



2021-05-03

Ert dnr: S2021/03485

[s.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:s.remissvar@regeringskansliet.se)  
[paula.ericson@regeringskansliet.se](mailto:paula.ericson@regeringskansliet.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## **Remissvar angående promemorian Förlängning av tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 90 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.*

### **Sammanfattning av promemorians förslag**

I förordningen om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 finns bestämmelser om långväga kollektivtrafik. Bestämmelserna är tidsbegränsade och upphör att gälla vid utgången av maj 2021. På grund av det fortsatt osäkra läget med pågående smittspridning i samhället föreslås det i promemorian att bestämmelserna ska fortsätta att gälla till och med den 14 augusti 2021. Den 15 juni 2021 kommer det att göras en bedömning om regleringen ska fortsätta gälla för resten av den föreslagna giltighetstiden. Om regleringen inte anses nödvändig sett till smittläget och påverkan på sjukvården ska den upphävas den 1 juli 2021.

Enligt förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 (begränsningsförordningen) ska den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer, vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning. Verksamheten ska så långt som möjligt bedrivas på ett sådant sätt att trängsel undviks och att människor kan hålla ett från smittskyddssynpunkt säkert avstånd från varandra. Den som bedriver eller organiserar sådan verksamhet ska se till att antalet passagerare på färdmedel inte vid något tillfälle överstiger hälften av färdmedlets sittplatser.



## Svensk Kollektivtrafiks yttrande

För att förhindra spridningen av covid-19 anser Svensk Kollektivtrafik att det är viktigt med olika former av smittskyddsåtgärder, därför ställde vi oss exempelvis positiva till förslaget om att covid-19-lagen ska fortsätta att gälla till utgången av januari 2022, men för att de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik inte ska få orimligt negativa konsekvenser för kollektivtrafikresenärerna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna anser vi fortfarande att förordningen ska kompletteras med regler om att kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska vara undantagna från bestämmelserna om att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska se till att antalet passagerare på färdmedel vid sådana resor inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser. Alternativt ska den kollektivtrafik som saknar obligatorisk platsbokning undantas från förordningen.

Vi vill i övrigt hänvisa till de synpunkter som vi lämnade i [Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående promemorian Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförordningen](#), men särskilt understryka nedanstående synpunkter angående de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik.

### Låg risk för smittspridning i kollektivtrafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar ett mycket stort ansvar för att minska risken för trängsel och smittspridning och för att öka tryggheten för dem som reser kollektivt genom att köra full trafik trots att kollektivtrafikresandet har minskat kraftigt under pandemin. Flera regionala kollektivtrafikmyndigheter har dessutom ökat trafiken på linjer med trängsel. Till detta kommer att risken för att smittas i kollektivtrafiken är låg enligt promemorian Public Transport is Covid-Safe<sup>1</sup>. I promemorian har UITP sammanställt resultat från olika vetenskapliga studier på området. Detta har även Folkhälsomyndigheten yttrat vid flera tillfällen.

### Förtydligande behövs på flera områden

Som vi efterlyste i våra remissvar angående Covid-19-lagen, angående fortsatt giltighet för Covid-19-lagen och angående promemorian Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik behövs det ett förtydligande om hur förordningar, föreskrifter och beslut som fattats enligt covid-19-lagen, bl.a. de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik, förhåller sig till de olika lagstiftningarna om resenärers rättigheter. För att undvika att resenärer kommer att begära ersättning, i form av utlägg för taxi och resa med egen bil, för de fall de hindras att resa till följd av begränsningsförordningen anser Svensk Kollektivtrafik att regeringen måste förtydliga att lagstiftningen om resenärers rättigheter inte är tillämplig i dessa sammanhang.

Ett annat område där rättsläget är oklart är hur covid-19-lagen och begränsningsförordningen förhåller sig till skolplikten och regelverket kring

---

<sup>1</sup> [UITP Policy Brief: Public Transport is Covid-Safe, October 2020](#)



2021-05-03

skolskjuts. Enligt regelverket för skolskjuts får man inte hindra skolskjutselever från att resa till skolan. Är dessa regler starkare än de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik eller är bussföraren skyldig att lämna skolbarn på hållplatser i bussar som redan är fulla till 50 procent? Även här krävs det förtydliganden.

Ett tredje område där det krävs förtydligande är hur störningar i kollektivtrafiken ska hanteras. Stopp i tågtrafiken, framförallt i tågtrafiken, kan snabbt leda till omfattande trängsel på perronger och hållplatser som kan pågå under lång tid, med betydande ökad risk för smittspridning.

### **Analys saknas av hur åtgärder ska genomföras i praktiken**

Med hänvisning till *vårt remissyttrande angående promemorian Covid-19* skrev regeringen i *propositionen om en tillfällig covid-19-lag* att som Svensk Kollektivtrafik uppmärksammar så kan det finnas praktiska svårigheter för den som bedriver trafiken att följa bestämmelser om en särskild begränsning av antalet resenärer på tåg, bussar, spårvagnar eller tunnelbanetåg. Detta måste enligt propositionen beaktas om föreskrifter om särskilda begränsningar övervägs.<sup>2</sup> Svensk Kollektivtrafik är kritiska till att regeringen inte beaktade de praktiska svårigheter som finns för den som bedriver trafiken att upprätthålla bestämmelserna om en särskild begränsning av antalet resenärer på tåg och bussar vid införandet av Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafik framhöll i såväl *remissvaret angående förslaget till Covid-19-lag* som i *vårt yttrande angående promemorian Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförordningen* att det i förarbetena saknas en analys av hur förslaget om begränsning av antalet personer i de kollektiva färdmedlen eller i resenärslokaler och resenärsområden ska kunna genomföras rent praktiskt i kollektivtrafiken.

I många kollektivtrafikfordon finns det inte någon personal i fordonens resenärsutrymmen. Om man har personal ombord i tågtrafiken är det dessutom oftast bara en person per tåg. Det vill säga en person på hundratals sittplatser och ibland med vagnar utan möjlighet till genomgång mellan vagnarna ombord.

Tågtrafiken trafikleds av Trafikverket i ett nationellt sammanhållet system. Det innebär att ett tåg inte bara kan ställas vid en plattform för att genomföra en tillsägelse/avvisning. En sådan händelse kan få förseningseffekter i hela landet och under återstoden av det trafikdygnet, dvs med konsekvenser för tredje man i form av arbetspendlare och godsköpare.

Det är inte heller praktiskt genomförbart för bussförare eller konduktörer att kunna hålla reda på antal påstigande och avstigande. Under coronapandemin har det dessutom blivit ännu svårare för bussförarna att hålla koll på antalet resenärer i bussen eftersom ingången längst fram är stängd, sätena längst fram är avspärrade och ingång sker i den bakre dörren. Det innebär att föraren inte har möjlighet att vara den som säger stopp när 50 procent av sätena är

---

<sup>2</sup> S.44



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-05-03

upptagna. Arbete pågår för att ersätta avspärningarna med skyddsglas, men det tar lång tid innan skyddsglas har installerats i alla bussar.

Tillsägelse och avvisning riskerar att hindra annan trafik, skapa köer och leda till längre restider ombord för befintliga resenärer. Regeringen pekar dessutom på att hur lång tid som människor uppehåller sig i närheten av varandra har betydelse för risken för smittspridning. Längre restider ökar med andra ord risken för smittspridning.

Ett annat problem är att om antalet resenärer begränsas i fordonen kan resenärer på den senare delen av linjesträckningarna riskera att helt utestängas från kollektivtrafiken om det finns ett stort antal påstigande tidigare på sträckan. Detta kan bland annat leda till att samhällsviktig personal hindras från att ta sig till och från sitt arbete.

Till detta kommer att förare och ombordpersonal, till skillnad från polisman eller ordningsvakt, inte har några befogenheter att ta till tvångsmedel genom att t.ex. fysiskt hindra en resenärs tillträde eller att avlägsna en resenär.

Det finns dessutom en avsevärd risk att användningen av covid-19-lagen inom kollektivtrafiken kommer att leda till sämre arbetsmiljö och ökat hot och våld mot kollektivtrafikens personal när människor vägras tillträde eller avvisas från kollektivtrafiken. När arbetsmiljön försämras finns det även en uppenbar risk att skyddsombuden belägger trafiken med skyddsstopp. Till detta kommer att det tar tid att begära hjälp från polis eller vakt för avlägsna personer från tåg och bussar ute på linjen som går i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik.

Hittills har uppfyllandet av de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik gått bra, men i såväl Sverige som i övriga Europa kan man se en tilltagande restriktionströtthet som medför att människor i minskande utsträckning inte följer rekommendationer och regler för att minska smittspridningen av covid-19. Detta i kombination med ett ökat antal vaccinerade som bedömer sin personliga risknivå som lägre än tidigare gör att det finns en avsevärd risk att detta även kommer att påverka kollektivtrafiken innan pandemin är över. Detta gör det extra viktigt att regeringen beaktar de praktiska svårigheter som finns för den som bedriver kollektivtrafiken att upprätthålla bestämmelserna om en särskild begränsning av antalet resenärer på tåg, bussar, spårvagnar eller tunnelbanetåg.

### **Behov av samråd**

Som Svensk Kollektivtrafik pekat på ovan, liksom i de refererade remissvaren, behövs det en rad förtydliganden för att covid-19-lagen och de tillfälliga smittskyddsreglerna inte ska komma i konflikt med annan lagstiftning och inte leda till negativa konsekvenser till följd av ingångna avtal samt för att det för kollektivtrafiken ska bli förutsebart vilka åtgärder som kan bli aktuella. Återigen vill vi därför understryka behovet av att ta fram förslag till åtgärder i nära samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas bransch- och intresseorganisation Svensk Kollektivtrafik. Härigenom kan många av de problem som vi pekat på i detta remissvar undvikas.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-05-03

### **Ersättningsfrågor**

Svensk Kollektivtrafik anser att den tillfälliga covid-19-lagen bör förtydligas om att finansieringsprincipen, som innebär att kommuner och regioner inte ska behöva höja skatten eller prioritera om annan verksamhet för att finansiera nya statliga uppgifter, ska gälla för samtliga kostnader som uppkommer på kollektivtrafikområdet till följd av föreskrift eller myndighetsbeslut som utgår från covid-19-lagen.

### **Sammanfattningsvis**

Som vi framhållit i tidigare remissvar finns det en mängd kollektivtrafik som har organiserats och upphandlats av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som har turer som är längre än 15 mil. Det gäller framförallt kollektivtrafik med tåg på flera platser i landet, men även med buss, framförallt i Västerbotten, Norrbotten och i Jämtland.

Syftet med de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik är att minska risken för smittspridning i kollektivtrafik där människor reser länge tillsammans, men reglerna riskerar att få stora negativa konsekvenser för resenärerna som reser korta sträckor på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas långa linjer. Det är naturligtvis möjligt att resa över 15 mil på de buss- och tågturer som överstiger denna gräns, men kollektivtrafikresenärerna reser inte på detta sätt på dessa linjer. Istället används de för korta lokala resor till och från arbete, gymnasieskola, grundskola, sjukhuset, butiker och service.

För att de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik inte ska få orimligt negativa konsekvenser för kollektivtrafikresenärerna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna anser vi fortfarande att förordningen ska kompletteras med regler om att kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska vara undantagna från bestämmelserna om att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska se till att antalet passagerare på färdmedel vid sådana resor inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser. Alternativt ska den kollektivtrafik som saknar obligatorisk platsbokning undantas från förordningen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD Svensk Kollektivtrafik