

2025-11-11

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/01371

Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar av promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik, 95 % av landets sjötrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksferietjänst, sjukresor och skolskjuts.

Lagförslagets och programmets innehåll

Den föreslagna lagen är inriktad på skyddsarbete inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Lagen ska säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar. Fokus ligger på utpekade bytespunkter där många människor befinner sig eller som har mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar.

Krav på arbete med kollektivtrafikskydd ställs, även på vissa transportörer inom kollektivtrafik. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap föreslås utse bytespunkter och få meddela föreskrifter om skyddspliktiga transportörer.

Kraven riktas mot innehavarna av bytespunkterna och mot aktörer som bedriver verksamhet där eller som angör en bytespunkt vid bedrivandet av kollektivtrafik.

Några av de viktigaste föreslagna kraven:

- Risk- och sårbarhetsanalyser ska tas fram per utsedd bytespunkt, för skyddspliktiga transportörer ska Risk- och sårbarhetsanalyser genomföras i den egna verksamheten.
- För varje utsedd bytespunkt ska det upprättas en skyddsplan och för skyddspliktiga transportörer ska en skyddsplan upprättas för den egna verksamheten.

- Innehavare av utsedda bytespunkter ska ansvara för att övriga aktörer som verkar inom den utsedda bytespunkten hålls informerad om och utbildas efter de skyddsplaner som upprättats.

Transportstyrelsen föreslås vara tillsynsmyndighet enligt lagen. I tillsynsarbetet ingår att följa upp huruvida aviserade åtgärder faktiskt vidtas. Vidare bör en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd inrättas. Trafikverket föreslås ha denna uppgift och därmed vara en plattform för samverkan och informationsutbyte mellan aktörer, både privata och offentliga, i frågor som rör kollektivtrafikskydd.

Den nya lagen och förordningen samt ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Trafikverket och Transportstyrelsen har fått i uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Uppdraget innebär att gemensamt utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Programmet ska:

- peka ut en gemensam inriktning för arbetet med kollektivtrafikskydd,
- visa hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt och vilka aktörer som verkar inom systemet, och
- underlätta aktörernas arbete genom att initiera och förstärka förutsättningsskapande åtgärder som staten, genom myndigheter, kan bidra med.

Förslagen vision är "Alla ska vara säkra och känna sig trygga i kollektivtrafiken". fokus ligger på att skydda människorna i systemet

Tre målområdena föreslås:

- God förmåga att förebygga en attack
- God förmåga att upptäcka och försvåra en nära förestående attack
- God förmåga att agera vid en pågående attack

Trafikverket och Transportstyrelsen föreslås få ändringar i sina instruktioner för att hantera föreslagna uppgifter.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Ett adekvat och systematiskt skydd av kollektivtrafikens infrastruktur och människor är viktigt och vi är därför positiva till detta initiativ.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) har inget särskilt utpekat ansvar i förslaget. Om RKM eller länstrafikbolag varken är fastighetsägare till utpekad bytespunkt eller kör egen trafik som skyddspliktig transportör så har organisationen inget formellt ansvar enligt detta förslag. Det kan alltså bli så att för en bytespunkt där huvudsaklig spår- och busstrafik planeras, bedrivs och finansieras av RKM och där resenärerna åker med "Länstrafiken" och resenärskontakt sker via RKM, att RKM inte i något avseende är involverad i skydd av resenärer vid den bytespunkten och i sin egen trafik. Det är en brist i förslaget att detta inte adresseras mer utförligt.

I enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik ligger ansvaret för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken i respektive län hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM). Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är därmed behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning (1370/2007) att fatta beslut om allmän trafikplikt inom länet. I de flesta fall upphandlas sedan trafiken av olika trafikföretag.

Att ansvar läggs på fastighetsägare och transportör har många fördelar, men förslaget missar helt att kollektivtrafiken är ett system där resenärer reser med olika färdmedel, olika trafikföretag och passerar många bytespunkter utan att tänka på vem som är ansvarig vid olika punkter. RKM är vanligtvis det som binder samman systemet för resenärer även om resan innefattar många olika aktörer och fastighetsägare. RKM är ytterst ansvarig för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, vilken står för 99% av resandet med all busstrafik och 90% av resandet med all persontågstrafik i Sverige. Här finns både ansvaret och samlad kunskap om kollektivtrafiksystemet och det är anmärkningsvärt att RKM inte tas upp som en viktig aktör i skyddsarbetet.

Eftersom MSB föreslås ges i uppdrag att utse utpekade bytespunkter och meddela forskrifter om skyddspliktiga transportörer och det inte finns mer konkreta underlag att bedöma kring hur många som omfattas och konsekvenser. Det är därför svårt att bedöma ekonomiska och personella konsekvenser. Om skyddspliktiga transportörer kör upphandlad trafik och lagen medför ökade kostnader kommer dessa kostnader synas i de anbud som företagen lämnar och därmed påverka RKMernas kostnader. Valet av bytespunkter och skyddspliktiga transportörer behöver ha tydliga kriterier. Eftersom det saknas underlag i förslaget vad som till exempel avses med "betydande antal" vad gäller både transportör och bytespunkt behöver detta tydliggöras i föreskrifterna. Det behöver troligtvis utarbetas arbetssätt som kan användas som "best practice", det kan därför vara bra att inte utse för många i ett första skede.

En annan brist i utredningens förslag är att det inte finns krav på att de skyddspliktiga transportörerna ska förmedla sina respektive risk- och sårbarhetsanalyser samt skyddsplaner till innehavaren av den utsedda

bytespunkt som de trafikerar. Det saknas även krav på de skyddspliktiga transportörerna som trafikerar den utsedda bytespunkten att delta vid samarbeten och övningar. Detta riskerar att skapa gap i möjligheten att långsiktigt och proaktivt skapa ett sammanhängande skydd. Eftersom RKM inte har något utpekat ansvar i förslaget torde förslaget innebära att RKM (om inte fastighetsägare) inte kan ta del av vare sig RSA eller skyddsplan som högst sannolikt omfattar RKM-trafik.

Det behöver ges tidsmässigt utrymme från beslut om att utse en bytespunkt via en delgivning och de åtgärder ska genomföras då framtagande av risk- och sårbarhetsanalys, utbildning och övning är komplext och omfattande. I förslag till lag om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare (SOU 2024:64) anges till exempel tio månader som tidsgräns från det att ett beslut meddelas till dess att det ska vara genomfört och Svensk Kollektivtrafik anser att en sådan tidsgräns vore även rimlig kopplat till detta förslag.

Programmet och lagförslaget är inte helt synkroniserade med vad som ska skyddas och målsättningar. Programmet fokuserar helt på människorna i systemet medan lagförslaget har ett bredare angreppssätt som föranleder gränsdragningsfrågor.

I författningsförslaget 4 § på sid. 4 definieras begreppet bytespunkt som: *"en station, terminal eller motsvarande nod för kollektivtrafik, där byte mellan olika färdmedel och mellan olika trafikslag är möjligt"*. I 8 § 2 punkten är definition av en utsedd bytespunkt: *"det finns en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken"*. Var ligger fokus för skyddet här? Är det enbart människor eller även infrastruktur och materiel? Begreppet bör vidgas/tydliggöras till att omfatta sådan kritisk infrastruktur eller materiel som är en förutsättning för att överhuvudtaget kunna bedriva kollektivtrafik. Exempel på sådana platser kan vara depåer, uppställningsspår, uppställningsplatser och andra kritiska driftsutrymmen.

I underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd anges tre målsättningar för att ha en god förmåga att upptäcka och försvåra en nära förestående attack (sid. 23). Dessa återfinns inte i lagförslaget.

Ska lag och program gå hand i hand så anser Svensk Kollektivtrafik att dessa olikheter behöver redas ut.

Vad gäller nationell kontaktpunkt ser vi positivt på ett forum för erfarenhetsutbyte, utbildning, övning och samordning. Dock är det viktigt att påpeka att nuvarande arbetssätt för NRK (Nationella rådet för kollektivtrafiksskydd) inte motsvarar innehållet i förslaget och deltagandet där idag bygger helt och hållet på frivillighet. Ska förslaget realiseras behövs utveckling av arbetssätt och deltagande aktörer med eventuellt tillhörande reglering.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD