

Trafikförvaltningen
Säkerhetsavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-09-15

Ärende
TN 2025-0776

Handläggare
Mikael Fonsati
070-786 18 84
mikael.fonsati@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2025-10-21

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över Remiss promemorian ”En ny lag om kollektivtrafikskydd” och uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

- Yttrande avseende *Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd* samt *Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2025/00197)* avges till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet enligt vad som anges i förvaltningschefens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Region Stockholms övergripande bedömning är att *Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd* och *Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd* i huvudsak är väl genomarbetat och relevant. Dock bedömer Region Stockholm att *Promemorian* inte i alla delar har tagit hänsyn till den komplexa verksamhet och verksamhetsstruktur som bland annat Region Stockholm och dess bolag bedriver. Av denna anledning lämnar Region Stockholm förslag och rekommendationer som syftar till att utveckla *Promemorian* på ett sätt som gör den än mer applicerbar för Region Stockholms kollektivtrafik. Vidare lämnar Region Stockholm några förslag på förtydliganden i syfte att minska möjligheten till oklarheter vid tillämpning av lagstiftningen.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat *Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd* och *Uppdrag att ta fram underlag för ett*

nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2025/00197), till Region Stockholm för yttrande. Syftet med utredningen och den föreslagna lagen är att skapa ett systematiskt och proaktivt skyddsarbete inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten och spårväg eller tunnelbana.

Utredningen föreslår bland annat:

- Att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) bör få ansvaret för att besluta vilka bytespunkter som ska vara *utsedda bytespunkter*. MSB ska även ansvara för att utse *skyddspliktiga transportörer*, vilka är de som dagligen transporterar ett betydande antal passagerare eller vars verksamhet av särskilda skäl är förenad med en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken.
- Att de aktörer som är innehavare av bytespunkter eller är skyddspliktig transportör ska långsiktigt, kontinuerligt och systematiskt arbeta med kollektivtrafikskydd. I arbetet ska aktörer som omfattas upprätta enskilda Risk- och sårbarhetsanalyser per utsedd bytespunkt, för skyddspliktiga transportörer ska Risk- och sårbarhetsanalyser genomföras i den egna verksamheten.
- Att för varje utsedd bytespunkt ska det upprättas en skyddsplan och för skyddspliktiga transportörer ska en skyddsplan upprättas för den egna verksamheten.
- Att innehavare av utsedda bytespunkter ansvarar för att övriga aktörer som verkar inom den utsedda bytespunkten hålls informerad om och utbildas efter de skyddsplaner som upprättats.
- Att Transportstyrelsen föreslås utses till tillsynsmyndighet med mandat att besluta om förelägganden och vid behov till föreläggandena kopplade viten.

Region Stockholm har läst Promemorian med utgångspunkt från regionens ansvarsområden. Region Stockholm konstaterar att utredningen är ambitiös och slår fast viktiga grundprinciper och förutsättningar för ett mer systematiskt, proaktivt och samordnat arbete. Detta skapar i sin tur ytterligare goda förutsättningar för arbetet med den civila beredskapen. Föreslagen modell väcker emellertid ett antal frågor som bör beaktas i fortsatt beredning.

Trafikförvaltningen
Säkerhetsavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-09-15

Ärende
TN 2025-0776

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bakgrund

Rotel I har remitterat för yttrande, *Promemoria En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd*. Tjänsteutlåtandet är ett yttrande över ovanstående Promemoria.

Förvaltningens förslag och motivering

Region Stockholms övergripande bedömning är att *Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd* i huvudsak är väl genomarbetat och relevant. Förslaget innehåller viktiga förbättringar som kan bidra till ökad tydlighet i arbetet med öka skyddet inom kollektivtrafiken. Region Stockholm ser positivt på förslaget om förändring av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) så att begreppet kollektivtrafikskydd omfattas som en egen punkt under 18 kap. 8§. Att använda 18 kap. 8§ som sekretessgrund för bevakningsåtgärder inom kollektivtrafikens område är idag inte helt utrett varför en tydlig förändring är välkommen. I den upphandlade kollektivtrafikverksamheten som Region Stockholm bedriver uppstår inte sällan tolkningsfrågor kring vem som är att anse som ansvarig vid olika förfaranden och det är därför välkommet att det i förslaget tydliggörs vem som anses som transportör/utförare av trafiken. Likaså är det positivt att förslaget (likt i förarbetena till kamerabevakningslagen) lämnar åt ansvarig innehavare att göra närmare avgränsningar vad gäller de utsedda bytespunkterna. Det möjliggör att med lokal kunskap kunna bedöma och avgöra var behov av skydd finns.

Dock bedömer Region Stockholm att *Promemorian* inte i alla delar har tagit hänsyn till den komplexa verksamhet och verksamhetsstruktur som bland annat Region Stockholm och dess bolag bedriver.

Inledningsvis konstateras att begreppet "allvarliga olagliga handlingar" utreds på sid. 15 i *Promemorian* men att ingen tydlig definition kan göras. Region Stockholm har full förståelse för komplexiteten kring definitionen av begreppet. Men det innebär samtidigt en risk för kommande tolkningsutrymme mellan olika aktörer och de myndigheter som ansvarar för föreskrifter och tillsynsverksamhet. Region Stockholm önskar därför att begreppet ytterligare förtydligas eller att resonemanget utvecklas vidare för att skapa bättre förståelse för dess innebörd.

I författningsförslaget 4 § på sid. 4 definieras begreppet bytespunkt som: *"en station, terminal eller motsvarande nod för kollektivtrafik, där byte mellan olika färdmedel eller mellan olika trafikslag är möjligt"*. I 8 § 2 punkten är definition av en utsedd bytespunkt: *"det finns en mycket hög risk för allvarliga olagliga handlingar som riktas mot människor, infrastruktur eller materiel i kollektivtrafiken"*. Vid vidare läsning av de skäl som anges för förslagen hittas inte heller någon exakt avgränsad definition av vad som ska skyddas. Är det enbart för att skydda människor? Om så är fallet finns inget behov av att skydda infrastruktur eller annan materiel, då dessa endast utgör sekundär skada efter en allvarlig olaglig handling riktad mot människor. Är syftet bredare, det vill säga att inkludera skyddet av infrastruktur eller annan materiel med syftet att kunna förse människor med kollektivtrafik så bör begreppet vidgas till att omfatta sådan kritisk infrastruktur eller materiel som är en förutsättning för att överhuvudtaget kunna bedriva en kollektivtrafik. Exempel på sådana platser kan vara depåer, uppställningsspår, uppställningsplatser och andra kritiska driftsutrymmen. Region Stockholm ser ett visst stöd för ett sådant resonemang på sid. 50 i skrivningen: *"Kollektivtrafikskyddet omfattar dock flera objekt än vad som framgår av denna uppräkningslista. Områden vid bytespunkter, färdmedel, spåranläggningar, parkeringsplatser och annan infrastruktur är exempel på sådant som kan komma att räknas in i det som kan behöva omfattas av skyddsåtgärder"*.

Den närmare beskrivningen av innehållet i en skyddsplan redogörs för i bland annat författningsförslaget 24 §. Formuleringen i punkt 1 upplevs som svårtydd med risk för missförstånd. Förslag till ändring är en mer exakt beskrivning till: *"de specifika geografiska gränserna för bytespunkten"*. Detta knyter tydligare an mot resonemanget på sid. 28: *"av beslutet att utse en bytespunkt ska de mera exakta geografiska avgränsningarna framgå"*.

Vidare i Promemorian finns frågetecken kring skyddspliktiga transportörer och deras skyddsplaner. Region Stockholm, som primärt ser sig som en kommande innehavare av utpekade bytespunkter, ser det som olyckligt att det i Promemorian inte finns krav på att de skyddspliktiga transportörerna ska förmedla sina respektive Risk- och sårbarhetsanalyser samt skyddsplaner till innehavaren av den utsedda bytespunkt som de trafikerar. Detta riskerar att skapa gap i möjligheten att långsiktigt och proaktivt skapa ett sammanhängande skydd mellan utsedda bytespunkter och skyddspliktiga transportörer. Förslag är att i stället skapa en paragraf likt författningsförslagets 25 §, men då gällande skyddspliktiga transportörers skyldigheter gentemot innehavare av utsedda brytpunkter för vilka de trafikerar. Samma resonemang gäller 30 § rörande

samarbete och övningar vid en utsedd bytespunkt. Här saknas krav på de skyddspliktiga transportörerna som trafikerar den utsedda bytespunkten att delta vid dessa samarbeten och övningar. Det vore därför olyckligt om dessa viktiga åtgärder hanteras på frivillig basis beroende på intresse och engagemang.

Kopplat till 32 § om krav för de som verkar som anställda eller på annat sätt anlitas i verksamheten vid en utsedd bytespunkt eller skyddspliktig transportör resoneras det i Promemorian om behovet av bakgrundskontroller. Region Stockholm instämmer i att det i annan lagstiftning kan komma vara tillämplig för att hantera detta. Men detta resonemang förutsätter att den lagstiftning som det hänvisas till, dels faktiskt träder i kraft, dels att det i dessa lagstiftningar ges tydligt mandat kopplat till just detta förslag till lag. Önskvärt vore därför trots de resonemangen som anförs i Promemorian att i Lag om kollektivtrafikskydd ges tydligt stöd för att genomföra bakgrundskontroller på de som verkar som anställda eller på annat sätt anlitas i verksamheten vid en utsedd bytespunkt eller hos en skyddspliktig transportör.

På sid. 28 beskrivs när skyldigheterna för innehavaren av en utsedd bytespunkt inträder. Att beslutet anses känt för en innehavare när det delgivits är fullt rimligt. Det som Region Stockholm saknar i de följande resonemangen på sid. 28 är en uppskattning på den tid som en innehavare av en utsedd bytespunkt har på sig att leva upp till de krav som följer med denna delgivning, såsom Risk- och sårbarhetsanalys, utbildning och övning. För en regional kollektivtrafikmyndighet av Region Stockholms storlek kommer det att krävas avsevärda resurser per utsedd bytespunkt samtidigt som det kan förväntas att det över tid tillkommer nya bytespunkter och även att det plockas bort tidigare utsedda bytespunkter. Det är därför önskvärt om det redan i Promemorian tydliggörs och ges ett visst utrymme för att ett beslut om att utse en bytespunkt via en delgivning innebär att de kopplade åtgärder ska genomföras inom en viss tid som är rimlig med tanke på uppgiftens omfattning och komplexitet. I annan lagstiftning¹ anges till exempel tio månader som tidsgräns från det att ett beslut meddelas till dess att det ska vara genomfört och en sådan tidsgräns vore även rimlig kopplat till detta förslag.

¹ Förslag till lag om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare (SOU 2024:64), 2 kap. 1 § och CER-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 av den 14 december 2022 om kritiska entiteters motståndskraft).

Trafikförvaltningen
Säkerhetsavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-09-15

Ärende
TN 2025-0776

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

De ekonomiska konsekvenserna behandlas i slutet av Promemorian och en uppskattning på en årsarbetskraft per utsedd bytespunkt görs. Detta utgör en problematik för Region Stockholm då vi inte har något underlag som gör att vi kan uppskatta det antal utsedda bytespunkter som vi kan komma ha att ansvara för. En mycket grov uppskattning gör att Region Stockholm bedömer att det i vårt fall kan komma att handla om mellan 15–20 utsedda bytespunkter. Men osäkerhetsfaktorn gör att det blir svårt att beräkna de närmare ökade utgifter detta medför och hur den kostnadsökningen ska finansieras.

Slutligen vill Region Stockholm påtala att det i Promemorian och författningsförslaget saknas en viktig del. I Transportstyrelsen och Trafikverkets Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd anges tre målsättningar för att ha en god förmåga att upptäcka och försvåra en nära förestående attack (sid. 23). Det vore olyckligt om dessa målsättningar inte omhändertas i författningsförslaget då de enligt Region Stockholms mening utgör grundförutsättningar för att bedriva ett samlat kollektivtrafikskydd både på lokal, regional och nationell nivå och att om de inte inarbetas i författningsförslaget riskerar att endast hanteras på frivillig basis och utan tydliga krav eller tydlig styrning.

Ekonomiska konsekvenser

Svårbedömt, se det näst sista stycket i föreliggande yttrande.

Riskbedömning

n/a

Säkerhetskonsekvenser

n/a

Konsekvenser för miljön

n/a

Sociala konsekvenser

n/a

Funktionsrättsbeskrivning

n/a

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

n/a

Trafikförvaltningen
Säkerhetsavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-09-15

Ärende
TN 2025-0776

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslutsunderlag

- Promemoria En ny lag om kollektivtrafikskydd
- TS-TRV underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafiksskydd

Skickas till

-

Erik Norling
Förvaltningschef
Trafikförvaltningen

Pelle Rytterlund
Säkerhetsdirektör
Trafikförvaltningen