



2019-06-25

Ert dnr: Ju2019/00886

Justitiedepartementet  
Ju.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

## Remissvar angående slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande (SOU 2019:8)

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också, helt eller delvis, för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts, beroende på hur man överenskommit med primärkommuner och landsting kring ansvaret för verksamheten.*

### Sammanfattning

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till betänkandets förslag och ser detta som ett viktigt steg för att både bidra till ökad säkerhet och trygghet i kollektivtrafiken. Vi ser dock med viss oro på den avgränsning som föreslås vad gäller den geografiska avgränsningen av kollektivtrafikanläggningen. Vi föreslår därför följande ändringar och skulle önska att regeringen tar hänsyn till detta i sin proposition.

- *”En förutsättning för att en cykel- eller bilparkering ska kunna ingå i ett hållplatsområde är att parkeringen ligger i direkt anslutning till hållplatsen”.*



*”Passagen måste vidare vara beläggen i direkt anslutning till hållplatsen....Normalt kan endast en kortare sträcka av en passage i direkt anslutning till en hållplats ingå i ett hållplatsområde*

Vi anser vidare att den föreslagna uppförandekoden måste utarbetas branschgemensamt så att inte ett lapptäcke av uppförandekoder uppstår för olika situationer som tex för busstrafik versus tågtrafik, bussterminaler versus båtterminaler etc.

### Bakgrund

K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik har beskrivit branschen som ”dömd till samverkan” och detta område är inget undantag. Kollektivtrafiken används av mer än 80% av landets befolkning årligen, det är därför viktigt att våra medlemmars kunder får möjlighet att resa i miljöer där de inte riskerar att utsättas för hot, våld och brott och känner sig trygga. Lika viktigt är att den personal som arbetar i verksamheten känner sig trygg och eventuella incidenter som den utsätts för får så bra underlag som möjligt för att utredas och att förövaren kan lagföras. Vad vi



2019-06-25

erfar från våra kontakter med fackliga representanter är man generellt mycket positiv till möjligheter att kamerabevaka när det finns behov.

## Hela resan perspektivet

Resan för kunden börjar när den kliver ut ur hemmet och slutar inte förrän den kommer fram till platsen där de ska uträtta sitt ärende. Det innebär att resenären passerar olika administrativa gränser på sin resa, fastighetsgränser, kommungränser och ibland även länsgränser samt andra plangränser som tomt-, park eller gatumark. Eller kommer in i av lagstiftning definierade ytor som tex "område för järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanetrafik som allmänheten har tillträde till endast om avgift för resa har betalats" Ibland är det tydliga fysiska gränser som dörrar in till ett resecentrum eller biljettspärrar och fordonsdörrar. Kollektivtrafikresan kan också vara en del som kombineras med en cykelresa och en gångsträcka för att resa mellan A och B. För resenären påverkar alla dessa delar resenärens nöjdhet med kollektivtrafiken.<sup>1</sup>

## Kollektivtrafikanläggningens avgränsning

I de flesta av landets tätorter finns det konkurrerande intressen kring markutnyttjandet, dvs om inte den verksamhet och den byggnad som står på fastigheten idag skulle finnas, så skulle en annan verksamhet göra anspråk på att nyttja ytan. Eftersom samhällsplaneringen är långsiktig är det inte alltid så att nutidens behov kan lösas mest optimalt. Det innebär att en kollektivtrafikanläggning ofta är utspridd över en större yta än man skulle önska ur kollektivtrafikens eget perspektiv. Det gör att utformningen måste ta hänsyn till andra aktörer och stadsplaneringens krav. Som exempel kan ges att resecentrumanläggningen i modern stadsplanering ska ses som en del av staden och därmed ges flytande gräns mot gator och torg, inte för att kollektivtrafiken vill ha det så utan för att stadsarkitekten satt det som villkor för att kollektivtrafikanläggningen överhuvudtaget ska på komma till stånd i stadsmiljö. Det kan tex innebära att cykel- och pendlarparkeringar avsedda för kollektivtrafikresenärer ligger på andra sidan av en genomfartsgata gentemot resecentrumbyggnaden och att det saknas några fysiska eller visuella avgränsningar varken i form av staket, buskar eller skyltar som markerar var resecentrumanläggningen börjar eller slutar.<sup>2</sup>

Vi lutar oss mot Trafikverkets stationshandbok och då särskilt kapitel 7 som kan ligga till bas för de olika funktioner en järnvägsstation kan ha. Någon motsvarande för bussterminaler och hållplatser finns inte då inte Trafikverket tar samma ansvar för dessa anläggningar.<sup>3</sup> Att resenärer kan ta sig emellan de olika funktionerna på ett tryggt och säkert sätt är avgörande. Kittet mellan är minst lika viktigt som själva plattformen

Med detta sagt, menar vi att utredningens förslag på avgränsningar så som de beskrivs i författningskommentaren är allt för snävt hållna. *"En förutsättning för att en cykel- eller bilparkering ska kunna ingå i ett hållplatsområde är att parkeringen ligger i direkt anslutning till hållplatsen".*<sup>4</sup>

Här menar vi att "i anslutning till" istället för "i direkt anslutning till" är en mer tydlig och verklighetsnära skrivning som lagtext. Kamerabevakning är självklart ingen ersättning

---

<sup>1</sup> Roberto F. Abenoza, Oded Cats, Yusak O. Susilo. How does travel satisfaction sum up? 2018.

<sup>2</sup> Det som författningskommentaren nämner som "markeringar på marken"

<sup>3</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10338/RelatedFiles/2013\\_060\\_Stationshandbok.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10338/RelatedFiles/2013_060_Stationshandbok.pdf)

<sup>4</sup> SOU 2019:8, s 196



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-06-25

för dålig planering men kan kanske hjälpa i de fall där alternativ saknas. Vägen till påverkar i stor grad om och hur resenärer väljer att t.ex. parkera.

*"Passagen måste vidare vara beläggen i direkt anslutning till hållplatsen....Normalt kan endast en kortare sträcka av en passage i direkt anslutning till en hållplats ingå i ett hållplatsområde"*<sup>5</sup>

Även här menar vi att "i anslutning till" istället för "i direkt anslutning till" är en mer tydlig och verklighetsnära beskrivning som förenklar driften, ökar möjligheten till effektivitet och minskar risken för skiljelinjer i bedömning mellan vår medlems konsekvensbedömning och Datainspektionens tillsynsbedömning.

Vi ser även ett problem med begreppet "kortare sträcka" när det gäller passager och saknar en definition eller resonemang vad som avses. Vi ser inte att utredningen varken definierar eller resonerar kring vad en "kortare sträcka" innebär. Det finns en relativitet i begreppet som oroar oss och som kan få negativa konsekvenser om praxis uppstår ur fel rättsfall. I en gångtunnel som är 500 meter lång är 100 meter en kortare sträcka, medan i en gångtunnel om 25 meter är naturligtvis inte 100 meter en kortare sträcka.

Om plan- och byggtkniska hinder skapat en längre sträcka så innebär det en större risk att bli utsatt för brott. Det finns färre medpassagerare i närheten per ytenhet vilket snarare ökar än minskar angelägenhetsgraden att få möjlighet att övervaka en hel sådan sträcka. Det har ju redan tidigare i paragrafen avgränsats att passagen primärt är avsedd för resenärers möjlighet att ta sig till och från hållplatsen. Vårt förslag är att paragrafen istället får ordalydelsen "...Normalt kan endast en passage i anslutning till en hållplats ingå i ett hållplatsområde"

### Bevakning på fordonet

I vår dialog med utredningen framförde vi att det är viktigt att även fordonets in/utgångar kan bevakas. Bussföraren som ansvarar för säkerheten ombord för tex kunna se om någon försöker ta sig in via bakdörrar och därmed gör sig skyldigt till plankning eller har annat uppsåt. Det kan också röra sig om att ta extra hänsyn till en resenär i rullstol, rullator, som reser med bagage eller barnvagn för att undvika att resenärer stressas, föraren kör i väg innan passagerare ordentligt klivit av etc. Det handlar alltså både om brott, hot och olycksundvikanden. Det vore mycket olyckligt om lagstiftningen ger möjlighet att bevaka inne i fordonet och på kollektivtrafikanläggningen men inte just i den nära anslutningen till fordonets dörrar och att dessa kräver ett ansökningsförfarande. Vårt förslag är därför att avgränsningen tydliggörs att inkludera även "på fordonet monterade kameror vars syfte är att övervaka passagerarnas av och påstigning i samtliga dörrar."

Det är alltså angeläget att kollektivtrafikens aktörer så som en av flera viktiga spelare i samhället får möjlighet att ta ansvar och skapa säkra och trygga resor för sina kunder på de delar av spelplanen där kollektivtrafikens aktörer är huvudmän.

Vi vill även uppmärksamma särskilda persontransporter och då speciellt färdtjänst och riksfärdtjänst, då dessa enligt lagstiftningen främst är en ersättning för de som inte kan resa (självständigt) med den allmänna kollektivtrafiken.<sup>6</sup> När det gäller riksfärdtjänst sker ofta resorna i den allmänna kollektivtrafiken ihop med ledsagare och vad gäller

---

<sup>5</sup> SOU 2019:8, s 196f

<sup>6</sup> Lag (1997:736) om färdtjänst, särskilt paragraf 7 "väsentliga svårigheter att förflytta sig....allmänna kommunikationsmedel" samt Lag (1997:735) om riksfärdtjänst, särskilt paragraf 5.1 "resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare"



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-06-25

färdtjänst oftast i taxiregistrerade fordon tillsammans eller precis efter/före i samma fordon med resenärer som gör resor utifrån kollektivtrafiklagen men där underlaget inte innebär att det är försvarbart att köra med bussar eller tåg.

### Uppförandekod

När det gäller förslaget om uppförandekod är det som vi ser ett bra sätt att skapa en gemensam bild kring vad som är möjligt och rimligt utifrån både det föreslagna tillståndspliktsundantaget men också utifrån GDPRs reglering av området. Det som är viktigt och som vi vill tillföra är att uppförandekoden måste utarbetas branschgemensamt så att inte ett lapptäcke av uppförandekoder uppstår för olika situationer som tex för busstrafik versus tågtrafik, bussterminaler versus båtterminaler etc. Flertalet av våra medlemmar bedriver trafik inom både buss och tåg och många bedriver också båttrafik, spårvagn och tunnelbanetrafik. Det vore mycket olyckligt både utifrån resenärs- och verksamhetssynpunkt om uppförandekoderna blir olika för olika delanläggningar och därmed svåra att förstå och efterleva.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD