

Ärendenummer
TRV 2026/9412
Motpartens ärendenummer
LI2025/02164/ LI2025/02165

Dokumentdatum
2026-04-21

Konfidentialitetsnivå
1. Ej känslig

Mottagare

Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Kopia till

li.remissvar@regeringskansliet.se
Diariet, Trafikverket
GD-sekreterare, Trafikverket

Remissvar promemoriorna Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02164) och En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken (LI2025/02165)

Trafikverket har tagit del av remissen för promemoriorna Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken och En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Trafikverket har inga invändningar mot dem i sin helhet. Däremot har vi några övergripande synpunkter samt någon detaljsynpunkt, vilka beskrivs nedan.

Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02164)

Trafikverket delar promemorian problembeskrivning, där parallella och delvis överlappande regelverk för olika trafikslag skapar osäkerhet i tillämpningen, särskilt vid större bytespunkter och gemensamma anläggningar. Trafikverket delar bedömningen att en samlad reglering i ordningslagen, med bibehållen särreglering för järnvägssystemet, är en ändamålsenlig avvägning mellan enhetlighet och hänsyn till järnvägens särskilda tekniska, operativa och säkerhetsmässiga förutsättningar.

Flytten av ordningsbestämmelser från järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem till ordningslagen bedöms bidra till ökad rättssäkerhet och tydligare normgivning, utan att påverka ansvarsfördelningen för säkerhetsstyrning enligt järnvägsregleringen. Trafikverket vill dock framhålla vikten av att ordningsregleringen även fortsättningsvis ses i nära relation till annan relevant lagstiftning på området, däribland kommande reglering om järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

Trafikverket är positiv till förslaget om införande av ett nytt kapitel om ordning och säkerhet i järnvägssystem (4 a kap. ordningslagen) och bedömer att detta stärker möjligheten att förebygga och hantera ordningsstörningar som kan få direkta säkerhetskONSEKVENSER. Samtidigt framhåller Trafikverket att ordningsbestämmelserna bör ses som ett komplement till och inte en ersättning för skydds- och säkerhetsreglering.

Ärendenummer
TRV 2026/9412
Motpartens ärendenummer
LI2025/02164/ LI2025/02165

Dokumentdatum
2026-04-21

Järnvägstjänsteman och särskilda befogenheter

Trafikverket är positiva till förslaget om införandet av begreppet järnvägstjänsteman och möjligheten att tilldela särskilda befogenheter. Vi vill dock understryka vikten av enhetlig tilldelning, tydliga utbildningskrav och proportionalitet. Eftersom järnvägssystemet utgör samhällsviktig och i vissa fall säkerhetskänslig verksamhet behöver även tydliga rutiner för rapportering ur ett skydds- och säkerhetsperspektiv tas fram.

Trafikverket instämmer i bedömningen att en översyn av befogenheterna inom järnvägssystemet behöver göras på sikt. Det noteras att utredaren öppnar för möjligheten att järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter framöver kanske bara behöver finnas hos järnvägsföretag och inte hos infrastrukturförvaltare. Trafikverket menar dock att infrastrukturförvaltare har ett självständigt ansvar för säkerheten inom sin del av järnvägssystemet. Detta ansvar kvarstår vid anläggningar oavsett om järnvägstrafik pågår eller inte eftersom säkerhetsrisker ändå kan föreligga. Därför är det viktigt att infrastrukturförvaltares personal har tillgång till särskilda befogenheter. Frågan bör belysas i den aviserade översynen.

Gränsdragning vid bytespunkter

Trafikverket vill även uppmärksamma konstaterandet att gränsdragningsproblematiken mellan tillämpningsområdena för 4 kap. och det föreslagna 4 a kap. i ordningslagen kvarstår även efter den föreslagna reformen. Utredningen pekar på att det kommer att finnas områden och utrymmen inom kollektivtrafiken som inte omfattas av delkapitlet, exempelvis vid bytespunkter som inte ingår i trafikföretagets område eller i ett järnvägssystem. Trafikverket förvaltar infrastruktur vid ett stort antal bytespunkter där kollektivtrafik möts och ser det som nödvändigt att denna otydlighet adresseras. Trafikverket föreslår att en vägledning om tillämpning tas fram i samverkan mellan infrastrukturförvaltare, trafikföretag, Polismyndigheten och Transportstyrelsen.

Tillsynsroller och säkerhetsstyrningssystem

Trafikverket ser positivt på att tilldelningen av särskilda befogenheter kopplas till järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Det bör dock uppmärksammas att detta innebär att Transportstyrelsen, genom sin tillsyn av säkerhetsstyrningssystemen, indirekt kommer att kunna granska tilldelningen av befogenheter som regleras i ordningslagen. I promemorian konstateras att myndigheternas roller till viss del kan komma att sammanflätas. Trafikverket anser att det bör förtydligas hur Transportstyrelsens tillsynsansvar enligt järnvägsregleringen förhåller sig till ordningslagens tillämpning samt att tydliga samverkansformer mellan Polismyndigheten, Transportstyrelsen och infrastrukturförvaltare behöver etableras.

Ärendenummer
TRV 2026/9412
Motpartens ärendenummer
LI2025/02164/ LI2025/02165

Dokumentdatum
2026-04-21

Straffsanktionering och ordningsbot

Trafikverket välkomnar att förslaget om förbudet mot intag av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat i järnvägssystemet förenas med straffsanktion i form av penningböter. Detta saknas i nuvarande reglering. Med den föreslagna straffsanktionen ges Polismyndigheten ett verktyg som kan stärka den faktiska kontrollen vid stationer och andra anläggningar. Obehörigt spårbedrädande är ett allvarligt och återkommande problem där möjligheten till utfärdande av ordningsbot kan ge en positiv preventiv effekt.

Trafikverket vill även uppmärksamma att framförande av fordon såsom elsparkcyklar och cyklar på plattformar utgör ett säkerhetsproblem som i dagsläget saknar straffrättslig reglering. Infrastrukturförvaltare använder förbudsskyltar men dessa har ingen straffrättslig verkan. Trafikverket föreslår att det i det fortsatta lagstiftningsarbetet övervägs om ett förbud mot framförande av sådana fordon på plattform bör införas i 4 a kap., ordningslagen och om en sådan överträdelse bör vara förenad med straffsanktion i form av penningböter. Förbudet bör utformas så att fordon som utgör hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning uttryckligen undantas, tillsammans med fordon som är tillståndsgivna för arbete av infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag.

En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken (LI2025/02165)

Trafikverket är positivt inställt till förslaget om en nationell rapporteringsväg och delar bedömningen att dagens många parallella kontaktvägar riskerar att skapa osäkerhet och att en gemensam, välkänd rapporteringsväg kan bidra till tidigare upptäckt av avvikelser och hot.

Avseende valet mellan de två redovisade alternativen (Polisens 114 14 respektive nytt nummer via SOS Alarm) anser Trafikverket att båda kan vara ändamålsenliga. Det är dock viktigt med en tydlig ansvarsfördelning, möjlighet till kategorisering och vidarehantering samt att lösningen inte i onödan belastar nationella larm- och tipsfunktioner. Oavsett vilket alternativ som väljs bör etablerade samverkansorgan inkluderas i planerings- och etableringsarbetet för att säkerställa förankring i befintliga strukturer för kollektivtrafikskydd.

Rapporteringsvägen bör utformas i samspel med befintliga arbetssätt för säkerhetsstyrning och krisberedskap samt med beaktande av att förutsättningarna skiljer sig mellan olika delar av landet. I glesbefolkade områden där stationer saknar fast bemanning saknas ofta lokala trygghetsfunktioner, vilket innebär att den nationella lösningen fyller en mer betydande roll där. Tydliga kriterier för vilka händelser som ska föranleda användning av rapporteringsvägen och dess förväntade

Ärendenummer
TRV 2026/9412
Motpartens ärendenummer
LI2025/02164/ LI2025/02165

Dokumentdatum
2026-04-21

åtgärder är därför nödvändiga och bör beaktas i implementeringen. Lokala och regionala trygghetscentraler bör samverkas med och inte ersättas av den nationella strukturen. Trafikverket utgår från att myndigheten inkluderas som mottagare av vidarebefordrad rapportering och välkomnar att pågående forskning inom området beaktas i det fortsatta arbetet.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit Joel Jobring, Operativ händelsehantering central funktion Säkerhet. Samråd har skett med Karin Johannesson, tf. chef Operativ händelsehantering, central funktion Säkerhet. Beredning har skett med central funktion Juridik och Planprövning, central funktion Säkerhet, verksamhetsområde Trafik, verksamhetsområde Planering och verksamhetsområde Underhåll. I den slutliga handläggningen har Mattias Dejke, chef central funktion Säkerhet, samt Magnus Landström, Verksgemensam styrning, deltagit.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Joel Jobring
Säkerhetsstrateg
E-post: Joel.Jobring@trafikverket.se
Direkt: 010-123 99 11
Mobil: 070- 007603

Trafikverket
Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2026/9412, Motpartens ärendenummer LI2025/02164/ LI2025/02165, Dokumentdatum 2026-04-21, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1. Öppen