



Datum 2026-04-22

Informationsklass Öppen

Diariernr (åberopas) A053.644/2026

Saknr 000

Polismyndigheten

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Er referens LI2025/02164 och LI2025/02165

Promemoriorna Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken och En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken

1 Sammanfattning

Polismyndigheten är i huvudsak positiv till förslagen. Avseende en nationell rapporteringsväg förespråkar Polismyndigheten lösningen att använda 114 14 för detta syfte. Polismyndigheten lämnar nedanstående synpunkter och medskick, uppdelat på respektive promemoria.

2 Polismyndighetens synpunkter

2.1 Promemorian Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken

2.1.1 Ordningsvakter bör få befogenhet att beslagta alkohol i järnvägssystem

Av 2 § tredje punkten förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. följer följande: ”I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § *eller med 4 a kap. 3 § ordningslagen (1993:1617)* har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som *järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter* samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.”

Så som Polismyndigheten uppfattar begrepps användningen används avseende 4 kap. ordningslagen begreppet trafikföretag och avseende 4 a kap. ordningslagen används begreppet järnvägsföretag. Detta skulle enligt den aktuella beslagsbestämmelsens ordalydelse, både enligt nuvarande och

•
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. **Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.**

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. **Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.**

föreslagen lydelse, innebära att ordningsvakter bara har respektive får rätt att ta sådan egendom i beslag vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel, alltså i enlighet med 4 kap. ordningslagen och inte inom ett järnvägssystem i enlighet med 4 a kap. Beslag i järnvägssystem kan följaktligen bara göras av järnvägstjänsteman eller polisman. Polismyndigheten är dock av uppfattningen att ordningsvakter bör ha möjlighet att ta sådana drycker eller preparat som avses i bestämmelsen i beslag även inom ett järnvägssystem. Det saknas sakliga skäl till varför en ordningsvakt får beslagta inom ett trafikföretags område men inte inom ett järnvägssystem. Så som utredningen konstaterat är det dessutom inte alltid givet var ett trafikföretags område tar slut och ett järnvägssystem tar vid (s. 26 i promemorian), varför ordningen riskerar att skapa otydlighet.

2.1.2 Ansvarsfördelningen mellan polis, ordningsvakt och järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter m.m.

I föreslagna 4 a kap. 9 § (som utvecklas närmare i avsnitt 7.4 i promemorian) föreslås att en polisman eller ordningsvakt ska få avvisa eller avlägsna den som har vägrats tillträde eller som uppmanats att lämna järnvägssystemet, om personen inte gör som han eller hon blir tillsagd. Polismyndigheten uppfattar 9 § som att den är tänkt att träffa sådana situationer där 13 § och 29 § tredje stycket polislagen (1984:387) inte kan tillämpas. Det krävs ingen formell begäran för att 9 § ska kunna användas, och polismannen eller ordningsvakten ska göra en självständig prövning av om förutsättningarna för avvisning eller avlägsnande är uppfyllda. Detta är omständigheter som avviker från hur handräckningsinstitutet normalt sett definieras. Polismyndigheten har ingen erinran mot hur bestämmelsen har formulerats, utan är positiv till att polismannen eller ordningsvakten ska göra en självständig prövning av om förutsättningarna för avvisning eller avlägsnande är uppfyllda. Myndigheten ser dock anledning att framhålla att det inte är fråga om någon egentlig handräckning.

I föreslagna 4 a kap. 11 och 12 §§ finns vidare bestämmelser avseende befogenhet för järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter att under vissa förutsättningar avvisa, avlägsna och omhänderta personer. I författningskommentaren till bestämmelserna anges att de framförallt tar sikte på situationer där en person vägrat åtlyda en uppmaning om att lämna järnvägssystemet och handräckning av polisman eller ordningsvakt inte finns

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

att tillgå (se s. 63 f). Inledningsvis kan det konstateras att 9 § avseende ”handräckning” enbart avser avvisande och avlägsnande och inte omhändertagande. Om avsikten är att järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter bara ska använda sina särskilda befogenheter när det konstaterats att polis eller ordningsvakt inte finns att tillgå, vilket författningskommentarerna ger uttryck för, bör det vidare förtydligas i lagtexten. Polismyndigheten förordar dock att det i stället klargörs att det inte krävs att det först har konstaterats att polisman eller ordningsvakt inte finns att tillgå eller inte finns att tillgå tillräckligt snabbt. Det bör även övervägas om det, förutsatt att järnvägstjänstemannen med särskilda befogenheter bedömer att han eller hon har nödvändig kompetens och erfarenhet för att ingripa i det aktuella fallet, i första hand bör vara järnvägstjänstemannen som agerar i de fall en sådan finns att tillgå och polisman eller ordningsvakt inte redan är på plats. Polisman eller ordningsvakt bör tillkallas först vid behov för att undvika fördröjning med ingripandet och för att inte i onödan nyttja dessa resurser. Det kan i så fall även övervägas om bestämmelserna om järnvägstjänsteman med särskild befogenhet (10–13 §§) ordningsmässigt i lagtexten bör ligga före bestämmelsen om ”handräckning” av polisman eller ordningsvakt (9 §).

2.1.3 Övriga synpunkter

I promemorian beskrivs att Polismyndigheten har det huvudsakliga tillsynsansvaret över ordningslagen (se exempelvis s. 47). Det kan övervägas att använda ett annat begrepp än ”tillsynsansvar” när det inte är reglerat som ett tillsynsansvar i ordningslagen.

2.2 Promemorian En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken

Polismyndigheten förespråkar förslaget att använda Polismyndighetens befintliga rapporteringsväg, 114 14, som en nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken. De omständigheter som Polismyndigheten anser talar för att denna lösning vore mest lämplig är i huvudsak följande. Det tar normalt sett lång tid att etablera ett nytt telefonnummer hos allmänheten och 114 14 är ett välkänt telefonnummer. Samtal gällande kollektivtrafik kan i talsvaret hos 114 14 styras via knappval med alternativ till direkt koppling till exempelvis SL Trygghetscentral. Polismyndigheten är en part genom sitt uppdrag att upprätthålla ordning och säkerhet. Underrättelser hanteras av Polismyndigheten och det är av vikt att dessa kommer myndigheten till del utan onödigt dröjsmål. Eftersom ärenden som inleds inom ett kollektivtrafikområde, men

•
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. **Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.**

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. **Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.**

fortsätter utanför området, bör hanteras av Polismyndigheten behöver överlämning annars ske. Det riskerar att uppstå fördröjningar av tips till Polismyndigheten om samtal ska vidareförmedlas eller överföras från SOS Alarm.

En risk med att använda 114 14 för ändamålet är att felaktiga samtal kan befaras inkomma via telefonnumret. Det skulle både kunna handla om att exempelvis felanmälan av utrustning anmäls via telefonnumret och att allvarliga händelser som rätteligen ska gå via 112 anmäls via 114 14. Det riskerar även att resultera i längre svarstider, som i sin tur påverkar andra samtal till Polismyndigheten. Det kommer därför behöva vara tydligt specificerat vilka ärenden som ska inkomma till 114 14.

3 Konsekvenser för Polismyndigheten

3.1 Promemorian Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken

I avsnitt 12.5.1 (s. 54 f) behandlas ekonomiska konsekvenser av förslaget för bl.a. Polismyndigheten. Det framhålls att förslagen inte kommer att påverka resursåtgången inom myndigheten annat än marginellt och att några budgetförstärkningar inte är nödvändiga. Polismyndigheten delar den bedömningen.

3.2 Promemorian En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken

Så som konstateras på s. 15 i promemorian bör de ekonomiska konsekvenserna för Polismyndigheten klargöras inom ramen för ett eventuellt uppdrag till myndigheten att redovisa en plan för inrättandet av en nationell rapporteringsväg (genom användandet av telefonnumret 114 14). Redan nu kan dock konstateras att det för att kunna upprätta och driva en nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken via 114 14 krävs resursförstärkning hos nationella telefonväxeln och Polisens kontaktcenter, för hantering av en ökad mängd samtal respektive tipsmottagning.

Ett sätt att uppskatta omfattningen av rapporteringen skulle enligt promemorian (se s. 13) kunna vara att inledningsvis använda telefonnumret 114 14 för att kunna utvärdera omfattningen och behovet innan beslut tas om att inrätta ett särskilt nationellt telefonnummer. Polismyndigheten anser att det finns flera nackdelar med en sådan provperiod. Det skulle innebära tid

•
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. **Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.**

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. **Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.**

och kostnader för Polismyndigheten att bygga upp verksamheten och att sprida informationen om att 114 14 ska användas för ändamålet. Om det slutliga beslutet blir att ett annat telefonnummer ska användas skulle det också innebära kostnader att avveckla verksamheten, och viktig kunskap för att sortera och hantera inkomna tips riskerar att gå till spillo. Slutligen är en av de största vinsterna med att ha ett nationellt telefonnummer att alla känner till det. Om ett telefonnummer används till en början och ett annat nummer senare, är risken att det blir förvirrat för allmänheten och den tänkta effekten med åtgärden riskerar att gå om intet.

För båda de lämnade förslagen i promemorian krävs samarbete med kollektivtrafikbolagen i frågor som inte ska hanteras via den nationella rapporteringsvägen men som inkommer till denna.

Yttrandet har beslutats av juristen Lars Stark efter föredragning av juristen Nicole Masur. Rättschefen Gunilla Åsenius har informerats om remissen.

POLISMYNDIGHETEN

Lars Stark

Nicole Masur

Remissvaret har fastställts digitalt och har inga underskrifter.

Kopia till

Justitiedepartementet (INS)
Arbetsstagarorganisationerna
Rikspolischefens kansli