



Tjänsteskrivelse

Datum

2025-09-15

Vår referens

Magnus Fahl

Strateg

Magnus.Fahl@malmo.se

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

TN-2025-1449

Sammanfattning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har översänt remiss av promemorian ”En ny lag om kollektivtrafikskydd” och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd för yttrande. Den föreslagna lagen är inriktad på ett systematiskt och proaktivt skyddsarbete inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Lagen ska säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar.

Förvaltningen har tagit fram ett förslag till yttrande som bifogas ärendet

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till yttrande

Beslutsunderlag

- Promemoria En ny lag om kollektivtrafikskydd
- Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd
- Förslag till yttrande TN 250929 Remiss Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program
- G-Tjänsteskrivelse TN 250929 Remiss Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program



Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2025-09-29

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har översänt remiss av promemorian ”En ny lag om kollektivtrafikskydd” och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd för yttrande.

En ny lag om kollektivtrafikskydd

Regeringskansliet beslutade den 14 januari 2025 att uppdra åt en utredare att biträda Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med att genomföra en bokstavsutredning om en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. I uppdraget ingår även att överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen och hur rapportering av iakttagelser och tips kan ske inom kollektivtrafiken.

Denna remiss innehåller en delredovisning av uppdraget, ett förslag till en ny lag och en förordning om kollektivtrafikskydd. Den föreslagna lagen är inriktad på ett systematiskt och proaktivt skyddsarbete inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Lagen ska säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar.

I lagen ställs krav på risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information. Det är framför allt vid vissa bytespunkter, såsom stationer, terminaler eller motsvarande noder för kollektivtrafik, som detta skyddsarbete ska ske. Skyddsarbetet ska säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Kraven riktas mot innehavarna av bytespunkterna och mot aktörer som bedriver verksamhet där eller som angör en bytespunkt vid bedrivandet av kollektivtrafik. Krav på arbete med kollektivtrafikskydd ställs, förutom vid vissa utsedda bytespunkter, även på vissa transportörer inom kollektivtrafik.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap föreslås utse bytespunkter och få meddela föreskrifter om skyddspliktiga transportörer. Transportstyrelsen föreslås vara tillsynsmyndighet enligt lagen. I tillsynsarbetet ingår att följa upp huruvida aviserade åtgärder faktiskt vidtas. Vidare föreslås att Trafikverket blir nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd och därmed blir en plattform för samverkan och informationsutbyte mellan aktörer, både privata och offentliga, i frågor som rör kollektivtrafikskydd. Den nya lagen och förordningen samt ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.



Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Trafikverket och Transportstyrelsen har i uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. I uppdraget har ansatsen breddats, så att arbetet syftar till att skydda alla människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet. Arbetet har haft sin utgångspunkt i att kollektivtrafiken är och behöver vara ett öppet och tillgängligt system, och att den komplexitet som finns i systemet behöver beaktas. I underlaget föreslås att det nationella programmens innehåll huvudsakligen ska:

- peka ut en gemensam inriktning för arbetet med kollektivtrafikskydd,
- visa hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt och vilka aktörer som verkar inom systemet, och
- underlätta aktörernas arbete genom att initiera och förstärka förutsättningsskapande åtgärder som staten, genom myndigheter, kan bidra med.

Avsikten är att programmet ska uppmuntra aktörer att agera och samverka kring skyddet av människor i kollektivtrafiken.

Som nationell vision för kollektivtrafikskyddet föreslås ”Alla ska vara säkra och känna sig trygga i kollektivtrafiken”. Det önskade läget för arbetet med kollektivtrafikskydd är ett proaktivt, systematiskt och koordinerat säkerhetsarbete. Arbetet ska genomsyras av såväl ansvarstagande som samarbete, och leda till att relevanta skyddsåtgärder vidtas i förhållande till hotbild. Inriktningen omfattar förmågor i den egna organisationen, fungerande samarbeten mellan organisationer och fungerande övergripande samverkan och stöd.

Det föreslås att det nationella programmet ska innefatta åtgärder som underlättar och skapar bättre förutsättningar för aktörernas arbete. Genom stöd från olika myndigheter ökar möjligheten att skyddet inom kollektivtrafiken blir mer likartat, och mindre beroende av respektive aktörs egna kunskaper och förutsättningar. De åtgärder som föreslås är omvärldsbevakning, nationell risk- och sårbarhetsanalys och operationalisering av den nationella terrorhotnivån, utveckling och förvaltning av stödjande material samt samverkan genom det nationella rådet för kollektivtrafikskydd.

Det nationella programmet behöver hållas relevant över tid och det föreslås därför, efter samråd med berörda myndigheter, att Trafikanalys ska ansvara för uppföljning och utvärdering och att Trafikverket ska bistå regeringen i förvaltningen av programmet. Redan befintliga strukturer i närliggande perspektiv kan nyttjas för att få drivkraft i arbetet med kollektivtrafikskydd. Genom att utgå från att de ansvarsförhållanden som finns inom krisberedskapssystemet även kan gälla för kollektivtrafikskydd, omhändertas



behovet av det offentligas ansvar och samordning mellan nationell, regional och lokal nivå.

Konsekvenser för tekniska nämnden

Ett tänkbart scenario för hur lagförslaget kan påverka tekniska nämnden framgår nedan:

- Som innehavare (Stationerna Triangeln, Hyllie, Svågertorp, terminal Södervärn, Värnhem m fl): Innehavare ska långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt arbeta med kollektivtrafikskydd samt ställa krav på de aktörer som berörs så att dessa i sin tur vidtar åtgärder för att innehavaren ska kunna uppfylla sina skyldigheter.
- Vidare ska innehavare av utsedda bytespunkter sammanställa risk- och sårbarhetsanalyser och upprätta skyddsplaner samt se till att den som anställs eller på annat sätt anlitas i verksamheten får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, har god kännedom om arbetet med skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för skyddet.
- Som aktör: En bärande del av förslaget är att aktörer vid utsedda bytespunkter får viktiga uppgifter. Med sådana aktörer avses fysiska eller juridiska personer som antingen bedriver kollektivtrafik till eller från aktuella bytespunkter eller som bedriver annan typ av verksamhet vid en sådan bytespunkt. (Här finns till exempel cykelgaraget vid Malmö C). Aktörer vid utsedda bytespunkter ska vidta åtgärder för att innehavare av utsedda bytespunkter ska kunna uppfylla sina förpliktelser. Dessa aktörer ska även bidra till det arbete med att sammanställa risk- och sårbarhetsanalyser samt att upprätta skyddsplaner som utförs vid utsedda bytespunkter. Vidare har de ett eget ansvar för att se till att den som anställs eller på annat sätt anlitas i verksamheten får utbildning och övning i kollektivtrafikskydd, har god kännedom om arbetet med skyddet och följer gällande processer, rutiner och planer för skyddet. Vilket behov av kompetens som finns i bytespunkterna kommer till viss del att bero på hur bytespunktens innehavare väljer att bedriva skyddsarbetet. Skyddsarbetet ska alltid vara ändamålsenligt och proportionellt för att säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet.

Förvaltningen kan utifrån scenariot ovan se att lagförslaget kommer att påföra kostnader på tekniska nämnden 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 förvaltningen en risk att åtgärderna får bekostas med kommunala medel.

Enligt remissunderlaget bedöms kostnaderna för regioner och kommuner bli marginella. Förvaltningen 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.

Upplägget att ökade biljettpriser inom kollektivtrafiken ska finansiera de kostnader som uppstår är problematiskt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv och med tanke på Malmös målsättning om att öka andelen kollektivtrafikresande dels för att uppnå klimatmålen och dels för att klara den växande befolkningens framtida mobilitetsbehov inom stadens begränsade yta.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör