



Stockholm

Ref LI2025/02164 & LI2025/02165

**Remissvar avseende promemoriorna En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken (LI2025/02164) och Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02165)**

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

**Förslagen i korthet**

Regeringen har presenterat två promemorior som syftar till att öka tryggheten i kollektivtrafiken. Den första promemorian, En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken (LI2025/02164), utreder ett enhetligt system för rapporteringsvägar vid tillbud och brottslighet. Promemorian presenterar två huvudalternativ, att antingen utgå från polisens befintliga nummer 114 14 eller att inrätta ett nytt nummer via SOS Alarm.

Den andra promemorian, Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02165), föreslår att ordningsreglerna för kollektivtrafiken sammanförs i ordningslagen. Syftet är att skapa ett enhetligt regelverk för att snabbt och effektivt kunna ingripa mot ordningsstörningar samt att kollektivtrafikens resenärer ska veta vilka förbud och sanktioner som gäller i kollektivtrafiken. Promemorian riktar sig särskilt gentemot regelverket för järnvägen, ordningsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem, flyttas till ett nytt kapitel (4 a kap) i ordningslagen. Här ligger även en översyn av de särskilda befogenheter och regelverk som gäller för vissa tjänstepersoner inom järnvägen. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

**Sammanfattning**

Sveriges Bussföretag välkomnar promemoriornas förslag om enhetliga rapporteringsvägar och ordningsregler för kollektivtrafiken. En ökad trygghet och tydlighet i kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå målet om ett ökat kollektivt resande. Valfungerande rapportvägar är avgörande för att kunna larma om tillbud och brottslighet i kollektivtrafiken. Införandet av ett nytt och parallellt larmsystem skulle dock leda till otydlighet och försvåra vid skarpa tillbud där tiden är knapp. Tydliga rapporteringsvägar finns redan idag i form av de befintliga larmnumren samt numret till Region Stockholms Trygghetscentral.





Harmoniseringen av ordningsföreskrifterna för kollektivtrafikens olika trafikslag, exempelvis när det kommer till serveringen av alkoholdrycker, är i grunden positivt. Förslagen till förändringar i ordningslagen får dock inte leda till en ökad regelbörda för trafikföretagen eller medföra en otydlighet kring ansvarsfördelningen för upprätthållandet av säkerheten. De utökade befogenheter som finns för befattningshavare inom järnvägen måste hållas åtskilda från de begränsade uppgifter kring ordning och säkerhet som en bussförare har.

Sveriges Bussföretag anser att:

- Valfungerande rapportvägar är avgörande för att kunna larma om tillbud och brottslighet i kollektivtrafiken. Dagens rapporteringsvägar till SOS Alarm (112), Polismyndigheten (114 14), Region Stockholms Trygghetscentral (020-120 25 25) m.fl. uppfyller detta syfte.
- Polismyndigheten har ansvaret för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet i samhället. Ansvaret för att spana på och avstyra brottslighet kan inte läggas på bussförare och andra trafiktjänstemän.
- Införandet av en parallell rapporteringsväg för kollektivtrafiken skulle leda till ökad regelbörda och gränsdragningsproblematik. Resurser bör i stället tillföras befintliga kontaktvägar till polis, sjukvård osv.
- Det finns fördelar i att harmonisera ordningsbestämmelserna som gäller för de olika trafikslagen. Detta får dock inte medföra en otydlighet kring ansvarsfördelningen för upprätthållandet av ordningen inom busstrafiken. En bussförares främsta uppgift är att framföra fordonet på ett säkert och tryggt sätt, inte att upprätthålla ordningen ombord. Dagens avgränsning till att bussförare får lämna anvisningar och tillsägelser är fullödigt.
- Enhetliga ordningsregler för kollektivtrafiken skapar tydlighet för resenärer och trafikföretag. Promemorian saknar en översyn av reglerna för tillåten servering av alkoholdrycker. Det är hög tid att trafikslaget buss införs i förteckningen över de transportslag där ett trafikföretag kan söka tillstånd om servering i inrikes trafik.
- Det inte ska inrättas en särskild ordningslag för transportsektorn. En sådan särslagstiftning skulle leda till gränsdragningsproblematik vid bytespunkter och hållplatser där kollektivtrafiken möter allmän plats.

### **En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken**

Valfungerande rapportvägar är avgörande för att kunna larma om tillbud och brottslighet i kollektivtrafiken. Promemorian En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken (LI2025/02164) föreslår att det införs en nationell rapporteringsväg för tillbud i kollektivtrafiken, antingen genom att befintliga rapporteringsvägar som telefonnumret 114 14 används, eller att ett nytt telefonnummer etableras och tillhandahålls av SOS Alarm. Bakgrunden till förslaget framläggs i promemorian:

Kollektivtrafiken behöver fler ögon och öron för att hot ska upptäckas på ett tidigt stadium och kunna åtgärdas. De som befinner sig i kollektivtrafiken, både resenärer och andra, behöver därför bli uppmärksammade på att deras iakttagelser



är viktiga. En grupp som är viktig att nämna här är de som arbetar i kollektivtrafiken. Personer som arbetar i kollektivtrafikmiljön är ofta särskilt kunniga i att identifiera det som avviker från det normala men inte väcker uppmärksamhet. Även om anställda har möjlighet att rapportera iakttagelser och tips direkt till den egna trafikledningen eller arbetsledningen är det en fördel om tipsen och iakttagelserna kan samlas in via en nationell rapporteringsväg.<sup>1</sup>

Sveriges Bussföretag vänder sig mot promemorians skrivning om att bussförare och andra trafik tjänstemän som arbetar i kollektivtrafikmiljön skulle vara särskilt kunniga i att identifiera hot. Bussförare är kunniga i sitt yrke, dvs. att på ett säkert och professionellt sätt framföra sitt fordon. Tjänstepersoner inom bussföretagen är kunniga inom ekonomi, teknik osv. För att upprätthålla allmän ordning och säkerhet i samhället finns Polismyndigheten. Ansvaret för att spana på och avstyra brottlighet kan inte läggas på bussförare och andra trafik tjänstemän.

### **Gränsdragningsproblematik skapar osäkerhet – satsa på befintligt rapporteringssystem**

Införandet av en särskild rapporteringsväg för tillbud i kollektivtrafiken skulle leda till ökad regelbörda och otydlighet för verksamma i kollektivtrafiken genom en övergripande gränsdragningsproblematik. Av promemorian följer inte vilken typ av ordningsstörningar som ska rapporteras genom denna rapportväg, istället för det nummer som normalt hänvisas till vid pågående brottlighet, dvs. 112.

Avsikten är alltså inte att mindre ordningsstörningar ska hamna i denna rapporteringskanal. Det är dock inte lätt för den enskilde att avgöra vad som kan utgöra förberedelser till allvarigare brottlighet. Dessutom kan hoten vara så akuta att 112 bör kontaktas direkt.<sup>2</sup>

En annan gränsdragningsproblematik är vilken rapporteringsväg som ska väljas om ett tillbud gränsar mellan kollektivtrafikens område och allmän plats. Exempelvis ett torg med ett flertal hållplatser och riklig busstrafik, där det även passerar många fotgängare som inte nyttjar kollektivtrafiken.

Sveriges Bussföretag anser att resurser bör tillföras befintliga kontaktvägar till polis, sjukvård osv., snarare än att planera för ytterligare en rapporteringsväg – avgränsad till just kollektivtrafiken. Befintligt system, inklusive Region Stockholms Trygghetscentral, är tydligt, inarbetat och enkelt att nyttja för såväl trafik tjänstemän som passagerare i kollektivtrafiken. Sammantaget finns en stor osäkerhet om promemorians förslag kommer att leda till en förbättrad trygghet för den som arbetar i och reser med kollektivtrafiken.

### **Mer enhetliga ordningsregler för kollektivtrafiken**

En ökad trygghet och tydlighet i kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå målet om ett ökat kollektivt resande. Sveriges Bussföretag stödjer ambitionen i promemorian Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02165) om att införa mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen. Med ett enhetligt och tydligt regelverk ökar förutsägbarheten och tryggheten för passagerare och trafikföretag och ger det allmänna förutsättningarna att snabbt

---

<sup>1</sup> En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken (LI2025/02164), sid 6.

<sup>2</sup> En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken (LI2025/02164), sid 14.



och effektivt ingripa mot ordningsstörningar i trafiken och medge tillstånd för exempelvis servering av alkoholdrycker.

Promemorian föreslår att ordningsreglerna för kollektivtrafiken sammanförs i ordningslagen. Syftet är att skapa ett enhetligt regelverk för att snabbt och effektivt kunna ingripa mot ordningsstörningar samt att kollektivtrafikens resenärer ska veta vilka förbud och sanktioner som gäller i kollektivtrafiken. I nuvarande lagstiftning finns en omfattande särlagstiftning mellan trafiklagen, som i viss utsträckning utgår från färdmedlens förutsättningar, exempelvis när det kommer till kollektivtrafiken som sker till sjöss. Promemorian översyn har dock begränsats till den landbaserade kollektivtrafiken.

Genom att samla ordningsregleringen för den landbaserade kollektivtrafiken i samma lag underlättas tillämpningen, exempelvis när järnväg och buss trafikerar samma bytespunkter. Med en uppdelning av trafiklagen i två kapitel (tunnelbana, spårväg, taxi och buss respektive järnväg) kan man vinna de fördelar som en enhetlig reglering i ordningslagen skulle medföra. Samtidigt undviker man de problem som en reglering i samma kapitel skulle innebära.<sup>3</sup>

Förslagen i promemorian riktar sig primärt till regelverket för järnvägen, dvs. ordningsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Utredningen föreslår att dessa flyttas till ett nytt kapitel (4 a kap) i ordningslagen. I detta ligger även en översyn av de särskilda befogenheter och regelverk som gäller för vissa tjänstepersoner inom järnvägen, som sträcker sig bortom en bussförarens uppgifter.

### ***En bussförarens främsta uppgift är att framföra sitt fordon***

Sveriges Bussföretag har inget att invända i sak när det gäller det förslagen om förändrade regelverken för järnvägen, men vill i sammanhanget framhålla att förändringar i ordningslagen måste ske varligt. En successiv harmonisering av regelverken får inte leda till ett ökat ansvar för trafiktjänstemän i bussektorn eller medföra en otydlighet kring ansvarsfördelningen för upprätthållandet av säkerheten ombord. De utökade befogenheter som finns för befattningshavare inom järnvägen i dagens regelverk måste hållas åtskilda från de begränsade uppgifter kring ordning och säkerhet som en bussförare har. Enligt ordningslagen 4 kap 3 § sträcker sig dessa till att ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser. Lagstiftningen tydliggör att en bussförarens främsta uppgift är – och ska vara – att framföra fordonet på ett säkert och tryggt sätt, inte att upprätthålla ordningen ombord. För detta finns en Polismyndighet samt andra yrkesgrupper, ordningsvakten m.fl., som kan avvisa eller avlägsna personer om de inte gör som de blir tillsagda (ordningslagen 4 kap 9 §).

### ***Enhetliga ordningsregler för trafikförsäljning av alkohol***

Promemorian Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02165) berör reglerna för intag av alkoholdrycker i järnvägslagstiftningen och föreslår en harmonisering av dessa med reglerna för den kollektiva persontrafiken i ordningslagen.<sup>4</sup> Mot bakgrund av detta saknar Sveriges Bussföretag konkreta förslag från utredningen om att införa enhetliga ordningsregler för alkoholserving i hela kollektivtrafiken. Även för den som går på gummihjul.

<sup>3</sup> Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02165), sid 53.

<sup>4</sup> Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02165), sid 29.



Av ordningslagens 4 kap. 4 § framgår en huvudregel om att alkoholdrycker inte får intas inom ett trafikföretags område eller på dess färdmedel. Undantaget är vid tillåten servering, som regleras genom alkohollagen. I alkohollagen 8 kap. 1 § st 2 återfinns reglerna för trafikförsäljning. I förteckningen över transportslag där ett trafikföretag kan söka servering i inrikes trafik anges dock enbart fartyg, luftfartyg och järnvägståg. Bussen saknas.

Sveriges Bussföretag anser att det behövs ett införande av mer enhetliga ordningsregler för kollektivtrafiken. Ett första steg är att möjliggöra för servering av alkoholdrycker ombord på samtliga trafikslag, med trafikföretag underställda samma regler för serveringstillstånd oavsett om försäljningen sker på spåret, i luften eller på vägen. Detta skulle möjliggöra alkoholförsäljning på bussar i långväga, linjelagd kollektivtrafik och beställningstrafik, ombord på de välutrustade långfärdsbussar som går på vissa sträckor. Avståndsmässigt motsvarar dessa bussresor några av Waxholmsbolagets rutter i Stockholms skärgård, där det serveras alkoholhaltiga drycker till kollektivtrafikresenärerna. Det är hög tid att införa mer enhetliga ordningsregler i kollektivtrafiken och möjliggöra för servering av alkoholdrycker ombord på bussar.

### **En särskild ordningslag för transportsektorn skulle leda till oreda**

Promemorian berör även möjligheten att inrätta en särskild ordningslag för transportsektorn.<sup>5</sup> Utredaren avstyrker från detta och Sveriges Bussföretag delar bedömningen. Även på detta område skulle gränsdragningsproblematik uppstå vid ordningsstörningar i anslutning till bytespunkter och hållplatser, där trafikanter och övriga enskilda växlar mellan kollektivtrafikens områden och offentlig plats. Ett införande av en särskild ordningslag för transportsektorn skulle orsaka osäkerhet och oreda där trafikanter och trafik tjänstemän behöver tydliga och förutsägbara förutsättningar för ett tryggt resande i kollektivtrafiken.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**

Anna Grönlund, branschchef och vice VD

---

<sup>5</sup> Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (LI2025/02165), sid 52.