

RAPPORTEN BESTÄLLD AV



Transportsystemet för turism

# Analys av policy och regelverk som hindrar hållbart turistresande

**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.

Den här rapporten är beställd av Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring och plattformen Smartare tillsammans, ett samarbete mellan Tillväxtverket, Visit Sweden och regionala och kommunala turism- och besöksnäringfunktioner samt Storstadsnätverket. Gruppen arbetar för ökad samordning, kunskapsutveckling och kunskapsöverföring.

Analys, slutsatser och rekommendationer i rapporten är författarnas.

Stockholm, juni 2024

Publikationsnummer: 0481

ISBN: 978-91-89730-70-0

**Kontaktpersoner:**

Anna Löfmarck  
Ramboll Management Consulting AB  
[anna.lofmarck@ramboll.com](mailto:anna.lofmarck@ramboll.com)

Hulda Hardardottir  
Ramboll Management Consulting AB  
[hulda.hardardottir@ramboll.com](mailto:hulda.hardardottir@ramboll.com)

# Sammanfattning

Våren 2023 tog Ramboll fram en kunskapsöversikt om transportsystemet för turism på uppdrag av Tillväxtverket och Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring. Syftet med studien var att skapa en överblick över hur systemet ser ut och identifiera åtgärder och anpassningar som behövs för att främja ett mer hållbart turistresande inom Sverige. Studien identifierade bland annat behovet av att se över och uppdatera regelverk som ansågs utgöra hinder för främjande av hållbara resealternativ för besökare i hela landet.

Ramboll har nu fått i uppdrag att genomföra en fördjupad analys av policy och regelverk som hindrar hållbart resande i Sverige. Studien har tre huvudsakliga syften:

- Undersöka vilka lagar som skapar hinder, vilka hinder som skapas och för vem,
- Undersöka vilka möjligheter som finns att påverka lagarnas utformning, och
- Undersöka och paketera goda exempel på lokala lösningar på utmaningarna.

## Fokus på fyra lagstiftningar som hindrar hållbart turistresande

Studien fokuserar huvudsakligen på paketreselagen, resegarantilagen, taxitrafiklagen och kollektivtrafiklagen:

- **Paketreselagen och resegarantilagen kan hindra affärsutveckling och innovation:**  
Lagarnas komplexa och strikta krav medför höga kostnader och administrativa bördor, vilket kan avskräcka företag från att erbjuda hållbara transporter i form av paketresor eller sammanlänkade researrangemang. Resegarantilagen anses inte vara anpassad till svenska förhållanden, och anses skapa en oproportionerlig ekonomisk belastning för företag och hindra utvecklingen av nya, miljövänligare resealternativ.
- **Taxitrafiklagen behöver uppdateras för att bättre passa dagens behov:**  
Lagen har strikta licenskrav som begränsar småskalig och lokal transportverksamhet. Lagen gör det svårt att erbjuda hållbara transportlösningar för sista-milen-transporter och transporter mellan besöksmål, särskilt på destinationer som saknar kommersiell taxi eller allmän kollektivtrafik.
- **En bredare tolkning av kollektivtrafiklagen skulle gynna besöksnäringen:**  
Lagen fokuserar främst på vardags- och arbetsresor, men skulle behöva tillämpas för att även inkludera besöksnäringens säsongsbundna och unika transportbehov. Det finns ett särskilt behov i regioner med stor besöksnäring, där kollektivtrafiken kan spela en central roll för att möjliggöra hållbara turistresor. Lagen är svår att ändra, men det finns möjligheter för besöksnäringen att påverka genom att delta i regionala samråd om trafikförsörjning.

## Det finns goda exempel på lokala lösningar

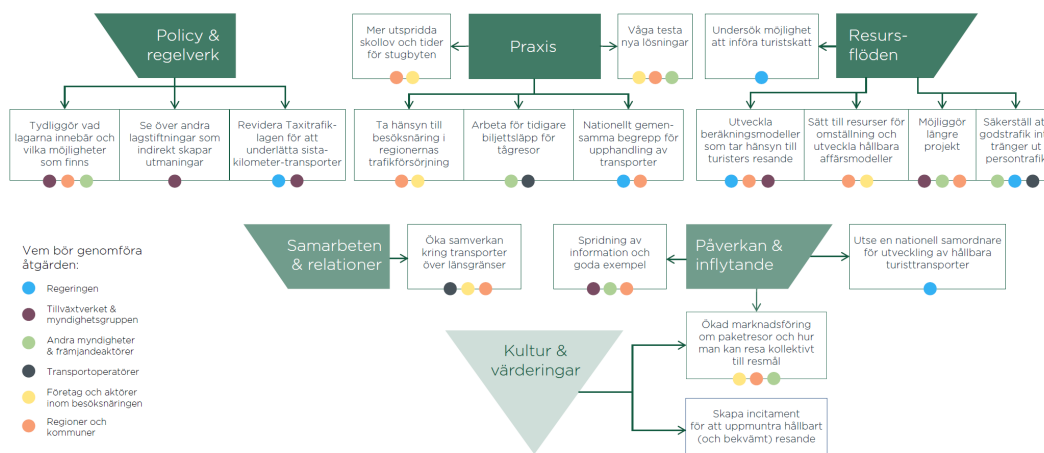
Studien har identifierat flera goda exempel på lokala lösningar på utmaningar som policy och regelverk orsakar för det hållbara turistresandet. Vi delar upp exemplen i lösningar för tre typer av besöksmål eller destinationer:

- **Besöksmål i glesbygd med begränsad kollektivtrafik:** Lösningarna inkluderar dynamisk kollektivtrafik, anropsstyrd trafik, användning av allmänna fordon (som skolbussar och sjuktransporter), samt justering av vandringsleder.
- **Destinationer utan närliggande taxi eller kollektivtrafik:** Lösningarna inkluderar bussresor som ingår i biljettpriiset till besöksmål, samt delnings- och samåkningstjänster.
- **Destinationer med periodvis större resenärsunderlag:** Lösningarna inkluderar sampaketering av transporter och aktiviteter, periodvis linjetrafik samt tillfälliga busslinjer.

Det finns flera gemensamma lärdomar från de goda exemplen. Bland annat har det visat sig vara viktigt att våga testa och justera lösningar efter behov. Förändring i resvanor tar dock tid och det kan vara svårt att hitta en långsiktig lönsamhet i nya lösningar. Det är viktigt att den lokala besöksnäringen involveras och ser sig som behovsägare i arbetet. Kommunikation och marknadsföring är också avgörande för att lyckas med att bidra till mer hållbart turistresande.

### Det finns behov av ökade stöd och åtgärder för systemomställning

De goda exempel som studien har identifierat kan skapa nytta även i andra destinationer med liknande förutsättningar. Det finns dock behov av fler åtgärder och stöd för att bidra till systemomställning och underlätta för det hållbara turistresandet. Identifierade åtgärder sammanfattas i figuren nedan.



### Rekommendationer

Ramboll ger Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring samt plattformen Smartare tillsammans följande rekommendationer för det fortsatta arbetet inom området:

- Bidra med besöksnäringens perspektiv i lagförändringsarbete.
- Främja ökad förståelse för lagarna och sprid goda exempel.
- Tillväxtverket bör arbeta för att säkra ett fortsatt nationellt uppdrag och finansiering inom området för transportsystemet för turism.
- Gör fler fördjupade studier, särskilt kring hur man kan skapa den beteendeförändring som behövs för att uppnå mer hållbara turisttransporter.
- Premiera insatser för att främja hållbara turisttransporter.

# Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Fördjupad analys av lagar som hindrar hållbart resande	1
1.2	Studien utgår från ett ramverk för systemperspektiv	2
1.3	Metodik	3
1.4	Disposition	3
<b>2.</b>	<b>Paketreselagen och resegarantilagen</b>	<b>4</b>
2.1	Lagarna ger skydd vid paketresor och sammanlänkade researrangemang	4
2.2	Hinder som lagstiftningarna skapar	4
2.3	Aktuella lagändringsförslag på EU- och nationell nivå	5
2.4	Lagarna är ganska svåra att ändra	7
<b>3.</b>	<b>Taxitrafiklagen</b>	<b>8</b>
3.1	Lagen reglerar taxitjänster	8
3.2	Hinder som lagstiftningen skapar	8
3.3	Inga aktuella lagändringsförslag	10
3.4	Möjligheter till revidering av lagen finns	10
<b>4.</b>	<b>Kollektivtrafiklagen</b>	<b>11</b>
4.1	Lagen ska främja kollektivtrafikens utveckling	11
4.2	Hinder som lagstiftningen skapar	11
4.3	Flera utredningar har genomförts inom området	12
4.4	Lagen är svår att revidera men besöksnäringen kan involveras i tillämpningen i högre utsträckning	14
<b>5.</b>	<b>Goda exempel på lokala lösningar</b>	<b>15</b>
5.1	Besöksmål i glesbygd med begränsad kollektivtrafik	15
5.2	Destinationer utan närliggande taxi eller kollektivtrafik.	16
5.3	Destinationer med periodvis större resenärsunderlag	17
5.4	Flera lärdomar kan dras från befintliga lösningar	19
<b>6.</b>	<b>Stöd och åtgärder som behövs</b>	<b>21</b>
6.1	Policy och regelverk	21
6.2	Praxis	22
6.3	Resursflöden	24
6.4	Samarbeten och relationer	25
6.5	Påverkan och inflytande	26
6.6	Kultur och värderingar	27
<b>7.</b>	<b>Slutsatser och rekommendationer</b>	<b>28</b>
7.1	Slutsatser	28
7.2	Rekommendationer	29
<b>8.</b>	<b>Referenser</b>	<b>31</b>

## Bilagor

**Bilaga 1** – Aktörer som medverkat i studien

**Bilaga 2** – Illustration över åtgärdsförslag

**Bilaga 3** – Goda exempel på lokala lösningar

# 1. Inledning

Tillväxtverket och Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring (härefter Myndighetsgruppen) gav 2022 Ramboll Management Consulting AB (härefter Ramboll) i uppdrag att ta fram en kunskapssammanställning om transportsystemet för turism.<sup>1</sup> Studien syftade till att skapa en överblick över hur systemet ser ut och identifiera åtgärder och anpassningar som behövs för att främja ett mer hållbart turistresande inom Sverige.

Analysen resulterade i flera åtgärdsförslag inom sex systemnivåer: policy och regelverk praxis, resursflöden, samarbeten och relationer, påverkan och inflytande, samt kultur och värderingar. Inom ramen för policy och regelverk identifierades bland annat behovet att revidera paketreselagen och taxitrafiklagen, eftersom dessa lagar upplevdes skapa hinder för det hållbara turistresandet. Våren 2024 fick Ramboll i uppdrag av Myndighetsgruppen och plattformen Smartare tillsammans att göra en fördjupad analys av policy och regelverk som hindrar det hållbara turistresandet.

## 1.1 Fördjupad analys av lagar som hindrar hållbart resande

Studien har två övergripande syften: 1) att analysera policy och regelverk som påverkar besöksnäringens aktörer och deras möjligheter att främja ett hållbart turistresande, samt 2) identifiera goda exempel på lokala lösningar som i olika kontexter lyckats främja hållbara turistresor inom lagarnas ramar. I Tabell 1 presenteras analysram och frågeställningar som legat till grund för studien.

Tabell 1. Analysram för studien

Temat	Frågeställningar
Befintliga regelverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vilka regelverk försvårar för hållbara transporter för turism? På vilket sätt försvårar regelverken?</li> <li>• Vilka aktörer har rådighet över regelverken?</li> </ul>
Regelverkens påverkan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hur påverkar regelverkens utformning aktörer inom besöksnäringens förutsättningar att främja hållbart resande?</li> <li>• Vilka aktörer blir särskilt drabbade av svårigheterna och på vilket sätt?</li> <li>• Finns det aktörer som skulle missgynnas av en förändring av regelverken och därmed vara mindre förändringsbenägna?</li> </ul>
Förslag på förändringar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finns det aktuella förslag till förändringar på nationell och internationell nivå inkl. förslag och tidplan? Vad innebär förändringarna?</li> <li>• Vilka aktuella förslag till förändringar behövs revideras eller ändras och på vilket sätt? Vad efterfrågar besöksnäringen? Vilka andra förslag behövs?</li> <li>• Vilka regelverk är enkla att revidera och vilka är för komplexa för att kunna göra revideringar för besöksnäringen?</li> </ul>
Goda exempel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hur har aktörer inom besöksnäringen hittat möjligheter och lösningar inom ramen för befintliga regelverk?</li> <li>• Vilka goda exempel på lösningar finns redan idag? Har dessa testats?</li> </ul>

<sup>1</sup> Ramboll. (2023). Transportsystemet för turism – Kunskapssammanställning och framåtblick.

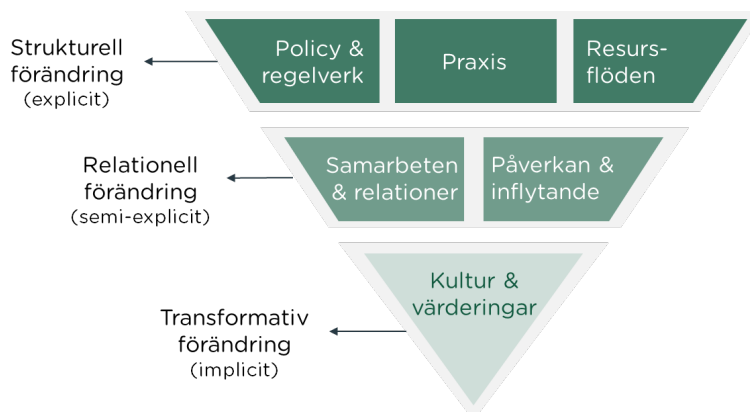
## AVGRÄNSNINGAR

I studien fokuserar vi huvudsakligen på ett urval av lagstiftningar som identifierats som särskilt utmanande för främjandet av ett hållbart turistresande. Det finns dock flera andra faktorer som påverkar turisternas resande som vi endast berör i begränsad utsträckning i studien. Exempelvis transporters upplevda bekvämlighet och smidighet, priskänslighet och preferenser. Omvärldsfaktorer och marknadsutveckling kan också påverka hur turister väljer att resa. Nya tekniker och innovationer skapar också behov av bland annat utbyggd infrastruktur, ökad kunskap och nya regelverk.

## 1.2 Studien utgår från ett ramverk för systemperspektiv

I analysen utgår vi från ett ramverk för systemperspektiv för att identifiera hur systemet hänger ihop och vilka faktorer som påverkar olika delar av systemet, se Figur 1. Policy och regelverk inom transportsystemet för turism påverkar inte enbart regelmässiga aspekter, utan kan även påverka etablerade arbetssätt, samarbetsformer mellan aktörer och incitament för att ändra kultur och värderingar. Vi belyser dessa aspekter löpande i samband med vår genomgång av lagarna samt i analysen av vilka åtgärder som behövs för att främja ett mer hållbart turistresande.

Figur 1. Sex villkor för systemomställning



Källa: Inspirerad av Kania, Kramer & Senge (2018) *The Water of Systems Change*, Rambolls bearbetning.

Systemet kan delas upp i sex pelare som tillsammans behöver förändras i samma riktning för att uppnå en systemomställning på strukturell, relationell och transformativ nivå:

- **Policy och regelverk:** Regelverk, regleringar, strategier och prioriteringar, formella och informella
- **Praxis:** Befintliga praktiker och praxis som syftar till att adressera något
- **Resursflöden:** Hur pengar, personella resurser, kunskap och information är allokerade och distribuerade
- **Samarbeten och relationer:** Kvalitén på samarbeten, relationer och kommunikation som sker mellan olika aktörer
- **Påverkan och inflytande:** Vilka individer och organisationer som har beslutsfattande-makt, auktoritet och inflytande, både formellt och informellt
- **Kultur och värderingar:** Djupt hållna övertygelser och antaganden som påverkar våra beslut och insatser.

Alla delar i systemet är inte lika synliga. Den strukturella förändringen är den som är mest explicit. Även samarbeten och relationer samt påverkan och inflytande är delvis synliga och mätbara. Kultur och värderingar är den del av systemet som är mest implicit och därmed svårast att synliggöra och mäta.

### 1.3 Metodik

Analysen bygger på dokumentstudier, skrivbordsstudie, intervjuer och workshopar. I skrivbordsstudien har vi sökt efter utredningar, utvärderingar, rapporter, webbsidor och annat relevant underlag kopplat till identifierade lagar och goda exempel på lokala lösningar. Dokumenten har därefter analyserats och sammanställts.

Vi har genomfört totalt 17 intervjuer med olika experter och aktörer. Intervjuerna hade två syften. Den första omgången intervjuer syftade till att kartlägga hur de olika lagarna ser ut och deras konsekvenser för besöksnäringens aktörer och företag. Den andra omgången intervjuer syftade till att samla in goda exempel på lokala lösningar som främjar hållbart turistresande. I Bilaga 1 sammanställs samtliga aktörer som intervjuats.

Vi har genomfört två workshopar som syftat till att fördjupa och kvalitetssäkra studien. På workshoparna deltog en fokusgrupp bestående av olika aktörer inom besöksnäringen och transportsystemet för turism, Myndighetsgruppen och plattformen Smartare tillsammans. Den första workshopen syftade till att validera och komplettera Rambolls analys av hur olika regelverk påverkar det hållbara turistresandet samt vilka konsekvenser det medför. Den andra workshopen syftade till att diskutera och validera goda exempel på lösningar.

### 1.4 Disposition

Rapporten är disponerad på följande sätt. I Kapitel 2 sammanställs paketreselagen och resegarantilagen, i kapitel 3 taxitrafiklagen och i kapitel 4 kollektivtrafiklagen. Vi sammanställer vad lagarna innebär, vilka hinder de skapar för det hållbara turistresandet, om det finns förslag på ändringar, samt vilken möjlighet det finns att påverka lagstiftningarna för att bidra till ett mer hållbart turistresande.

I kapitel 5 presenteras olika goda exempel på lösningar, uppdelat utifrån destinationernas förutsättningar. I kapitel 6 sammanställs identifierade åtgärder och stöd som behövs framåt för att underlätta och främja ett mer hållbart turistresande, utifrån sex villkor för systemomställning. Slutligen sammanställs Rambolls slutsatser och rekommendationer i kapitel 7.

## 2. Paketreselagen och resegarantilagen

I detta kapitel presenteras paketreselagen och resegarantilagen samt identifierade hinder som lagarna skapar för att uppnå det önskade läget med mer hållbara turisttransporter. Därtill presenteras aktuella lagändringsförslag och möjligheter att påverka lagarna.

### Det önskade läget: Tillgång till smidiga transportlösningar

Rambolls tidigare studie om transportsystemet för turism visar att smidigheten vid bokning och genomförande av resor är en av många faktorer som påverkar turisternas val av resa och transportsätt. Turister efterfrågar enkelhet från dörr till dörr. Det är därför önskvärt att aktörer inom besöksnäringen tillsammans tar ett helhetsansvar för hur besökare når destinationer och besöksmål på ett hållbart sätt. En lösning kan vara att aktörer samarbetar för att erbjuda helhetslösningar för besökare som täcker deras behov av transport, boende och aktiviteter. Den internationella chartermarknaden har en lång tradition av att erbjuda bekväma paketresor, och dagens regelverk är utformat efter denna internationella marknad. Även svenska besöksnäringens aktörer, som ofta är småskaliga, behöver goda förutsättningar och ett anpassat regelverk för att kunna skapa attraktiva, smidiga och hållbara erbjudanden som främjar hållbart turistresande.

### 2.1 Lagarna ger skydd vid paketresor och sammanlänkade researrangemang

Paketreselagen (2018:1217) skyddar resenärer som köper paketresor eller sammanlänkade researrangemang. Lagen bygger på Europaparlamentets direktiv 2015/2302 om paketresor och sammanlänkade researrangemang. Paketresor och sammanlänkade researrangemang definieras som:

- **Paketresa:** en kombination av minst två olika typer av resetjänster (exempel transport och boende) som varar mer än 24 timmar och säljs tillsammans till ett samlat pris.
- **Sammanlänkat researrangemang:** när en konsument köper en tjänst eller resa via en aktör och hänvisas därefter vidare till en annan aktör för att köpa en annan tjänst.

Enligt lagen måste **en** aktör stå som ansvarig för resan. Om resan, eller någon del av resan, inte kan genomföras måste aktören återbetala resan inom 14 dagar. Den ansvariga aktören har också informationsskyldighet och ansvar att åtgärda fel som uppstår i någon av resans delar, även om felet orsakas av en underleverantör. Minsta avvikelse i resan ger resenären rätt till prisavdrag. Vid samarbete mellan aktörer gäller det att veta vilken aktör som har det huvudsakliga ansvaret.

Resegarantilagen (2018:1218) handlar om resegarantin, vilket är en ekonomisk säkerhet för resenärer som köper paketresor eller sammanlänkade researrangemang. Resenärer har rätt till ersättning ifall researrangörerna inte kan genomföra den bokade resan alternativt om resenären behöver hjälp att resa hem i det fall då arrangören gått i konkurs under resans gång. En näringsidkare som arrangerar paketresor eller sammanlänkade researrangemang behöver anmäla sin verksamhet till Kammarkollegiet.

### 2.2 Hinder som lagstiftningarna skapar

Nedan listas identifierade hinder som lagstiftningarna skapar som gör det svårt för företag och aktörer inom besöksnäringen att erbjuda hållbara transportlösningar till, från och inom destinationer. Några intervjuade anser att det är viktigt att kraven på paketresor finns, samtidigt som flera upplever att lagarnas utformning hämmar innovation, särskilt bland mindre företag.

## LAGARNA ÄR SVÅRA ATT FÖRSTÅ

I intervjuer framkommer att det är svårt att förstå vad en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang faktiskt är. Några lyfter att det finns flera företag, framför allt mindre, som säljer paketerade resor utan att vara medvetna om det. Till exempel förstår inte alla att kombinationen av teaterbesök och resa, eller vistelse på pensionat i kombination med mountainbiketurer, klassificeras som en paketresa. Flera företag riskerar därmed ökade kostnader som de inte räknat med eftersom de inte förstått regelverket.

## RESEGARANTILAGEN ÄR INTE ANPASSAD TILL INRIKES RESOR

Resegarantilagen är inte anpassad efter inrikes resor i Sverige. När lagen infördes var den främst tilltänkt för charterresor utomlands som generellt bygger på fasta avgångar och boenden. Majoriteten av resorna i Sverige kräver dock betydligt mer flexibilitet. Processen att ställa, underhålla och utnyttja resegarantier är också komplex. Den kräver att företag har god förståelse för lagkraven, samt möjlighet till en omfattande administrativ hantering, vilket en stor del av svenska företag inte har.

## LAGARNA ÄR KOMPLEXA OCH SKAPAR EN HÖG UPPGIFTSBÖRDA FÖR FÖRETAG

Lagarna upplevs som komplexa och de genererar en hög uppgiftsbörda för företag som vill sampaketera helhetslösningar som innehåller hållbara transporter. Eftersom resenärer idag sällan utnyttjar resegarantier kan lagkraven skapa en onödig administrativ börda för företag. Företag har svårt att förstå hur resegarantiprocessen går till, till exempel hur de ska göra för att anmäla sig till Kammarkollegiet. Företagare efterfrågar tydligare kriterier, ansöknings- och anmälningsprocesser. Otydligheten riskerar annars att hämma företagets möjligheter att utveckla paketerade lösningar som inkluderar hållbara transporter.<sup>2</sup>

## LAGARNA INNEBÄR ÖKADE KOSTNADER OCH RISKERAR ATT HÄMMA INNOVATION

Lagarnas krav kan medföra ökade kostnader för företag, exempelvis om en resa som ingår i ett paketerat erbjudande ställs in. Enligt SOU 2023:33 *Ett förbättrat resegarantisystem* är resegarantier relativt kostsamma i förhållande till övriga konsumentskydd.<sup>3</sup> Risken för ökade kostnader kan hämma företagets innovation, affärsutveckling och investeringar i hållbara transportlösningar som skulle kunna ingå i paketresor. Besöksnäringen består till stor del av mindre företag med begränsade resurser, vilket gör dem mer sårbara för kraven som lagarna ställer jämfört med större företag. Flera intervjuade anser att lagarna endast borde gälla för företag över en viss storlek för att inte hämma innovationer i små företag.

## 2.3 Aktuella lagändringsförslag på EU- och nationell nivå

Nedan presenteras aktuella lagändringsförslag för paketreselagen och resegarantilagen på EU- och nationell nivå.

### EU:S ÄNDRINGSDIREKTIV OM PAKETRESOR OCH SAMMANLÄNKADE RESEARRANGEMANG

EU-kommissionen presenterade den 29 november 2023 ett förslag till ändringar i direktiv 2015/2302 om paketresor och sammanlänkade researrangemang.<sup>4</sup> Syftet med förslaget är bland annat att stärka konsumentskyddet vid kriser, samt att förtydliga och förenkla vissa begrepp och bestämmelser i direktivet och därigenom förbättra den inre marknaden.

---

<sup>2</sup> SOU 2017:95. Ett land att besöka.

<sup>3</sup> SOU 2023:33. *Ett förbättrat resegarantisystem*.

<sup>4</sup> European Commission (2023). *Improved rights and better information for travelers*.

Förslaget innebär följande förändringar:

- **Justeringar i definitionerna** av paketresa och sammanlänkat researrangemang, för att minska svårigheterna att skilja dem åt och för att säkerställa att de inte överlappar varandra.
- **Ändring i förskottsbetalning**, som innebär att arrangörer och återförsäljare inte ska ha rätt att kräva en förskottsbetalning från resenärer på mer än 25 procent av priset för paketresan. Återstående betalning får inte krävas tidigare än 28 dagar före resans start.
- **Ändringar i krav på paketreseavtalets innehåll**, som innebär att i avtalet ska det även anges att paketresearrangören är ansvarig för återbetalning med anledning av avbokning eller ändring i avtalet.
- **Ändring i resenärens rätt att säga upp paketreseavtalet**, som innebär att resenärer ska kunna ändra eller säga upp avtalet utan att behöva betala någon avgift vid oundvikliga eller extraordinära omständigheter som väsentligt påverkar resan. Återbetalningar med anledning av detta ska göras oavsett om resenären begär återbetalning eller inte.
- **Ändring i användning av värdebevis**, som tydliggör att arrangörer får erbjuda värdebevis i stället för återbetalning om en paketresa avbokas eller ställs in. Värdebeviset ska motsvara minst det belopp som annars skulle ha återbetalats och ska ha en giltighetstid om maximalt 12 månader.
- **Förtydligande i regler för skydd mot obestånd** i syfte att göra reglerna mer effektiva och likformiga mellan medlemsstaterna. Bland annat ska även krav på återbetalning som uppstått innan näringsidkarens obestånd och värdebevis omfattas av säkerheten som reseaktörerna ska ha.
- **Ändring i rätt till återbetalning för arrangörer**, som innebär att paketresearrangörer har rätt till återbetalning inom sju dagar från näringsidkare som avbokar en resetjänst som har varit en del av en paketresa som arrangören anordnat.

EU-kommissionen har gjort en konsekvensanalys av förslaget. Deras bedömning är att ändringen kan medföra vissa ökade kostnader för arrangörer och återförsäljare, samtidigt som de också förväntar sig vissa lättnader genom tydligare och enklare regler i direktivet. Regeringen delar kommissionens bedömning i stort och ser positivt på ändringarna som innebär att regelverket förtydligas och förenklas. Regeringen ska arbeta för att regelverket utformas så att företagens regelbörda och administrativa kostnader minimeras.<sup>5</sup>

## **NATIONELLT FÖRSLAG TILL ÄNDRING I RESEGARANTILAGEN**

I SOU 2023:33 *Ett förbättrat resegarantisystem* föreslås förändringar för att effektivisera resegarantilagen i syfte att skydda både resenärer och företag från ekonomiska förluster. Syftet med förändringarna är att skapa ett resegarantisystem som både skyddar resenärer och researrangörer. Bakgrunden till förslagen är att nuvarande insolvenssystem, som främst bygger på individuella garantier, medför onödigt höga kostnader för researrangörer och skapar etableringshinder. Dessutom riskerar resenärer att inte få den ersättning som de har rätt till. Ändringsförslagen är följande:

- **Bestämmelser om återbetalningskrav** för det belopp som researrangörer är skyldiga att återbetala till resenärer enligt paketreselagen och som vid tidpunkten för ansökan om återbetalning inte har betalats tillbaka.
- **Bestämmelser om värdebevis** som ett alternativ till återbetalning. Värdebevisen får inte gälla mer än ett år och resenärer ska frivilligt godta dem istället för återbetalning.

---

<sup>5</sup> Justitiedepartementet. (2023). Ändringsdirektiv om paketresor och sammanlänkade researrangemang (2023/24:FPM28).

- **Införande av en resegarantifond** för att skydda resenärer mot ekonomisk skada vid insolvens hos arrangörer av paketresor. Fondens medel ska bidra till hemtransport och inkvartering vid behov. Arrangörer blir skyldiga att betala ett bidrag till fonden. När fonden har uppnått en storlek på 1,5 miljarder kronor är den helt uppbyggd. På sikt kan fonden göra det billigare för researrangörer, eftersom de själva inte behöver lägga ut lika höga summor.
- **Större krav på arrangörer att ge korrekt information** till resenärer, med påföljder enligt marknadsföringslagen vid brist på sådan information.

Enligt Regeringskansliet ska utredningens ändringsförslag analyseras närmare för att bland annat se hur de förhåller sig till förslagen i EU-kommissionens ändringsdirektiv.<sup>6</sup>

### **STORBRIANNIEN UNDERSÖKER MÖJLIGHET ATT UNDANTA NATIONELLA OCH MINDRE RESOR FRÅN PAKTERESELAGEN**

I Storbritannien finns ett förslag om att uppdatera landets paketreselag. Ett förslag är att undanta samtliga inrikes resor och resor upp till en viss summa från paketreselagen. Syftet är att minska bördan för researrangörer och underlätta för dem att erbjuda kombinerade erbjudanden till en lägre kostnad. Det kan även möjliggöra att nya kombinationer erbjuds till resenärer.<sup>7</sup> Även om detta förslag inte kommer att påverka Sverige direkt, kan det vara värdefullt att följa vilken förändring som sker i Storbritannien och om det kan vara relevant att införa något liknande i Sverige och resten av Europa.

## 2.4 Lagarna är ganska svåra att ändra

Eftersom lagarna baseras på EU-direktiv kan en lagändring ta cirka 10-15 år och den kräver en samsyn med resten av EU:s besöksnäring. När det gäller de pågående uppdateringarna av paketreselagen och resegarantilagen har en möjlighet funnits att lämna remissvar (till och med 31 mars 2024). Inkomna remissvar har bland annat lyft att resegarantilagen är anpassad efter större rese- och charterbolag, med fasta avgångar och boenden, samtidigt som majoriteten av resorna inom Sverige kräver betydligt mer flexibilitet.<sup>8</sup> Flera lyfter också att begreppen paketresa och sammanlänkat arrangemang behöver tydliggöras och förenklas, vilket föreslås i kommissionens direktiv.

I studiens workshopar har det framkommit att det borde finnas ett tröskelvärde för vilka företag som omfattas av lagarna, för att minska företagets regelbörda och ekonomiska risker. Det nuvarande förslaget om att begränsa förskottsbetalningar till 25 procent för paketresor och sammanlänkade researrangemang kommer att minska företagets likviditet och göra det svårare för dem att göra investeringar. Kravet kan även leda till generell högre personalkostnader, till exempel på grund av dubbel faktureringskostnad och ökade kostnader för påminnelser. Sammanfattningsvis behöver det bli tydligare för företag vad lagarna och lagförändringarna innebär för dem och vilka möjligheter som finns.

---

<sup>6</sup> Justitiedepartementet. (2023). Ändringsdirektiv om paketresor och sammanlänkade researrangemang (2023/24:FPM28).

<sup>7</sup> Department for Business & Trade. (2023). Package Travel Legislation: Updating the Framework.

<sup>8</sup> Visita (2023) Remissyttrande: Ett förbättrat resegarantisystem (SOU 2023:33).

## 3. Taxitrafiklagen

I detta kapitel presenteras taxitrafiklagen samt identifierade hinder som lagen skapar för att uppnå det önskade läget med mer hållbara turisttransporter. I kapitlet presenteras också aktuella lagändringsförslag och möjligheter att påverka lagen.

### Det önskade läget: Möjlighet till sista-kilometer-transporter

Rambolls tidigare studie om transportsystemet för turism visar att tillgängligheten till ett resmål är en av många faktorer som påverkar turisternas val av resa och transportsätt. Besökare måste kunna nå sin slutdestination oavsett om det finns utbyggd kollektivtrafik eller inte. Många orter i Sverige har inte tillräckligt med resenärer för att stödja ett kommersiellt taxibolag. Det behöver bli enklare för olika aktörer att bedriva laglig yrkestrafik. Företag och aktörer inom besöksnäringen behöver kunna möjliggöra sista-kilometer-transporter och transporter inom destinationer för sina besökare.

### 3.1 Lagen reglerar taxitjänster

Taxitrafiklagen (2012:211) syftar till att reglera taxinäringen för att säkerställa säker, pålitlig och rättvis tillgång till taxitjänster för både konsumenter och förare. Lagen omfattar en rad olika aspekter, såsom licenskrav för förare och företag, fordonens standard och utrustning, prisinformation och betalningsätt, samt regler för hur taxitjänster får marknadsföras och erbjudas till allmänheten.

Lagen tydliggör att endast den som har taxitillstånd och lever upp till licenskrav får bedriva taxiverksamhet. Taxitrafik definieras som trafik som bedrivs yrkesmässigt, där ett fordon och en förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. Detta gäller även på orter som saknar kommersiell taxitrafik.

### 3.2 Hinder som lagstiftningen skapar

Nedan listas identifierade hinder som taxitrafiklagen skapar och som kan påverka aktörers möjligheter att erbjuda hållbara transporter till, från och inom destinationer.

#### **LAGEN FÖRSVÅRAR TRANSPORTER SISTA KILOMETRARNAS FRAM TILL BOENDE**

Lagen begränsar aktörer inom besöksnäringen<sup>9</sup> från att mot betalning hämta sina besökare med bil, eftersom taxitillstånd behövs. Enligt intervjuer skulle flera företag inom näringen, exempelvis hotell och boenden, vilja erbjuda egna transporter till sina gäster men anser att det inte är ekonomiskt möjligt under gällande lagstiftning.

Lagstiftningen gör så kallade sista-kilometer-transporter, eller transporter sista delen till och från boenden eller besöksmål, särskilt utmanande på destinationer som saknar allmän kollektivtrafik eller kommersiell taxitrafik. Enligt intervju med en representant från Svenska Taxiförbundet måste flera aspekter hanteras om man vill erbjuda denna typ av transporter. Aktören som utför transporten behöver ha ett taxitrafiktillstånd, chauffören behöver ha en taxiförarlegitimation, och fordonet behöver ha en taxameter, registreras som taxifordon hos Transportstyrelsen, samt ha en gul registreringsskylt. Anmälningen av fordon är också kostsam, och ligger på cirka 100 000 kr för det första fordonet och 50 000 kr för det andra. En taxilicens ställer därtill omfattande krav på licensinnehavaren och kan vara kostsam. Det

<sup>9</sup> Med aktörer inom besöksnäringen syftar Ramboll på turism- eller besöksnäringstjänsterna i regioner och kommuner samt destinationsbolag.

behöver finnas bättre ekonomiska möjligheter för den enskilde taxiföraren att arbeta med taxi, på hel- eller deltid.

Avsaknaden av taxitrafik gör det närmast omöjligt att resa till, från och inom denna typ av destinationer utan egen bil. Lagen påverkar framväxten av nya hållbara transportlösningar för turister. Enligt deltagare på workshop finns det en risk aktörer inom besöksnäringen inte heller vågar marknadsföra resor med kollektivtrafik när anslutning de sista kilometrarna saknas.

### **LAGSTIFTNINGEN ÄR SVÅR ATT FÖRSTÅ**

I Rambolls intervjuer med jurister framkommer att det finns vissa utmaningar med att tolka taxitrafiklagen, till exempel gällande när en taxilicens och en taxameter behövs och när den inte behövs. Det blir ofta upp till domstolar att tolka lagen. Enligt SOU 2017:95 *Ett land att besöka* tydliggör taxitrafiklagen att företag inte anses vara i yrkes- eller taxitrafik så länge de 1) inte tar betalt för resan och 2) inte erbjuder resan till allmänheten.<sup>10</sup> Så snart fordonet ställs till allmänt förfogande lyder det under lagstiftningen. Det finns dock vissa osäkerheter kring när en resa räknas som att den erbjuds mot betalning. Till exempel gäller lagen även för resor där ersättning understiger driftskostnaden, vilket inte anses vara lika tydligt.

### **LAGEN BEGRÄNSAR MÖJLIGHETER TILL INNOVATION OCH SAMÅKNINGSTJÄNSTER**

Lagen begränsar möjligheterna till innovation och framväxten av nya typer av samåknings-tjänster. Nya digitala tjänster affärsmodeller inom taxibranschen har under de senaste åren skapat nya möjligheter för effektivare transporttjänster globalt. Däremot har några av dessa tjänster bedömts som olagliga i Sverige, vilket har lett till rättsliga påföljder.<sup>11</sup> Det finns därmed en diskrepans mellan etablerade lagar och framväxande affärsmodeller, vilket kan hindra innovation och en hållbar utveckling inom sektorn.

Ett exempel i Sverige som haft rättsliga påföljder är Hudiksvalls kommun som upphandlade LSS-resor till och från sin dagliga verksamhet. Deras försvarsargument var att patienterna inte betalat något för resan. De fälldes i tingsrätten och hovrätten eftersom transporterna hade riktat sig mot allmänheten och skett regelbundet.

Det finns dock möjlighet för regioner att upphandla linjetrafik (till exempel via taxi), eller beställningstrafik, om det finns kommersiella aktörer som anmäler intresse för detta. Det är den subventionerade trafiken som lyder under trafikplikt.<sup>12</sup> Detta skulle kunna möjliggöra linjetrafik mellan exempelvis en järnvägsstation och slutdestination.

Oklarheter uppstår ofta vid upphandling av hållbara samåkningstjänster<sup>13</sup>, och det finns behov av att harmonisera lagstiftningen för att underlätta implementeringen av innovativa och hållbara lösningar inom besöksnäringen. Lagen kan behöva anpassas för att främja hållbarhet och flexibilitet inom besöksnäringen<sup>14</sup>. När juridiskt korrekta lösningar saknas finns det risk att aktörer hittar lösningar i gråzonen för vad som är tillåtet. Något som kan få konsekvenser för transporters säkerhet och leda till stora risker vid olyckor.

---

<sup>10</sup> SOU 2017:95. *Ett land att besöka* En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring.

<sup>11</sup> Uber Pop och Blabla Car är exempel på samåkningstjänster som fanns förut eller som finns i andra länder, men som inte faller under giltig lagstiftning i Sverige.

<sup>12</sup> Trafikanalys. (2023) Regional linjetrafik.

<sup>13</sup> K2 - Nationellt kunskapscentrum. [Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden \(k2centrum.se\)](https://www.k2centrum.se).

<sup>14</sup> SOU 2020:25. Ett nationellt biljettsystem.

### 3.3 Inga aktuella lagändringsförslag

Taxitrafiklagen regleras endast på nationell nivå, men den har inte reviderats på många år.

#### **SENASTE ÄNDRINGEN AV TAXITRAFIKLAGEN GJORDES 2016**

Den senaste utredningen inom området, SOU 2016:86 *Taxi och samåkning - i dag, i morgon och i övermorgon*, handlar om obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens.<sup>15</sup> Den lyfter en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil utan obligatoriskt taxameterkrav. Utredningen föreslår också förtydliganden av regler för samåkning mellan privatpersoner. Utredningens förslag har inte lagts fram av regeringen eller diskuterats vidare.

Den 1 december 2023 kom en proposition, men den handlade endast om ålder på förare och prisuppgifter (fast-pris-uppgifter som taxiföretag behöver lämna). I intervjuer framkommer att det råder ett missförstånd kring att regeringen infört ett samåkningsundantag i taxitrafiklagen. Eftersom förslaget om samåkning i utredningen SOU 2016:86 inte antogs finns det inget undantag för samåkning.

#### **ARBETE SKER PÅ EU-NIVÅ FÖR ATT FRÄMJA HÅLLBAR OCH SMART MOBILITET**

På EU-nivå finns ett åtgärds paket för en hållbar och smart mobilitet.<sup>16</sup> Det innehåller bland annat åtgärdsförslag kring hur länder kan få människor, både turister och invånare, att välja bort bilen och i stället använda taxi, buss eller andra kollektiva transportmedel. För att åtgärderna ska gå igenom på EU-nivå behöver samtliga medlemsstater godkänna dem.

### 3.4 Möjligheter till revidering av lagen finns

Det finns goda möjligheter att revidera taxitrafiklagen eftersom den enbart regleras på nationell nivå. I intervjuer och workshoppar har följande ändringsförslag identifierats:

- Ge undantag från lagstiftningen i områden där det saknas kommersiell taxitrafik.
- Ändra definitionen av vad yrkesmässig transportverksamhet innebär.
- Underlätta möjligheten att införskaffa taxitillstånd (eller annan typ av behörighet) för att kunna köra personer yrkesmässigt. Det kan till exempel handla om ett hotell som har en minibuss som de hämtar sina gäster med. Här skulle ett nytt regelverk behövas som gäller verksamheter som enbart innefattar en viss typ av transport, som att köra personer en begränsad sträcka, och inte innebär uppstart av en konkurrerande taxi-verksamhet.

Taxitrafiklagen handlar om när en aktör tillåts att utföra transporter. En representant från Svenska taxiförbundet lyfter att regionerna borde se över möjligheten att börja använda upphandlade fordon som allmän taxi och på så sätt bidra till att bygga upp en marknad.<sup>17</sup> Regioner kan i detta arbete hänvisa till Kollektivtrafiklagen, som tydliggör att regioner ska bidra till att det finns tillgång till taxitrafik i regionen (se kapitel 4).

---

<sup>15</sup> SOU 2016:86. *Taxi och samåkning - i dag, i morgon och i övermorgon*.

<sup>16</sup> European Commission. (2021). *Mobility strategy*.

<sup>17</sup> Bussmagasinet. (2020). *Taxiföretag slås ut när regioner och kommuner upphandlar*.

## 4. Kollektivtrafiklagen

I detta kapitel presenteras kollektivtrafiklagen samt identifierade hinder som lagen skapar för att uppnå det önskade läget med mer hållbara turisttransporter. I kapitlet presenteras också aktuella lagändringsförslag och möjligheter att påverka lagen.

### Det önskade läget: En kollektivtrafik som möter även besöksnäringens behov

Rambolls tidigare studie om transportsystemet för turism visar att kostnaden för en resa är en av flera faktorer som påverkar turisternas val av hållbara transportsätt. Den regionala kollektivtrafiken är ett kostnadseffektivt transportalternativ för besökare som vill resa hållbart. Besöksnäringen utgör en basnäring i många mindre orter, och näringens anställda behöver kunna resa till arbetet på ett hållbart sätt. Det önskade läget är att kollektivtrafiken planeras med hänsyn till turisternas och besöksnäringens behov. Det kan innebära exempelvis anpassade linjesträckningar, avgångstider som samordnas med anslutande transporter, möjlighet till förbeställda resor, samt enklare resor över länsgränser. En kollektivtrafik som anpassas efter besökare kan också bidra till förbättrad service för invånare.

### 4.1 Lagen ska främja kollektivtrafikens utveckling

EU:s kollektivtrafikförordning (nr. 1370/2007) och kollektivtrafiklagen (2010:1065) ger de juridiska ramarna för regioners och kommuners ansvar och befogenheter när det gäller kollektivtrafik. Det gäller även turism- och besöksnäringens ändamål.<sup>18</sup> Lagen syftar till att främja utvecklingen av kollektivtrafiken för att göra den mer tillgänglig, effektiv och hållbar för alla användare. Regionens invånare, arbets- och vardagsresande är de huvudsakliga målgrupperna för den allmänna kollektivtrafiken. I lagen finns även möjlighet för regioner att stärka regionens taxitrafik.<sup>19</sup>

Regionernas trafikförsörjningsprogram tydliggör målsättningar och prioriteringar för den allmänna kollektivtrafiken, till exempel vad gäller målgrupper. Trafiken subventioneras till hälften med landstingsskatt och i vissa fall med kommunalskatt.

### 4.2 Hinder som lagstiftningen skapar

Nedan listas identifierade hinder som lagen kan skapa för aktörer inom besöksnäringen och som kan påverka möjligheten att erbjuda hållbara transporter.

#### **RESOR ANPASSAS SÄLLAN EFTER BESÖKSNÄRINGEN DÅ DEN INTE PRIORITERAS**

Lagstiftningen gör det svårt att skapa synergier mellan ordinarie linjetrafik och turismens behov. Besökare har ofta andra behov än den huvudsakliga målgruppen vardagspendlare. Om trafiken inte anpassas efter deras behov kan det bli svårt för turister att ta sig till och mellan besöksmål på ett hållbart sätt. Det finns även utmaningar för arbetspendlare inom näringen. Deras resmönster skiljer sig ofta från övrig arbetspendling, såväl geografiskt som tidsmässigt. Begränsad tillgänglighet till hållbara arbetsresor för denna grupp kan på sikt påverka såväl integrationen som ungas möjligheter till sysselsättning, två grundläggande funktioner för besöksnäringens kompetensförsörjning. I flera fall utgör besöksnäringen en arbetsplats för unga och personer i sin första anställning, varav många saknar körkort och tillgång till bil. Utan tillgång till kollektivtrafik begränsas deras möjligheter till anställning.

<sup>18</sup> SKR. (2018). Besöksnäring i kollektivtrafikplanering.

<sup>19</sup> "Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet" (§14).

## OSÄKERHET I TOLKNING AV LAGEN

Planeringen av regional kollektivtrafik, som sker i regionernas trafikförsörjningsprogram, fokuserar främst på arbets- och vardagsresande. Enligt SKR (2018) råder olika tolkningar av regelverkets möjligheter att bredda målgruppen även till besökare och fritidsresenärer. Regioner med mer utbredd besöksnäring kan göra en mer liberal tolkning och ta större hänsyn till besöksnäringen än regioner med mindre omfattande besöksnäring.<sup>20</sup> Skillnader i tolkning av lagen skapar förvirring. Vissa anser att samhällsfinansierad kollektivtrafik bör enbart beakta kommun- och regioninvånarnas tillgänglighet, medan andra anser att även andra former av resande bör tas i beaktande. Bristen på systematiska sätt att involvera besöksnäringen i kollektivtrafikplaneringen pekar på ett behov av förändring och tydligare riktlinjer.

## SVÅRT MED GRÄNSÖVERSKRIDANDE SAMARBETEN

Kollektivtrafikmyndigheter arbetar huvudsakligen inom den egna regionen. Lösningar som är länsöverskridande brukar främst anpassas efter vardagsresande och arbetspendling. Om tillgängligheten till länsöverskridande trafik är för begränsad kan det leda till att få turister och resenärer reser till vissa platser.<sup>21</sup> Några exempel på befintliga trafik- och biljettsamarbeten över länsgränser är Norrlandsresan där det går att resa på en biljett i de fyra nordligaste länen, tåg i Bergslagen och Mälartåg. Flera intervjuade lyfter dock att det kan vara svårt att uppnå en bra samordning av kollektivtrafiken över länsgränserna. Bristande samordning och standardisering i villkor för resor, till exempel gällande typer av biljetter och taxa, försvårar för resenärer, särskilt när de reser utanför sina hemregioner.

Det finns även instegssvårigheter för oerfarna resenärer och turister. Turister känner inte alltid till regionernas administrativa gränser och det kan skapa förvirring för dem om de behöver hämta en ny app för biljettköp i varje region. Även om det rent praktiskt inte behöver vara svårt att ladda ner en ny mobilapp eller besöka en ny hemsida, kan det skapa psykologiska hinder som gör att det känns enklare att resa med egen bil.<sup>22</sup>

## LÅG GRAD AV CENTRALISERING OCH RESURSFÖRDELNING

Det finns ingen central aktör som ansvarar för att samordna digitala lösningar och mobilitetstjänster, såsom resealternativ över regiongränser eller tjänster som integrerar olika transportformer. Detta resulterar i ett komplicerat biljettsystem och bristande information om störningar. På grund av lagens regionala organisering har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna stor autonomi att skapa egna system. Nationella resurser för IT-system är begränsade, samtidigt som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna möter betydande IT-relaterade kostnader. För närvarande saknas det nationell samordning i arbetet.<sup>23</sup>

### 4.3 Flera utredningar har genomförts inom området

Det har inte skett några större förändringar i lagen sedan den trädde i kraft. Däremot har flera uppföljningar och utredningar gjorts, som har pekat ut områden som behöver ses över vid en framtida lagändring.

## INGA STÖRRE FÖRÄNDRINGAR HAR SKETT SEDAN 2010

Det har inte skett några större förändringar i Kollektivtrafiklagen sedan den trädde i kraft i januari 2012. Under 2012 lämnade regeringen ett förslag att komplettera lagen till att även omfatta kollektivtrafik på vatten.<sup>24</sup> Därtill överlämnade regeringen i juni 2023 en

<sup>20</sup> SKR. (2018). Besöksnäring i kollektivtrafiken.

<sup>21</sup> SOU 2017:95. Ett land att besöka.

<sup>22</sup> SOU 2020:25. Ett nationellt biljettsystem.

<sup>23</sup> Trafikverket. (2023). En nationell digital infrastruktur för kombinerad mobilitet: Mot en smartare organisation.

<sup>24</sup> Regeringskansliet. (2012). Komplettering av kollektivtrafiklagen: Prop. 2011/12:76.

lagrådsremiss gällande möjligheten att direkt kunna tilldela avtal för kollektivtrafik på järnväg.<sup>25</sup> I övrigt har inga större förändringar skett.

## UPPFÖLJNING AV KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN

År 2015 lämnade Trafikutskottet en uppföljningsrapport av kollektivtrafiklagen. I rapporten lämnade utskottet rekommendationer till översyn av lagen på grund av olika utmaningar och brister som identifierats. Rapporten lyfter bland annat bristande samverkan mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella aktörer, samt problem i gemensamma funktioner som biljett- och betalssystem, informationstjänster och bytespunkter. Rapporten visade också att det finns begränsade möjligheter att använda kommersiell busstrafik inom befintliga regionala kollektivtrafiksystem.<sup>26</sup>

## UTREDNING OM ETT NATIONELLT BILJETTSYSTEM FÖR ALL KOLLEKTIVTRAFIK

Regeringen beslutade i augusti 2019 att utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:48). Resultaten sammanställdes i SOU 2020:25 *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik*. Utredningen lyfter att lagen inte tar hänsyn till ett breddat perspektiv kring kollektiv mobilitet och inte heller till fullo drar nytta av digitaliseringens möjligheter inom området. Vidare lyfter rapporten att det är svårt att arbeta effektivt med frågan eftersom det saknas ansvar för nationell samverkan kring digital infrastruktur.

Utredningen föreslår en förändring i lagen för att tydliggöra de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar för digitala lösningar, nationellt och över länsgränser. Den föreslår också att ett gemensamt nationellt system borde tas fram för infrastruktur, standarder och tjänster. Efter remittering beslutade regeringen att i stället för ett nationellt system stödja en harmonisering av befintliga regionala biljettsystem genom att införa ekonomiskt stöd för regionala utvecklingsinsatser.<sup>27</sup> Regeringen gav Trafikverket 2022 i uppdrag att föreslå hur ett sådant ekonomiskt stöd borde utformas, som lämnade därefter ett förslag.<sup>28</sup> Sedan dess har rapporten remitterats men inga övriga åtgärder har vidtagits.

## KOPPLING TILL NYA MOBILITETSTJÄNSTER

RISE lyfter i sin rapport *Omdefinierad roll för kollektivtrafiken* att den regionala kollektivtrafiken bör utvecklas så att den etablerade kollektivtrafiken kopplas samman med nya mobilitetstjänster.<sup>29</sup> Det kommer att kräva att kollektivtrafikmyndigheter omdefinierar sina mål och breddar sitt fokus till tillgänglighet och hållbar valfrihet. Dessutom föreslår de att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna borde omstruktureras till regionala mobilitetsmyndigheter, med kombinerade mobilitetstjänster som en del av kärnverksamheten. För att möjliggöra detta behövs en översyn av kollektivtrafiklagen.<sup>30</sup>

## AKTUELLA EU-FÖRORDNINGAR OCH KRAV PÅ ORGANISATIONER

EU-kommissionens förordning 2017/1926 ställer specifika krav på hur trafikinformation ska tillhandahållas för multimodala reseinformationstjänster inom EU. Trots att flera svenska aktörer följer dessa krav finns det fortfarande utmaningar, särskilt för aktörer som agerar utanför de nationella lösningarna. Enligt lagstiftningen ska medlemsländerna underlätta multimodalt resande genom att främja integrerad information och biljetter.<sup>31</sup>

---

<sup>25</sup> Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. (2023). Lagrådsremiss: Ändrade regler om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg.

<sup>26</sup> Sveriges riksdag. (2015) Kollektivtrafiklagen – en uppföljning.

<sup>27</sup> Regeringen. (2022). Regeringsbeslut 2022/00979, (s. 2)

<sup>28</sup> Trafikverket. (2022). Det ska bli enklare att resa med kollektivtrafik i Sverige.

<sup>29</sup> K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. (2022). Omdefinierad roll för kollektivtrafiken - En kunskapsöversikt.

<sup>30</sup> SOU 2020:25. Ett nationellt biljettsystem.

<sup>31</sup> Trafikverket. (2023). En nationell digital infrastruktur för kombinerad mobilitet: Mot en smartare organisation.

#### 4.4 Lagen är svår att revidera men besöksnäringen kan involveras i tillämpningen i högre utsträckning

Eftersom kollektivtrafiklagen är en del av EU-förordning är den komplex och tidskrävande att revidera. Den största möjligheten för besöksnäringens aktörer att påverka är genom att delta i regionala samråd om trafikförsörjning. Trafikförsörjningsprogrammet, som är ett politiskt beslutat dokument, utgör grunden för upphandlad trafik i en region.

Enligt kollektivtrafiklagen ska programmet upprättas i samråd med intressenter, även om det inte finns några formella krav på hur processen ska utföras. I de fall då besöksnäringen är viktig för regionen är det logiskt att näringens behov återspeglas i programmet. Det kan vara utmanande att avgöra vilka delar som ska prioriteras och vad som bör hanteras av det offentliga. Till exempel finns argument mot att subventionera vissa resmål framför andra, då det kan snedvrیدا konkurrensen. Det offentliga kan inte garantera att alla resmål blir tillgängliga via kollektivtrafik, utan besöksnäringens aktörer behöver också vara med och själva ta ansvar och finansiera nödvändiga transporter.

## 5. Goda exempel på lokala lösningar

I detta kapitel presenteras goda exempel på lokala lösningar som i olika kontexter lyckats främja hållbara turistresor inom lagarnas ramar. Lösningarna delas upp i tre övergripande aspekter som särskilt karakteriserar destinationens förutsättningar:

- Besöksmål i glesbygd med begränsad kollektivtrafik,
- Destinationer utan närliggande taxi eller kollektivtrafik,
- Destinationer med periodvis större resenärsunderlag.

I avsnitt 5.1 till 5.3 nedan presenteras ett urval av lösningar för respektive typ av destination. Samlade lärdomar från exemplen sammanställs vidare i avsnitt 5.4. Samtliga goda exempel presenteras närmare i Bilaga 3.

### 5.1 Besöksmål i glesbygd med begränsad kollektivtrafik

I besöksmål i glesbygd med begränsad kollektivtrafik finns flera goda exempel på lösningar som lyckats främja hållbar mobilitet som möter besökarens och fritidsresenärers behov, se Figur 2. Dessa lösningar handlar främst om att transporter anpassas, kompletteras eller paketeras på ett sätt som gör det enklare för besökare att resa hållbart.

Figur 2. Sammanfattning av fyra goda exempel för besöksmål i glesbygd med begränsad kollektivtrafik



#### ÖKAD FLEXIBILITET OCH TILLGÄNLIGHET GENOM DYNAMISK KOLLEKTIVTRAFIK

Värmlandstrafik är ett regionalt kollektivtrafikföretag som inom ramen för sitt befintliga uppdrag även arbetar för att möta fritidsresenärers och besökarens behov. På orter som har begränsat med allmän kollektivtrafik har de infört en så kallad *dynamisk kollektivtrafik*, som de kallar för X-linjen. X-linjen är en flexibel busstrafik som körs utan tidtabell eller bestämd linjesträckning. Trafiken utgörs dels av tillsatta fordon, dels av befintliga fordon såsom skolbussar, servicefordon för sjuktransporter och taxi. Fordonen körs endast efter resenärers behov, vilket gör att trafiken kan anpassas efter olika säsonger. En jämförelse mellan X-linjen och en ordinarie linje inom den regionala kollektivtrafiken visar att antalet resor per månad har ökat drastiskt från i genomsnitt 250 resor per månad upp till 3 500 resor per månad vid årsskiftet 23/24.<sup>32</sup>

Värmlandstrafik har också infört *mixtrafik* som möjliggör för boende och besökare att nyttja tomma platser på skolbussar under morgonen och eftermiddagen på vardagar. Kommunerna och invånarna uppges vara mycket positiva till mixtrafiken och den dynamiska trafiken. X-linjen har ersatt ordinarie linjetrafik i Säffle samt testats i Sunne, och mixtrafiken ska införas i samtliga kommuner där Värmlandstrafik organiserar skoltrafiken

<sup>32</sup> Intern uppföljning från Värmlandstrafik.

(samtliga kommuner utöver Karlstad). Satsningarna har lett till en bättre geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik i Värmland.

### LINJETRAFIK SOM KOMPLETTERAS AV ANROPSSTYRD TRAFIK

Många destinationer på landsbygden har besöksmål som är svåra att nå med lokala bussar. För att lösa detta transportbehov, även när reseunderlaget är begränsat, har flera platser infört anropsstyrd trafik. Ett sådant exempel är Läckö-Kinneulle, en destination som aktivt arbetar med att främja hållbara transporter inom området. Ett av deras initiativ är "sista milen-bilen", som kompletterar den befintliga linjetrafiken med anropsstyrd trafik. För att nå hela vägen fram till besöksmål kan besökare enkelt boka en upphandlad taxi i en app till en kostnad av 95 kronor per person. Genom att även göra resorna tillgängliga för andra resenärer än de som bokar resan, kan bilarna användas på ett resurseffektivt sätt.

### INNOVATIVA LÖSNINGAR UNDERLÄTTAR FÖR BESÖKAREN ATT RESA KOLLEKTIVT

Innovativa lösningar behövs för att uppmuntra och göra det enklare för besökare att välja kollektivtrafik som transportmedel. Svenska Turistföreningen (STF) och deras anläggningar har på olika sätt arbetat för att motverka sista-milen-utmaningar.

Flera anläggningar har försökt göra transporten till en del av resan genom att ge besökare tips om vandringsmöjligheter i anslutning till busstationer och boendeanläggningar. I vissa fall har även STF dragit om vandringsleder för att underlätta för besökare att vandra till och från busstationer. En representant från Naturturismföretagen framhåller att förbättrad skyltning och upprustade busstationer kan också underlätta resandet för personer som besöker platser för första gången.

STF Haväng Skeppargården är ett vandrarhem på Österlen i Skåne som befinner sig några kilometer från närmaste busshållplats. De skapar incitament för kollektivt resande genom att erbjuda gäster halva frukostpriset mot uppvisning av bussbiljett. Värmlandstrafik och Destination Värmland har skapat incitament för hållbart resande genom att införa cykelplatser på bussar i regionaltrafiken som passerar populära cykelleder.

## 5.2 Destinationer utan närliggande taxi eller kollektivtrafik.

Många destinationer i Sverige står inför utmaningen att de varken har tillgång till allmän kollektivtrafik eller närliggande taxiföretag som kan ta gästen hela vägen till destinationen. Besökare utgår ofta från att de kan beställa en taxi på destinationer och kan därför bli besvikna och uppleva begränsade möjligheter att upptäcka destinationens besöksmål. Destinationers geografiska läge kan även göra att taxiresor blir mycket kostsamma för besökare. Lösningar på detta har bland annat skapats genom nya digitala delningstjänster och egna initiativ från besöksnäringen, se Figur 3.

Figur 3. Sammanfattning av fyra goda exempel för destinationer utan närliggande taxi eller kollektivtrafik



## BESÖKSNÄRINGEN FINANSIERAR EN TRANSPORTLÖSNING

Lilla Björkö anordnar flera konserter under sommarmånaderna. Platsens avlägsna läge gör den dock svår att åka till med kollektivtrafik eller taxi. För att underlätta resandet för sina konsertbesökare har Lilla Björkö därför introducerat särskilda busslinjer som går från tre närliggande städer. Bussarna åker enbart under konsertkvällar och bussbiljetten ingår i konsertbiljetten. En representant från Lilla Björkö uppger att de ser över möjligheten att ta ut en viss avgift för resan för att skapa en mer hållbar affärsmodell. Under sommaren 2023 reste 31 procent av de 450 besökarna med bussarna. Även Läckö-Kinneulle har arbetat med busstransporter till konserter, där bussresan har ingått i biljettpriset.

Järvsö, med sin centrala tågstation, har goda förutsättningar att marknadsföras som en hållbar destination. Avsaknad av lokal taxiverksamhet har dock varit en logistisk utmaning på orten. Samtidigt har efterfrågan på tågresor till Järvsö ökat, vilket har ställt ökade behov på lokala transportalternativ för de som inte har tillgång till bil. Som ett svar på detta har Destination Järvsö inlett ett samarbete med lokala besöksnäringens aktörer för att finansiera ett fordon som både fungerar som skidbuss och som en bokningsbar transfer till och från tågstationen. Till en början finansierades bussen av projektmedel, men samfinansieras nu av det lokala näringslivet. Under vintern 2021 reste cirka 700 personer med bussen.

Södra Årefjällen har liknande förutsättningar som Järvsö och har infört en liknande lösning. Fjällupplevelsebussen är en linjetrafik som kompletterar den regionala trafiken och syftar till att skapa bättre tillgänglighet för både besökare och invånare. Södra Årefjällen har också infört en bokningsbar tågtransfer vid ankommande nattåg.

## DELNINGS- OCH SAMÅKNINGSTJÄNSTER SOM UNDERLÄTTAR HÅLLBARA RESOR

Utvecklingen av delnings- och samåkningsplattformar är avgörande för att främja hållbar mobilitet i områden med begränsade transporttjänster och resenärsvolym. Freelway är ett exempel på en sådan plattform som integrerar olika mobilitetstjänster. Plattformen har testats och implementerats på flera platser i Sverige, inklusive Vemdalen, Sälenfjällen, Funäsdalen, Södra Årefjällen, Lysekil och Vara. Genom appen kan besökare enkelt hitta olika transportalternativ som kompletterar kollektivtrafiken, däribland taxitjänster, delade taxiresor, laddstationer, biluthyrning samt möjligheten för privatpersoner att erbjuda sina egna bilar för uthyrning.

Plattformen underlättar även skapandet av lokala samåkningsgrupper, vilket har prövats av arbetsgivare i Vemdalen. Genom appen kan event- och researrangörer tillhandahålla samåkning eller charterbussplatser till besökare. Freelway arbetar med att skraddarsy transportlösningar och tjänster efter lokala förhållanden och behov. Dalarna och Östersund har infört transportlösningar som liknar Värmlandstrafiks mixtrafik genom samarbete med Freelway.

Delningstjänster genom bilpooler kan också vara en lösning på mindre orter som saknar biluthyrning, kollektiv- eller taxitrafik. Destination Kalmar har tillsammans med Mörbylånga kommun startat Ölands första elbilspool, som nu finns i Kalmar, Färjestaden och Mörbylånga. Bilarna bokas via en app med ett fast timpris. Lösningen har uppskattats av flera och bidragit till ökning av klimatsmarta resor. En elbilspool har även framgångsrikt etablerats på Gotland. Däremot har ett försök med en liknande lösning i Södra Årefjällen inte fungerat, på grund av en alltför begränsad rotation på bilar jämför med vad som krävdes för att tjänsten skulle fungera.

### 5.3 Destinationer med periodvis större resenärsunderlag

Tack vare ett periodvis högt resenärsunderlag har vissa destinationer möjlighet att erbjuda ekonomiskt hållbara transportlösningar för sina besökare, se goda exempel i Figur 4. Några exempel handlar om att besöksnäringens aktörer eller destinationer tar ett helhetsansvar för

att säkerställa att besökarnas transportbehov uppfylls. I vissa fall har periodvis kollektivtrafik varit nödvändigt för att möjliggöra besök ur ett logistiskt perspektiv, exempelvis på platser med begränsade parkeringsmöjligheter.

Figur 4. Sammanfattning av fyra goda exempel för destinationer med periodvis större resenärsunderlag



## DIREKTANSLUTNING OCH PAKETRESOR SOM UNDERLÄTTAR FÖR BESÖKAREN

Det finns goda exempel på lokala lösningar som binder ihop transportsystemet för att skapa smidigare reseupplevelser för besökare. Ett exempel är Nikkaluokta fjällstation, där olika transportsätt har kopplats samman för att underlätta för turister att resa hela vägen till fjällstationen. Biljetter kan köpas på en webbplats, och bussens tidtabell är anpassad efter tåg- och flygankomster till Kiruna.

Astrid Lindgrens värld är exempel på en annan aktör som erbjuder en transportlösning som sträcker sig hela vägen till destinationen. Astrid Lindgrens värld har haft en kampanj för SJ-Prio-resenärer som innebär ett rabatterat pris på både tågresor och boende i Astrid Lindgrens värld. Kampanjen utvidgades även till att inkludera Glasriket, som ytterligare en rabatterad destination. Eftersom paketreselagen påverkar erbjudandets utformning valde destinationerna att använda sig av upplägget *sammanlänkande researrangemang*, vilket innebär att varje bokning görs på respektive företags hemsida och att företagen på så sätt ansvarar för den egna delen av resan.

## PERIODVIS REGELBUNDEN TRAFIK

Vissa destinationer har en signifikant ökning i antalet resenärer under vissa perioder och kan därför införa regelbunden linjetrafik under dessa perioder. I Sverige tillhandahåller till exempel flera fjälldestinationer en skidbuss under vintersäsongen som möjliggör transport mellan olika delar av skidsystemet. Bussen är oftast begränsad till liftarnas öppettider, men i Sälenfjällen har destinationen kunnat utvidga konceptet till att även erbjuda en linjebuss för restaurang- och nattklubsbesökare. Den utvidgade busslösningen är samfinansierad av aktörer i Sälenfjällen, där Skistar är den huvudsakliga finansiären. Vemdalen har också testat att införa lokalt finansierad kollektivtrafik, men på grund av att resenärsunderlaget varit lågt, särskilt under lågsäsong, har de haft svårt att säkra tillräcklig finansiering.

## STÖRRE EVENEMANG HAR ORGANISERAT TILLFÄLLIGA BUSSLINJER

Många större evenemang och festivaler har framgångsrikt infört tillfälliga busslinjer för att tillgodose besökarens lokala transportbehov. Under evenemangen O-ringen och Sweden Rock har kollektivtrafikföretaget Nobina ansvarat för att utföra, planera och koordinera transporter. Biljetter kan köpas i form av enkelbiljetter eller bussarmband med obegränsad tillgång till transport. Vasaloppet driver även en egen busslinje mellan Sälen och Mora för att deltagare mot en kostnad ska kunna transportera sig mellan start och mål.

## 5.4 Flera lärdomar kan dras från befintliga lösningar

I intervjuer har vi identifierat flera lärdomar från de lokala lösningarna. Dessa sammanfattas nedan.

### **VIKTIGT ATT VÅGA TESTA OCH JUSTERA LÖSNINGEN EFTER BEHOV**

Aktörer som utforskat nya transportlösningar lyfter att en av deras viktigaste lärdomar är att det är viktigt att ta initiativ och experimentera. Flera aktörer anser att framgången i deras lösningar ofta har sitt ursprung i en vilja att utmana befintliga regelverk. Värmlands- trafik uppger exempelvis att deras lösning som öppnar upp skolskjutsen för allmänheten har blivit ifrågasatt av jurister, samtidigt som de själva ser det som att de utmanar lagen. Några andra kommuner har testat införa gratis kollektivtrafik.<sup>33</sup> Flera aktörer lyfter att det är viktigt att under arbetets gång testa exempelvis olika fordonstyper, bokningssystem, rutter, tidtabeller och prissättningar för att hitta den lösning som är bäst lämpad för orten i fråga.

### **DEN LOKALA BESÖKSNÄRINGEN BÖR SE SIG SOM EN GEMENSAM BEHOVSÄGARE**

Många aktörer betonar att en framgångsfaktor för att implementera en ny transportlösning är att den lokala besöksnäringen ser sig som behovsägare. Besöksnäringen behöver ta ett proaktivt ansvar för transporter av besökare till och från destinationen och destinationens besöksmål. Det är en uppgift som få enskilda aktörer kan hantera på egen hand. Därför behövs samarbete och nätverkande, till exempel genom destinationsbolag eller företagarföreningar. Dessa samarbetsorgan kan fungera som plattformar där aktörer kan hantera gemensamma utmaningar. Det är viktigt att identifiera relevanta aktörer, initiera dialog med dem och arbeta tillsammans för att utveckla och förbättra hållbara transportlösningar som gynnar både besökare och lokala intressen.

Flera aktörer som Ramboll intervjuat anser att samarbeten mellan privata och regionala aktörer behöver stärkas. Ett exempel på ett misslyckande som skett till följd av bristande samverkan är en region som införde beställningslinjetrafik utan att samråda med en privat aktör som utförde transporter i regionen. Den privata aktören hade också upphandlat ett fordon för transport av turister på samma sträcka. Ökad samverkan kan underlätta mer kostnadseffektiva lösningar.

### **LÅNGSIKTIG EKONOMISK LÖNSAMHET KAN VARA UTMANANDE**

En betydande del av lösningarna som presenteras i rapporten har varit projektfinsierade. Offentliga medel anses vara bra för att starta upp en tjänst, påvisa ett behov eller testa en affärsmodell. Emellertid framhåller många aktörer att en av de största utmaningarna är att hitta en långsiktig finansieringsmodell. I vissa fall har kommersiella aktörer, såsom Skistar eller evenemang med större ekonomiska resurser, haft möjlighet att investera i transporter för sina besökare. Andra lösningar har möjliggjorts genom samfinansiering av det lokala näringslivet. Nackdelen med samfinansieringsmodeller är att de är sårbara för ändringar i engagemang från någon av de involverade parterna. Om en aktör plötsligt väljer att om-prioritera sina resurser kan det påverka stabiliteten och hållbarheten i transportlösningen, vilket gör det svårt att upprätthålla en långsiktig verksamhet.

Utöver detta kan det vara utmanande att hantera ökade kostnader som krävs för att förbättra tillgängligheten, såsom höjda drivmedelskostnader eller andra operativa kostnader. Dessa faktorer kan komplicera både införande och upprätthållande av sådana lösningar. Noggrann planering och flexibla finansieringslösningar kan behövas för att säkerställa att lösningar kan fortsätta även under ekonomiska förändringar.

---

<sup>33</sup> Se t.ex. Kuxabussarna i Ockelbo kommun: Ockelbo kommun. (2023). Kollektivtrafik.

## **FÖRÄNDRING TAR TID - VIKTIGT ATT HA TÅLAMOD**

Flera aktörer betonar vikten av tålamod och uthållighet vid implementering av nya transportlösningar. För det första kan det ta tid att bygga upp tillräcklig kunskap om de lokala förutsättningarna för att kunna anpassa lösningarna därefter. Samtidigt framhåller flera att det är viktigt att inte fastna i förstudier och i stället generera kunskap genom att aktivt testa olika tillvägagångssätt. För det andra kan det ta tid innan tjänsten blir allmänt känd bland besökare och andra aktörer inom näringen. Beteendeförändringar är en långsam process, särskilt när det handlar om att ändra vanor, vilket exempelvis behövs vid införandet av nya typer av delningstjänster.

## **BÅDE SMIDIGHET OCH FÖRUTSÄGBARHET ÄR VIKTIGT FÖR BESÖKARNA**

Det är viktigt att transportlösningar för hållbart turistresande utgår från besökarnas behov. Hållbara lösningar behöver utformas så att de sänker tröskeln jämfört med mindre hållbara alternativ. Tidtabeller behöver synkroniseras med relevanta avgångar och besöksmåls öppettider. Besökare behöver kunna känna sig trygga med vilka transportalternativ som finns tillgängliga på destinationen och vid vilka tidpunkter. Det är viktigt, men kan vara utmanande, att kommunicera med besökare om ändringar i resor eller inställda avgångar, till exempel under skollov eller lågsäsong.

En annan lärdom är att man bör integrera nya lösningar i befintliga bokningssystem, för att lösningarna ska kunna upptäckas och användas. I vissa fall kan administrativa hinder för att integrera tilläggsbiljetter hos större aktörer som exempelvis SJ behöva övervinnas, för att underlätta biljettbokning för besökare. Olika skalfördelar behöver också utnyttjas. Lösningar kan exempelvis tillgängliggöras även för boende i kommunen för att minska bilberoendet.

## **VIKTIGT MED MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION**

Kommunikation, marknadsföring och samverkan med andra besöksnärsaktörer lyfts av flera som avgörande för att tjänsterna ska börja användas. Eftersom flera turister som reser inom Sverige kommer från andra länder kan det vara relevant att informera besökare på både svenska och engelska. Genom att kommunicera lösningarna kan man även inspirera andra orter som är i behov av liknande lösningar.

Främjandet av hållbara transportlösningar kan öka destinationers konkurrensfördelar. De besöksmål som redan bedriver ett hållbarhetsarbete kopplat till exempelvis boende eller mat och dryck kan stärka sin trovärdighet genom att även ta ansvar för att hjälpa besökare att resa hållbart till och inom platsen. Lilla Björkö och Destination Läckö-Kinneulle har fått stor uppmärksamhet för sina hållbara transportlösningar och menar att det har främjat deras affärer. Destination Järvsö lyfter också att flera gäster har efterfrågat kollektiva resor till platsen. Att marknadsföra sig som en hållbar destination kan således öka destinationers och verksamheters konkurrenskraft. Allt fler invånare och besökare blir miljömedvetna och efterfrågar ansvarsfulla och hållbara alternativ. Destinationer som aktivt arbetar med och kommunicerar om sina hållbarhetsinitiativ kan attrahera denna växande målgrupp.

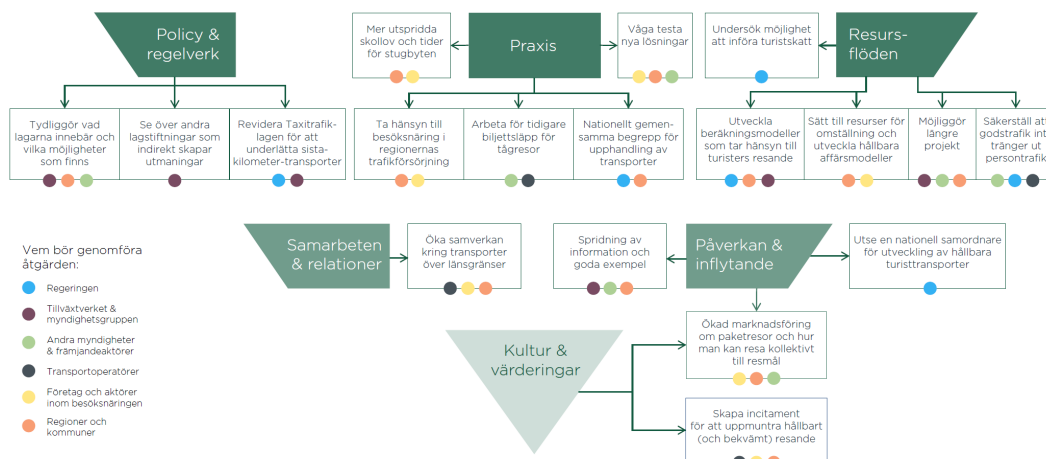
## **ARBETSPENDLING INOM NÄRINGEN ÄR EN FORTSATT STOR UTMANING**

Flera aktörer lyfter att det är svårt att få till en hållbar arbetspendling inom besöksnäringen. Många anställda inom näringen är unga och saknar körkort och bil. Säsongsarbetare är ofta inte skrivna på den ort där de arbetar och räknas därför inte med i underlaget för trafikplanering i kommunen och regionen. Några exempel på lösningar är samåkningsgrupper där anställda delar på milersättning, samt införande av Freelway. Lindholmen Science Park och Xperience Next ser över möjligheten att starta ett forskningsprojekt på området.

## 6. Stöd och åtgärder som behövs

De goda exempel som presenteras i kapitel 5 kan inspirera besöksnäringens företag och aktörer<sup>34</sup> att främja ett mer hållbart turistresande. I studien har vi också identifierat andra åtgärder och stöd som behövs för att främja hållbart turistresande, som presenteras i Figur 5 (se figuren i större format i Bilaga 2). Åtgärderna presenteras närmare under respektive del av systemet: policy och regelverk, praxis, resursflöden, samarbeten och relationer, påverkan och inflytande samt kultur och värderingar.

Figur 5. Identifierade stöd och åtgärder som behövs för att underlätta för ett mer hållbart turistresande



Källa: Ramboll.

### 6.1 Policy och regelverk

#### TYDLIGGÖR VAD LAGARNA INNEBÄR OCH VILKA MÖJLIGHETER SOM FINNS

Vår analys visar att många inom besöksnäringen har svårt att tolka juridiska texter och förstå vad som faktiskt gäller och för vem. Visita<sup>35</sup>, Tillväxtverket<sup>36</sup> och regionerna har gjort en del satsningar inom området, men vår analys visar att mer behövs. Det behöver bli tydligare för företag vad lagarna innebär, vilka som faller under lagen och vilka möjligheter som finns att erbjuda hållbara turisttransporter under gällande lagar. Ramboll bedömer att en aktör bör samordna detta arbete, förslagsvis Tillväxtverket, Myndighetsgruppen och plattformen Smartare tillsammans, i samråd med kommuner, regioner, andra myndigheter och främjandeaktörer.

#### SE ÖVER ANDRA LAGSTIFTNINGAR SOM INDIREKT SKAPAR UTMANINGAR

Utöver de lagstiftningar som varit i fokus för denna studie har vi även identifierat andra lagstiftningar som indirekt skapar utmaningar för besöksnäringen:

- **Skattelagstiftningen skapar hinder för taxi i glesbygd:** Gällande skattelagstiftning skapar hinder för dem som vill åta sig taxitrafik i glesbygd. För den enskilda taxiföraren

<sup>34</sup> Med aktörer inom besöksnäringen syftar Ramboll på turism- eller besöksnäringens funktioner i regioner och kommuner samt destinationsbolag.

<sup>35</sup> Visita har ordnat en kollektiv resegaranti för sina medlemmar, som är kostnadsfri och gäller paketresor och sammanlänkade researrangemang som utförs i Sverige. Om företaget även erbjuder paketresor utanför Sveriges gränser kan inte företaget kombinera Visitas garanti med egen garanti hos Kammarkollegiet. Visitas resegaranti omfattar paketresor som består av kombinationen inkvartering och turisttjänst. Eventuell kortare transfer inom Sverige kan också ingå, så länge inkvartering och turisttjänst ingår.

<sup>36</sup> Finansierade vidareutbildningar riktade till småföretag inom besöksnäringen.

kan tillkommande skatt på extra arbete göra att det inte lönar sig att vara taxiförare på deltid, vilket kan behövas i glesbygd med begränsat resenärsunderlag.

- **Lagstiftning för dataanvändning skapar hinder för kombinerad mobilitet:** Flera lyfter att kombinerad mobilitet är bra för att enkelt navigera mellan transportalternativ. Vissa lösningar faller dock på integriteten kopplad till datahantering. Utvecklingen av samåkningstjänster kräver insamling av data, såsom platsinformation, vilket leder till vissa utmaningar relaterade till dataskyddslagstiftning som Allmänna dataskyddsförordningen (GDPR) och E-privacy-direktivet. Utmaningarna inkluderar frågor om ägarskap av data, efterlevnad av GDPR, och hantering av känslig information för att möjliggöra effektiva mobilitetslösningar.
- **EU:s Clean Vehicles Directive påverkar samhällsbetalda transporter:** Enligt EU Clean Vehicles Directive (Miljöbilsdirektivet) ska 38,5 procent av de upphandlade fordonen i samhällsbetalda transporter, såsom färdtjänst, sjukresor, kollektivtrafik, vara rena, lätta fordon. I EU gäller att de ska vara el-fordon, inte hybrid. Det tvingar medlemsstaterna att öka andelen elfordon på gatorna, i stället för fordon som drivs med bensin och diesel samt ladd-hybrider. Reduktionsplikten (krav på inblandning av biodrivmedel) har nyligen sänkts, men detta kan förändras med en annan politisk majoritet.
- **Alternative Fuels Infrastructure Regulation ställer krav på laddinfrastruktur:** EU-förordningen Alternative Fuels Infrastructure Regulation innebär att från den 1 januari 2025 ska medlemsstater ha laddstationer var 60:e kilometer på det så kallade TEN-T-nätverket (en framtidsstrategi för de transeuropeiska transportnäten). Medlemsstater kan bevilja sig själva undantag i 2-årsperioder. Enligt en intervju har Sverige aktivt sett till att det här undantaget användes. Det finns också möjlighet att söka bidrag för att bygga olika typer av laddinfrastruktur via Klimatklivet.<sup>37</sup>

Det kan vara aktuellt att se över dessa lagar, för att hitta områden som behöver uppdateras i lagarna och för att hitta fler goda exempel på lösningar under rådande lagstiftning. En genomgång kan exempelvis göras av Tillväxtverket, Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring samt plattformen Smartare tillsammans.

## REVIDERA TAXITRAFIKLAGEN FÖR ATT UNDERLÄTTA SISTA-KILOMETER-TRANSPORTER

Studien belyser behovet av att uppdatera den svenska taxitrafiklagen för att bättre motsvara dagens marknad och behov. Dagens lag är inte anpassad efter förutsättningar i orter utan kollektivtrafik och kommersiell taxi, vilket leder till att icke-reglerade lösningar som svarttaxi och andra gråzonsaktiviteter uppstår. Revidering behövs för att ge möjlighet till fler yrkesverksamma att erbjuda transporttjänster, särskilt på destinationer där reguljär taxitrafik är begränsad. En sådan förändring skulle inte bara ge fler möjlighet att erbjuda dessa tjänster lagligt som ett komplement till befintlig transportinfrastruktur, utan skulle också underlätta för fler att bedriva taxiverksamhet på deltid eller som sidoverksamhet. Detta är särskilt relevant för områden där efterfrågan på transporter är låg.

Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring och plattformen Smartare tillsammans bör påpeka behovet av revidering av lagstiftningen för regeringen, vilka i sin tur kan bedriva ett förändringsarbete.

## 6.2 Praxis

### TA HÄNSYN TILL BESÖKSNÄRING I REGIONERNAS TRAFIKFÖRSÖRJNING

Flera intervjuade lyfter att besöksnäringsperspektivet behöver finnas med i planering av regionernas trafikförsörjning. Sveriges regioner har gjort olika val vad gäller detta, där vissa

---

<sup>37</sup> Naturvårdsverket. (2023). Elbilsladdning och laddinfrastruktur.

integrerar perspektivet och andra inte. Regionerna bör tillsammans med besöksnäringens aktörer se över hur de kan involvera perspektivet på ett effektivt sätt. Som en del i arbetet bör destinationer och besöksnäringens företag visa hur behovet ser ut hos dem och vilka kommersiella möjligheter som integrering av perspektivet skapar.

Studien har identifierat några exempel på regioner som lyckats integrera fritidsresenärers perspektiv på ett effektivt sätt. För att det ska fungera behövs välfungerande samverkan och gemensamma målsättningar mellan involverade aktörer och förtroendevalda. Det är viktigt att den lokala besöksnäringen ser sig själva som behovsägare och tar ett proaktivt ansvar för hur besökare ska nå destinationen och besöksmålen.

### **ARBETA FÖR TIDIGARE BILJETTLÄPP FÖR TÅGRESOR**

Det behövs en starkare samverkan mellan tågoperatörer, kollektivtrafikmyndigheter och Trafikverket för att möjliggöra tidigare biljettsläpp för tågresor. Rambolls förra studie om transportsystemet för turism identifierade att tågbiljetter släpps relativt sent, på grund av att Trafikverkets information om banarbeten släpps sent. Enligt SJ:s hemsida genomförs banarbeten främst under nattetid, sommar och helger, eftersom färre resenärer åker under dessa tider.<sup>38</sup> Det innebär att banarbeten främst planeras under tider då fritidsresenärer vill resa (sommar och helger). Konsekvensen av att biljetter för dessa tider inte kan släppas med tillräckligt lång framförhållning blir att fler väljer att resa med andra, mindre hållbara, transportslag.

Det saknas data kring hur nära in på resan som tågbiljetter faktiskt blir tillgängliga idag. Flera intervjuade i denna studie upplever att tågbiljetter fortfarande släpps med mycket kort framförhållning, särskilt i förhållande till flygbiljetter. Däremot har bussbiljetter släppts tidigare vilket har gjort att fler har valt att åka buss än tidigare. Det är positivt att fler åker buss, men det behövs även tidigare biljettsläpp till tåg för att bidra till att fler väljer att resa hållbart. Minskad tillgänglighet till hållbara alternativ gör att fler väljer mindre hållbara alternativ (exempelvis flyg) som går att boka med längre framförhållning, alternativt den egna bilen.

### **NATIONELLT GEMENSAMMA BEGREPP FÖR UPPHANDLING AV TRANSPORTER**

För att bidra till mer effektiva transporter över länsgränserna behövs nationellt gemensamma begrepp för upphandling av transporter. Idag har varje region till exempel sina egna definitioner på hur en buss ska specificeras, när busstrafik upphandlas. Enligt intervju med representant från Bussföretagen är detta en utmaning. Regioner vill utgå från egna förutsättningar som de bedömer som unika, vilket gör att de kan skapa olika begrepp och villkor. Om alla regioner i stället skulle använda samma specifikationer, skulle det bli enklare att flytta fordon mellan län, vilket skulle skapa mer kostnadseffektiva transportlösningar. Regionerna bör samverka för att hitta nationellt gemensamma begrepp för att upphandla transporter. Regeringen kan behöva utse en myndighet för att samordna arbetet.

### **VÅGA TESTA NYA LÖSNINGAR**

Vår analys visar att normen i Sverige är att lösningar implementeras först efter noggrann utvärdering, vilket kan innebära lång tid och höga kostnader. För att kunna bidra till ett mer hållbart turistresande är det viktigt att besöksnäringens aktörer, främjare, regioner och kommuner aktivt experimenterar med nya lösningar, tar initiativ och utmanar befintliga regelverk.

---

<sup>38</sup> SJ. (2024). Banarbeten.

## MER UTSPRIDDA SKOLLOV OCH TIDER FÖR STUGBYTEN

Att trafiken blir mycket intensiv kring lovveckor i närheten av fjälldestinationer är väl känt. I Dalarna uppger intervjuade att överbelastningen på vägarna till exempelvis till Sälen och Idre tidvis blir problematisk och att fjällorternas kommande expansion kan skapa ännu större problem. En möjlighet är att huvudmännen för skolor (kommunen eller styrelsen för fristående skola eller skolkoncern) ser över om det går att sprida ut lovveckor mer över året, för att möjliggöra mer utspridda trafikflöden. Redan idag är sportlovet utspritt mellan vecka 7 och 10, beroende på var i Sverige man bor. En annan möjlighet är att besöksnäringens aktörer arbetar med olika tider och dagar för rums- och stugbyten, för att på så sätt sprida flödena.

## 6.3 Resursflöden

### UTVECKLA BERÄKNINGSMODELLER SOM TAR HÄNSYN TILL TURISTERS RESANDE

Tilldelning av medel till investeringar i regional transportinfrastruktur (länsplaner<sup>39</sup>) utgår delvis från hur många som bor i ett län. Fördelningsnyckeln har varit densamma under en längre tid. Regioner med få invånare men betydande turism upplever till viss del att de får en begränsad tilldelning.

Det behövs bättre beräkningsmodeller av trafikflöden som integrerar turisternas resande. I Rambolls tidigare studie av transportsystemet för turism lyftes att det finns begränsad kunskap och statistik om hur turistflödena faktiskt ser ut.<sup>40</sup> Detta gör det svårt att planera för hållbara resalternativ inom besöksnäringen. Det finns några pågående projekt inom området, till exempel projektet Miranda 2.0, som syftar till att ta fram ett verktyg som sammanför datakällor från olika samhällsaktörer som direkt eller indirekt visar turismens flöden och effekter. Det behövs dock fler insatser och utvecklade beräkningsmodeller som tar hänsyn till turisternas resande, till exempel modeller som tar hänsyn till säsongsvariationer vid dimensionering av infrastruktur. Vi bedömer att det kan behövas ett större nationellt samordnat arbete för att ta fram en standard, eller modell, för denna typ av beräkningar.

### SÄTT TILL RESURSER FÖR OMSTÄLLNING OCH UTVECKLA HÅLLBARA AFFÄRSMODELLER

En stor del av de goda exemplen som presenterats har varit projektfinansierade. Offentliga medel kan ofta bidra till att starta upp en tjänst, påvisa ett behov eller testa en affärsmodell. De kommersiella aktörerna (destinationerna, besöksnäringen) behöver därefter vara villiga att betala för omställningen till mer hållbart turistresande. Det är svårt för små aktörer att klara sådan finansiering, utan denna typ av lösningar kan kräva samverkan. De som driver besöksmål måste vara beredda att samarbeta med aktörer som kan erbjuda transporter och vara beredda att betala för transporterna, om de vill att besökare ska resa till dem på ett hållbart sätt.

Många aktörer uttrycker i intervjuer att en av de största utmaningarna har varit att hitta en långsiktig finansieringsmodell. I vissa fall har en aktör som Skistar eller ett evenemang med större ekonomiska resurser, kunnat göra en investering som underlättar transporten för besökarna. Andra lösningar har lyckats aktivera det lokala näringslivet genom samfinansiering. Baksidan med en samfinansieringsmodell är sårbarheten om någon aktör väljer att göra andra prioriteringar.

---

<sup>39</sup> Trafikverket. (2024). Länsplaner.

<sup>40</sup> Ramboll. (2023). Transportsystemet för turism - Kunskapssammanställning och framåtblick.

Bättre tillgänglighet och ökade drivmedelskostnader kräver ökad finansiering. Det finns potential för samverkan mellan det offentliga och näringslivet. Det behövs ökad förståelse för hur avtal mellan det offentliga och näringslivet bör utformas.

### **MÖJLIGGÖR LÄNGRE PROJEKT FÖR ATT DRIVA FÖRÄNDRING**

Beteendeförändringar kräver tid och är en hög tröskel att komma över när det gäller att få fler besökare att välja hållbara alternativ. I intervjuer med destinationsbolag lyfts att projekttider på två eller tre år inte räcker för att skapa bestående förändring. För att få nya lösningar att fortsätta inom ramen för det ordinarie uppdraget behövs ett mer långsiktigt perspektiv. En avvägning bör kunna göras i varje projekt för vad offentlig finansiering kan bidra till och hur övergången därefter kan se ut till ordinarie finansiering. Det finns också behov av att myndigheter, regioner och kommuner ser över möjligheten till längre projekt, för att främja långsiktig förändring.

### **SÄKERSTÄLL ATT GODSTRAFIKEN INTE TRÄNGER UT PERSONTRAFIKEN**

Ökat behov av godstransporter, drivet bland annat av framväxande gröna industrier i norra Sverige, riskerar att tränga ut persontrafiken på redan belastade järnvägar. Denna konflikt mellan gods- och persontransporter blir alltmer märkbar när järnvägens kapacitet inte räcker till för att möta båda behoven. Region Norrbotten har exempelvis nyligen lyft att avbrott på Malmbanan kan få flera negativa konsekvenser på starka och växande näringar som är beroende av persontrafiken, såsom besöksnäringen.<sup>41</sup>

Ökade behov av godstransporter på järnväg tillsammans med ökade behov för persontrafik skulle däremot även kunna motivera järnvägsinvesteringar som stärker tillgängligheten för båda. Det behövs stärkt samverkan mellan främjare som Trafikverket och Transportstyrelsen, regioner och kommuner för att säkerställa balansen mellan investeringar och möjligheter i persontrafiken och godstrafiken. Arbetet kan även behöva en samordnare som då behöver utses av regeringen.

### **UNDERSÖK MÖJLIGHET TILL ATT INFÖRA TURISTSKATT**

Island har infört och Norge planerar att införa turistskatt för turister som reser in i landet, i syfte att främja en mer hållbar turism. På Island ska pengarna från skatten bland annat gå till hållbarhetsprojekt, förbättringar i transportnätverk, samt åtgärder på eventuella skador som turismen orsakat i naturen.<sup>42</sup> I Norge planerar regeringen att möjliggöra för kommuner att införa lokal turistskatt (besöksbidrag) för att bidra till hållbar destinationsutveckling.<sup>43</sup> Regeringen bör undersöka om en turistskatt kan vara ett relevant sätt att finansiera hållbar mobilitet och destinationsutveckling på destinationer i Sverige.

## 6.4 Samarbeten och relationer

### **ÖKA SAMVERKAN KRING TRANSPORTER ÖVER LÄNSGRÄNSER**

Turismen följer inte regioners administrativa gränser. Det regionala självstyret i Sverige kan i viss utsträckning motverka turisternas behov av sömlösa transporter över länsgränserna. Det finns behov av en samordnad digital infrastruktur mellan regioner för biljettköp av sammanlänkade transporter med olika transportslag över länsgränserna. Enligt intervjuer finns brister i samordningen mellan Sveriges regioner på området och det finns otillräckliga resurser för samordning på nationell nivå.<sup>44</sup> Det är också otydligt vem som ansvarar för att informera turister om sammanlänkade transporter.

---

<sup>41</sup> Swedish Lapland Visitors Board. (2024). Uppdatering om läget på Malmbanan.

<sup>42</sup> RES. (2023). Island det senaste landet att införa turistskatt.

<sup>43</sup> Næring- og fiskeridepartementet. (2024). *Veikart for Reiselivsæringen*.

<sup>44</sup> Trafikverket. (2023). En nationell digital infrastruktur för kombinerad mobilitet: Mot en smartare organisation.

Från och med 2024 gäller EU:s nya förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag. Det innebär bland annat nya krav kommer ställas på information som ska ges till resenärer, både före under och efter resan.<sup>45</sup> Här kommer det behövas ökad samverkan mellan regioner, transportoperatörer och besöksnäringen för att säkerställa mer effektiva hållbara transportlösningar och samordnade biljettsystem för resor över länsgränserna.

## 6.5 Påverkan och inflytande

### **UTSE EN NATIONELL SAMORDNARE FÖR UTVECKLING AV HÅLLBARA TURISTTRANSPORTER**

I Rambolls tidigare studie av transportsystemet för turism identifierades ett behov av en nationell samordnare av transportsystemet för turism och främjandet av hållbara turisttransporter. Den här studien visar att det finns ett fortsatt behov av att samordna arbetet. I intervjuer och workshopar framkommer att det turismpolitiska målet<sup>46</sup> gav energi till förändring när det antogs. Idag upplevs arbetet dock som spretigt.

På grund av att besöksnäringens frågor berör flera angränsande branscher riskerar området att hamna mellan stolarna hos politikområden (till exempel landsbygdspolitiken, näringspolitiken, regional politik, kulturpolitiken), främjare och myndigheter. Regeringen bör utse en samordnare som har det övergripande ansvaret för utvecklingen av ett mer hållbart transportsystem för turism på nationell nivå.

### **SPRID INFORMATION OCH GODA EXEMPEL**

Vår analys visar att det råder stor osäkerhet bland besöksnäringens aktörer och företag vad gäller tolkning av lagar och regelverk. För att främja ett mer hållbart turistresande krävs ökad medvetenhet och förståelse bland relevanta aktörer. Främjandeaktörer spelar en viktig roll genom att sprida information och dela goda exempel inom besöksnäringen. Denna studie och framtagna goda exempel kan exempelvis spridas genom deltagare i Myndighetsgruppen och plattformen Smartare tillsammans. Därtill blir det särskilt viktigt att nå nya och små aktörer på marknaden, där branschföreningar, kommuner och regioner kan hjälpa till med att sprida den typen av information.

### **ÖKAD MARKNADSFÖRING AV MÖJLIGHETER ATT TA SIG TILL RESMÅL KOLLEKTIVT**

Det är viktigt att effektivt kommunicera och marknadsföra tillgängliga hållbara transporter och fördelarna som dessa medför. Det är en central komponent i destinationers och företagens strävan efter hållbar utveckling och kan stärka destinationernas varumärken som miljömedvetna och ansvarsfulla. Även om inte alla företag och destinationer kommit hela vägen i sin omställning, är det viktigt att de delar med sig av sin resa och sina framsteg. I Sverige har vissa aktörer börjat lyfta fram hållbara transportsätt som ett alternativ för att nå besöksmål, men det finns fortfarande många platser där detta inte marknadsförs.

Visit Sweden har utvecklat en kunskapsbank som bland annat innehåller olika verktyg och tips kring hur man kan göra för att kommunicera och nå ut med sitt hållbarhetsarbete.<sup>47</sup> Det behövs fler satsningar, där regioner, kommuner, destinationer och andra aktörer inom

---

<sup>45</sup> Justitiedepartementet. (2024). Ny förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter (2023/24:FPM31).

<sup>46</sup> Turismpolitiska målet var riksdagsbundet och fanns som förslag i den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring, men slopades i regeringens budgetförslag för 2024. Målet led som följer: "Sverige ska ha en hållbar turism, med ett hållbart resande och en hållbar konkurrenskraftig besöksnäring som växer och bidrar till sysselsättning och attraktiva platser för besökare, boende, företag och investeringar i hela landet".

<sup>47</sup> Visit Sweden. (2023). Kommunicera ert hållbarhetsarbete - inspireras av andra.

besöksnäringen kommunicerar och marknadsför möjligheterna att resa hållbart till, från och inom destinationer.

## 6.6 Kultur och värderingar

### **SKAPA INCITAMENT FÖR ATT UPPMUNTRA HÅLLBART (OCH BEKVÄMT) RESANDE**

Det är viktigt att aktivt och långsiktigt arbeta med beteendeförändring, eftersom det tar tid att ändra beteenden. Det behövs fler incitament som uppmuntrar ett hållbart resande. Bekvämlighet är en viktig faktor vid turisternas resande. Turister vill resa sömlöst och problemfritt. Om resandet känns för invecklat kan turister avstå från att resa eller välja ett annat, mindre hållbart, alternativ som de vet fungerar bättre. Till exempel kan resenärer med mycket packning, exempelvis på fjällsemester, uppleva egen bil som bekvämare än kollektiva transportsätt. Genom att exempelvis skapa möjligheter och incitament för att hyra utrustning på destinationer kan man underlätta för turisterna att göra mer hållbara transportval.

Det blir också viktigt att skapa förutsättningar för helhetslösningar för mobilitet till, från och inom destinationen. Vår studie visar att paketresor generellt anses vara ett svagt segment i Sverige, eftersom inrikes resenärer inte är vana att boka paketerade resor. De flesta resenärer bokar separata delar av resan själva eller reser med egen bil. Paketresor kan därför vara svårsålda, eftersom de konkurrerar med flexibiliteten att resa själv. Aktörer såsom transportoperatörer, besöksnäringens företag, kommuner och regioner, behöver skapa fler incitament och synliggöra möjligheten och fördelarna med paketresor, bland annat ur ett hållbarhetsperspektiv.

## 7. Slutsatser och rekommendationer

### 7.1 Slutsatser

Av analysen drar Ramboll följande slutsatser.

#### **DET FINNS FLERA UTMANINGAR MED BEFINTLIGA REGELVERK**

Analysen visar att de fyra lagarna skapar olika utmaningar för besöksnäringens företag. Paketreselagen och resegarantilagen skapar en komplex och kostsam miljö för framför allt mindre företag inom besöksnäringen. En brist på tydlighet kring kriterier och processer för ansökningar och anmälningar skapar utmaningar för företagare och kan hämma bolagens förmåga att paketera och utveckla hållbara transportalternativ.

Utformningen av taxitrafiklagen kan skapa hinder för hållbara transporter för turister då den reglerar vem som har rätt att driva taxiverksamhet och vilka krav som ställs på dessa aktörer. Lagen begränsar besöksnäringens företags möjligheter att erbjuda transporter till besökare. Det försvårar för turister att resa hållbart hela vägen till boenden och besöksmål i orter som saknar kollektivtrafik eller taxi. Lagstiftningen hämmar därmed innovation och kan skapa en gråzon där verksamheter eller privatpersoner frestas att bedriva olicensierad taxitrafik (svarttaxi). Det utgör inte bara en säkerhetsrisk för passagerare, utan kan även leda till allvarliga konsekvenser vid olyckor.

Kollektivtrafiklagen medför vissa utmaningar för besöksnäringen då kollektivtrafiken inte planeras efter besöksnäringens och besökares behov. Även om det finns möjligheter att inkludera behoven under planeringens samrådsprocess, saknas det ofta ett systematiskt sätt att integrera besöksnäringen i planeringsarbetet. Det finns olika tolkningar gällande hur besöksnäringens perspektivet kan integreras i regionernas trafikförsörjningsprogram. Dessutom sker planering av kollektivtrafiken sällan över regiongränser, vilket kan resultera i komplicerade biljett- och informationssystem. Det kan i sin tur skapa psykologiska hinder för turister, där det kan upplevas som svårare och mindre tilltalande att åka kollektivt i jämförelse med att köra egen bil. För att underlätta för turister att göra mer hållbara val behövs en bättre samordning och en mer turistvänlig planering inom kollektivtrafiken.

#### **VISSA LAGSTIFTNINGAR ÄR ENKLARE ATT JUSTERA ÄN ANDRA**

Utmaningar och hinder som lagstiftningarna skapar kräver noggrann hantering för att förbättra förutsättningarna för hållbara turisttransporter. Taxitrafiklagen, som är en nationell lagstiftning, har inte reviderats på flera år. Ramboll bedömer att det finns goda möjligheter och ett tydligt behov av att revidera lagstiftningen med anpassningar som främjar mer hållbara turisttransporter. Eftersom övriga tre lagstiftningar baseras på EU regelverk är de svårare för en enskild medlemsstat att påverka. Däremot finns både behov och möjlighet att öka besöksnäringens förståelse för lagarnas villkor och möjligheter. Besöksnäringens aktörer kan också i högre utsträckning medverka i regionala samråd om trafikförsörjning för att bidra till att besöksnäringens perspektiv inkluderas i trafikförsörjningsprogrammen.

#### **FLERA GODA EXEMPEL PÅ LÖSNINGAR FINNS OCH KAN SKAPA VÄRDE I ANDRA DELAR AV LANDET**

Analysen visar att det finns flera goda exempel på lösningar som kan implementeras och skapa värde i andra delar av landet. Lösningarna delas upp i tre övergripande aspekter som särskilt karakteriserar destinationens förutsättningar att främja hållbart turistresande:

- **Besöksmål i glesbygd med begränsad kollektivtrafik:** Lösningarna inkluderar dynamisk kollektivtrafik, anropsstyrd trafik, användning av allmänna fordon (som skolbussar och sjuktransporter), samt justering av vandringsleder.

- **Destinationer utan närliggande taxi eller kollektivtrafik:** Lösningarna inkluderar bussresor som ingår i biljettpriset till besöksmål, samt delnings- och samåkningstjänster.
- **Destinationer med periodvis större resenärsunderlag:** Lösningarna inkluderar sampaketering av transporter och aktiviteter, periodvis linjetrafik samt tillfälliga busslinjer.

### **ANDRA FAKTORER PÅVERKAR MÖJLIGHET TILL HÅLLBART TURISTRESANDE**

Det finns flera andra faktorer i systemet som påverkar möjligheten att erbjuda och främja hållbart turistresande. Det kan handla om andra lagstiftningar (såsom miljö-, skatte- och datahanteringslagstiftning), samt turisternas beteenden och värderingar. Det är därför viktigt att främjandet sker ur ett systemperspektiv. Till exempel räcker det inte enbart med att möjliggöra och tillgängliggöra hållbara transporter, utan man behöver även se till att skapa incitament, kommunicera och marknadsföra till turister hur de kan ta sig till resmålen på ett hållbart sätt.

### **BESÖKSNÄRINGEN BEHÖVER OCKSÅ TA EGET ANSVAR FÖR ATT BIDRA TILL OMSTÄLLNINGEN**

Det räcker inte enbart med att det offentliga driver på och främjar omställningen till mer hållbara turisttransporter. Besöksnäringen (företag och destinationer) behöver också själva ta ansvar för hur gäster reser till, från och inom destinationerna. Hållbarhet är något som efterfrågas alltmer av konsumenter och kan användas som en konkurrensfördel. Det är också viktigt att säkerställa långsiktiga marknadsbaserade lösningar som fungerar över tid. Offentlig finansiering har visat sig vara en viktig möjliggörare för att starta upp flera av de goda exemplen som analyserats i denna studie. Det är dock viktigt att hitta långsiktiga affärsmodeller som fungerar även efter att den offentliga finansieringen tar slut. Det finns behov av ökad samverkan mellan offentliga och det privata behöver för att säkerställa framkomsten av mer hållbara transportlösningar.

## 7.2 Rekommendationer

Utifrån analysens slutsatser ger Ramboll Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring och plattformen Smartare tillsammans följande rekommendationer inför deras fortsatta arbete inom området.

### **BIDRA MED BESÖKSNÄRINGENS PERSPEKTIV I LAGFÖRÄNDRINGSARBETE**

Besöksnäringen är en sektor som berör flera myndigheter. För att inte missa näringsintressen i lagförändringsarbetet anser Ramboll att Myndighetsgruppen och plattformen Smartare tillsammans även fortsättningsvis bör bevaka och förmedla hur rådande lagar påverkar företag inom besöksnäringen. Vår förhoppning är att denna rapport kan utgöra ett underlag för påverkansarbete vid till exempel den pågående utredningen av resegarantilagen och en potentiell framtida revidering av taxitrafiklagen.

### **FRÄMJA ÖKAD FÖRSTÅELSE FÖR LAGARNA OCH GODA EXEMPEL**

Ramboll rekommenderar att främja ökad förståelse för lagarna och fortsätta sprida goda exempel till besöksnäringen. Vår analys visar att företagen kan ha svårt att förstå gällande lagar och hur de ska förhålla sig till dem. Det behövs mer information kring lagarna och goda exempel på lösningar som främjare och destinationer kan använda för att underlätta för besöksnäringens egen kommunikation av hållbara resor. Några aktörer sprider redan information om lagarna. Till exempel har Visit Sweden en digital kunskapsbank om paketreselagen och resegarantilagen som är riktad mot företag. Denna kunskapsbank skulle behöva uppdateras för att även inkludera information om taxitrafiklagen och kollektivtrafiklagen.

De goda exemplen och annat informationsmaterial skulle också kunna spridas exempelvis via konferenser, nätverksträffar, nyhetsbrev och sociala medier. Vi ser även att det kan

vara relevant att involvera andra delar av främjandesystemet och besöksnäringen, exempelvis de aktörer som involverats i denna studies fokusgrupp, för att nå ut bredare.

### **SÄKRA FORTSATT UPPDRAG OCH FINANSIERING INOM OMRÅDET FÖR TRANSPORTSYSTEMET FÖR TURISM**

Ramboll rekommenderar Tillväxtverket att fortsätta arbeta proaktivt med att dokumentera och kommunicera vikten av att främja hållbart turistresande, samt lyfta fram myndighetens påverkan och framgångar inom området för regeringen. Vi bedömer att det kan även vara aktuellt att utveckla en framåtblickande strategi som tydliggör behovet av kontinuerligt arbete och innovation inom hållbart turistresande, inklusive potentiella ekonomiska, sociala och miljömässiga vinster.

### **GÖR FLER FÖRDJUPADE STUDIER**

Ramboll rekommenderar att genomföra fler fördjupade studier inom området. Studierna kan grunda sig i behov som identifierats i denna eller Rambolls tidigare analys. Ramboll bedömer att ett av de viktigaste områdena att undersöka vidare är hur aktörer kan lyckas skapa incitament som faktiskt bidrar till beteendeförändring hos turister så att de väljer mer hållbara transporter. Rambolls tidigare studie av transportsystemet för turism visar att det finns flera olika faktorer som påverkar turisternas val av transportslag (såsom tillgänglighet och resans kostnad, tid och bekvämlighet). Det behövs en fördjupad förståelse för hur systemets aktörer tillsammans kan skapa incitament som bidrar till den beteendeförändring som behövs. En sådan studie skulle exempelvis kunna baseras på intervjuer, fallstudier och beteendekonomiska experiment i syfte att ta fram en fördjupad systemkarta över vilka faktorer som påverkar turisternas val av transportsätt, vilka incitament som kan skapas och vilka aktörer som behöver involveras för att främja mer hållbara turistresor. Resultaten från studien skulle därefter kunna bearbetas vidare för att ta fram en konkret åtgärdsplan inom området.

Andra analyser som Ramboll bedömer kan vara intressanta att genomföra är att undersöka hur samarbeten inom regional kollektivtrafik över länsgränser kan stärkas ytterligare, samt en analys av vilken betydelse som ny teknologi och innovationer, som till exempel digitala reseverktyg och delningstjänster, har i arbetet med att främja hållbart resande.

### **PREMIERA INSATSER FÖR ATT FRÄMJA HÅLLBARA TURISTTRANSPORTER**

Ramboll rekommenderar Tillväxtverket att, inom ramen för deras bemyndigande, premiera insatser som främjar hållbara turisttransporter. Det kan till exempel handla om att:

- Skapa ett forum för information och erfarenhetsutbyten bland aktörer, företag och destinationer om hur man kan främja ett mer hållbart turistresande.
- Införa hållbara turisttransporter som ett prioriterat område inom utlysningar i Europeiska Regionala Utvecklingsfonden (ERUF).
- Införa ramprojekt, affärsutvecklingscheckar, eller motsvarande, i syfte att möjliggöra till exempel 1) insatser där små och medelstora företag inom besöksnäringen tillsammans med lokalsamhällen genomför lokala initiativ som främjar hållbart resande; 2) marknadsföringsinsatser i små och medelstora företag inom besöksnäringen samt kommuner för att uppmuntra hållbart turistresande.

## 8. Referenser

- Bussmagasinet. (2022). *Taxiföretag slås ut när regioner och kommuner upphandlar*. <https://www.bussmagasinet.se/2022/09/taxiforet-ag-slas-ut-nar-regioner-och-kommuner-upphandlar/>
- Department for Business and Trade. (2023). *Package Travel Legislation: Updating the Framework*. <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6504643bfc63f60014957362/package-travel-legislation-updating-the-framework.pdf>
- European commission. (2023). *Improved rights and better information for travelers*. [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/passenger-mobility-package-2023-11-29\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/passenger-mobility-package-2023-11-29_en)
- European commission. (2021). *Mobility strategy*. [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en)
- Finansdepartementet. (2023). *REMISSYTTRANDE; Ett förbättrat resegarantisystem SOU 2023:33. Diarienummer Fi2023/02126*. <https://www.regeringen.se/contentassets/4c262532166543d9868d370bdc8b9d87/visita.pdf>
- Justitiedepartementet. (2023). *Ändringsdirektiv om paketresor och sammanlänkade researrangemang*. Regeringskansliet (2023/24:FPM28). <https://www.regeringen.se/faktapromemoria/2024/02/202324fpm28/>
- Justitiedepartementet. (2024). *Ny förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter*. Regeringskansliet (2023/24:FPM31). <https://data.riksdagen.se/fil/72BE741D-DFA2-4339-89CA-D2D2BB299CBA>
- Kania, J., Kramer, M. & Senge, P. (2018). *The Water of Systems Change*. [https://www.fsg.org/resource/water\\_of\\_systems\\_change/](https://www.fsg.org/resource/water_of_systems_change/)
- Klimat- och näringslivsdepartementet. (2012). *Komplettering av kollektivtrafiklagen*. Proposition 2011/12:76. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2012/03/prop.-2011276>.
- Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet. (2023). *Lagrådsremiss: Ändrade regler om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg*. Stockholm: Regeringen. <https://www.regeringen.se/contentassets/6c89724ea1f545078857c88f19dbde1f/andrade-regler-om-direkttilldelning-av-avtal-om-kollektivtrafik-pa-jarnvag/>
- Naturvårdsverket. (2023). *Elbilsladdning och laddinfrastruktur*. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/klimatklivet/elbilsladdning-och-laddinfrastruktur/>
- Næring- og fiskeridepartementet. (2024). *Veikart for Reiselivsæringen*. [https://www.regjeringen.no/contentassets/df487fd978cd431b9fba6c6ee43625ae/no/pdfs/reiseliv\\_tilword\\_depmedia\\_v2.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/df487fd978cd431b9fba6c6ee43625ae/no/pdfs/reiseliv_tilword_depmedia_v2.pdf)
- Ockelbo kommun. (2023). *Kollektivtrafik*. <https://ockelbo.se/bo-miljo--trafik/trafik--infrastruktur/kollektivtrafik>
- Ramboll. (2023). *Transportsystemet för turism – Kunskapssammanställning och framåtblick*. Pub. Nr 0446. Rapporten beställd av Tillväxtverket. <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/publikationer/publikationer2023/transportsystemetforturism.4564.html>
- Regeringen. (2022). *Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter*. Regeringsbeslut 2022/00979. <https://www.regeringen.se/contentassets/e37883c1259c468aba04206b45207b2e/trafikanalys.pdf>

- Regeringskansliet. (2012). *Komplettering av kollektivtrafiklagen*: Prop. 2011/12:76. Publicerad 05 mars 2012, uppdaterad 02 april 2015. Hämtad från <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2012/03/prop.-20111276>
- RES. (2023). *Island det senaste landet att införa turistskatt*. <https://res.se/island/reykjavik/island-det-senaste-landet-att-infor-turistskatt>
- SJ. (2024). Banarbeten. <https://www.sj.se/allt-om-resan/banarbeten>
- SKR. (2018). *Besöksnäring i kollektivtrafikplanering*. <https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/besoksnaringikollektivtrafikplanering.64672.html>
- Smith, G. (2022). *Omdefinierad roll för kollektivtrafiken: En kunskapsöversikt*. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:ri:diva-59298>
- SOU 2016:86. *Taxi och samåkning - i dag, i morgon och i övermorgon*. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2016/11/sou-201686/>
- SOU 2017:95. *Ett land att besöka*. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2017/12/sou-201795/>
- SOU 2020:25. *Ett nationellt biljettsystem*. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2020/04/sou-202025/>
- SOU 2023:33. *Ett förbättrat resegarantisystem*. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2023/06/sou-202333/>
- Sveriges Riksdag (2015) Kollektivtrafiklagen - en uppföljning, Sammanfattning av uppföljningsrapport 2015/16: RFR14.
- Swedish Lapland Visitors Board. (2024). *Uppdatering om läget på Malmbanan*. Hämtat från: <https://www.swedishlaplandvisitorsboard.com/nyheter/uppdatering-om-laget-pa-malmbanan/>
- Trafikanalys. (2023). Statistik om den regionala linjelagda kollektivtrafiken i landet, både den samhällssubventionerade och den kommersiella. Hämtad från <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/>
- Trafikverket. (2022). *Det ska bli enklare att resa med kollektivtrafik i Sverige*. <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2022/juni/det-ska-bli-enklare-att-resa-med-kollektivtrafik-i-sverige/>
- Trafikverket. (2023). *En nationell digital infrastruktur för kombinerad mobilitet: Mot en smartare organisation*. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-12272>
- Trafikverket. (2024). Länsplaner. Hämtat från: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/lansplaner>
- K2 - Nationellt kunskapscenter för kollektivtrafik. *Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden*. Hämtad från <https://www.k2centrum.se/kollektivtrafik-och-samakning-pa-landsbygden>
- Ockelbo kommun. (2023). *Kollektivtrafik*. Senast uppdaterad: 10 januari 2024. Hämtad från <https://ockelbo.se/bo-miljo--trafik/trafik--infrastruktur/kollektivtrafik>
- Visita. (2023). Remissyttrande: Ett förbättrat resegarantisystem (SOU 2023:33). <https://www.regeringen.se/contentassets/4c262532166543d9868d370bdc8b9d87/visita.pdf>
- Visit Sweden. (2023). *Kommunicera ert hållbarhetsarbete - inspireras av andra. Senast uppdaterad*. Hämtat från: <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/budskap/vad-ska-vi-beratta/verktygslada/kommunicera-hallbarhet-inspireras-av-andra/>

# Bilaga 1. Aktörer som medverkat i studien

Nedanstående aktörer har medverkat i studien.

## Arbetsgrupp

- Tillväxtverket
- Visit Dalarna
- Region Västmanland
- Naturvårdsverket
- Trafikverket

## Fokusgrupp

- Visita
- STF
- Bussföretagen/Transportföretagen
- RISE
- Göteborg & Co
- Svenska skidanläggningar
- Region Kalmar
- Naturturismföretagen
- Destination Sälenfjällen
- Sveriges kommuner och regioner

## Intervjuer kring lagstiftningar

- Konrad advokater, Svenska Resebranschföreningen
- Svenska taxiförbundet
- Visita
- Bussföretagen/Transportföretagen
- Visit Sweden
- Naturturismföretagen
- Sveriges kommuner och regioner (SKR)
- Xperience Next
- Sveriges kommuner och regioner

## Intervjuer för att samla goda exempel

- Region Kalmar
- Freelway
- Värmlandstrafik
- Destination Vemdalen
- Södra Årefjällen
- Destination Läckö-Kinneulle
- Destination Sälenfjällen
- Lilla Björkö
- Destination Järvsö

# Bilaga 2. Illustration över åtgärdsförslag

