



Datum

2025-09-15

Adress

Diarienummer

TN-2025-1449

Yttrande

Till

Kommunstyrelsen

**Remiss Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta
fram underlag för ett nationellt program för järnvägs-
och kollektivtrafikskydd, STK-2025-1122
STK-2025-1122**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Det finns en risk att förhandling om ansvar, åtgärder och kostnadsfördelning mellan privat och offentlig sektor och mellan olika aktörer blir svåra vid större bytespunkter. Det behövs därför stöd och riktlinjer.

Förslaget utgår från att kostnader som uppstår för kommuner och regioner blir marginella. Tekniska nämnden ser att kommunen riskerar att belastas av betydande kostnader. Dessa kostnader blir svåra för kommunen att kalkylera och styra då det är den statliga Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som föreslås utse vilka och hur många bytespunkter som kommer att beröras av den nya lagen.

Förslaget innebär att de kostnader som uppstår för myndigheter, bytespunkts-innehavare och aktörer ska belasta resenärerna i slutänden. Detta är problematiskt både ur ett socialt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv och i förhållande till stadens och regionens målsättningar om en ökad andel kollektivtrafikresor. Det skiljer sig också från hur övrig civil beredskap finansieras. Om den civila beredskapen ska byggas upp på detta sätt behövs enligt tekniska nämnden också riktade eller generella statsbidrag.

Yttrande

Tekniska nämnden håller med om att behovet av det offentligas ansvar och samordning mellan nationell, regional och lokal nivå gällande kollektivtrafikskydd kan omhändertas genom att utgå från att de ansvarsförhållanden som finns inom krisberedskapssystemet. Att nyttja redan befintliga strukturer i närliggande perspektiv för att få drivkraft i arbetet med kollektivtrafikskydd är bra och tekniska nämnden



instämmer i att kollektivtrafikskydd behöver ses som en del i en större kontext, där ömsesidigt förstärkande effekter tillvaratas.

För att bedöma omfattningen av stadens nödvändiga insatser och resurser för att upprätthålla kraven i lagförslaget är det avgörande att veta vilka anläggningar i Malmö som berörs och kommer att klassas som utsedda bytespunkter. Tekniska nämnden antar att de större järnvägsstationerna Malmö C, Triangeln och Hyllie kommer att utses. Staden har också ett antal viktiga bytespunkter för stads- och regionbusstrafiken av olika storlek som sannolikt också kan komma att beröras av den nya lagen eftersom ”bytespunkter där ett betydande antal människor dagligen befinner sig” omfattas.

Vid de större bytespunkterna i Malmö finns det många involverade aktörer från olika sektorer. Hållplatsytor, gångtunnlar, kiosker mm i anslutning till bytespunkter omfattas. Det innebär att flera innehavare omfattas vid dessa punkter: Trafikverket, Jernhusen, Malmö stad, caféer, restauranger, turistinfo, taxi mm.

Det finns en risk att förhandling om ansvar, åtgärder och kostnadsfördelning mellan privat och offentlig sektor blir svåra vid dessa större bytespunkter. Även om myndigheterna inte kan specificera detaljer som täcker in alla varianter så borde principer och riktlinjer tas fram som stöd för bytespunktsinnehavare i förhandling med aktörerna.

Gällande kapitel 2.3.5 om överväganden kring kommuner, regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter vill tekniska nämnden påpeka att kommuners ansvar är reglerat sedan tidigare (LEH 2006:544 och LSO 3 kap 7§, 8§2). Den nya lagen förändrar inte kommunernas ansvar enligt annan lagstiftning.

För att en innehavare av en utsedd bytespunkt ska kunna ställa krav på att aktörerna vid bytespunkten i sin tur vidtar åtgärder för att innehavaren ska kunna uppfylla sina krav, behöver kriterier definieras och stödmaterial tas fram som stöd för innehavarens dialog med berörda aktörer/verksamhetsutövare.

Enligt förslaget ligger det samlade huvudansvaret på den som är innehavare av bytespunkten. Innehavaren har ansvar för att sammanställa en risk- och sårbarhetsanalys för egen och aktörers analyser. Förslaget behöver kompletteras med förslag på vilka påtryckningsmedel som ska finnas för innehavaren om en aktör inte medverkar i skyddsarbetet.

Enligt förslaget bör det inte införas bestämmelser om bakgrundskontroll i den föreslagna lagen. Här ser tekniska nämnden att det finns en risk att lagstiftningen blir svag och att arbete med analyser, planering och övning kan bli förgäves.



Gällande avsnittet om avgränsningen av en utsedd bytespunkt, bör Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Transportstyrelsen och Trafikverket som stöd till de lokala bytespunktinnehavarna och aktörerna kunna bidra till att klargöra i vilken omfattning som områden bör tas upp i en skyddsplan.

Det är en brist att det i förslaget bara redovisas vilka kostnader som centrala myndigheter får, ofta bara i form av ökade personalkostnader eller IT-system.

Tekniska nämnden ser att lagförslaget kommer att påföra kostnader på kommuner och regioner som i nuläget inte är kalkyleringsbara. Enligt förslaget ska bytespunktsinnehavarens kostnader i sin tur bekostas av verksamheterna på trafikterminaler/stationer och i slutändan resenärer i form av höjda biljettpriser. Eftersom en stor andel av ytorna på de stora bytespunkterna i Malmö utgörs av allmän platsmark, där det blir svårt att ta ut avgifter från ”slutanvändaren”, ser tekniska nämnden en risk att kommunen i slutändan får bekosta åtgärderna med kommunala medel.

Enligt remissunderlaget bedöms kostnaderna för regioner och kommuner bli marginella. Tekniska nämnden bedömer att kostnaderna kan bli betydligt mer än marginella om det i enlighet med förslaget ska upprätthållas en viss teknisk standard på bytespunkterna och det dessutom ska upprätthållas en jourverksamhet med personal och material över tid för att snabbt kunna återställa bytespunkten efter en händelse.

Eftersom det är den statliga Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som föreslås utse bytespunkter betyder det att Malmö stad inte har någon möjlighet att anpassa antalet eller platserna efter egen budget.

Kostnader för resenären

Enligt förslaget ska både kostnader som uppstår för centrala myndigheter och kostnader som uppstår för bytespunktsinnehavare och de skyddspliktiga transportörerna i slutändan finansieras genom ökade biljettpriser för resenärerna.

Upplägget att ökade biljettpriser inom kollektivtrafiken ska finansiera detta är problematiskt både ur ett socialt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv och med tanke på de målsättningar som finns i Malmö och regionen gällande den ökning av andelen kollektivtrafikresande som behövs för att klara den växande befolkningens framtida mobilitetsbehov inom stadens begränsade yta.

Enligt förslaget är det genom ökade biljettpriser som denna del av uppbyggnaden av civil beredskap ska finansieras, inte genom statsbidrag. Om den civila beredskapen ska



byggas upp på detta sätt behövs enligt tekniska nämndens mening också riktade eller generella statsbidrag.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]