



Datum

Yttrande

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2025-1122

Till

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

**Remiss Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
- En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att
ta fram underlag för ett nationellt program för
järnvägs- och kollektivtrafikskydd
L12025/01371**

Sammanfattning

Malmö stad ser positivt på ett nationellt program för kollektivtrafikskydd. Malmö stad anser även att den föreslagna lagen om kollektivtrafikskydd är ett viktigt steg för att förbättra tryggheten och säkerheten inom kollektivtrafiken. Malmö stad menar dock att förslaget till ny lag för kollektivtrafikskydd riskerar att bli en administrativ börda på kommunal och regional nivå och att ett alltför stort ansvar i lagförslaget läggs på innehavare av utpekade bytespunkter. Malmö stad anser att konsekvensbedömningen är bristfällig och att kommuner riskerar att belastas av betydande kostnader. Kommunen ser även en risk för att kostnader för kollektivtrafikskydd läggs på resenärerna i kollektivtrafiken. Malmö stad menar att detta är problematiskt med tanke på de målsättningar som finns i Malmö stad och regionen om ökad andel kollektivtrafikresande och hållbar tillgänglighet samt för att nå klimatmålen.

Yttrande

Generella synpunkter

Malmö stad ser positivt på utredningen om ett nationellt program för kollektivtrafikskydd. Malmö stad instämmer i att det är bra att utgå från de ansvarsförhållanden som finns inom krisberedskapssystemet, när arbetet med kollektivtrafikskydd utformas. Malmö stad instämmer i att kollektivtrafikskydd behöver ses som en del i en större kontext där ömsesidigt förstärkande effekter tillvaratas. Malmö stad anser att den föreslagna lagen om kollektivtrafikskydd är ett viktigt steg för att förbättra tryggheten och säkerheten inom kollektivtrafiken. Malmö stad har dock synpunkter på lagens utformning och konsekvensbedömningen. Malmö stad menar att det är otydligt hur förslaget till nationellt program för kollektivtrafikskydd förhåller sig till förslaget till ny lag om kollektivtrafikskydd. I lagförslaget framgår inte hur den



lokala nivån ska samspela med regional och nationell nivå, vilket gör att lagstiftningen riskerar att bli en administrativ börda på kommunal och regional nivå. Malmö stad menar också att eftersom lagen inte omfattar olyckshändelser och liknande kan detta orsaka gränsdragningsfrågor. Lagen tar enbart sikte på olagliga handlingar som orsakar skada på person, infrastruktur eller materiel.

I lagförslaget framgår att det huvudsakliga syftet är att de som reser med kollektivtrafiken och som befinner sig i utsedda bytespunkter ska bli säkrare och tryggare än de hade varit utan de nya reglerna. Malmö stad vill påpeka att närvaron av människor i det offentliga rummet bidrar till sociala interaktioner, upplevd trygghet samt stadens identitet och utvecklingskraft. Malmö stad menar att det behöver säkerställas att arbetet med kollektivtrafikskydd inte bygger bort positiva rörelser och folkliv i staden. Malmö stad vill påpeka att arbetet med en trygg och säker kollektivtrafik för samtliga resenärer behöver fortgå. Exempelvis kan kvinnor och barn uppleva otrygghet på mindre folktäta platser eller stråk. Människor med olika bakgrund och erfarenheter upplever stadsmiljöer och dess noder på mycket olika sätt och lagen får inte innebära att möjligheterna till att bygga en jämlik stad försvåras.

1.1 Förslag till lag om kollektivtrafikskydd

Utsedda bytespunkter §§ 8-11

Malmö stad ser en risk att förhandling om ansvar, åtgärder och kostnadsfördelning mellan privat och offentlig sektor kan bli svåra vid 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.

Arbete med kollektivtrafikskydd §§ 17-19

Enligt lagförslaget har innehavaren av en utpekad bytespunkt ansvar för att sammanställa en risk- och sårbarhetsanalys, förslagsvis med hjälp av Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, kommuner, regioner och länsstyrelser. I ”Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd” föreslås att Trafikverket ska ta fram en omvärldsbevakning kring hotbilden mot kollektivtrafiken samt en övergripande risk- och sårbarhetsanalys. Trafikverket föreslås säkerställa att resultatet på ett strukturerat sätt kommuniceras till aktörerna inom kollektivtrafiken. Dessa förslag saknas i förslaget till ny lag om kollektivtrafikskydd. Malmö stad menar att det är orimligt att varje innehavare av bytespunkt själv ska inhämta information från statliga aktörer rörande den nationella hotbilden mot kollektivtrafiken.

Malmö stad menar att för att en bytespunktsinnehavare ska kunna ställa krav på att aktörerna vidtar åtgärder, behöver kriterier definieras och stödmaterial tas fram som stöd för dialog med berörda aktörer och verksamhetsutövare. Enligt förslaget ligger det



samlade huvudansvaret på den som är innehavare av bytespunkten. Malmö stad tolkar lagförslaget som att tillsynsmyndigheten kommer att utöva tillsyn både över innehavaren av bytespunkten och de aktörer som är verksamma inom bytespunkten, men det framstår inte helt tydligt i lagförslaget. Om förslaget skulle innebära att bytespunktsinnehavaren själv skulle vara ansvarig för att aktörerna deltar i arbetet menar Malmö stad att bytespunktsinnehavaren behöver sanktionsmöjligheter.

Skyddsplaner §§ 23-28

Malmö stad tolkar § 9 om utsedda bytespunkter som att beslutet om att utse en bytespunkt ska slå fast vem eller vilka som förfogar över bytespunkten, samt avgränsning mellan eventuellt flera bytespunktsinnehavare. Det är sedan först när en skyddsplan tas fram enligt §§ 23-28 som den exakta geografiska avgränsningen av bytespunkten fastställs. Malmö stad menar att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Transportstyrelsen bör ge stöd till bytespunktsinnehavarna och aktörerna för att klargöra i vilken omfattning som områden bör tas upp i en skyddsplan.

Malmö stad menar vidare att det inte är ändamålsenligt att lokala aktörer ska bedöma vad som är en rimlig ambition för en skyddsplan eller att en lokal aktör förväntas sätta egna ambitioner utan reglerat stöd från den nationella nivån. Även om det kan vara olämpligt att ha en specifik ambition i lagtext bör det framgå att sådant ska finnas i nationella planer, vägledningar eller liknande i exempelvis författningskommentarer och i förordning till utsedd statlig myndighet.

2.3.5 Andra överväganden kring tillämpningsområdet

Gällande överväganden kring kommuner, regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter vill Malmö stad påpeka att kommuners ansvar är reglerat sedan tidigare i lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap samt lag (2003:778) om skydd mot olyckor 3 kap 7§, 8§2. Den nya lagen förändrar inte kommunernas ansvar enligt annan lagstiftning.

3.3 Särskilt om skyddsarbete vid de utsedda bytespunkterna

Utredaren resonerar kring huruvida det borde utses någon, en offentlig eller privat aktör, som skulle kunna ha ett ansvar för att samordna arbetet vid en utsedd bytespunkt och ha det slutliga ansvaret för att de åtgärder som krävs enligt lagen verkligen vidtas. Utredaren menar att eftersom förhållandena vid bytespunkterna är så varierande, verkar det inte lämpligt att införa ett samordningsansvar. Utredaren jämför då bland annat med regleringen i lag (2006:1209) om hamnskydd, där hamnskyddsorganet, det vill säga hamninnehavaren, ansvarar för att ta fram en hamnskyddsplan. Utredaren påpekar att det är möjligt för en kommunal förvaltning att vara hamninnehavare. Utredaren tar även upp att en skillnad mellan



kollektivtrafikskyddet och hamnskyddet är att det senare grundar sig på internationella åtaganden och EU-rätt.

Malmö stad menar att utredarens resonemang kring kollektivtrafikskydd jämfört med hamnskydd blir missvisande eftersom ändringar i hamnskyddet har föreslagits. I april 2025 skickades Transportstyrelsens rapport "Ett ökat hamnskydd. Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskyddsgränser och hamnskyddsmyndighet" på remiss. Transportstyrelsens bedömning är att Sveriges genomförande av hamnskyddsdirektivet inte varit tillfredställande och att strukturen för hur hamnskyddet omhändertas i Sverige behöver ändras. Transportstyrelsen menar att statliga myndigheter behöver ta ett större ansvar för hamnskyddet i landet, till exempel genom att ansvara för att ta fram utredningar och planer. Som följd av detta behöver ansvaret för flera uppgifter som följer av hamnskyddsdirektivet flyttas. Det behövs också större möjligheter att dela information och skapa samarbetsytor mellan de aktörer som har ansvar inom hamnskyddet. Polismyndigheten föreslås i rapporten vara hamnskyddsmyndighet för de hamnar som omfattas av direktivet.

11.5 Ekonomiska och andra konsekvenser

Malmö stad menar att konsekvensbedömningen är bristfällig. Enligt remissunderlaget bedöms effekterna för regioner och kommuner bli marginella. Malmö stad menar att det är svårt att kommentera konsekvenserna av lagförslaget eftersom det är oklart vilken arbetsinsats det föreslagna upplägget kräver, men kommunen bedömer att det är mer än ringa kostnader. Malmö stad 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 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap föreslås utse bytespunkter innebär det att Malmö stad inte har någon möjlighet att anpassa antalet eller platserna efter egen budget.

Enligt förslaget ska bytespunktsinnehavarens kostnader bekostas av verksamheterna på bytespunkterna. Eftersom en stor andel av ytorna på de stora bytespunkterna i Malmö stad utgörs av allmän platsmark blir det svårt att ta ut avgifter från "slutanvändaren". Malmö stad ser en risk att kommunen får bekosta åtgärderna med kommunala medel. Den föreslagna finansieringsmodellen skapar också en otydlighet i rådighet mellan kollektivtrafikhuvudmannen, som tar in biljettintäkter, och andra aktörer som blir ansvariga för investeringar och kostnader kopplat till kollektivtrafikskyddet. Malmö stad vill även påpeka kostnaderna kommer att bli beroende av ambitionsnivå och vilka åtgärder som bedöms vara möjliga och rimliga. Detta blir upp till varje bytespunktsinnehavare att bedöma själv. Lagen och den syftar till att lösa risker att inte fullt ut hantera de problem regeringen avser lösa då det inte framgår hur en



rimlig nivå ska uppnås eller ett resonemang om vad man från nationellt håll anser vara en rimlig nivå.

Enligt lagförslaget ska kostnader som uppstår för de skyddspliktiga transportörerna finansieras genom ökade kostnader för resenärerna. Malmö stad menar att detta är problematiskt med tanke på de målsättningar som finns i Malmö stad och regionen om ökad andel kollektivtrafikresande, för hållbar tillgänglighet och för att nå klimatmålen. Kollektivtrafiken är priskänslig och efterfrågan och användning av kollektivtrafik påverkas av prisnivån. Omställningen till mer hållbart resande behövs för att klara den växande befolkningens framtida mobilitetsbehov, både i regionen och inom stadens begränsade yta. Malmö stad menar att lagförslaget inte får medföra ökade kostnader för resenärerna.

Malmö stad framför att finansieringsprincipen ska gälla och att staden därför förutsätter kompensation om lagförslaget genomförs.

Ordförande

Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Agnes Wemme