan vara är att lyfta en fråga som berör olika myndigheter till en samverkansgrupp. Vid inspektionen av psykiatriska akutmottagningen Östra, Sahlgrenska Universitetssjukhuset kom det fram att personalen reagerade på att kriminalvårdarna inledningsvis använde fängsel på ett sätt som vårdpersonal inte ansåg motiverat. Efter att företrädarna för vårdinrättningen hade fört fram det i den regionala samverkansgruppen⁴⁷ var det därefter ovanligt att fängsel användes vid handräckningar och bemötandet av patienterna hade blivit bättre. Flera av den nyanställda kriminalvårdspersonalen var också psykiatriskt utbildade. *ChefsJO Elisabeth Rynning* ansåg att det var positivt att företrädare för akutmottagningen hade framfört synpunkter till Kriminalvården. Det var också positivt att myndigheten hade tagit till sig dessa synpunkter.⁴⁸

Handräckningstransporter som Kriminalvården ska utföra får negativa konsekvenser för de intagna om de fördröjs

Vid inspektionen av förvaret Ljungbyhed kom det fram att förvaret inte förde någon statistik över om NTE hade genomfört begärda handräckningstransporter och att det inte fanns någon skriftlig rutin för detta. Efter inspektionen uttalade *JO Per Lennerbrant* att begärda transporter av Kriminalvården som fördröjs kan få negativa konsekvenser för de intagna, t.ex. genom att de blir kvar i avskildhet. Migrationsverket borde därför överväga att vidta åtgärder som innebär att myndigheten systematiskt följer upp sådana fördröjningar. På så sätt kan Migrationsverket även få ett eget underlag om utfallet av myndighetens begäran om handräckningstransporter.⁴⁹

47 Gruppen består av representanter för Sahlgrenska Universitetssjukhuset, Kriminalvården och Polismyndigheten.

48 Se protokoll, dnr O 6-2019.

49 Se protokoll, dnr O 52-2019.

44 Se protokoll, dnr O 3-2019.

45 Se protokoll, dnr 5990-2018.

46 Se chefsJO Elisabeth Rynnings beslut den 7 januari 2020, dnr O 16-2019.

5.8 Resursbrist inom kriminalvården

Under 2018 uppmärksammades att Kriminalvården inte hade tillräckligt med resurser för att genomföra transporter i den omfattning som t.ex. Polismyndigheten begärde. Som redan nämnts i avsnitt 1.2 har JO:s medarbetare granskat cirka 900 avvikelserapporter som Polismyndigheten upprättat på grund av Kriminalvården inte kunnat genomföra beställda transporter. Av dessa avsåg drygt 700 situationer när Polismyndigheten begärt hjälp av Kriminalvården med att transportera en anhållen till häktningsförhandling i domstol. I en rapport anges bl.a. följande:⁵⁰

”Den 20190614 (en fredag) hade vi från jourverksamheten Flemingsberg sammanlagt 9 st häktningsförhandlingar. Vi bokade NTE-biträde på samtliga transporter men NTE kunde inte biträda med någon transport. [...] Vi har hanterat dessa med polispersonal. Sammanlagt cirka 36 arbetstimmar.”

Konsekvenserna av Kriminalvårdens resursbrister har också iakttagits vid inspektionerna 2019. Vid inspektionen av arresten Luleå kom det fram att beställda transporter av NTE sällan kunde genomföras inom rimlig tid. Personalen uppgav i samtal att de bestämmelser om transporter som trädde i kraft den 1 april 2017 inte hade inneburit någon egentlig avlastning för Polismyndigheten. Myndigheten transporterade fortfarande intagna till bl.a. häktningsförhandlingar. Vidare kom det fram att polisen i princip alltid genomförde transporter av unga som var omhändertagna enligt LVU. Långa transporter brukade lösas genom att Polismyndigheten tog ut personal på övertid som flög med den unge. Kriminalvården stod för kostnaden för flygbiljetterna. Sådana transporter

skedde vid cirka tio tillfällen per år. För att synliggöra problemen med transporterna skrev personalen avvikelserapporter när Kriminalvården inte kunde genomföra en transport eller erbjöd ett datum för långt fram i tiden.⁵¹

Vid inspektionen av Helix i slutet av januari 2019 uppgav personalen att den sedan oktober 2018 hade beställt handräckningstransporter vid fem tillfällen. Enligt ledningen hade de transporter som beställts fungerat väl och det var numera sällan som NTE ställde in en beställd transport. Det hände däremot att transporter av kriminalvårdsklienter från länsakuten till Helix fördröjdes och det var bekymmersamt. Därför försökte Helix att i så stor utsträckning som möjligt köra sina egna patienter.⁵² Vid inspektionen av Rättspsykiatriska regionkliniken i Växjö kom det fram att kliniken ofta hade beställt transporter av häktet Växjö för kriminalvårdspatienter på grund av att handräckningsbegäran av NTE hade fungerat dåligt. En omvårdnadspersonal från kliniken följer med transporten.⁵³ Vid en granskning av avvikelserapporter på Psykiatriska akutmottagningen Östra, Sahlgrenska Universitetssjukhuset noterades att fler rapporter handlade om att patienter blivit kvar på akutmottagningen för att NTE gett besked att de inte kunde utföra transporten förrän dagen därpå.⁵⁴

⁵¹ Se protokoll, dnr O 2-2019.

⁵² Se protokoll, dnr O 3-2019.

⁵³ Se protokoll, dnr O 18-2019.

⁵⁴ Se protokoll, dnr O 6-2019.

⁵⁰ Se Bilaga B, rapport XXI.



6 Ombudsmännens beslut om initiativ om transporter

Under 2018 och 2019 beslutade ombudsmännen mot bakgrund av vad som kommit fram vid bl.a. inspektioner att utreda ett antal frågor inom ramen för initiativärenden. Totalt beslutade ombudsmännen beslutat om sju initiativ, och bakgrunden till sex av dessa initiativärenden redovisades i den tematiska rapporten om transporter som publicerades under 2019.¹ I det här avsnittet finns sammanfattningar av ombudsmännens beslut i ärendena.

6.1 Användandet av väntceller

Vid inspektionerna av häktena Gävle och Saltvik (2018) kom det fram att häktena hade tillgång till s.k. väntceller. Även häktet Huddinge använder sig av sådana celler.²

Av Kriminalvårdens yttrande i ärendet framgår att väntceller finns i ett antal häkten³ och att dessa varierar i storlek, utformning, möblering och i fråga om hur de används. Cellerna är avsedda att användas endast under korta stunder i syfte att säkerställa en effektiv och säker logistik i samband med transport och inskrivning, samtidigt som de ger en möjlighet till tillfällig avskildhet för den intagne eller den som ska transporteras. Enligt Kriminalvården är utformningen av väntcellerna acceptabel för deras tilltänkta funktion, trots att cellerna inte motsvarar de krav på förvaringsrum som ställs i förordningen (2014:1108) om utformningen av häkten och polisarrester.⁴

I sitt beslut konstaterade chefsJO *Elisabeth Rynning* att de grundläggande krav som ställs på de celler där intagna i häkten får placeras, finns i förordningen om utformningen av häkten och polisarrester.⁵ Avsikten med att reglera bl.a. cellens golvyta och grundläggande utrustning är att förhindra att intagna placeras i undermåliga celler. I förslaget handlar det enligt chefsJO om att genom ett tydligt regelverk se till att de intagna under vistelsen i ett häkte bemöts med respekt för sitt människovärde och att verkställigheten utformas så att de negativa följderna av frihetsberövandet motverkas.⁶

ChefsJO konstaterade vidare att förordningen om utformningen av häkten och polisarrester i sin nuvarande utformning omfattar samtliga celler där en intagen kan låsas in och på så sätt hållas skild från andra intagna. En annan ordning riskerar nämligen enligt henne

I förordningen bör det anges i vilka situationer det ska vara tillåtet att avvika från kravet på en arrestcells minsta golvyta

att medföra att det skydd som förordningen avser ge de intagna urholkas på ett godtyckligt sätt. Samtidigt uttryckte chefsJO en förståelse för att Kriminalvården – i samband med in- och utskrivningar – kan ha ett behov av att använda väntceller. För att det ska vara möjligt krävs det dock att förordningen om utformningen av häkten och polisarrester ändras. Förutom att ange i vilka situationer det ska vara tillåtet att avvika från förordningens krav på exempelvis golvyta, bör det enligt chefsJO även

¹ Se Rapport från *Opacat-enheten 2019 – Tema Transporter*, s. 43–45

² Se JO:s protokoll i dnr 4675-2018, 5266-2018 och 5563-2018.

³ Väntceller finns i häktena Gävle, Göteborg, Helsingborg, Huddinge, Jönköping, Kronoberg, Mariestad, Malmö, Nyköping, Salberga, Saltvik, Sollentuna, Umeå, Uppsala och Örebro.

⁴ Se Kriminalvårdens remissyttrande i dnr 7286-2018.

⁵ Se JO:s beslut den 2 september 2019 i dnr 7286-2018.

⁶ Se 1 kap. 4 och 5 §§ HäL.

anges hur omfattande dessa avvikelser får vara. En kopia av beslutet översändes till regeringen för kännedom.

6.2 Transport av en svårt sjuk intagen

Vid inspektionen av häktet Kronoberg (2018) var en svårt sjuk äldre intagen med omfattande omvårdnadsbehov placerad i häktet. Under de cirka sex månader

En äldre cancersjuk man flyttades vid flera tillfällen mellan olika häkten och det fick till följd att hans behandling fördröjdes i ca åtta månader

som han då varit häktad hade han vid flera tillfällen omplacerats mellan häkten i Skåne, där hans rättsprocess ägde rum, och Kriminalvårdens särskilda omvårdnadsavdelning i häktet Kronoberg.⁷ Efter inspektionen beslutade

chefsJO Elisabeth Rynning att i ett initiativärende utreda frågan om Kriminalvårdens behandling av den intagne.

Av utredningen i ärendet framkom att den intagne hade behandlats för cancer var tredje månad men under häktesvistelsen fördröjdes behandlingen under ca åtta månader. När den häktade var placerad i häktena Helsingborg och Ystad uttryckte sjukvårdspersonal att hans omvårdnadsbehov skulle kunna tillgodoses bättre i ett annat häkte med större möjlighet att ge god omvårdnad.

JO Katarina Pahlsson konstaterade i sitt beslut att den intagnes behov av omvårdnad inte hade kunnat tillgodoses varken i häktet Helsingborg eller häktet Ystad.⁸ Trots detta hade han fått tillbringa drygt två månader i dessa häkten. Vidare hade behandlingen av den intagnes cancer fördröjts under cirka åtta månaders tid, vilket till stor del hade berott på förflyttningarna av honom mellan de olika verksamhetsställen. Kriminalvården kan enligt JO

under sådana förhållanden inte hänvisa till inbladningen av andra aktörer och sitt begränsade ansvar enligt normaliseringsprincipen.

När det gäller fjärrtransporterna av den intagne konstaterade *JO Katarina Pahlsson* att det var anmärkningsvärt att samråd med sjukvården bara skedde vid ett tillfälle. Den intagne transporterades sittande under de två längre transporterna mellan Skåne och Stockholm. Enligt JO borde häktena Helsingborg och Kronoberg inför samtliga fjärrtransporter ha konsulterat sjukvården för att inhämta läkares medgivande och få anvisningar inför transporterna t.ex. om val av fordon.

Vidare konstaterade *JO Katarina Pahlsson* att om Kriminalvården hade kunnat tillgodose den intagnes omvårdnadsbehov i den del av landet där hans rättsprocess ägde rum skulle han sannolikt ha sluppit perioder av bristande omvårdnad, integritetskänslig övervakning, långa transporter och en fördröjd cancerbehandling. Det fanns därför enligt JO starka skäl att ifrågasätta lämpligheten av att Kriminalvården endast har särskilt anpassade omvårdnadsplatser i ett häkte i Sverige.

Ett häkte eller en anstalt ska bl.a. före transportbeställning och i varje enskilt fall göra de bedömningar och fatta de beslut som är av betydelse för transporttjänstens planering och genomförande av transporten.⁹ Vid transport av en sjuk person ska en läkares medgivande och anvisningar inhämtas före beslut om transport. Med anledning härav uttalade *JO Katarina Pahlsson* att Kriminalvården i princip alltid ska hämta in en läkares medgivande inför längre transporter av intagna med särskilda omvårdnadsbehov. Sjukvårdspersonalens uppfattning och eventuella rekommendationer bör då ges avgörande betydelse.

⁷ Se JO:s protokoll i dnr 2643-2018.

⁸ Se JO 2020/21 s. 180.

⁹ 8 § Kriminalvårdens föreskrifter och allmänna råd om transportverksamheten (KVSF 2012:6, FARK Transport).

JO Katarina Pålsson konstaterade avslutningsvis att Kriminalvården bör se över hanteringen av transporter av intagna med särskilda omvårdnadsbehov och komplettera sina rutindokument i de delar det finns behov av att ha särskilt anpassade rutiner för dessa intagna.

6.3 Prioriteringarna av Kriminalvårdens transportuppdrag

Under inspektionen av Kriminalvården, NTE, gruppen för inrikes planering, (2018) kom det fram att myndigheten var tvungen att prioritera mellan transportuppdragen som andra myndigheter begärde av Kriminalvården. Med anledning av detta beslutade chefsJO Elisabeth Rynning att inom ramen för ett initiativärende utreda frågan om prioriteringen mellan transportuppdragen.¹⁰

Bakgrunden var att Kriminalvården den 22 december 2017 beslutade att transporter som överlämnats av Polismyndigheten med stöd av 29 a § polislagen endast

Kriminalvården beslutade att transporter som överlämnats av Polisenmyndigheten med stöd av 29 a § polislagen endast skulle utföras om Kriminalvården hade transportkapacitet

skulle utföras i den utsträckning som Kriminalvårdens transportkapacitet medgav. Av myndighetens beslut framgår att Kriminalvårdens transportorganisation inte var uppbyggd för att hantera annat än planerade inrikestransporter under dagtid vid tiden för beslutet. Därmed kunde det uppstå situationer där myndigheten inte kunde utföra en transport inom den tid som krävs. Vidare var Kriminalvården tvungen att säkerställa att det fanns kapacitet att bedriva myndighetens ordinarie

verksamhet vid anstalter, häkten och frivården samt att transportera intagna inom kriminalvården. Som en följd av detta hade Kriminalvården bara ytterst begränsade resurser att bistå Polismyndigheten med att utföra transporter under den tid som Kriminalvårdens transportorganisation byggdes ut.

ChefsJO Elisabeth Rynning uttalade att en grundläggande förutsättning för en rättsstat är att den offentliga makten utövas under lagarna (den s.k. legalitetsprincipen). Allmänt anses principen innebära att all maktutövning ska vara grundad på lag eller annan föreskrift. Avsikten är att förvaltningen ska vara normenlig och inte godtycklig. ChefsJO konstaterade vidare att numera kommer legalitetsprincipen även till uttryck i förvaltningslagen (2017:900), där det anges att en myndighet endast får vidta åtgärder som har stöd i rättsordningen.¹¹ Att en förvaltningsmyndighet agerar i enlighet med lagar och andra föreskrifter är en förutsättning för att systemet ska bli förutsebart såväl för enskilda som för andra myndigheter.

En grundläggande förutsättning för en rättsstat är att den offentliga makten utövas under lagarna den s.k. legalitetsprincipen

I sitt beslut konstaterade chefsJO att Kriminalvårdens beslut står i direkt strid med 6 § första stycket förordningen (2007:1172) med instruktion för Kriminalvården, där det anges att myndigheten ska verkställa bl.a. de transporter som Polismyndigheten överlämnar med stöd av 29 a § polislagen. Vidare betonade ChefsJO att avsikten med regeringens styrning av sina myndigheter genom bl.a. förordningar är att skapa tydlighet och förutsebarhet. Kriminalvårdens beslut hade motverkat detta

¹⁰ Se protokoll, dnr 4158-2018.

¹¹ 5 § första stycket förvaltningslagen.

syfte och därmed en av grunderna i en rättsstat. Kriminalvårdens beslut hade också fått allvarliga konsekvenser för enskilda frihetsberövade, och bl.a. barn och unga omhändertagna för vård har blivit kvar i polisarrest i väntan på transport.

Kriminalvården var inte förberedd på det utökade uppdraget *ChefsJO Elisabeth Rynning* konstaterade att Kriminalvården inte var förberedd på det utökade transportuppdraget som de nya bestämmelserna innebar.¹² Först fyra år efter de nya transportbestämmelserna

trädde i kraft räknade Kriminalvården med att myndigheten skulle ha den kapacitet som krävdes för att kunna fullgöra det utökade uppdraget.

Vidare framhöll *ChefsJO Elisabeth Rynning* att det såväl i JO:s inspektionsverksamhet som avvikelserapporter från Polismyndigheten hade kommit fram att Kriminalvårdens nedprioritering av transporter som överlämnats enligt 29 a § polislagen hade fått negativa konsekvenser för enskilda frihetsberövade. Av 500 granskade avvikelserapporter från Polismyndigheten under 2018 avsåg 35 stycken ungdomar som var omhändertagna enligt lagen med särskilda bestämmelser om vård av unga och som tagits i förvar och placerats i en polisarrest i väntan på transport. Kriminalvårdens nedprioritering av dessa transporter hade medfört att de förvarstagna hade fått vänta på transporter under ett eller flera dygn i en polisarrest.¹³ *ChefsJO Elisabeth Rynning* konstaterade även att Polismyndigheten hade upprättat ytterligare avvikelserapporter, och det fanns ett antal fall under andra hälften av 2019 där barn och unga som var omhändertagna enligt lagen med särskilda bestämmelser om vård av

unga blivit kvar i polisarrest i väntan på transport.¹⁴ De problem som uppstod direkt efter det att lagändringen trädde i kraft, fanns alltså kvar nästan tre år senare, och det var enligt hennes mening mycket allvarligt.

6.4 Transport av patienter inom psykiatri

I september 2018 inspekterades Norra Stockholms psykiatri, psykiatriska akutmottagningen (länsakuten) och avdelning 1 vid S:t Görans sjukhus, Stockholms läns sjukvårdsområde (SLSO) inom Region Stockholm.¹⁵ Psykiatrisk slutenvård bedrivs på flera sjukhus och kliniker inom Region Stockholm och länsakuten är regionens enda vuxenpsykiatriska akutmottagning. Prövningen om en person ska tas in för psykiatrisk tvångsvård enligt LPT sker i två steg. En förutsättning för att en patient ska kunna tas in på en sjukvårdsinrättning för tvångsvård är att det först utfärdas ett läkarintyg (vårdintyg). Frågan om intagning för sluten psykiatrisk tvångsvård ska avgöras skyndsamt efter undersökning av patienten, senast 24 timmar efter dennes ankomst till vårdinrättningen. Beslut om intagning fattas av en chefsöverläkare vid en enhet för psykiatrisk vård. Beslutet får inte fattas av den läkare som har utfärdat vårdintyget. En patient får, sedan vårdintyg har utfärdats, efter beslut av läkare hållas kvar på vårdinrättningen tills frågan om intagning har avgjorts.¹⁶

Vid inspektionen av länsakuten kom det fram att beslut om kvarhållning fattades på länsakuten varefter beslut om intagning som regel fattades vid en annan vårdinrättning inom SLSO. Det innebar att patienter med kvarhållningsbeslut enligt LPT transporterades mellan

¹⁴ Se avvikelserapport 1085, 1091, 1092, 1114, 1121, 1151, 1266 och 1347, dnr O 15-2019.

¹⁵ Se JO:s protokoll, dnr 5990-2018.

¹⁶ 4 § första stycket, 5 § tredje stycket och 6 b § LPT.

¹² Se JO 2020/21 s. 213.

¹³ Se Rapport från Opcat-enheten 2019 – Tema Transporter, bilaga B

olika vårdinrättningar inom SLSO och det förekom att dessa transporter utfördes av Kriminalvården på begäran av länsakuten.

Den psykiatriska tvångsvården inom Region Stockholm är organiserad på ett sätt som medför risk för otillåtna inskränkningar av patienternas grundläggande fri- och rättigheter

I riktlinjerna för SLSO angavs att ett kvarhållningsbeslut som fattats i en psykiatrisk verksamhet inom sjukvårdsområdet var giltigt även i en annan verksamhet inom SLSO när patienten transporterats dit. Under inspektionen kom det också fram att det var SLSO:s uppfattning att ett kvarhållande utgjorde ett sådant frihetsberövande som kunde ligga till grund för en begäran av handräckning hos Kriminalvården. Efter inspektionen beslutade *chefsJO Elisabeth Rynning* att utreda saken inom ramen för ett initiativärende.

I beslutet i ärendet konstaterade *chefsJO Elisabeth Rynning* att det inte är förenligt med de aktuella bestämmelserna i LPT att kvarhållningsbeslutet fattas på länsakuten och anses giltigt även vid andra vårdinrättningar i regionen.¹⁷ SLSO:s rutin kan enligt *chefsJO* medföra att patienter med tvång hålls kvar på en vårdinrättning där de kan underkastas tvångsåtgärder som det saknas lagstöd för. Vidare kan rättssäkerheten påverkas när den mottagande vårdinrättningen tvingas att avgöra intagningsfrågan på kortare tid än den 24-timmarsfrist som anges i 6 b § första stycket LPT och när patienter i behov av tvångsvård måste transporteras mellan olika sjukhus. *ChefsJO* var mycket kritisk till de uppmärksammade bristerna i SLSO:s sätt att organisera den psykiatriska tvångsvården.

Vidare fastslog *chefsJO Elisabeth Rynning* att det inte finns någon närmare definition av begreppen ”sjukvårdsinrättning” och ”vårdinrättning” i LPT. Hon framhöll emellertid att hon delade SLSO:s uppfattning om att begreppet ”vårdinrättning” i bestämmelsen om kvarhållning i 6 § LPT innefattar de psykiatriska slutenvårdsverksamheternas fysiska lokaler och området i omedelbar anslutning till dessa, motsvarande det som räknas som ”sjukvårdsinrättningens område” enligt bestämmelsen om permission i 25 § i samma lag. *ChefsJO* delade också SLSO:s uppfattning om att kvarhållningsbeslutets geografiska räckvidd är begränsat till den psykiatriska slutenvårdsenhet där patienten befinner sig. Därefter uttalade hon följande:

”Mot bakgrund av kvarhållningsbeslutets geografiska räckvidd är min uppfattning att en patient som endast omfattas av ett sådant beslut och således ännu inte är intagen för vård enligt LPT, inte genom kvarhållningsbeslutet kan anses frihetsberövad när patienten lämnar den vårdinrättning där beslutet fattades. Om polishandräckning inte har begärts i en sådan situation, utan patienten transporteras utanför vårdinrättningen av vårdpersonalen, kan därför bestämmelsen om laga befogenhet enligt min mening inte vara tillämplig. Vårdpersonalen är i en sådan situation i stället hänvisad enbart till bestämmelserna om nöd och nödvärn i 24 kap. 1 och 4 §§ brottsbalken.”

När det gäller möjligheten att begära handräckning av Kriminalvården framhöll *chefsJO Elisabeth Rynning* att en grundläggande förutsättning är att patienten är intagen på en sjukvårdsinrättning med stöd av lagen om psykiatrisk tvångsvård. I de fall där en läkare bedömer

¹⁷ Se *chefsJO*:s beslut den 27 november 2020, dnr 1732-2019.

att en transport av en patient som ännu inte är intagen enligt LPT inte kan genomföras utan tvångsansvändning ska läkaren begära handräckning av Polismyndigheten. Avslutningsvis uttalade *chefsJO Elisabeth Rynning* bl.a. följande:

”Min granskning har visat att den psykiatriska tvångsvården inom Region Stockholm är organiserad på ett sätt som medför risk för otillåtna inskränkningar av patienternas grundläggande fri- och rättigheter. Vidare har jag konstaterat att handräckning begärs av Kriminalvården på felaktiga grunder samt att bestämmelsen om laga befogenhet felaktigt anses tillämplig vid vissa av regionens egna transporter. Detta är givetvis oacceptabelt och SLSO förtjänar sammantaget allvarlig kritik för sin hantering av dessa frågor. Styrelsen för SLSO har i remissvaret uttalat en avsikt att se över sina riktlinjer för att ta reda på om kvarhållningsbeslutet ska vara mer knutet till varje separat sjukvårdsinrättning inom SLSO. Mot bakgrund av vad som har kommit fram i ärendet är detta inte tillräckligt. Jag förutsätter att SLSO omgående vidtar åtgärder för att säkerställa att samtliga steg i intagningsprocessen hanteras på ett rättssäkert och korrekt sätt inom regionen.”

6.5 Förutsättningarna för att begära handräckning

Under inspektionen av SiS LVU-hem Johannisberg (2018) kom det fram uppgifter om att ungdomshemmet begärde handräckning av Kriminalvården för transporter till domstolsförhandlingar trots att förutsättningarna

för en sådan begäran inte var uppfyllda enligt 43 § LVU och 20 § LSU. *JO Thomas Norling* beslutade att i ett särskilt ärende utreda hemmets rutin att anlita Kriminalvården för transporter.¹⁸

Institutionschefen för ungdomshemmet Johannisberg uppgav i SiS remissvar till JO att merparten av ungdomarnas domstolsförhandlingar genomförs via videolänk och att hemmets personal transporterar ungdomarna till platsen för videoförhör.¹⁹ Vidare uppgav han att när äldre ungdomar, i synnerhet ungdomar som vårdas med stöd av LSU, ska inställa sig personligen vid en domstolsförhandling begär SiS i regel Kriminalvårdens hjälp med transporten dit. Detta under förutsättning att den riskbedömning som gjorts motiverar en handräckning.

I sitt beslut framhöll *JO Thomas Norling* bl.a. att det krävs att myndigheter som har rätt att begära Kriminalvårdens hjälp med transporter inte missbrukar den möjligheten.²⁰ Om en myndighet begär handräckning trots att den själv kunde ombesörjt transporten innebär det att andra transporter fördröjs eller inte kan genomföras av Kriminalvården. Det är alltså en förutsättning för att systemet ska fungera att inblandade myndigheter agerar lojalt med varandra och inte tar Kriminalvårdens resurser i anspråk i situationer när det inte finns förut-

För att systemet med handräckning ska fungera krävs enligt JO att myndigheter som har rätt att begära Kriminalvårdens hjälp med transporter inte missbrukar den möjligheten

¹⁸ Se JO:s protokoll i dnr 6204-2018.

¹⁹ Se SiS remissyttrande i JO:s dnr 1337-2019.

²⁰ Se JO:s beslut den 4 februari 2020 i dnr 1337-2019.

sättningar för detta. Avslutningsvis konstaterade JO att det med utgångspunkt i uppgifterna som institutionschefen lämnat inte fanns något underlag för att rikta någon kritik mot hemmet när det gällde handräckningsfrågan.

6.6 Informationsöverföring i samband med handräckningsuppdrag

I en anmälan som avsåg Migrationsverkets behandling av en förvarstagen person (N.N.) kom det fram uppgifter om förhållanden angående en handräckningstransport genomförd av NTE. Enligt anmälan transporterades N.N. till psykakuten och fyra kriminalvårdare skulle ha varit närvarande när han talade med en läkare. Efter undersökningen transporterades N.N. tillbaka till förvaret. JO begärde in handlingarna i ärendet. Av en journalanteckning som en tjänsteman hos Migrationsverket hade upprättat framgick följande:

”Enligt NTE hade läkaren sagt att det inte förelåg någon suicidrisk. [N.N.] hade sagt till läkaren att det inte är något fel på honom och att han inte förstod varför han var på psyk akuten. [N.N.] hade dock sagt till läkaren att han hade ångest varpå läkaren svarat att det berodde på vad som hade hänt hans familj och att han satt avskild samt att det skulle vara bra för honom om han kom ut på avdelningen. [N.N.] har fått med sig från läkarbesöket [medicin 1] att ta 1–2 per dag vid behov och [medicin 2] 1 tablett för sömn till natten.”

Med anledning av vad som kommit fram i anmälan och journalanteckningen beslutade *chefsJO Elisabeth Rynning* att i ett initiativärende utreda frågan om informationsöverföring i samband med Kriminalvårdens handräckningstransporter.

I sitt beslut konstaterade *chefsJO Elisabeth Rynning* att de fyra kriminalvårdare som utförde transporten var närvarande i samband med att den förvarstagne undersöktes av läkare.²¹ Enligt *chefsJO* kan det naturligtvis uppstå situationer där de medföljande kriminalvårdarna av säkerhetsskäl måste stanna kvar i undersökningsrummet. Utgångspunkten måste dock vara att besök på sjukvårdsinrättningar planeras på ett sådant sätt att man så långt som möjligt undviker detta. Hon uttalade vidare att om Kriminalvården gör bedömningen att bevakning måste ske i undersökningsrummet, är det viktigt att inte fler kriminalvårdare än nödvändigt är närvarande. Vid bedömningen av hur många kriminalvårdare som krävs för att kunna upprätthålla säkerheten måste hänsyn tas till bl.a. om den frihetsberövade är försedd med fängsel. Därefter uttalade hon följande:

”Även den frihetsberövades sinnesstämning och hur han eller hon har uppträtt dittills i samband med transporten är av betydelse vid en sådan bedömning. Av utredningen framgår att N.N. var försedd med fängsel och det har inte framkommit att han skulle ha varit aggressiv i samband med transporten till läkarundersökningen. Av den anledningen är jag kritisk till att fyra kriminalvårdare – varav en var under introduktion – närvarade vid N.N:s samtal med läkaren.”

ChefsJO Elisabeth Rynning konstaterade vidare att de medföljande kriminalvårdarna muntligen överförde känslig information som kom fram vid läkarbesöket till personal hos Migrationsverket. Enligt Kriminalvården gjorde kriminalvårdarna bedömningen att det inte var lämpligt att dokumentera uppgifterna i den s.k. färd-

²¹ Se *chefsJO*:s beslut den 28 oktober 2019, dnr O 8-2018.

handlingen. Med anledning av detta uttalade chefsJO att en färdhandling endast bör användas för att dokumentera uppgifter som är direkt kopplade till utförandet av själva transportuppdraget. En läkarundersökning, och vad som kommer fram vid den, har typiskt sett inte med transportuppdraget att göra. Uppgifter som kommit fram vid undersökningen ska under sådana förhållanden inte dokumenteras i färdhandlingen.

ChefsJO Elisabeth Rynning uttalade även att om det ska ingå i Kriminalvårdens handräckningsuppdrag att förmedla uppgifter mellan t.ex. en sjukvårdsinrättning och den myndighet som begärt hjälp med att utföra trans-

Det är mycket olämpligt att känsliga uppgifter om psykisk ohälsa och ordination av läkemedel överförs muntligt vid handräckningstransporter

porten, måste det finnas tydliga instruktioner för hur detta ska gå till. En viktig utgångspunkt vid utformningen av en sådan rutin bör vara att uppgifterna inte har med handräckningsuppdraget att göra. Enligt chefsJO fyller Kriminalvården i den situationen bara funktionen som mellanhand och ska därmed inte ta del av uppgifter som inte behövs för transportuppdraget. Om detta krav inte upprätthålls finns det enligt chefsJO en uppenbar risk för att såväl den grundläggande bestämmelsen om sekretess mellan myndigheter som det relativa höga sekretesskyddet inom hälso- och sjukvården bara blir illusoriska. Vidare var det enligt chefsJO mycket olämpligt att känsliga uppgifter om psykisk ohälsa och ordination av läkemedel överförs muntligen. Mot denna bakgrund rekommenderade chefsJO Kriminalvården att omedelbart se över frågan om informationsöverföring vid handräckningstransporter.

6.7 Myndigheters samverkan vid en handräckningstransport

Vid granskningen av Polismyndighetens avvikelserapporter noterades en från juni 2019 där handräckningen hade begärts med stöd av 43 § LVU. Den avsåg av Polismyndigheten upprättade avvikelserapport om en handräckningstransport i juni 2019. Handräckningen som hade begärts med stöd av 43 § LVU avsåg en 13-årig flicka som skulle föras till SiS särskilda ungdomshem Johannisberg (Boden). *JO Per Lennerbrant* beslutade att i ett särskilt ärende utreda Polismyndighetens, SiS och socialnämndens hantering av ärendet.

Av utredningen framgick i korthet att flickan omhändertogs av polisen kl. 21.05 den 5 juni 2019. Hon fördes därefter till polisstationen i Söderhamn. Eftersom transporten till LVU-hemmet fördröjdes transporterades hon till ett hotell i Gävle där hon övernattade. Anledningen till att transporten fördröjdes var att Polismyndigheten och socialtjänsten var oense om en tjänsteman från socialtjänsten skulle närvara vid transporten. Vidare fungerade inte socialtjänstens kreditkort och det var därför intemöjligt att boka en flygresä. Inte heller Polismyndigheten lyckades boka en flygresä. Av den anledningen beslutade polisen att flickan skulle transporteras till Boden med bil. Transporten inleddes vid lunchtid den 6 juni 2019 och den genomfördes av civilklädda arrestvakter. Det närvarade inte någon personal från socialtjänsten under transporten. Strax efter midnatt den 7 juni anlände flickan till det särskilda ungdomshemmet.

I sitt beslut konstaterade *JO Per Lennerbrant* inledningsvis att en förutsättning för att myndigheterna ska kunna utföra handräckningen på ett ändamålsenligt sätt är att den beställande myndigheten eller nämnden bistår med bl.a. relevant information om den person som ska

transporteras.²² Den aktuella handräckningen visar på vikten av att de myndigheter och andra som kan komma att behöva medverka vid en sådan åtgärd har väl utarbetade rutiner. JO uttalade

JO uttalade att den myndighet som begärt handräckning behöver ha en beredskap för att det under hela dygnet kan uppkomma frågor som rör begäran

att den myndighet som begärt handräckning behöver ha en beredskap för att det under hela dygnet kan uppkomma frågor som rör begäran. Det kan t.ex. handla om att kunna återkalla begäran och ge-

nomföra transporten på egen hand om förutsättningarna för handräckning inte är uppfyllda.

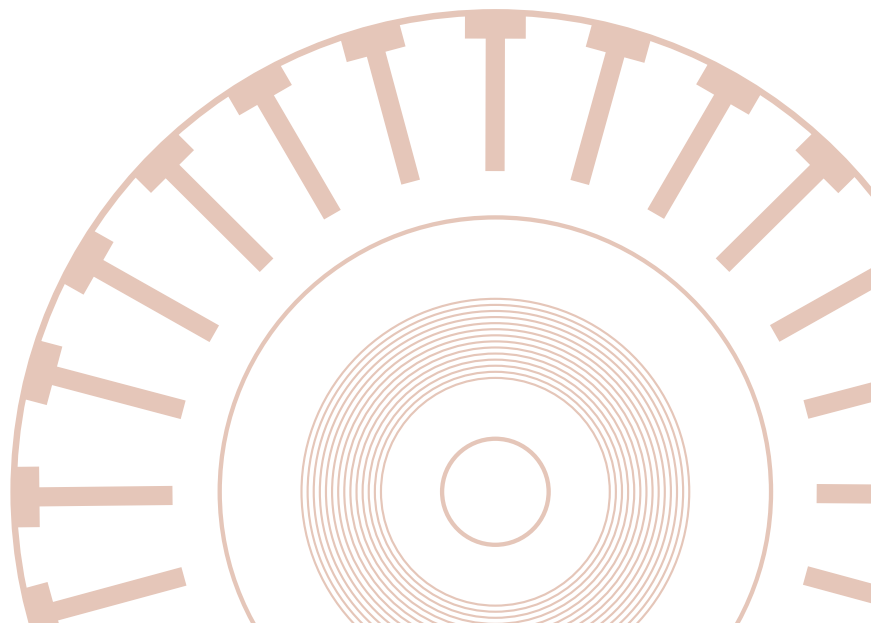
När det gäller frågan om beställande myndighets eller nämnds närvaro vid en handräckning uttalade *JO Per Lennerbrant* att den myndighet eller nämnd som begär handräckning behåller ansvaret för den transporterades vård och förutsätts medverka under handräckningen när det finns behov. Han konstaterade vidare att det finns generellt sett flera faktorer som talar för att det är bäst för barnet att företrädare för en socialnämnd närvarar vid en transport. Förutom att de kan bidra med kunskap om den unges vårdbehov, kan deras närvaro också göra situationen mindre dramatisk för den unge. Vidare blir det enklare att göra en bedömning om begäran om handräckning ska återtas och att socialtjänsten själv utför transporter om det skulle visa sig att det inte finns ett behov av polisens särskilda befogenheter. Vid bedömningen av om företrädare för socialnämnden ska närvara bör särskilt beaktas den unges ålder, hans eller hennes mående och hur lång sträcka som den unge ska transporteras. Om den begärande myndigheten inte anser sig

behöva närvara vid handräckningen, ska ställningstagandet dokumenteras och motiveras för den verkställande myndigheten.

JO Per Lennerbrant konstaterade att den omhändertagna flickan inte vid något tillfälle varit tagen i förvar under den aktuella händelsen. Polismyndighetens behandling av henne hade således varit i enlighet med LVU. JO framhöll dock att ett arrestintag är en olämplig miljö för en yngre person att vistas i och att utgångspunkten bör vara att personer under 15 år inte ska tas in i t.ex. ett förhörssrum eller något annat rum i en arrest i väntan på en transport.

Slutligen konstaterade *JO Per Lennerbrant* att transporten av flickan fördröjdes dels för att Polismyndigheten och socialtjänsten var oense om huruvida företrädare för socialnämnden skulle medverka vid transporten, dels för att det inte fanns en förberedelse för att kunna ordna med en flygresa. Det måste även finnas väl utarbetade rutiner för hur berörda tjänstemän ska agera när en handräckningstransport behöver genomföras utanför kontorstid. I detta ingår att det ska finnas en förberedelse för att en företrädare för nämnden eller myndigheten vid behov ska kunna följa med vid transporten. Vidare kan det rimligen krävas att det också finns en övergripande plan för hur transporten ska gå till och att det finns förutsättningar hos den som begärt handräckning att vid behov boka en resa. JO såg positivt på att SiS planerade en kartläggning och översyn av möjligheterna att tillhandahålla platser för olika typer av transportuppehåll. Han förutsatte att denna möjlighet även kommer omfatta nyintagna personer som på en socialnämnds begäran är på väg till ett LVU- eller LVM-hem.

²² Se JO:s beslut den 20 april 2021, dnr O 6-2020.



Bilagor

A. Genomförda inspektioner 2018 och 2019

B. Avvikelse rapporter från Polismyndigheten

Genomförda inspektioner 2018 och 2019

Oanmälda inspektioner

* Inspektioner där JO har beslutat att utreda en viss fråga med avseende på transports temat inom ramen för ett särskilt initiativärende.

Polisarrester	Datum	Diarienummer
Jönköping	2018-03-07 – 08	1366-2018
Karlskrona	2019-04-04	O 33-2019
Luleå	2019-01-23 – 24	O 2-2019
Växjö	2019-03-26	O 21-2019
Summa 4		

Kriminalvårdsanstalter	Datum	Diarienummer
Haparanda	2019-01-22 – 23	O 1-2019
Hinseberg	2018-06-19	4138-2018
Umeå	2019-09-03 – 04	O 54-2019
Västervik Norra	2019-07-01 – 03	O 46-2019
Summa 4		

Häkten	Datum	Diarienummer
Falun	2019-04-09	O 30-2019
Helsingborg	2019-05-13 – 14	O 39-2019
Jönköping inklusiver NTE	2018-03-07 – 08	1364-2018
Kalmar	2019-04-05	O 26-2019
Karlskrona	2019-04-04	O 25-2019
Malmö	2019-04-04	O 27-2019
Nyköping	2019-04-04	O 29-2019
Trelleborg	2019-04-05	O 28-2019
Växjö	2019-03-26	O 22-2019
Summa 9		

LVM-hem	Datum	Diarienummer
Fortunagården	2018-09-11 – 12	5569-2018
Gudhemsgården*	2019-11-05 – 07	O 58-2019
Hessleby	2019-11-26 – 28	O 62-2013
Summa 3		

Särskilda ungdomshem	Datum	Diarienummer
Långanäs	2019-10-22 – 24	O 57-2019
Sundbo	2018-11-06 – 07	7107-2018
Vemyra	2019-06-25 – 26	O 44-2019
Summa 3		

Psykiatrisk tvångsvård	Datum	Diarienummer
Danderyds sjukhus, PIVA/avd. 30*	2018-06-11 – 13	3887-2018
Summa 1		

Migrationsförvar	Datum	Diarienummer
Ljunbyhed	2019-09-03 – 05	O 52-2019
Summa 1		

Föranmälda inspektioner

* Inspektioner där JO har beslutat att utreda en viss fråga med avseende på transporttemat inom ramen för ett särskilt initiativärende.

Polisarrester	Datum	Diarienummer
Arvika	2019-08-06	O 47-2019
Borlänge	2019-03-05 – 06	O 13-2019
Helsingborg	2018-08-29	5424-2018
Karlskoga	2019-08-07	O 48-2019
Kristinehamn	2019-08-08	O 49-2019
Lidköping	2018-03-26	2094-2018
Lycksele	2018-11-20 – 22	7556-2018
Sandviken	2018-09-25	6001-2018
Storuman	2018-11-20 – 22	7558-2018
Vilhelmina	2018-11-20 – 22	7557-2018
Värnamo	2018-09-11	5568-2018
Örebro	2018-02-13	701-2018
Summa 12		

Kriminalvårdsanstalter	Datum	Diarienummer
Kumla	2019-04-25 – 26	O 36-2019
Saltvik*	2018-08-14	6027-2018
Visby	2018-06-27 – 28	4140-2018
Summa 3		

Häkten	Datum	Diarienummer
Gävle inklusive NTE*	2018-08-08	4675-2018
Göteborg inklusive NTE	2019-02-06 – 07	O 7-2019
Huddinge*	2018-08-23	5563-2018
Kronoberg inklusive NTE*	2018-05-02 – 04	2643-2018
Visby	2018-06-27 – 28	4139-2018
Saltvik inklusive NTE*	2018-08-14	5266-2018
Örebro inklusive NTE	2018-02-12 – 13	750-2018
Summa 7		

Kriminalvården Nationella transportenheten (NTE)	Datum	Diarienummer
Arvidsjaur*	2018-07-11 – 12	4158-2018
Summa 1		

Särskilda ungdomshem	Datum	Diarienummer
Johannisberg	2018-10-09 – 11	6204-2018
Summa 1		

Psykiatrisk tvångsvård	Datum	Diarienummer
Psykiatriska kliniken Visby lasarett	2018-06-27 – 28	3888-2018
Psykiatriska akutmottagningen och avdelning 1 vid S:t Görans sjukhus*	2018-09-18 – 19	5990-2018
Rättspsykiatri vård Stockholm, Sektion Syd, Helix	2019-01-29 – 30	O 3-2019
Rättspsykiatriska regionkliniken i Växjö*	2019-03-26 – 28	O 18-2019
Sahlgrenska Universitetssjukhuset, Psykiatrisk akutmottagning Östra	2019-02-06 – 07	O 6-2019
Summa 5		

Avvikelserapporter från Polismyndigheten

Avvikelserapporterna omfattar följande kategorier av transporter:

- Transport av en anhållen person till häktningsförhandling (ANH).
- Transport av en häktad person från arrest till häkte (HÄK).
- Transport av en person omhändertagen enligt lagen om psykiatrisk tvångsvård (LPT).
- Transport av en person omhändertagen enligt lagen med särskilda bestämmelser om vård av unga, där den unge inte har blivit tagen i förvar i en polisarrest (LVU).
- Transport av en person omhändertagen enligt lagen med särskilda bestämmelser om vård av unga där den unge har blivit tagen i förvar i en polisarrest (LVU/förvar).
- Transport av en person omhändertagen enligt lagen om vård av missbrukare i vissa fall (LVM).
- Transport av en person omhändertagen enligt utlänningslagen (UTL).
- Okänt frihetsberövande (OKÄND).

Antal frihetsberövade personer där Polismyndigheten upprättat avvikelserapporter									
Transport	ANH	HÄK	LPT	LVU	LVU/förvar	LVM	UTL	OKÄND	Summa
Antal	725	40	11	87	65	11	15	57	1 011

Nedan följer ett urval av rapporter som upprättats av Polismyndigheten under 2019. En motsvarande sammanställning av rapporterna från 2018 finns i *Rapport från Opcat-enheten 2019 – Tema transporter*, bilaga B.

Februari 2019

Rapport I

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Långtransport av LVU:ad kunde inte genomföras av NTE. Ungdomen får förvaras i arrest i avvaktan på hämtning.

Orsak:

Transport från [arrest] till [ort]. Polisiär resurs saknas för genomförande.

Förslag till åtgärder:

Utökad transportresurs jourtid för NTE.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Omfattande runtringning för alternativa transport och förvaringslösningar. Omfattande dokumentation kring förvaringsbeslut och avvikelse.

Rapport II*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Handräkningsbegäran LVU omedelbart omhändertagen av flicka född -04. Flickan omhändertagen 190202 kl. 11.00 och tagen i förvar på polisstationen i [ort] av Stationsbefäl. Beställning till NTE samma datum.

Orsak:

Stationsbefäl [ort] ringe NTE ca kl. 08.00 4/2 för att få besked. NTE kunde då inte lämna besked då ärendet var under planering. Kl. 13.00 ringde NTE och uppgav att de kunde ta transporten 190205 kl. 06.30 under förutsättning att flickan transporterades till [ort] av polis och där lämnades över till NTE. Vid kontakt med NTE framgick att de inte tar ut personal på övertid när det gäller dessa transporter som inte har högsta prioritet för dem. Begränsad ekonomi medger inte detta för NTE. Av den anledningen kunde de inte ta ut personal så tidigt på morgonen.

Förslag till åtgärder:

Överväg möjligheterna för NTE att vara mer flexibla i sin arbetstidsplanering. Dessutom se över deras prioriteringsordning. Vad är det som gör att polisens transporter inte är prioriterade? Särskilt när det gäller LVU där vi vill undvika att ta ungdomar i förvar längre än növäändigt!

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Polis fick ta ut resurs på Övertid för att kunna transportera flickan till [ort] för vidare överlämning till NTE.

Mars 2019**Rapport III***Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Aktuell dag 190317, önskade polisen att få en omhändertagen enligt LVU transporterad till SiS [behandlingshem]. Svaret från NTE blev att transport kanske kunde utföras tidigast 190319.

Orsak:

Resursbrist, transporter redan inbokade.

Förslag till åtgärder:

Mer resurser.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Då inget exakt besked kunde ges beställdes transport av Bevakningsbolag/Bevaka vilka kunde utföra transporten 190317.

Rapport IV*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Person efterlyst för frivårdens räkning anträffas i [ort1] kl. 08.44 och ska föras till närmaste häkte [ort2]. Fick förhandsbesked från [häktet] att det skulle finnas plats på häktet. På väg till [ort2] upplever patrullen att mannen ej är kontaktbar varför ambulans tillkallas och mötet upp i [ort3]. Polispatrullen åker efter ambulansen till [sjukhus].

Orsak:

På väg dit kontaktar Stationsbefälet i [ort4] Kriminalvården för att se om de kan ta över bevakningen av klienten men får till svar att så länge polis inte lämnat över dem till KV så är det polisens ansvar. Polis bevakar personen på [sjukhuset] och ca kl. 14.30 är han färdigvårdad. Strax efter landar patrullen med den omhändertagne på [häktet] och får då till svar att de ej tar emot då de har en häktad på väg från [ort5] som kommer att ta den sista platsen.

Förslag till åtgärder:

De har dock glömt att meddela detta till polisen. Med anledning av detta förs mannen till arresten i [ort4]. Vi tar kontakt med Frivården i [ort6] och frågar hur vi ska göra med mannen. De vill att vi tar honom i förvar i arresten [ort4]. De vet inte hur man beställer transport från Kriminalvården och ej heller var det finns platser på häkte men de vill helst att han förs till häktet i [ort6].

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Mannen låses in i arrest kl. 16.23 och polispatrullen kan lämna polishuset för nya uppdrag. Jag tar kontakt med häktet i [ort6] som uppger att det finns plats på häktet där. Sedan gör jag en beställning till NTE (för kriminalvårdens räkning) av transport till häktet i [ort6].

Fritext

Mellan kl. 08.44 och 16.23 har en polispatrull tagits i anspråk för detta ärende. Utöver detta ett flertal kontakter mellan Stationsbefäl i [ort4] och häktet i [ort2], Frivården i [ort6], häktet i [ort6] och NTE

inrikes planeringsgrupp. I skrivande stund oklart när NTE transporterar till häktet i [ort6].

April 2019

Rapport V

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

16-årig kille tagen i förvar i avvaktan på transport enligt LVU 43 c § den 17/4-2019. Transport beställd den 17/4 men NTE kan ej köra förrän 21/4.

Orsak:

För lång tid i arrest om transport skulle ske den 21/4. Transport avbokad och löst med ÖT.

Förslag till åtgärder:

Snabbare transport från NTE.

Rapport VI

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Aktuell dag 2019-04-05 gjordes en transportbeställning på en person som suttit anhållen och som sedan blev häktad. Efter kontakt med NTE meddelar dom att transport till [häktet] ev kan utföras 2019-04-06. Planering ännu ej gjord.

Orsak:

Resurser saknades att transportera den häktade till [häktet].

Förslag till åtgärder:

Anställa mer personal så att transporter kan utföras dygnet runt.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Transport av den häktade utfördes av polispatrull 190405 eftersom NTE inte kunde säga när dom kunde utföra den.

Rapport VII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Handräckning av en 16-årig tjej i [ort] (LVU). Efter samtal med NTE framkommer det att besked tidigast kan lämnas under dagen efter gällande transporttid. Handräckningen bedömdes så pass akut att det inte gick att vänta.

Förslag till åtgärder:

Bemanningen av NTE i Södra Lappland.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Handräckning samt transport sköttes av polispatruller.

Rapport VIII*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Transportbeställning hos NTE gällande LVU.

Orsak:

Brist på personal hos NTE.

Förslag till åtgärder:

Mer resurser till NTE.

Fritext

Beställning på LVU från arresten [ort] till SiS [särskilda ungdomshem]. Berörd person fick sitt i arrest i tre dagar innan transporten kunde genomföras av NTE.

Rapport IX*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

LVU som skulle från [ort₁] till Skåne på SiS-hem. Polisen fick med hjälp av socialtjänsten ordna med transporten med flyg, övertid på personal m.m.

Orsak:

Transporttjänst hade högre prioriterade körningar enligt dem själva.

Förslag till åtgärder:

Bättre prioriteringsordningar.

Rapport X*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Söndagen den 14 april omhändertogs en ung kvinna som var efterlyst av [polisregion] för att handräckas till [ort]. Vid första kontakt under måndagen fick [stationsbefälet] till svar att de kunde genomföra transporten tidigast tisdagen den 16 april, dock skulle SB återkomma under måndag eftermiddag. Vid detta samtal fick SB veta att först torsdagen den 18 april kunde det bli aktuellt med transport. Med anledning av detta beslutades att BEVAKA skulle genomföra transporten under måndagen.

Orsak:

För lite resurser hos NTE, fel fördelning av resurserna, geografiskt, ointresse av att hantera problem.

Förslag till åtgärder:

Överför resurser till polisen för att upprätta en transportavdelning så att vi får en bättre och närmare kontakt med utföraren.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Transporten fick utföras av BEVAKA.

Fritext

Hur många avvikelser skall skrivas innan det sker en förbättring? I dagsläget är detta med att hantera transportbeställningar, avvikelser och allt runt detta ett stort bekymmer och arbetsbörda för SB.

Maj 2019**Rapport XI**

Under vecka 21 har vi haft två ungdomar som NTE inte har kört. Nu är det så att de inte nekar att köra dessa men de hänvisar till planeringsdag för transport som ligger flera dagar framåt i tiden. Jag känner att NTE ofta gör sig eftersom de vet att då kör vi själva då en LVU-ungdom inte kan sitta flera dygn i polisarrest. Flera av oss har även fått svaret vid transportbeställningar när det gäller LVU att dessa prioriteras långt ner på listan av NTE. Jag tycker att det borde vara precis tvärtom.

Rapport XII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

2019-05-27

En tjej 16 år skall enligt LVU 43 § handräckas till [ort] och sitter på [häktet]. En transportbeställning skickades till NTE 190526.

Förslag till åtgärder:

Önskar men renodla polisens verksamhet så måste antalet transportmöjligheter utökas.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Transporten fick utföras av en handräckningspatrull [ort].

Rapport XIII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

NTE kan ej ta transport av en 17-årig LVU. LVU:n får sitta två dygn i arrest och trots påtryckningar

kan NTE ej ta transport. LVU:n börjar uppvisa självskadebeteende pga att han ej klarar av att sitta inlåst i arrest så länge. Beslut fattas om tillsyn var 5:e minut, fortgår under några timmar innan nytt beslut att polispatrull måste sköta transporten fattas.

Orsak:

Pga av att NTE ej tar transport av 17-årig pojke så börjar han uppvisa självskadebeteende. Resurser måste läggas för femminuterstillsyn och på transport av polispatrull.

Förslag till åtgärder:

Mer resurser till NTE för att klara av de transporter man enligt lag ska ta.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Avvikelse rapport till UC-Öst. Arrestpersonal får har femminuterstillsyn under flera timmar. Polispatrull från IGV får genomföra en transport och är borta från minimibemanningen under ca fyra timmar.

Rapport XIV

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Transport av LVU från [ort1 Norrland] till [ort2 Småland] 190501. Anträffad under morgonen i central [ort1]. NTE förklarar att de EJ kan lösa hela transporten pga resursbrist. Kan ej ta ut extra-personal pga budget, samt att polisens transporter är lägre prioriterade nu.

Förslag till åtgärder:

Tillgänglig personal från NTE och prioritera upp LVU-transporter.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Transporten löstes av [Polismyndigheten] själva, även denna gång. Personal beordrades ut på ÖT, flyg beställdes och personen fick stafettköras med polispersonal från Arland till [ort2 Småland].

Rapport XV

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Beställning gjord den 30/4-19 gällande en LVU 43. Trp till [ort Småland]. Klienten satt i förvar på [häkte]. Denna dag, 3/5-19 var vi i kontakt med Beställning och trp troligen den 4/5-19. Med tanke på helg beslöts att trp sker av polis.

Orsak:

4 dagar i förvar, För länge.....

Förslag till åtgärder:

En trp av det här slaget måste gå snabbare för allas väl.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Avvikelse.... Trp av polis till [ort Småland].

Rapport XVI*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Aktuellt datum 20190517, LVU född 2003 med Asperger befann sig på [särskilt behandlingshem] och skulle transporteras till [ort1 Norrland] och skulle transporteras till [ort2 Sörmland]. Ungdomen ansågs inte kunna övernatta på häkte eller motsvarande pga dennes behov. NTE gav muntligt besked att de tidigast nästa dag kunde påbörja en transport och att den transporten även skulle innebära en övernattning på häkte i [ort3]. Transporten löstes då i stället av poliser på övertid och resebeställning gjordes av upprättande polis.

Rapport XVII*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Begäran om handräckning gällande LVU 1 § och 3 §. Person född 2001 blir inlåst i arrest i [ort1] 190506 i väntan på transport till [HVB-hem]. Beställning till NTE skickas in på kvällen 190506. Den skickas åter då man använt fel beställningsmiljö (e-post). Ny beställning görs på morgonen 190507. Efter detta har man daglig kontakt med NTE för att få till en transport. Den 190509 kommer beskedet att de EJ kan ombesörja transporten, eventuellt kunde det bli aktuellt under kommande helg 190511–190512.

Fritext

Att ha en person inlåst (LVU) i arrest i väntan på transport under så pass lång tid är ej skäligt. I detta fall planerades att [lokalpolisområdet] skulle utföra transporten själva. Detta skulle medföra att två poliser skulle behövas på övertid under två dagar med en hotellövernattning. Frågan ställdes om NTE kan faktureras för denna kostnad. Detta kunde polisen inte göra då NTE enligt ett nytt beslut backat från sitt uppdrag tills att regeringen skjuter till mer pengar. [Namn] på NTE menar att polisen fortfarande är ansvariga för transportererna och att NTE hjälper till när de kan.

Rapport XVIII*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

LVU-transport från [ort1 Norrland] till [särskilt ungdomshem] [ort2 Uppland]. NTE kan ej transpor-

tera LVU, tidigast på måndag 27 maj.

Orsak:

Kan ej utföra transport.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Kostnaden för polispatrullens flygbiljett ska till NTE.

Fritext

Socialtjänsten uppger att de kontaktat NTE för transportbeställning av LVU från psykiatrin [ort1 Norrland] till [särskilt ungdomshem], de får då som svar att NTE inte är en taxiverksamhet och att socialtjänsten måste gå via polisen och en handräckning... När polisen kontaktar NTE så uppger NTE att de kan bekosta en polispatrulls flygbiljett tur och retur [ort1 Norrland] – [ort2 Uppland]. Men inte LVU-personens flyg, de kan inte heller möta upp på Arlanda utan det måste polisen göra. De kan inte transportera själva förens om ett par dagar. Beslut från polisen tas att flyga med LVU detta för att vi inte kan stafettköra till [ort2 Uppland] eller ha LVU inlåst i arrest x antal dagar. Häktet kunde inte heller ta emot LVU. En patrull lyfts ut från linjeverksamhet och flyger med LVU de är borta ca 6 timmar och på grund av hög arbetsbelastning så måste polispatruller tas in på övertid för att täcka upp frånvaron.

Juni 2019

Rapport XIX

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Beställning av LVU-transport (18 år) från polisstation [ort1 Norrland] till [behandlingshem] [ort2 Småland]. LVU-personen omhändertogs natten mot den 1 juni 2019, låses in i arrest [ort1 Norrland]. Transportbeställning skickas till NTE på natten. Kl. 08.00 på morgonen efter samtal med NTE får SB i [ort1 Norrland] besked att transporten tidigast kan genomföras på måndag den 3 juni.

Orsak:

NTE kan inte transportera LVU inom 1 dygn. LVU tas emot av häktet 1/6 i [ort1 Norrland] i väntan på transport söderut. Detta efter 1 natt i polisarrest.

Rapport XX

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Den unge (LVU) placerades i polisarrest 17.00 tisdagen den 28:e maj, samma kväll gjordes en transportbeställning till NTE. Första beskedet från NTE Jour var tidigast torsdagen den 30:e maj. Nytt

besked tidigast transport den 1:a juni. Förnyad kontakt med NTE fredagen den 31:a maj, får besked att transporten är inplanerad till söndagen den 2:a juni dvs 4 dygn och 17 timmar efter insättning i arrest.

Orsak:

Ingen uppgiven, det är aldrig ngn speciell orsak annat än den att de inte kan tidigare. I detta fall kanske dålig planering? Anmärkningsvärt i det här fallet är att ytterligare en ungdom anträffades 190530 kl. 01.00 nästan två dygn senare än den första, han kunde man hämta lördagen den 1:a juni. Han hämtades alltså ett dygn tidigare än vad avsikten var att hämta den först inkomna.

Förslag till åtgärder:

Mer personal och fordon. Hade det funnits mer personal hade naturligtvis fler transporter kunnat utföras tidigare.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Då den unge till slut under lördagen började må dåligt och prata om att ta sitt liv såg vi inget annat råd än att avbeställa söndagens transport och ringa in två poliser som på övertid kunde köra till [ort]. 11 timmars övertid x 2.

Fritext

Just det här fallet är synnerligen dåligt hanterat. Önskvärt vore att Stockholms län har ETT funktionsdugligt boende för LVU där de kan placeras i avvaktan på sina transporter ut i landet. Dvs de unga skulle aldrig behöva placeras i en polisarrest.

Rapport XXI

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Den 20190614 (en fredag) hade vi från jourverksamheten Flemingsberg sammanlagt 9 st häktningförhandlingar. Vi bokade NTE-biträde på samtliga transporter men NTE kunde inte biträda med någon transport.

Förslag till åtgärder:

NTE borde bemanna upp i synnerhet på fredag då det alltid är många häktningförhandlingar.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Vi har hanterat dessa med polispersonal. Sammanlagt cirka 36 arbetstimmar.

Rapport XXII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Transportbeställning till Kriminalvårdens transportbeställning 2 st avvikna ungdomar LVU. Trans-

port från polisarresten gjordes under natten 190627, att föras till [HVB-hem].

Orsak:

Kriminalvårdens transportbeställning NTE kunde inte genomföra denna transport inom rimlig tidsgräns, vare sig under torsdagen den 27 juni eller fredagen den 28 juni. Med anledning av detta avbokades transporten, då vistelsen i polisarrest blir alldeles för lång tidsperiod för hur länge en LVU-placerad ungdom skall vistas i polisarrest.

Förslag till åtgärder:

Bättre resurser till kriminalvårdens transportbeställning för att kunna genomföra sina uppdrag att genomföra dylika transporter.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Polispersonal från kriminaljouren Stockholm Syd verkställer transporter till ungdomarna är LVU-placerade.

Fritext

Tyvärr är detta ett återkommande problem för polisen, när vi beställer transporter via kriminalvårdens transportbeställning, att de inte kan genomföra transporten under rimlig tidsperiod.

Rapport XXIII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

190618

Transport av 16-årig LVU från arresten [ort1 Norrland] till [HVB-hem i Uppland]. 16-åringen var omhändertagen och satt i polisarrest.

Orsak:

NTE kunde inte lösa sitt uppdrag varpå Polismyndigheten fick boka flyg och transportera ungdomen.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

NTE kunde inte hämta 16-åringen inom de närmsta dygnet varpå flyg bokades till Arlanda där HVB-hemmet hämtade ungdomen. En polispatrull fick flyga med ungdomen.

Juli 2019

Rapport XXIV

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Beställd trp av LVM-person från arrest, till [LVM-hem], beställning 19-07-15.

Orsak:

Vid kontroll med NTE 19-07-16 så kan dom inte utföra trp 19-07-16 oklart om det kommer fungera 19-07-17.

Förslag till åtgärder:

Man kan fundera lite över JO:s uttalanden när en trp ska påbörjas efter omhä och eventuellt förvarsbeslut.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Egen personal utför trp under dagen 19-07-16 (berör inte IGV-personal).

Rapport XXV

Datum för avvikelse: 2019-07-10

Redogörelse:

- Polispatrull påträffar 190708 en underårig person som är efterlyst efter att ha avvikit från SiS ungdomshem.
- Personen ska transporteras från [ort1] till [särskilt ungdomshem] i [ort2], 44 mil enkel resa.
- En beställning görs hos NTE, som lämnar en muntlig uppgift om att transporten kommer att äga rum 190709.
- Personen tas därför i förvar på [häkte] i avvaktan på transport.
- 190710 ringer personal från [häktet] och undrar hur det blir med den aktuella personen. Häktets personal "tror" att transporten blivit inställd. Vid kontroll med NTE visar det sig att så också är fallet.
- 190711 transporterar NTE personen.

Problem:

- Det är inte helt ovanligt att planerade transporter ställs in.
- Jag förstår att det inte är alldeles enkelt att få ihop planeringen av alla NTE-transporter. Det är dock ett problem att NTE inte informerar beställaren om att en planerad transport inte kommer till stånd. Det får beställaren ringa och ta reda på själv.
- Utgångspunkten är att en underårig får tas i förvar under ett dygn i avvaktan på transport. Allt därutöver börjar enligt JO närma sig det otillåtna.
- I det här fallet var personen förvarstagen i två dygn innan transporten genomfördes. Det har tidigare funnits tillfällen då underåriga varit förvarstagna under ännu längre tid i avvaktan på transport.

Kommentar:

Sammanfattningsvis är det orimligt att Polismyndighetens stationsbefäl gör vad som åligger dem i tjänsten och följer rutinen med att beställa NTE-transport och ÄNDÅ så riskerar man att ådra sig kritik för att en underårig person, utan att ens vara misstänkt för brott, förvarats på ett häkte i flera dygn.

Rapport XXVI*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

LVU omhändertagen 2019-07-09 fördes in till arresten hos polisen i [ort1] för förvar i avvaktan på transport till [ort2]. Begäran skrevs till NTE samma dag. NTE uppgav att de kunde hämta tidigast 2019-07-11 men ändrade sig dagen innan och uppgav kanske 2019-07-12. Vid förfrågan 2019-07-11 uppgav NTE att de kanske kunde utföra transporten 2019-07-12!?

Orsak:

Jag ringde NTE under morgonen 2019-07-11 för att få en prognos eftersom den omhändertagna flickan redan suttit i förvar i över ett dygn. På NTE kunde man bara svara att transporten kanske kunde utföras under fredagen 2019-07-12. Då jag frågade när de i så fall kunde ge ett säkert besked fick jag svaret ”i eftermiddag”.

Förslag till åtgärder:

NTE måste börja prioritera polisens transporter för att undvika att utsatta personer blir kvar för länge i förvar. Vad jag förstått så kommer polisens transporter fortfarande sist i NTE:s prioriteringslista och det är inte acceptabelt. NTE borde tvingas att utföra begärda transporter och se till att deras organisation börjar fungera fullt ut eller lämnar över till någon som har förmågan. Om de inte levererar inom ex. tre dygn borde ett kraftigt bötesbelopp utfärdas.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Polismyndigheten fick återigen beställa flygbiljetter till en deporteringsresa för flickan och två poliser från handräkningsgruppen [...]. Detta innebar att samtliga handräkningsärenden fick läggas på IGV under dagen.

Fritext

Min uppfattning är att NTE:s förmåga att utföra transporter från Polismyndigheten är kraftigt begränsad. Kanske på grund av deras prioriteringsordning där polisen verkar komma sist. Beställare inom polisen upplever att det är lönlöst att kontakta NTE eftersom det ofta leder till nekad transporthjälp och att avvikelserapport ska upprättas vilket bara ger mer arbete än att använda polisens egna resurser direkt.

Rapport XXVII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

En kille som omhändertagits enligt LVU anträffades 190704 på morgonen, han omhändertogs och blev förvarstagen i avvaktan på transport då transporten var så lång att det var ett jobb för NTE. Beställning gjordes till NTE där vi skrev att vi önskar transport så snart det går på grund av killens unga ålder. Beställningen gjordes på förmiddagen den 4 juli. Den 5 juli ringer jag till NTE för att kolla när transporten kommer att ske. Vad de kunde se då var att han inte låg med i plan under dagen den 5 juli och att ingen bil var satt på honom så tidigast transport den 6 juli. Killen skulle köras från [ort1] till [ort2].

Orsak:

Vi valde då att själva transportera killen ner till [ort] då vi ej ska ungdomar i förvar mer än max 24 timmar.

Förslag till åtgärder:

Att NTE prioriterar ungdomar som ska transporteras.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Vi körde själva berörd då NTE ej gjorde det inom viss tidsram.

Rapport XXVIII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

190708 beställde undertecknad och [namn] 6 transporter av anhållna. Beställningen avsåg häktningssförhandlingar som skulle ske under tisdagen 9/7. Samtliga 6 beställningar nekades av NTE. De hade inte möjlighet att transportera enligt dem.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Inga åtgärder vidtagna. 6 utredare fick lägga sin arbetstid på transporter denna dag.

Rapport XXIX

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Begäran/förfrågan om transport av omhändertagen (LVU under 18). Vid telefonkontakt med NTE jour avslogs förfrågan om omedelbar transport och även om transport inom de närmsta dagarna.

Orsak:

Resursbrist bla med anledning av ovanligt många häktningstransporter de närmsta dagarna.

Förslag till åtgärder:

Fler resurser till NTE

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Personen fick övernatta med bevakning i 'väntrum' på polisstationen i avvaktan på att krimjouren under dagtid kunde transportera personen med flyg till [ort].

Fritext

12-årig flicka anträffades den 1 juli 2019 kl 23.15. Flickan var omhändertagen enligt LVU och skulle föras till SiS boende [ort]. Kontakt med NTE jouren togs under natten. Fick direkt besked om att transport inte var möjlig inom de närmsta dagarna. Flickan fördes därför till [...] polisstation och fick övernatta i ett övernattningsrum under bevakning. Någon formell transportbeställning skrevs aldrig då det ansågs meningslöst eftersom transport ändå inte skulle kunna genomföras. Flickan transporterades under dagen den 2 juli med flyg till [ort] under eskort av polispersonal från krimjouren.

Rapport XXX*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Två häktningsförhandlingar i tingsrätten i [ort] med efterföljande transport till häkte om personen blir häktad. Ringer NTE redan vid 08:30 för att meddela att vi kommer att behöva hjälp, att vi kommer att få två häktningsförhandlingar idag. De säger då att det ser ganska bra ut och att vi kan återkomma när vi vet vilka tider det blir.

Tingsrätten ringer vid 10:15 och meddelar att det blir två häktningsförhandlingar idag, kl. 13:00 och kl. 15:00. Så fort jag får tiderna för häktningsförhandling från tingsrätten börjar arrestvakterna jaga häktesplatser och jag skickar in beställningarna till NTE med inför i fritexten att vi ej fått häktesplatser än. Ringer NTE och får beskedet att de ska återkomma, vilket de inte går.

När klockan är 11:45 har vi fortfarande inte fått besked om häktesplats till båda och NTE har inte återkommit. Ringer upp NTE igen eftersom det börjar brinna i knutarna tidsmässigt om jag måste ta in folk på övertid till häktningsförhandling kl. 13:00. Då får jag beskedet att de inte kan hjälpa till med någonting alls. Inte förrän kl. 12:20 får vi klart med häktesplats till personen som ska ha häktningsförhandling kl. 13:00. Kl. 12:25 lyckas vi få en personal på ÖT till häktningsförhandlingen som börjar kl. 13:00...

Orsak:

NTE uppger resursbrist. Själv äger jag som stationsbefäl INGA resurser. RLC äger radiobilarna och de går på minimibemannning konstant/går runt på folk som kommer in på ÖT, så de släpper inga resurser till detta.

Förslag till åtgärder:

Mer resurser till NTE alternativt mer resurser till polisen eftersom det ändå alltid blir vi som får lösa det i slutändan.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Tagit in personal på övertid för att lösa uppgiften.

Augusti 2019**Rapport XXXI***Händelse:*

[HVB-hemmet] i [ort1] meddelar stationsbefälet i [ort1] att [den unge] kommit tillbaka till HVB-hemmet och lagt sig för att sova. Patrull från [ort1] åker till adressen och anträffar och omhändertar personen. Personen förs till [ort1] polisstation och transport SiS ungdomshem [ort2] beställs av [stationsbefälet] mellan klockan 08.00–09.00 lördag 10/8-19. Vid kontakt med NTE via telefon så meddelar NTE att de kommer att kunna ge ett svar om transporten under söndagen den 11/8-19. [Stationsbefälet] ringer NTE under söndagen och undrar hur planeringen går gällande transporten till [ort2]. NTE meddelar att de tidigast kan transportera under tisdagen. [Stationsbefälet] meddelar då att bokningen måste avbokas och att polisen tyvärr måste sköta transporten på annat sätt än att NTE utför den. Patrull utför handräckningen.

Avvikelse:

[Stationsbefälet] uppfattar det återigen som att NTE:s verksamhet är så planerad att det inte finns möjlighet att göra något arbete som är av akut karaktär (inom 48 timmar). De saknar helt enkelt resurser att anpassa verksamheten efter de behov som exempelvis polisen har då personer som är satta i polisarrest i väntan på transporter till anstalter, HVB eller SiS-hem etc.

Rapport XXXII*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Handräckning LVU, berörd person tagen i förvar i polisarrest 190816 kl. 23.30, transportbeställning NTE samma datum. NTE återkopplar 190817 kl. 07.17 och uppger att de kan ta transporten tidigast på morgonen 190819.

Orsak:

NTE har inte resurser att utföra transporten under helgen.

Förslag till åtgärder:

NTE bör ha någon form av transportberedskap och, liksom polisen, nyttja möjligheten att ut personal på övertid om behov uppstår.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Två poliser inkallade på övertid för att utföra transporten [ort1] – [ort2], ca 70 mil tur och retur.

Rapport XXXIII*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Beställd transport av två anhållna till häktningsförhandling – [tingsrätt]. Kriminalvården (KVA) återkopplar till Polismyndigheten och uppger att man inte har en enda bil för att utföra transporten. Beställningen nekas och Polismyndigheten får hantera transporten med egna resurser. Polismyndigheten genomförde två beställningar om transporthjälp via KVA beställningsblankett.

Orsak:

KVA nekar två beställda transporter av anhållna till häktningsförhandling.

Förslag till åtgärder:

KVA har fått pengar från Polismyndighetens budget för att kunna utföra transporter. Trots detta nekas beställning efter beställning. Återkopplingen är att det inte finns fordon eller personal att utföra åtgärden. Detta renderar i en organisatorisk problematik då KVA inte har förmågan att möta upp den realistiska efterfrågan av transporter som föreligger i [länet].

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Telefonsamtal med beställningsansvarig vid KVA. Man kan ej göra någonting åt saken. Det är kort varsel och det finns ingen personal eller fordon till förfogande. Polismyndigheten får lösa uppdraget med att fyra arrestvakter utför transporter på övertid.

Fritext

Upptog cirka 30 min av stationsbefälets tid för hantering. Med rapport till UC Öst sammanlagd arbetstid cirka 1 timme.

Rapport XXXIV*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Socialtjänsten ringer in och har påträffat en efterlyst 13-åring på [ort1]. Tjejen ska ner till [ort2]. Då klockan är 20:00 så ringer jag till NTE:s beredskap och frågar om den kan hjälpa till och en [tjänsteman] svarar. Han meddelar att de ej har några resurser som kan hjälpa till.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Vi har försökt att få till en stafettkörning med [polisregion] har sagt nej till det. Då NTE inte kan hjälpa till och det går ej att låsa in en 13-åring på häktet så blir jag tvingad att ringa in polispersonal på övertid för att köra flickan tillsammans med socialtjänsten till [ort2].

September 2019

Rapport XXXV

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Flicka född [2001] omhändertagen enligt LVU, handräckning till [ort1] SiS [särskilda ungdomshem]. Frihetsberövad av polis 190830 kl. 20.00. Enligt [polisområdets] riktlinjer får ungdom under arton år endast omhändertas 48 timmar i polisarrest innan transport skall ske. Beställningen till NTE gjord 190830. 190901 kl. 08.11 meddelas att NTE ej kan ta transporten 190901, tidigast 190902.

Förslag till åtgärder:

NTE skall lösa transporten!

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Polis blir tvungen att själva lösa transporten, uttag med övertid av två poliser.

Rapport XXXVI

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Socialtjänsten har en person [namn] som är 15 år som är på Maria ungdom som ska till SiS [särskilda ungdomshem] i [ort]. Då det inte fanns några polisiära resurser som kan köra honom till boendet och [polisbefäl] sagt nej till att IGV körde honom så låstes han in på häktet Kronoberg i avvaktan på transport. Då [ungdomen] låstes in 190902 så gjordes även en transportbeställning till NTE.

Då NTE inte hade kört [ungdomen] den 2 september så ringde jag upp tidigt på morgonen den 3 september och fick då till svar att de inte kunde köra under dagen. Jag tog då beslut om att [ungdomen] som bara är 15 år inte kan sitta ett dygn till i häktet pga att de inte kan köra. Jag beslutade då om att vår enda handräckningspatrull vi hade i tjänst skulle köra [ungdomen] till SiS-hemmet.

Rapport XXXVII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

4 st häktningsförhandlingar har inte kunnat skötas av kriminalvården. 190903 kl 13-14.

Orsak:

Förmodligen resursbrist men vad vet jag.

Förslag till åtgärder:

Vet ej, men eftersom jag sitter med Apan i knät löser jag det på bekostnad av annat polisarbete.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

8 st poliser fick engagera i detta. Vilket fick till följd att två unga [personer] fick vänta extra länge i arrest innan förhör.

Rapport XXXVIII
Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

7 st häktningsförhandlingar varav 6 st efterföljande transporter till häkte. Fredagen den 2019-09-06 hade polisen i [ort1] 7 st häktningsförhandlingar. 6 av dessa personer blev häktade. Vi fick hantera samtliga häktningsförhandlingar och 6 transporter till olika häkten. Vi fick ta poliser från andra uppdrag och från IGV som gick på minimistyrka samt ta in flera poliser på övertid för att kunna klara av detta.

2019-09-06 kl 09:00 – Häktet [ort2]

2019-09-06 kl 10:00 – Häktet [ort3]

2019-09-06 kl 11:00 – Häktet [ort2]

2019-09-06 kl 14:00 – Frigiven

2019-09-06 kl 15.00 – Häktet [ort3]

2019-09-06 kl 15.30 – Häktet [ort3]

2019-09-06 kl. 16.00 – Häktet [ort2]

Orsak:

Vi kontaktade NTE via telefon redan på torsdagen 2019-09-05. De gav då beskedet att de inte kommer kunna ta någon av dessa. Att de inte kan hjälpa oss vare sig fredag eller lördag för att de var fullbokade.

Förslag till åtgärder:

Jag tycker det är mycket märkligt att det blir polisen som får ta in poliser på övertid för att läsa detta. Varför tar inte NTE in folk på övertid?

Rapport XXXIX
Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Handräkningsbegäran enligt LVU. Berör person anträffad och införd i polisarrest 2019-09-13 kl. 02.00. Transport beställd av NTE.

Orsak:

Polisområdeschefen i [polisområde] har beslutat att tidsfristen för omhändertagandet ska vara max 48 timmar. Tidsfristen utgår den 2019-09-15 kl. 02.00. NTE kan inte utföra transporten förrän på måndagen den 16 sept. kl. 07.00.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Transporten försöker lösas med övertid.

Rapport XXXX*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

Person omhändertagen enligt LVU för vidare transport till [ort1]. Trots omedelbar beställning kunde NTE ej genomföra transporten. Flera försök att kalla in polis på övertid genomfördes utan framgång. Det hela renderade i en omfattande stafettkörning med fem involverade polispatruller. Transporten mellan [ort2] och [ort3] genomfördes av den enda patrullen i [ort4] och upptog större delen av deras arbetspass.

Orsak:

NTE uppgav att de inte kunde genomföra transporten pga resursbrist. Nya direktiv från polisområdeschefen gör gällande att vi får frihetsberöva unga i väntan på transport i max 48 timmar. Detta medför problem då NTE SÄLLAN hinner resursätta våra beställningar.

Rapport XXXXI*Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)*

LVU-omhändertagande 190920 kl. 16.44 där den unge fördes till polisstationen i [ort1]. Beställning gjordes under eftermiddagen/kvällen. Kontakt med NTE under lördagen som inte hade någon färdplan bokad. Kontakt med NTE under söndag förmiddag som meddelade att dom inte kunde genomföra transporten under måndagen.

Orsak:

Ungdom anträffad i anslutning till veckoslut. Svårighet hos NTE att tillhandahålla transporthjälp.

Förslag till åtgärder:

Bättre förläggning av resurser till veckoslut.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Plan framtagen för transport tidigt på måndag morgon till [ort2] genom civil resurs ur kriminaljouren med omläggning av arbetstid som följd.

Fritext

Tyvärr alltför vanligt att ungdomar blir sittande längre än nödvändigt innan definitivt besked från NTE kan ges huruvida transport kan ske eller ej.

Oktober 2019

Rapport XXXXII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Får kännedom om att det blir tre stycken häktningsförhandlingar under dagen. Kontaktat NTE [ort] samt NTE Arvidsjaur direkt på morgonen och ställt en förfrågan. De uppger att de inte kommer att kunna hjälpa oss med någonting alls under dagen för att alla bilar är upptagna. Vilket leder till att vi har tre häktningsförhandlingar samt efterföljande transporter till häktet i [ort]. Ej upprättat skriftlig beställning eftersom jag fick besked över telefonen att NTE inte kunde ta något av uppdragen.

Orsak:

NTE:s samtliga bilar är upptagna.

Förslag till åtgärder:

Fler bilar till NTE alternativt ta in NTE-personal på övertid.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

Avvikelse rapport upprättad. De poliser som får sköta uppdragen får avvika från de arbetsuppgifter som de hade att sköta enligt ordinarie tjänst.

Rapport XXXXIII

Beskrivning av avvikelse (Vad har hänt, var, när och i vilken situation uppstod händelsen)

Transport av anhållen beställdes under gårdagen, torsdag 19-10-10, från [ort1] till [ort2]. Idag togs kontakt med NTE som uppgav att transporten inte kunde genomföras förens lördag 19-10-12. Ny kontakt togs sedan med NTE för att kontrollera vilken tid transporten skulle genomföras under lördagen men då fram det att transporten inte kunde genomföras alls på grund av att de inte hade tillgång till några bilar i [ort1].

Orsak:

Transport av anhållen.

Förslag till åtgärder:

Transport av anhållen.

Förslag till åtgärder:

På grund av de orsaker som är antecknade under fritext finns det ett behov av att snabba akuta transporter behöver genomföras. Transporter som berör frihetsberövade och tidsfrister bör prioriteras.

Avvikelsehantering (vilka åtgärder har vidtagits?)

I nuläget jobbar vi fram en lösning för en eventuell transport. Förhör har fått hållas i ett tidigt skede via videolänk.

Fritext

Då en person är anhållen finns ett flertal tidsfrister att ta hänsyn till. Personer som är misstänkta för grova brott och med särskild hänsyn till utredningen behöver hanteras skyndsamt. Framförallt i de fall där en misstänkt person anträffas i en annan stad än där brottet utreds är det väldigt viktigt att den misstänkte kan höras på plats av rätt personal samt i ett tidigt skede så att utredningen kan fortgå.

JO  RIKSDAGENS
OMBUDSMÄN

RIKSDAGENS OMBUDSMÄN – JO
Box 16327
Västra Trädgårdsgatan 4 A
103 26 Stockholm

Telefon 08-786 51 00 (växel)
Texttelefon 020-600 600
Telefax 08-21 65 58

E-post justitieombudsmannen@jo.se
Webbplats www.jo.se

Öppet klockan 09.00–11.30 och 13.00–15.00

