

RAPPORTEN BESTÄLLD AV



# Transportsystemet för turism

Kunskapssammanställning och framåtblick

**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.

Denna rapport är beställd av Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring som är ett samarbete mellan 16 myndigheter och statliga bolag under ledning av Tillväxtverket. Gruppen arbetar för ökad samordning, kunskapsutveckling och kunskapsöverföring. I arbetet har även representanter för regionala turism- och besöksnäringfunktioner och besöksnäringen deltagit.

Analys, slutsatser och rekommendationer i rapporten är författarens.

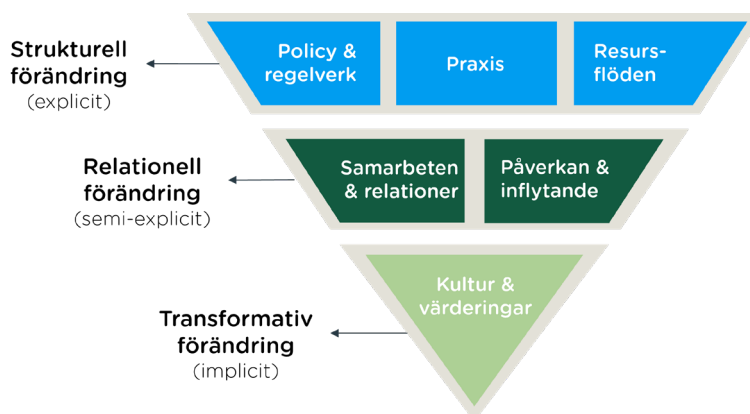
# Sammanfattning

Det finns begränsad kunskap om hur det befintliga transportsystemet för turism ser ut. Det saknas även kunskap om nödvändiga förutsättningar och vilka behov som behöver uppfyllas för att systemet ska främja ett mer hållbart turistresande. Agenda 2030, Sveriges turismpolitiska mål och den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring berör alla utmaningar och möjligheter med hållbara transporter och hållbart turistresande.

Tillväxtverket och Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring har gett Ramboll i uppdrag att ta fram en kunskapssammanställning och framåtblick av transportsystemet för turism. Syftet med studien är att fördjupa förståelsen för, och skapa en gemensam bild av, hur utvecklingen av transportsystemet kan komma att se ut framåt. Detta som en grund för att kunna identifiera vilka samarbetsytor som behöver förstärkas och vilka insatser som behöver göras för att uppnå ett mer hållbart turistresande.

## Flera faktorer behöver förändras för att uppnå en systemomställning

För att uppnå en systemomställning av transportsystemet för turism behövs förändring på olika nivåer och förändringen behöver ses ur ett systemperspektiv. I figuren nedan presenteras systemets sex pelare som tillsammans behöver förändras i samma riktning för att uppnå en systemomställning på strukturell, relationell och transformativ nivå.



## Systemet är komplext och består av flera olika aktörer

Transportsystemet för turism inkluderar många aktörer, som exempelvis infrastrukturhållare, transportoperatörer, stationer, destinationer och intressenter, som samspelar och är beroende av varandra. De olika aktörerna har olika inbördes roller och mål som behöver koordineras i en gemensam riktning. Kunskapen om exempelvis vad som krävs för att bemöta utmaningen om utsläpp från transportsystemet är spridd över flera aktörer och det förekommer målkonflikter mellan olika aktörer i systemet. Transportsystemet för turism präglas också av tematisk komplexitet i meningen att det inte är tydligt på förhand hur nuvarande problem med systemet ska lösas och vem som är ansvarig för dessa lösningar.

## Turistresandet har börjat återhämta sig

Under coronapandemin skedde en kraftig minskning i turistresandet till och inom Sverige, men turistresandet har nu börjat återhämta sig. Turister reser främst till storstäder, men högst ankomst per capita ser vi i Jämtland och på Gotland. Bilen dominerar som transportslag, både historiskt och idag, och vissa regioner är mer bilberoende än andra. Under pandemiåren har bilens andel gått upp med 14 procentenheter. Inrikesflyget och

tågresandet minskade under samma period med 4 respektive 9 procentenheter, men har börjat återhämta sig igen.

## Tillgänglighet, pris och tid är avgörande faktorer vid val av transportslag

Turister väljer ofta resmål som är enkla att ta sig till. Förutsättningar att kunna transportera sig utan bil är avgörande för att en turist ska välja annat transportslag än bilen. Ökad efterfrågan på elbilar ställer också nya krav på ökad utbyggnad av ladd-infrastruktur. Priset och tiden det tar att resa från en plats till en annan med ett visst transportslag är också av avgörande betydelse för valet av operatör och trafikslag. Dessa faktorer kan till viss del kompenseras med andra aspekter som normer och preferenser (till exempel ökad miljömedvetenhet eller önskad komfort). Omvärldsförändringar såsom pandemin, försvagat ekonomiskt läge, ändrat säkerhetspolitiskt läge och klimatförändringar är även faktorer som påverkar turistresandet.

## Åtgärdsförslag för mer hållbart turistresande

Turistresandet behöver bli mer hållbart. Däremot finns flera utmaningar i transportsystemet för turism som behöver åtgärdas för att bidra till ett mer hållbart turistresande. I studien har vi identifierat följande åtgärdsförslag som kan behövas för att möta utmaningarna i systemet, samt vilka som har rådighet, incitament och förutsättningar att genomföra dessa åtgärder. Åtgärderna är uppdelade efter systemets sex pelare.

Policy och regelverk	Praxis
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Budgetsätt mål i strategier</li> <li>→ Inför incitament och styrmedel för fler klimatsmarta och färre klimatintensiva resor</li> <li>→ Revidera taxitrafiklagen för att möjliggöra för besöksnäring att erbjuda sista kilometer transporter</li> <li>→ Revidera paketreselagen för att underlätta för aktörer att erbjuda en helhetslösning</li> <li>→ Säkerställ att turistperspektivet inkluderas i trafikplaneringen</li> <li>→ Ge Trafikverket i uppdrag att informera om planerade banarbeten med längre framförhållning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Harmonisera villkor i kollektivtrafiken, vad gäller till exempel ålder och zoner</li> <li>→ Skapa ett nationellt biljettsystem för bokning av resor</li> <li>→ Inför tap-and-go lösningar (möjlighet att betala med betalkort) på alla kollektiva transporter runtom i landet</li> </ul>
Resursflöden	Samarbeten och relationer
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Premiera gröna satsningar och innovationer för hållbart resande</li> <li>→ Säkerställ fortsättning och förbättring av data om turisternas resande</li> <li>→ Öka investeringar och bygg ut ladd-infrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Öka samverkan mellan aktörer på lokal, regional och nationell nivå för att göra transporter enklare och smidigare</li> <li>→ Öka samarbetet mellan transportoperatörer för att underlätta kombination av transporter</li> </ul>
Påverkan och inflytande	Kultur och värderingar
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Utse en nationell samordnare för utveckling av systemet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Öka kommunikation mot turister om olika transportmöjligheter</li> <li>→ Skapa incitament för att uppmuntra hållbart resande</li> </ul>

## Rekommendationer för det fortsatta arbetet

Sammanfattningsvis behöver utvecklingen av transportsystemet för turism hanteras från ett helhetsperspektiv där olika aktörer samverkar för att säkerställa en hållbar systemutveckling. Ramboll ger följande rekommendationer för hur arbetet framöver bör formuleras för ett mer hållbart turistresande fram till 2030:

- Säkerställ att det finns ansvar för utvecklingen
- Öka samverkan mellan turism- och transportsektorn
- Öka samverkan mellan transportoperatörer
- Säkerställ att statistik och information om turistflöden tas fram
- Ta fram fler fördjupade analyser på området.

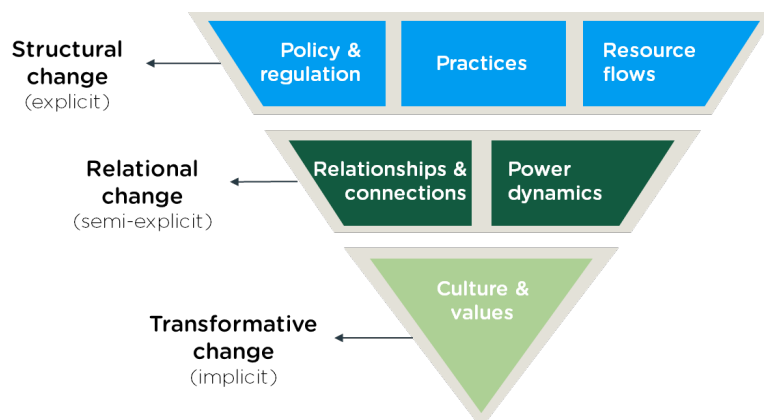
## Summary

The existing transport system for tourism in Sweden is not well-understood, and there is limited knowledge about the necessary conditions and measures required to promote sustainable tourist travel. However, Sweden's tourism policy goals, the national strategy for sustainable and growing tourism, and Agenda 2030 all recognize challenges and opportunities of sustainable transport and tourism.

To address this issue, the Swedish Agency for Economic and Regional Growth and the National authority group for the tourism industry have commissioned Ramboll to produce a knowledge compilation and forward-looking analysis of the transport system for tourism. The study aims to deepen understanding and create a common vision of how the transport system may evolve in the future, providing a basis for identifying areas of cooperation that need strengthening and determining the efforts required to achieve more sustainable tourism.

### Several factors need to change in order to achieve a system transformation

In order to achieve a system transformation of the tourism transport system, changes must occur at various levels and be approached from a system perspective. The accompanying figure illustrates the six pillars of the system that must all move in the same direction to achieve structural, relational, and transformative change.



### The system is complex and consists of different actors

The tourism transport system is comprised of numerous actors, including infrastructure managers, transport operators, stations, destinations, and stakeholders, all of whom interact and rely on one another. These various actors have interconnected roles and objectives that require alignment towards a shared direction. Despite this, conflicting interests and a varied understanding of existing challenges can create obstacles within the system. Furthermore, the transport system for tourism is marked by thematic complexity, with no clear path to resolving current issues or identifying those responsible for finding solutions.

### Increasing travelling after the pandemic

Tourist travel to and within Sweden experienced a steep decline during the coronavirus pandemic but has since begun to recover. Large cities are the primary destination for tourists, although Jämtland and Gotland have the highest per capita arrival rates. The car has traditionally been and remains the dominant mode of transportation, with some regions relying on it more heavily than others. During the pandemic, the car's share of transportation increased by 14 percentage points, while domestic air and rail travel

decreased by 4 and 9 percentage points respectively. However, these modes of transport have also begun to recover.

## Accessibility, price, and time are key factors when choosing a mode of transport

When selecting a mode of transportation, accessibility, price, and time are critical considerations for tourists. Destinations that are easily reachable are often the most popular choices. To opt for something other than a car, tourists need to be able to transport themselves conveniently. The growing demand for electric cars has resulted in the need for increased charging infrastructure. The cost and time required to travel from one location to another by a particular mode of transport also play a crucial role in choosing the operator and mode of transportation. Other factors such as norms and preferences (e.g. environmental awareness or desired comfort) can partially offset these factors. External forces, such as the pandemic, economic instability, changing security conditions, and climate change, also have an impact on tourist travel.

## Proposed measures to achieve more sustainable tourist travel

In order to achieve more sustainable tourist travel, certain actions need to be taken. However, there are various challenges in the tourism transport system that must be addressed to achieve this goal. The study has identified proposed measures to overcome these challenges and promote more sustainable tourist travel. It has also identified the relevant authorities to implement these measures. These proposed measures are categorized under the six pillars of the transport system.

<b>Policy och regulation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Set budget to goals in strategies.</li> <li>→ Incentives and instruments for more climate-smart and less climate-intensive travel.</li> <li>→ Revise the Taxi Traffic Act so that tourism operators can provide last mile transport.</li> <li>→ Revise the Package Travel Act to make it easier for actors to offer complete solutions.</li> <li>→ Ensure that the tourist perspective is included in traffic planning.</li> <li>→ Commission the Swedish Transport Administration to inform about scheduled rail maintenance with longer notice period.</li> </ul>	<b>Practices</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Establish uniform conditions in public transport, such as age and zones.</li> <li>→ Develop a nationwide ticketing system for booking trips.</li> <li>→ Implement tap-and-go solutions (ability to pay with payment cards) on all forms of public transportation throughout the country.</li> </ul>
<b>Resource flows</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Promote green initiatives and innovations to support sustainable travel.</li> <li>→ Ensure continuation and improvement of data on tourist travel.</li> <li>→ Increase investments and expand the charging infrastructure.</li> </ul>	<b>Relationships &amp; connections</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Strengthen cooperation between actors at local, regional, and national level to simplify and streamline transportation.</li> <li>→ Strengthen cooperation among transport operators to enable seamless combination of different modes of transport.</li> </ul>
<b>Power dynamics</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Appoint a national coordinator for the development of the system.</li> </ul>	<b>Culture &amp; values</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Increase communication to tourists about different transport options.</li> <li>→ Create incentives to encourage sustainable travel.</li> </ul>

## Recommendations for further work

In summary, achieving sustainable development of the tourism transport system necessitates a comprehensive approach involving various stakeholders. To promote more sustainable tourist travel by 2030, we suggest the following measures to facilitate future coordination efforts:

- Ensure accountability for the development
- Increase collaboration between the tourism and transport sector
- Increase collaboration among transport operators
- Ensure that statistics and information on tourist flows are generated
- Conduct more in-depth analyses in this field.



# Definitioner

Nedan följer en beskrivning av några begrepp som vi använder i denna rapport.

## Turism

Turism definieras enligt Tillväxtverket som "människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för en kortare tid än på ett år för fritid, affärer eller andra syften". Turism mäts utifrån ett konsumtionsperspektiv som andelar av konsumtionen i ett antal branscher. Därutöver mäts aktiviteter med koppling till turism på andra sätt.

## Besöksnäring

Tillväxtverket definierar besöksnäring som "det näringsliv som säljer tjänster och produkter inom turism i Sverige". Företag inom näringslivet har olika stor andel av sin försäljning inom turism och det skiljer sig mellan de olika branscherna hur stor andel av konsumtionen i respektive bransch som är turismkonsumtion.

## Transportsystem

Vi följer Trafikverkets definition av transportsystem: fysiskt/administrativt samordnande av transportmedel och transportanläggningar. Det inkluderar även de transporttjänster som olika aktörer tillhandahåller samt fordon och bränslen som används, digital infrastruktur och tjänster, samt offentliga medel som skatter, lagar och regleringar.

## Turist/besökare

Det finns flera definitioner av vad en turist eller besökare är. Exempelvis identifierar Nordstedts<sup>1</sup> (1998) turist som "person som reser (långt från hemorten) i nöjes- eller avkopplingssyfte". I denna analys drar vi inspiration från Tillväxtverkets (2016) definition av turism och definierar en turist som "en individ som reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för en kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften."

Det finns olika typer av turister. I rapporten delar vi in turister i fyra huvudsakliga kategorier beroende på varifrån turisterna reser och huvudsakligt mål med resan:

1. **Inhemsk turist:** Besökare med hemvist i Sverige som gör en inhemsk resa inom Sverige.
2. **Inkommande turist:** Besökare med hemvist i annat land som gör en resa till och inom Sverige.
3. **Fritidsresenär:** Resenär som reser och vistas på en plats i fritidssyfte.
4. **Affärsresenär:** Resenär som reser och vistas på en plats i affärssyfte.

Turister kan höra till flera kategorier samtidigt, till exempel inhemsk turist och fritidsresenär.

## Hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling lanserades i *Brundtlandrapporten* 1987 och definieras där som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov"<sup>2</sup>. Hållbar utveckling förutsätter långsiktighet och helhetssyn samt ett globalt perspektiv. Hållbarhet utgår från tre dimensioner: ekologisk/miljömässig hållbarhet, social hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. De tre dimensionerna är ömsesidigt beroende av varandra och sätter ramar för varandra.

## Hållbara transporter

Enligt Trafikverket är långsiktigt hållbara transportåtgärder åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva och som bidrar till ökad välfärd för levande generationer, samtidigt som de inte får leda till välfärdsförluster för kommande generationer.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Nordstedts (1998) *Nordstedts Svenska Ordbok*.

<sup>2</sup> FN:s Världskommission för miljö och utveckling (1987) *Brundtlandrapporten*.

<sup>3</sup> Trafikverket (2022) *Transportekonomiska terer- varför är det viktigt?*

# Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Turistresandet behöver bli mer hållbart	1
1.2	Metod	3
1.3	Avgränsningar	5
1.4	Disposition	5
<b>2.</b>	<b>Transportsystemet för turism</b>	<b>6</b>
2.1	Systemet inkluderar många aktörer	6
2.2	Systemet är komplext och svårdefinierat	8
<b>3.</b>	<b>Turistresandets utveckling</b>	<b>10</b>
3.1	Data om turistresandet är begränsad	10
3.2	Människor reser mer men restiden är konstant	10
3.3	Resandet inom Sverige börjar återhämta sig	11
3.4	Turister reser främst till storstäder	13
3.5	Människor har olika anledningar till att resa	15
3.6	Bilen dominerar som transportslag	16
<b>4.</b>	<b>Faktorer som påverkar det hållbara turistresandet</b>	<b>18</b>
4.1	Destinationens tillgänglighet påverkar turistens val av transportmedel	18
4.2	Smidighet kring resan och bekvämlighet värderas högt	19
4.3	Priset och restiden är två avgörande faktorer	20
4.4	Övriga faktorer som påverkar val av hållbart resande	22
4.5	Omvärldsfaktorer påverkar	23
4.6	Flera trender driver utvecklingen framåt	24
<b>5.</b>	<b>Förutsättningar och behov för att uppnå mer hållbart turistresande</b>	<b>27</b>
5.1	Svårt att bedöma om målsättningarna kommer att nås om utvecklingen fortsätter i samma takt	27
5.2	Styrkor och utmaningar i systemet för att bidra till mer hållbart turistresande	29
5.3	Åtgärder som kan behövas för att ett mer hållbart turistresande	37
<b>6.</b>	<b>Slutsatser och rekommendationer</b>	<b>43</b>
6.1	Slutsatser	43
6.2	Rekommendationer	44
	<b>Referenser</b>	<b>47</b>

## Bilagor

Bilaga 1: Överblick litteraturöversikt, intervjuade aktörer och aktörer i fokusgrupp

# 1. Inledning

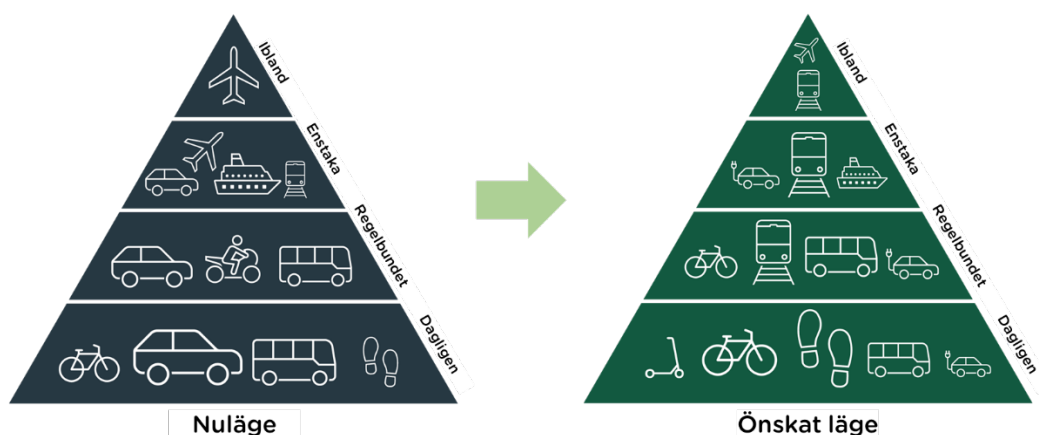
Tillväxtverket samordnar Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring som består av 16 olika myndigheter. Gruppen arbetar för ökad samordning, kunskapsutveckling och kunskapsöverföring inom turism och besöksnäring. Ett av områdena som gruppen har identifierat som viktigt för att främja hållbar turism och besöksnäring är tillgänglighet och transportsystemets utveckling. I nuläget finns det begränsad kunskap om hur det befintliga transportsystemet för turism ser ut. Det saknas även kunskap om nödvändiga förutsättningar och vilka behov som behöver uppfyllas för att systemet ska främja hållbart turistresande.

Ramboll Management Consulting (härefter Ramboll) har fått i uppdrag av Tillväxtverket och myndighetsgruppen att ta fram en kunskapssammanställning och framåtblick av transportsystemet för turism. Syftet med studien är att fördjupa förståelsen för, och skapa en gemensam bild av, hur utvecklingen av transportsystemet kan komma att se ut framåt. Detta som en grund för att kunna identifiera vilka samarbetsytor som behöver förstärkas och vilka insatser som behöver göras för att uppnå ett mer hållbart turistresande. Uppdraget är en del av Tillväxtverkets regeringsuppdrag att *genomföra insatser för omställning och utveckling för en hållbar besöksnäring*<sup>4</sup> och myndighetsgruppens arbete inom området. Denna rapport utgör den efterfrågade kunskapssammanställningen.

## 1.1 Turistresandet behöver bli mer hållbart

Ett välfungerande transportsystem är en nyckel till besöksnäringens utveckling. Samtidigt behöver turistresandet bli mer hållbart. Nedan presenteras flera målsättningar som finns i Sverige och internationellt som berör ett mer hållbart turistresande. Ett välfungerande och hållbart transportsystem ger människor möjlighet att enkelt ta sig till platser på ett hållbart och hälsosamt sätt (exempelvis via gång, cykel eller mikromobilitet).<sup>5</sup> I ett mer traditionellt transportsystem, likt systemet i Sverige, använder flera fossildrivna fordon för majoriteten av sina resor. Detta beror bland annat på långa avstånd och genomförda investeringar i och för privata fossildrivna fordon, vilket ökar bekvämligheten och antalet personer som väljer dem.<sup>6</sup> Ett mer hållbart resande innebär en bättre balans mellan användning av olika typer av transportslag, med tyngd på mer hållbara och fossilfria transportslag, se Figur 1.

Figur 1. Illustration över förflyttning som behöver ske för att uppnå mer hållbart turistresande



Källa: Inspirerad av OECD (2021) *Transport strategies for Net-Zero systems by design*, Rambolls bearbetning.

<sup>4</sup> Tillväxtverket (2022) *Regeringsuppdrag för en hållbar besöksnäring*.

<sup>5</sup> OECD (2021) *Transport strategies for Net-Zero systems by design*,

<sup>6</sup> Ibid.

## MÅLSÄTTNINGAR I DEN NATIONELLA STRATEGIN FÖR HÅLLBAR TURISM OCH VÄXANDE BESÖKSNÄRING

Den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring<sup>7</sup> identifierar flera målsättningar som handlar om att främja hållbart turistresande. Det turismpolitiska målet är att:

*”Sverige ska ha en hållbar turism, med ett **hållbart resande** och en hållbar och konkurrenskraftig besöksnäring som växer och bidrar till sysselsättning och **attraktiva platser** för besökare, boende, företag och investeringar i hela landet”*

I strategin identifierar regeringen bland annat följande tecken på framsteg i strategin som berör utvecklingen av turistresandet till 2030:

- Det är enkelt att resa hållbart och nå besöksmål i alla delar av landet.
- Det är smidigt att som besökare kombinera olika transportsätt.
- Det är enkelt och inspirerande att som besökare göra hållbara val.
- Svensk turism och besöksnäring har gynnats av omställningen av transportsektorn, genom transporteffektivitet, energieffektiva fordon och farkoster samt hållbara förnybara drivmedel, inklusive el.
- Turismens och besöksnäringens utsläpp från resor till och från besöket minskar.
- Med smart och effektiv marknadsföring ökar efterfrågan av resmålet Sverige hos resenärer som efterfrågar hållbara alternativ.

## MÅLSÄTTNINGAR I AGENDA 2030

Utveckling av turism och besöksnäring behöver förhålla sig till de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Hållbar turism finns uttryckligen beskrivet i fyra mål, se Figur 2. FN:s turistorgano UNWTO bedömer att turism kan bidra, direkt eller indirekt, till alla 17 målen.

Figur 2. Målsättningar där ”hållbar turism” uttryckligen beskrivs i Agenda 2030



Enligt Trafikverket bidrar transportsystemet som helhet till 11 av de 17 Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle, se Figur 3. Utveckling av transportsystemet för turism har därmed relevans för majoriteten av målsättningarna i Agenda 2030.

Figur 3. Mål i Agenda 2030 som Transportsystemet som helhet bidrar till



Källa: Trafikverket (2022) Tillgänglighet i ett hållbart samhälle.

<sup>7</sup> Regeringskansliet (2021) Strategi för hållbar turism och växande besöksnäring.

## ÖVRIGA MÅL OCH SATSNINGAR INOM OMRÅDET

Sveriges riksdag har beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, förutom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.<sup>8</sup> Därtill finns ett nationellt mål om att Sverige senast år 2045 inte längre ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.<sup>9</sup>

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.<sup>10</sup> Trafikverkets vision är "Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt". Smidigt innebär tillförlitligt transportsystem, tillgänglighet för alla, i hela landet och smidiga flöden för resenärer och näringsliv. Grönt innebär fossilfritt transportsystem, ökad hälsa, minskade luftföroreningar och infrastruktur anpassad efter natur och kulturmiljö. Tryggt innebär att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken eller på arbetsplatser trafikmiljöer ska upplevas som trygga, samt skydd mot externa risker och hot.<sup>11</sup>

Flygbranschen har egna målsättningar, bland annat ska inrikesflyg vara fossilfritt till 2030 och alla flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfria till 2045.<sup>12</sup> Därtill finns ett förslag på mål från Miljöberedningen att utsläpp från bunkring (det som tankas i Sverige) till internationellt flyg inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettoutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. Miljömålsberedningen föreslår även att koldioxidutsläpp från inrikes flyg inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030.<sup>13</sup>

Inom EU Green Deal presenteras ett förslag om att fossila bränslen inte längre ska beskattas under minimisatserna och att fossila bränslen som används som bränsle för flygtransporter inom EU, sjötransporter och fiske inte ska vara helt befriade från energibesättning i EU.<sup>14</sup> Det finns dock ingen tydlig prognos för när detta skulle träda i kraft. Även för bilindustrin finns uppsatta mål och satsningar kopplat till hållbart resande. Enligt EU Green Deal ska försäljning av nya personbilar och lätta lastbilar ska vara helt fossilfri från 2035<sup>15</sup> och fordonsindustrins mål är att 80 procent av nybilsförsäljningen ska vara laddbara bilar till 2030.<sup>16</sup>

## 1.2 Metod

I följande avsnitt presenterar vi metoden för analys och datainsamling.

### ANALYSEN UTGÅR FRÅN ETT RAMVERK FÖR SYSTEMPERSPEKTIV

I analysen av systemets styrkor och utmaningar samt utvecklingsbehoven framåt utgår vi från ett ramverk för systemperspektiv. Detta har varit en viktig utgångspunkt för att säkerställa förståelse för hur hela systemet hänger ihop och vilka faktorer som påverkar olika delar av systemet. Transportsystemet för turism består inte enbart av tekniska delar, utan innefattar även aspekter såsom regelverk, samarbetsformer mellan aktörer och etablerade arbetssätt som är sammankopplade och påverkar varandra.

I Figur 4 presenteras systemramverket som vi använt i denna analys som inspireras av en modell framtagen av Kania et al. (2018). Systemet består av sex pelare som tillsammans

<sup>8</sup> Sveriges riksdag (2022) *Transportsektorns klimatmål, 2021/22:RFR17*.

<sup>9</sup> Naturvårdsverket (n.d.) *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk*.

<sup>10</sup> Regeringskansliet (n.d.) *Mål för transportpolitiken*.

<sup>11</sup> Trafikverket (2022) *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*.

<sup>12</sup> Fossilfritt Sverige (2022) *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft - Flygbranschen*.

<sup>13</sup> Statens offentliga utredningar (2022) *Sveriges globala avtryck*. SOU 2022:15.

<sup>14</sup> European Parliament (2023) *Revision of the energy taxation directive as part of the European Green Deal*.

<sup>15</sup> European Parliament (2023) *Revision of CO2 emission performance standards for cars and vans, as part of the European Green Deal*; Europaparlamentet (2023) *EU:s förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2035 förklarar*.

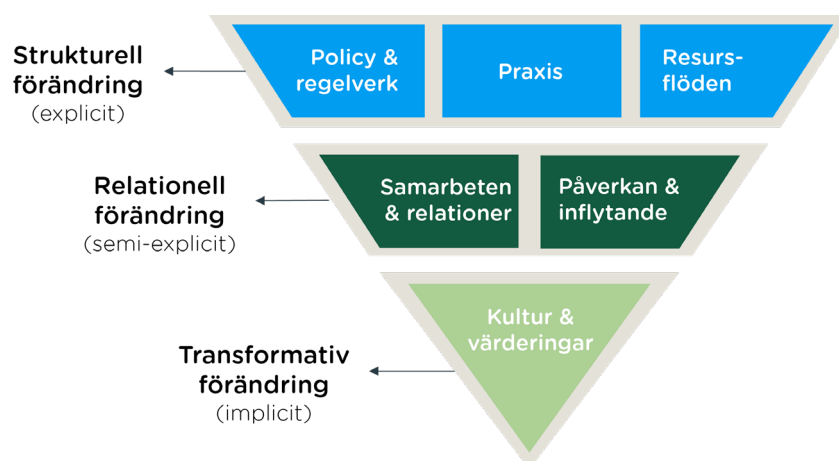
<sup>16</sup> Fossilfritt Sverige (2022) *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft - Fordonsindustrin - lätta fordon*.

behöver förändras i samma riktning för att uppnå en systemomställning på strukturell, relationell och transformativ nivå:

- **Policy och regelverk:** Regelverk, regleringar, strategier och prioriteringar, både 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 beslutsfattandemakt, auktoritet och inflytande, både formellt och informellt.
- **Kultur och värderingar:** Djupt hållna övertygelser och antaganden som påverkar 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. Men kultur och värderingar är den delen av systemet som är mest implicit och svår att mäta och synliggöra.

Figur 4. Sex villkor för systemomställning



Källa: Inspirerad av Kania et al. (2018) *The Water of Systems Change*, Rambolls bearbetning.

## ANALYSEN BYGGER PÅ FLERA DATAINSAMLINGSMETODER

Ramboll använder flera metoder för att besvara analysens frågeställningar. Inledningsvis har vi genomfört en övergripande litteraturstudie och dokumentöversikt av publicerad litteratur och artiklar inom området. Som en grund till litteraturstudien har vi utgått från en lista av studier som Tillväxtverket identifierat som relevanta samt ett urval av vetenskaplig litteratur från de senaste 2–3 åren som analyserat transporter för turister och förutsättningar till ett mer hållbart (turist)resande.

För att besvara utvärderingens frågor har vi även sett ett värde i att analysera annan litteratur som inte publicerats i tidskrifter (s.k. "grå litteratur"), såsom myndighetsrapporter, analyser och utvärderingar som gjorts inom ramen för transporter och ett mer hållbart resande, med särskilt fokus på turistresandet. Vi har samlat in dessa rapporter genom en skrivbordsstudie (desk research), referenser från andra rapporter vi läst samt förslag från intervjuer. I Bilaga 1 presenterar vi en närmare överblick över vilka rapporter som analyserats och vilka sökord som använts som kriterier.

Vi har intervjuat totalt 18 aktörer som har koppling till transportsystemet för turism, till exempel transportleverantörer, branschorganisationer, myndigheter, regioner, kommuner och anläggningar (se Bilaga 1 för en överblick över intervjuade).

Vi har även haft en fokusgrupp för analysen där preliminära resultat har diskuterats och analyserats. Fokusgruppen har träffats under workshops vid tre tillfällen under våren 2023. Fokusgruppen består av representanter från SJ, Sveriges bussföretag, Visita, Visit Dalarna, Turistrådet Västsverige, Region Västerbotten, Svenska turistföreningen (STF) och Visit Sweden. Även representanter från myndighetsgruppen har närvarat vid workshoparna.

Därtill har Ramboll medverkat på en workshop med det så kallade Top 10 nätverket, som består av besöksnäringens 13 största aktörer och samordnas av Visit Sweden.

Ramboll har löpande stämt av analysens innehåll och resultat med Tillväxtverket och Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring.

### 1.3 Avgränsningar

I denna kunskapsammansättning fokuserar vi på transportsystemet för **turism**. Det innebär att analysen fokuserar på utvecklingen och behov för ett mer hållbart turistresande, och inte förutsättningar och behov för utveckling av ett hållbart transportsystem som helhet.

Vi avgränsar analysen till inrikes transporter, det vill säga inhemska och inkommande turistresande inom Sverige, samt inkommande turistresande till Sverige. Vi analyserar därmed inte svenskars resande till andra länder eller nyttjande av transport utomlands.

Vidare fokuserar vi analysen på transporter till och inom olika destinationer och hur de i en högre utsträckning kan genomföras på ett hållbart sätt. Vi analyserar inte hur, exempelvis, destinationernas attraktionskraft och besökarantal kan öka. Vi avgränsar även analysen till att analysera turistresandes möjligheter att resa hållbart. Vi analyserar därmed inte till exempel godstransporter för besöksnäring eller transporter för anställda inom besöksnäringen.

### 1.4 Disposition

Rapporten är disponerad på följande sätt. I kapitel 2 presenterar vi en överblick över transportsystemet för turism, hur det ser ut, vilka aktörer som ingår i systemet och vilka styrkor och utmaningar som systemet har för hållbar utveckling. I kapitel 3 presenterar vi turistresandets historiska utveckling och identifierade trender som driver utvecklingen.

I kapitel 4 presenterar vi en överblick över vilka faktorer som påverkar turistresande och val av transportslag och destination. I kapitel 5 har vi ett framåtsyftande perspektiv där vi presenterar vilka förutsättningar som finns för att nå målsättningarna till 2030, vad som teoretiskt skulle krävas för att nå målsättningarna, vilka praktiska åtgärder som behövs och vilka aktörer som behöver involveras för att säkerställa en utveckling i rätt riktning. Slutligen presenterar vi analysens slutsatser och rekommendationer i kapitel 6.

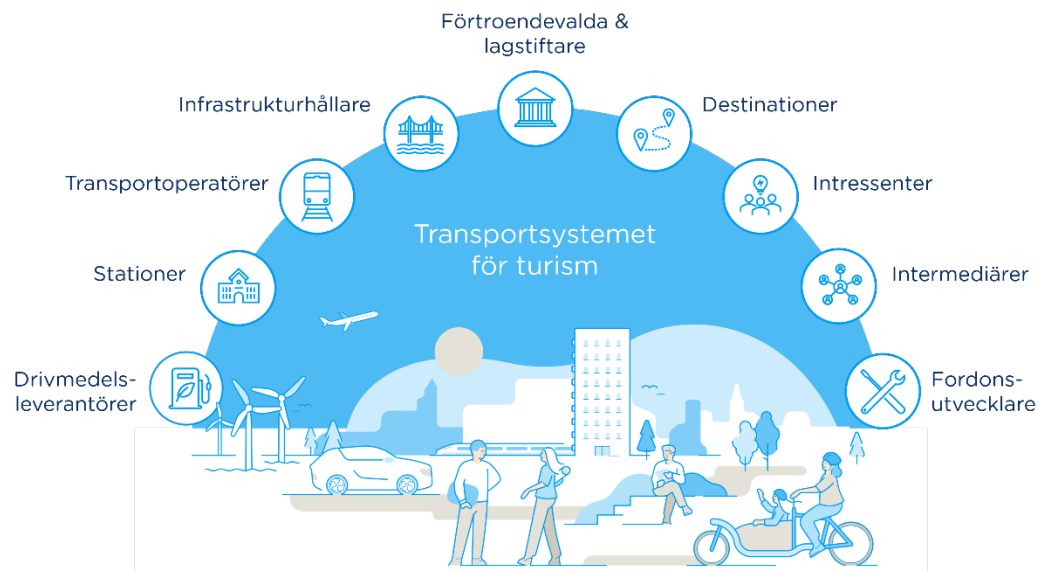
## 2. Transportsystemet för turism

Transportsystemet för turism är komplext och inkluderar flera aktörer. Tillgängliga transporter är en förutsättning för turism. Turismsatellitkontot har definierat 11 sektorer som tillsammans utgör turism och av dessa berör fem sektorer transportsektorn. Dessa är flyg, färja/fartyg/tåg, vägtransport samt uthyrning/hyrbil. Transportleverantörer inom dessa sektorer är endast en del av ett större system som påverkar turisternas transportval och möjlighet till hållbart resande. Problem kopplade till turisternas resande behöver analyseras dels utifrån turistens resa till och från turistdestinationen, dels utifrån behovet att förflytta sig inom turistdestinationen.<sup>17</sup>

### 2.1 Systemet inkluderar många aktörer

Transportsystemet för turism inkluderar många aktörer som samspelar och är beroende av varandra, se Figur 5. Vissa aktörer ingår i flera olika kategorier av systemet. Nedan beskrivs respektive kategori av aktörer i systemet mer i detalj.

Figur 5. Överblick över aktörer inom transportsystemet för turism



Källa: Rambolls bearbetning utifrån litteraturoversikt, intervjuer och workshops.

#### FÖRTROENDEVALDA OCH LAGSTIFTARE SÄTTER RAMARNA FÖR SYSTEMETS UTVECKLING

Förtroendevalda och lagstiftare såsom EU, Regeringen, Transportstyrelsen, regioner och kommuner sätter ramarna för systemets utveckling, till exempel vad gäller policy, strategier, lagar och regelverk.

#### INFRASTRUKTURHÅLLARE UTVECKLAR INFRASTRUKTUREN

Infrastrukturtherållare utvecklar och underhåller den fysiska och digitala infrastrukturen som behövs för att systemet ska fungera. Här följer en lista över exempel på aktörer som är infrastrukturtherållare i systemet i Sverige:

- Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av infrastruktur för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och

<sup>17</sup> VTI (2017) *Planering av hållbara turistresor – Möjligheter, utvecklingsbehov och rekommendationer.*



järnvägar.<sup>18</sup> Trafikverket får i uppdrag från regeringen att ta fram nationella planer för transportinfrastrukturen. Trafikverket genomför även bland annat åtgärdsvalsstudier (ÅVS) för att skapa en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder och samlade effektbedömningar (SEB) för att analysera effekter och kostnader för en föreslagen åtgärd eller åtgärds paket. Trafikverket upphandlar också samhällsmotiverad interregional kollektivtrafik.

- Regioner ansvarar för utveckling av trafiksystemet på regional nivå, det vill säga utveckling av infrastruktur och kollektivtrafik. Regionerna tar fram en länstransportplan för den regionala transportinfrastrukturen.
- Kommuner: Ansvariga för den lokala planeringen, som översiktsplaner, detaljplaner, trafikstrategier och trafikplaner.

### **TRANSPORTOPERATÖRER BESTÄMMER UTBUDET AV KOMMERSIELL TRAFIK**

Transportoperatörer bestämmer utbudet av kommersiell trafik till individer som vill förflytta sig inom och mellan platser. Det inkluderar bland annat operatörer inom flyg, båt, tåg, buss, kollektivtrafik och taxi. Dessa operatörer ansvarar också för bokningssystem av resor. Transportoperatörerna beslutar om sin egen bränsleanvändning, vilket påverkar turistens möjligheter till hållbart resande. Aktörerna kan samverka med destinationer och anläggningar för att paketera attraktiva transportlösningar för turister.

Flygtransporter spelar en viktig roll för Sverige som internationellt besöks mål. Flyg är ett av de vanligaste transportmedlen för internationella resor till och från Sverige.<sup>19</sup> Den svenska sjöfartsnäringen har möjlighet att avlasta väg, järnväg och flyg, både direkt och indirekt. Vägtransport, järnvägstransport, båttransport och flygtransport är alla viktiga delar i transportsystemet för att kunna erbjuda människor och näringslivet goda transportlösningar.<sup>20</sup>

### **STATIONER UTGÖR HÅLLPLATSER FÖR TURISTER UNDER DERAS RESA**

Stationer utgör hållplatser för turister under deras resa, det vill säga, när turister reser från en plats till en annan utgör stationerna start-, mål- och bytespunkter för resenärerna under tiden de reser. Det inkluderar till exempel flygplatser, tågstationer, busshållplatser, mackar och laddstolpar. Denna infrastruktur behöver finnas och fungera för att resan ska fungera. Utöver detta kan välutvecklade stationer möjliggöra en bekväm och trivsamt resa för turisterna. Stationernas multifunktionella karaktär innebär även att en stor bredd av aktörer behövs för en välfungerande station.

### **DRIVMEDELSLEVERANTÖRER TILLHANDAHÅLLER DRIVMEDEL FÖR TRANSPORTER**

Drivmedelsleverantörer som till exempel energibolag och oljebolag tillhandahåller drivmedel (inkl. el) för transporter, både bil, flyg, färja och tåg. Utveckling av förnyelsebara bränslen och energi är avgörande för omställningen till en hållbar transportsektor. Här ingår även distribution av drivmedel.

### **FORDONSUTVECKLARE UTVECKLAR FORDON FÖR TRANSPORTER**

Fordonsutvecklare såsom utvecklare av bilar, båtar, tåg och andra transportmedel utvecklar fordon för transporter. Utveckling av effektivare och mer hållbara fordon är viktiga för omställningen till en mer hållbar transportsektor.

<sup>18</sup> Trafikverket (n.d.) *Om oss*

<sup>19</sup> Tillväxtverket & Copenhagen Economics (2021) *Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige*.

<sup>20</sup> Fossilfritt Sverige (2022) *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft - Flygbranschen*.

### **INTERMEDIÄRER AGERAR SOM MELLANHAND MELLAN TURIST OCH TRANSPORT**

Intermediärer i systemet agerar som mellanhand mellan turister och transporter eller transportoperatörer. Det inkluderar exempelvis charterbolag och resebyråer som skräddarsyr resor för en turist, inklusive transporten. Det inkluderar även företag och aktörer som tillhandahåller delningstjänster som till exempel bildelningstjänster och mikromobilitet.

### **DESTINATIONER ÄR BEROENDE AV ATT TRANSPORTERNA FUNGERAR**

Destinationer inkluderar aktörer inom besöksnäringen dit turister reser som till exempel hotell, vandrarhem, camping, restauranger, besöksmål eller vandringsleder. Destinationer utgör själva reseanledningen för turisten. Det kan handla om olika typer av anläggningar som turisten är intresserad av att besöka, eller att anläggningen i form av boende möjliggör upplevelser för turisten på destinationen. Dessa aktörer erbjuder platsbundna tjänster för besökare och är därför beroende av välfungerande transporter både till och inom destinationen.

### **MÅNGA AKTÖRER ÄR INTRESSENTER INOM UTVECKLINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET FÖR TURISM**

Det finns flera aktörer som är intressenter inom utvecklingen av transportsystemet för turism. Det vill säga, aktörer som både följer och främjar utveckling av hållbar turism. Exempel på intressenter inom systemet:

- Myndigheter: Tillväxtverket, Trafikverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Naturvårdsverket, kollektivtrafikmyndigheter.
- Branschorganisationer: Svensk Turism, STF, Transportföretagen, Svensk kollektivtrafik, Sveriges bussföretag, Svenska taxiförbundet, Svensk sjöfart, Sveriges hamnar, Svenska flygbranschen, Passagerarrederierna. Här inkluderas även destinationsbolag och liknande som främjar den lokala besöksnäringen.
- Regioner och kommuner: Regioner, kommuner, länsstyrelser, SKR.
- Akademier och forskningsinstitut: CeTLer, VTI, K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, universitet och högskolor.
- Övriga: SJ, Swedavia, Jernhusen, företag inom besöksnäringen.

## **2.2 Systemet är komplext och svårdefinierat**

Enligt SOU 2017:95 "Ett land att besöka" är det svårt att särskilja transportsystemet för turism från transportsystemet som helhet, då systemet inte skiljer sig i grunden från andra näringar avseende behovet av hållbara transportlösningar. Däremot växer besöksnäringen snabbt, vilket innebär att resandet och transportbehovet ökar.

Aktörer som intervjuats i studien har också svårt att beskriva hur transportsystemet för turism skiljer sig från det övergripande transportsystemet. Liknande förutsättningar och faktorer påverkar tillgången och tillgängligheten av resor för pendling, arbete och fritid. Däremot uppger flera aktörer att transportsystemet inte är utvecklat efter turisternas behov. Andra intervjupersoner menar att det finns ett fungerande transportsystem för turism men att det är särskilt svagt planerat för ett hållbart resande. Ett av problemen som lyfts i intervjuerna är att turismen inte är lika förutsägbar som vardagspendlingen.

Flera intervjupersoner beskriver att det över lag finns låg kunskap om hur transportflöden för turism ser ut i Sverige. Utöver Tillväxtverkets statistik om turism<sup>21</sup> (som innefattar bland annat svenskars resande och inkommande besökare (IBIS)) saknas en nationell uppföljning

<sup>21</sup> Se Tillväxtverket (n.d.) *Statistik om turism*.

av turisternas resande i Sverige. I denna studies intervjuer uppger personer från anläggningar inom besöksnäringen att anläggningarna själva ibland kartlägger besökarnas resvägar i gästundersökningar. Det uppkommer även i intervjuer att flygplatser också gör denna typ av undersökningar på eget initiativ.

## UNIKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TURISTERS RESANDE

Nedan följer några unika förutsättningar för turisternas resande som identifierats i intervjuer med aktörer i systemet:

- **Turistresandet är koncentrerat till kortare perioder:** I intervjuer framgår att det finns ett antal förutsättningar som är unika för resenärer inom besöksnäringen. Den främsta särskiljande faktorn är att turisternas resande (jämfört med vaneresenärer och pendlare) i stor utsträckning är koncentrerat till vissa kortare perioder under året. Resandet är till exempel koncentrerat till sommarens semesterveckor, skollov och röda dagar. Även aspekter som bestämda bytesdagar på boenden vid anläggningar påverkar turister.
- **Turistresor är mer bilberoende:** Transportsystemet för turism kan beskrivas utifrån två separata, men överlappande system med olika förutsättningar och utmaningar: transportsystem för turister med bil och transportsystem för turister utan bil. Inom svensk besöksnäring är det egna fordonet centralt för att nå många destinationer och många resmål är helt beroende av att turister kan ta sig dit med bil, eftersom möjlighet att ta sig med andra transportslag saknas. Därtill lyfter några aktörer att turister som reser med bil har en tydligare väg framåt mot slutdestination jämfört med turister utan bil. Turister utan bil är ofta beroende av flera olika typer av transportslag under en och samma resa samt möjligheten att smidigt byta mellan dem. Turister med tillgång till bil är beroende av faciliteter längs vägarna medan turister utan bil värderar god service vid stationer och knutpunkter/bytespunkter. Det finns därför olika förutsättningar och behov mellan turister som aktörer i transportsystemet för turism behöver ta hänsyn till för att främja turistresandet.
- **Behov av transporter både till, från och inom destinationer:** En faktor som särskiljer transportbehoven inom besöksnäringen är att turister har behov att resa **till/från** destinationer, men även **inom** destinationen. Några personer framhåller i intervjuer att transportsystemet i anslutning till storstadsregionerna är förhållandevis väl utbyggt och att det även är dit många turister först anländer eller inleder sina resor från. Turister ankommer främst med flyg och bil, men även med tåg, buss och båt. Knutpunkterna/bytespunkterna kan upplevas vara mer otillgängliga för turister med bil på grund av trängsel och brist på parkeringsplatser. Däremot erbjuder platserna olika transportalternativ och avstånden är sällan långa mellan boende och sevärdheter. Förutom behovet att transportera sig till och inom etablerade knutpunkter och bytespunkter, finns ett behov av att nå Sveriges mer avlägsna destinationer runt om i landet. Detta är ett behov som enkelt uppfylls för turister med bil men som är desto mer utmanande för övriga turister som har ett behov av transport till boende eller anläggning, vilket även inkluderar de sista kilometrarna.
- **Behov av transport med mycket packning:** Ytterligare något som särskiljer turisternas behov och som lyfts i intervjuer är att turister ofta reser med mycket packning eller material som behövs för att utföra diverse fritidsaktiviteter på destinationen. Det ställs därför särskilda krav på transportsystemet för turism att säkerställa att turisternas behov att transportera sig med mycket packning möjliggörs.

## 3. Turistresandets utveckling

I det här kapitlet beskriver vi hur turistresandet har utvecklats över tid. Det finns begränsade dataunderlag tillgängliga vad gäller turisternas resande, vilket gör att analysen inte visar en komplett bild över hur turistresandet ser ut.

Det går att dela upp turistresor i olika grupper. Dels går det att dela upp i utländska turister som reser till Sverige (inkommande turism) och inhemsk turism. Men det går även att dela upp resorna i affärsresor, fritidsresor eller om resan är en kombination av affärsresa och fritidsresa. För att beskriva turistresandets utveckling kommer vi först att kort beskriva hur resandet över lag har förändrats över tid i jämförelse med turistresandet. Därefter kommer vi se närmare på hur resandet ser ut för inhemska och inkommande turister i Sverige.

### 3.1 Data om turistresandet är begränsad

För att beskriva turistresandets utveckling har vi försökt att hitta relevanta och kvalitetssäkrade data, men noterar att dessa är begränsade. Med befintliga öppna data är det till exempel svårt att särskilja pendling från turistresor i trafikdata, samt svårt att veta hur resandet skiljer sig mellan utländska och inhemska turister. Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik<sup>22</sup> ger möjlighet att analysera hur antalet ankomster skiljer sig åt mellan inhemska och inkommande turister olika perioder av året samt runtom i landet. Den fångar däremot inte upp resor med icke kommersiellt boende.

Det finns även mycket begränsade data vad gäller vilka transportslag som turisterna använder för att transportera sig till destinationer. Till exempel saknas data över hur många som reser till Sverige med bil från utlandet. Vidare går det inte att urskilja vilka resenärer som är turister eller inhemska/utländska resenärer i Trafikanalys data om vägtrafik, tågtrafik, färjetrafik och kollektivtrafik.<sup>23</sup> Tillväxtverkets statistik om inkommande turisternas och inhemska turisternas färdstätt skiljer sig också åt. Det inhemska turistresandet går att dela in i flyg, fritidsbåt, passagerarbåt, tåg, buss, personbil, hyrbil, husbil, bil och husvagn samt annat, samtidigt som inkommande turisternas resor enbart går att dela upp i flyg, hamn (båt/färja), eller tåg. Det är även svårt att säkerställa vilken typ av bränsle som har använts under resan, exempelvis saknas data på hur många av resenärer som reser med bil som reser med elbil. Ett ytterligare problem är att coronapandemin har gjort att resandet förändrats och att data från de senaste åren inte är jämförbara med vad som är rimliga förväntningar på den fortsatta utvecklingen.

### 3.2 Människor reser mer men restiden är konstant

Det samlade antalet timmar som människor i genomsnitt tillbringar att resa har över tid hållit sig relativt konstant, trots teknisk utveckling. Denna iakttagelse har ibland benämnts "Lagen om Konstant Restid". Den här "lagen" inte är helt allmängiltig, restiden per dag varierar stort mellan personer, och genomsnittsrestiden påverkas starkt av faktorer som privatekonomi, utbildningsnivå, ålder och sammansättningen av hushållet. Men det är ett faktum att den genomsnittliga restiden per person och dag i princip är oförändrad över tid, och ligger på ungefär en timme i de flesta länder och sammanhang. Detta gäller i alla fall där det finns jämförbara data från 60-talet.<sup>24</sup> Detsamma gäller för Sverige där den samlade restiden per person och dag ligger på ungefär en timme sedan mitten av 90-talet.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Tillväxtverket (2023) *Statistik Inkvartering*.

<sup>23</sup> Trafikverket (n.d.) *Vägtrafik*; Trafikverket (n.d.) *Bantrafik*; Trafikverket (n.d.) *Sjöfart*; Trafikverket (n.d.) *Kollektivtrafik*.

<sup>24</sup> Metz (2020) *Time constraints and travel behaviour*.

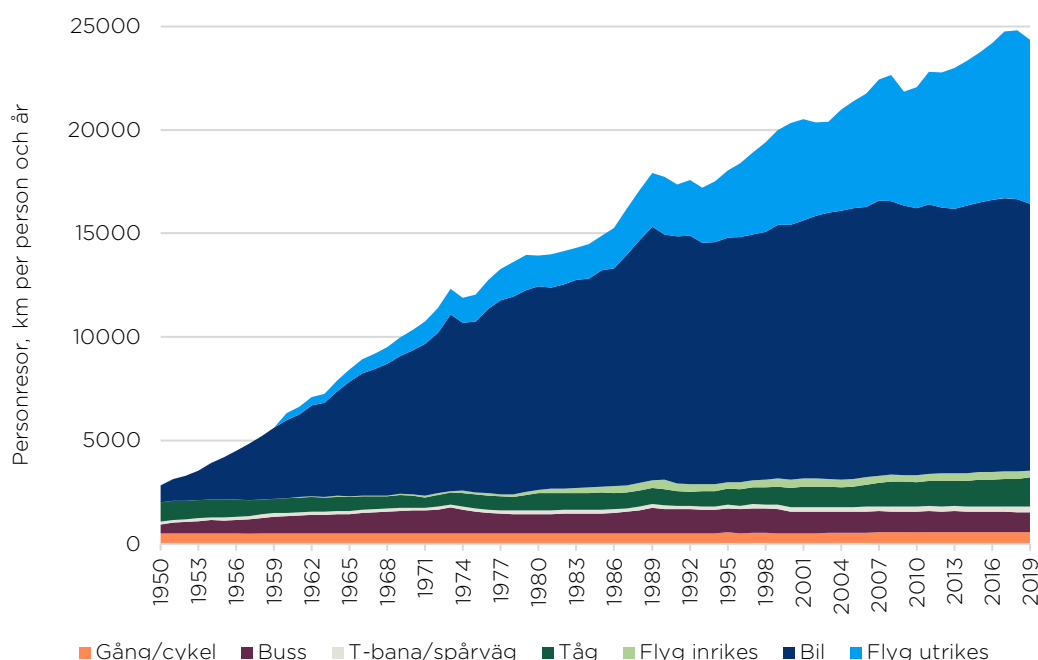
<sup>25</sup> Eliasson, J. (2021) *Kommer vi resa mindre efter pandemin?*

## RESANDET I SVERIGE HAR UTVECKLATS KRAFTIGT SEDAN 50-TALET

Figur 6 visar att resandet i Sverige har utvecklats kraftigt sedan 50-talet. Under lång tid var det till följd av att bilresandet ökade, dels genom att ägandet av bil blev allt vanligare, dels till följd av teknisk och socioekonomisk utveckling. Samtidigt utvecklades transportinfrastrukturen, främst under 70-talet och 80-talet med byggnation av många av de större vägarna vi har idag.

Andelen av personresor som sker med bil har varit relativt konstant sedan början på 2000-talet, men står fortfarande för den största delen av resandet som sker. Andelen flygresor utrikes har dock utvecklats snabbt de senaste decennierna. Även om varje individ inte genomför många flygresor utrikes så sker det allt fler resor och distanserna har ökat. Cirka 70 procent av de internationella resorna (till och från Sverige) sker med flyg och antalet passagerare på internationella flygningar till och från svenska flygplatser har mer än fördubblats sedan början av 2000-talet.<sup>26</sup>

Figur 6. Personresande i Sverige, km per person och år 1950–2019



Källa: Eliasson (2021) Kommer vi resa mindre efter pandemin? Rambolls bearbetning.

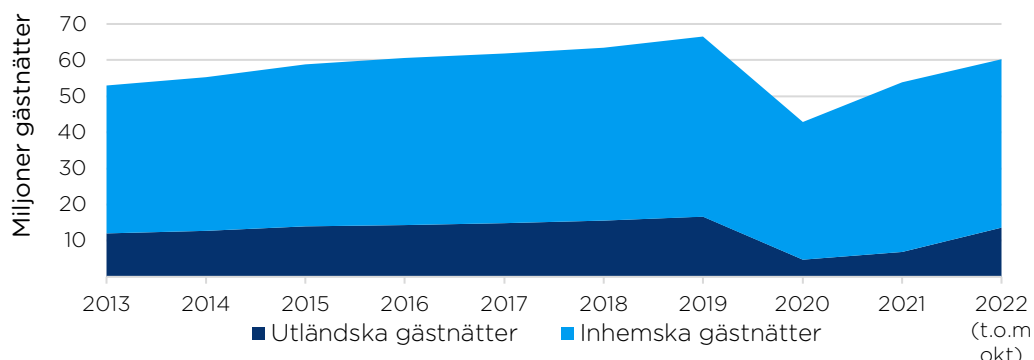
### 3.3 Resandet inom Sverige börjar återhämta sig

Under coronapandemin skedde en kraftig minskning i turistresandet till och inom Sverige, men turistresandet har nu börjat återhämta sig, se Figur 7. Antalet inhemska gästnätter fram till i oktober 2022 är cirka 46,7 miljoner jämfört med 44,3 miljoner under samma period 2019. Den inkommande turismen har inte återhämtat sig lika snabbt, men fram till i oktober år 2022 har cirka 13,7 miljoner utländska gästnätter genomförts jämfört med cirka 15,3 miljoner under samma period år 2019. Totalt reste knappt 15 miljoner utländska resenärer till Sverige under 2019.<sup>27</sup> Data saknas för antal utländska resenärer till Sverige under senare år.

<sup>26</sup> Tillväxtverket och Copenhagen Economics (2021) *Flygets roll för besöksnäring och miljö*.

<sup>27</sup> Tillväxtverket (2023) *Statistik Resor & Besök - Svenskar resande i Sverige & Utlänningar resande till Sverige*.

Figur 7. Antal gästnätter per år, uppdelat efter utländska och inhemska gästnätter



Anmärkning: Inkluderar enbart gästnätter vid kommersiella boenden.

Källa: Tillväxtverket, Inkvarteringsstatistik, Rambolls bearbetning.

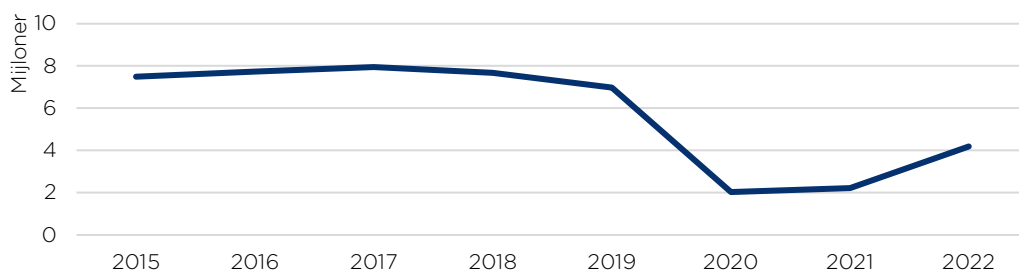
### TÅGRESANDET HAR ÖKAT ÖVER TID

Tågresandet i Sverige har ökat över tid. Enligt Trafikverket ökade långväga tågresor med 65 procent mellan 1990 och 2019, från 14 till 23 miljoner resor. Under pandemiåren gjordes ungefär 13 miljoner långväga resor.<sup>28</sup> Fler aktörer har tillkommit på den svenska marknaden under de senaste åren och nya linjer finns för resenärer. Ser vi tillbaka till i början av 2000-talet så var nattågstrafiken i Europa på väg att försvinna, men den har ökat igen. Även för nattåg så har det skapats fler linjer, exempelvis introducerades en linje mellan Stockholm och Hamburg under 2021.

### INRIKESFLYG OCH FÄRJETRAFIK HAR BÖRJAT ÅTERHÄMTA SIG EFTER PANDEMIN

Enligt Transportstyrelsens flygplatsstatistik reste knappt 7 miljoner resenärer inrikes med flyg 2019 (endast avgående), se Figur 8. Inrikesflyget har börjat återhämta sig efter pandemin, men är fortfarande inte på samma nivå som före pandemin. Inrikesflyget används i högre grad av inhemska turister i jämförelse mot utländska. Enligt Tillväxtverkets rapport *Flygets roll för besöksnäring och miljö* var 94 procent av inrikesflyget inhemska resenärer och andelen har varit relativt stabil under hela 2000-talet. Drygt 50 procent av inrikesresorna med flyg som inhemska resenärerna gör är fritidsresor och knappt 50 procent affärsresor. Bland inkommande resenärer som reser med flyg inrikes är 68 procent fritidsresor och 32 procent affärsresor.<sup>29</sup>

Figur 8. Avgående inrikes resenärer med flyg



Källa: Transportstyrelsen, Flygplatsstatistik, Rambolls bearbetning.

### NORGE OCH TYSKLAND ÄR DE STÖRSTA UTLÄNDSKA MARKNADERNA

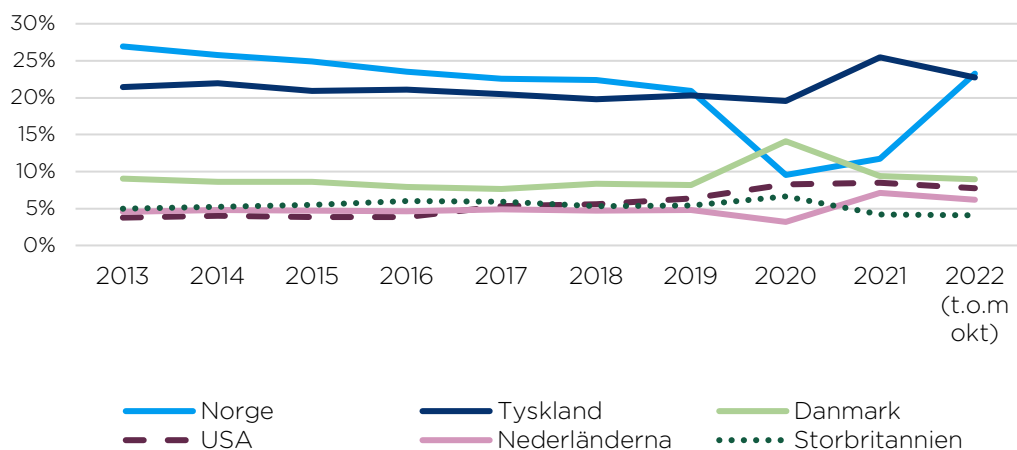
Av de utländska turister som besöker Sverige är flest gästnätter bland besökare från Norge och Tyskland, se Figur 9. Andelen gästnätter från norska besökare sjönk betydligt under pandemin jämfört med vissa andra marknader, vilket kan vara en konsekvens av

<sup>28</sup> Trafikverket (2023) Järnkoll - Fakta om svensk järnväg.

<sup>29</sup> Tillväxtverket och Copenhagen Economics (2021) *Flygets roll för besöksnäring och miljö*.

pandemiregler som gällde mellan Sverige och Norge. Långväga besökare från USA har ökat i antal gästnätter de senaste 10 åren, från 4 procent av de utländska gästnätterna 2013 till 8 procent 2022 (fram till oktober). Något som inte fångas i statistiken i Figur 5 är dagsresor och övernattningsresor med icke kommersiellt boende, vilket är vanligt bland gäster från våra grannländer. Enligt Tillväxtverkets statistikansvarige står dagsresor och övernattningsresor med icke kommersiellt boende för mer än hälften av alla resor.

Figur 9. Största utländska marknaderna (andel av utländska gästnätter)

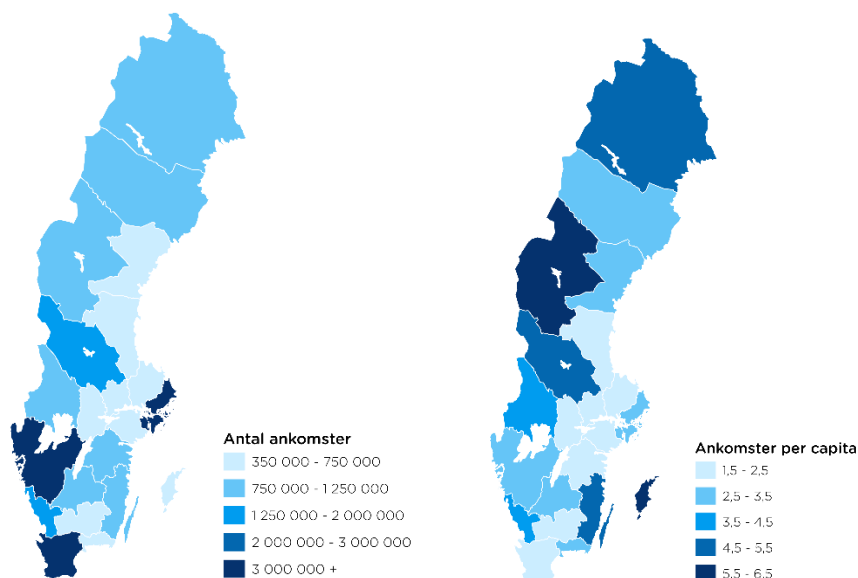


Källa: Tillväxtverket, Inkvarteringsstatistik, Rambolls bearbetning.

### 3.4 Turister reser främst till storstäder

År 2019, före coronapandemin, var det totalt cirka 33 miljoner ankomster (till kommersiella boenden) runtom i Sverige. Storstäderna lockar till sig flest turister och ser vi på länsnivå så ankom 8,1 miljoner resenärer till Stockholms län, 5,4 miljoner till Västra Götalands län och 3,4 miljoner till Skåne län, se Figur 10. Länen som ligger i nära anslutning till stora flygplatser, i Stockholm och Skåne, har haft den största ökningen i ankomster procentuellt sedan 2010. Däremot ser vi stora regionala skillnader vad gäller antal ankomster per capita, där Jämtlands län och Gotlands län har högst antal ankomster per capita, på drygt sex ankomster per folkbokförd.

Figur 10. Antal ankomster per län och ankomster per capita, 2019



Källa: Tillväxtverket, Inkvarteringsstatistik & SCB, Folkmängd efter region och år, Rambolls bearbetning

## VISSA SKILLNADER MELLAN VART INHEMSKA OCH INKOMMANDE TURISTER RESER

Vi ser vissa skillnader mellan val av resmål hos turister som bor i Sverige och turister som reser till Sverige från utlandet (enbart kommersiella boendeanläggningar). Gemensamt för inhemska och utländska turister är att Sveriges tre storstäder ligger i topp, se Tabell 1. Däremot är det en högre andel av de utländska turisterna som övernattar i Stockholm, eller 33 procent av ankomsterna jämfört med 23 procent av de inhemska ankomsterna. På plats 4 och 5 ligger Dalarna och Halland för inhemska turister och Norrbotten och Värmland för utländska turister.

Tabell 1. Andel ankomster per län uppdelat efter inhemska och inkommande turism, 2019

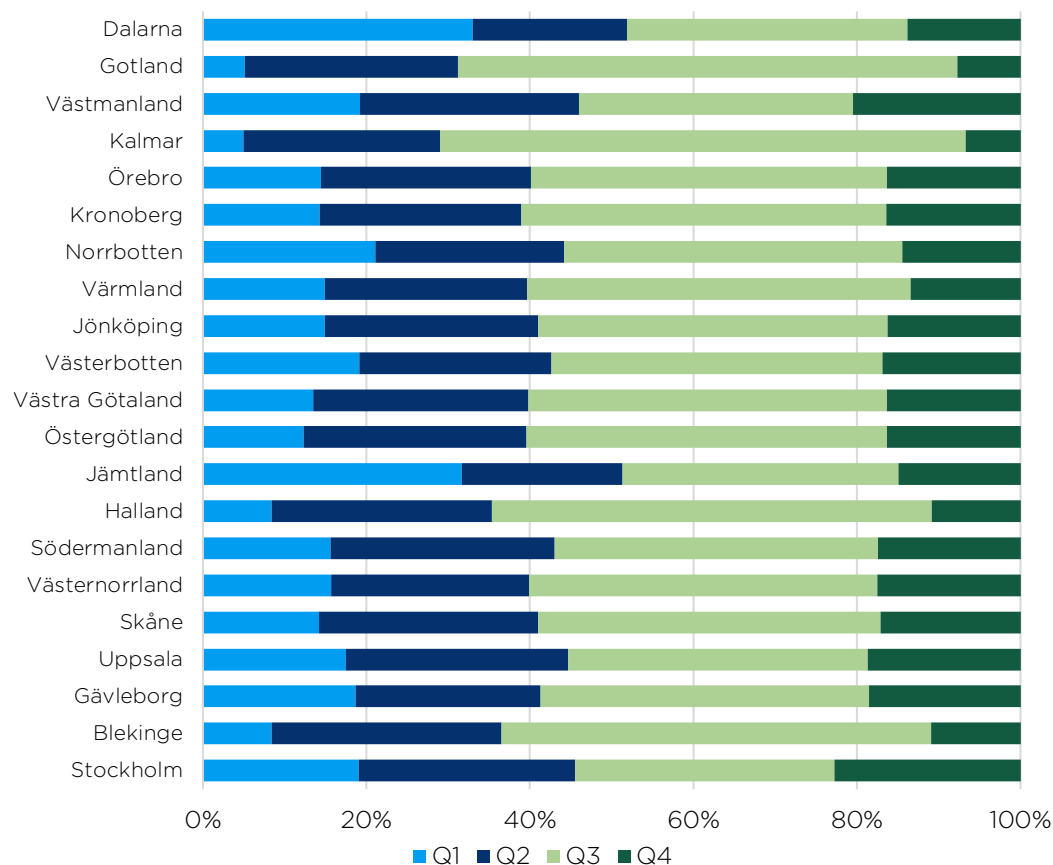
Inhemska turister	Utländska turister
1. Stockholm (23 %)	1. Stockholm (33 %)
2. Västra Götaland (16 %)	2. Västra Götaland (20 %)
3. Skåne (10 %)	3. Skåne (11 %)
4. Dalarna (5 %)	4. Norrbotten (6 %)
5. Halland (5 %)	5. Värmland (5 %)

Källa: Tillväxtverket, Inkvarteringsstatistik, Rambolls bearbetning.

## TURISMEN PÅ VISSA RESMÅL VARIERAR STORT MED SÄSONGER

Turismsäsongerna sett till gästnätter varierar stort mellan Sveriges län, se Figur 11. Jämtland och Dalarna har flera av landets största skidorter med bland annat Åre och Sälen med många besökande på vinterhalvåret. Gotland och Kalmar län med främst Öland är landets två största öar som är välbesökta under sommarhalvåret. Stockholms län med flest besökare har en förhållandevis jämn fördelning av gästnätter över året.

Figur 11. Andel gästnätter per län och kvartal, 2019



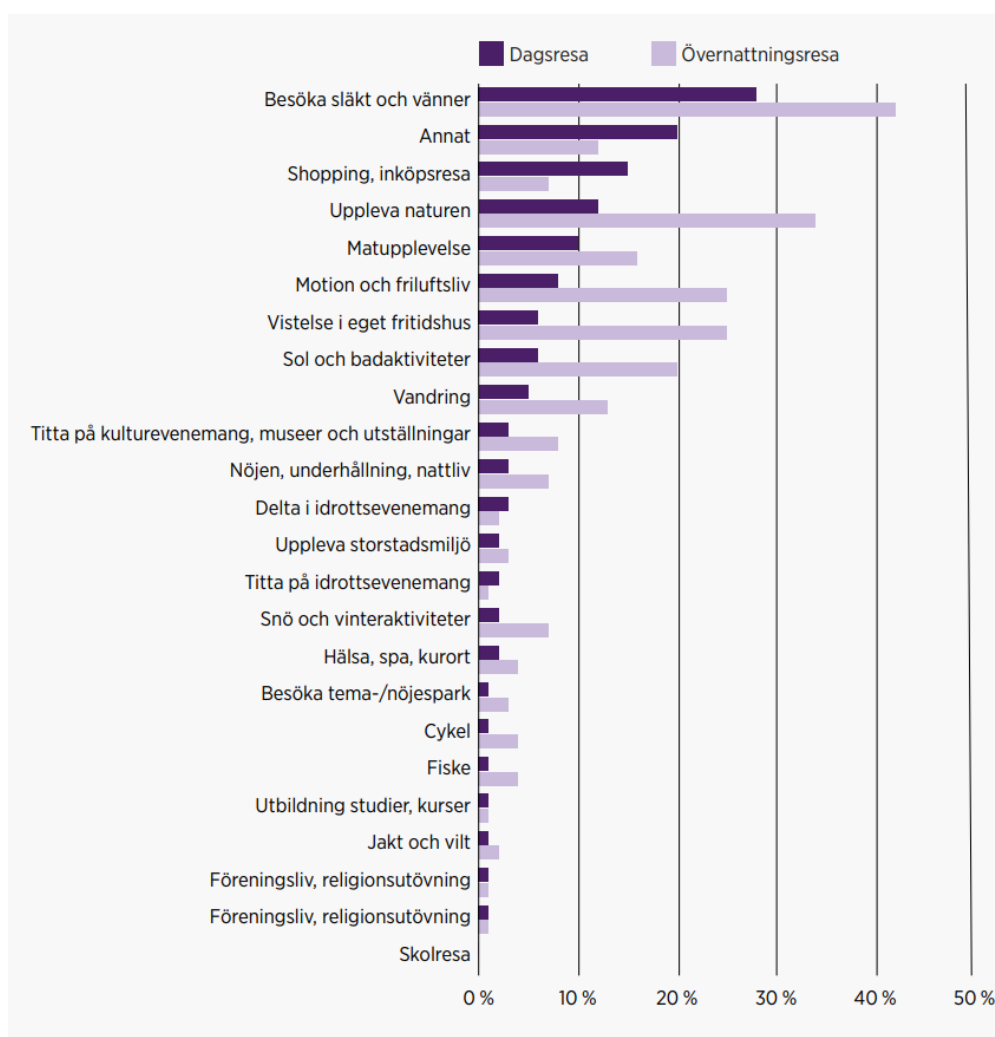
Källa: Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik, Rambolls bearbetning.



### 3.5 Människor har olika anledningar till att resa

Tillväxtverkets undersökning från 2021 (se Figur 12) visar att den vanligaste orsaken till dagsresor och övernattningsresor bland inhemska turister är att besöka släkt och vänner. Det kan vara en bidragande orsak till att många ankomster sker i våra storstäder där många bor. Ser vi till andra typer av övernattningsresor så är det många som har uppgett att uppleva naturen, motion och friluftsliv, vistelse i eget fritidshus och sol och badaktiviteter är anledningen till resan. Det finns dessvärre inte några befintliga data att jämföra med från tidigare år vad gäller syften med resor.

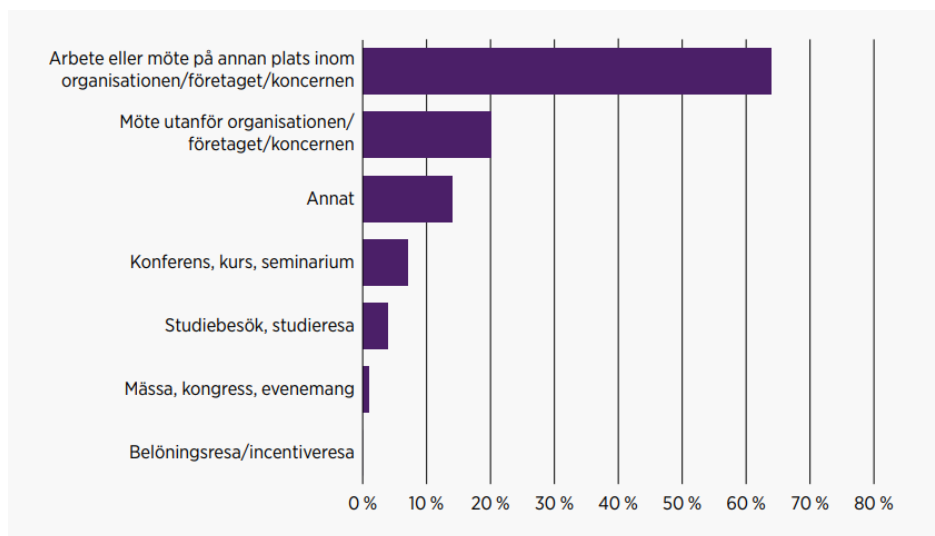
Figur 12. Aktiviteter bland inhemska turister på resor på fritiden i Sverige, andelar år 2021



Källa: Tillväxtverket (2022) Fakta om svensk turism 2021.

Inhemska arbetsresor har under 2021 präglats av resor till att träffa kollegor inom den egna organisationen, efter bristen på fysiska möten under pandemin (se Figur 13). Det blev en stor omställning för många att arbeta mer digitalt under pandemin, och det gav upphov till ett stort behov av att träffas igen. Utöver möten i den egna organisationen var möten utanför den egna organisationen syftet med många resor. Under 2021 var det få resor som kopplades till mässor, kongresser eller evenemang. Detta kan förklaras av reserestriktioner och osäkerheten gällande smittorisker kopplat till den här typen av evenemang.

Figur 13. Aktiviteter på inhemska turistresor i arbetet i Sverige, år 2021



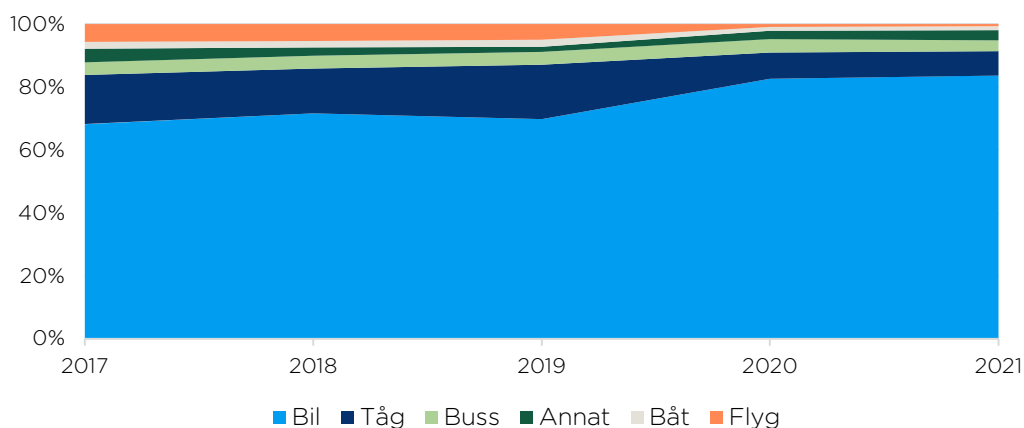
Källa: Tillväxtverket (2022) Fakta om svensk turism 2021.

### 3.6 Bilen dominerar som transportslag

Enligt Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik har bilen varit det mest förekommande transportslaget mellan 2017 och 2021 bland inhemska turister, se Figur 14. Enligt Åkerman et al. (2022) står bilen för två av tre långväga resor i Sverige. Bilens andel har gått upp med 13-14 procentenheter under pandemiåren. Inrikesflyget har minskat under samma period med 4 procentenheter och inrikes resor med tåg har minskat med 9 procentenheter.

VTI lyfter i sin rapport *Planering av hållbara turistresor*<sup>30</sup> att det finns systematiska skillnader mellan färdmedelsval sommar och vinter, där betydligt högre andel använder bil under sommaren. De menar att en anledning för detta är att resmönstren under sommarmånaderna ser annorlunda ut samt att olika typer av turister besöker en destination sommar jämfört med vinter.

Figur 14. Andel av inrikes resor per transportslag



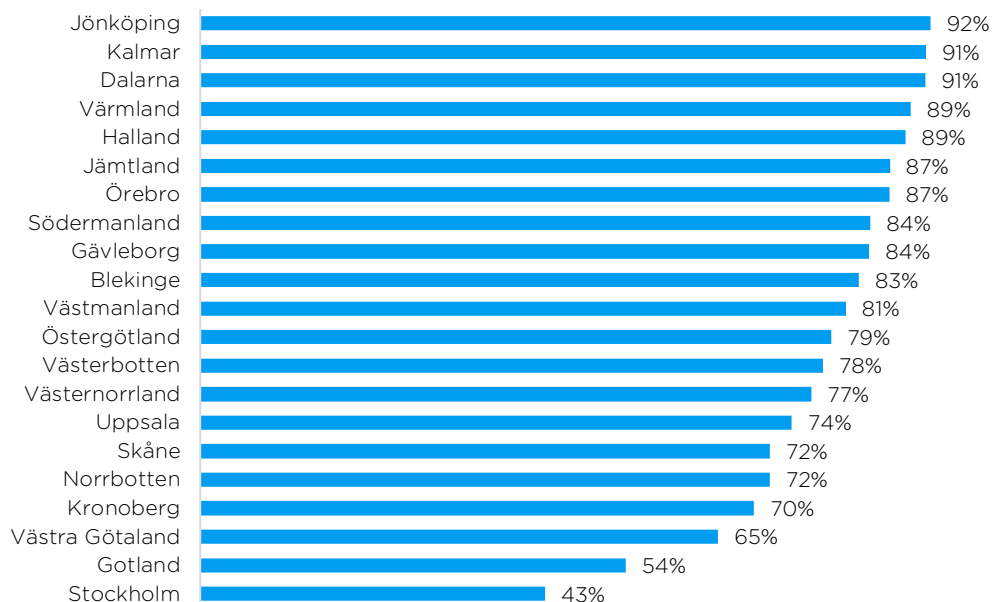
Källa: Tillväxtverket & SCB, Rambolls bearbetning.

<sup>30</sup> VTI (2017) *Planering av hållbara turistresor - Möjligheter, utvecklingsbehov och rekommendationer*.

## STORA SKILLNADER I BILBEROENDE MELLAN REGIONER

Det finns stora skillnader i andelen av inrikes resenärer som tar sig till en region med bil, se Figur 15. Andelen av resor till regionen med bil år 2019 var över 90 procent i Dalarna, Kalmar och Jönköping. Bilberoendet var samma år lägst i Stockholm, då cirka 43 procent av inrikes resorna till Stockholm genomfördes med bil.

Figur 15. Andel av resor som sker med bil per län, 2019

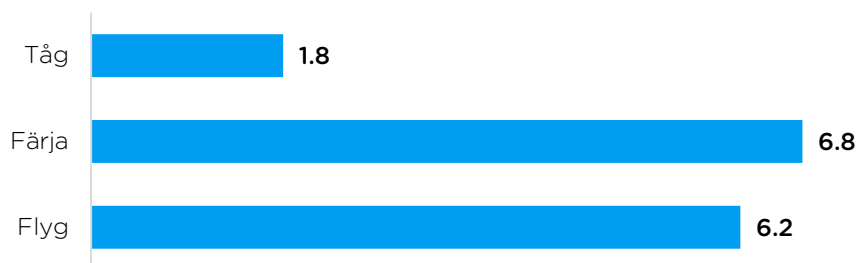


Källa: Tillväxtverket & SCB, Rambolls bearbetning.

## INKOMMANDE TURISTER TAR SIG FRÄMST TILL SVERIGE VIA FLYG OCH FÄRJA, MEN DET SAKNAS STATISTIK OM BILRESOR

Enligt Tillväxtverkets IBIS-undersökning tar inkommande turister sig främst till Sverige via flyg och färja, se Figur 16. Att flest inkommande turister kommer med färja kan bero på att flera tar sig till Sverige med bil via färja. Det saknas däremot statistik om hur många av de inkommande turisterna som tar sig till Sverige med bil. Enligt Tillväxtverkets statistikansvarige går det inte att säga exakt hur många som tar sig till Sverige med bil, men att det uppskattningsvis ligger runtomkring 70 procent.

Figur 16. Utländska turisternas färdssätt vid resa från Sverige (antal resenärer, miljoner), 2019



Källa: Tillväxtverket, IBIS.

## 4. Faktorer som påverkar det hållbara turistresandet

I följande avsnitt analyserar vi vilka faktorer som påverkar hur turister väljer att transportera sig till sin destination. Aktörer i systemet uppger i intervju att tillgänglighet, smidighet, samt restid och kostnader över lag är faktorer som är avgörande och påverkar turisternas val av transportslag. Denna bild delar även flera studier<sup>31</sup> samt fokusgruppen som involverats i analysen. Andra faktorer som exempelvis egna preferenser och omvärldsrelaterade faktorer påverkar också resandet. Därtill finns flera trender, som bland annat ökad miljömedvetenhet, delningsekonomi och kombination av jobb och semester som driver på utvecklingen av turistresandet, både totalt sett och mot ett mer hållbart turistresande.

### 4.1 Destinationens tillgänglighet påverkar turistens val av transportmedel

Tillgänglighet är samspelet mellan rörlighet och närhet och hållbar tillgänglighet innebär att hitta balansen mellan att underlätta rörlighet och skapa närhet.<sup>32</sup> Tillgängligheten till, från och inom destinationer kan avsevärt påverka valet av transportmedel till och från en destination.<sup>33</sup>

#### **TURISTER VÄLJER OFTA RESMÅL SOM ÄR ENKLA ATT TA SIG TILL**

I Tillväxtverkets rapport *Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige* lyfts att det finns en tydlig koppling mellan möjligheten för utländska besökare att ta sig från hemlandet till resmålet i Sverige inom rimlig tid och till en rimlig kostnad. OECD (2019) lyfter att människors välbefinnande beror i slutändan inte på hur mycket eller hur långt de kan resa, utan på möjligheten att enkelt få tillgång till möjligheter och tillgodose deras behov med lätthet (tillgänglighet), inklusive att inte behöva resa långa sträckor, eller inte resa alls.

Sverige har som tredje största land i EU särskilda geografiska förutsättningar med jämförelsevis långa avstånd mellan olika besöksmål. Infrastrukturens standard, utbudet av resmöjligheter, samt framför allt restid begränsar tillgängligheten, vilket i sin tur påverkar turisternas val av både destination och transportmedel. Den så kallade närhetsprincipen kan med andra ord i stor utsträckning motivera vilka destinationer som turister väljer. Detta kan förklara varför till exempel besökare från Norge oftare besöker de län som har en nationsgräns mot Norge och tyska och nederländska turister oftare besöker södra Sverige än längre norrut. Direktresor med få byten kommer att premieras framför resor som inkluderar flera transportslag men långa väntetider.

Enligt Tillväxtverkets rapport *Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige* spelar tillgängligheten till och kvaliteten på alternativa transportslag en roll i individens val av transportmedel. I Tyskland och Schweiz är till exempel tågtrafiken väldigt tillgänglig och välfungerande, vilket kan förklara varför mer än var femte inrikesresa sker med tåg. En destination kan upplevas som otillgänglig att ta sig till med tåg eller buss om det endast finns ett begränsat antal avgångar och om resan kräver flera byten på vägen. Exempelvis har Åre med direktanslutning från Stockholm jämförelsevis med övriga skidorter i Sverige en betydligt högre andel tågresenärer.

<sup>31</sup> Se exempelvis Gühneemann, A., (2021) *Tourism mobility and climate change*; Solomatina (2022) *Implementation of sustainable passenger mobility principles in rail transport*.

<sup>32</sup> Silva, C. and A. Larson (2018) *Challenges for accessibility planning and research in the context of sustainable mobility*.

<sup>33</sup> ITF (2019) *Improving transport planning and investment through the use of accessibility indicators*.

## FÖRUTSÄTTNINGAR ATT KUNNA TRANSPORTERA SIG UTAN BIL BEHÖVS

För att uppnå ett mer hållbart resande behöver fler välja att använda mer hållbara transportslag än (fossildrivna) bilen. Det förutsätter dock att det ska finnas goda förutsättningar att kunna transportera sig inom resmålet och därmed ta del av det som destinationen har att erbjuda. Turister som har, eller inte har tillgång till bil kan därför göra olika val. VTI lyfter i sin rapport *Planering av hållbara turistresor*<sup>34</sup> att turister prioriterar bekvämlighet och tillgänglighet till många olika besökspunkter inom en destination. Där spelar möjligheterna att kunna ta sig utan en egen bil mellan till exempel boende och besökspunkter en viktig roll och är en förutsättning för att få besökare att välja att resa utan egen bil till och från en destination. I de fall förutsättningarna inte finns kan det leda till att turister utan bil eller körkort väljer en annan destination i Sverige, eller i ett annat land, i stället.

International Transport Forum (2023) lyfter i rapporten *Urban Planning and Travel Behaviour* att länders transportplanering behöver ta utgångspunkt i hållbara transportsätt när de planerar för tillgänglighet och närhet. Det innebär att lägga större fokus på tillgänglighetsförändringar av aktiva och delade transportslag snarare än tillgänglighet med bil (ex. utbud av vägar och parkeringsplatser).<sup>35</sup>

## ÄVEN LADD-INFRASTRUKTUR PÅVERKAR DESTINATIONERS TILLGÄNGLIGHET

I takt med en ökad efterfrågan på elbilar ställs nya krav på utbyggnad av ladd-infrastruktur i hela landet. Det är en fråga som lyfts i många intervjuer med aktörer från transportsystemet, men även diskuteras i fokusgrupperna. Många destinationer och anläggningar beskrivs vara framåtlutande och i färd med att genomföra nödvändiga investeringar för att möjliggöra laddning på destinationen. Särskilt aktörer från fjällvärlden beskriver stora utmaningar kopplat till tillräckligt snabb utveckling av ladd-stationer på vägen till, från och inom destinationen.

## 4.2 Smidighet kring resan och bekvämlighet värderas högt

En majoritet av de personer som intervjuats beskriver att turistens val av transportslag påverkas av smidigheten kring resan, både vad gäller bokning och genomförande.

### RESAN BEHÖVER VARA ENKEL ATT BOKA

Intervjupersonerna anser att fritidsresenärer allmänt saknar information om hur de kan kombinera olika transportslag. Denna information är ännu mindre tillgänglig för inkommande turister.<sup>36</sup> Flera personer menar att det krävs både vana av att använda och kunskap för att använda befintliga bokningsplattformar. En komplicerad bokningsprocess anses bidra till att turisterna vänder sig till den egna bilen eller transportslag de är vana att boka, trots att de skulle föredra mer hållbara transportalternativ. Enligt fokusgruppen för analysen har affärsresenärer större möjlighet än fritidsresenärer att boka en komplett resa genom ett bokningssystem. Flera av intervjupersonerna uppger att turister kräver större smidighet och flexibilitet idag vad gäller möjligheter att boka med lång framförhållning, samt möjlighet att avboka och ha en resegaranti.

### RESAN BÖR VARA ENKEL OCH BEKVÄM ATT GENOMFÖRA

För att genomförandet av en resa ska anses vara smidigt krävs tillförlitlighet, flexibilitet och komfort, inklusive möjlighet att smidigt kunna resa med packning.<sup>37</sup> Flera intervjuade

<sup>34</sup> VTI (2017) *Planering av hållbara turistresor – Möjligheter, utvecklingsbehov och rekommendationer*.

<sup>35</sup> ITF (2022) *Urban Planning and Travel Behaviour: Summary and Conclusions*.

<sup>36</sup> Något som även lyfts exempelvis i ITF (2021) *Innovations for Better Rural Mobility*, där de lyfter att turister och migranter kan känna sig obekväma att använda kollektiva transporter eftersom de inte förstår språket.

<sup>37</sup> Se till exempel Gühnemann et al. (2021) *Tourism mobility and climate change*.

aktörer anser att kollektiva transportslag erbjuder många fördelar men som väljs bort på grund av osäkerhet och ovana av att använda dem. Det behöver vara enkelt att kombinera olika transportslag, samt finnas en förutsägbarhet om vad som händer när turisten anländer på stationen. Precis som i övriga delar av besöksnäringen, framhåller några intervjupersoner att det är viktigt att turisten utöver rollen som resenär kan behandlas som gäst och erbjudas service under resan och vid exempelvis förseningar.

Ett fåtal aktörer anser att det är viktigt att turisten känner sig trygg under resan. Några intervjupersoner uppger att smidighet och bekvämlighet under resans gång är särskilt viktig för affärsresenärer, till exempel vad gäller uppkoppling och möjlighet att utföra arbete under resans gång. Samtidigt kan bekvämlighet för en barnfamilj innebära att de får sitta i samma kupé. Flera intervjupersoner uppger att det ofta är enklast för barnfamiljer att välja bilen som transportslag. Exempelvis uppger en informant vid Astrid Lindgrens Värld i Vimmerby att deras enkätundersökning visar att endast 1 procent av gästerna anländer med tåg. Detta trots samarbete med SJ med rabatt på boende och att tågstation finns precis intill destinationen.

### 4.3 Priset och restiden är två avgörande faktorer

Utöver smidighet anser många intervjuade personer att resans pris och restid är två avgörande faktorer för hur turister väljer att resa.

#### **TRANSPORTSLAGETS RESTID PÅVERKAR TURISTENS VAL AV TRANSPORTSLAG**

Tiden det tar att resa från en plats till en annan är en viktig faktor som påverkar turisternas val av transportslag. Tidsaspekten kan dock kompenseras andra aspekter som pris, komfort, restidens användningsbarhet (till exempel att kunna arbeta på vägen)<sup>38</sup> och värden som att resan anses vara en del av upplevelsen.<sup>39</sup>

Den teknologiska utvecklingen har lett till att det går att resa längre på kortare tid. Några intervjupersoner menar att investeringar i höghastighetståg som förkortar restider i stor utsträckning skulle kunna främja hållbart resande. Affärsresenärer är mer tidskänsliga än fritidsresenärer, eftersom de i högre grad har en tidspress kopplat till resan, till exempel att resan ska utföras under arbetstid.<sup>40</sup> En studie av VTI (2020) har funnit indikatorer på att tillförlitligheten på ett färdmedels ankomsttider påverkar valet av färdmedlet i fråga. En stor del av respondenterna i studien uppgav att restidosäkerheten varit en anledning till att de valt bort tåg.

#### **BETALNINGSVILJAN FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER ÄR FÖRHÅLLANDEVIS LÅG**

Fossilfritt Sverige lyfter i *Färdplaner för Sjöfartsnäringen* att all forskning visar på att priset är av avgörande betydelse för valet av operatör och trafikslag. Deras analys visar också att betalningsviljan hos transportköpare för hållbara transporter är låg, även om attityden har förändrats under senare tid. Tillväxtverket delar samma bild, men de lyfter i sin rapport *Klimatsmart transportkedja*<sup>41</sup> att kraven från kunder på miljömässiga transporter också är låga och att betalningsviljan för mer klimatvänliga transporter är generellt sett låg. Samtidigt menar flera intervjupersoner att det finns en viss betalningsvilja för miljövänliga transportmedel bland turister men att den varierar stort mellan grupper.

#### **TURISTER ÄR OLIKA PRISKÄNSLIGA**

Precis som tidigare nämnt är olika grupper olika priskänsliga. Flera intervjuade lyfter att fritidsresenärer är mer priskänsliga än affärsresenärer. Samtidigt lyfter några intervjuade

<sup>38</sup> Gühnemann et al. (2021) *Tourism mobility and climate change*.

<sup>39</sup> Se exempelvis Gühnemann et al. (2021) *Tourism mobility and climate change*.

<sup>40</sup> Paleti et al. (2015) *Impact of individual daily travel pattern on value of time*.

<sup>41</sup> Tillväxtverket (2022) *Klimatsmart transportkedja - Så kan digitalisering minska utsläpp i transporter*.

att turister som reser med bil vanligtvis inte är särskilt priskänsliga och att en prishöjning på bränsle endast får en kortvarig effekt på resandet med bil. En begränsning i till exempel antalet parkeringsplatser i städer och på destinationer skulle potentiellt kunna få en större effekt. Flertalet intervjuade personer framhåller att flygets låga priser i förhållande till restiden stärker dess position mot mer miljövänliga alternativ. De menar att valet mellan tåg och flyg eller tåg och bil därmed ofta är ekonomiskt motiverat, vilket blir särskilt påtagligt om familjer reser tillsammans. Flertalet studier visar dock på att låga priser är ett effektivt sätt att främja kollektiva transportmedel.<sup>42</sup>

I Tabell 2 presenterar vi en överblick över vad resor med olika transportslag till tre destinationer kan ha för restid, kostnad och koldioxidutsläpp för ett singelhushåll och en barnfamilj. Vi ser att i vissa fall är till exempel tåg ett dyrare och långsammare alternativ för en barnfamilj, vilket skulle kunna leda till att de väljer ett annat alternativ i stället.

Tabell 2. Exempel på restid, kostnad och utsläpp för olika färdstätt, hushåll och destinationer

Stockholm-Åre				
Typ av hushåll	Färdstätt	Restid (timmar, totalt)	Kostnad (kr, totalt)	Koldioxidutsläpp (kg, totalt per person)
Singelhushåll	Bil <sup>43</sup>	16	2 057	167
	Tåg <sup>44</sup>	16	840	7
	Flyg <sup>45</sup>	10	3 253	160
Barnfamilj (2 vuxna och 2 barn)	Bil	16	2 057	42
	Tåg	16	1 942	7
	Flyg	10	5 424	134
Malmö-Visby				
Typ av hushåll	Färdstätt	Restid (timmar, totalt)	Kostnad (kr, totalt)	Koldioxidutsläpp (kg, totalt per person)
Singelhushåll	Bil med på färjan + Färja	21	4 077	242
	Tåg + Färja	18	3 060	77
	Flyg	12	2 297	196
Barnfamilj (2 vuxna och 2 barn)	Bil med på färjan + Färja	21	6 362	113
	Tåg + Färja	18	6 826	77
	Flyg	12	7 386	188
Göteborg-Abisko				
Typ av hushåll	Färdstätt	Restid (timmar, totalt)	Kostnad (kr, totalt)	Koldioxidutsläpp (kg, totalt per person)
Singelhushåll	Bil	40	5 624	458
	Tåg	42 (nattåg m. sovplats)	3 960	17
	Flyg	15	6 174	384
Barnfamilj (2 vuxna och 2 barn)	Bil	40	5 624	115
	Tåg	42 (nattåg m. sovplats)	11 220	17
	Flyg	15	18 214	359

Anmärkning: För samtliga resor har samma resedatum valts som exempel: 3 april till 7 april, och för alla resor och alla parametrar (tid, kostnad och koldioxidutsläpp) gäller totalen för tur- och retur-resa. För restid och kostnad presenteras sällskapens total tillsammans, medan koldioxidutsläpp presenteras per person. Vidare har koldioxidutsläpp för de olika transportslagen beräknats genom Klimatsmartsemester.se. Observera att siffrorna är presenterade i syfte att ge en övergripande jämförelse mellan olika transportslag, snarare än en korrekt bild. Framför allt restid och kostnad för olika transportslag kan variera mellan olika perioder.

Källa: Restid och distans: Google Maps, Omio.se; Kostnad: momondo.se; Koldioxidutsläpp: klimatsmartsemester.se.

<sup>42</sup> Eriksson & Flores (2022) *Förändrade resvanor och mobilitetstjänster - En kunskapsöversikt*.

<sup>43</sup> För samtliga beräkningar för bil gäller följande: en dieselbil med genomsnittlig dieselförbrukning (0,73 L/mil), med ett dieselpriis på 23,06 kr/L.

<sup>44</sup> Pris gäller icke ombokningsbara biljetter.

<sup>45</sup> För samtliga beräkningar för flyg har taxitransfer till och från flygplatsen räknats med. Beräkningarna gäller reguljärflyg i economy-klass. Pris gäller icke ombokningsbara biljetter.

## 4.4 Övriga faktorer som påverkar val av hållbart resande

### NORMER OCH PREFERENSER PÅVERKAR

Resvanor och personlig mobilitet är tätt kopplat till hur vi identifierar oss själva.<sup>46</sup> Enligt Eriksson och Flores (2022) påverkas individers resvanor av socioekonomiska förändringar, teknikutveckling samt förändringar i attityder och normer. K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (2022) lyfter att normen kring den privatägda bilen fortfarande är stark och att bilen associeras fortfarande med en högre grad av frihet och kontroll. Eriksson och Flores (2022) lyfter dock att det har skett en förändring i normer kring miljö och klimat, vilket har bidragit till en ökad efterfrågan av hållbara transporter och mindre beroende av bilar.

Även enligt flera intervjupersoner spelar turisternas egna preferenser som till exempel normer, vanor och miljömedvetenhet in i valet av transportslag. Detta gäller särskilt för fritidsresenärer. En majoritet av intervjupersonerna uppger att de ser en ökad miljömedvetenhet hos resenärer, vilket även bekräftas i flera studier.<sup>47</sup> Samtidigt framhåller flera intervjuade att det är svårt att veta hur mycket det påverkar resenärers val av transportmedel. På grund av bristande smidighet, lång restid och höga biljettpriser menar flera intervjuade att de personer som väljer hållbara transporter har särskilt höga preferenser inom hållbarhet.

Flera intervjupersoner beskriver att vissa konsumentgrupper i högre utsträckning har inkluderat preferensen om att resa med minskad miljöpåverkan men att det samtidigt är svårt att säga till vilken grad. Utöver behovet om tydligare information om tillgängliga hållbara transport för turister, framhåller vissa intervjuade aktörer att turister även måste få information om vilken miljöpåverkan och utsläpp som olika transportmedel faktiskt har. Mer kunskap kan i förlängningen bidra till förändrade beteenden genom nya normer och preferenser. Enligt intervjuade är det i dagsläget otydligt vem som är ansvarig för den här informationen och att det därför behöver tas ett nationellt grepp kring frågan.

### AFFÄRSRESENER PÅVERKAS AV ARBETSGIVARENS POLICY

Affärsresenärer påverkas i sitt val av transportslag av arbetsgivarens policy när det gäller affärsresor. Till exempel om arbetsgivaren har som policy att affärsresenären i första hand bör boka tåg, alternativt om hen bör boka det transportslaget som tar kortast tid eller som innebär lägst koldioxidutsläpp. I intervjuer uppger flera att det sker också stora förändringar i hur företag ser på resande där allt fler bolag ställer hållbarhetskrav när det kommer till vilka färdmedel deras medarbetare får använda i tjänsten.

En destinationsaktör som har intervjuats berättar att de har sett en stor ökad efterfrågan från företag efter hållbara transportalternativ vid konferensresor. Med målsättningen att minska sin klimatpåverkan genom att minska företagets indirekta utsläpp vid tjänsteresor enligt Scope 3 i GHG p-protokollet<sup>48</sup> är det fler företag som ställer krav på till exempelvis bränsle vid busstransporter. Några intervjupersoner lyfter att personer som styrs mot hållbara resealternativ i tjänsten är mer troliga att resa hållbart även privat.

<sup>46</sup> K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (2022) *Framtidens kollektiva mobilitet*.

<sup>47</sup> Se exempelvis Hartl et al., (2018) "Sustainability is a nice bonus" the role of sustainability in carsharing from a consumer perspective; Günemann et al. (2021) *Tourism mobility and climate change*.

<sup>48</sup> Scope 3 är den del GHG p-protokollet som mäter utsläpp som inte är direkt relaterade till företagets verksamhet, såsom transporter eller leverantörskedjor. Dvs. en strategi för att minska de indirekta utsläppen och därmed minska företagets totala klimatpåverkan. För mer information se exempelvis Naturvårdsverket (n.d.) *Beräkning enligt GHG Protocol eller ISO-standard*.



## 4.5 Omvärldsfaktorer påverkar

Utöver ovan nämnda faktorer som påverkar en turists val av destination och transportslag så kan omvärldsfaktorer bidra till att resor görs på andra sätt.

### **PANDEMIN HAR BEGRÄNSAT RESANDET OCH FÖRÄNDRAT RESVANOR**

Coronapandemin och de omfattande reserestriktioner som infördes ledde till att turister inte kunde resa, eller kunde enbart resa i en begränsad utsträckning. Pandemin har även psykologiskt påverkat människor, vilket kan ha bidragit till ändringar i både turisternas reseavsikt och det faktiska resebeteendet.<sup>49</sup> SNDMO:s undersökning *Resa i Sverige 2021* visar att 71 procent av respondenterna skulle ha rest mer under sommaren 2021 om det inte hade varit för restriktionerna. Undersökningen visar även att intresset för att resa inom Sverige har ökat efter pandemin. Pandemin har också lett till förändringar i turisternas resvanor eller resmönster. Till exempel har pandemin lett till en ökning i "hemester", eller resande nära hemmet, samt uppdämt behov av att resa utomlands. Möten och konferenser har även ställts om till digitala format i stället för fysiska som tidigare dominerat.

En annan orsak som lyfts av flera intervjupersoner och som kan kopplas till pandemin är att personer bestämmer sig för att resa och bokar sina resor senare än förut. Några representanter från tåg- och flygbranschen lyfter att individer är mer avvaktande och vill vara helt säkra på att de kommer att åka. Något som bidragit till svårigheter för transportleverantörer att planera rätt kapacitet.

### **FÖRSVAGAT EKONOMISKT LÄGE GÖR ATT FLER AVVAKTAR MED RESOR**

Enligt flera intervjupersoner har det försvagade ekonomiska läget, med bland annat energikris, räntehöjningar och höjda drivmedelspriser, lett till att individer i högre grad ser över sina kostnader. Samtidigt lyfter några intervjupersoner att olika typer av resor och resenärer är olika konjunkturkänsliga.

### **ÄNDRAT SÄKERHETSPOLITISKT LÄGE PÅVERKAR INKOMMANDE TURISMEN**

Några intervjurespondenter lyfter att det ändrade säkerhetspolitiska läget, exempelvis till följd av krig i Ukraina samt ökning i skjutningar och sprängningar i vissa delar av Sverige har i viss utsträckning bidragit till ett minskat antal icke-europeiska turister till Sverige. Detta på grund av att Sverige och Europa anses vara mindre säker plats att besöka under nuvarande förutsättningar.

### **KLIMATFÖRÄNDRINGAR SKAPAR ETT MER OFÖRUTSÄGBART VÄDER**

Den globala uppvärmningen har bidragit till att sannolikheten till att en vädertyp ligger kvar längre har ökat samtidigt som sannolikheten för extremväder har ökat.<sup>50</sup> Förändrade klimatförhållanden kan förändra turisternas resebeteenden. Till exempel kan brist på snö i vissa områden och kortare vintersäsonger leda till ökning i besökanden under kortare period på vissa destinationer eller att inga turister väljer att resa till mer avlägsna destinationer.<sup>51</sup>

Utbudet av transporter kan också påverkas av klimatförändringar. Extrema väderhändelser som värmeböljor, extremt regn, stormar, jordskred och översvämningar kan leda till betydande störningar i transporter och skador i transportinfrastruktur. Klimatförändringar kan bidra till värmeskador på vägar och järnväg, flygtrafiken kan påverkas av vindbyar och sjöfartens drift på grund av högt eller lågt vatten kan begränsas. Resultatet blir senarelagda eller inställda transporter, vilket kan leda till utebliven semester eller

<sup>49</sup> Kock et al. (2019) *Tourism ethnocentrism and its effects on tourist and resident behaviour.*

<sup>50</sup> Naturskyddsföreningen (2021) *Vad händer med vädret?*

<sup>51</sup> Cavallaro et al. (2016) *The impacts of climate change on tourist mobility in mountain areas.*

avbokningar.<sup>52</sup> Samtidigt bidrar turismen också till utsläpp av växthusgaser, bland annat genom turisternas transporter.<sup>53</sup>

## 4.6 Flera trender driver utvecklingen framåt

Det finns många trender i utvecklingen av turistresandet, se huvudsakliga trender som identifierats i intervjuer och workshops i Figur 17. Dessa presenteras mer i detalj nedan.

Figur 17. Huvudsakliga trender som identifierats genom analysen



### ÖKAD MILJÖMEDVETENHET

Som tidigare nämnt lyfter flera intervjuade och studier<sup>54</sup> att turister är mer miljömedvetna. Detta innebär att resenärer tänker mer på att exempelvis inte flyga i lika stor utsträckning och att använda kollektivtrafik, cykla eller promenera i stället för att hyra en bil eller ta en taxi. Dessutom kan resenärer välja boenden som använder förnybar energi eller som på annat sätt är miljövänliga.

### INDIVIDER SER ÖVER SINA KOSTNADER I STÖRRE UTSTRÄCKNING

Enligt flera intervjuade aktörer har det försvagade ekonomiska läget skapat en oro för ökade priser och därför väljer många resenärer att se över sina kostnader och väljer billigare alternativ vid resandet. Till exempel genom att boka flygbiljetter i god tid eller välja hotell till en lägre kostnad än tidigare genom att bo på budgethotell i stället för lyxhotell. I en intervju framkommer att campingplatser har sett hur campinggäster i högre utsträckning väljer att stanna på samma camping under längre tid, i stället för att besöka flera platser under semesterresan.

### ÖKAD DELNINGSEKONOMI

Flera studier visar att det finns en ökad trend för delningsekonomi inom turism- och transportsektorer.<sup>55</sup> Delningsekonomi innebär att resenärer kan hyra ut sina hem eller bilar,

<sup>52</sup> Cavallaro et al. (2016) *The impacts of climate change on tourist mobility in mountain areas*.

<sup>53</sup> One Planet Networks (n.d.) *Tourism & Climate Change*.

Gühnemann, A., Kurzweil, A & Mailer, M. (2021) Tourism mobility and climate change - A review of the situation in Austria, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* 34 (2021) 100382.

<sup>54</sup> Se exempelvis Hartl et al., (2018) "Sustainability is a nice bonus" the role of sustainability in carsharing from a consumer perspective; Gühnemann et al. (2021) *Tourism mobility and climate change*.

<sup>55</sup> Se exempelvis Perkumienė et al. (2021) *The Sharing Economy towards Sustainable Tourism: An Example of an Online Transport-sharing Platform*; Pérez-Pérez et al. (2021) *Is Sharing a Better Alternative for the Planet*; Pouri & Hilty (2018) *Conceptualizing the Digital Sharing Economy in the Context of Sustainability*.

eller att de kan använda delningstjänster för att boka boenden eller transporter. Delningsekonomin har potential att bidra till FN:s globala hållbarhetsmål eftersom delade tjänster sparar energi, minskar elförbrukning och avfall samt bidrar till minskade föroreningar.

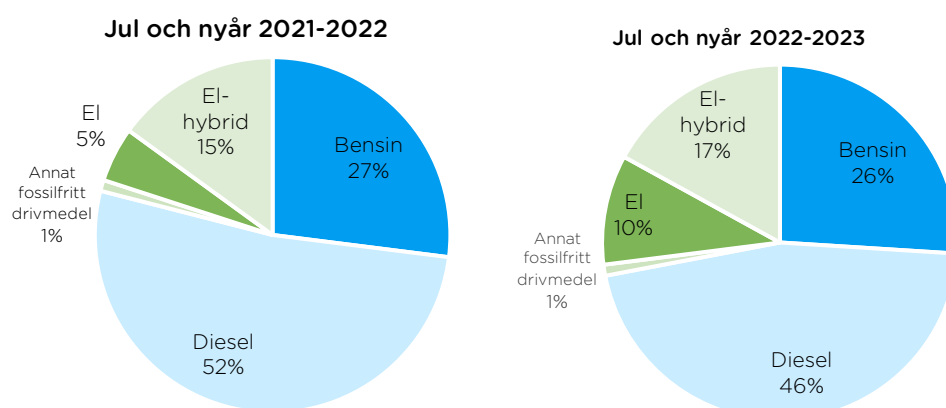
### BESÖKARE STANNAR LÄNGRE PÅ EN OCH SAMMA DESTINATION

Enligt intervjuer med destinationer och branschföreträdare upplever de att besökare stannar i genomsnitt längre på en och samma destination än tidigare för att exempelvis kunna utforska den mer noggrant och ta del av kulturella evenemang och andra aktiviteter. En annan trend är att turister väljer att kombinera en stadsdestination med att även resa till ett mer naturnära besöksmål.

### ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ ELBILAR

Efterfrågan på elbilar ökar av flera olika skäl. De vanligaste faktorerna är klimatförändringar, teknologisk utveckling, stödåtgärder från regeringen genom exempelvis miljöbilspremie och fordonsskatt, ökad tillgänglighet samt förbättrad infrastruktur.<sup>56</sup> Statistisk från Skistars enkätundersökning som vi har tagit del av visar att andelen av deras gäster som tar elbil till destinationen har dubblats från föregående år över jul och nyårshelgen, se Figur 18.

Figur 18. Ankommande turisternas val av drivmedel vid Skistars anläggning i Sälen 2021-2022 och 2022-2023



Källa: Skistar enkätundersökning 2022-2023.

### ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ TÅG OCH NATTÅG

Det finns också fler och fler nattåg och SJ tror att nattågsresandet kommer att öka.<sup>57</sup> Den potentiella ökningen kan förklaras i att tåget upplevs som ett miljövänligt och bekvämt alternativ för resenärer. En studie av Kantelaar et al. (2022) visar att komfort är den viktigaste faktorn som kommer att avgöra användandet av nattåg, där den upplevda komfortnivån påverkas av antalet personer som delar utrymmet. Deras studie visar också att bokningsprocessen behöver vara smidig. Vissa bokningar och anslutningar upplevs dock som krångliga men enligt SJ jobbar de tillsammans med andra tågoperatörer för att förbättra det.<sup>58</sup> Flera av de personer som Ramboll har intervjuat säger att de uppfattar att många turister vill åka tåg men att de på grund av logistiska skäl, otillräcklig komfort eller prisbild väljer att avstå.

<sup>56</sup> Fossilfritt Sverige (2022) Färdplan för fossilfri konkurrenskraft - Fordonsindustrin - lätta fordon.

<sup>57</sup> Visit Sweden (2022) Hållbar turism del 5.

<sup>58</sup> Ibid.

### **RESAN SOM EN DEL AV UPPLEVELSEN**

Flera studier visar också ökad trend för att resan ses som en del av upplevelsen.<sup>59</sup> Det vill säga att individer ser transporten som en del av hela upplevelsen bland annat genom att vila, arbeta, upptäcka naturlandskap eller umgås med andra under resans gång. Enligt SJ har det skett bland annat till följd av att individer generellt inte har lika bråttom längre.<sup>60</sup>

### **TURISTER FÖRVÄNTAS FORTSÄTTA FLYGA**

En annan trend är att trots ökad miljömedvetenhet väljer många resenärer ändå att flyga, exempelvis när det gäller att besöka destinationer som är svåra att nå på annat sätt. Några intervjuade aktörer lyfter att sedan lågprisbolagens introduktion på marknaden har det varit mycket billigt att flyga, och att ofta blir flyget ett billigare alternativ än till exempel tåget. Ökning i skatter och styrmedel för att stimulera högre användning av förnybara bränslen (till exempel reduktionsplikt) skulle kunna påverka priset på flyg i förhållande till andra mer hållbara transportmedel.

---

<sup>59</sup> Se exempelvis Mokhtarian et al. (2015) *What moves us? An interdisciplinary exploration of reasons for traveling*; Günemann et al. (2021) *Tourism mobility and climate change*.

<sup>60</sup> Visit Sweden (2022) *Hållbar turism del 5*.

## 5. Förutsättningar och behov för att uppnå mer hållbart turistresande

I följande kapitel presenterar vi en analys av den förväntade utvecklingen av transportsystemet samt hur transportsystemet måste utvecklas för att nå målsättningarna om ett mer hållbart turistresande till 2030.

### 5.1 Svårt att bedöma om målsättningarna kommer att nås om utvecklingen fortsätter i samma takt

Det är svårt att bedöma om målsättningarna om mer hållbart turistresande kommer att nås om utvecklingen fortsätter i samma takt. Det turismpolitiska målet samt den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring saknar kvantitativa målsättningar, vilket gör det svårt att avgöra när målen har uppnåtts. Därtill är Sveriges klimatmål om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 ambitiöst och kräver stora förändringar inom en relativt kort tidsram.

#### PROGNOSER VISAR OLIKA VAD GÄLLER UTVECKLING AV TRANSPORTSYSTEMET SOM HELHET

Det finns vissa osäkerheter kring möjligheten att nå Sveriges klimatmål om minskning i 70 procent av växthusgasutsläppen från inrikes transporter (transportssystemet som helhet). Naturvårdsverket, Trafikverket och Energimyndigheten har gemensamt tagit fram transportprognoser<sup>61</sup> som visar att transportssystemet (som helhet) kommer att nå klimatmålet om utvecklingen fortsätter som den gör. Prognosen förutsätter dock att Reduktionsplikten<sup>62</sup> behålls (eller ökar), men Sveriges regering har valt att pausa Reduktionsplikten under 2023 för att undvika alltför höga priser på bensin och diesel. Prognosen förutsätter också att följande utveckling sker samtidigt i samma takt som innan: 1) elektrifiering och effektivisering av transporter, 2) införande av förnybar energi i drivmedel samt 3) minskning i transportmängden och en mer hållbar trafikutveckling. Nya bedömningar ska tas fram under 2023.

Kågeson<sup>63</sup> gör en annan bedömning i ESO-rapporten *Klimatmål på villovägar?*. Enligt honom är det inte möjligt att minska vägtrafikens utsläpp av växthusgaser i den takt som behövs på basis av nuvarande styrmedel. Kågesons bedömning är att om utvecklingen sker i den takt som den gör nu kan vi förvänta oss som mest en knapp halvering i utsläppen jämfört med 2010. Detta eftersom en omställning kräver stora förändringar och att nuvarande förändring sker för långsamt. Kågeson (2019) lyfter att för att det över huvud taget ska finnas en chans att nå målet måste radikala åtgärder vidtas, till exempel skattehöjningar av den storleksordningen att drivmedelspriserna fördubblas.

Flera aktörer i analysens fokusgrupp och aktörer som vi intervjuat lyfter att det behövs ökade investeringar för att uppgradera infrastrukturen för transport, såsom byggande av laddningsstationer för elbilar, utbyggnad av kollektivtrafiknätverk och cykelvägar. Befintlig trafik- och bebyggelsestruktur kan i många fall omvandlas inom ett par år så som sker i många städer där bilkörfält omvandlas till andra ändamål och där glesa stadsdelar förtätas

<sup>61</sup> Grönt ljus 2030 – resultatkonferens för transportsektorns klimatmål, 12 oktober 2022 - Bransch (trafikverket.se).

<sup>62</sup> Reduktionsplikten är en del av den svenska klimatpolitiken och infördes den 1 juli 2018. Reduktionsplikten innebär att leverantörer av drivmedel till transportsektorn (inklusive importörer och producenter av biodrivmedel) är skyldiga att minska utsläppen av växthusgaser från sina produkter genom att gradvis öka inblandningen av biodrivmedel. För mer information se Energimyndigheten (2022) *Reduktionsplikt*.

<sup>63</sup> Kågeson (2019) *Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken*.

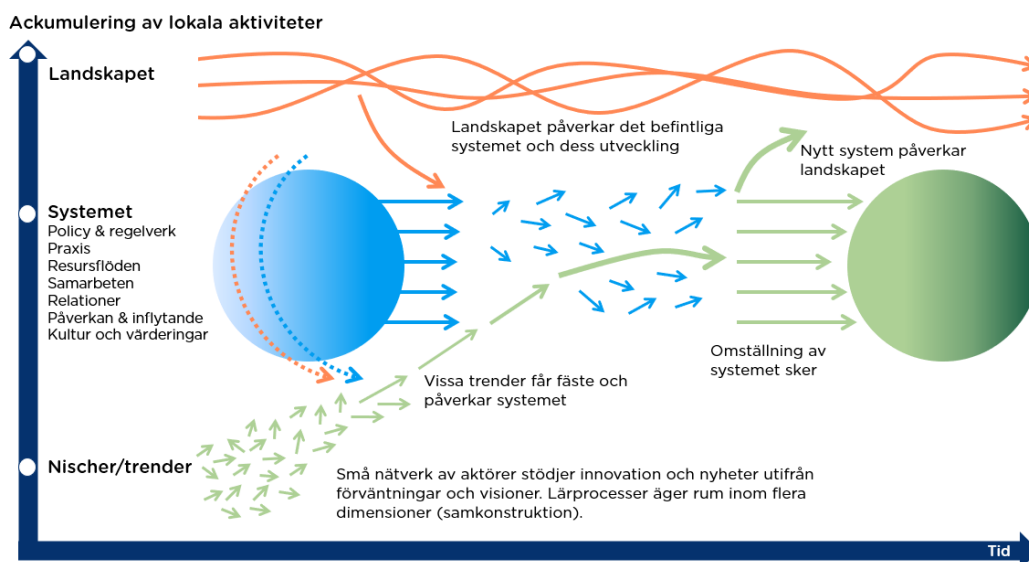
och omvandlas, i syfte att minska bilberoende genom ökad närhet och funktionsblandning. Teknologin för elektriska och alternativa drivmedel är samtidigt fortfarande under utveckling, och det kan ta lång tid innan de blir tillräckligt effektiva och tillgängliga för att användas i stor skala. Det är även ett faktum att elektriska och andra alternativa drivmedel kan vara dyrare än traditionella fossila bränslen, vilket kan göra det svårt för den genomsnittlige konsumenten att byta till dem.

## MÅLSÄTTNINGARNA KRÄVER EN SYSTEMOMSTÄLLNING AV TRANSPORTSYSTEMET FÖR TURISM

OECD (2021) lyfter i sin rapport *Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design* att en återkommande utmaning för att skala upp klimatförändringarna är att insatser alltför ofta syftar till att optimera enskilda komponenter inom våra ekonomiska och sociala system snarare än att omvandla själva systemen, som är ohållbara till sin design. För att nå målsättningar om ett mer hållbart resande i Sverige krävs därför en systemomställning, det vill säga en ny norm för hur man väljer att resa, till ett system som i sin design förbättrar välbefinnandet, samtidigt som det kräver mindre energi och material och producerar mindre utsläpp.

Omställning av ett system som transportsystemet för turism tar tid och påverkas av olika faktorer som blir viktiga att bemöta. Detta visualiseras i Figur 19. Som vi tidigare nämnde i kapitel 4 finns flera saker som påverkar hur turister väljer att resa och vilka trender som får fäste. Det befintliga landskapet inkluderar externa faktorer som till exempel pandemin och det försvagade ekonomiska läget, vilket påverkar det befintliga systemet. Något som både kan påverka utvecklingen negativt, men kan även öppna upp för nya innovationer och lösningar.

Figur 19. Systemomställning i ett flernivåperspektiv

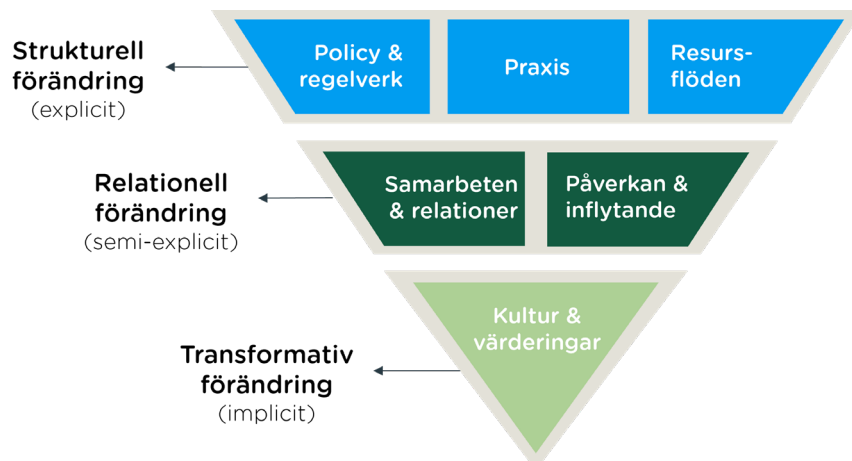


Källa: Inspirerad av Geels & Schot (2007) *Typology of sociotechnical transition pathways*, Rambolls bearbetning.

## FÖRÄNDRING BEHÖVS PÅ OLIKA NIVÅER AV SYSTEMET

För att uppnå en systemomställning behövs förändring på olika nivåer. I Figur 20 presenteras systemets sex pelare som tillsammans behöver förändras i samma riktning för att uppnå en systemomställning på strukturell, relationell och transformativ nivå (se kap. 1.2).

Figur 20. Sex villkor för systemomställning



Källa: Inspirerad av Kania et al. (2018) *The Water of Systems Change*, Rambolls bearbetning.

## 5.2 Styrkor och utmaningar i systemet för att bidra till mer hållbart turistresande

I transportsystemet för turism finns en rad styrkor för att främja en systemomställning och utveckling mot ett hållbart resande i enighet med den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring, samt Agenda 2030. Genom analysen har vi identifierat flera utmaningar i det svenska transportsystemet för turism som i sin tur kan hindra en utveckling mot ett mer hållbart resande. Vi redogör för såväl styrkor som utmaningar nedan, med utgångspunkt i Kania et al. (2018) sex villkor för systemomställning. Avsnittet baseras främst på intervjuer med aktörer i systemet samt workshop med fokusgruppen för analysen.

### FLERA STRATEGIER FINNS FÖR ATT FRÄMJA HÅLLBART (TURIST)RESANDE, MEN ALLA ÄR INTE BUDGETSATTA

Den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring inkluderar flera aspekter som ska bidra till mer hållbar turism, bland annat mer hållbart turistresande. Flera kommuner har också tagit fram tydliga målsättningar och strategier kopplade till klimat. Exempelvis har Östersunds kommun som mål att vara fossilfritt till 2030, vilket ställer stora krav på besöksnäringen. Samma högt ställda klimatmål finns i region Jämtland, som har en uttalad vision om ett fossilfritt Jämtland till 2030.

Flera intervjupersoner lyfter att det är en styrka i systemet att den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring togs fram. Samtidigt lyfter flera i fokusgruppen att en svaghet med strategin är att målsättningarna i strategin inte är budgetsatta och att det också saknas konkreta och budgetsatta handlingsplaner.

### PAKETRESELAGEN FÖRSVÅRAR PAKETERING AV RESEERBJUDANDEN

Flera aktörer anser att Paketreselagen (2018:1217) komplicerar, och till viss del även förhindrar, arrangemang av paketresor som kan inkludera hållbara transport hela vägen till destinationen. Lagen redogör för de skyldigheter en researrangör har vid försäljning eller erbjudande av en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang, och bygger på ett tvingande EU-direktiv.<sup>64</sup> För att lagen ska gälla måste resan innehålla en övernattning och pågå i minst 24 timmar, samt bestå av minst två olika resetjänster (exempelvis passagerartransport och hotellvistelse).

<sup>64</sup> Visit Sweden (n.d.) *Ett sammandrag av paketreselagen, del 1*.



Vid bokning av en paketresa är researrangören ansvarig för att paketresan fullgörs i enlighet med avtalet, och detta gäller även för resetjänster som ska utföras av en annan aktör. Researrangören har utöver det en rad ytterligare skyldigheter gentemot resenären, i form av informationsskyldighet och långtgående ansvar om fel uppstår i någon av resans delar, även om de är orsakade av fel hos en underleverantör. En målkonflikt existerar därmed mellan konsumentens rättigheter å ena sidan, och researrangörens möjlighet att enkelt paketera resor å andra sidan.

En svårighet att arrangera paketresor kan i sin tur förhindra en utveckling mot ett mer hållbart resande. En utveckling i enighet med specifikt två mål ur den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring riskerar förhindras av paketreselagen; målet att det ska vara smidigt att som besökare kombinera olika transportsätt, samt målet att det ska vara enkelt att resa hållbart och nå besöksmål i alla delar av landet. Paketresor kan annars vara ett sätt att för turister att kombinera olika transportsätt och säkerställa att de tar sig hela vägen fram till turistdestinationen utan tillgång till egen bil, exempelvis.

### **TAXITRAFIKLAGEN FÖRSVÅRAR MÖJLIGHET TILL SISTA KILOMETERTRANSPORTER**

Ett andra regelverk som lyfts av flera aktörer som en utmaning i utvecklingen mot ett mer hållbart resande är taxitrafiklagen (2012:211). I lagen definieras taxitrafik som "(...) trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer". Vidare tydliggör lagen att endast den som har taxitillstånd får bedriva taxiverksamhet.

Lagen påverkar framför allt destinationerna, då kravet på att ha taxitillstånd för att kunna genomföra tjänster som definieras som taxiverksamhet gör att de inte har möjlighet att mot betalning hämta sina besökare med bil, eftersom taxitillstånd då behövs. Detta är särskild utmaning i destinationer där det saknas kommersiell taxitrafik.

Begränsningarna i taxitrafiklagen kan bidra till att fler resenärer väljer att åka hela vägen till destinationen med egen bil på grund av svårigheten att annars ta sig fram de sista kilometrerna till sin slutdestination. Likt paketreselagen kan taxitrafiklagen förhindra en utveckling i enighet med målet om att det ska vara enkelt att resa hållbart och nå besöksmål i alla delar av landet.

### **SKATTEFRIA DRIVMEDEL FÖR FLYG FÖRSVÅRAR KONKURRENS FÖR ANDRA TRANSPORTSLAG**

Slutligen lyfter några aktörer det faktum att flygets drivmedel är skattefria (efter bestämmelse på EU-nivå) som en utmaning, specifikt när det kommer till målet gällande att turismens utsläpp från resor till och från besöket ska minska. Däremot finns ett förslag om att det från och med 2027 inte ska finnas några fria utsläppsrätter, vilket innebär att flyget måste betala för sina utsläpp.<sup>65</sup>

Sveriges två största flygplatser, Stockholm Arlanda flygplats och Göteborg Landvetter flygplats, omfattas även av EU-rättsliga krav för avgiftsuttag. Kravet innebär att flygplatserna betalar en särskild avgift för koldioxidutsläpp. Regeringen beslutade i juni 2021 om en ändring i förordningen om flygplatsavgifter som innebär att flygplatsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan (6§). Därtill har Swedavia tagit beslut i oktober 2021 om att införa en koldioxidavgift för start och landning på Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter som ska ge incitament till flygbolag att ställa om genom att använda effektivare flygplan eller förnybara bränslen.<sup>66</sup>

<sup>65</sup> Naturvårdsverket (n.d.) *Preliminär överenskommelse om förändringar i EU ETS.*

<sup>66</sup> Statens offentliga utredningar (2022) *Sveriges globala avtryck.* SOU 2022:15.

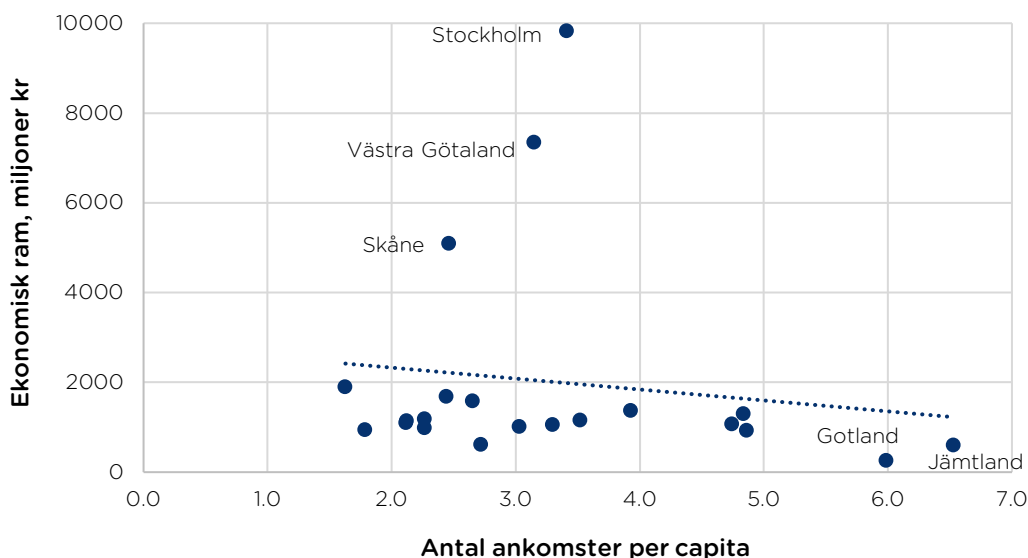


En reduktionsplikt för flygfotogen infördes 1 juli 2021 med syfte att minska flygets klimatpåverkan. Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen ska minska växthusutsläppen från levererat drivmedel genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel. Reduktionsplikten omfattar dock inte flygbensin och sätter inget tak för användningen av fossila drivmedel. Reduktionspliktsnivåerna bestämdes till 0,8 procent 2021 och ökar till 27 procent till 2030.<sup>67</sup>

## TRANSPORTPLANERINGEN TAR EJ HÄNSYN TILL TURISTERS RESOR

Flera aktörer uppger i intervju att praxis har varit att inte prioritera turistresor som en del av transport- och samhällsplaneringen, eftersom de ekonomiska ramarna till regionerna inte tar hänsyn till turistflöden. Exempelvis beräknas anslag till regionerna främst utifrån antalet invånare och inte hur många som befinner sig i regionen (inklusive besökare). Sätter vi de ekonomiska ramarna i förhållande till antalet gästnätter per capita ser vi att det inte går att säga att län som har en hög andel turism får någon fördel jämfört med övriga län, snarare tvärtom. I Figur 21 presenteras förhållandet mellan ekonomiska ramar i länsplaner 2022-2023 och antalet gästnätter per capita, där vi ser att sambandet är negativt. Med andra ord har län med hög andel turism per capita lägre ekonomiska ramar i sina länsplaner.

Figur 21. Ekonomisk ram i länsplan 2022-2023 mot ankomster per capita per län 2019



Källa: Tillväxtverkets Inkvarteringsstatistik; Ekonomiska ramar i länsplaner, Rambolls bearbetning.

Att turistspektivet inte är prioriterat i transportplaneringen är inte unikt för Sverige. International Transport Forum (2020) lyfter exempelvis i sin rapport *Tourism Facilitation as a Part of Transport Policy* att även om flera länder tar hänsyn till turistspektivet i sin transportplanering så anses det inte vara det prioriterade målet. Det finns skillnader mellan länder vad gäller om turistspektivet är systematiskt integrerat i transportplaneringen.<sup>68</sup> International Transport Forum (2022) lyfter även i sin studie *Urban Planning and Travel Behaviour* att för att säkerställa mer hållbar transportplanering krävs visionsledd strategisk planering snarare än traditionella trafikprognoser för att säkerställa hållbar transportplanering.

<sup>67</sup> Statens offentliga utredningar (2022) *Sveriges globala avtryck*. SOU 2022:15.

<sup>68</sup> ITF (2015) *Tourism Facilitation as a part of Transport Policy, Summary of International Experiences*.

## INFORMATION OM TÅGTIDER OCH BANARBETEN KOMMUNICERAS SENT

En utmaning som lyfts av representanter från järnvägstrafiken är att information om tågtider och planerade banarbeten av järnvägen från Trafikverket kommuniceras sent. Enligt en representant från STF har Trafikverket uppgett i intervju med dem att det beror bland annat på att Trafikverket inte har i uppdrag att kommunicera informationen med särskilt lång framförhållning.

Transportstyrelsen har dock under februari 2023 ringat in tre lagkrav som Trafikverket inte levt upp till, vilket lett till att Trafikverket föreläggs med mångmiljonvite:

- Tidsschemat i planeringsprocessen har inte hållits,
- Skyldigheter som finns gentemot sökande under planeringsfasen har inte uppfyllts (tågbolagen har inte fått den information de behöver),
- Villkoren i Järnvägsnätsbeskrivningen, JNB (innehåller bl.a. information och villkor för hur kapacitet ska tilldelas till sökande), har ändrats under pågående process utan att någon risk- och konsekvensanalys genomförts.<sup>69</sup>

Enligt representanter från järnvägstrafiken leder den försenade informationen till att tågbolagen inte har möjlighet att släppa sina tågbiljetter lång tid innan avgång, vilket i sin tur gör att bokning av tågbiljetter inte kan göras med god framförhållning. Detta lyfts av flera aktörer som en utmaning då resenärer inte kan planera sina tågresor god tid i förväg, vilket kan göra att färre resenärer väljer tåget. Något som även har konsekvens på buss- och färjebiljetter som ofta ska matcha tågen. Jämförelsevis går exempelvis flygbiljetter i regel att köpa med större framförhållning och bilen behöver ofta inte förbokas alls. Detta minskar smidigheten och enkelheten för mer hållbara val, vilket förhindrar uppfyllande av målet att det ska vara enkelt att som besökare göra hållbara val.

Enligt representanter i Top 10 nätverket upplever de att det finns en begränsad förståelse från statligt håll vad gäller vilken påverkan försenad kommunikation av tågtider och banarbeten har på besöksnäringen. En anledning som kan ligga bakom det är att besöksnäringen inte anses som en basnäring och att det saknas förståelse för hur mycket besöksnäringen faktiskt bidrar till Sveriges ekonomi, jämfört med vissa andra näringar som till exempel tung industri.

## KOLLEKTIVTRAFIKEN ÄR SVÅRANPASSAD TILL TURISTERS RESOR

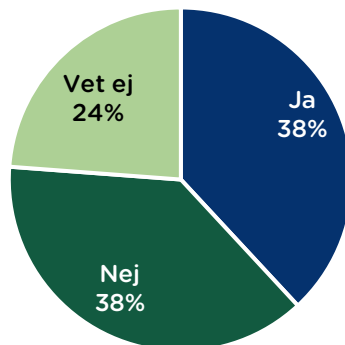
Utöver kommersiell tåg- och busstrafik utgör Länstrafiken en viktig funktion för turisten som reser utan eget fordon. Kollektivtrafiken utpekade ofta som en lösning för ökat hållbart resande men dess nuvarande form, organisering och styrning begränsar möjligheterna att nyttja dess fulla potential inom besöksnäringen. Enligt SKR (2018) planeras kollektivtrafiken främst för arbets- och vardagsresande, medan inte lika mycket hänsyn tagits till besöksnäringen i planering av kollektivtrafik. En anledning är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tolkar kollektivtrafiklagen olika och att det främst är i de regioner och orter som har en utbredd turism som turister beaktas i kollektivtrafikplaneringen. Några aktörer uppger i intervju att kollektivtrafiken inte är användarvänlig för personer som inte tidigare rest i regionen, särskilt för inkommande turister som inte talar svenska.

Enligt STF:s undersökning med samtliga av Sveriges 21 länstrafikbolag är turister och fridresenärer utpekade målgrupper för kollektivtrafiken enbart i åtta (38%) av länens trafikförsörjningsprogram, se Figur 22. Fem länstrafikbolag (24%) uppger att de inte vet om deras trafikförsörjningsprogram tar hänsyn till turister.

---

<sup>69</sup> Transportstyrelsen (2023) *Trafikverket föreläggs med mångmiljonvite.*

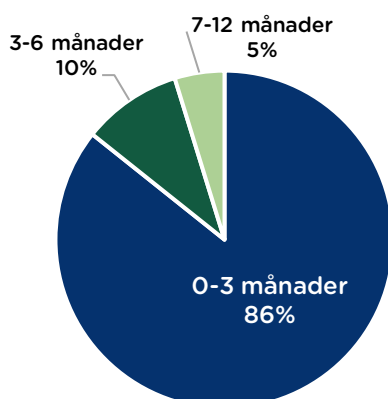
Figur 22. Svar på frågan "Är turister och fritidsresenärer utpekade målgrupper för kollektivtrafiken i ert trafikförsörjningsprogram?" (n= 21)



Källa: Svenska Turistföreningen (2022) Bara tre av 21 regioner släpper busstidtabellerna i tid, Rambolls bearbetning.

En annan utmaning med kollektivtrafiken är att tidtabellerna släpps med mycket kort framförhållning, vilket gör det svårt att planera resor längre fram i tiden. Enligt STF:s undersökning med länstrafikbolagen släpper majoriteten av länstrafikbolagen (86%) sina tidtabeller med 0-3 månaders framförhållning, se Figur 23. En av anledningarna till de sena tidtabellsläppen är Trafikverkets försenade banarbetsplanering.<sup>70</sup>

Figur 23. Svar på frågan "Hur långt i förväg släpps era tidtabeller genomsnittligen?" (n = 21)



Källa: Svenska Turistföreningen (2022) Bara tre av 21 regioner släpper busstidtabellerna i tid, Rambolls bearbetning.

Därtill möjliggör inte samtliga län turister att använda deras anropsstyrda kollektivtrafik. Fler och fler kollektivtrafiksbolag har infört anropsstyrd trafik som ligger utanför den ordinarie tidtabellen.<sup>71</sup> STF:s undersökning<sup>72</sup> visar att 19 av 21 länstrafikbolag erbjuder turister att nyttja den anropsstyrda kollektivtrafiken. Dytckov & Lorig (2021) studie om hur anropstyrd kollektivtrafik kan förbättra servicen i områden där det är svårt att bedriva lönsam kollektivtrafik visar att anropsstyrd kollektivtrafik kan öka tillgången till kollektivtrafik betydligt, särskilt i avlägsna orter. Det förutsätter dock att den anropsstyrda kollektivtrafiken är enkel att boka.<sup>73</sup>

## VILLKOR FÖR BILJETTER SKILJER SIG ÅT RUNTOM I LANDET

I intervjuer lyfts även det faktum att kollektivtrafiksaktörer har olika villkor för sina biljetter, till exempel vad gäller definitioner för åldrar och zoner. Exempelvis lyfter några att det i Sverige finns cirka 80 olika definitioner av en pensionär. Detta skapar en tröskel för

<sup>70</sup> Svenska Turistföreningen (2022) Bara tre av 21 regioner släpper busstidtabellerna i tid.

<sup>71</sup> Se exempelvis SVT (2022) Anropsstyrd kollektivtrafik ska stärka landsbygden; Skånetrafiken (n.d.) Plusresa.

<sup>72</sup> Svenska Turistföreningen (2022) Bara tre av 21 regioner släpper busstidtabellerna i tid.

<sup>73</sup> Se även till exempel Malmö universitet (2021) Anropsstyrd kollektivtrafik - En framtidslösning?

användning av kollektivtrafik när man som resenär kommer till en ”ny” region, och vidare uppfyllandet av ett antal av målen i den nationella strategin - bland annat att det ska bli enkelt och inspirerande att som besökare göra hållbara val.

### SVÅRT ATT RESA HÅLLBART MED MYCKET PACKNING

Enligt Top 10 nätverket är det en utmaning för turister som behöver resa med mycket packning att välja mer hållbara transportslag som till exempel tåg eller buss. Det handlar i grund och botten om den upplevda smidigheten kring resan. Om resan till exempel innebär byten mellan transportslag kommer flera turister med packning att välja till exempel bil snarare än andra mer hållbara alternativ. Det saknas i flera fall alternativ som möjliggör för turister att resa hållbart hela vägen till och från en destination med sin packning på ett smidigt sätt.

### FLERA INSATSER OCH PROJEKT FÖR ATT FRÄMJA HÅLLBART TURISTRESANDE

I Sverige har flera insatser och projekt finansierats för att främja mer hållbart turistresande. Ett exempel är projektet *Klimatsmarta resor i besöksnäringen - exempel från Småland och Öland*, som under tre års tid arbetat med att ta fram och testa klimatsmarta reselösningar för besöksnäringen. I projektet har en rad olika aktörer, bland annat inom region Kalmar, samverkat i syfte att underlätta för besökare att resa mer hållbart. På Öland arbetades exempelvis nya cykelrundor och en elbilspool fram inom ramen för projektet. Utöver detta nämns satsningar på och innovationer inom elektrifiering, biobränslen och nya tekniker som styrkor inom systemet.

Satsningen Klimatsmart semester är också ett exempel på initiativ som syftar till att bidra till en mer hållbar turism genom att tillhandahålla en digital plattform med verktyg och kunskapsinnehåll om turismens klimatpåverkan. Plattformen ska underlätta för konsumenter som vill göra klimatsmarta val att få information om deras planerade resors klimatpåverkan.<sup>74</sup> Plattformen möjliggör dock inte att välja olika drivmedel för till exempel flyg eller färja och kan därför behöva utvecklas vidare för att ge en bättre överblick för resenärer om hur de kan minska sin resas klimatpåverkan.

### INFORMATION OM TURISTERS FLÖDEN BRISTER, MEN VISSA SATSNINGAR FINNS

En central utmaning när det kommer till resursflöden är att det saknas kunskap och statistik om hur turistflödena ser ut. Något som även lyfts som en utmaning internationellt.<sup>75</sup> Denna brist försvårar planerandet av hållbara resalternativ inom besöksnäringen, och i längden uppfyllandet av de nationella målen. Denna brist uppges ha förvärrats ytterligare till följd av de minskade anslagen till Tillväxtverket i och med budgeten för 2023. Tillväxtverket är den myndighet som länge arbetat med att kartlägga turisternas resande inom, till och från Sverige. Däremot innebär de minskade anslagen att Tillväxtverket lagt ner både IBIS och Svenskars resande undersökningarna, vilket gör att det saknas faktakällor för att mäta turisternas resor per färdstätt.

Det finns dock vissa satsningar för att skapa bättre överblick över hur turister reser. Ett exempel på en sådan satsning är att stora aktörer själva börjat kartlägga hur deras besökare reser. Exempelvis har Skistar själva undersökt hur stor andel av de turister som reser till och från Sälen med egen bil reser som reser med el-, hybrid-, diesel- respektive bensinbil.<sup>76</sup>

Ett ytterligare exempel på en satsning som ämnar öka kunskapen kring hur turister reser är projektet *MIRANDA 1.0* som har genomförts av Centrum för besöksnäringens forskning

<sup>74</sup> Klimatsmart semester (n.d.) Om.

<sup>75</sup> Se exempelvis ITF (2015) *Tourism Facilitation as a part of Transport Policy, Summary of International Experiences*.

<sup>76</sup> Skistar enkätundersökning, 2022-2023.



(CeTLer) vid Högskolan Dalarna med finansiering av Tillväxtverket och Trafikverket. Miranda, eller ”mikrobaserade beslutsstöd för hållbart turismresande och infrastruktur” har syftat till att ta fram ett verktyg (Miranda-verktyget) som ska sammanföra datakällor från olika samhällsaktörer som direkt eller indirekt visar turismens flöden och effekter.<sup>77</sup> Exempelvis har projektet samlat in data från Tillväxtverket, fartkameror och reningsverk för att uppskatta turistvolymerna på specifika platser. Miranda-verktyget ska fungera som stöd vid trafik- och samhällsplanering genom att ge tillgång till data som uppskattar både absoluta volymer (besökare) och säsongsvariation (fartkameror). En vidareutveckling och förfining behövs dock för skattningar av turismvolymerna. Del 1.0 av projektet är avslutat. Del 1.0 av projektet är avslutat och projektet Miranda 2.0 genomförs 2023–2025.

## VÄLUTBYGGT JÄRNVÄGS- OCH VÄGNÄT, MEN BRISTANDE LADDINFRASTRUKTUR

Sveriges välutbyggda järnvägs- och vägnät samt väl fungerande samhälle och infrastruktur beskrivs som att utgöra styrkor i transportsystemet för turism. Samtidigt upplevs laddinfrastrukturen vara bristande i landet, vilket hindrar resor med eldrivna fordon. Detta förhindrar i sin tur specifikt till uppfyllandet av det nationella målet att turismens och besöksnäringens utsläpp ska minska.

## FLERA SAMARBETEN FINNS, MEN BÄTTRE SAMORDNING BEHÖVS

Inom transportsystemet för turism finns en rad olika samarbeten mellan centrala aktörer etablerade. Flera lokala och regionala trafikkontor och transportoperatörer samarbetar över kommun- och länsgränserna för att möjliggöra sömlösa resor över gränserna. Ett exempel är Norrtåg som binder samman tågtrafiken för de nordligaste länen. Kollektivtrafiken inom de olika regionerna beskrivs också generellt som väl sammanhållen.

Trots existerande exempel på goda samarbeten mellan aktörer är en central utmaning den generella bristen på samordning mellan olika transportslag. Denna bristande samordning tar sig exempelvis uttryck i osynkade tidtabeller, vilket uppges vara ett problem.

## BILJETT- OCH BOKNINGSSYSTEM ÄR OSYNKADE

En stor utmaning som lyfts av flera aktörer är bristen på ett gemensamt boknings- och biljettsystem regionerna emellan. Varje region ansvarar för sin egen kollektivtrafik, har sitt eget bokningssystem och sin egen applikation för köp av biljetter, vilket uppges göra det komplicerat att resa över regiongränserna. Därtill finns ingen gemensam plattform för bokning av samtliga tåg-, färje- eller bussresor som erbjuds i Sverige, utan resenärer behöver gå på respektive transportaktörs sida för att boka sin resa.<sup>78</sup> De får därmed inte en överblick över samtliga möjliga transporter som finns. Jämförelsevis finns flera lösningar på den kommersiella marknaden som skapats för att möjliggöra jämförelser och bokning av flygresor från flera olika operatörer.<sup>79</sup>

Eftersom turistresor innebär ofta kontakt med flertalet aktörer genom byte av transportslag och resor över länsgränser utgör de olika biljett- och bokningssystemen en utmaning. Turister har ett stort behov av förutsägbarhet och att i ett tidigt skede få tillgång till tidtabeller och biljettbokning, gärna i paket som inkluderar deras samtliga behov av transport.

Denna bristande samordning kan förhindra uppfyllnad av flera av de nationella målen. Till exempel att det ska vara smidigt som besökare att kombinera olika transportsätt, samt enkelt att resa hållbart och nå besöksmål i alla delar av landet. Liknande slutsatser dras i

<sup>77</sup> CeTLer (2022) *Miranda 1.0 - Ett beslutsstöd för hållbart turismresande och infrastrukturplanering*.

<sup>78</sup> Vissa aktörer samarbetar inom området och erbjuder resor från andra operatörer, där de har etablerade samarbeten, men det saknas en plattform där erbjudanden från samtliga operatörer samlas.

<sup>79</sup> Till exempel Flygresor.se och Skyscanner.net.

”Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik”,<sup>80</sup> som konstaterar att trots en länge existerande dialog kring ett skapande av ett nationellt biljettsystem och kollektivtrafikbranschens viktiga initiativ till samverkan krävs krafttag för att skapa ett nationellt biljettsystem. Utredningen redogör för en rad rekommendationer för införandet av ett gemensamt biljettsystem, men ännu har inget sådant framtagits.

### **FLERA AKTÖRER ARBETAR MED FRÅGAN, MEN INGEN HAR HELHETSANSVARET**

Flera stora aktörer inom transportsystemet för turism arbetar aktivt med att möjliggöra hållbara resor. Exempelvis har transportleverantörer egna målsättningar om hur de ska göra sina transporter mer hållbara och kommuner, regioner och destinationer har egna utvecklingsarbeten för att främja hållbart turistresande.

Samtidigt är det tydligt att en central utmaning inom transportsystemet för turism är att ingen aktör har ett helhetsansvar för utvecklingen av det. Som tidigare nämnt är systemet komplext, där en rad olika typer av aktörer på olika nivåer ingår. Avsaknaden av en samordnande aktör på nationell nivå beskrivs därför i flertalet intervjuer som en central utmaning, och riskerar att förhindra en utveckling i enighet med de nationella målen.

### **UTMANING ATT PRIORITERA OMSTÄLLNING AV SAMTLIGA TRANSPORTSLAG**

Flera aktörer lyfter i intervju utmaningen att alla transportslag inte prioriteras i den hållbara omställningen av transportsystemet för turism. Enligt några representanter från flygbranschen upplevs flygets roll i viss mån som förbisedd i klimatdebatten. Som exempel lyfts Norge som upplevs ha tagit ställning till att flyget är viktigt i transportarbetet men att det samtidigt krävs att flyget utvecklas i en mer klimatvänlig riktning. Till skillnad från sjöfarten har flygbolag ofta mindre möjlighet att påverka enskilda flygplans karakteristika. Flygplan massproduceras i annan utsträckning än fartyg som ofta specialbeställs utifrån redares önskemål. Det ger redare större möjlighet att påverka tekniken ombord men de behöver också stå för den ekonomiska risken.<sup>81</sup>

Här uppstår en målkonflikt - å ena sidan krävs mindre resande med koldioxidtung transportslag (exempelvis flyget), å andra sidan är transportsystemet för turism ännu beroende av flyget, och en omställning till elflyg kräver finansiering i form av intäkter till flygindustrin.

### **HÖG MILJÖMEDVETENHET BLAND TURISTER, AKTÖRER OCH DESTINATIONER**

Som nämnt ovan visar analysen att turister idag är alltmer miljömedvetna och intresserade av att resa mer hållbart. Vidare har olika aktörer tagit initiativ för att skapa incitament för turister att välja att resa mer hållbart - ett sådant exempel är att vissa skidanläggningar erbjuder rabatt på liftkort till resenärer som tar tåget till deras destinationer. Dessutom finns tjänster, exempelvis hemsidan Klimatsmartsemester.se, som möjliggör för turister att räkna ut klimatpåverkan av deras transporter.

### **FINNS EN FÖRENKLAD BILD AV VILKA TRANSPORTSLAG SOM ÄR MEST HÅLLBARA**

Det framkommer i intervjuer att turister, trots trenden om ökat intresse för hållbart resande, har en tendens att ha en förenklad bild av vilka transportslag som är mest hållbara. Exempelvis ser många elbil som den främsta vägen till att nå ett mer hållbart resande utan att beakta elbilens livscykelperspektiv, där produktion och bruk av en elbil har stora koldioxidutsläpp.

<sup>80</sup> Statens offentliga utredningar (2020) Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik, SOU 2020:25.

<sup>81</sup> Transportstyrelsen (2022) *Grönare luftfart - ekonomiska möjligheter för svenska flygbolag att minska sina utsläpp*.



## MÄNNISKORS VANOR ÄR SVÅRA ATT FÖRÄNDRA, MEN INCITAMENT KAN SKAPAS

Människor är, även i sitt resande, i mångt och mycket vanemänniskor, och resvanor kan därför vara trögföränderliga. Studier har visat att även om människor är väl medvetna om till exempel hur deras resval påverkar klimatet är de sällan beredda att göra större förändringar i sina resebeteenden.<sup>82</sup> Enligt OECD (2021) är det särskilt svårt att få folk att ändra vanor till ett mer hållbart resande i ett system som "uppmuntrar" fler fordon (till exempel genom att förbättra vägnät eller tillgång till parkeringsplatser). Ett svårförändrat resebeteende hos turister riskerar förhindra en utveckling av systemet där besöksnäringens utsläpp minskar.

Det finns en vilja bland turister att resa så bekvämt och smidigt som möjligt. Som nämnt ovan är just restid, kostnad och smidighet de faktorer som i intervjuer nämns som de som har mest påverkan på turisternas val av transportslag. Då mer hållbara transportslag inte alltid upplevs som de allra smidigaste, billigaste och snabbaste alternativen finns risk att resenärer väljer andra transportslag, exempelvis sin egen bil.

Det finns vissa kommersiella åtgärder för att skapa ökade incitament för att välja mer hållbara transportslag till destinationer. Till exempel har Skistar infört rabatter på liftkort och boenden för turister som reser till deras anläggningar med tåg. Ett annat exempel är Folkhälsomyndigheten som infört en tågpremie för sina arbetsresenärer som väljer tåg framför flyg.<sup>83</sup> Ett liknande exempel återfinns i Region Västernorrland som infört en intern klimatkompensation för tjänsteresor, vilket innebär att en extra kostnad läggs på klimatbelastande resor som flyg och bilkörning.<sup>84</sup>

## 5.3 Åtgärder som kan behövas för att ett mer hållbart turistresande

I detta avsnitt presenterar vi identifierade åtgärder som kan behövas för att möta utmaningarna i systemet samt vilka som har rådighet, incitament och förutsättningar att genomföra dessa åtgärder. Åtgärderna bör ses som preliminära förslag som behöver utredas och utvecklas vidare. Åtgärderna delas även i detta avsnitt utifrån Kania et al. (2018) sex villkor för systemomställning. Rambolls analys utgår ifrån samlad information från litteraturstudier, intervjuer och workshops. Denna sammanfattning av identifierade åtgärdsförslag och aktörer har sammanställts i Figur 24.

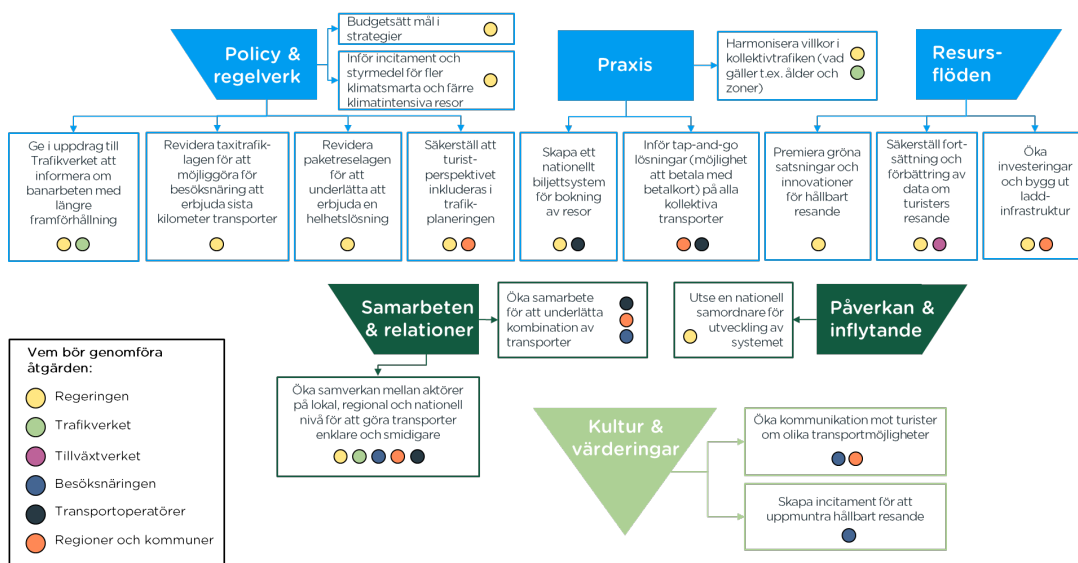
Frågan om vem som bär ansvaret över att göra transportsystemet för turism mer hållbart är komplex och involverar flera olika aktörer. Som tidigare nämnts, är det ingen enskild aktör som bär hela ansvaret för att utveckla transportsystemet kopplat till turism att bli mer hållbart. I stället är det en kollektiv ansträngning från regeringen, beslutsfattare på nationell och regional nivå, besöksnäringen, transportoperatörer, och turister själva att främja mer miljövänliga alternativ och minska klimatpåverkan från turismtransporter.

<sup>82</sup> Se till exempel Abegg et al. (2019) *Alpine winter tourists' view on climate change and travel mobility*; Higham et al. (2013) *Psychological and behavioural approaches to understanding and governing sustainable mobility*.

<sup>83</sup> Sveriges Miljömål (2022) *Tågpremie för att begränsa klimatpåverkan från tjänsteresor*.

<sup>84</sup> Sveriges Miljömål (2018) *Intern klimatväxling gav minskat flygande*.

Figur 24. Identifierade åtgärder för att främja mer hållbart turistresande



## BUDGETSÄTT MÅL I STRATEGIER

Det saknas konkreta och budgetsatta planer för hur det turismpolitiska målet och målen i strategin för hållbar turism och växande besöksnäring ska uppnås. För att säkerställa att målen uppnås bör **regeringen** ge i uppdrag till myndigheter och aktörer att ta fram budgetsatta handlingsplaner för de olika målsättningarna fram till 2030.

## SE ÖVER MÖJLIGHET ATT REVIDERA PAKETRESELAGEN

Paketreselagen (2018:1217) anses komplicera, och till viss del även förhindra, arrangemang av paketresor. Det försvårar därmed möjligheten för transportleverantörer och researrangörer att erbjuda en helhetslösning, som skulle kunna underlätta för turister att boka en resa hela vägen till sin slutdestination med hållbara transportslag. **Regeringen** kan behöva se över möjligheten att revidera paketreselagen för att underlätta för aktörer att erbjuda en helhetslösning för att bidra till att målsättningen om att det ska bli smidigt för besökare att kombinera olika transportsätt.

## SE ÖVER MÖJLIGHET ATT REVIDERA TAXITRAFIKLAGEN

Taxitrafiklagen (2012:211) påverkar främst destinationerna, då kravet på att ha taxitillstånd för att kunna genomföra tjänster som definieras som taxiverksamhet gör att de inte har möjlighet att mot betalning hämta sina besökare med bil, eftersom det kräver ett taxitillstånd. Taxitrafiklagen kan förhindra en utveckling i enighet med målet om att det ska vara enkelt att resa hållbart och nå besöksmål i alla delar av landet. Därför kan **regeringen** behöva se över att göra en ändring i taxitrafiklagen för att besöksnäringen ska kunna erbjuda sista kilometertransporter mot avgift för att undvika att fler resenärer väljer att åka hela vägen till destinationen med egen bil på grund av svårigheten att annars ta sig fram de sista kilometrarna till sin slutdestination.

## GE I UPPDRAG TILL TRAFIKVERKET ATT INFORMERA OM BANARBETEN MED LÄNGRE FRAMFÖRHÅLLNING

Information om tågtider och planerade banarbeten av järnvägen från Trafikverket kommuniceras sent vilket leder till att tågbolagen inte har möjlighet att släppa sina tågbiljetter lång tid innan avgång. **Regeringen** kan därför behöva ge Trafikverket i uppdrag att planera och informera om banarbeten på järnvägen betydligt tidigare än idag, till exempel ett år i förväg, så att tågbolagen kan släppa biljetterna med god framförhållning. Det behövs för att skapa förutsättningar för de som vill resa klimatsmart att göra det.



## INFÖR INCITAMENT OCH STYRMEDEL FÖR FLER KLIMATSMARTA OCH FÄRRE KLIMATINTENSIVA RESOR

För att bidra till målsättningen om att turismens och besöksnäringens utsläpp från resor till och från besöket minskar kan incitament och styrmedel behövas för att främja fler klimatsmarta och färre klimatintensiva resor. Genom ekonomiska incitament som till exempel subventionerade priser för kollektivtrafik och skattelättnader för klimatsmarta resor kan **regeringen** göra det mer attraktivt för turister att välja mer hållbara alternativ.

Genom ekonomiska styrmedel som till exempel skattehöjning på fossilt flygbränsle, bensin och diesel kan **regeringen** göra det dyrare, och därmed mindre attraktivt, för turister att resa på ett sätt som är skadligt för klimatet. Även en höjd reduktionsplikt kan främja användningen av biobränslen. Detta ligger i linje med studie av Litman (2021) som visar att människor skulle välja att köra mindre och i stället använda mer aktiva och delade transportsätt om incitament och politiska beslut inte gynnade bilanvändning framför andra transportsätt.<sup>85</sup>

Flera ramverk med incitament och styrmedel formas dock inom EU och på global nivå, vilket innebär att det inte enbart är regeringen som kan styra denna utveckling.

## SÄKERSTÄLL ATT TURISTPERSPEKTIVET INKLUDERAS I TRAFIKPLANERINGEN

Som tidigare nämnts tar inte den befintliga trafikplaneringen hänsyn till turisternas behov av mer hållbar tillgänglighet. Något som leder till att transporter inte finns tillgängliga under de perioder som turister behöver resa på, eller till de destinationer som turister vill resa till. För att bemöta detta kan **regeringen** behöva ställa krav på att turistperspektivet inkluderas som en aspekt i den nationella och regionala trafikplaneringen.

Några aktörer uppger också att det kan behövas särskilt förtydligande av **regeringen** i kollektivtrafiklagen att trafikförsörjningsprogrammet även ska ha ett utökat ansvar att även omfatta fritidsresor. Det är idag inte specificerat att kollektivtrafiken i respektive region ska vara ansvarig även för att tillhandahålla resor för inkommande turister och fritidsresenärer. Dessa utmaningar kan över lag tänkas förhindra en utveckling i enighet med målen i den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring.

## HARMONISERA VILLKOR I KOLLEKTIVTRAFIK

Olika villkor som gäller i kollektivtrafiken, till exempel vad gäller vem som är pensionär, skapar tröskel för användning av kollektivtrafiken. En resenär kan exempelvis räknas som en pensionär i en region men inte i en annan. Prisskillnader mellan olika zoner runt om i landet försvårar också för turister att förstå vilka typer av biljetter de ska köpa för att genomföra en viss resa. Det behövs mer harmoniserade beskrivningar av villkor för en ökad integration av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettsystem. Ett förslag på åtgärd är därför att **regeringen** ger i uppdrag, till exempel till **Trafikverket** i samverkan med **regionerna**, att ta fram en nationell definition för åldersgrupper och zoner (biljettstruktur) som ska gälla för kollektivtrafik i hela landet.

## SKAPA ETT NATIONELLT SYSTEM FÖR BOKNING/BETALNING AV RESOR

Det finns olika system för att boka resor runt om i landet, vilket försvårar för turister att boka en resa hela vägen med hållbara transportslag. **Regeringen** skulle kunna ge exempelvis **Trafikverket** i uppdrag att skapa ett samlat nationellt biljettsystem för bokning av resor, för att göra det enklare, mer kostnadseffektivt, smidigare och mer miljövänligt att resa i Sverige.

<sup>85</sup> Litman (2021) *Socially Optimal Transport Prices and Markets Principles, Strategies and Impacts*.



Här kan den redan existerande tjänsten för bokning och planering av resor med kollektivtrafik i hela landet, Resrobot, utvecklas vidare för detta ändamål. Flera aktörer nämner just Resrobot som en välfungerande tjänst för planering av kollektivtrafikresor i hela landet, men att tjänsten inte marknadsförs på grund av regionernas ovilja att marknadsföra och använda ett gemensamt system. Tysklands ökade användning av den regionala tågtrafiken med "10-eurosbiljetten" (en biljett för all regional kollektivtrafik) framhålls i intervjuer som en möjlighet även i Sverige, framhålls i intervjuer som en möjlighet även i Sverige och att den regionala tågtrafiken skulle kunna användas i större utsträckning.

### INFÖR TAP-AND-GO LÖSNINGAR PÅ ALLA KOLLEKTIVA TRANSPORTER

**Regioner och kollektivtrafikbolagen** bör införa tap-and-go lösningar (möjlighet att betala med betalkort) på alla kollektiva transporter i hela landet. En tap-and-go lösning skulle innebära ökad flexibilitet och möjlighet att anpassa resandet efter individuella behov, eftersom resenärer endast behöver hålla upp sina betalkort eller mobiltelefoner mot en kortläsare för att betala för resan. Detta skulle även leda till minskad administration för kollektivtrafikbolag och myndigheter på grund av eliminering av fysiska resebiljetter. Denna lösning skulle även bidra till att kollektivtrafikbolag och myndigheter kan få bättre datainsamling om resenärernas resmönster, vilket skulle kunna användas för att förbättra planeringen av kollektivtrafiken. För att en tap-and-go lösning ska fungera behöver dock regionerna se över sina prissystem och funktioner för in- och utcheckning på resor.

### SÄKERSTÄLL FORTSÄTTNING OCH FÖRBÄTTRING AV DATA OM TURISTERS RESANDE

I rapporten nämns genomgående en tydlig utmaning kopplat till utvecklingen av transportsystemet för turism: det saknas kunskap och statistik om hur turistflödena ser ut. Denna brist försvårar planerandet av hållbara resalternativ inom besöksnäringen. En förutsättning för att kunna bedöma om målsättningar om mer hållbart resande nås är att det finns information om hur resandet ser ut. I dagsläget är tillgängliga data och information redan bristfällig och i och med minskningen i Tillväxtverkets anslag 2023 kommer data att bli ännu svagare de kommande åren. För att undvika att kunskapen går förlorad blir en viktig åtgärd att **regeringen** säkerställer att **Tillväxtverket** får i fortsatt uppdrag att genomföra uppföljning av turistresande, med särskild tyngd på transportslag som används av turister vid resor.

### PREMIERA GRÖNA SATSNINGAR OCH INNOVATIONER FÖR HÅLLBART RESANDE

Som tidigare nämnts finns flera satsningar som främjar innovation och hållbart resande. Flera intervjupersoner lyfter att det blir viktigt att **regeringen och myndigheter** fortsätter premiera gröna satsningar och innovationer med styrmedel för att främja hållbart resande.

Gröna satsningar kan exempelvis handla om subventioner och ekonomiska incitament för företag och organisationer som investerar i gröna transportsystem, till exempel elbilar, cykelinfrastruktur eller kollektivtrafik. Detta kan ske genom skattelättnader, bidrag eller andra ekonomiska fördelar. **Regeringen** kan införa regleringar och begränsningar som tvingar företag att minska sina koldioxidutsläpp och satsa på mer hållbara transportsystem. Detta kan ske genom lagar och förordningar, såsom krav på minskade utsläpp från fordon eller högre krav på användning av förnybar energi.

Därtill bör **regeringen** öka ekonomiskt stöd till forskning och utveckling av nya innovationer inom hållbart turistresande. Detta kan innebära teknologiska lösningar, utveckling av nya resmål eller främjande av hållbara transportsätt för turister och framtagande av nya hållbara drivmedel.



## ÖKA INVESTERINGAR OCH BYGG UT LADD-INFRASTRUKTUR

Det behövs även att **regeringen, regioner** och **kommuner** fortsätter investera i att bygga ut i ladd-infrastruktur. Särskilt viktigt ur turistperspektivet blir att bygga ut ladd-infrastruktur i kapilläerna (avlägsna orter) för att möjliggöra för resenärer att använda elbil även på längre resor och till mer avlägsna platser. Något som även kan bidra till att mindre samhällen får tillgång och möjlighet att använda mer hållbara transportmedel.



Samarbeten  
& relationer

## ÖKA SAMVERKAN FÖR ATT GÖRA TRANSPORTER ENKLARE OCH SMIDIGARE

Även om samordning och samverkan mellan olika aktörer på lokal, regional och nationell nivå har ökat så finns flera brister i samordning som gör att transporter kan upplevas som krångliga från turistperspektiv. Här finns ett behov av åtgärder som ökar samverkan mellan olika aktörer i systemet för att göra transporter enklare och smidigare. **Regeringen** skulle exempelvis kunna ge i uppdrag till **Trafikverket** att införa ett samverkansforum mellan **myndigheter, besöksnäring, destinationer, transportoperatörer, regioner** och **kommuner**.

## ÖKAT SAMARBETE FÖR ATT UNDERLÄTTA KOMBINATION AV TRANSPORTER

Det finns även behov av ökat samarbete mellan transportleverantörer vad gäller paketering och utveckling av sträckor. Genom att erbjuda kombinerade biljetter och tydligare information jämför turister kan samverkan underlätta kombination av transportslag och transporter från olika aktörer. Denna samverkan kan även behövas för att bidra till mer synkade tidtabeller från **transportoperatörer och regioner**. Detta skulle resultera i en förenklad planeringsprocess för turisten samt en bekvämare och mer sömlös resa som inkluderar en ökad tillförlitlighet (minskade förseningar) samt minskade väntetider.

Några aktörer lyfter också i intervju att **destinationer** och **transportoperatörer** skulle kunna gemensamt skapa transporterbidandena som bättre svarar mot turistens behov. En gemensam paketering kan skapa nya incitament för gästen att resa hållbart och skapa en positiv helhetsupplevelse.



Påverkan &  
inflytande

## UTSE EN NATIONELL SAMORDNARE FÖR HÅLLBAR UTVECKLING AV SYSTEMET

En central utmaning på nationell nivå inom transportsystemet för turism som lyfts i flertalet intervjuer och workshops är att ingen aktör har ett helhetsansvar för påverkan, inflytande och därmed utveckling av systemet. Den hållbara omställningen är inte jämn mellan transportslagen, vilket betyder att en prioritering av alla transportslag behövs för att förutsätta den hållbara utvecklingen.

Därtill anses inte besöksnäringen vara en prioriterad del av transport- och samhällsplaneringen. Med det sagt, anser flera av de intervjuade att en nödvändig åtgärd för regeringen att utse en samordnare som har ansvar för utvecklingen av ett mer hållbart transportsystem för turism på nationell nivå. En utsedd nationell samordnare anses viktig av flera skäl, exempelvis för att öka samordningen mellan olika aktörer samt med att hjälpa till att utveckla en strategisk plan för transportsystemet för turism som påverkar tillväxttrender, klimatförändringar och tekniska innovationer. En nationell samordnare skulle även kunna bidra till bättre beslutsfattande och att aktörer arbetar tillsammans mot gemensamma mål.

## ÖKA KOMMUNIKATION MOT TURISTER OM OLIKA TRANSPORTMÖJLIGHETER

En förutsättning för att turister ska välja mer hållbart transportslag är att de ska ha tillgång till tillräcklig information om vilka möjligheter som finns för att åka till, från och inom en viss destination med olika transportslag samt hur klimatutsläppen skiljer sig åt mellan olika transportslag.



Kultur &  
värderingar

Här kan både **besöksnäringen** samt **regioner** öka sin kommunikation riktad mot turister om möjligheten att ta sig till, från och inom besöksmål med olika hållbara transportslag, både till inhemska och inkommande turister. Det kan också handla om att kommunicera till turister om möjligheten att använda anropsstyrd kollektivtrafik för ändamål inom destinationer. Enligt några intervjuade bör även Sverige bli bättre på att kommunicera att svensk järnväg är väldigt hållbar, jämfört med järnvägen i vissa andra länder i Europa.

Det finns flera sätt att göra detta på, exempelvis genom utbildning av personal, marknadsföring av de olika transportalternativen, paketlösningar och samarbete med lokala transportoperatörer. Detta förutsätter att det finns miljövänliga alternativ till besöksmålet i fråga.

Besöksnäringen kan också samverka mer för att öka kommunikation mot turister i syfte att öka turisternas medvetenhet kring vad hållbart resande innebär och hur deras val påverkar till exempel klimatutsläppen. Detta för att underlätta för turister att göra mer hållbara val och förstå skillnaden i hållbarhet mellan olika transportslag. Klimatsmartsemester.se inkluderar exempelvis mycket information som kan vara användbar för turister, men som kan behöva kommuniceras ytterligare för att nå den breda massan

#### **SKAPA INCITAMENT FÖR ATT UPPMUNTRA HÅLLBART RESANDE**

**Besöksnäringen** kan fortsätta skapa incitament för att nudge:a turister åt att göra mer hållbara val, bland annat vad gäller transporter. Det kan till exempel göras genom rabatter, kundklubbspoäng, premier eller andra förmåner för de som väljer hållbara transportslag. Här finns flera goda exempel som kan samlas, lyftas och inspirera andra aktörer inom besöksnäringen. **Researrangörer** kan också bidra till att skapa ökade incitament till hållbara transporter genom att paketera smarta och hållbara resor.

## 6. Slutsatser och rekommendationer

I följande kapitel redogör vi för övergripande slutsatser och rekommendationer för hur arbetet framöver bör formuleras för ett mer hållbart turistresande fram till 2030. Sammanfattningsvis behöver utvecklingen av transportsystemet för turism hanteras från ett helhetsperspektiv där olika aktörer samverkar för att säkerställa en hållbar systemutveckling.

### 6.1 Slutsatser

Nedan redogör vi för våra övergripande slutsatser.

#### **TRANSPORTSYSTEMET FÖR TURISM ÄR I BEHOV AV KOORDINERING**

Transportsystemet för turism är i behov av koordinering av två huvudsakliga anledningar. Dels är det organisatoriskt komplext i meningen att transportsystemet består av ett stort antal aktörer med olika inbördes roller och mål som behöver koordineras i en gemensam riktning. Kunskapen om vad som krävs för att bemöta utmaningen om utsläpp från transportsystemet är spridd över flera aktörer och det förekommer målkonflikter mellan olika aktörer i systemet. Dels präglas transportsystemet för turism av tematisk komplexitet i meningen att det inte är tydligt på förhand hur nuvarande problem med systemet ska lösas och vem som är ansvarig för dessa lösningar.

#### **ETT HELHETSANSVAR SAKNAS FÖR UTVECKLINGEN AV HÅLLBARA TRANSPORTER**

Det finns flera aktörer i transportsystemet för turism som genom egna initiativ arbetar för att främja mer hållbart turistresande. Däremot har ingen aktör ett helhetsansvar för utvecklingen av hållbara transporter, inklusive turisttransporter. Inom komplexitetsforskning talar man ofta om sådana situationer som att det saknas ett "locus of control" och jämförelser kan göras exempelvis inom vårdområdet där det är tydligt avgränsat. Att ett helhetsansvar saknas leder till bristande samverkan och koordinering mellan olika aktörer, vilket gör det svårt att få till en effektiv utveckling av ett mer hållbart transportsystem för turism.

#### **DET FINNS FLERA UTMANINGAR MED ATT FÅ TURISTER ATT VÄLJA HÅLLBARA TRANSPORTSLAG**

Det räcker inte enbart att erbjuda turister hållbara transportalternativ, utan det krävs även att turister ändrar sina beteenden och faktiskt väljer att resa med mer hållbara transportslag. Utöver konkurrenskraftiga biljettpriser och rimliga restider med begränsat antal byten måste turister erbjudas tydlighet, service och förutsägbarhet vid sin resa. Vår analys visar att en viktig åtgärd som efterfrågas är att det behöver vara enklare för turisten att få information och kunna boka en resa med hållbara alternativ hela vägen fram till slutdestination, även om den inkluderar olika transportslag och aktörer.

Begränsad information om tillgängliga hållbara transportslag riskerar resultera i att turisten, trots preferenser om minskad miljöpåverkan, vänder sig till transportmedel de i större utsträckning är vana vid. Utöver detta efterfrågas mer flexibla transportlösningar som kan svara mot turistens behov att nå mer avlägsna orter med hållbara transportmedel. Turister utan eget fordon måste kunna räkna med att det väl framme på destinationen finns transporter som svarar mot deras behov. Genom samarbeten mellan olika aktörer behöver turister kunna erbjudas service och garantier även vid förseningar. Samtidigt måste tillgänglighet av laddinfrastruktur för turisten finnas men även kommuniceras mot den potentiella gästen.

## **BRIST PÅ STATISTIK OCH INFORMATION GÖR DET SVÅRT ATT FÖLJA UTVECKLINGEN**

Det finns begränsat med statistik och information om hur turister reser. Tillväxtverket har under 2021-2022 haft i uppdrag av regeringen att förbättra statistiken kopplad till turism. Tillväxtverkets har dock fått en minskning i anslag 2023 för att sammanställa statistik om turism, vilket har resulterat i att flera uppföljningar kopplade till turistresande har avbrutits. Brist på statistik och information om turistresandet får som konsekvens att det blir svårt att bedöma utvecklingen av turistresandet och om utveckling av transportsystemet för turism får önskvärda effekter eller inte.

## **FLERA ÅTGÄRDSFÖRSLAG, MEN VISSA MÅLKONFLIKTER OCH KORT OM TID**

Genom vår analys har flera åtgärdsförslag identifierats för att främja mer hållbart turistresande. Däremot finns flera målkonflikter som kan göra det svårt att genomföra åtgärder. Exempelvis står föreslagna åtgärder kring ändring i taxitrafiklagen emot taxinäringens intressen, det vill säga, en ändring skulle gynna besöksnäringens aktörer men på bekostnad av taxinäringen. Det finns även utmaningar kring att planera för turistperspektiv i trafikplaneringen som idag utgår från arbetspendlingen. Eftersom behoven för arbetspendlare och turister kan skilja sig åt betydligt kan det innebära målkonflikter där resor till exempel vissa säsonger på året blir mer till fördel av arbetspendlare och andra säsonger till fördel av turister. Ett ytterligare exempel på målkonflikt är balansen mellan begränsning i klimatintensiva resor och främjande av omställning till mer hållbara drivmedel.

Det är också kort tid fram till 2030, vilket innebär att förändring behöver ske så snart som möjligt för att säkerställa att målsättningarna till 2030 uppnås.

## **6.2 Rekommendationer**

Nedan följer Rambolls rekommendationer för att bidra till förändringar som kan behövas på kort sikt för att bidra till att påbörja en omställning av systemet till 2030.

### **SÄKERSTÄLL ATT STATISTIK OCH INFORMATION OM TURISTFLÖDEN TAS FRAM**

För att bättre kunna bedöma utvecklingen av transportsystemet för turism behöver det finnas bättre statistik och information om hur turister reser. Vi rekommenderar därför **regeringen** att säkerställa att informationen tas fram på nationell nivå, exempelvis genom uppdrag till Tillväxtverket som redan har utarbetade rutiner för insamling av dessa data. Några aktörer, exempelvis anläggningar, har börjat samla in information om hur turister reser till deras destination. Det saknas däremot nationellt jämförbar statistik för hur turister (både ex. inhemska, inkommande, affärs- och fritidsresenärer) reser till olika delar av landet. I och med att Tillväxtverket fått avbryta sina undersökningar på området på grund av minskade anslag saknas den nationella bilden.

Det är viktigt att kunna övervaka utvecklingen och samla in statistik om hur turister reser för att kunna följa utvecklingen och göra eventuella justeringar i åtgärder. Informationen kan även underlätta för beslutsfattare att planera och utveckla transportsystemet för turism på ett mer effektivt och hållbart sätt.

### **SÄKERSTÄLL ATT DET FINNS ANSVAR FÖR UTVECKLINGEN**

Det finns behov av att ta ett helhetsansvar för utvecklingen av hållbara transporter, där turistperspektivet blir en viktig del. Vi rekommenderar därför **regeringen** att se över möjligheten att tillsätta en nationell samordnare för arbetet för att förbättra samordningen mellan olika aktörer och främja hållbart turistresande. Den nationella samordnaren kan till exempel ha ansvar för att samordna insatser för att främja hållbart turistresande,

koordinera med olika aktörer, identifiera utmaningar och möjligheter, samt informera och återkoppla till myndigheter och beslutsfattare.

Det är viktigt att den nationella samordnarens mandat är tydligt och att det finns stöd från myndigheter och beslutsfattare. Detta kan inkludera att se till att nationella strategier och policys inom hållbart turistresande implementeras, utveckla och samarbeta med turistorganisationer, transportoperatörer, regioner och kommuner, och säkerställa att insatser är kostnadseffektiva och i linje med hållbarhetsmål.

Den nationella samordnaren bör samarbeta med olika aktörer inom systemet, som till exempel hotell, transportoperatörer, resebyråer och besöksmål, samt med myndigheter som främjar utveckling inom området, till exempel myndighetsgruppen för turism och besöksnäring. Samarbeten kan bidra till att identifiera möjligheter och utmaningar för hållbart turistresande och hjälpa till att skapa en gemensam vision för hållbar turism. Den nationella samordnaren bör också bidra till att öka medvetenheten om hållbart turistresande. Det är även viktigt att den nationella samordnaren utvärderar och följer upp insatserna för hållbart turistresande. Detta kan till exempel inkludera att mäta framsteg mot hållbarhetsmål, utvärdera effekterna av insatser och identifiera möjligheter till förbättring.

### **ÖKA SAMVERKAN MELLAN TURISM- OCH TRANSPORTSEKTORN**

Turism- och transportsektorn behöver samverka och arbeta tillsammans för att förstå varandras verksamheter och ta hänsyn till varandras behov vid planering och utveckling av transportsystemet för turism. Ökad samverkan mellan olika aktörer med olika perspektiv behövs för att säkerställa utveckling av hållbara transporter för både invånare och turister. Det kräver att olika aktörer engageras i beslutsprocesser för att nå breda överenskommelser.

Den nationella, regionala och lokala transportplaneringen bör ta hänsyn till turisternas behov av mer hållbar tillgänglighet för att möjliggöra för turister att ta sig till destinationer på ett hållbart sätt. Detta ser vi som särskilt viktigt för de regioner som har hög andel turism per invånare under vissa perioder. En ökad förståelse för varandras behov skulle på kort sikt exempelvis kunna åstadkommas genom ett samverkansforum mellan transportplanerare och ett urval berörda aktörer inom besöksnäringen inom en viss kommun eller region. Vi rekommenderar därför **regeringen** att se över möjligheten att införa ett sådant samverkansforum. På längre sikt kan det även vara relevant att se över behovet att **regeringen** ställer krav att på att transportplaneringen ska ta hänsyn till turisternas resande i transportplaneringen.

### **ÖKA SAMVERKAN MELLAN TRANSPORTOPERATÖRER**

Vår analys visar också ett ökat behov av ökad samverkan mellan olika transportoperatörer för att skapa förutsättningar och underlätta för turister att ta sig hela vägen fram till sin destination med hållbara transportmedel. Vi rekommenderar därför **transportoperatörer** att se över möjligheten att öka samarbetet mellan varandra inom området. Det behövs både bättre kopplingar och samordning mellan olika transportslag. Top 10 nätverket kan exempelvis vara en bra utgångspunkt för att skapa denna samverkan.

### **TA FRAM FLER FÖRDJUPADE ANALYSER PÅ OMRÅDET**

Denna analys har gett en övergripande analys av transportsystemet för turism och utvecklingsbehoven framåt. Eftersom systemet är komplext ger däremot inte analysen en helhetsbild över systemet och därför föreslår vi att fler fördjupade analyser görs på området, till exempel av Tillväxtverket, Tillväxtanalys, Trafikverket, Trafikanalys eller Vinnova. Nedan följer ett förslag på analyser:

- En fördjupad analys av turisternas resebeteenden och behov av transporter kan möjliggöra identifiering av mönster och behov för att utveckla mer hållbara transportlösningar.
- En fördjupad analys av transportsystemets kapacitet och tillgänglighet kan ge värdefull information om var det finns flaskhalsar och utmaningar för att få turister att resa mer hållbart. Det kan även inkludera en utvärdering av tillgängligheten för olika transportslag samt boknings- och betalningssystem för att boka resor.
- En analys av samarbetet mellan olika aktörer i transportsystemet för turism, inklusive transportföretag, turistdestinationer, resebyråer och offentliga organ, kan bidra till att identifiera utmaningar och möjligheter för samarbete för att främja hållbart turistresande.
- En analys av förutsättningar och behov av ladd-infrastruktur kan ge en överblick över brister och behov av åtgärder för att förbättra tillgången till laddstationer för elfordon, vilket i sin tur kan främja mer hållbart turistresande. En sådan analys skulle kunna inkludera en kartläggning av elfordon inom turistområdet och befintlig laddinfrastruktur, identifiering av lämpliga platser för laddstationer, bedömning av energiförsörjningen och kostnadsbedömning för installation och underhåll av laddinfrastruktur.
- En analys av hur lagstiftning och ekonomiska styrmedel påverkar transportsystemet för turism kan ge en överblick över vilka incitament som finns för att främja hållbart turistresande. Detta kan exempelvis inkludera utvärdering av reducerade moms- och skatteincitament för hållbara transportslag, regleringar för klimatutsläpp och annan lagstiftning.
- En analys av innovativa transportlösningar kan bidra till att identifiera nya möjligheter för att främja hållbart turistresande. Till exempel utvärdering av nya teknologier såsom eldrivna fordon och elflyg, samt nya transporttjänster såsom samåkningstjänster och cykeluthyrningssystem. Vinnova har gjort flera analyser på området inom ramen för hållbar mobilitet. Denna typ av analyser skulle med fördel kunna göras inom området för Vinnovas uppdrag och arbete.



## Referenser

- Abegg, B., Jänicke, L., Unger, R., & Mailer, M. (2019) *Alpine winter tourists' view on climate change and travel mobility*. I U. Pröbstl-Haider, H. Richins, & S. Türk (red.), *Winter tourism: Trends and challenges*.
- Cavallaro, F., Ciari, F., Nocera, S., Pretenthaler, F. & Schuttaria A. (2016) *The impacts of climate change on tourist mobility in mountain areas*, *Journal of Sustainable Tourism*, 25 (8), 1063-1083. <https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1253092>.
- CeTLer (2022) *Miranda 1.0 - Ett beslutsstöd för hållbart turismresande och infrastrukturplanering*. Nr: 2022:03.
- Dytckov, S., Lorig, F., Holmgren, J., Davidsson, P. & Persson, J. A. (2021) *An Individual-based Simulation Approach to Demand Responsive Transport*, Ingår i *Intelligent Transport Systems, From Research and Development to the Market Uptake*, Springer, 2021, s. 72-89.
- Energimyndigheten (2022) *Reduktionsplikt*. Tillgänglig: <https://www.energimyndigheten.se/fornybart/hallbarhetskriterier/reduktionsplikt/>.
- Eliasson, J. (2021) Kommer vi resa mindre efter pandemin? I Eliasson, J. och Unemo, L. (red): *I en tid av pandemi - en ESO-antologi med samhällsvetenskapliga reflektioner*. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi 2021:1.
- Eriksson & Flores (2022) *Förändrade resvanor och mobilitetstjänster - En kunskapsöversikt*, K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Europaparlamentet (2023) *EU:s förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2035 förklarat*, Tillgänglig: <https://www.europarl.europa.eu/news/sv/headlines/economy/20221019STO44572/eu-s-forbud-mot-forsaljning-av-nya-bensin-och-dieslbilar>.
- European Parliament (2023) *Revision of CO2 emission performance standards for cars and vans, as part of the European Green Deal*, Tillgänglig: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-co2-emission-standards-for-cars-and-vans-post-euro6vi-emission-standards>.
- European Parliament (2023) *Revision of the energy taxation directive as part of the European Green Deal*, Tillgänglig: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-revision-of-the-energy-taxation-directive>.
- Fossilfritt Sverige (2022) *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft - Flygbranschen*.
- Fossilfritt Sverige (2022) *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft - Fordonsindustrin - lätta fordon*.
- Geels, F. W. & Schot, J. (2007) *Typology of sociotechnical transition pathways*. In *Research Policy*. 2007 36(3): 399-417. DOI: 10.1016/j.respol.2007.01.003.
- Gühnemann, A., Kurzweil, A & Mailer, M. (2021) *Tourism mobility and climate change - A review of the situation in Austria*, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* 34 (2021) 100382.
- Hartl, B., Sabitzer, T., Hofmann, E., & Penz, E. (2018) "Sustainability is a nice bonus" the role of sustainability in carsharing from a consumer perspective. *Journal of Cleaner Production*, 202, 88-100. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.08.138>.

- Higham, J. E. S., Cohen, S. A., Peeters, P. & Gössling, S. (2013) *Psychological and behavioral approaches to understanding and governing sustainable mobility*, Journal of Sustainable Tourism, 21(7), 949 – 967. <https://doi.org/10.1080/09669582.2013.828733>.
- ITF (2019) *Improving transport planning and investment through the use of accessibility indicators*, International Transport Forum Policy Papers, No. 66, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/46ddbcae-en>.
- ITF (2021) *Innovations for Better Rural Mobility*, ITF Research Reports, OECD Publishing, Paris.
- ITF (2022) *Urban Planning and Travel Behaviour: Summary and Conclusions*, ITF Roundtable Reports, No. 189, OECD Publishing, Paris.
- ITF (2015) *Tourism Facilitation as a part of Transport Policy, Summary of International Experiences*. Discussion Paper No. 2015-15, May 2015, OECD Publishing, Paris.
- K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (2022) *Framtidens kollektiva mobilitet*.
- Kania, J., Kramer, M. & Senge, p. (2018) *The Water of Systems Change*. FSG.
- Kantelaar, M. H., Molin, E., Cats, O., Donners, B. & van Wee, B. (2022) *Willingness to use night trains for long-distance travel*, Travel Behaviour and Society, (29) 2022, 339-349. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.08.002>.
- Klimatsmart semester (n.d.). Om. Tillgänglig: <https://klimatsmartsemester.se/om>.
- Kock, F., Josiassen, A., Assaf, A. G., Karpen, I. & Farely, F. (2019) *Tourism ethnocentrism and its effects on tourist and resident behaviour*, Journal of Travel Research, 58(3): 427:439.
- Kågeson (2019) *Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken*. Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, 2019:5, Regeringskansliet, Finansdepartementet.
- Litman, T. (2021) *Socially Optimal Transport Prices and Markets Principles, Strategies and Impacts*, Victoria Transport Policy Institute, Victoria, British Columbia, Tillgänglig: <https://www.vtpi.org/sotpm.pdf>.
- Malmö universitet (2021) *Anropsstyrd kollektivtrafik – En framtidslösning?* Tillgänglig: <https://mau.se/nyheter/anropsstyrd-kollektivtrafik--en-framtidslosning/>.
- Metz, D. (2020) *Time constraints and travel behaviour*. Transportation Planning and Technology, 44(1): 16-29, DOI: 10.1080/03081060.2020.1851445.
- Mokhtarian, P. L., Salomon, I., & Singer, M. E. (2015) *What moves us? An interdisciplinary exploration of reasons for traveling*. Transport Reviews, 35(3), 250–274. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1013076>.
- Naturskyddsföreningen (2021) *Vad händer med vädret?* Tillgänglig: <https://www.naturskyddsforeningen.se/artiklar/vad-hander-med-vadret/>.
- Naturvårdsverket (n.d.) *Beräkning enligt GHG Protocol eller ISO-standard*. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/luft-och-klimat/berakna-klimatpaverkan/berakning-enligt-ghg-protocol-eller-iso-standard/>.

- Naturvårdsverket (n.d.) *Preliminär överenskommelse om förändringar i EU ETS*, Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/utslappshandel/preliminar-overenskommelse-om-forandringar-i-eu-ets/>.
- Naturvårdsverket (n.d.) *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk*, Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-klimatmal-och-klimatpolitiska-ramverk>.
- Norstedts (1998) *Norstedts Svenska Ordbok*.
- OECD (2019) *Accelerating Climate Action: Refocusing Policies through a Well-being Lens*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/2f4c8c9a-en>.
- OECD (2021) *Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/Oa20f779-en>.
- One Planet Networks (n.d.) *Tourism & Climate Change*. Tillgänglig: <https://www.oneplanetnetwork.org/programmes/sustainable-tourism/glasgow-declaration/climatechange-tourism/>.
- Paleti, R., Vovsha, P., Givon, D. & Birker, Y. (2015) *Impact of individual daily travel pattern on value of time*. *Transportation* 42(6): 1003-1017. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9654-6>.
- Pérez-Pérez, C., Benito-Osorio, D., Garcia-Moreno, S. M., Martínez-Fernández, A. (2021) *Is Sharing a Better Alternative for the Planet? The Contribution of Sharing Economy to Sustainable Development Goals*, MDPI, Sustainability 2021, 13(4), 1843, <http://doi.org/10.3390/su13041843>.
- Perkumienė, D., Vienažindienė, M., Švagždienė, B. (2021) *The Sharing Economy towards Sustainable Tourism: An Example of an Online Transport-sharing Platform*, MDPI, Sustainability 2021, 13(19), 10955, <https://doi.org/10.3390/su131910955>.
- Pouri, M. J. & Hilty, L. M. (2018) *Conceptualizing the Digital Sharing Economy in the Context of Sustainability*, MDPI, Sustainability 2018, 10(12), 4453, <http://doi.org/10.3390/su10124453>.
- Regeringskansliet (2021) *Strategi för hållbar turism och växande besöksnäring*.
- Regeringskansliet (n.d.) *Mål för transportpolitiken*, Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>.
- Silva, C. and A. Larson (2018) *Challenges for accessibility planning and research in the context of sustainable mobility*, International Transport Forum Discussion Papers, No. 2018/07, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/8e37f587-en>.
- Skånetrafiken (n.d.) *Plusresa*. Tillgänglig: <https://www.skandetrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/bra-att-veta-infor-resan/plusresa/>.
- Solomatina (2022) *Implementation of sustainable passenger mobility principles in rail transport*, *Journal of Management*, 2(38): 43-56, <https://doi.org/10.38104/vadyba.2022.2.04>.
- Svenska Turistföreningen (2022) *Bara tre av 21 regioner släpper busstidtabellerna i tid*, Tillgänglig: <https://www.svenskaturistforeningen.se/om-stf/aktuellt/bara-tre-av-21-regioner-slapper-busstidtabellerna-i-tid/>.

- Sveriges Miljömål (2018) *Intern klimatväxling gav minskat flygande*, Tillgänglig: <https://www.sverigemiljomal.se/larande-exempel/intern-klimatvaxling-gav-minskat-flygande/>.
- Sveriges Miljömål (2022) *Tågpremie för att begränsa klimatpåverkan från tjänsteresor*, Tillgänglig: <https://www.sverigemiljomal.se/larande-exempel/tagpremie-for-att-begransa-klimatpaverkan-fran-tjansteresor/>.
- Sveriges riksdag (2022) *Transportsektorns klimatmål*, 2021/22:RFR17, Tillgänglig: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/rapport-fran-riksdagen/transportsektorns-klimatmal\\_H9OWRFR17/html](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/rapport-fran-riksdagen/transportsektorns-klimatmal_H9OWRFR17/html)
- SVT (2022) *Anropsstyrd kollektivtrafik ska stärka landsbygden*. Publicerad 26 augusti 2022, Tillgänglig: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/ost/mer-kollektivtrafik-utanfor-tidtabellen>.
- Statens offentliga utredningar (2017) *Ett land att besöka*. SOU 2017:95.
- Statens offentliga utredningar (2020) *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik*, SOU 2020:25, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.
- Statens offentliga utredningar (2022) *Sveriges globala avtryck*. SOU 2022:15.
- Tillväxtverket (2022) *Fakta om svensk turism 2021*.
- Tillväxtverket & Copenhagen Economics (2021) *Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige*.
- Tillväxtverket (2023) *Statistik Resor & Besök – Svenskars resande i Sverige & Utlänningars resande till Sverige*, Tillgänglig: <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=31b5b795-b792-4698-9b88-5741a8fe26f6>.
- Tillväxtverket (2023) *Statistik Inkvartering*, Tillgänglig: <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>.
- Tillväxtverket (2022) *Klimatsmart transportkedja – Så kan digitalisering minska utsläpp i transporter*.
- Tillväxtverket (2022) *Regeringsuppdrag för en hållbar besöksnäring*, Tillgänglig: <https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/turism-och-besoksnaring/tillvaxtverkets-arbete-for-turism-ochbesoksnaring/regeringsuppdrag-for-en-hallbar-besoksnaring.html>.
- Tillväxtverket (2016) *Turismens begreppsnyckel*.
- Tillväxtverket (n.d.) *Statistik om turism*, Tillgänglig: <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomturism.1523.html>.
- Trafikverket (2022) *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*, Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/om-oss/vi-gor-sverige-narmare/tillganglighet-i-ett-hallbart-samhalle/>.
- Trafikverket (2022) *Transportekonomiska termer- varför är det viktigt?* Tillgänglig: <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/709c27f38b2f46499a5a157c77a323a2/2022/transportekonomiska-termer.pdf>.

- Trafikverket (2023) *Järnkoll - Fakta om svensk järnväg*, Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll--fakta-om-svensk-jarnvag/>.
- Trafikverket (n.d.) *Om oss*, Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/om-oss>.
- Trafikverket (n.d.) *Vägtrafik*, Tillgänglig: <https://www.trafa.se/vagtrafik/>.
- Trafikverket (n.d.) *Bantrafik*, Tillgänglig: <https://www.trafa.se/bantrafik/>.
- Trafikverket (n.d.) *Sjöfart*, Tillgänglig: <https://www.trafa.se/sjofart/>.
- Trafikverket (n.d.) *Kollektivtrafik*, Tillgänglig: <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/>.
- Transportstyrelsen (2022) *Grönare luftfart - ekonomiska möjligheter för svenska flygbolag att minska sina utsläpp*.
- Transportstyrelsen (2023) *Trafikverket föreläggs med mångmiljonvite*, Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2023/trafikverket-forelaggs-med-mangmiljonvite/>.
- Visit Sweden (2022) *Hållbar turism del 5*, Seminarserie, Tillsammans öka vi takten för en hållbar turism - Fokus hållbara transporter. Tillgänglig: <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/hallbarhet/hallbar-turism-del-5/>.
- Visit Sweden (n.d.) *Ett sammandrag av paketreseagen- Del 1*, Tillgänglig: <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/internationell-paketering/vad-sager-lagen/paketreselagen-definitioner/>.
- VTI (2017) *Planering av hållbara turistresor - Möjligheter, utvecklingsbehov och rekommendationer*, VTI rapport 935.
- VTI (2020) *Hur påverkar tillförlitligheten resenärers val av färdmedel?* Lisa Svanberg och Jessica Göransson, VTI rapport 1060.
- Åkerman, J., Kamb, A., Matti, S., Larsson, J., Nilsson, M. & Nässén, J. (2022) *Långväga resande i linje med klimatmålen*. TRITA-ABE-RPT-2122.

# Bilaga 1 – Överblick litteraturöversikt, intervjuade aktörer och aktörer i fokusgrupp

## Litteraturstudie

I Tabell 3 presenteras de studier och litteratur som analyserats inom ramen för litteraturstudien. Samtliga studier har inte använts som källor i denna rapport då de inte bedömts vara relevanta för analysen.

Sökord som använts för att söka relevant litteratur är främst följande. "turism", "tourism", "transport tourism", "transporter turism", "transportsystem för turism", "besöksnäring transporter", "påverkan resande", "hållbara transporter", "hållbart resande", "hållbar turism", "hållbara transporter turism", "hållbart turistresande", "sustainable tourism", "sustainable transport", "sustainable travelling", "agenda 2030 turism", "agenda 2030 tourism", "agenda 2030 transport".

Tabell 3. Analyserad litteratur i litteraturstudie

Artikel/publikation	Författare	År	Typ av publikation
Regeringens strategi för hållbar turism och växande besöksnäring	Regeringskansliet	2021	Strategidokument
Alpine winter tourists' view on climate change and travel mobility	Abegg, Jänicke, Unger & Mailer	2019	En del i boken <i>Winter Tourism: Trends and Challenges</i> av Pröbstl-Haider, Richins & Türk (red).
The impacts of climate change on tourist mobility in mountain areas	Cavallaro, Ciari, Pretenthaler & Schuttaria	2016	Vetenskaplig artikel, Journal of Sustainable Tourism, 25(8): 1063-1083.
Miranda 1.0 – Ett beslutsstöd för hållbart turismresande och infrastrukturplanering	CeTLer	2022	Resultatrapport
An Individual-based Simulation Approach to Demand Responsive Transport	Dytckov, Lorig, Holmgren, Davidsson & Persson	2021	Konferensbidrag, Ingår i Intelligent Transport Systems, From Research and Development to the Market Uptake, Springer, 2021, s. 72-89
Förändrade resvanor och mobilitetstjänster	Eriksson & Flores	2022	Myndighetsrapport, kunskapsöversikt framtagen av K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
Tourism mobility and climate change - A review of the situation in Austria	Gühnemann, Kurzweil & Mailer	2021	Vetenskaplig artikel, Journal of Outdoor Recreation and Tourism 34 (2021)
"Sustainability is a nice bonus" the role of sustainability in carsharing from a consumer perspective	Hartl, Sabitzer, Hofmann & Penz	2018	Vetenskaplig artikel, Journal of Cleaner Production 202, 88-100.
Psychological and behavioural approaches to understanding and governing sustainable mobility	Higham, Cohen, Peeters & Gössling	2013	Vetenskaplig artikel, Journal of Sustainable Tourism, 21(7), 949-967.
Improving transport planning and investment through the use of accessibility indicators	International Transport Forum	2019	Myndighetsrapport, Policy paper, OECD Publishing, No. 66.
Innovations for Better Rural Mobility	International Transport Forum	2021	Myndighetsrapport, Research report, OECD Publishing
Framtidens kollektiva mobilitet - Nästa steg för hållbart resande	K2	2022	Myndighetsrapport, framtagen av K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
Willingness to use night trains for long-distance travel	Kantelaar, Molin, Donners & van Wee	2022	Vetenskaplig artikel, Travel Behaviour and Society, (29) 2022, 339-349.
Tourism ethnocentrism and its effects on tourist and resident behaviour	Kock, Josiassen, Assaf, Karpen & Farrelly	2019	Vetenskaplig artikel, Journal of Travel Research, 58(3): 427-439
Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken	Kågeasson	2019	Myndighetsrapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, 2019:5, Regeringskansliet.
Socially Optimal Transport Prices and Markets Principles, Strategies and Impacts	Litman	2022	Myndighetsrapport, Victoria Transport Policy Institute (VTPI)
Time constraints and travel behaviour	Metz	2020	Vetenskaplig artikel, Transportation Planning and Technology, 44(1): 16-29.
What moves us? An interdisciplinary exploration of reasons for travelling	Mokhtarian, Salomon & Singer	2015	Vetenskaplig artikel, Transport Reviews, 35(3): 250-274.
Accelerating Climate Action: Refocusing Policies through a Well-being Lens	OECD	2019	Myndighetsrapport, OECD Publishing

Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design	OECD	2021	Myndighetsrapport, OECD Publishing
Impact of individual daily travel pattern on value of time	Paleti, Vovsha, Givon & Birker	2015	Vetenskaplig artikel, Transportation 42(6): 1003-1017.
Is Sharing a Better Alternative for the Planet? The Contribution of Sharing Economy to Sustainable Development Goals	Pérez-Pérez, Benito-Osorio, Garcia-Moreno & Martínez-Fernández	2021	Vetenskaplig artikel, MDPI, Sustainability 2021, 13(4), 1843.
The Sharing Economy towards Sustainable Tourism: An Example of an Online Transport-sharing Platform	Perkumiené, Vienažindienė & Švagždienė,	2021	Vetenskaplig artikel, MDPI, Sustainability 2021, 13(19), 10955
Conceptualizing the Digital Sharing Economy in the Context of Sustainability	Pouri & Hilty	2018	Vetenskaplig artikel, MDPI, Sustainability 2018, 10(12), 4453
Challenges for accessibility planning and research in the context of sustainable mobility	Silva & Larson	2018	Myndighetsrapport, International Transport Forum Discussion Papers, OECD Publishing
Implementation of sustainable passenger mobility principles in rail transport	Solomatina	2022	Vetenskaplig artikel, Journal of Management, 2(38): 43-56.
SOU 2017:95 Ett land att besöka	Statens offentliga utredningar	2017	Myndighetsrapport, Statens offentliga utredningar
Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige	Tillväxtverket & Copenhagen Economics	2021	Myndighetsrapport
Fakta om svensk turism	Tillväxtverket	2022	Myndighetsrapport
Klimatsmart transportkedja - så kan digitalisering minska utsläpp i transporter	Tillväxtverket	2022	Myndighetsrapport
Grönare luftfart - ekonomiska möjligheter för svenska flygbolag att minska sina utsläpp	Transportstyrelsen	2022	Myndighetsrapport
Planering av hållbara turistresor - möjligheter, utvecklingsbehov och rekommendationer	VTI	2017	Myndighetsrapport
Hur påverkar tillförlitligheten resenärers val av färdmedel?	VTI	2020	Myndighetsrapport
Färdplaner (Flyg)	Fossilfritt Sverige	2022	Myndighetsrapport
Färdplaner (Sjöfartsnäringen)	Fossilfritt Sverige	2022	Myndighetsrapport
Färdplaner (Skidanläggning)	Fossilfritt Sverige	2022	Myndighetsrapport
Färdplaner (Lätta fordon)	Fossilfritt Sverige	2022	Myndighetsrapport
Färdplaner (Tunga fordon)	Fossilfritt Sverige	2022	Myndighetsrapport
Grönare luftfart - ekonomiska möjligheter för svenska flygbolag att minska sina utsläpp	Transportstyrelsen	2022	Myndighetsrapport
Statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet - Vi ser himlen runt hörnet	Trafikverket	2022	Myndighetsrapport
Effekter för totalförsvaret av klimatstyrmedel för transportsektorn	Ramboll & Trafikanalys	2022	Myndighetsrapport
Limited tourism: travel bubbles for a sustainable future	Fuste-Forné & Michael	2021	Vetenskaplig artikel, Journal of Sustainable Tourism, 31 (2021): 73-90.
Climate change and sustainable tourism in the new normal - How can we learn from the Covid-19 pandemic?	Farsari, Persson-Fischier, Poort, Paul & Liu	2022	Akademisk rapport, finansiering av Tillväxtverket, framtagen av Högskolan Dalarna och Uppsala universitet
Långväga resande i linje med klimatmålen.	Åkerman, J., Kamb, A., Matti, S., Larsson, J., Nilsson, M. & Nässén, J.	2022	Vetenskaplig rapport, Chalmers Tekniska högskola, Mittuniversitetet och Luleå universitet.

## Intervjuade personer

Namn	Organisation
Anders Bjernulf	Destination Sälenfjällen
Anders Gunnarsson	SKR
Anders Hermansson	Transportföretagen (Svensk Sjöfart)
Anneli Kamb	KTH
Didrik von Seth	SRF
Fredrik Kämpfe	Transportföretagen (Flyg)
Gerhard Wennerström	Samtrafiken
Joakim Hermansson	Naturturismföretagen
Joanna Dickinsson	Naturvårdsverket
Johan Wadman	Svensk Kollektivtrafik
Johanna Gustafsson	Destination Östersund
Jonas Friberg	Resenärerna
Lina Normark	SLAO
Linn Öggerud	Svensk Turism
Marcus Carlsson	Ölands Turismorganisation
Maria Stenström	2030-sekretariatet
Mattias Johansson	Visit Blekinge
Peter Jansson	Svensk Camping (SCR)

## Personer i studiens fokusgrupp

Namn	Organisation
Krister Svensson	Svensk Turism (SJ)
Daniel Skog	STF
Marcus Morfeldt	Visita
Elionor Hennevelt	Visita
Lotta Magnusson	Visit Dalarna
Annika Sandström	Region Västerbotten
Oscar Sundås	Sveriges bussföretag
Fredrik Lindén	Turistrådet Västsverige
Marie Linde	Turistrådet Västsverige
Linda Mannerby	Visit Sweden