

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Sara Rhudin

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Sammanfattning (SKR:s sammanfattande ställningstaganden)

- SKR ser positivt på att regeringen lägger förslag för att säkerställa ett systematiskt arbete med kollektivtrafikskydd.
- Ett nationellt program är en god ansats och SKR ser det som positivt att det finns en gemensam grund framtagen att utgå från.
- SKR anser att det är viktigt att besluten om urval av bytespunkter och skyddspliktiga aktörer sker på väl avvägda grunder och att det är rimligt att börja med ett färre antal.
- SKR menar att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och kommunernas roller är underskattade i förslaget.
- SKR förutsätter kompensation enligt finansieringsprincipen för de ökade kostnader som den föreslagna nya lagen innebär.
- SKR vill adressera att det måste skapas förutsättningar för att säkerhetskänslig information kan delas.
- SKR menar att det behöver utredas närmare vilka organisationer som ska delta i en nationell kontaktpunkt.
- SKR vill påtala att det är mycket viktigt att en ny lag om kollektivtrafikskydd är samordnad med övrig lagstiftning på området.

Förslagen säkerställer arbetet med kollektivtrafikskydd

SKR ser positivt på att regeringen har initierat insatser och lägger förslag för att säkerställa ett systematiskt arbete med kollektivtrafikskydd med människan i fokus. Kollektivtrafiken är ett komplext system, både vad gäller aktörer och ansvar. SKR instämmer i att aktivt arbete med kollektivtrafikskydd sker redan idag och att omfattning och angreppssätt kan skilja sig åt. Ett nationellt program och en lag som säkerställer de mest angelägna åtgärderna framstår därför som relevant för att säkerställa ett systematiskt och proaktivt skyddsarbete.

Programmet skapar en god gemensam grund

Ett nationellt program kan utgöra en god ansats och SKR ser det som positivt att det finns en gemensam grund framtagen att utgå från. I det fortsatta arbetet är det viktigt att utveckling sker i nära samarbete med branschens aktörer för att ta tillvara på det arbete som redan bedrivs med kollektivtrafikskydd. Utveckling och förvaltning av såväl programmet som stödjande material behöver ske i samverkan så att goda erfarenheter och arbetssätt sprids och tillvaratas.

Börja med det mest angelägna

I vilken omfattning som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, och även övriga aktörer, berörs är svårt att bedöma utifrån förslaget. I promemorian anges att det framför allt är bytespunkter där ett stort antal människor befinner sig, eller där risknivån är hög, som kan komma att utses. Vad gäller vilka aktörer som kan komma ifråga som skyddspliktiga, uppges framför allt kollektivtrafikaktörer i större städer, men att den primära regleringen bör avse aktörer som är verksamma vid utsedda bytespunkter. SKR anser att det är viktigt att beslut om att utse bytespunkter och skyddspliktiga aktörer sker på väl avvägda grunder och att är rimligt att börja med ett färre antal där angelägenheten att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga handlingar är som störst.

Kollektivtrafikmyndigheternas och kommunernas roller är underskattade

Den föreslagna lagen ska gälla för innehavare av utsedda bytespunkter, aktörer vid dessa samt för skyddspliktiga aktörer. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna berörs framför allt som innehavare av utsedda bytespunkter, då majoriteten av kollektivtrafiken är upphandlad och de avtalade trafikoperatörerna är aktörer vid en utsedd bytespunkt. Men SKR menar att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna också kan beröras i egenskap aktörer vid bytespunkter och som skyddspliktiga aktörer, i de fall trafiken sker i egen regi och inte är upphandlad. Det senare förbises i promemorian.

I promemorian förs ett resonemang kring de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och kommunernas roller. SKR menar att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas roll som beställare och ytterst ansvariga för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken är underskattad i förslaget. Utöver kravställning i avtal med trafik och som innehavare eller finansiär av utsedda bytespunkter, kan även rollen som skyddspliktig aktör komma ifråga – men framför allt kommer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöva medverka som ansvariga för den samhällsorganiserade kollektivtrafikförsörjningen. Det finns ingen annan aktör eller myndighet som har den samlade kunskap som krävs för att på ett ändamålsenligt sätt arbeta med kollektivtrafikskydd. Även kommunernas roll är bristfälligt behandlad i förslaget.

Ökade kostnader måste kompenseras enligt finansieringsprincipen

SKR har förståelse för att konsekvenser är svåra att uppskatta då det beror på vilka bytespunkter och skyddspliktiga aktörer som kommer att utses. Utökade krav i lag får konsekvenser på flera sätt såsom fördyringar i avtal med trafikoperatörer och ökad administration. I promemorian uppskattas konsekvenserna till en

årsarbetskraft per innehavare av bytespunkt. SKR menar att en årsarbetskraft inte på något sätt kommer att räcka för att stärka skyddet i kollektivtrafiken. I promemorian anges vidare att ökade kostnader för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska finansieras på samma sätt som verksamheten i övrigt för privata företag, vilket innebär att ta ut kostnaderna i ökade biljettpriser för resenärerna. Den regionala kollektivtrafiken finansieras med biljettintäkter och skattemedel, och rådigheten över biljettpriser beslutas på lokal och regional nivå. Även kommuner kan vara innehavare av bytespunkter, samt verksamma vid sådana, och riskerar att belastas av ökade kostnader. SKR anser att de ökade kostnader som den föreslagna nya lagen innebär ska kompenseras enligt finansieringsprincipen, eftersom nya obligatoriska uppgifter införs.

Säkerhetskänslig information måste kunna delas

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och inblandade aktörer måste kunna dela information som finns i risk- och sårbarhetsanalyser och skyddsplaner. Det är möjligt att åtminstone delar av sådan information kommer att bedömas som säkerhetskänslig. Som SKR har påpekat tidigare, senast i remissyttrandet på SOU 2025:42¹, finns idag svårigheter med samverkan i säkerhetskänslig verksamhet när det gäller krav på säkerhetsskyddsavtal. SKR vill adressera utmaningarna att dela säkerhetskänslig information också i detta sammanhang.

Säkra rätt medverkan i en nationell kontaktpunkt

Den nationella kontaktpunkten som föreslås i promemorian ska utgöra en plattform för samverkan mellan såväl privata som offentliga aktörer i frågor som rör kollektivtrafikskydd. Både i förslaget till nationellt program och i förslaget till ny lag förs resonemang kring befintliga konstellationer såsom NRK, Nationella Rådet för Kollektivtrafikskydd, och BT-POS, Beredskapssektor Transporter Privat-Offentlig Samverkan. Den nationella kontaktpunkten föreslås inte en mer aktiv roll än NRK. SKR medverkar idag i både NRK och BT-POS, och deltar liksom övriga organisationer på frivillig grund, vilket promemorian menar kan vara tillräckligt inledningsvis, men att det på sikt kan finnas behov av införa krav på deltagande. Om kommuner ska delta i en kontaktpunkt behöver det regleras i lag. I förslaget till program tas också de två befintliga forumen upp, och specifikt att SKR och Region Stockholm kommer att beröras av åtgärder som involverar rådet. SKR vill här adressera att frågan om deltagande organisationer behöver utredas närmare. Det är av vikt att säkra att rätt organisationer deltar för att information ska bli representativ och tillförlitlig, till exempel när lägesbilder upprättas.

Förhållandet till annan lagstiftning

Den föreslagna lagen har tydliga kopplingar till andra gällande och kommande lagstiftningar. Mest uppenbart för SKR är den gällande lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, och den kommande lagen om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare, SOU 2024:64. SKR vill påtala att det naturligtvis är

¹ <https://www.regeringen.se/contentassets/956656ac4e1b45c68ff8f79407474deb/sveriges-kommuner-och-regioner.pdf>

mycket viktigt att en ny, eventuell lag om kollektivtrafikskydd är samordnad med övrig lagstiftning.

Skyldigheter behöver inträffa en tid efter ikraftträdande

SKR menar att det behövs en bättre reglering än den i promemorian föreslagna kring när skyldigheter enligt lagen inträder i förhållande till lagens ikraftträdande. Av den föreslagna §14 inträder skyldigheterna enligt lagen för innehavare av en utsedd bytespunkt omedelbart när innehavaren har delgetts beslut att utse en bytespunkt. Det tar dock tid att upprätta en risk- och sårbarhetsanalys, varför skyldigheten att göra en sådan inte kan inträda omedelbart vid nämnda delgivning. Jämför hur frågan regleras i förslaget till lag om motståndskraft i samhällsviktiga tjänster, SOU 2024:64, 4 kap, §1 (s. 44).

Andra myndigheters roller

SKR instämmer i promemorians bedömning att Polisen och SÄPO har viktiga roller som myndigheter för att uppnå ändamålet med lagstiftningen. Polisen och SÄPO har befogenheter, informationskanaler och kompetenser som andra aktörer saknar. Ett sätt att uppnå de eftersträlvade effekterna med den föreslagna lagstiftningen vore därför att adressera kollektivtrafiken i Polisens regleringsbrev.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson

Ordförande