



2021-02-10

Ert dnr: S2021/01286

s.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående promemorian Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförordningen

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,66 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 92 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av promemorians förslag

I promemorian föreslås att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer, ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning. Verksamheten ska så långt som möjligt bedrivas på ett sådant sätt att trängsel undviks och att människor kan hålla ett från smittskyddssynpunkt säkert avstånd från varandra. Den som bedriver eller organiserar sådan verksamhet ska se till att antalet passagerare på färdmedel inte vid något tillfälle överstiger hälften av färdmedlets sittplatser. Begränsningen av högsta antal personer på buss eller tåg ska inte gälla resor som har bokats före ikraftträdandet. Förordningsändringen föreslås träda i kraft den 14 februari 2021 och gälla till utgången av maj 2021

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Låg risk för smittspridning i kollektivtrafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar redan ett mycket stort ansvar för att minska risken för trängsel och smittspridning och för att öka tryggheten för dem som reser kollektivt genom att köra full trafik trots att kollektivtrafikresandet har minskat kraftigt under pandemin. Flera regionala kollektivtrafikmyndigheter har dessutom ökat trafiken på linjer med trängsel. Till detta kommer att risken för att smittas i kollektivtrafiken är låg enligt promemorian Public Transport is Covid-Safe¹. I promemorian har UITP

¹ [UITP Policy Brief: Public Transport is Covid-Safe, October 2020](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-02-10

sammanställt resultat från olika vetenskapliga studier på området. Detta har även Folkhälsomyndigheten yttrat vid flera tillfällen.

Många buss- och tåglinjer över 15 mil i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik

Det finns en mängd kollektivtrafik som har organiserats och upphandlats av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som har turer som är längre än 15 mil.

Koncept	Trafikerar	Konceptet ägs av
Norrtåg	<u>Umeå-Sundsvall</u> <u>Sundsvall-Storlien</u> <u>Umeå-Luleå</u> <u>Luleå-Kiruna</u>	RKM i Norrbotten och Västernorrland, Länstrafikbolaget Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen.
Öresundståg	<u>Göteborg- Helsingborg-Lund-Malmö-(Köpenhamn)</u> <u>Kalmar-Malmö-(Köpenhamn)</u> <u>Karlskrona-Malmö-(Köpenhamn)</u>	Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar länstrafik, Skånetrafiken, Västtrafik och danska Trafik- och Byggestyrelsen.
Tåg i Bergslagen	<u>Mjölby – Hallsberg – Ludvika – Borlänge – Falun – Storvik – Gävle</u> <u>Hallsberg – Fagersta – Avesta Krylbo – Storvik – Gävle</u> <u>Mora – Borlänge-(Uppsala-Stockholm)</u>	Tåg i Bergslagen AB
Mälartåg	<u>Sala-Linköping</u> <u>Norrköping-Stockholm</u> <u>Hallsberg-Katrineholm-Stockholm</u> <u>Örebro-Eskilstuna-Stockholm-(Uppsala)</u>	Mälardalstrafik AB
Krösatågen	<u>Nässjö-Halmstad</u>	Jönköpings länstrafik, Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar länstrafik, Skånetrafiken,
Västtågen	<u>Göteborg - Trollhättan - Vänersborg - Åmål</u> <u>Uddevalla - Vänersborg - Herrljunga - Borås</u> <u>Göteborg - Falköping - Jönköping - Nässjö</u> <u>Göteborg - Herrljunga - Lidköping - Mariestad - Hallsberg - Örebro</u>	Västtrafik
X-tåget	<u>Gävle-Ljusdal</u> <u>Gävle-Sundsvall</u>	Region Gävleborg, X-Trafik
Värmlandstrafik	<u>Charlottenberg-Karlstad-Degerfors-Örebro</u>	Region Värmland
Kustpilen	<u>Kalmar-Linköping</u>	Kalmar länstrafik

Dessutom har tre regionala kollektivtrafikmyndigheter busslinjer som vid en del turer är längre än 15 mil: Länstrafiken i Västerbotten, Länstrafiken i Norrbotten



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-02-10

och Länstrafiken i Jämtlands Län. Bilden nedan busslinjer med turer som är över 15 mil i Länstrafiken i Västerbotten. Några av de långväga linjerna är gemensamma med Jämtland och Norrbotten. Av bilden framgår att en del turer är längre och andra är kortare än 15 mil på dessa linjer.

1. Under 15 mil

Linje 20 – tur 23, 25

Linje 21 – alla turer

Linje 100 – tur 12, 22, 38

Linje 26 – tur 2, 5, 12, 15

Linje 31 – tur 2, 4, 10, 13, 17, 19, 32, 33, 35, 79

Linje 36 – tur 2, 8, 66

2. Över 15 mil

Linje 14 – alla turer

Linje 20 – alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan)

Linje 100 - alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan)

Linje 26 - alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan)

Linje 29 – alla turer

Linje 31 - alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan)

Linje 32 – alla turer

Linje 36 - alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan)

Linje 45 – alla turer

Linje 63 – alla turer

Alla övriga linjer som inte står ovan är under 15 mil.

Förslagen i promemorian syftar till att minska risken för smittspridning i kollektivtrafik där människor reser länge tillsammans, men de föreslagna reglerna riskerar att få stora negativa konsekvenser för resenärerna som reser korta sträckor på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas långa linjer. Det är naturligtvis möjligt att resa över 15 mil på de buss- och tågturer som överstiger denna gräns, men kollektivtrafikresenärerna reser inte på detta sätt på dessa linjer. Istället används de för korta lokala resor till och från arbete, gymnasieskola, grundskola, sjukhuset, butiker och service.

Infrastrukturministern har i flera sammanhang uttalat sig om att inrikes flygresor inte ska omfattas eftersom människor vid inrikes flygresor inte reser tillsammans under en längre tid.

Att linjerna ibland är långa har praktiska orsaker och att flera mindre arbetsmarknadsregioner överlappar varandra. För resenärerna kommer de föreslagna reglerna att innebära att de inte kan veta om de kommer att tillåtas gå ombord på bussen eller tåget eller tvingas stå kvar på hållplatsen eller stationen. Och det på linjer som ibland har mycket gles tidtabell.

De som riskerar att drabbas hårdast är de som kliver på sent på linjen och de som går ombord när bussen eller tåget närmar sig någon större ort med arbetsplatser, skolor, gymnasieskola, sjukvård och service. Förslaget kan därför komma att slå hårt mot personer med samhällsviktiga uppgifter, exempelvis vårdpersonals, möjligheter att ta sig till och från arbetet. För att förslaget inte ska få de negativa konsekvenser för kollektivtrafikresenärerna och den lokala



2021-02-10

kollektivtrafiken måste förordningen kompletteras med regler om att kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) ska vara undantagna från bestämmelserna om att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska se till att antalet passagerare på färdmedel vid sådana resor inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser. Alternativt ska den kollektivtrafik som saknar obligatorisk platsbokning undantas från den föreslagna förordningen. Denna utgångspunkt används av bl.a. Folkhälsomyndigheten när det gäller deras rekommendation om att enskilda bör, om möjligt, undvika resor där det inte går att boka en plats, exempelvis med spårvagnar, tunnelbanor och stadsbussar. Det finns inga möjligheter till platsbokning i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik, bortsett från i Öresundstågstrafiken som har ett begränsat antal bokningsbara platser, som resenärerna inte är skyldiga att boka.

Konsekvenserna av de föreslagna reglerna oförutsebara för resenärerna

Svensk Kollektivtrafik är mycket kritiska till att Socialdepartementet i promemorian föreslår att de föreslagna reglerna ska bygga på regelverket om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Vi har vid ett flertal tillfällen framhållit att lagstiftningen om resenärers rättigheter har oförutsägbara konsekvenser för resenärerna och i en del fall även för trafikföretagens personal. Enligt denna lagstiftning utgår resenärernas möjligheter att få ersättning från om den trafikerade linjen är längre eller kortare än 150 kilometer. Som framgår ovan har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna en mängd tåg- och busslinjer som har är längre än 15 mil. Problemet för resenärerna är att en del av turerna på dessa tåg- och busslinjer är kortare än 15 mil och en del är längre än 15 mil. Det framgår inte i tidtabellen vilken tur som är längre eller kortare än denna avståndsgräns. Detta medför att resenärerna på två tåg från samma regionala kollektivtrafikmyndighet eller tågföretag som går på samma linje och som drabbas av samma stopp och står på samma perrong inte behandlas lika. På det ena tåget har resenärerna rätt till ersättning, medan resenärerna på det andra tåget inte har det. Vi är kritiska till att regeringen nu föreslår att samma oförutsebarhet i lagstiftningen även ska byggas in i de föreslagna reglerna. För trafikföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter medför förslaget ökad administration och ökade kostnader. För resenärerna medför de föreslagna reglerna att de inte kommer att kunna veta om det finns risk att dom inte kommer med tåget eller bussen eller om det inte finns någon sådan risk.

Analys och förslag saknas av hur åtgärderna ska kunna genomföras i praktiken

Svensk Kollektivtrafik framhöll i remissvaret angående förslaget till Covid-19-lag² att det i promemorian saknades en analys av hur förslaget om begränsning av antalet personer i de kollektiva färdmedlen eller i resenärslokaler och resenärsområden ska kunna genomföras rent praktiskt i kollektivtrafiken. Även i det remitterade förslaget saknas det analys och förslag om hur åtgärderna ska genomföras i praktiken.

² [Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående promemorian Covid-19-lag, 2020-12-18](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-02-10

I många kollektivtrafikfordon finns det inte någon personal i fordonens resenärsutrymmen. Om man har personal ombord i tågtrafiken är det dessutom oftast bara en person per tåg. Det vill säga en person på hundratals sittplatser och ibland med vagnar utan möjlighet till genomgång mellan vagnarna ombord.

Tågtrafiken trafikleds av Trafikverket i ett nationellt sammanhållet system. Det innebär att ett tåg inte bara kan ställas vid en plattform för att genomföra en tillsägelse/avvisning. En sådan händelse kan få förseningseffekter i hela landet och under återstoden av det trafikdygnet, dvs med konsekvenser för tredje man i form av arbetspendlare och godsköpare.

Det är inte heller praktiskt genomförbart för bussförare eller konduktörer att kunna hålla reda på antal påstigande och avstigande. Under coronapandemin har det dessutom blivit ännu svårare för bussförarna att hålla koll på antalet resenärer i bussen eftersom ingången längst fram är stängd, sätena längst fram är avspärrade och ingång sker i den bakre dörren. Det innebär att föraren inte har möjlighet att vara den som säger stopp när 50 procent av sätena är upptagna. Arbete pågår för att ersätta avspärrningarna med skyddsglas, men det tar lång tid innan skyddsglas har installerats i alla bussar.

Tillsägelse och avvisning riskerar att hindra annan trafik, skapa köer och leda till längre restider ombord för befintliga resenärer. Regeringen pekar dessutom på att hur lång tid som människor uppehåller sig i närheten av varandra har betydelse för risken för smittspridning. Längre restider ökar med andra ord risken för smittspridning.

Ett annat problem som redan nämnts är att om antalet resenärer begränsas i fordonen kan resenärer på den senare delen av linjesträckningarna riskera att helt utestängas från kollektivtrafiken om det finns ett stort antal påstigande tidigare på sträckan. Detta kan bland annat leda till att samhällsviktig personal hindras från att ta sig till och från sitt arbete.

Till detta kommer att förare och ombordpersonal, till skillnad från polisman eller ordningsvakt, inte har några befogenheter att ta till tvångsmedel genom att t.ex. fysiskt hindra en resenärs tillträde eller att avlägsna en resenär.

Det finns dessutom en avsevärd risk att användningen av covid-19-lagen inom kollektivtrafiken kommer att leda till sämre arbetsmiljö och ökat hot och våld mot kollektivtrafikens personal när människor vägras tillträde eller avvisas från kollektivtrafiken. När arbetsmiljön försämras finns det även en uppenbar risk att skyddsombuden belägger trafiken med skyddsstopp. Till detta kommer att det tar tid att begära hjälp från polis eller vakt för avlägsna personer från tåg och bussar ute på linjen som går i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik.

Alternativt till att förare, konduktör, vakt eller polis avvisar personer från kollektivtrafiken är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan se till så att trafikföretagen spärrar av vartannat säte, men det kommer att leda till resenärer först går på för att sedan behöva backa ut och trängas, med risk för ökad smittspridning som följd. Dessutom vet inte våra medlemmar hur de ska göra med de resenärer som inte kan åka med. Ska dom sätta in förstärkning? Det kan de göra, även om de det kommer att öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader i ett läge där biljettintäktsförlusterna beräknas uppgå



2021-02-10

till 15 miljarder kronor under pandemin – men det är inte alltid möjligt att få fram förstärkningsresurser, dessutom kan problemet inträffa mitt på sträckan. Det är särskilt svårt att under pandemin förutse när och var resandet kan överstiga 50 procent av antalet sittplatser eftersom resenärerna har ändrat sitt resebeteende under pandemin. Det innebär att människor kan tvingas stå och vänta länge på förstärkningstrafiken.

Förtydligande behövs på flera områden

Som vi efterlyste i vårt remissvar angående Covid-19-lagen behövs det ett förtydligande om hur förordningar, föreskrifter och beslut som fattats enligt covid-19-lagen, bl.a. de tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik som regeringen nu föreslår, förhåller sig till de olika lagstiftningarna om resenärers rättigheter. För att undvika att resenärer kommer att begära ersättning, i form av utlägg för taxi och resa med egen bil, för de fall de hindras att resa till följd de föreslagna ändringarna i begränsningsförordningen anser Svensk Kollektivtrafik att regeringen måste förtydliga att lagstiftningen om resenärers rättigheter inte är tillämplig i dessa sammanhang. I annat fall riskerar förslaget att leda till mycket höga kostnader för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Ett annat område där rättsläget är oklart är hur covid-19-lagen och de föreslagna ändringarna i begränsningsförordningen förhåller sig till skolplikten och regelverket kring skolskjuts. Detta kommer att bli ett konkret problem i bl.a. Västerbotten, där länstrafiken har många långa linjer där grundskoleelever åker en bit av sträckan. Enligt regelverket för skolskjuts får man inte hindra skolskjutselever från att resa till skolan. Är dessa regler starkare än de föreslagna förordningsändringarna eller är bussföraren skyldig att lämna skolbarn på hållplatser i bussar som redan är fulla till 50 procent? Även här krävs det förtydliganden.

Ett tredje område där det krävs förtydligande är hur störningar i kollektivtrafiken ska hanteras. Stopp i tågtrafiken, framförallt i tågtrafiken, kan snabbt leda till omfattande trängsel på perronger och hållplatser som kan pågå under lång tid, med betydande ökad risk för smittspridning.

Åtgärdsförslag bör tas fram i samarbete med Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik pekade i remissvaret angående förslaget till tillfällig covid-19-lag på att en rad förtydliganden behövde göras i regeringens förslag till covid-19-lag för att denna lag inte ska komma i konflikt med annan lagstiftning och inte leda till negativa konsekvenser till följd av ingångna avtal samt för att det för kollektivtrafiken ska bli förutsebart vilka åtgärder som kan bli aktuella. Dessutom pekade vi på behovet av en analys av hur förslaget om begränsning av antalet personer i färdmedlen eller i resenärslokaler och resenärsområden ska genomföras rent praktiskt i kollektivtrafiken. Som framgår ovan kvarstår behovet av förtydliganden i det föreslagna regelverket och behovet av analyser av hur en del av förslagen ska kunna genomföras i praktiken. Återigen vill vi därför understryka behovet av att ta fram förslag till åtgärder i nära samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas bransch- och intresseorganisation Svensk Kollektivtrafik. Härigenom kan många av de problem som vi pekat på i



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-02-10

detta remissvar undvikas. I promemorian uppges att arbetet med att analysera behovet av ytterligare krav på smittskyddsåtgärder i kollektivtrafiken kommer fortsätta inom Regeringskansliet. Svensk Kollektivtrafik bistår gärna med kompetens i detta arbete.

Kompensation till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Svensk Kollektivtrafik anser att staten fullt ut ska kompensera de ökade kostnader som förslagen innebär. Den ekonomiska ersättning som hittills avsatts för den regionala kollektivtrafiken är långt ifrån tillräcklig och behovet av ekonomisk ersättning kan öka ytterligare. Det är därför önskvärt att synpunkter kan föras fram i ett tidigt skede innan föreskrifter föreslås.

Som vi framhöll i sitt remissvar angående Covid-19-lagen så förband sig regeringen i propositionen Tillfälliga bemyndiganden i smittskyddslagen med anledning av det virus som orsakar covid-19 att överväga frågan om olika kompensatoriska ekonomiska åtgärder med anledning av eventuella förordningar i samband med att de enskilda eventuella föreskrifterna om åtgärder skulle tas fram.

Frågan om ekonomisk ersättning med anledning av förordningar som meddelas med stöd av den föreslagna lagen bör enligt promemorian övervägas inom ramen för det arbete som löpande bedrivs för att lindra de ekonomiska verkningarna av covid-19 för företag, löntagare och andra aktörer i Sverige.

Svensk Kollektivtrafik anser att den tillfälliga covid-19-lagen bör förtydligas om att finansieringsprincipen, som innebär att kommuner och regioner inte ska behöva höja skatten eller prioritera om annan verksamhet för att finansiera nya statliga uppgifter, ska gälla för samtliga kostnader som uppkommer på kollektivtrafikområdet till följd av föreskrift eller myndighetsbeslut som utgår från covid-19-lagen.

Sammanfattningsvis

För att förslaget inte ska få de negativa konsekvenser för kollektivtrafikresenärerna och den lokala kollektivtrafiken som beskrivs i detta remissvar måste förordningen kompletteras med regler om att kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska vara undantagna från bestämmelserna om att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska se till att antalet passagerare på färdmedel vid sådana resor inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser. Alternativt ska den kollektivtrafik som saknar obligatorisk platsbokning undantas från den föreslagna förordningen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD Svensk Kollektivtrafik