



2026-04-27

li.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/02164 och LI2025/02165

Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar av promemoriorna Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken och En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken

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 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 tunnelbanetraffiken drivs helt med el och tågtraffiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av promemoriornas innehåll

Enhetligare ordningsregler

Med ett enhetligt och tydligt regelverk ökar förutsättningarna för att snabbt och effektivt kunna ingripa mot ordningsstörningar. Detta borde också öka tryggheten hos resenärer och andra som befinner sig i kollektivtrafiken. Det föreslås därför att ordningsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem förs över till ordningslagen. Det ska införas ett nytt kapitel, 4 a kap., med bestämmelser om ordning och säkerhet i järnvägssystem. Motsvarigheter till bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen, som handlar om ordning och säkerhet i trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik och busstrafik, ska införas i det nya kapitlet där det är lämpligt. Det innebär att det införs nya bestämmelser om vilka handlingar och beteenden som inte är tillåtna, hur överträdelser sanktioneras och vilka yrkeskategorier som upprätthåller ordning och säkerhet i järnvägssystemet. Det nya kapitlet ska ha en liknande struktur som 4 kap. ordningslagen. Befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg ska ersättas av järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter. En översyn av de långtgående befogenheterna inom järnväg behöver dock göras på sikt. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Nationell rapporteringsväg

Det föreslås att det införs en nationell rapporteringsväg utifrån två alternativa förslag. Oavsett hur den nationella rapporteringsvägen organiseras bör det finnas utrymme för att använda de lokala och regionala lösningar som redan finns. Det



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

ena förslaget innebär att Polismyndighetens befintliga rapporteringsväg, telefonnumret 114 14, används. Det andra förslaget går ut på att inrätta ett nytt telefonnummer som tillhandahålls av SOS Alarm. Inget av alternativen förordas framför det andra. För båda alternativen gäller att de behöver utredas och utvecklas ytterligare innan de kan genomföras. Beroende på vilket alternativ som väljs föreslås att Polismyndigheten eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska ges i uppdrag av regeringen att i samverkan med andra aktörer redovisa en plan för inrättandet av en nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken.

Svensk Kollektivtrafiks remissynpunkter

Enhetligare och trafikslagsneutral ordningslagstiftning har efterfrågats från kollektivtrafiken länge för ökad tydlighet och genomförande över trafiklagen. Därför är vi positiva till förslaget om enhetligare ordningslagstiftning.

För att ytterligare tydliggöra och underlätta vill vi dock även se en färdmedelsneutral reglering för förbud att skaffa sig tillträde till områden där det finns en spärrzon t.ex. spärrlinje i spårssystem eller hållplats för buss/BRT. Spärrlinjer kan även sakna fysiska spärrar.

I kap. 4 ordningslagen regleras detta gällande tunnelbana, men motsvarande regler saknas i detta förslag gällande järnvägssystemet, vilket innebär att det inom järnvägssystemet inte är brottsligt att befinna sig innanför spärrlinje, där sådan finns, utan giltigt färdbevis. Detta begränsar möjligheten för polis, ordningsvakter och biljettkontroll att agera, skapar otydlighet för resenärer och innebär att järnvägen och tunnelbanan hanteras olika trots liknande stationsutformning. Genom en färdmedelsneutral reglering skulle samtliga kollektivtrafikmiljöer med spärrzon omfattas och tydligheten skulle öka och biljettkontroll underlättas. Miljöer utan spärrzon skulle fungera som idag.

Gällande en nationell rapporteringsväg är vi tveksamma till om förslagen leder till förbättrad trygghet och om det kommer fungera i verkligheten. Flera parallella rapporteringsvägar, vilket i praktiken blir effekten av förslaget underlättar inte för vare sig resenärer eller kollektivtrafikaktörer utan är snarare förvirrande och man riskerar att tappa viktig information på vägen. Att bara vissa typer av observationer ska kunna rapporteras på numret komplicerar ytterligare. Det är bättre att säkerställa att t.ex. 114 14 fungerar med korta väntetider samt att samarbete mellan polis och regional kollektivtrafikmyndighet utvecklas för ökad trygghet och säkerhet.

Det kan heller inte nog understrykas att förutsättningarna skiljer sig väldigt över landet och för olika trafikslag och det är svårt att se hur detta ska kunna hanteras på ett likvärdigt sätt. Den som rapporterar behöver vara säker på att informationen omhändertas och att hjälp kan fås om så behövs. I många delar av landet är det väldigt långt till närmaste polispatrull och ingen hjälp inom kort tid finns att få om något händer på en buss och tåg i landsbygden. Ett särskilt



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

nummer för kollektivtrafikobservationer för icke akuta händelser tillför inget större värde i sammanhanget utan borde kunna hanteras inom redan befintliga kanaler.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD