



2018-03-16

Ert dnr: N2017/07438/FF

n.registrator@regeringskansliet.se

n.remisser.ff@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående betänkandet Ett land att besöka En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring (SOU 2017:95)

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.

Sammanfattning av utredningens förslag

Utredningen föreslår bland annat

- att regeringen föreslår att riksdagen fattar beslut om ett nytt övergripande politiskt mål för hållbar turism och växande besöksnäring: att öka besöksnäringens och turismens bidrag till hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling i hela landet.
- att regeringen utvecklar, antar och genomför en nationell strategi för hållbar turism och växande besöksnäring – en plattform för hur politiken ska utformas och genomföras fram till 2030.
- att regeringen ger Tillväxtverket i uppdrag att, i samråd med besöksnäringens branschorganisationer och i dialog med regioner samt myndigheterna inom SOFT (omställningen av svenska transportsektorn till fossilfrihet) genomföra en förstudie för analys av hur en växande turism ska kunna möta klimatutmaningarna och bidra positivt till klimatmålen. Förstudien ska användas som underlag i arbetet med en nationell strategi för hållbar turism och växande besöksnäring.
- att Tillväxtverket i samverkan med Trafikverket och efter samråd med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och företrädare för regioner och besöksnäringen undersöker hur kollektivtrafikmyndigheterna bättre kan fånga besöksnäringens behov, och om detta kan ske genom utökad samverkan eller om lagstiftningens tillämpning och utformning behöver ses över.
- att Trafikverket inom ramen för befintligt uppdrag att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, i högre utsträckning än i dag, integrerar frågan om effekter kopplade till besöksnäringen, utifrån vad som är metod- och resursmässigt möjligt.



Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att utredningens förslag om att införa ett nytt övergripande politiskt mål för hållbar turism och växande besöksnäring: att öka besöksnäringens och turismens bidrag till hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling i hela landet.¹

Vi ställer oss även positiva till förslaget om att regeringen utvecklar, antar och genomför en nationell strategi för hållbar turism och växande besöksnäring – en plattform för hur politiken ska utformas och genomföras fram till 2030 - och att utvecklingen av denna strategi sker i samverkan med besöksnäringen, statliga myndigheter, regioner, kommuner och det civila samhället.² Svensk Kollektivtrafik anser att strategin bör samordnas med regionernas mål om turism.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget om att regeringen ger Tillväxtverket i uppdrag att, i samråd med besöksnäringens branschorganisationer och i dialog med regioner samt myndigheterna inom SOFT (omställningen av svenska transportsektorn till fossilfrihet) genomföra en förstudie för analys av hur en växande turism ska kunna möta klimatutmaningarna och bidra positivt till klimatmålen. Förstudien ska användas som underlag i arbetet med en nationell strategi för hållbar turism och växande besöksnäring.³

I detta sammanhang är det viktigt att peka på ett faktafel i kapitel 9.3 Aktörer inom besöksnäringens transportsystem. Faktafelet gäller utredningens beskrivning av Svensk Kollektivtrafiks medlemmar. Utredningen skriver att "De offentligägda kollektivtrafikföretagen organiserar sig genom Svensk Kollektivtrafik och är genom sina huvudmän också kopplade till SKL."⁴ Detta stämmer inte. Svensk Kollektivtrafik, är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, länstrafikbolagen och de s.k. tågklustren som bedriver storregional tågtrafik (MÅLAB, Öresundståg och Norrtåg), däremot kan de offentligägda kollektivtrafikföretagen (Gamla Uppsalabuss, Göteborgs Spårvägar och Svealandstrafiken, tidigare Västerås Lokaltrafik) inte vara medlemmar. Vid sidan om kommunerna och landstingen organiserar SKL de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Även om Svensk Kollektivtrafik har delvis samma medlemmar som SKL så är de två organisationerna helt fristående från varandra. Bussföretag är organiserade i Sveriges Bussföretag och företag som bedriver tåg- och övrig spårtrafik kan vara medlemmar i Branschföreningen Tågoperatörerna.

Svensk Kollektivtrafik är positiv till förslaget om att Tillväxtverket i samverkan med Trafikverket och företrädare för regioner och besöksnäringen undersöker hur kollektivtrafikmyndigheterna bättre kan fånga besöksnäringens behov, och om detta kan ske genom utökad samverkan eller om lagstiftningens tillämpning och utformning behöver ses över. Däremot anser vi att samråd inte bara ska genomföras med SKL, utan även med Svensk Kollektivtrafik, som är bransch- och intresseorganisation för både de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.⁵

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning att det behövs ett fortsatt arbete för att kalibrera kriterierna i Trafikverkets tillgänglighetsanalys så att de bygger på ett så riktigt underlag som möjligt avseende turismens egenskaper.⁶

¹ S. 80

² S. 82

³ S. 233

⁴ S. 237

⁵ S. 233

⁶ S. 245



Vi ställer oss även bakom förslaget om att Trafikverket inom ramen för befintligt uppdrag att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, i högre utsträckning än i dag, integrerar frågan om effekter kopplade till besöksnäringen, utifrån vad som är metod- och resursmässigt möjligt.⁷

Som utredningen skriver så är de regionala kollektivtrafikmyndigheternas uppdrag huvudsakligen att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling och annat vardagsresande.⁸ Utredningen pekar även på att det är möjligt för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ta hänsyn till näringslivets allmänna behov vid upphandling av kollektivtrafik. Det betyder att upphandling av trafik inom det egna länet kan omfatta linjer, tidtabeller och hållplatser som i vart fall sekundärt vänder sig till besökare och därmed blir ett stöd för besöksnäringen. Detta gäller både vid trafik inom länet och över länsgräns.⁹ Med andra ord ingår det inte i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas primära uppdrag att verka för turistresor, men de har möjlighet att göra detta.

I kollektivtrafiklagen finns det även uppräknat ett antal typer av trafik som enligt lagen inte är att betrakta som kollektivtrafik. Det gäller bl.a. beställningstrafik samt resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten. Trots detta resonerar utredningen om att det kanske skulle kunna gå att finna samverkansformer när det gäller vissa linjesträckningar som är svåra att försvara för både den offentliga kollektivtrafiken och för privata aktörer, eftersom passagerarunderlaget är för litet. Som exempel tar utredningen taxi som i högre grad skulle kunna användas för anropsstyrd kollektivtrafik, vilket torde kunna bidra till ökad tillgänglighet till besöksmål i landsbygder samtidigt som kostnaderna kan hållas nere. Utredningens uppfattning är att området är generellt intressant, men att det kräver en fördjupad utredning av olika parters ambitionsnivåer, förutsättningar, hinder och lagrum.¹⁰ Svensk Kollektivtrafik har svårt att göra någon annan bedömning än att anropsstyrd taxitrafik för turister till vissa besöksmål är detsamma som beställningstrafik med taxi och därför inte är förenlig med kollektivtrafiklagen.

Utredningen skriver även anropsstyrd kollektivtrafik är trafik som körs när efterfrågan uppstår och kan vara en framkomlig väg för framtida trafiklösningar. Utredningen bedömer att en mer flexibel kollektivtrafik och nya lösningar behövs för att kunna upprätthålla en bra trafikservice i hela landet till gagn för både arbetspendling/vardagsresande och för besökare. En möjlighet är att, i stället för att upphandla busstrafik för en viss linjetrafik med lösningen klar från början, göra innovationsupphandlingar av mobilitetstjänster. Där kan mindre fordon spela en större roll, och utvecklade lösningar som inkluderar taxi kan bidra till taxiföretagens förmåga att överleva i landsbygder.¹¹

Svensk Kollektivtrafik är i grunden positiv till flexibla lösningar i kollektivtrafiken, att i ökad utsträckning använda anropsstyrd trafik, att göra innovationsupphandlingar av mobilitetstjänster och att öka användningen av små fordon, men det är inte självklart att de lösningar som utredningen tar upp leder till mer och bättre kollektivtrafik i landsbygd. Det är t.ex. inte självklart att det blir billigare att köra kollektivtrafik med taxibilar istället för med buss. Kostnaderna ökar om även personbilar ska användas om kollektivtrafikmyndigheten redan har kostnader för en eller flera bussar som de måste ha för att bedriva skolskjutstrafik. Det är oklart vilka mobilitetstjänster som utredningen

⁷ S. 233

⁸ S. 241–242

⁹ S. 243

¹⁰ S. 245, 254

¹¹ S. 254



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

avser. Taxi kan knappast kallas för en innovativ mobilitetstjänst och för att ersätta busstrafik med mobilitetstjänster så måste det dels finnas mobilitetstjänster att tillgå i landsbygden, och dels måste tjänsterna ha samma tillförlitlighet som busstrafiken, vilket inte heller är självklart i dag. Utvärderingar har visat att det ofta kan vara svårt att använda anropsstyrd trafik för regelbunden arbetspendling eftersom avgångs- och ankomsttider samt restid och reslängd kan variera starkt från dag till dag på samma tur beroende på hur många som vill resa och hur dom vill resa. Sakområdet är med andra ord mycket mer komplicerat än vad utredningens skrivningar kan ge sken av.

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning att det behövs fördjupad kunskap inom området sammankoppling av trafikslag och transportsätt och att detta är viktigt för förståelsen av hur det samlade transportsystemet fungerar avseende turism, och för att identifiera hinder och möjliga lösningar. Som utredningen pekar på är information på fler språk samt enklare och samordnade biljettsystem och biljettprisregler mycket viktiga delar av ett sammankopplat trafiksystem. Vi delar utredningens uppfattning att området sammankoppling av trafikslag och transportsätt är starkt kopplat till både digitalisering och hållbara transporter.¹² Men vi tycker att det behövs ett bredare perspektiv för att ta tillvara kollektivtrafikens nätverkseffekter och så långt möjligt skapa ett sömlöst resande från dörr till dörr för bl.a. turister. Även tidtabellssamordning, bättre skyltning, väderskydd, sittplatser och korta gångvägar är mycket viktigt för att underlätta byten och koppla samman trafiksystemet.

Svensk Kollektivtrafik håller med utredningen om att det är viktigt att underlätta kombinerat resande mellan kollektivtrafik och cykel. Vi anser att det bör göras genom byggande av cykelvägar, bl.a. till viktiga turistmål, och cykelparkeringar vid hållplatser och bytespunkter samt genom att öka möjligheterna att ta med cyklar i kollektivtrafiken. Det är dock inte okomplicerat att ta med cyklar på bussar och tåg. Om cyklarna tas med inne i fordonen riskerar andra människor att bli nedsmutsade, färre resenärer får plats och cyklarna kan försvåra av- och påstigning, vilket kan bli särskilt allvarligt vid en utrymning. Om cyklarna istället läggs i särskilt bagageutrymme förlängs ofta restiden, vilket försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken. Vi delar därför inte utredningens bedömning¹³ att möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken bör, så långt möjligt, vara en del av kraven i upphandling av såväl nationell som regional kollektivtrafik och att Trafikverket bör beakta möjligheten att ta med cykel vid resa i kollektivtrafiken i samband med upphandling av nationell kollektivtrafik. Vi anser att det ska vara upp till respektive regional kollektivtrafikmyndighet och till Trafikverket att bedöma detta. Svensk Kollektivtrafik anser att staten istället ska verka för hyrcykelsystem samt cykelställ vid hållplatser och stationer för att undvika problemen som följer av att transportera cyklar på bussar och tåg.

Dialog, samråd och samverkan mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och olika aktörer i samhället är viktigt för att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna göra så bra bedömningar som möjligt om resenärernas behov och kollektivtrafikens utveckling osv. Vi ställer oss därför positiva till utredningens bedömning att dialogen behöver underlättas mellan idrottsrörelsen, friluftslivsrörelsen, branschorganisationer, destinationsorganisationer och kollektivtrafikföretagen.¹⁴ Däremot ställer vi oss frågande till varför utredningen begränsar bedömningen till destinationsorganisationer som företräder cykelturism och att dialogen särskilt behöver underlättas i samband med cykelevenemang, i syfte att söka lösningar för transport av cyklar. En form av turism kan knappast ha företräde framför en annan.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

¹² S. 248

¹³ S. 256

¹⁴ S. 256



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius, VD