



2022-06-07

Ert dnr: 05264-2021, 05258-2021,  
05300-2021, 00085-2022 och  
05370-2021

[registrator@folkhalsomyndigheten.se](mailto:registrator@folkhalsomyndigheten.se)  
[jessica.storm@folkhalsomyndigheten.se](mailto:jessica.storm@folkhalsomyndigheten.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## Remissvar angående Folkhälsomyndighetens konsekvensutredning – beslutade och numera upphävda föreskrifter och allmänna råd

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.*

*Utöver att våra medlemmar har ansvar för lokal och regional kollektivtrafik har de även helt eller delvis ansvar för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.*

### Sammanfattning av Konsekvensutredningen

Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2021:104) om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m. och myndighetens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2021:87) om smittskyddsåtgärder mot sjukdomen covid-19 upphörde att gälla den 9 februari 2022.

Folkhälsomyndigheten har i efterhand genomfört en konsekvensutredning för några av föreskrifterna och de allmänna råden och det är detta underlag som Folkhälsomyndigheten remitterat. Syftet är att få synpunkter som kan bidra till ett lärande för myndigheten inför framtiden.

De föreskrifter och allmänna råd i konsekvensutredningen som berör kollektivtrafik är

- **Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2021:104) om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m., dnr 05264-2021.** Författningen trädde i kraft den 23 december 2021.

Föreskriften innehåller bl.a. en bestämmelse om att alla verksamheter ska säkerställa att de vidtar lämpliga åtgärder för att undvika smittspridning av covid-19.

Dessutom bör vuxna



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-06-07

1. välja att resa andra tider än i rusningstrafik eller använda andra färdssätt, som till exempel att gå, cykla eller åka bil för att undvika trängsel i kollektivtrafik, och
2. använda munskydd i kollektivtrafiken om det inte går att undvika trängsel.

Alla verksamheter ska säkerställa att de vidtar lämpliga åtgärder för att undvika smittspridning av covid-19.

### *Allmänna råd*

#### Kollektivtrafik

Den som bedriver kollektivtrafik bör bibehålla en full turtäthet.

- *Föreskrifter om ändring i Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2021:87) om smittskyddsåtgärder mot sjukdomen covid-19, HSLF-FS 2021:112, dnr 05300-2021. Ändringarna trädde ikraft den 28 december 2021.*

Ändringen avsåg bl.a. nytt 6. kap. Kollektivtrafik.

**1 §** Den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska, utöver vad som framgår av förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19:

1. informera sina passagerare om hur smittspridning kan undvikas,
2. om möjligt, erbjuda sina passagerare möjlighet att tvätta händerna med tvål och vatten eller erbjuda handdesinfektion,
3. skriftligen dokumentera de övriga smittskyddsåtgärder som verksamheten har vidtagit,
4. följa upp de vidtagna smittskyddsåtgärderna,
5. säkerställa att personalen får adekvat information om hygienåtgärder för att förhindra smitta, och
6. hålla sig informerad om särskilda rekommendationer från Folkhälsomyndigheten och den regionala smittskyddsläkaren. (HSLF-FS 2021:112)

**2 §** Den som bedriver sådan verksamhet som anges i 1 § ska så långt det är möjligt säkerställa att varje passagerare har tillgång till en sittplats eller motsvarande sovplats. (HSLF-FS 2021:112)

### *Allmänna råd*

Ett sätt att säkerställa att passagerarna sitter ner är att begränsa antalet passagerare så att de inte överstiger antalet sitt- eller sovplatser på tåget eller i bussen. (HSLF-FS 2021:112)

- *Föreskrifter om ändring i Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2021:104) om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m., HSLF-FS 2022:1, dnr 00085-2022. Ändringarna trädde ikraft den 12 januari 2022.*

Ändringen avsåg bl.a. Allmänna råd under rubriken "Försiktighetsåtgärder för var och en" justerades så att vuxna bör använda munskydd i kollektivtrafiken när det inte är möjligt att hålla avstånd till andra resenärer (tidigare skrivning var "om det inte går att undvika trängsel").



## Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik yttrar sig endast angående de delar av konsekvensutredningen som berör kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafik har en generell synpunkt som är viktig för Folkhälsomyndighetens lärande inför framtiden och det är att risken för att smittas i kollektivtrafiken är låg enligt promemorian *Public Transport is Covid-Safe*<sup>1</sup>. I promemorian har UITP sammanställt resultat från olika vetenskapliga studier på området. Detta har även Folkhälsomyndigheten yttrat vid flera tillfällen. Inför framtiden är det viktigt att denna kunskap används som underlag vid myndighetens beslut.

En annan generell synpunkt angående de föreskrifter och allmänna råd som Folkhälsomyndigheten under pandemin gäller definitionen av allmänna färdmedel och kollektivtrafik, vilket gjorde det omöjligt att förstå vad som egentligen ingick. Exempelvis skolskjuts, färdtjänst och sjukresor gavs initialt muntliga garantier i kontakter med myndigheten att dessa inte skulle ingå. Ändå kom det sedan ut exempel på Folkhälsomyndighetens webbsida som berörde skolskjuts, vilket skapade mycket irritation och oreda lokalt.

### Kapitel 6.1.5 Kollektivtrafik – lång sträcka samt 6.1.1 Generella avvägningar

Enligt kapitel 6.1.1. valde Folkhälsomyndigheten att så långt möjligt använda liknande regler som de som gällt tidigare under 2021 eftersom de som berördes av reglerna, bl.a. de som bedriver verksamhet inom kollektivtrafik, hade tidigare erfarenhet av dessa regler och att syftet var det samma som tidigare dvs att hålla nere smittspridningen genom regler framförallt om att hålla avstånd för att kunna minska kontakt mellan personer samt att det skulle vara lättare att få acceptans för och att följa reglerna om dessa i så stor utsträckning som möjligt följde samma principer som tidigare. Dessutom borde kostnaderna för de berörda verksamheterna på detta sätt bli mindre enligt myndigheten.

För kollektivtrafiken medförde detta att *Föreskrifter om ändring i Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2021:87) om smittskyddsåtgärder mot sjukdomen covid-19, HSLF-FS 2021:112*, gällde den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer.

Svensk Kollektivtrafik är av flera orsaker kritiska till att Folkhälsomyndigheten återanvände 150-kilometersregeln från begränsningsförordningen och regelverket om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Användningen av 150-kilometers regeln har tvärt emot Folkhälsomyndighetens avsikter minskat acceptansen för att följa reglerna och ökat kollektivtrafikens kostnader.

För det första syftar 150-kilometersregeln till att reglera långa resor, och under pandemin resor med lång restid, med långväga interregional kollektivtrafik samtidigt som den reglerar kortväga resande med kort restid på långväga linjer eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har långa linjer för lokala och regionala resor. Orsakerna till att de har linjer med turer som är längre än 150 km är att det ansetts som praktiskt eller att flera mindre arbetsmarknadsregioner överlappar varandra.

---

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



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-06-07

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

<b>Koncept</b>	<b>Trafikerar</b>	<b>Konceptet ägs av</b>
<b>Norrtåg</b>	<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.
<b>Öresundståg</b>	<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.
<b>Tåg i Bergslagen</b>	<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
<b>Mälartåg</b>	<u>Sala-Linköping</u> <u>Norrköping-Stockholm</u> <u>Hallsberg-Katrineholm-Stockholm</u> <u>Örebro-Eskilstuna-Stockholm-(Uppsala)</u>	Mälardalstrafik AB
<b>Krösatågen</b>	<u>Nässjö-Halmstad</u>	Jönköpings länstrafik, Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar länstrafik, Skånetrafiken,
<b>Västtågen</b>	<u>Göteborg - Trollhättan - Vänersborg - Åmål</u> <u>Uddevalla - Vänersborg - Herrljunga - Borås Göteborg - Falköping - Jönköping - Nässjö Göteborg - Herrljunga - Lidköping - Mariestad - Hallsberg - Örebro</u>	Västtrafik
<b>X-tåget</b>	<u>Gävle-Ljusdal</u> <u>Gävle-Sundsvall</u>	Region Gävleborg, X-Trafik



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-06-07

<b>Värmlandstrafik</b>	<u>Charlottenberg-Karlstad-Degerfors-Örebro</u>	Region Värmland
<b>Kustpilen</b>	<u>Kalmar-Linköping</u>	Kalmar länstrafik

Dessutom har fyra regionala kollektivtrafikmyndigheter busslinjer som vid en del turer är längre än 15 mil: Västtrafik, Länstrafiken i Västerbotten, Länstrafiken i Norrbotten och Länstrafiken i Jämtlands Län.

Västtrafik har minst 3 linjer som är längre än 15 mil:

- 5 Ronden Skövde - Skara - Vara - Alingsås - Göteborg 179 km
- 8 Ronden Åmål - Dalslands sjukhus - Uddevalla - Göteborg 243 km
- 9 Ronden Åmål - Näl - Göteborg 200 km

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.

<p><b>1. Under 15 mil</b></p> <p>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</p> <p><b>2. Över 15 mil</b></p> <p>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</p> <p><b>Alla övriga linjer som inte står ovan är under 15 mil.</b></p>
---

Det är naturligtvis möjligt att resa över 15 mil på dessa buss- och tågturer, men kollektivtrafikresenärerna reser inte på detta sätt på dessa linjer. Istället används de huvudsakligen för korta lokala resor till och från arbete, gymnasieskola, grundskola, sjukhuset, butiker och service.

För det andra har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ingen platsbokning, med undantag för Öresundståg som har ett fåtal bokningsbara platser som resenärerna inte är skyldiga att boka, vilket gör det inte går att planera för att säkerställa att varje passagerare har tillgång till en sittplats och att begränsa antalet passagerare så att de inte överstiger antalet sittplatser på tåget eller i bussen utan att vägra kollektivtrafikresenärer med giltiga biljetter att få kliva ombord på bussen eller tåget. I många kollektivtrafikfordon finns det dessutom inte någon personal i fordonens



2022-06-07

resenärsutrymmen och om man har personal ombord i tågtrafiken är det 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.

Det är heller inte praktiskt genomförbart för bussförare eller konduktörer att kunna hålla reda på antal påstigande och avstigande. Under coronapandemin var det dessutom ännu svårare för bussförarna att hålla koll på antalet resenärer i bussen eftersom ingången längst fram var stängd, sätena längst fram var avspärrade och ingång skedde i den bakre dörren. Det innebär att föraren inte hade möjlighet att säga stopp när alla säten var upptagna.

Om hen ändå skulle säga till och avvisa personer så riskerar tillsägelse och avvisning hot- och våldssituationer, att hindra annan trafik, skapa köer och leda till längre restider ombord för befintliga resenärer, vilket under pandemin ökade risken för smittspridning.

För det tredje är 150 kilometersregeln oförutsägbar för resenärerna eftersom en del av turerna på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas långlinjer 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. Vid strikt tillämpning av det allmänna rådet om att begränsa antalet passagerare så att de inte överstiger antalet sittplatser på tåget eller i bussen så kan resenärerna därför inte planera vilka avgångar de ska ta för att vara säkra på att få gå ombord på bussen eller tåget för att undvika att 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.

Svensk Kollektivtrafik förespråkar en alternativ lösning som myndigheten inte tar upp under 6.1.5 och det är att i föreskrifterna undanta kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) från 150-kilometersregeln. Alternativt undanta den kollektivtrafik som saknar obligatorisk platsbokning från föreskrifterna.

Detta är kritik och förslag som vi har framfört i en rad remissvar angående begränsningsförordningen och regelverket om kollektivtrafikresenärers rättigheter som det är viktigt att Folkhälsomyndigheten tar till sig i sitt lärande inför framtiden.

## **Kapitel 9.2 Beräkning av kostnader samt 9.1.3 HSLF 2021:112**

Kapitel 9.2 Beräkning av kostnader samt 9.1.3 HSLF 2021:112 behöver kompletteras i två avseenden när det gäller den kollektivtrafik som planeras, upphandlas och finansieras av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

För det första finns det en helt avgörande skillnad mellan hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och hur de buss- och tåg företag som kör helt kommersiell kollektivtrafik hanterade pandemin. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna fortsatte under hela pandemin att köra samma trafikutbud som år 2019, trots att resenärerna var få och intäkterna små. Några regionala kollektivtrafikmyndigheter gjorde mindre justeringar av sitt utbud. Det oförändrade utbudet samtidigt som resandet minskade kraftigt gjorde att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna hade oförändrade eller ökade kostnader samtidigt som biljettintäkterna minskade kraftigt. Detta ska jämföras med den helt kommersiella kollektivtrafiken där buss- och tåg företagen reducerade trafiken kraftigt eller helt upphörde att köra under pandemin för att minska sina kostnader.

För det andra är det viktigt att komplettera konsekvensutredning angående att det var de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som drabbades av de minskade biljettintäkterna och de ökade kostnaderna i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-06-07

kollektivtrafik. Skälen till detta var och är att biljettintäkterna i de allra flesta fallen tillfaller den regionala kollektivtrafikmyndigheten och att buss- och tåg företagen som kör kollektivtrafik på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna genom index i trafikavtalen får full kompensation för ökade kostnader. Flera trafikföretag fick dessutom, utöver vad de hade rätt till i trafikavtalen, kompensation från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för uteblivna resenärsincitament under pandemin.

### **Kapitel 9.4.3 HSLF-FS 2021: 112 samt 9.4.1 HSLF-FS 2021:104**

Svensk Kollektivtrafik bedömer i likhet med Sveriges Bussföretag att Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd, liksom övrigt covid-19-relaterad lagstiftning och regelverk, har påverkat kollektivtrafikens konkurrenskraft negativt gentemot andra transportmedel, framförallt gentemot biltrafiken. Kollektivtrafikens konkurrenskraft påverkades negativt av både de regler som infördes som av den bild av kollektivtrafiken och kollektivtrafikresande som Folkhälsomyndigheten, regeringen och riksdagen kommunicerade under pandemin, vilket i sin tur ökade klimatutsläppen och försämrade trafiksäkerheten.

Även om kollektivtrafikens återhämtning av biljettintäkterna har varit relativt snabb efter att restriktionerna hävts så påverkas kollektivtrafiken fortfarande av följdverkningar av föreskrifterna etc. genom lägre kollektivtrafikandel och att människor i hög utsträckning fortsatt köra bil efter pandemin, med ökade klimatutsläpp och sämre trafiksäkerhet som följd.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD