



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2025-08-26

s.remissvar@regeringskansliet.se

s.hc@regeringskansliet.se

Ert dnr: S2025/00922

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Stärkt pandemiberedskap (SOU 2025:48)

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, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Utredningens förslag

Utredningens uppdrag har syftat till att stärka beredskapen inför framtida pandemier. Uppdraget kan delas in i två delar; att lämna underlag till en nationell strategi för hantering av pandemier och att på olika sätt stärka författningsberedskapen.

Utredningen föreslår att det införs en lag om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder. Med samhällsinriktade smittskyddsåtgärder avses åtgärder som vidtas i samhället för att minska förekomsten av kontakter som kan innebära risk för att en samhällsfarlig sjukdom sprids mellan människor.

Lagen bör omfatta sådana verksamheter, allmänna sammankomster och offentliga tillställningar som personer ur allmänheten besöker, deltar i eller reser med. Utredningen föreslår därför att en definition av verksamheter ska föras in i lagen. Bland annat ingår kollektivtrafik och inrikes flygtrafik, inklusive lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik eller flygtrafik, i definitionen av verksamheter.

Med resenärer avses personer ur allmänheten som reser med kollektivtrafik eller inrikes flygtrafik och personer ur allmänheten som nyttjar lokaler eller områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik och flygtrafik.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Regeringen föreslås få meddela föreskrifter om att den som bedriver eller organiserar verksamhet i form av kollektivtrafik eller inrikes flygtrafik eller ansvarar för lokaler eller områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik eller flygtrafik, ska vidta samhällsinriktade smittskyddsåtgärder. Sådana föreskrifter får innebära krav på

1. begränsning av antalet resenärer på färdmedel,
2. begränsning av antalet resenärer i lokaler eller på områden som är avsedda att användas av resenärer, och
3. andra åtgärder för att motverka smittspridning.

Regeringen föreslås få delegera rätten att meddela sådana föreskrifter till den myndighet som regeringen bestämmer.

Utredningen bedömer att det inte bör införas någon möjlighet att förbjuda kollektivtrafik eller inrikes flygtrafik eller att begränsa under vilka tider sådan trafik får bedrivas.

Vid utformningen av föreskrifter om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder ska det eftersträvas att regleringen för verksamheter, sammankomster och tillställningar som är likartade avseende risk för smittspridning utformas så enhetligt som möjligt. Vid utformningen ska, när det gäller bland annat kollektivtrafik, särskilt beaktas:

- om resenärer har anvisade platser som kan minska risken för smittspridning,
- om resenärernas samtidiga närvaro vid ett givet tidsintervall är en förutsättning för verksamheten, sammankomsten eller tillställningen,
- om verksamheten, sammankomsten eller tillställningen bedrivs eller äger rum på en avgränsad yta,
- om verksamheten, sammankomsten eller tillställningen kan sektioneras på ett sådant sätt att risken för smittspridning kan minska, och
- hur långvariga kontakter mellan resenärer som typiskt sett förekommer.

Om det behövs för att en föreskrift eller ett beslut om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder som avser kollektivtrafik ska kunna följas, får tillträde vägras till färdmedel i kollektivtrafik och till lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik.

Den som bedriver kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler eller områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik får ge resenärer och andra personer de anvisningar och tillsägelser som behövs för att föreskrifterna och besluten ska kunna följas. Den som inte följer en anvisning eller tillsägelse är skyldig att på uppmaning lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område.

Om den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman, en ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag avvisa eller avlägsna honom eller henne.



Utredningen bedömer att den nationella strategin för hantering av pandemier bör involvera relevanta aktörer för att återspegla att en pandemi är en samhällskris. Strategin bör fånga en sådan bredd och ses som ett ramverk för ett fortsatt och fördjupat arbete hos berörda myndigheter, regioner, kommuner och andra aktörer. I ett sådant arbete, som avser såväl beredskap som hantering, bör ingå att ta fram handlingsplaner med åtgärder och indikatorer eller mått för uppföljning.

Utredningen föreslår att den nya lagen och övriga författningsändringar ska träda i kraft den 1 september 2026.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik yttrar sig bara angående förslag och bedömningar som kan komma att påverka kollektivtrafiken och kollektivtrafikresenärerna.

Kapitel 2 En lag om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder införs

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till

- att det införs en lag om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder som ska komplettera gällande smittskyddslagstiftning och stärka beredskapen inför en pandemi eller annan omfattande smittspridning och att minska dess konsekvenser.

Kapitel 9.10 Lagen bör omfatta verksamheter, allmänna sammankomster och offentliga tillställningar

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning

- att lagen bör omfatta sådana verksamheter, allmänna sammankomster och offentliga tillställningar som personer ur allmänheten besöker, deltar i eller reser med.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till

- att en definition av verksamheter ska föras in i lagen.
- att definitionen bör omfatta en uppräkningslista av sådant som omfattas av bemyndiganden att meddela föreskrifter om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder.
- att bland annat kollektivtrafik, inklusive lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik, är en av de verksamheter som ingår i lagens definition av verksamheter
- att med begreppet resenärer avses personer ur allmänheten som reser med kollektivtrafik eller inrikes flygtrafik och personer ur allmänheten som nyttjar lokaler eller områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik och flygtrafik.

Kapitel 9.12.3 Kollektivtrafik och inrikesflyg

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till

- att regeringen bör få meddela föreskrifter om att den som bedriver eller organiserar verksamhet i form av kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

eller områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik, ska vidta samhällsinriktade smittskyddsåtgärder.

- Att sådana föreskrifter får innebära krav på
 1. begränsning av antalet resenärer på färdmedel,
 2. begränsning av antalet resenärer i lokaler eller på områden som är avsedda att användas av resenärer, och
 3. andra åtgärder för att motverka smittspridning.
- att ge begreppet kollektivtrafik en så vidsträckt innebörd som möjligt och att begreppet som utgångspunkt bör omfatta trafik med allmänna färdmedel och inkludera
 - Regional kollektivtrafik som regioner och kommuner ansvarar för genom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och som bedrivs med t.ex. buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg och båt samt
 - Särskild kollektivtrafik som färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts
 - Kommersiell kollektivtrafik, t.ex. taxitrafik och långväga tågtrafik
 - Färjetrafik, t.ex. mellan Gotland och fastlandet
 - Kollektivtrafik över landsgränser

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med utredningen

- att det är viktigt att föreskrifter som avser kollektivtrafik föregås av överväganden kring den regionala och lokala epidemiologiska situationen så att åtgärderna är proportionerliga och inte fler geografiska områden eller trafikslag än nödvändigt omfattas och att trafikslag inte i onödan begränsas.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till

- att om bemyndigandet utnyttjas till att besluta föreskrifter som innebär att en numerär gräns ska räknas fram eller gälla så bör dessa inskränkas till sådana trafikslag eller lokaler eller områden där det är praktiskt möjligt att efterleva bestämmelserna, dvs. i kollektivtrafik som har platsbokning. I de delar av kollektivtrafiken som inte har platsbokning, bland annat inom regional kollektivtrafik, är det mycket svårt att tillämpa fasta numerära gränser för ett visst färdmedel eller viss vagn. I kollektivtrafik utan platsbokning dessa delar anser vi att föreskrifter som är mer allmänt hållna ska användas för att bestämmelserna ska vara praktiskt möjliga att efterleva.
- det bör finnas utrymme att föreskriva krav på andra åtgärder för att motverka smittspridning, eftersom de smittskyddsåtgärder som kan bli aktuella kan variera. Andra åtgärder kan enligt utredningen t.ex. vara att möbler i vänthallar kan behöva flyttas eller spärras av, krav på markeringar i golvet, särskilda rutiner för in- och utpassage samt rengöring av ytor. Svensk Kollektivtrafik anser dessutom att utrymmet att



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

föreskriva krav inte bör begränsas till krav på andra åtgärder inom kollektivtrafiken och lokaler och områden som är avsedda att användas av kollektivtrafikresenärer. När syftet är att minska antalet personer som rör sig och befinner sig i kollektivtrafikens fordon, hållplatser och vänthallar, bör det finnas utrymme att föreskriva krav på åtgärder som minskar antalet personer som reser samtidigt genom, bland annat hårdare krav på distansarbete för kontorsarbetande, distansundervisning eller differentierade närvarotider i skolorna samt minskat utbud av fritids- och nöjesaktiviteter.

Svensk Kollektivtrafik anser till skillnad från utredningen

- att det behövs ett särskilt bemyndigande i den nya lagen om ekonomisk ersättning till den som drabbas av ökade kostnader eller minskade intäkter.

Svensk Kollektivtrafik anser att staten fullt ut ska kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för de ökade kostnader och förlorade intäkter som begränsningar av kollektivtrafiken medför, inklusive uppmaningar från regering, riksdagen och statliga myndigheter att de som kan ska arbeta och studera hemifrån på distans. att välja andra färdmedel än kollektivtrafiken. Den ekonomiska ersättning som avsattes för den regionala kollektivtrafiken under pandemin var långt ifrån tillräcklig.

Svensk Kollektivtrafik anser att det ska vara tydligt att finansieringsprincipen, som innebär att regioner och kommuner inte ska behöva höja skatten eller prioritera om annan verksamhet för att finansiera nya statliga uppgifter, ska gälla för samtliga kostnader och uteblivna intäkter som uppkommer på kollektivtrafikområdet till följd av begränsningar av kollektivtrafiken och uppmaningar från staten.

Vi vill understryka att regelverket utformas måste så att ersättningen går till dem som drabbas av ökade kostnader eller minskade intäkter. Under pandemin var det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som drabbades av de minskade biljettintäkterna och de ökade kostnaderna i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik, inte trafikföretagen som kör trafiken på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Så kommer att vara fallet även vid eventuella framtida begränsningar av kollektivtrafiken och uppmaningar att arbeta och studera på distans. Skälen är att biljettintäkterna inom kollektivtrafiken i de allra flesta fallen tillfaller den regionala kollektivtrafikmyndigheten och att buss- och tåg-företagen som kör kollektivtrafik på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får full kompensation för ökade kostnader genom index i trafikavtalen.

När det gäller utbetalande av ersättning till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vill Svensk Kollektivtrafik peka på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna till 54 procent (år 2024)¹ finansieras med skattemedel från framförallt regionerna, medan kommunerna bara står för en mycket liten del, 3 procent. För att

¹ [Trafikanalys Regional linjetrafik 20242, tabellverket, tabell 1b](#)



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

ersättningen ska hamna hos kollektivtrafiken vill vi därför även understryka att ersättningen inte ska betalas ut inom ramen för de generella statsbidragen till kommuner och regioner, utan istället öronmärkas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive region.

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning

- att det inte bör införas någon möjlighet att förbjuda kollektivtrafik eller att begränsa under vilka tider sådan trafik får bedrivas.

Skälet är att kollektivtrafiken är en samhällsviktig verksamhet. Ett förbud eller tidsbegränsningar skulle bland annat kunna göra det omöjligt för personer som arbetar inom hälso- och sjukvård, transport, brottsbekämpning och räddningstjänst att resa till arbetet.

Kapitel 9.13.1 Hänsyn ska tas till smittspridning i olika typer av verksamheter, sammankomster och tillställningar

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till

- att vid utformningen av föreskrifter om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder ska det eftersträvas att regleringen för verksamheter, sammankomster och tillställningar som är likartade avseende risk för smittspridning utformas så enhetligt som möjligt.
- att vid utformningen ska, när det gäller kollektivtrafik, särskilt beaktas:
 - om resenärer har anvisade platser som kan minska risken för smittspridning,
 - om besökarnas, deltagarnas eller resenärernas samtidiga närvaro vid ett givet tidsintervall är en förutsättning för verksamheten, sammankomsten eller tillställningen,
 - om verksamheten, sammankomsten eller tillställningen bedrivs eller äger rum på en avgränsad yta,
 - om verksamheten, sammankomsten eller tillställningen kan sektioneras på ett sådant sätt att risken för smittspridning kan minska, och
 - hur långvariga kontakter mellan resenärer som typiskt sett förekommer.

Kapitel 9.15.5 Befogenheter i kollektivtrafik och inrikes flygtrafik

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till

- att om det behövs för att en föreskrift eller ett beslut om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder som avser kollektivtrafik ska kunna följas, får tillträde vägras till färdmedel i kollektivtrafik och till lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik.
- att den som bedriver kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler eller områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik får ge resenärer och andra personer de anvisningar och tillsägelser som behövs för att



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

föreskrifterna och besluten ska kunna följas. Den som inte följer en anvisning eller tillsägelse är skyldig att på uppmaning lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till

- att om den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman, en ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag avvisa eller avlägsna honom eller henne. Däremot anser vi inte att förslaget är tillräckligt.

Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ytterligare reglering när det gäller

Förslaget innebär att förare och ombordpersonal inte har några befogenheter att ta till tvångsmedel genom att t.ex. fysiskt hindra en resenärs tillträde eller att avlägsna en resenär. Det fanns en avsevärd risk att det föreslagna regelverket kan leda till sämre arbetsmiljö och ökat hot och våld mot kollektivtrafikens personal om människor vägrats tillträde eller avvisats från kollektivtrafiken. När arbetsmiljön försämras finns det en uppenbar risk att skyddsombuden belägger trafiken med skyddsstopp.

Svensk Kollektivtrafik anser därför att det även behövs ett förtydligande i regleringen att den som bedriver kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik har rätt att begära handräckning av polisen. Kollektivtrafikansvarig har i dag rätt att göra detta vid biljettkontroller. Vi anser även att det behövs ett förtydligande om att upprätthållandet av lagen ytterst är polisens ansvar, inte kollektivtrafikens.

Kapitel 10.7.3 En nationell strategi bör bygga på en bred involvering av aktörer

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning

- att den nationella strategin för hantering av pandemier bör involvera relevanta aktörer för att återspegla att en pandemi är en samhällskris. En strategi bör fånga en sådan bredd och ses som ett ramverk för ett fortsatt och fördjupat arbete hos berörda myndigheter, regioner, kommuner och andra aktörer. I ett sådant arbete, som avser såväl beredskap som hantering, bör ingå att ta fram handlingsplaner med åtgärder och indikatorer eller mått för uppföljning.

Svensk Kollektivtrafik vill dock understryka att det är viktigt att de mest relevanta aktörerna som ska involveras i arbetet med den nationella strategin. Resandet med kollektivtrafik görs uteslutande med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik. 90 procent av tågresorna görs med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regional- och pendeltågstrafik² och 99,6 procent av bussresorna med deras busstrafik³. Det är därför mycket viktigt att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas

² [Trafikanalys Bantrafik 2024, tabellverket, tabell 4.11](#)

³ [Trafikanalys Regional linjetrafik 2024, tabellverket, tabell 2a](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

bransch- och intresseorganisation involveras i det arbete med strategin som berör kollektivtrafiken och dess resenärer.

Övriga synpunkter

- att kollektivtrafikens personal är samhällsviktig och därför, precis som bland annat vårdpersonal, ska prioriteras vid bland annat vaccination för att minska sjukfrånvaron och personalens oro, vilket ökade möjligheterna att upprätthålla kollektivtrafiken och därigenom minska smittspridningen och göra det möjligt för bland annat samhällsviktig personal att resa till och från arbetet. Under pandemin prioriterades förare och annan kundnära personal inom kollektivtrafiken på olika sätt i olika regioner vid vaccinationer.
- att regeringen och statliga myndigheter tar ansvar för att vid slutet av pandemin och när smittspridningen avtar att informera tydligt, med samma kraft som under pandemin, att pandemin och smittspridningen har minskat. Ett sätt är att staten, i likhet med exempelvis Norge efter pandemin genomföra en "kom tillbaka till kollektivtrafiken"-kampanj. Den svenska kollektivtrafiken lider fortfarande av lägre kollektivtrafikresande på grund av åtgärder som underlättade för bilister under pandemin. Det finns fortfarande personer som är rädda för smittspridning i kollektivtrafiken på grund av den myndighetsinformation som spreds under pandemin
- att samverkan mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten och det regionala smittskyddet ska uppmuntras i nationella riktlinjer. I de regioner där en sådan samverkan uppstod fungerade både kommunikation och åtgärder bättre än där samverkan inte fanns.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD