

PM Rotel VIII (Dnr KS 2025/1034)

En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Remisstid den 10 november 2025

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarråd Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

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* till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Den föreslagna lagen och underlag för program för nationellt järnvägs- och kollektivtrafikskydd ska säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar. I lagen ställs krav på risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information. Avsikten med programmet för nationellt järnvägs- och kollektivtrafikskydd är att det ska uppmuntra aktörer att agera och samverka kring skyddet av människor i kollektivtrafiken. Det är framför allt vid vissa bytespunkter, såsom stationer, terminaler eller motsvarande noder för kollektivtrafik, som detta skyddsarbete ska ske. Skyddsarbetet ska säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Kraven riktas mot innehavarna av bytespunkterna och mot aktörer som bedriver verksamhet där eller som angör en bytespunkt vid bedrivandet av kollektivtrafik.

Den nya lagen och förordningen samt ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

Stadsledningskontoret anser att staten ska avsätta medel till kommuner och regioner för de merkostnader som kan uppstå i och med den nya lagen.

Exploateringsnämnden ställer sig positivt till förslaget till den nya lagen som syftar till att införa ett enhetligt och systematiskt arbetssätt för att identifiera, bedöma och hantera risker.

Fastighetsnämnden ser positivt på förslaget men kommer troligtvis inte beröras direkt av lagförslaget då fastighetsnämnden i nuläget inte förfogar över några fastigheter eller infrastruktur som, enligt definitionen befinner sig på eller i nära anslutning till en utsedd bytespunkt.

Trafiknämnden är positiv till att formalisera och systematisera säkerhetsarbetet kopplat till kollektivtrafiken och har inga invändningar mot det systematiska arbetssätt som lagförslaget föreslår.

Stockholms Stadshus AB anser att det ska vara tryggt och säkert att resa med kollektiva färdmedel. I övrigt hänvisar koncernledningen till dotterbolagens svar.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Att arbeta för att förbättra tryggheten för stockholmarna pekas ut som ett av de viktigaste områdena i stadens vision för år 2040. Stadsmiljön behöver också planeras och utformas för att stärka social sammanhållning och människors hälsa och trygghet. Initiativet att stärka arbetet i syfte att öka tryggheten för stockholmarna och för de människor som vistas i den regionala och nationella kollektivtrafiken är således positivt. Staden har både i sitt trygghetsprogram och säkerhetsprogram lagt en grund för hur säkerhets- och trygghetsarbetet planeras, genomförs och utvecklas i staden. Region Stockholm som är regional kollektivtrafikmyndighet har dock ett stort ansvar för kollektivtrafikens bytespunkter och bör ta en ledande roll i arbetet. Majoriteten anser också att staten ska avsätta medel till kommuner och regioner för de merkostnader som kan uppstå i och med den nya lagen.

Stockholm den 29 oktober 2025

Lars Strömgren

Bilagor

1. Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd, dnr KS 2025/1034-3
2. Promemoria En ny lag om kollektivtrafikskydd, dnr KS 2025/1034-2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

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* till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Transportstyrelsen och Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Programmet ska uppmuntra samverkan kring skyddet av människor i kollektivtrafiken, oavsett trafikslag. Utredarna föreslår att programmet ska peka ut en gemensam inriktning för arbetet med kollektivtrafikskydd, visa hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt och vilka aktörer som verkar inom systemet, samt underlätta aktörernas arbete genom att initiera och förstärka förutsättningsskapande åtgärder. Det föreslagna programmet ska, enligt utredarna, öka tryggheten för resenärer i kollektivtrafiken.

Den föreslagna lagen och underlag för program för nationellt järnvägs- och kollektivtrafikskydd är inriktat på ett systematiskt och proaktivt skyddsarbete inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Lagen ska säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar. I lagen ställs krav på risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information.

Avsikten med programmet för nationellt järnvägs- och kollektivtrafikskydd är att det ska uppmuntra aktörer att agera och samverka kring skyddet av människor i kollektivtrafiken. Som nationell vision för kollektivtrafikskyddet föreslås ”Alla ska vara säkra och känna sig trygga i kollektivtrafiken”

Det är framför allt vid vissa bytespunkter, såsom stationer, terminaler eller motsvarande noder för kollektivtrafik, som detta skyddsarbete ska ske. Skyddsarbetet ska säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Kraven riktas mot innehavarna av bytespunkterna och mot aktörer som bedriver verksamhet där eller som angör en bytespunkt vid bedrivandet av kollektivtrafik. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap föreslås utse bytespunkter och få meddela föreskrifter om skyddspliktiga transportörer. Transportstyrelsen föreslås vara tillsynsmyndighet enligt lagen. Trafikverket föreslås bli nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskydd, vilket ska vara en plattform för samverkan och informationsutbyte mellan aktörer, både privata och offentliga, i frågor som rör kollektivtrafikskydd.

Den nya lagen och förordningen samt ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Av stadens budget för år 2025 framgår att stockholmarna ska ha de bästa förutsättningarna för en trygghet i vardagen. Trygghet pekas också ut som ett av de viktigaste områdena i stadens vision för år 2040. Stadsmiljön ska planeras och utformas för att stärka social sammanhållning och människors hälsa och trygghet.

Stadsledningskontoret ställer sig i grunden positiv till att skapa mer trygghet för stockholmarna och för de människor som vistas i den regionala och nationella kollektivtrafiken.

Förutsättningarna för hur ett systematiskt trygghets- och säkerhetsarbete i kollektivtrafiken bedrivs torde var olika i landet. Stadsledningskontoret anser att Region Stockholm som regional kollektivtrafikmyndighet har ett stort ansvar för detta och bör ta en ledande roll. Stadsledningskontoret tolkar lagförslaget som att staden skulle kunna bli delinnehavare av bytespunkter eftersom de största bytespunkterna inbegriper spårstationer som Region Stockholm främst är ansvarig för. Det finns idag en samverkan mellan berörda aktörer vad det gäller bytespunkter i Stockholm.

Staden har både i sitt trygghetsprogram och säkerhetsprogram lagt en grund för hur säkerhets- och trygghetsarbetet planeras, genomförs och utvecklas i staden. Säkerhets- och beredskapsarbetet bedrivs på såväl central som lokal nivå och principerna om ansvar, likhet och närhet tillämpas. Sedan tidigare finns också en uppbyggd organisation för krisarbete på regional nivå. Stadsledningskontoret föreslår att det samarbetet i huvudsak används i arbetet med kollektivtrafikskydd.

Stadsledningskontoret anser att staten ska avsätta medel till kommuner och regioner för de merkostnader som kan uppstå i och med den nya lagen.

Lagförslaget anger kriterier för att utse bytespunkter, vilket handlar om att det ska finnas en hotbild mot platsen samt att det ska vistas många människor där. Kollektivtrafiken är ryggraden i Stockholms transportsystem och många av landets största bytespunkter återfinns i Stockholm. Stadsledningskontoret anser att kriterierna för att utse bytespunkter ska tolkas utifrån den kontexten som olika städer befinner sig i. Om utpekandet av bytespunkter strikt sker på kriterierna skulle Stockholm troligtvis få många utsedda bytespunkter, vilket skulle driva resurser och kostnader samt riskera att minska fokuset på de mest sårbara bytespunkterna.

Stadsledningskontoret vill i detta sammanhang lyfta möjligheten till att departementet ser över ordningslagen och vad staten där kan ha för ytterligare ansvar kopplat till kollektivtrafikskydd.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 september 2025 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att överlämna exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret anser att förslaget till *En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd* är positivt.

Såväl lagstiftning som nationellt program säkerställer att målet om trygghet och säkerhet för alla inom kollektivtrafiken kan uppnås.

Exploateringskontoret ställer sig positivt till förslaget till den nya lagen som syftar till att införa ett enhetligt och systematiskt arbetssätt för att identifiera, bedöma och hantera risker. Exploateringskontoret skulle exempelvis i samband med ett tidigt projekteringsskede av en bytespunkt kunna omfattas av det nya lagförslaget.

Exploateringskontoret ställer sig även positivt till innehållet i underlaget till det föreslagna nationella programmet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Det är positivt att samverkan med berörda aktörer lyfts redan i ett tidigt skede. Aktörernas olika ansvarsområden behöver också klargöras. En fungerande samverkan främjar förståelse så att hänsyn kan tas till lokala förutsättningar rent geografiskt liksom olika kollektivtrafikformer. Inte minst för storstäderna kan kostnaderna för kollektivtrafikskyddet bli betydande och därför är det också viktigt att klargöra hur finansiering, genom staten, ska ske vid införande av ett nationellt program.

Exploateringskontoret ser positivt på att det i ett så tidigt skede finns utpekade aktörer för såväl revidering som uppföljning av det nationella programmet för att säkerställa dess aktualitet och efterlevnad.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 september 2025 följande.

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret ser positivt på förslaget om en lag om kollektivtrafikskydd; ett enhetligt och systematiskt arbete för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för olagliga handlingar ökar säkerheten för alla som vistas i kollektivtrafiken.

Kontoret kommer troligtvis inte beröras direkt av lagförslaget då fastighetsnämnden i nuläget inte förfogar över några fastigheter eller infrastruktur som, enligt definitionen, befinner sig på eller i nära anslutning till en utsedd bytespunkt. Om kontoret i framtiden skulle utgöra en aktör i en utsedd bytespunkt, kommer kontoret givetvis att delta i samarbetet kring kollektivtrafikskyddet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 september 2025 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 augusti 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret är positivt till att formalisera och systematisera säkerhetsarbetet kopplat till kollektivtrafiken och har inga invändningar mot det systematiska arbetssätt som lagförslaget föreslår. Kontoret vill särskilt lyfta fram det positiva i att aktörer som har en roll i att upprätthålla samhällsviktiga funktioner samverkar även i dessa viktiga frågor till vardags. Samordning och samverkan skapar bättre förutsättningar att hantera händelser, exempelvis sådana händelser som lagen ämnar att skydda mot.

Arbetssättet som lagförslaget föreslår skapar bättre förutsättningar att stärka det civila försvaret och samhällets beredskapsförmåga. För att uppnå syftet med lagen och för att åstadkomma en ändamålsenlig och jämn nivå på kollektivtrafikskydd brett över regionen ser kontoret att det är av vikt att det systematiska arbetssättet bedrivs på liknande sätt i hela regionen. Kontoret ser att det vore fördelaktigt att kollektivtrafikansvariga myndigheter blir utpekade som ansvariga för att systematisera arbetssättet. Exempelvis skulle trafikförvaltningen i Region Stockholm kunna ta en ledande roll i att skapa denna systematik, tillsammans med länets kommuner.

Trafikkontoret kan bli utsedd till innehavare eller delinnehavare av bytespunkt vid de platser där trafikkontoret är väghållare. De bytespunkter som kontoret bedömer kan bli aktuella är vid större bussterminaler samt vid busshållplatser som ligger i anslutning till spårsystemen. Givet remissens underlag görs tolkningen att trafikkontoret främst kan utses till delinnehavare av bytespunkter på grund av att de stora bytespunkterna i staden är knutna till de olika spårsystemen och då bedöms i regel trafikförvaltningen, Region Stockholm utses till innehavare av bytespunkten.

Innehavare till utsedda bytespunkter kommer att få ett samordnande ansvar för skyddsarbete och det kan även leda till krav på investeringar i säkerhetsinfrastruktur.

De kriterier för att utse bytespunkter som presenteras i remissen handlar om att det ska finnas en hotbild mot platsen samt att det ska vistas många människor där.

Kollektivtrafiken är ryggraden i Stockholms transportsystem och många av rikets största bytespunkter återfinns i Stockholm. Kontoret anser att det finns ett behov av att kriterierna för att utse bytespunkter tolkas utifrån kontexten som olika städer befinner sig i. Om utpekandet av bytespunkter strikt sker på kriterierna skulle Stockholm troligtvis få många utsedda bytespunkter, vilket skulle driva resurser och kostnader och riskera att minska fokuset på de mest sårbara bytespunkterna.

Sammantaget är kontoret enigt med andan i den rapport som Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram. Samtidigt konstaterar kontoret att förslaget skulle kunna leda till ökade kostnader och behov av fler resurser inom säkerhetsområdet för kommunen i stort och för trafiknämnden. Detta gäller särskilt om Myndigheten för samhällsskydd och beredskap primärt tar hänsyn till antalet personer som vistas vid en bytespunkt vid utpekandet. Kontoret vill därför lyfta fram att det utökade ansvar som föreslås åläggas kommunerna bör åtföljas av såväl ekonomisk kompensation som ett aktivt praktiskt stöd från relevanta expertmyndigheter. Därutöver bör nationella myndigheter, exempelvis polismyndigheten med ansvar för ordning och säkerhet på allmän plats, delta i arbetet och aktivt bidra till att motverka otrygghet och säkerhetshot i kollektivtrafiken utifrån framtagna riskanalyser och handlingsplaner.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 15 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I enlighet med Stockholms stads budget för 2025 ska bostäder, service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter vara enkla att nå med kollektivtrafik. Koncernledningen menar att det ska vara tryggt och säkert att resa med kollektiva färdmedel. I övrigt hänvisar koncernledningen till dotterbolagens svar.

Underremisser

Stockholms Stads Parkerings AB

Stockholms Stads Parkerings AB:s yttrande daterat den 4 augusti 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Parkering ställer sig positivt till förslaget om att införa ett systematiskt och enhetligt skyddsarbete inom kollektivtrafiken. Bolaget delar uppfattningen att trygghet och säkerhet är grundläggande för ett fungerande och tillgängligt kollektivtrafiksystem. Särskilt välkomnas ambitionen om nationell samordning, gemensamma riktlinjer och kunskapsstöd genom den föreslagna strukturen med Trafikverket som kontaktpunkt. Stockholm Parkering vill dock uppmärksamma att definitionen av begreppet "bytespunkt" och "aktör" i promemorian upplevs som något

otydlig. Eftersom bolaget driver parkeringsanläggningar i direkt anslutning till viss kollektivtrafik – men inte själv bedriver transportverksamhet – är det av vikt att det tydligt framgår, om och när, andra aktörer och dess anläggningar kan komma att omfattas av skyldigheter enligt lagen. Ett otydligt tillämpningsområde kan försvåra planering, investering och säkerhetsarbete för icke-trafikoperativa aktörer.

Stockholm Globe Arena Fastigheter AB

Stockholm Globe Arena Fastigheter AB:s yttrande daterat den 12 augusti 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Globe Area Fastigheter har inga synpunkter på förslaget men vill dock påtala att det är av vikt att den nya lagen koordineras med övriga lagar kring trygghet och säkerhet kopplat till större evenemang – evenemang som i sin tur på olika sätt påverkar kollektivtrafiken. Det vore olyckligt om den nya lagen skapar negativa konsekvenser för olika arrangörer av stora evenemang - evenemang som från tid till annan kan medföra stora ordningsstörningar - utan att detta är konsekvensbedömt. Som exempel: Kan en innehavare i sina skyddsplaner utse till exempel en arrangör av en fotbollsmatch till aktör inom bytespunkten?

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s yttrande daterat den 9 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar ser positivt på att frågan om ett väl sammanhållet och samordnat arbete för en säker kollektivtrafik utreds och regleras. För Bolagets vidkommande regleras redan detta idag inom ramen för primärt tre lagstiftningar; lag om sjöfartsskydd, lag om hamnskydd och skyddslagen.

Bolaget gör bedömningen att verksamhetens begränsade del i kollektivtrafiken inte kommer att omfattas av remitterad lag.

Enligt 7§ ska lagen *”inte tillämpas på kollektivtrafik som omfattas av lagen (2006:1209) om hamnskydd eller lagen (2004:487) om sjöfartsskydd”*. Detta utesluter i princip hela Bolagets verksamhet då dessa lagstiftningar utgör grunden till kommersiell färjetrafik, både nationellt och internationellt.

Bolagets del i stadens kollektivtrafik på vatten begränsar sig till att på ett antal platser tillhandahålla kaj/brygga för på- och avstigning. I inget fall tillhandahåller Stockholms Hamnar någon byggnad eller på annat sätt avgränsat område för resenärer i kollektivtrafiken.

Bolaget ser inte heller att Bolaget till kollektivtrafiken tillhandahåller någon bytespunkt enligt definitionen i 4§ om *”station, terminal eller motsvarande nod”*

