

Datum

2026-04-17

Mottagareli.remissvar@regeringskansliet.se**Era diariernr:** LI2025/02164

LI2025/02165

Remissvar avseende promemorian En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken

Tåg företagen är bransch- och arbetsgivar-organisationen med cirka 100 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tåg företagen har beretts tillfälle att yttra sig över promemorian *Enhettligare ordningsregler för kollektivtrafiken* och lämnar härmed synpunkter enligt nedan.

1. Inledning

Tåg företagen ser positivt på införandet av en nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken med syfte att skapa en trygg och säker järnvägs- och kollektivtrafik för alla människor som befinner sig i trafiksystemet. Den nuvarande avsaknaden av nationell rapporteringsväg gör det svårt för resenärer och i viss utsträckning även medarbetare inom järnvägs- och kollektivtrafik att veta vart man skall vända sig med iakttagelser liksom vid behov av hjälp i svåra situationer. Avsaknaden av en nationell rapporteringsväg med tillhörande analysfunktion gör det också svårt att få fram lägesbilder och beslutsunderlag kring vad som händer, var det händer, och när det händer, för beslut om åtgärder på kort och lång sikt.

2. Övergripande synpunkter och viktiga principiella frågeställningar

Även om Tåg företagen ser positivt på införandet av en nationell rapporteringsväg för järnvägs- och kollektivtrafik, är det vår uppfattning att de förslag som presenterats i promemorian kräver fortsatt utrednings- och utvecklingsarbete innan de är möjliga att realisera.

Ett antal viktiga principiella frågeställningar behöver beaktas i det fortsatta arbetet:

- **En rapporteringsväg för hela händelseskalan**

Utredningens uppdrag avser "hur rapportering av iakttagelser och tips kan ske inom kollektivtrafiken." Det är positivt att skapa en nationell rapporteringsväg, men denna måste kunna hantera hela händelseskalan, från iakttagelser/tips till situationer där rapportören behöver omedelbar hjälp från ordningsresurser eller polis. Nödnumret 112 finns självklart alltid för

4 | Tåg företagen

situationer där någon behöver omedelbar hjälp, men att införa en rapporteringsväg som enbart hanterar iakttagelser och tips riskerar att bli väldigt lite nyttjad, göra det svårt för rapportörer att hantera situationer som börjar som en iakttagelse/tips men utvecklas till en hotfull situation, samt försvårar möjligheterna att skapa en sammanhållen lägesbild då inrapportering sker i flera kanaler. Den mottagande organisationen måste vidare dimensionera sin kapacitet så att korta svarstider erhålls samt ha en förmåga att kalla ut resurser (ordningsresurser eller polis) för att bistå rapportören.

- Tåg företagens uppfattning är att utredningens förslag här behöver utvecklas för att hantera hela händelseskalan, från rapportering av iakttagelser/tips till situationer där rapportören behöver omedelbar hjälp från ordningsresurser eller polis. Järnvägstjänstemäns särskilda befogenheter är en operativ nödvändighet och bör bevaras och stärkas.

- **Resenärer, medarbetare och olika typer av trafik**

Införandet av en nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken förutsätts bidra till att skapa en trygg och säker järnvägs- och kollektivtrafik för alla människor som befinner sig i systemet, d.v.s. både medarbetare, resenärer och övriga besökare. Persontrafik på järnväg bedrivs på olika sätt, bemannad med tågvårdar i resandetrymmet (t.ex. i snabbtågstrafiken), eller utan bemanning (t.ex. i Stockholms pendeltågstrafik). Här finns två perspektiv att beakta:

1. I den bemannade trafiken finns redan i dag möjlighet för resenärer att rapportera iakttagelser/tips till personalen ombord, som både har möjlighet att bedöma, i vissa fall hantera och alltid vidarebefordra den information som lämnas. Här skulle en ny informationskanal få en mindre effekt än i den trafik som bedrivs utan tågvårdar liksom i andra utrymmen i systemet.
 2. För den bemannade trafiken föreligger vid många typer av händelser behov av att tågvärden också får information om den iakttagelse/tips som rapportören lämnat, respektive rapportörens upplevda behov av hjälp.
- Motsvarande skillnad i förutsättningar kan också finnas inom andra delar av kollektivtrafiksystemet
 - Tåg företagens uppfattning är att vid utformning av den nationella rapporteringsvägen behöver man beakta att trafik bedrivs såväl bemannad med tågvårdar i resandetrymmet som utan bemanning.

- **Åtterrapporing till berörda organisationer inklusive hantering av personuppgifter**

I dag sker rapportering av iakttagelser/tips liksom situationer där rapportören behöver/har behövt omedelbar hjälp direkt till respektive aktör (t.ex. järnvägsföretag). Rapporteringen kommer från egen personal eller resenärer. Detta gör att respektive aktör har en god uppfattning vad som händer i egen verksamhet men inte i systemet i sin helhet. Ingen aktör sitter på helhetsbilden. Med den föreslagna nationella rapporteringsvägen skapas förbättrade möjligheter att skapa en helhetsbild. Samtidigt föreligger en risk att respektive aktörs möjlighet att ha en god uppfattning om vad som händer i egen verksamhet försämras.

4 | Tågföretagen

- I denna informationshantering måste också kraven på personuppgiftshanteringen (GDPR) beaktas.
- Tågföretagens uppfattning är att vid utformning av den nationella rapporteringsvägen behöver man även beakta respektive aktörs behov av uppfattning om vad som händer i egen verksamhet.

3. Övriga specifika frågor

Tågföretagen har vid genomgången av promemorian identifierat ett par specifika detaljfrågor som också föranleder synpunkter:

I avsnitt 4, sid 5, föreslås att:

”En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken bör tillhandahållas antingen genom ett befintligt telefonnummer till Polismyndigheten eller genom ett nytt telefonnummer till SOS Alarm.”

Tågföretagen förstår inte denna begränsning till ett *befintligt* telefonnummer till Polismyndigheten.

I avsnitt 4, sid 6 sägs att:

”Det mest angelägna är dock att inrätta ett nationellt telefonnummer som blir känt för allmänheten. När en sådan lösning finns på plats kan det övervägas om andra kontaktvägar också behövs.”

Tågföretagen förstår inte varför inte alla planerade rapporteringskanaler (telefonnummer, SMS, chat m.m.) införs samtidigt.

För Tågföretagen, 17 april 2026

Lina Lagerroth
Senior Näringspolitisk expert

Elvira Sofic
Ansvarig kommunikation