

YTTRANDE

Datum 2022-03-17
Ärendenummer 2022-POL000129

1 (3)

Remiss – Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet till följd av kriget i Ukraina

Skånetrafiken har beretts tillfälle att inkomma med svar på ovanstående remiss. Kollektivtrafiknämnden avger svar enligt följande.

1 Sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden menar att förslaget till utformning av åtgärder för att upprätthålla allmän ordning och inre säkerhet inte går att genomföra. De åtgärder som föreslås kan inte verkställas i enlighet med promemorians intentioner eftersom den identitetskontroll som transportören Skånetrafiken förväntas genomföra måste ske under ett mycket kort tidsfönster. Att skjuta över ansvaret för gränskontroller från Polisen och Tullverket till den regionala trafikhuvudmannen bedöms som rättsosäkert. Att dessutom, som promemorian förslår, införa en sanktionsavgift för en verksamhet som i princip inte går att genomföra anser Kollektivtrafiknämnden vara orimligt. Vidare menar Kollektivtrafiknämnden att införandet av föreslagna åtgärder kommer påverka kollektivtrafiken mot Danmark på ett sådant sätt att de ekonomiska konsekvenserna blir mycket allvarliga.

Kollektivtrafiknämnden motsätter sig därför de åtgärder som föreslås och menar att ansvaret för den inre gränskontrollen alltjämt ska åvila därför avsedda myndigheter. Om åtgärderna införs anser Kollektivtrafiknämnden att den regionala kollektivtrafikhuvudmannens verksamhet inte ska omfattas.

2 Specifika synpunkter på promemorian och dess innehåll

2.1 Promemorians punkt 4, "När ska åtgärder kunna vidtas", s. 12

Promemorian menar att "en identitetskontroll skulle därför kunna utgöra ett viktigt komplement i arbetet med att försöka förhindra att personer som kan utgöra ett hot mot ordning och säkerhet reser in i landet." Skånetrafiken har dock inte den utbildning och erfarenhet som krävs för att kunna förhindra att sådana personer reser in i landet. Personer, med avsikt att påverka landets inre säkerhet har ingen anledning att resa under sin riktiga identitet och bedöms besitta sådana resurser att falska identitetshandlingar med lätthet kan skaffas.

Kollektivtrafiknämnden menar därför att Skånetrafiken inte kan bidra till en inre gränskontroll på det sätt som promemorian avser. Ansvaret för den inre gränskontrollen bör därför ligga hos därför utpekade myndigheter.

2.2 Promemorians punkt 6, "Ikraftträdande och giltighetstid", s. 14

Kollektivtrafiknämnden menar att tidsplanen för ett eventuellt införande av föreslagna åtgärder är orealistisk. Att inte skilja på transportörer som har få och planerade avgångar med ett begränsat antal passagerare och en regional trafikhuvudman som kör skytteltrafik över Öresund upplevs som märkligt. Kollektivtrafiknämnden menar därför att den regionala trafikhuvudmannen, som i huvudsak bedriver verksamhet för arbetspendling, ska undantas från eventuella åtgärder i promemorian som kan bli aktuella.

2.3 Promemorians punkt 7.2, s. 16

Kollektivtrafiknämnden menar att den regionala trafikhuvudmannen inte kan jämföras med ett flygbolag, ett rederi eller ett busscharterföretag eftersom de olika verksamheterna är väsensskilda (se även punkt 2.2). Det förslag med passagerarlista som promemorian föreslår är inte tillämpbar på Skånetrafikens verksamhet. Vidare menar promemorian att identitetskontroll ska genomföras innan resenären kliver ombord. Eftersom Skånetrafiken, till skillnad från ovan nämnda transportörer, passerar ett antal järnvägsstationer i Danmark innan den svenska gränsen nås behöver det upprättas möjlighet att genomföra identitetskontroll på samtliga dessa stationer. Kollektivtrafiknämnden ställer sig därför frågande inte bara till förslaget ur ett resursperspektiv utan även till att en sådan verksamhet skulle tillåtas inom Danmarks gränser.

Om förslagen i promemorian ska införas menar Kollektivtrafiknämnden att den regionala kollektivtrafikhuvudmannen ska omfattas av ett särskilt undantag som innebär att en identitetskontroll inte behöver genomföras ombord på Öresundstågen. En sådan kontroll ska i stället genomföras av därför utpekade myndigheter vid den gränstation som redan är upprättad på Hyllie.

2.4 Promemorians punkt 7.3, s. 17

Kollektivtrafiknämnden ställer sig frågande till att Polismyndigheten, Kustbevakningen och Tullverket i stället för att genomföra verksamhet för att upprätthålla den inre säkerheten ska avdela resurser för att kontrollera att transportörer genomför identitetskontroll av sina passagerare.

2.5 Promemorians punkt 7.4, s. 18

Kollektivtrafiknämnden menar att eftersom det är orealistiskt att applicera promemorians förslag på åtgärder på den regionala kollektivtrafikhuvudmannens verksamhet ska Skånetrafiken undantas från eventuella sanktionsavgifter.

2.6 Promemorians punkt 8.4, s. 23 ff

Det är lovvärt att promemorian försöker beskriva de särskilda förhållanden som gäller för pendlingstrafiken över Öresund. Kollektivtrafiknämnden menar dock att den analys som Trafikanalys gör är bristfällig och saknar ett antal vitala beståndsdelar. Analysen tar inte hänsyn till de faktum att:

- Det var danska myndigheter som genomförde identitetskontrollen på den danska sidan under migrationsvågen 2015–2016.
- Den korta restiden över Öresund kombinerat med den frekvent förekommande trängseln ombord omöjliggör en kontroll under resans gång.
- De förseningar som med högsta sannolikhet kommer att uppstå i huvudsak drabbar arbetspendlare. Följden blir en drastisk resandeminskning över Öresund, vilket kommer påverka Skånetrafikens intäkter mycket negativt.

Promemorian antyder visserligen att den regionala trafikhuvudmannen skulle kunna bli kompenserad för de kostnader som tillkommer. Däremot tar promemorian inte höjd för det intäktstapp som blir den oundvikliga konsekvensen av ett eventuellt införande av de föreslagna åtgärderna. Med tanke på hur förslaget är utformat förväntas eventuell kompensation från staten ätas upp av de sanktionsavgifter som promemorian föreslår. Kollektivtrafiknämnden menar vidare att Öresundstrafiken måste reduceras i sådan omfattning att de med Danmark ingångna trafikavtalen inte kan upprätthållas.

Vidare menar Kollektivtrafiknämnden att de positiva miljökonsekvenser som promemorian skönjer inte är realistiska. I stället förväntas fler välja bilen som transportmedel, vilket inte bara påverkar miljön negativt utan även ökar belastningen på den gränsstation som är upprättad på Öresundsbron ytterligare.

Carina Zachau
ordförande

Maria Nyman
trafikdirektör