

HUI RESEARCH
PÅ UPPDRAG AV TRANSPORTFÖRETAGEN, SLAO OCH STF

.....
JUNI 2015

Tillgänglighetens betydelse för besöksnäringen

Case:
Kirunafjällen
Årefjällen

GUSTAV BLOMQVIST
MARTIN KARLSSON
KARIN OLSSON

Sammanfattning

- Svensk besöksnäring är i tillväxt och allt fler talar om besöksnäringen som en basnäring. Besöksnäringen är även viktig då den skapar sysselsättning på många destinationer utanför storstadsregionerna. För att Sverige ska bli ett mer attraktivt turistland och kunna locka fler utländska besökare behövs både väl utvecklad och stabil transportinfrastruktur för personer och gods.
- De senaste tjugo åren har effekterna av avregleringen av flyget fått fullt genomslag. Det har inneburit att besöksnäringens förutsättningar på perifera svenska destinationer i stor utsträckning påverkas av hur marknadsaktörerna agerar, något som många gånger kan vara svårt att påverka.
- Traditionellt görs behovsanalyser kopplat till infrastruktur, logistik och trafik utifrån variabler som invånarantal och behovet av arbetspendling. Besöksnäringen skapar på många destinationer dock extraordinära toppar som gör att det krävs ett mer förfinat underlag än de generella årsmedelflöden man annars analyserar. Det är viktigt att dessa perspektiv också beaktas.
- Utmaningarna att skapa god tillgänglighet ter sig olika beroende på transportslag. När det gäller flyg så är den fysiska infrastrukturen god i både Kiruna och Åre. Istället handlar det om att hitta fungerande affärsmodeller som förmår attrahera researrangörer och flygbolag till destinationerna. När det gäller järnväg och väg kan både själva grundkapaciteteten och underhållet förbättras i syfte att skapa bättre tillgänglighet för resenärerna. Kort sagt: tågen behöver bli punktligare och vägarna säkrare. Även när det gäller järnvägen handlar det i någon mening också om att skapa fungerande, lönsamma affärsmodeller kring t.ex. natttågen.
- Många svenska destinationer har en tillgänglighet och infrastruktur som i mångt och mycket utvecklats för att försörja svenska resenärer. Och svenskarna har historiskt tagit bilen på semestern. Detta gör att tillgängligheten inom svenska destinationer (utanför storstadsregionerna) sällan är särskilt väl utvecklad. I takt med att en destination lockar fler utländska besökare, ökar också kraven på att kunna erbjuda attraktiva sätt att ta sig runt på en destination. Denna rapport visar att både Kiruna och Åre behöver utveckla tillgängligheten inom destinationen, en utmaning som de delar med flera andra svenska destinationer.
- Digital tillgänglighet har vuxit fram som en allt viktigare faktor i takt med samhällets digitalisering. Ur ett besöksnäringssperspektiv är digital tillgänglighet i dag närmast att betrakta som en hygienfaktor för både *konsumenterna*, *besöksnäringföretagen* och *destinationerna*.
- Att enbart förbättra tillgängligheten på en destination räcker inte. På många perifera svenska destinationer finns en eller ett fåtal reella s.k. "reseanledningar". Ofta är dessa också både säsongs- och väderberoende. För att skapa förutsättningar för bättre tillgänglighet krävs att man också investerar i fler reseanledningar som i sin tur gör att efterfrågan på destinationen och dess produkter både ökar och breddas. För att svensk besöksnäring ska kunna fortsätta växa på de destinationer som verkligen har förutsättningar att locka fler, och framför allt utländska besökare, krävs parallella satsningar inom de flesta områden – tillgänglighet, boende, aktiviteter, reseanledningar, m.m.

Innehållsförteckning

Inledning, mål och syfte.....	1
Förändrade marknadsförutsättningar – stora destinationer gynnas, perifera destinationer missgynnas!	3
Case Kirunafjällen	4
Besöksnäringens betydelse för Kirunafjällen	4
Besöksnäringens profil Kirunafjällen	5
Besöksnäringens tillgänglighet och infrastruktur	7
Flyg	9
Järnväg	10
Väg	10
Digitalt.....	11
Förväntad utveckling av efterfrågan Kirunafjällen	12
Gästnätter på hotell, stugby och vandrarhem	12
Passagerare på Kiruna Airport	13
Vilka satsningar krävs för att en fortsatt positiv utveckling?	14
Case Årefjällen	16
Besöksnäringens betydelse för Årefjällen	16
Besöksnäringens profil Årefjällen.....	17
Besöksnäringens tillgänglighet och infrastruktur	19
Flyg	20
Järnväg	21
Väg	22
Digitalt.....	23
Förväntad utveckling av efterfrågan Årefjällen.....	23
Gästnätter på hotell, stugby och vandrarhem	23
Passagerare på Åre Östersund Airport.....	24
Skiddagar.....	25
Vilka satsningar krävs för att en fortsatt positiv utveckling?	26
Slutsatser	27
→Samverkan mellan besöksnäringen och myndigheter/offentliga aktörer	27
→Behovet av prognoser för besöksnäringens förväntade utveckling	27
→Tillgänglighet TILL destinationer fortsatt viktigt	28
→Tillgänglighet INOM destinationen mycket viktigt	29
→Digital tillgänglighet – en hygienfaktor.....	30
→Fortsatt fokus på destinationsutveckling	31
Källor	32
Intervjupersoner.....	32

Inledning, mål och syfte

Svensk besöksnäring är i tillväxt och allt fler talar om besöksnäringen som en basnäring. Besöksnäringen är även viktig då den skapar sysselsättning på många destinationer utanför storstadsregionerna. Allt fler har också blivit medvetna om tillgänglighetens betydelse för att utveckla besöksnäringen, något som också myndigheter och offentliga aktörer med ansvar för infrastruktur och trafikplanering har uppmärksammat.

Svensk Turism har också lyft frågan om *infrastruktur och tillgänglighet* som ett prioriterat strategiskt område i dokumentet "Nationell strategi för svensk besöksnäring". Den nationella strategin har som mål att utveckla fler s.k. exportmogna destinationer. Syftet är att Sverige ska bli ett mer attraktivt turistland och locka fler utländska besökare. För att lyckas med detta behövs både väl utvecklad transportinfrastruktur för personer och gods samt god digital tillgänglighet.

Den digitala tillgängligheten är viktig för många besöksnäringföretag – inte minst på perifera destinationer. I dagens samhälle där kontanter används allt mindre är det avgörande för besöksnäringens företag att t.ex. bokningssystem och kortbetalningar fungerar friktionsfritt. I dagens mobila samhälle gör resenärerna dessutom allt större del av informationssök och bokningar under själva resan, alltså på destinationen. Därför är det mycket viktigt att tillgången till wi-fi (helst gratis) är god för att destinationernas produkter och tjänster ska finnas bokningsbara på kundernas villkor. Ett annat perspektiv som ytterligare förstärker vikten av god digital tillgänglighet är det faktum att resenärer i allt större utsträckning lägger ut bilder från resor i realtid. Detta fenomen är idag en viktig del av marknadsföringen av en destination och om den digitala tillgängligheten är underutvecklad går destinationerna miste om denna "gratis" marknadsföring.

Det finns ett antal rapporter som belyser vikten av god tillgänglighet och också utmaningarna med att skapa långsiktig, stabil tillgänglighet till perifera destinationer¹. När man talar om tillgänglighet kopplat

"Tillgänglighet i form av transporter till och från samt inom en destination är en av de faktorer som betyder mest men som vi samtidigt har minst makt att påverka."

Therese Sjölundh
VD, Åre Destination AB

¹ *Benchmark – Hur har man skapat direktflyg till perifera nordiska destinationer?* Turismens Utredningsinstitut på uppdrag av Swedavia, VisitSweden m.fl. 2009

till besöksnäringen handlar det ofta om persontransporter. Detta är viktigt, men det är minst lika viktigt att de företag som verkar på destinationerna (hotell, restauranger, handeln, aktivitetsanläggningar, m.m.) har goda förutsättningar när det gäller transporter och hantering av gods, råvaror och avfallshantering. Denna typ av tillgänglighet diskuteras inte lika ofta och därmed finns risken att dessa perspektiv förbises när översiktsplaner och infrastrukturplaner görs ute i kommunerna och regionerna. För att besöksnäringen ska fungera krävs goda logistikflöden².

Denna rapport sätter fokus på frågor som rör infrastruktur och tillgänglighet kopplat till besöksnäringen. Som case används två av de destinationer som Tillväxtverket valde ut för projektet Hållbar destinationsutveckling (HDU) – Kiruna och Åre. Både Kiruna och Åre har en ansevärd mängd utländska besökare och tillgänglighetsfrågan är viktig för destinationernas utveckling. Inom ramen för HDU-projekten har tillgängligheten analyserats på olika sätt. Som exempel har s.k. åtgärdsvalsstudier genomförts där olika prioriterade områden identifieras och en prioriteringslista över saker som kan åtgärdas på kort, medellång och lång sikt har upprättats³. Detta har inneburit att besöksnäringens frågor idag är mer synliga i Trafikverkets infrastrukturplaner⁴. Besöksnäringen har också blivit mer aktiv i dessa frågor, något som avspeglas i det remissyttrande som Svensk Turism formulerade till den Nationella planen för transportsystemet⁵.

Syftet med denna rapport är att analysera besöksnäringens utmaningar gällande infrastruktur och tillgänglighet. Rapporten visar på besöksnäringens betydelse för Kiruna och Åre och belyser också behovet av förbättrad tillgänglighet för att kunna möta framtidens efterfrågan. Rapporten analyserar också konsekvenserna av uteblivna satsningar.

Förhoppningen är att rapporten ska kunna användas som underlag för dialog kring frågor som rör tillgänglighet och infrastruktur kopplat till besöksnäringens utveckling.

Flygets betydelse för Sverige som turistland – Turismens Utredningsinstitut på uppdrag av Swedavia, VisitSweden. 2008

Lapland's Airports: Facilitating the Development of International Tourism in a Peripheral Region, Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, Nigel Halpern 2008

² *Transporter – en viktig del av turismen*, HUI Research på uppdrag av TransportGruppen 2011

³ *Åtgärdsval - Tillgängliga Kiruna, internationell hållbar destination* – Kiruna Lapland 2014 och *Transportåtgärders påverkan på besöksnäringens omsättning och hållbarhet* – Tyréns 2014 samt *Åtgärdsvalsstudie Åredalen 2014*

⁴ *Nationell plan för transportsystemet 2014-2025*, Trafikverket

⁵ *Remissyttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025*, Svensk Turism

Förändrade marknadsförutsättningar – stora destinationer gynnas, perifera destinationer missgynnas!

De senaste tjugo åren har effekterna av avregleringen av flyget fått fullt genomslag. Lågprisflyget har skapat historiskt låga kostnader för internationella flygresor vilket drivit på de globala resevolymerna och skapat förändrade resmönster. De stora volymerna till de mest eftertraktade storstäderna har genom hård konkurrens drivit på en utveckling mot allt lägre priser vilket på sitt sätt har förändrat konkurrensen mellan storstäder och mer perifera destinationer. Idag är det inte helt givet vilken destination som det är dyrast att resa till; Kiruna eller New York?

Besöksnäringen på en destination är ofta väldigt beroende av hur marknadsaktörerna agerar. Samtidigt är detta något som är svårt att påverka. Ett exempel på detta var när Norwegian, mitt under högsäsong, beslutade att avveckla en linje till Kiruna. Både järnvägen och flyget är idag avreglerade marknader. Det gör att det blivit svårare att få grepp om hur marknadsmekanismerna kommer att påverka utvecklingen av järnvägen och flyget över tid – och därmed destinationernas förutsättningar.

Den generella bilden är att större destinationer har fått en bättre tillgänglighet då nya marknadsaktörer främst söker sig till marknader där det redan finns stark efterfrågan och stora volymer. Utvecklingen koncentreras därför ofta till storstadsregionerna där befolkningsunderlaget är stort. Detta beror främst på att oreglerade marknadskrafter agerar efter var de stora strömmarna och resevolymerna finns. En konsekvens av detta är samtidigt att mindre destinationer får det svårare och måste kämpa mer.

Samtidigt märks ökat fokus på frågor som rör miljö och hållbarhet och i UNWTO:s långtidsprognos för det globala resandet fram till år 2030 finns ett scenario där man räknar med stigande transportkostnader⁶.

Alltsedan den globala finanskrisen bröt ut 2007-2008 har återhämtningen i ekonomin varit hackig och trevande. Paradoxalt nog har lågkonjunkturen och den ekonomiska krisen inte påverkat besöksnäringen nämnvärt, i alla fall inte det privata resandet. Det beror på att det genomförts ett flertal offentliga stimulanser av hushållens ekonomi vilket gjort att många människor snarare fått ett ökat konsumtionsutrymme. De senaste åren har präglats av låg ränta, låg inflation och jobbskatteavdrag i flera omgångar vilket gör att svenskar som äger sin bostad och har jobb har fått ökat konsumtionsutrymme. Även i många andra europeiska länder har det genomförts offentliga stimulanser av ekonomin och räntan har varit låg. Totalt sett torde den ekonomiska krisen paradoxalt nog alltså snarast ha gynnat besöksnäringens volymer och omsättning.

⁶ Tourism towards 2030 – global overview, UNWTO 2011

Case Kirunafjällen

Besöksnäringens betydelse för Kirunafjällen

Besöksnäringen har en enorm betydelse för Kiruna. Näringen fungerar som ett komplement till gruvindustrin som länge varit stark i hela regionen. Besöksnäringen ger företagare på orten bättre förutsättningar och det upplevs inte som lika sårbart att driva företag i Kiruna tack vare besöksnäringen och dess förmåga att locka turister till Kiruna med omland. Besöksnäringen gör även Kiruna till en attraktivare bostadsort i och med att den erbjuder fler möjligheter till arbete. Staden har helt enkelt flera ben att stå på. En stark besöksnäring har även hjälpt till att förbättra Kirunas image och stärka stadens varumärke. Bilden av Kiruna likställs inte längre enbart med gruvindustrin, utan även av ortens turistiska attribut som norrsken, fjällvandring och Icehotel.

Besöksnäringens ekonomiska betydelse för Kiruna kommun sammanfattas i nedanstående tabell. Inkommande och inomregional turism genererade en total turismomsättning på närmare 1,4 miljarder kronor år 2014. Besöksnäringens andel av kommunens bruttoregionalprodukt (BRP) uppgår därmed till 2,1 procent, vilket är något lägre än riksnittet som ligger omkring 3 procent. Besöksnäringen bidrar även till ökad sysselsättning i kommunen, motsvarande cirka 950 årsverken.

Tabell: Besöksnäringens nyckeltal Kiruna

Bruttoregionprodukt (BRP) (Mkr)	21 439
Försäljningsindex 2013, Index=100 (Indexbas: Riket)	100
Befolkning 31 december 2014	23 241
Antal gästnätter HSVC (svenska och utländska)	502 655
Varav utländska gästnätter	170 157
Turismens förädlingsvärde (Mkr)	448
Turistiska årsverken	943
Total turismomsättning (Mkr)	1 374
Svensk turismomsättning (Mkr)	698
Utländsk turismomsättning (Mkr)	676
Turismens andel av BRP	2,1 %

Källa: HUI Research/STS

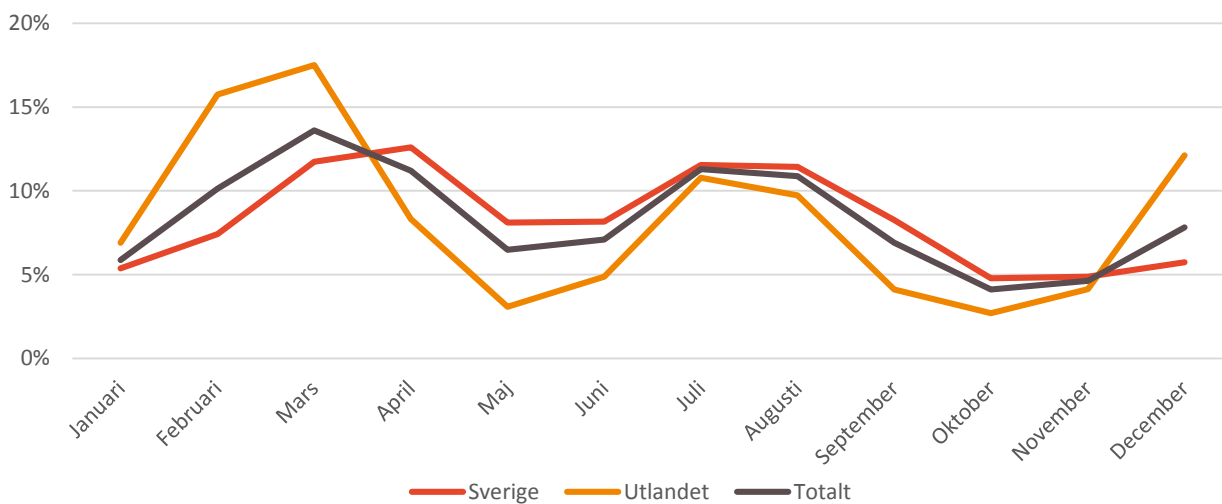
Kiruna är Sveriges till ytan största kommun, vilket gör att även inomregional turism kan förekomma i Kiruna. Inomregional turism genereras via dagsresor inom kommunen som är minst 5 mil enkel väg. En invånare i Kiruna kan alltså definitionsmässigt räknas som turist i den egna kommunen om personen i fråga gör en dagresa inom Kiruna kommun som är minst 5 mil. I Kiruna står den utländska

besöksnäringen för en lika stor andel av omsättningen som den svenska besöksnäringen. Det beror på att man både har finsk gränshandel och en hög andel utomeuropeiska besökare.

Besöksnäringens profil Kirunafjällen

Besöksnäringen i Kiruna har två huvudsäsonger; vinter och sommar. Vinterturismen präglas av arktiska vinterupplevelser och sommarsäsongen av fjällvandring. Utländska besökare lockas mer av det exotiska i den arktiska vintern, som norrsken och Icehotel, medan svenska besökare kommer för att åka skidor vintertid och för att fjällvandra under sommarhalvåret. År 2007 öppnade STF Aurora Sky Station i Abisko vilket resulterade i att man år 2011 kunde ha öppet sin anläggning under hela året för första gången sedan öppningen år 1902. Kungsleden, Riksgränsen och Björkliden, med en av världens nordligaste golfbanor, är andra viktiga besöksmål i Kirunafjällen – både vad gäller vandring och skidåkning. De svenska turisterna kommer mer jämnt över året, vilket illustreras i gästnattsöversikten nedan, medan de utländska gästerna är mer säsongsbetonade.

Diagram: Säsongsfördelning gästnätter Kiruna hotell, stugby, vandrarhem 2014 (andel av gästnätter per månad)



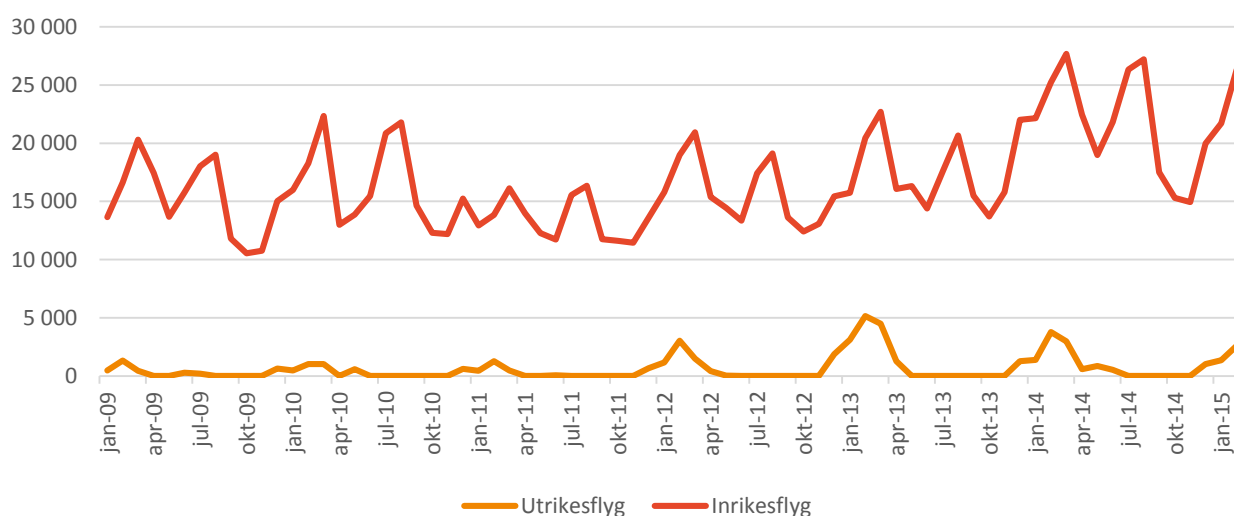
Källa: SCB/Tillväxtverket

Svenska besökare är volymmässigt den största besöksgruppen, men de utländska marknaderna har visat störst tillväxt på senare år. Storbritannien är en betydande marknad, men stor potential finns även för de asiatiska marknaderna och USA.

Även passagerarstatistiken från Kiruna Airport visar två tydliga toppar per år, dvs. vinter och sommar. Utrikestrafiken består till stor del av inkommande charterflyg där flyg från Storbritannien är vanligast. Antalet passagerare på utrikesflyg har successivt ökat under de senare åren. Även om utrikesflygen

endast ser ut att komma under vintermånaderna så döljer sig passagerare från utlandet även i inrikestrafiken då de flyger via Arlanda. Kiruna Airport uppskattar att omkring 30 procent av passagerarna under ett år är utländska passagerare.

Diagram: Säsongsfördelning passagerare Kiruna Airport (avgångar och ankomster)



Källa: Swedavia

Den stadsomvandlingsprocess som Kiruna är på väg in i väntas även påverka besöksnäringens förutsättningar framöver. I slutet av 2019 ska Kirunas nya stadskärna stå klar och upp emot 1 500 byggarbetare ska hjälpa till med att bygga den nya staden. Projektet för inte bara med sig ett ökat antal gästnätter i Kiruna. Det finns även en oro över om det kommer innebära problem för besöksnäringen då hotell kommer att vara fullbelagda av byggarbetare och därför skrämja utländska turoperatörer som inte kan bli garanterade bäddar. Stadsomvandlingen har även lockat besökare som är intresserade att höra mer om projektet, så kallade technical visits.

Även gruvindustrin är viktig för Kirunas besöksnäring och lockar inte bara affärsresenärer. Det finns en besöksgruva som lockar såväl svenska som utländska turister att lära sig mer om gruvbrytning. Den samiska kulturen är även viktig för destinationen Kiruna och är ett viktigt komplement till övriga reseanledningar i Kiruna med omnejd. Det upplevs dessutom som något unikt.

Satsningen på rymdturism genom Spaceport Sweden ligger längre fram i tiden, men måste ändå nämnas. Skulle satsningen bli av fullt ut så skulle det få enorma effekter för besöksnäringen i Kiruna och det har gjorts studier som visar på att kommersiell rymdturism skulle kunna locka 145 000 nya turister till Kiruna per år⁷. Besöksnäringensföretagen skulle kunna arbeta med andra säsonger och locka

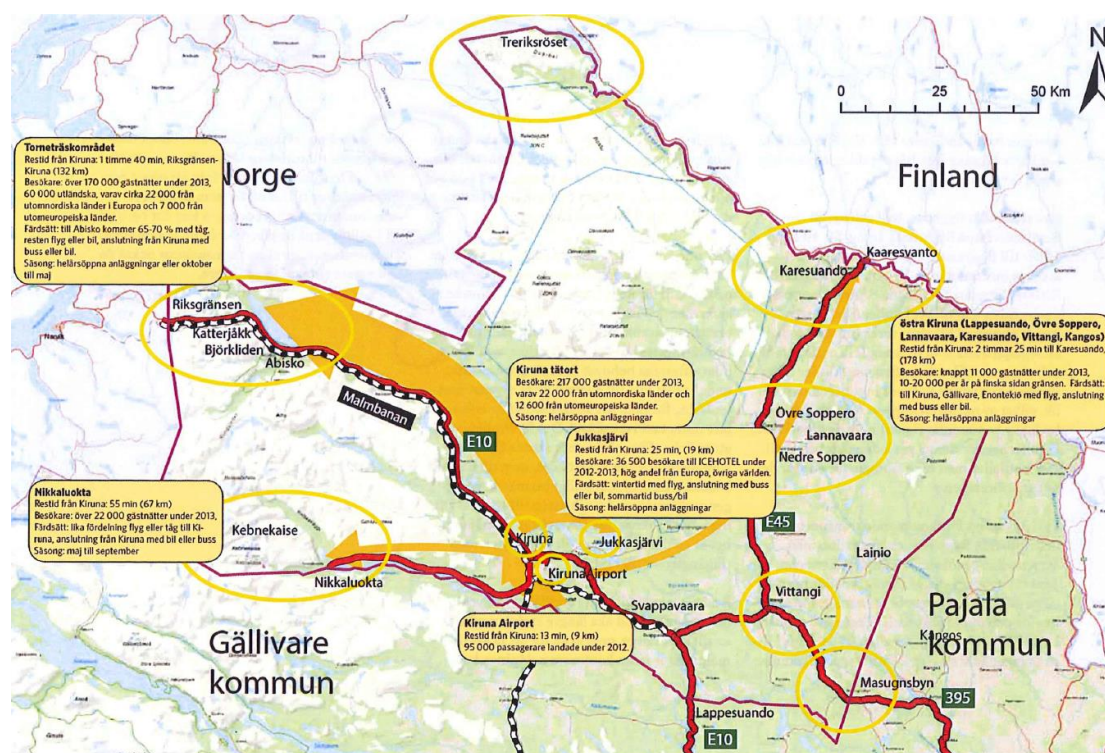
⁷ Källa: Åtgärdsval Tillgängliga Kiruna – Internationellt hållbar destination

besökare året om. Spaceport Sweden skulle troligtvis innebära ett skifte i arbetet med besöksnäringen i regionen och bli en tydlig reseanledning. Det skulle inte bara leda till fler besökare och ökad omsättning inom besöksnäringen, utan det skulle sätta Kiruna (och Sverige) på kartan internationellt som en destination för rymdresande. Även om inte hela satsningen på rymdresor skulle bli av finns ändå möjligheter att nå positiva besöksnäringseffekter inom edutainment och inom rymdforskning inom de närmsta åren.

Besöksnäringens tillgänglighet och infrastruktur

Kiruna är en geografiskt avlägsen destination och därför helt beroende av god tillgänglighet till omvärlden. Man har en flygplats i nära anslutning till Kiruna centrum. Avståndet mellan flygplatsen och Kirunas nya stadskärna som väntas stå klar 2019 är bara cirka 2 km. Malmbanan sträcker sig genom kommunen och möjliggör resenärer att ta sig ända upp till Riksgränsen i västra delen av kommunen med tåg. Dessutom går Europaväg 10 genom kommunen. Förutsättningarna för god tillgänglighet tycks finnas, men denna kartläggning visar att den stora utmaningen för Kiruna inte ligger i att öka tillgängligheten till destinationen, utan att förbättra möjligheterna att ta sig runt inom Kiruna kommun.

HUI:s kartläggning baseras delvis på de intervjuer som gjorts med lokala representanter, men även på tidigare rapporter som skrivits inom ämnet.



Källa: Åtgärdsval Tillgängliga Kiruna – Internationell hållbar destination

Tabellen nedan sammanfattar tillgängligheten till Kiruna i siffror. Den statistisk som finns att tillgå gäller huvudsakligen flygtrafiken och kompletteras med inkvarteringsstatistik.

Tabell: Tillgänglighet i siffror Kiruna 2014

Antal landningar flyg	3 250
Antal passagerare flyg (ankomster)	133 994
- varav inrikesflygningar	129 050
- varav utrikesflygningar	4 944
Ankommande fraktgods via flyg (antal ton)	71
Antal gästnätter hotell/stugby/vandrarhem	432 508
- andel svenska	66 %
- andel utländska	34 %
Antal bäddar hotell/stugby/vandrarhem (årsgenomsnitt)	2 995
Rumsbeläggning hotell/stugby/vandrarhem (årsgenomsnitt)	52 %

Källa: Swedavia, SCB/Tillväxtverket

Kiruna flygplats nådde år 2014 det högsta passagerarantalet någonsin då antalet ankommande passagerare uppgick till cirka 134 000. Omkring 4 procent av passagerarna kom via direktflyg från

utlandet. Det gömmer sig dock passagerare från utlandet även i statistiken för inrikesflyg, då många turister från utlandet kommer via Arlanda.

Antalet övernattningar på hotell, stugbyar och vandrarhem uppgick samma år till 432 508 och kommunen har en hög exportandel på 34 procent (betydligt högre än rikssnittet!). Antalet bäddar uppgår till cirka 3 000 (årsgenomsnitt) och många menar att Kiruna behöver fler bäddar för att kunna ta emot alla turister, framför allt under vinterns högsäsong. En genomsnittlig belägningsgrad på 52 procent på kommunens boendeanläggningar kan vid en första anblick tyckas visa att det finns ledig kapacitet. Vid en närmare granskning noteras dock att den genomsnittliga rumsbeläggningen under såväl vinterns som sommarens mest turistintensiva månader uppgår till över 60 procent. Det säger oss att det finns ett behov av fler bäddar, åtminstone under högsäsong.

Nedan beskrivs förutsättningarna och utmaningarna för de olika transportslagen mer detaljerat:

Flyg

Tillgängligheten till Kiruna med flyg upplevs idag som relativt god. Både SAS och Norwegian flyger regelbundet till Kiruna från Arlanda och bidrar till god flygtillgänglighet året runt. Många utländska resenärer kommer idag via Arlanda och genom att man på Arlanda kontinuerligt arbetar med att få till nya direktlinjer till långväga destinationer ökar också möjligheterna till förbättrad tillgänglighet till Kiruna. Idag landar Discover the World omkring 12-16 gånger per vinter på Kiruna Airport med brittiska charterresenärer som vill uppleva den arktiska vintern. Några gånger per år landar dessutom direktflyg från Japan i Kiruna. Man önskar få till direktflyg från europeiska hubbar, som t.ex. Helsingfors som kan hjälpa till att mata in resenärer från Asien.

Under högsäsong, dvs. vintern, upplevs flyget idag som en flaskhals då efterfrågan är större än vad tillgängligheten är. Detta gäller huvudsakligen utländska marknader. Samtidigt menar man från flygplatsen sida att flygbolagen inte är villiga att satsa på Kiruna om man inte kan garantera såväl transfermöjligheter och hotellbäddar. Vad är hönan och vad är ägget här? Det tycks onekligen krävas investeringar på andra håll innan man kan vänta sig några större besöksströmmar från mer långväga gäster.

I Kiruna har det bildats ett flygråd där flygplatsen samarbetar och för dialog med det lokala näringslivet och besöksnäringsrepresentanter. Man bidrar med input till flygbolagen och LKAB var t.ex. delaktiga i satsningen på Köpenhamnslinjen, som tyvärr inte föll så väl ut. En anledning var att flygtiderna inte var tajmade med flygen från Japan som landade på Kastrup.

Att det nu är två bolag som flyger till Kiruna regelbundet, SAS och Norwegian, har bidragit till en konkurrenssituation som gynnar resenärerna då priserna hålls nere. Det innebär samtidigt ett hot om

något av bolagen skulle lämna Kiruna, vilket troligen skulle resultera i höjda priser. Sammanfattningsvis bedöms ändå tillgängligheten till Kiruna via flyg som god i och med dessa två bolags närvaro även om det under högsäsong finns förbättringspotential.

I rapporten *Åtgärdsval Tillgängliga Kiruna* nämns även att flygplatsen behöver byggas ut för att kunna ta emot större besöksströmmar. Såväl ankomsthallen som avgångshallen är inte dimensionerad för annat än inrikestrafik.

Järnväg

Tåg är främst aktuellt för besökare från övriga norra Sverige, eftersom de som reser mer långväga måste åka väldigt långt för att ta sig hela vägen upp till Kiruna med tåg. Även turister som kommer till Kiruna för att fjällvandrar använder sig dock ofta av tåg som transportsätt. Det är idag trångt på Malmbanan som är Sveriges tyngst trafikerade järnväg. Trafikverket bedömer dessutom att endast 75 procent av efterfrågad trafik kommer kunna framföras på sträckan år 2020. Även om det byggs mötesplatser (inte dubbelspår) som väntas underlätta framkomligheten, så räknar man med strul under byggtiden. Minsta störning gör att passagerartågen har svårt att hålla tidtabell och man har märkt av att inställningen till tåget som färdmedel har förändrats i och med alla problem med att hålla tiderna. Idag reser många regionala besökare från kusten med tåg till Kiruna, t.ex. för att besöka Riksgränsen över en helg. Det finns en risk att tappa dessa helggäster om det ofta strular genom förseningar och inställda tåg. Att förbättra tillgängligheten via tåg är därmed viktigt för att fortsätta locka besökare från övriga regionen. Idag tar det längre tid att åka natttåg upp till Abisko än vad det gjorde förr i tiden. Detta är inte bra då tidsaspekten är viktig för dagens resenärer.

Samtidigt är det ännu inte klart var tåget kommer att gå och var det kommer att stanna efter stadsflytten. Tågsträckningen kommer behöva att dras om. Från flygplatsens sida önskar man att tåget ska gå förbi Kiruna Airport så att det skapas ett resecentrum där flera olika transportsätt möts. Andra menar att den mest naturliga knutpunkten för kommunens kollektivtrafik är i Kirunas nya centrum.

Väg

Det finns flera grupper av resenärer som påverkas av den tillgängliga infrastrukturen för väg. Bilister och bussresenärer är de två största grupperna, men även de som önskar ta sig runt med taxi ingår här.

Det är fortfarande vanligt att resa med egen bil till Kiruna eller att hyra bil på plats. Men många utländska besökare ser inte det som ett alternativ. För en utländsk besökare är det inte aktuellt att hyra en bil och köra på våra svenska vintervägar. Det upplevs helt enkelt som farligt. E10 anses av många dessutom vara en av Sveriges farligaste vägar och i stort behov av underhåll för att höja trafiksäkerheten. Vintertid kan framkomligheten vara så dålig att vägen ibland måste stängas av.

Möjligheterna att hyra bil i Kiruna är heller inte optimala då hyrbilsföretagen på flygplatsen enbart håller öppet i anslutning till ankomster.

Det kan även vara svårt att få tag i taxi som har dåligt med resurser. För resenärer som kommer med ett försenat kvällsflyg till Kiruna Airport finns inte möjligheten att ringa efter en taxi då det inte är någon som svarar vid midnatt... Anekdotiskt kan nämnas att det vid flera tillfällen har hänt att flygplatsens egen personal har fått köra resenärer från flygplatsen eftersom man stänger flygplatsen nattetid och det inte finns vare sig taxi eller flygbuss som kan ta dem därifrån. Alternativet hade varit att lämna dem strandade utanför flygplatsen i 30 minusgrader utan möjlighet att ta sig därifrån.

Den stora nöten att knäcka avseende transportmöjligheterna i och omkring Kiruna är tillgängligheten inom kommunen som måste bli bättre. Då Kiruna är en perifer destination kommer många med flyg eller tåg, vilket ställer höga krav på den lokala infrastrukturen inom kommunen. Kiruna är Sveriges till ytan största kommun och turisterna vill kunna ta sig runt inom kommunen och besöka platser som Abisko, Jukkasjärvi, Nikkaluokta och Riksgränsen. Då måste det finnas goda möjligheter att ta sig till dessa mer avlägsna platser, antingen via kollektiva färdstätt eller t.ex. genom att kommersiella aktörer satsar på transfertrafik via buss i regionen. Transfermöjligheterna från Kiruna tätort ut i kommunen fungerar idag inte så bra. De få flygbussar som finns är inte synkade med flygets avgångs- och ankomsttider och är heller inte synkade med övriga kollektiva färdmedel. Flygbusstrafiken sköts idag av en kommersiell aktör, men skall i sommar (år 2015) upphandlas av kommunen så att det ska finnas en flygbuss till varje avgång. Detta är något som välkomnas lokalt, framförallt då fungerande flygbussar ses som en hygienfaktor för att flygbolag ska vilja satsa på Kiruna. Mycket kan alltså stå och falla med en fungerande lokal infrastruktur.

Det är även viktigt att alla transportsätt, tåg, flyg och bussar m.m., interagerar väl med varandra och är synkade. En van global resenär förväntar sig att det ska finnas möjligheter att ta sig från flygplatsen in till centralorten och ut i övriga delar av kommunen när de landar på Kiruna Airport. En resenär som idag landar på flygplatsen och tar sig med flygbuss till Kiruna centrum kan behöva vänta till nästa dag på nästa buss till Nikkaluokta. Det är upp till destinationen att se till att det finns en fungerande lokal kollektivtrafik som inte enbart passar invånarna utan även är anpassad till besökarnas behov. Att planera lokaltrafiken enbart med utgångspunkt i invånarna fungerar inte i en stad som Kiruna där dessutom de allra flesta har egen bil och därför inte är lika beroende av de kollektiva färdmedlen. Många boendeanläggningar som är belägna utanför Kiruna centralort löser nu problemet med transfer genom att själva hämta sina gäster på flygplatsen.

Digitalt

Den digitala tillgängligheten spelar en viktig roll på en destination som Kiruna där stora delar av besökarna rör sig ute i svårtillgänglig natur, t.ex. i samband med fjällvandring. Dessa aspekter har man

beaktat i stadsomvandlingsprojektet och kommer att ta in fiberuppkoppling i hela staden. Men samtidigt finns en medvetenhet om att den digitala tillgängligheten är ett stort problem ute i övriga kommunen, t.ex. i Abisko. Det är en utmaning att få det att fungera bra i hela Kiruna kommun.

Förväntad utveckling av efterfrågan Kirunafjällen

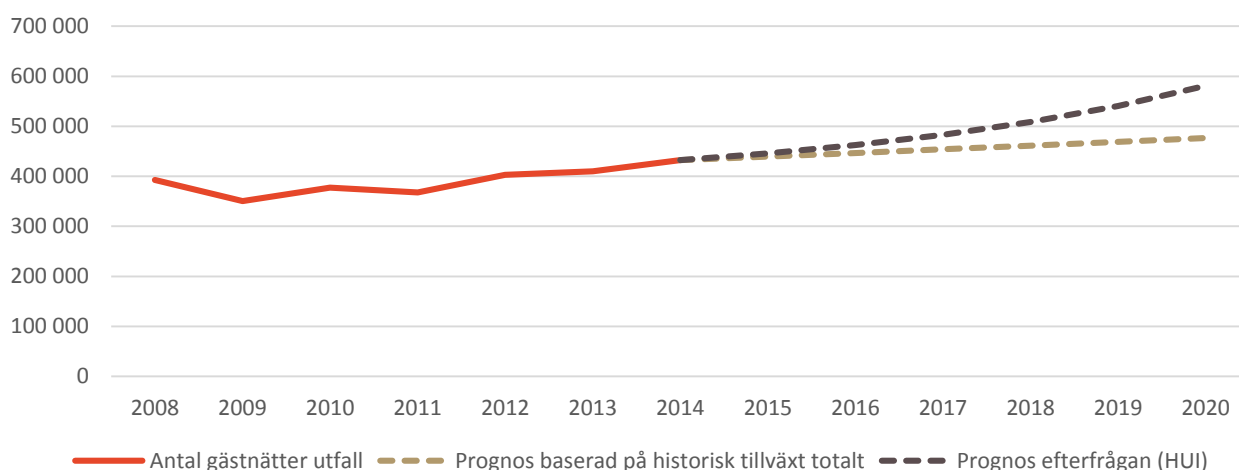
För att göra en bedömning av den framtida turistiska efterfrågan på infrastruktur i Kiruna har HUI valt att göra framskrivningar av efterfrågan på övernattningar på kommersiella boenden i kommunen samt passagerartillväxt på Kiruna Airport.

Gästnätter på hotell, stugby och vandrarhem

Under åren 2008-2014 har gästnätternas exportandel ökat från 22 procent till 34 procent på boendeanläggningarna i Kiruna. Den gästnattstillväxt som noteras sker uteslutande på utländska marknader där antalet övernattningar ökat med närmare nio procent årligen på hotell, stugbyar och vandrarhem. Den svenska marknaden anses vara mogen och uppvisar ingen tillväxt i nuläget.

Vid samma starka tillväxttakt hos utländska besökare som noterats under senare år kan Kiruna nå närmare 600 000 gästnätter år 2020. Det finns däremot en risk att boendeanläggningarna i Kiruna inte har kapacitet nog att ta emot så många besökare, vilket begränsar möjligheterna för tillväxt. Det krävs större boendekapacitet (jämfört med idag) för att kunna nå dessa volymer, speciellt då huvudsäsongen för utländska marknader är relativt kort och då man redan idag delvis upplever att det råder brist på bäddar under vintersäsongen. Så även om efterfrågan finns, krävs investeringar i fler bäddar för att man ska kunna ta emot alla besökare. För att möta den framtida efterfrågan skulle man behöva planera och påbörja byggnationen av fler hotellbäddar redan nu.

Diagram: Förväntad efterfrågan övernattningar (gästnätter) på hotell, stugby och vandrarhem Kiruna



Källa: SCB/HUI Research

I nuläget är det också svårt att avgöra hur gästnattstillväxten kommer att påverkas av den stadsomvandlingsprocess Kiruna står inför. Dels väntas stadsomvandlingen leda till ökat antal gästnätter under byggprocessen, samtidigt som man inte säkert vet hur detta kommer att påverka övriga besökare. Det kan finnas risk att det under en övergångsperiod är så fullt av byggarbetare m.fl. på boendeanläggningarna att "vanliga turister" inte får plats. Från stadens sida tror man inte att detta kommer att hända, men då det redan nu råder kapacitetsbrist vill HUI ändå flagga för behovet av fler bäddar för att möta efterfrågan, speciellt under vintertid.

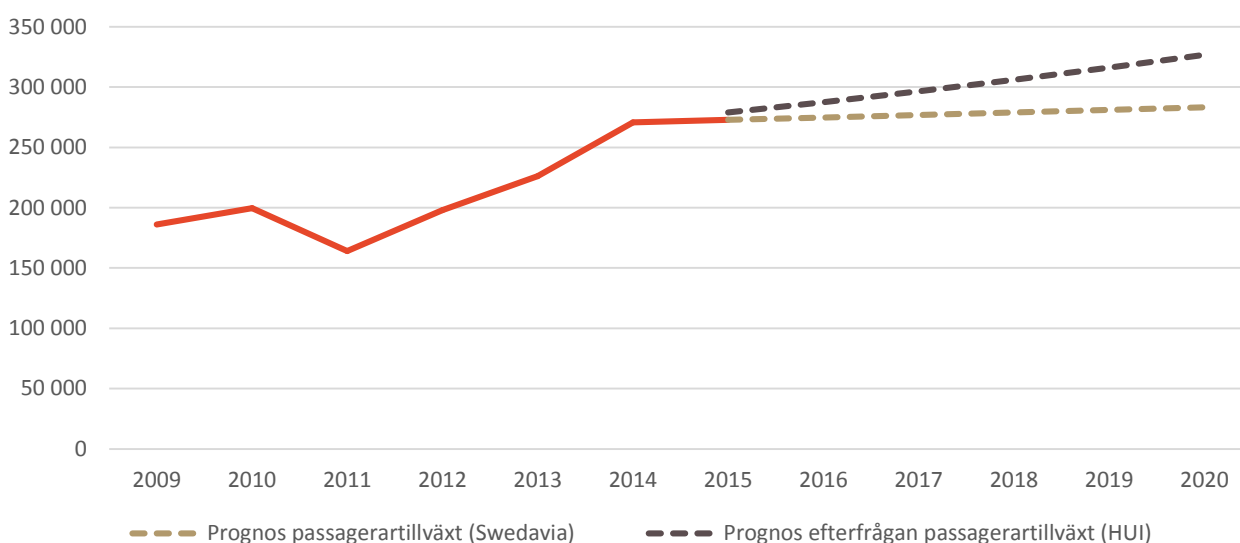
Passagerare på Kiruna Airport

När det kommer till framskrivningarna av passagerartillväxten på flygplatsen presenteras dels Swedavias egen prognos över förväntat utfall och dels HUI:s prognos av efterfrågan. För att nå den fulla potentialen som kurvan för efterfrågetillväxten visar krävs att det finns tillräckligt med bäddar på destinationen som gör att flygbolag och turoperatörer är villiga att satsa på Kiruna och utöka kapaciteten. Som tidigare poängterats kan det bli svårt för Kiruna att ta tillvara på den potential som finns om inte antalet tillgängliga bäddar ökar så att man kan garantera utländska gäster boende, speciellt under stadsomvandlingsprocessen.

Swedavia räknar med en tillväxt på omkring 0,5-1 procent årligen fram till år 2020. HUI:s bedömning är att potentialen är större än så. Dels beroende på den starka tillväxten på utländska marknader och dels på grund av stadsomvandlingen som kommer locka såväl arbetare och besökare till Kiruna under de kommande åren. HUI bedömer att Kiruna Airport har potential att nå 300 000 passagerare

(ankommande och avgående) omkring år 2017/2018. Det bör nämnas att nedanstående framskrivningar inte bara gäller inkommande turism utan även utgående turism, dvs. när Kirunabor reser ut från regionen.

Diagram: Förväntad tillväxt Kiruna Airport (antal avresande och ankommande passagerare)



Källa: Swedavia/HUI Research

Vilka satsningar krävs för att en fortsatt positiv utveckling?

Många sammanfattar läget i Kiruna med att besöksnäringens utveckling skulle stagnera om man drog in på antalet avgångar med flyg och tåg. Destinationen är extremt beroende av dessa transportmöjligheter då det geografiska läget helt enkelt inte möjliggör för långväga besökare att komma till destinationen på annat sätt. För att öka attraktiviteten för utländska besökare önskas även fler direktflyg till europeiska hubbar.

I övrigt nämner de flesta som HUI har intervjuat vikten av att få tillgängligheten inom kommunen att fungera bättre. Det är viktigt att synka transportslagen med varandra och planera infrastrukturen med besökaren i fokus, inte bara invånarna. Man är redan idag medveten om att man går miste om besökare på grund av bristande lokal infrastruktur inom kommunen och mellan olika besöksmål. Turisterna kan idag inte ta sig runt till alla platser som är av intresse med hjälp av kollektiva färdmedel.

Något som ligger lite utanför ämnet för denna rapport, men som ändå bör nämnas, är behovet av satsningar på fler kommersiella bäddar i Kiruna. Utan att tillhandahålla fler bäddar kommer Kiruna inte kunna ta tillvara på den potential som finns i att öka antalet utländska besökare, som är den

besöksgrupp som har störst tillväxtpotential. Man måste även säkra boendekapaciteten (främst för utländska turister) under stadsomvandlingen. Flygbolag och turoperatörer kräver garantier för hotellbäddar för att de ska satsa ytterligare på Kiruna och om man inte kan ge dem garantier finns risken att de sviker Kiruna till förmån för andra destinationer. Faran finns att de satsar på att sälja arktiska vinterupplevelser i Finland eller Norge istället. Kiruna riskerar att bli utkonkurrerade av destinationer som kan leverera högkvalitativt boende, fungerande transporter och dessutom goda flygförbindelser.

För att Kirunafjällen ska kunna fortsätta uppvisa en stark tillväxt behövs satsningar inom följande områden:

- Fler kommersiella bäddar
- Bättre transportmöjligheter och synkning mellan dessa inom destinationen
- Fortsatta satsningar på direktflyg från utlandet
- Fler reseanledningar och besöksmål som förlänger säsongerna

Case Årefjällen

Besöksnäringens betydelse för Årefjällen

I Åre med omland är besöksnäringen en basnäring och stark tillväxtmotor sedan länge. Det är svårt att tänka sig destinationer som Åre, Funäsdalen och Vemdalen utan turister och en blomstrande besöksnäring. I Åre kommun omsätter besöksnäringen årligen cirka 1,4 miljarder kronor och skapar cirka 900 årsverken. Detta i en kommun med 10 555 invånare och där själva tätorten har cirka 1 500 invånare. Vissa veckor under högsäsong vistas dock lika många människor i Åre by som i en mindre svensk stad, uppemot 35 000 personer. Under intensiva stugbytdagar är det därför många människor som är i rörelse och som är beroende av en fungerande infrastrukturlogistik för flera typer av transportslag.

Tabellen nedan sammanfattar besöksnäringens betydelse för Åre kommun år 2014. Besöksnäringens andel av kommunens totala bruttoregionalprodukt (BRP) uppgick till 12,6 procent. Detta är betydligt högre än besöksnäringens andel för Sveriges BNP som ligger på omkring 3 procent.

Tabell: Besöksnäringens nyckeltal Åre

Bruttoregionalprodukt (BRP) (Mkr)	3 414
Försäljningsindex 2013, Index=100 (Indexbas: Riket)	186
Befolkning 31 december 2014	10 555
Antal gästnätter HSVC (svenska och utländska)	604 114
Varav utländska gästnätter	146 020
Turismens förädlingsvärde (Mkr)	430
Turistiska årsverken	920
Total turismomsättning (Mkr)	1 356
Svensk turismomsättning (Mkr)	766
Utländsk turismomsättning (Mkr)	591
Turismens andel av BRP	12,6%

Källa: HUI Research/STS

Besöksnäringens omsättning uppgår till omkring 1,4 miljarder kronor i både Kiruna kommun och Åre kommun, vilket bidrar till ett förädlingsvärde på cirka 450 miljoner kronor i vardera kommun. I Åre består besöksnäringen mestadels av inkommande resor. Åre har en relativt hög andel utländsk turismomsättning även om den i jämförelse är lägre än i Kiruna. Åre har en ansenlig mängd norsk gränshandel men inte alls lika mycket utomeuropeiska besökare som Kiruna har. Besöksnäringen i Åre kommun har däremot en relativt större betydelse för kommunen än vad den har för Kiruna kommun. Besöksnäringen i Åre bidrar med närmare 13 procent av kommunens totala BRP medan Kirunas andel

uppgår till cirka 2 procent. Om man sätter dessa andelar i relation till turismandelen för Sverige inser man att besöksnäringen har mycket stor betydelse för Åre.

I Åre har besöksnäringen funnits i 100 år och skapat en anda av entreprenörskap. Genom att man årligen arrangerar större arrangemang (World Cup) och med jämna mellanrum megaevenemang som Alpina VM (nu senast 2007 och nästa gång 2019) och Skidskytte-VM i Östersund (nu senast 2008 och nästa gång 2019) så skapas också förutsättningar för fortsatt tillväxt och nya investeringar i destinationen. Beräkningar visar att Alpina VM 2007 skapade investeringar i Åre för ca 3,3 miljarder kronor under perioden 2002–2009. Investeringarna började alltså i samband med att man utsågs till arrangör av VM redan fem år innan evenemanget. Besöksnäringen har också skapat indirekta effekter i form av innovationer och nya affärsidéer inom områden som rör besöksnäring och friluftsliv i denna region. I Östersund finns som exempel en avancerad skidsimulator som möjliggör för längdskidåkare att i teorin göra träningsåk i kommande tävlingsbanor, något som bl.a. använts av svenskar inför OS. Det finns också en stark tro på ytterligare investeringar i Åre med omland. För det är inte enbart Åre som växer. På skiddestinationerna Vemdalen, Funäsdalen och Lofsdalen har det uppskattningsvis gjorts lika mycket investeringar som i Åre de senaste 3–5 åren.

I princip i samtliga strategi- och måldokument som finns i Åre kommun eller Jämtland Härjedalen lyfts frågan om tillgänglighet och fungerande kommunikationer fram som en av de allra viktigaste frågorna. Den regionala destinationsorganisationen Jämtland Härjedalen Turism har också tagit fram flera strategiska styrdokument i ämnet⁸.

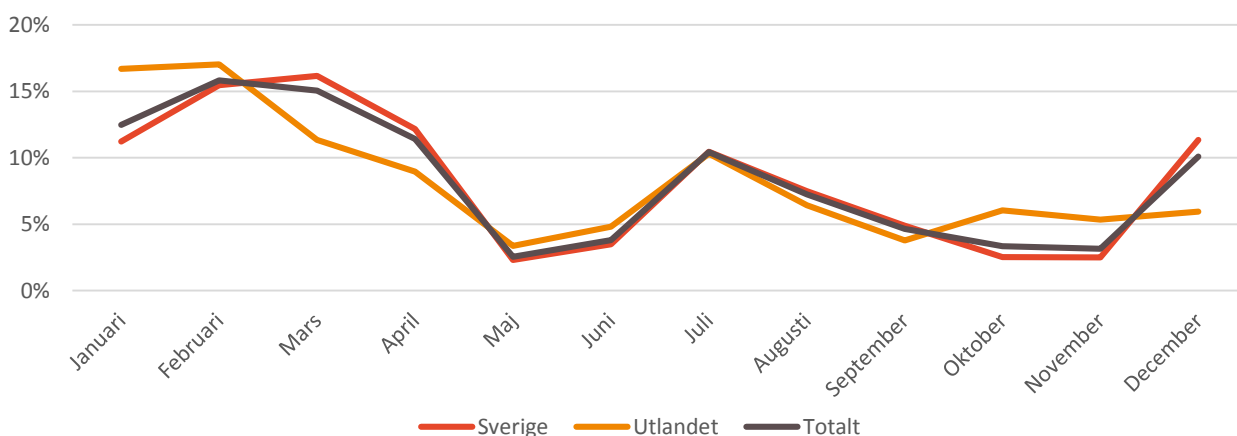
I Åre är god tillgänglighet också viktigt ur ett pendlingsperspektiv. Besöksnäringen har ett behov av att importera arbetskraft och då det kan vara svårt för en partner i en familj att hitta ett jobb i Åre är behovet av fungerande trafik till framför allt Stockholm också betydande för att Åre fortsatt ska vara en attraktiv arbetsmarknad.

Besöksnäringens profil Årefjällen

Huvudsäsongen i Åre är fortfarande vinter, dvs. december-april. Två tredjedelar (65 procent) av alla gästnätter på hotell, stugby och vandrarhem i Åre görs under vintersäsongen. Endast 21 procent av övernattningarna görs under sommaren (juni-augusti). De svenska besökarna är något mer säsongsbetonade än de utländska gästerna (som främst domineras av norska besökare) som börjar komma tidigare på hösten, men för både svenska som utländska turister är vintermånaderna vanligast för besök. Förutom traditionella skiddestinationer som Åre, Vemdalen, Funäsdalen och Lofsdalen lockar också Jämtlandstriangeln (Storulvån, Sylarna och Blåhammaren) fjällvandrare till regionen.

⁸ T.ex. *Infrastruktur & Tillgänglighet – nu och i framtiden för besöksnäringen i Jämtland Härjedalen, 2012*

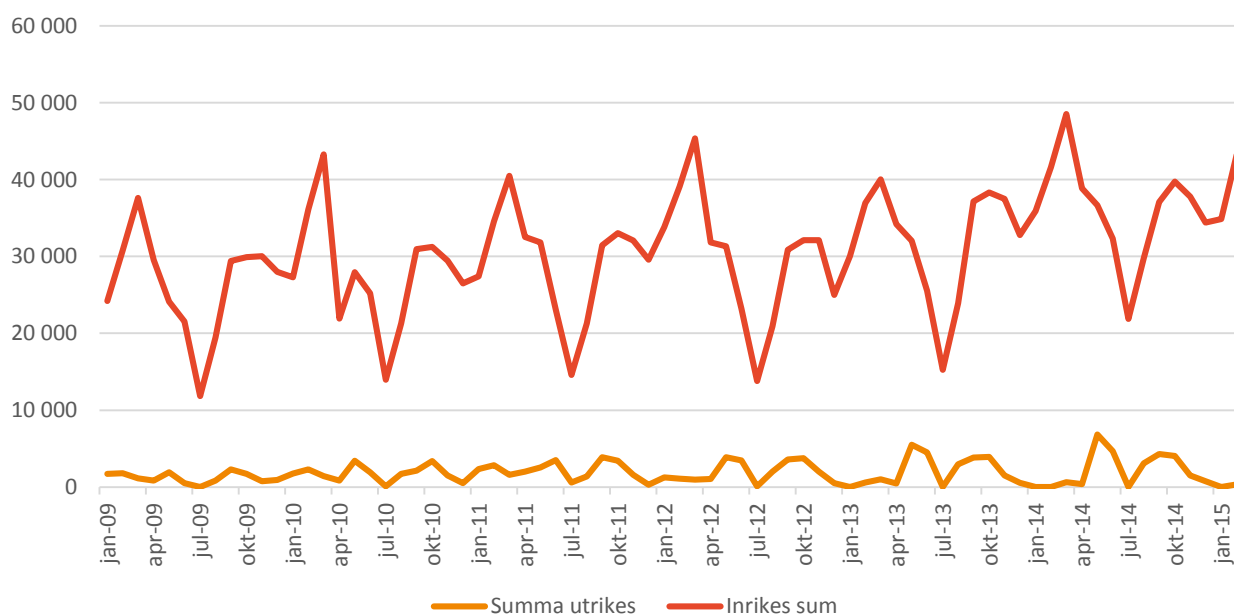
Diagram: Säsongsfördelning gästnätter Åre hotell, stugby, vandrarhem 2014 (andel av gästnätter per månad)



Källa: SCB/Tillväxtverket

Även passagerarstatistik från Åre Östersund Airport visar att resandet är störst under vintersäsongen. Att analysera utrikestrafiken är svårt för Åre, då den till stor del består av svenska resenärers utgående charterflyg till destinationer som Turkiet, Spanien och Grekland. Antalet utrikes passagerare som kommer med direktflyg från utlandet är begränsat.

Diagram: Säsongsfördelning passagerare Åre Östersund Airport (avgångar och ankomster)

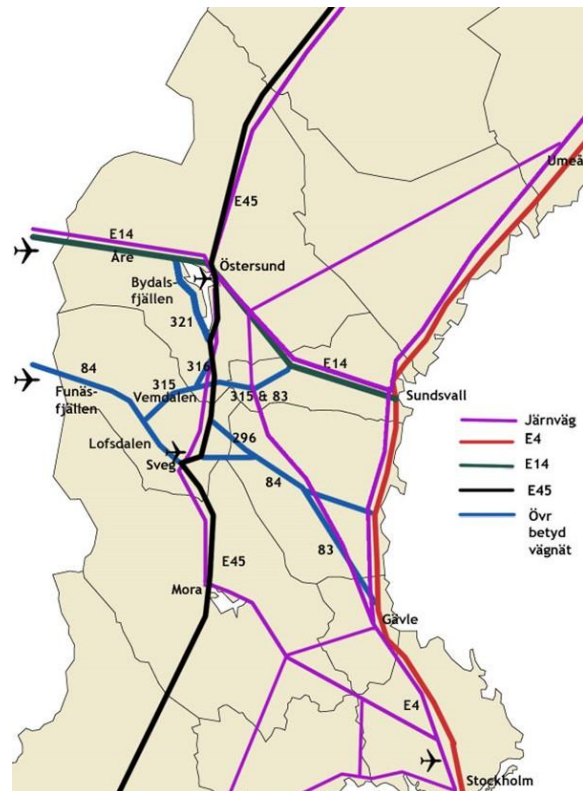


Källa: Swedavia

Besöksnäringens tillgänglighet och infrastruktur

"Tillgängligheten är en av de faktorer som betyder mest men som vi kan påverka minst." Orden är Therese Sjölundhs, VD på ÅRE Destination. Man kan börja med att konstatera att förutsättningarna för tillgänglighet till Åre är relativt goda. Det finns två internationella flygplatser på rimligt transferavstånd (Åre Östersund Airport och Vaernes i Trondheim), en tågstation mitt inne i byn och en europaväg som kommer in från två håll. Själva infrastrukturkapaciteten tycks alltså vara god, däremot kan både underhåll och frekvensen utvecklas.

HUI:s kartläggning baseras delvis på de intervjuer som gjorts med lokala representanter, men även på tidigare rapporter som skrivits inom ämnet.



Källa: "Infrastruktur & tillgänglighet", rapport från Jämtland Härjedalen Turism 2012

I tabellen nedan sammanfattas tillgängligheten till Åre i nyckeltal och statistik avseende flygtrafik, gästnätter samt skiddagar.

Tabell: Tillgänglighet i siffror Åre 2014

Antal landningar flyg	5 015
Antal passagerare flyg (ankomster)	229 109
- varav inrikesflygningar	216 327
- varav utrikesflygningar	12 782
Ankommande fraktgods via flyg (antal ton)	79
Antal gästnätter hotell/stugby/vandrarhem	541 200
- andel svenska	77 %
- andel utländska	23 %
Antal bäddar hotell/stugby/vandrarhem (årsgenomsnitt)	4 820
Rumsbeläggning hotell/stugby/vandrarhem (årsgenomsnitt)	40 %
Antal skiddagar, tusental (vintern 2013-2014)	956

Källa: Swedavia, SCB/Tillväxtverket, SLAO

Nedan beskrivs de utmaningar som identifierats för de olika transportslagen:

Flyg

Åre är en av få, kanske den enda, svenska alpina destinationen av internationellt snitt. God tillgänglighet via flyg är därför centralt för att Åre ska kunna fortsätta växa på utländska marknader. I Åre med omland finns fyra flygplatser; Åre Östersund Airport och Sveg på den svenska sidan och Vaernes/Trondheim och Röros på den norska sidan. Ur ett marknadsperspektiv är Åre Östersund Airport och Vaernäs i Trondheim dem som främst kan försörja Åre med utländska besökare. Vaernäs, som är Norges tredje största flygplats, är inte minst intressant i sammanhanget då den årligen har ca 4 300 000 passagerare (att jämföra med Åre Östersund Airport som har ca 400 000 passagerare/år).

Från Vaernäs går dagligen direktflyg till/från internationella hubbar som London, Frankfurt, Köpenhamn och Amsterdam. För att kunna dra nytta av denna möjlighet krävs dock betydligt bättre transfer till och från Åre. Detta kan ske antingen via tåg där systemen på den svenska och norska sidan måste bli kompatibla och frekvensen i antalet avgångar öka. Ett annat alternativ vore att utveckla busstransfern, vilket är en form av transfer som t.ex. är vanlig i Alperna och som resenärerna därmed känner sig trygga med. Även tågtransfern mellan Åre och Östersund kan förbättras betydligt. I dagsläget finns ett stort antal oönskade järnvägsövergångar på sträckan vilket gör att hastigheten måste hållas nere. Genom att bygga bort dessa skulle tiden på sträckan kunna reduceras.

Den stora utmaningen kopplat till flyg är inte själva infrastrukturkapaciteten utan svårigheten att hitta trafikering som över tid är marknadsmässigt konkurrenskraftig. Detta oavsett om vi talar om reguljärt direktflyg eller affärsmodeller kopplat till charter/researrangörer. Det har funnits charter till Åre från destinationer som Amsterdam, London, Manchester, Köpenhamn och St. Petersburg som samtliga avvecklats. Flera av dessa drabbades hårt i samband med lågkonjunkturen som följde i spåren av finanskrisen 2007-2008. Erfarenheter från andra destinationer (t.ex. Levi i Finska Lapland) visar vikten av långsiktighet och uthållighet i samband med satsningar på tillgänglighet.

Järnväg

Tillgängligheten med tåg lämnar en del i övrigt att önska. Idag tar en resa mellan Stockholm och Östersund fem timmar med snabbtåg. Om man ska vidare till Åre är den totala tiden för sträckan ca 7,5 timme. Nattågen från Göteborg till Åre tar mellan 12 och 14 timmar, vilket är längre tid än tidigare i och med att tågen numera går via Stockholm. För dagens resenärer är restiden en viktig faktor och i och med detta har tåget svårt att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till flyget, särskilt då biljettpriset dessutom ofta är högre på tåget än på flyget. Samtidigt tycks många vara överens om att det finns en stor framtida potential i tåget, inte minst som ett hållbart resealternativ. För att tåget på allvar skulle kunna konkurrera krävs dock kapacitetshöjande åtgärder i form av längre sträckor med dubbelspår samt fler mötesplatser. Det finns också många oönskade järnvägsövergångar vilket också håller nere hastigheten. Dessa åtgärder skulle skapa förutsättningar för mer frekvent persontrafik via tåg.

Själva underhållet av järnvägen lämnar också en hel del i övrigt att önska. Det är inte ovanligt att resenärer blir försenade under vinterhalvåret på grund av undermåligt underhåll vilket gör att många upplever att det är svårt att förlita sig på tåget som transportmedel. Vem vill börja sin semester med en frustrerande försening och att komma fram till destinationen senare än beräknat? Ett annat problem kopplat till underhåll är att större järnvägsunderhåll ofta planeras in med hänsyn till att det ska störa storstadsregionernas arbetspendling så lite som möjligt. Det är förståeligt men ställer till problem för besöksnäringen då detta inte sällan sammanfaller med t.ex. skollov eller långhelger och då många resenärer startar eller avslutar en resa.

Som nämnts i stycket ovan om flyg är en förbättring av tågtransferten från Östersund och Vaernäs en angelägen fråga. Bättre och mer frekvent tillgänglighet via Vaernäs skulle innebära betydligt bättre förutsättningar att kunna dra nytta av flygplatsens dagliga internationella direktlinjer.

Sammantaget kan man konstatera att det krävs åtgärder både vad gäller kapacitetsförbättringar och underhåll för att tåget ska kunna bli det konkurrenskraftiga och hållbara resealternativ många hoppas på för den nationella marknaden.

Väg

Det vanligaste sättet att ta sig till Åre och övriga destinationer i regionen är med bil. De flesta besökarna kommer från Götaland, Mälardalen och Mellansverige vilket innebär ökat tryck på vägarna söderifrån in till Jämtland. En del av vägarna har p.g.a. kvalitetsproblem fått sänkta hastigheter till 80 km/h. Det vore mer önskvärt om vägkvaliteten istället hade förbättrats så att man kunnat hålla högre hastighet med bibehållen säkerhet.

Det finns en tradition bland svenska besökare att ta bilen till fjällen då många ofta har packning med sig. Under vintersäsongen rör sig gästerna generellt inom en relativt begränsad yta medan gästerna under den växande barmarkssäsongen rör sig i en större radie om ca 10-15 mil. Faktum är att bilberoendet inom Åre närmast har ökat på senare år i och med att destinationen också vuxit. Och även om Skistar försörjer Åre med lokala transporter i form av skidbussar så saknas t.ex. goda förbindelser på tider utanför liftarnas öppettider.

Det finns en potential i att kunna växa och locka fler besökare från utländska marknader. Det innebär dock fler besökare som kommer utan bil vilket ställer andra och högre krav på att kunna ta sig runt Åre utan bil. Alternativt skapar det ett tryck på olika former av hyrbilskoncept. Aktörer som Kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken har som grunduppdrag att försörja arbetspendling och skolskjuts med god tillgänglighet men skulle också kunna förbättra förutsättningen för besöksnäringen så att dem som bor i det växande Björnen-området på ett effektivt sätt också kan ta del av Åres nattliv utan att behöva ta taxi. Idag medger lagstiftningen möjligheter för andra aktörer att bedriva lokaltrafik vilket möjligen kan öppna för nya lösningar framöver. Det är viktigt att ställa sig frågan vilka besökare man strävar efter att attrahera och vilka krav på transporter till och inom destinationen detta ställer?

Besöksnäringen på en destination är också starkt beroende av fungerande vägtransporter då i princip alla gods och varor till besöksnäringens företag kommer via lastbil. För Åre med omland fungerar detta relativt väl. Eftersom e-handeln växer kraftigt förändras dock behovet av last- och lagerutrymme. Dels levererar t.ex. ICA Supermarket i Åre mer matkassar direkt till stugorna och dels fungerar man som utlämningsställe för byns e-handelsleveranser. Fler leveranser skapar flaskhalsar kring de områden där avlastning sker vilket i sin tur kräver mer logistikplanering för att tajma olika leveranser med olika leverantörer. Även sophanteringen är ett bekymmer då tunnorna fraktas till Östersund och är borta ett dygn. En genomtänkt planering av destinationens godslogistik är en förutsättning för en effektivt fungerande besöksnäring. För att skapa lokalt fungerande logistiklösningar krävs stark lokal samverkan mellan näringsliv, kommunen och övriga offentliga aktörer.

Digitalt

Den digitala tillgängligheten i själva Åre tätort är god för att vara en perifer destination, åtminstone för svenska besökare. Ett fritt och öppet nät för samtliga besökare är en framtida målsättning. Kanske skulle Åre kunna användas som pilotdestination för att inför megaevenemanget Alpina-VM 2019 skapa *"den sömlösa, trådlösa destinationen"*. I samband med Skid-VM i Falun 2015 gjordes t.ex. punktinsatser för att skapa god digital tillgänglighet.

Förväntad utveckling av efterfrågan Årefjällen

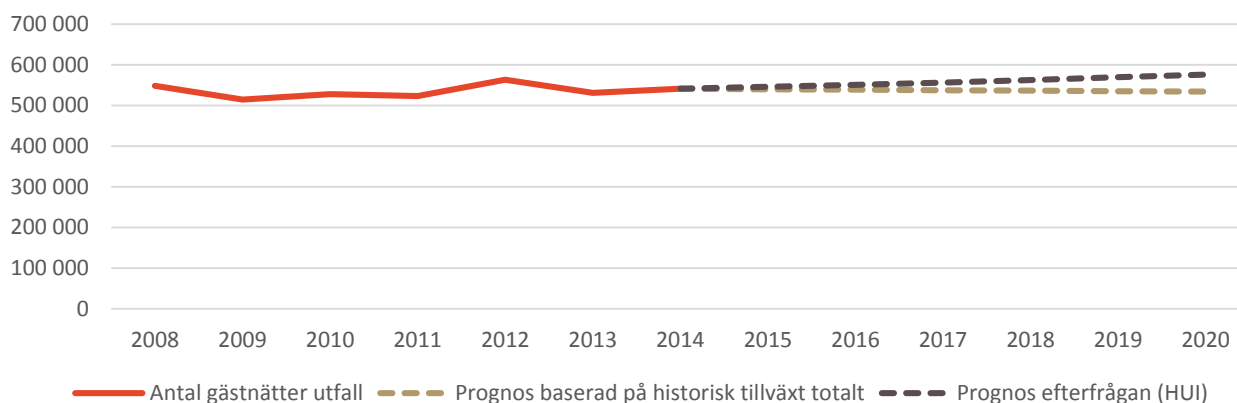
HUI har precis som för Kiruna gjort prognoser för efterfrågan på boende (hotell, stugby, vandrarhem) och passagerartillväxt på flygplatsen. Till det har även en framskrivning av antalet skiddagar gjorts då detta till stor del påvisar den turistiska efterfrågan på destinationen Åre.

Gästnätter på hotell, stugby och vandrarhem

Gästnattsvolymer på hotell, stugbyar och vandrarhem uppvisar för närvarande ingen tillväxt i Åre. Sedan år 2008 har antalet gästnätter legat på en relativt stabil nivå (-0,2 procent årligen). Det råder heller ingen kapacitetsbrist utan belägningsgraden uppgår som max till 55 procent under vintermånaderna. Fortsätter samma trend kommer troligtvis besöksvolymer gå ner något även i framtiden. Observera dock att detta endast gäller de kommersiella boendeformerna hotell, stugbyar och vandrarhem. Åres boendestruktur består till stor del även av stugor och lägenheter, vilka inte ingår i nedanstående prognos av efterfrågan.

Den beige linjen i nedanstående diagram visar på den förväntade efterfrågan givet samma utvecklingstakt som under åren 2008-2014. Lyckas man däremot begränsa nedgången (främst på den svenska marknaden) samtidigt som man attraherar fler besökare från utlandet, framförallt från den norska marknaden, finns potential för tillväxt på kommersiella boenden.

Diagram: Förväntad efterfrågan övernattningar (gästnätter) på hotell, stugby och vandrarhem Åre



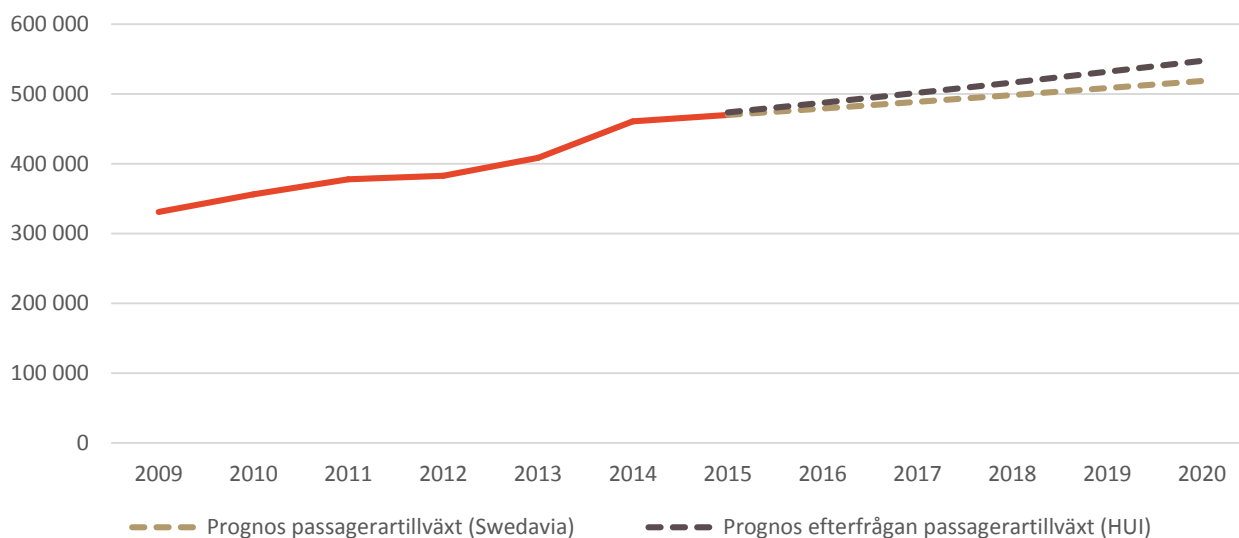
Källa: SCB/HUI Research

Prognoserna nedan tar inte hänsyn till Alpina VM 2019, som väntas få viss påverkan på gästnattsvolymer. Alpina VM kommer att hållas under sportlovstider (februari månad). Därför finns en risk att evenemangets besökare och utövare belägger hotellrum som annars skulle varit upptagna av sportlovsfirare. Det tyder på att gästnattseffekten jämfört med en vanlig sportlovsvecka inte väntas bli allt för stor under själva evenemanget. De effekter som evenemanget medför i form av gästnätter kommer troligtvis noteras inför evenemanget. Man kan även vänta sig en ökad efterfrågan på Åre som destination som en följd av Alpina VM 2019, men frågan är hur stor effekt som kommer hinna noteras under perioden för denna prognos (år 2015-2020)?

Passagerare på Åre Östersund Airport

Åre Östersund Airport har visat upp en stark passagerartillväxt under senare år och flygplatsen har kapacitet att öka antalet passagerare och ankommande fligheter utan att behöva göra några större investeringar i flygplatsen. Swedavia räknar med en årlig tillväxt på upp till 2 procent årligen fram till år 2020. HUI bedömer potentialen, dvs. efterfrågan, något högre än så. Anledningen är bl.a. att vi bedömer att VM 2019 kommer driva passagerartillväxten då många väntas använda flyg som transportmedel inför och under evenemanget. Det bör tilläggas att en stor del av tillväxten nu sker på utrikesflygningar som är utgående charterlinjer. All tillväxt går därför inte att koppla till inkommande turism.

Diagram: Förväntad tillväxt Åre Östersund Airport (antal avresande och ankommande passagerare)



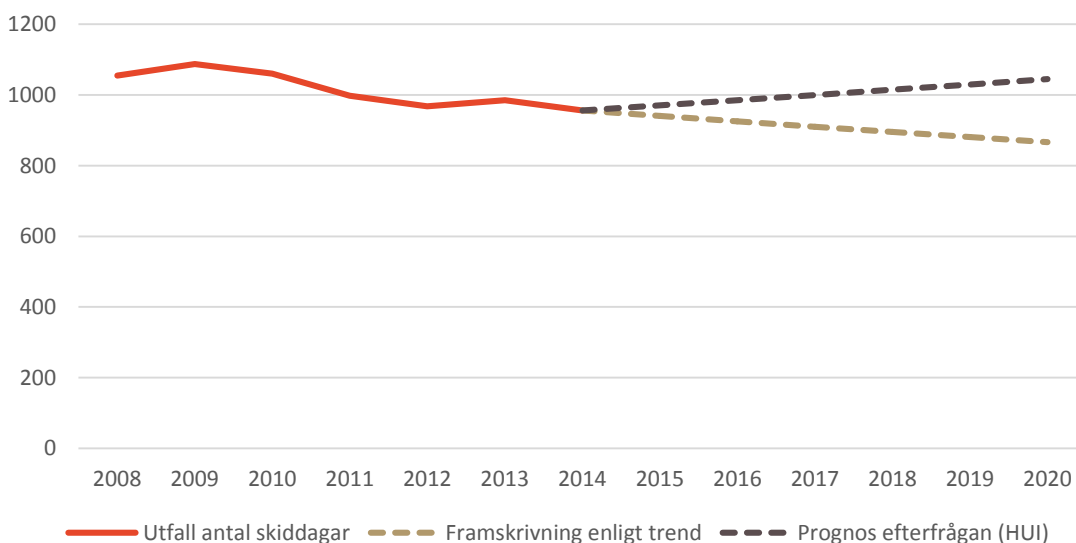
Källa: Swedavia/HUI Research

Skiddagar

Antalet skiddagar i Åres lifts-system har minskat något de senaste åren och ligger för närvarande på cirka 950 000 (vintern 2013/2014). Minskningen i antalet skiddagar förklaras delvis av att besökare i Åre inte enbart ägnar sig åt skidåkning utan även åt andra aktiviteter under sin vistelse. Det finns även indikationer på att vistelselängden för varje turist minskat något, vilket kan förklara nedgången av såväl skiddagar som gästnätter.

Vid fortsatt minskning i samma takt som under åren 2008-2014 kommer antalet skiddagar uppgå till omkring 850-880 000 år 2020. Lyckas man däremot stoppa den negativa utvecklingen är HUI:s bedömning att man kan nå upp i volymer strax över en miljon skiddagar år 2020.

Diagram: Förväntad tillväxt skiddagar Åre (tusental)



Källa: SLAO/HUI Research

Vilka satsningar krävs för att en fortsatt positiv utveckling?

Det vanligaste färdssättet till Åre bland svenska besökare är bil. Det kommer sannolikt att vara det vanligaste transportsättet även framöver. Ett sätt att styra över fler av persontransporterna till kollektiva färdmedel som buss och tåg måste dessa bli mer konkurrenskraftiga (läs: pålitligare, säkrare, snabbare och billigare) samtidigt som de lokala kommunikationerna på destinationerna behöver anpassas och utformas på ett bättre sätt.

Den inhemska marknaden är dock som beskrivits relativt mättad i Åre och möjligheterna till fortsatt tillväxt finns framför allt när det gäller att locka fler utländska besökare. Dessa kommer ofta in via flyg (grannländerna exkluderade) och därför måste olika former av anslutningar till och inom destinationen utvecklas; alltifrån tågtransfer, taxi, hyrbil, lokaltrafik och buss.

För att Årefjällen ska kunna fortsätta att växa krävs:

- Bättre transfer med Vaernäs flygplats
- Förbättrade järnvägsförbindelser och bättre underhåll av tåget
- Bättre tillgänglighet inom Åre
- Fler reseanledningar och besöksmål som förlänger säsongerna

Slutsatser

→ Samverkan mellan besöksnäringen och myndigheter/offentliga aktörer

De senaste fem åren har samverkan mellan besöksnäringen och myndigheter och andra offentliga aktörer förbättrats betydligt. Detta är frukten av två parallella processer. Dels har Trafikverket sedan bildandet år 2010 (Trafikverket var tidigare uppdelat i flera organisationer; Vägverket, Banverket m.fl.) inte längre en lika splittrad bild över frågor som rör trafik och infrastruktur. Det gör i sin tur att man kan kommunicera på ett mer samlat sätt. Idag är det mer naturligt att man ställer frågor om hur man kan möta de utmaningar och förändrade behov som en växande besöksnäring innebär. Ett exempel är vilka utmaningar säsongsproblematiken skapar kapacitetsmässigt. Dels har besöksnäringen också blivit bättre på att samla sig kring frågan om tillgänglighetens betydelse och inte agera utifrån särintressen.

Behovet av förbättrad tillgänglighet nämns ofta i samband med att man diskuterar flaskhalsar för besöksnäringens utveckling. Men vad menar man när man talar om bättre tillgänglighet? I begreppet ligger ett stort tolkningsutrymme. Ibland menar man behovet av ökad kapacitet, ibland bättre underhåll och ibland bättre trafiklösningar. Det är viktigt med en rak och tydlig kommunikation.

För svensk besöksnäring generellt handlar det om att belysa vikten av att beakta besöksnäringen när behovsanalyser görs som syftar till att förbättra infrastruktur och tillgänglighet. Dessa behovsanalyser bör inte enbart göras utifrån traditionella variabler som befolkningsunderlag och arbetspendling. Destinationer med en stark besöksnäring är precis som traditionell råvaruindustri beroende av en välutvecklad och anpassad infrastruktur...

→ Behovet av prognoser för besöksnäringens förväntade utveckling

...vilket leder oss fram till behovet av att synliggöra besöksnäringens betydelse och behov. Bland politiker och tjänstemän finns en etablerat god förståelse för den traditionella industrins förädlingsvärden och betydelse för samhället. Och även om kunskapen om besöksnäringens betydelse för samhället har ökat så kan den förbättras ytterligare. När råvaror eller gods transporteras finns en självklar förståelse för den förädling detta skapar medan "värdet" på en person (läs: turist) som transporteras ibland jämföras med själva biljettpriset på transporten. Besöksnäringens "förädlingsvärde" och förståelsen för de direkta och indirekta effekter besökaren skapar på en destination är inte lika självklara.

Därför är det viktigt att besöksnäringen är med och formulerar frågor om en destinations framtida utveckling och behov rörande infrastruktur, både på lokal, regional och nationell nivå. Hur ser utvecklingsplanerna och den förväntade efterfrågan ut och hur skapar man en gemensam agenda tillsammans med kommunen, regionen och aktörer som Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken och Trafikverket?

Traditionellt görs behovsanalyser kopplat till infrastruktur, logistik och trafik utifrån variabler som invånarantal och behovet av arbetspendling. Besöksnäringen skapar dock extraordinära toppar som gör att det krävs ett mer förfinat underlag än de generella årsmedelflöden man annars analyserar. Hur kan man t.ex. på bästa sätt planera för underhåll av infrastruktur så att det inte stör trafiken i anslutning till besöksnäringens specifika högsäsonger? Och hur kan man skapa större flexibilitet i systemet? Vad kan Trafikverket och andra myndigheter göra och vad kan besöksnäringen själva göra? Trafikverkets roll torde vara att skapa bättre vägar, bättre underhåll och bättre skyltning för att sprida trafiken samt att öka punktligheten för järnväg. Besöksnäringen å sin sida kan verka för att minska flaskhalsar genom att skapa ökad flexibilitet vid stugbytdagar på skiddestinationer.

För att kunna göra detta är det viktigt med prognoser för den framtida efterfrågan på besöksnäringen. I denna rapport har HUI därför presenterat prognoser för besöksnäringens utveckling i Kiruna och Åre, något som fler destinationer också borde överväga att göra.

→ Tillgänglighet TILL destinationer fortsatt viktigt

För att svensk besöksnäring ska kunna växa och locka fler utländska besökare är tillgänglighet en nyckelfaktor. Som tidigare nämnts är det inhemska resandet relativt välutvecklat, vilket gör att den stora tillväxtpotentialen för många svenska destinationer ligger i att locka besökare från nya marknader. I en globaliserad värld, där tid blivit en allt viktigare parameter, är effektiva persontransporter en kritisk faktor för att en destination ska vara konkurrenskraftig. För Sverige och svenska destinationer som både i en global och en europeisk kontext ligger lite avsesides är god tillgänglighet en viktig faktor.

Avregleringen av flyget och tåget har gjort att mindre perifera destinationer har fått det tuffare jämfört med större destinationer. Det beror på att fler marknadsaktörer söker sig till destinationer med en stor kritisk massa – både när det gäller antal invånare och antal besökare. Den tilltagande urbaniseringen driver samtidigt på denna utveckling. Det faktum att Swedavia idag endast äger tio flygplatser, har också gjort frågan om tillgänglighet till en kommunal/regional angelägenhet på många mindre svenska destinationer.

Denna rapport visar att utmaningarna att skapa god tillgänglighet ter sig olika beroende på transportslag. När det gäller flyg så är den fysiska infrastrukturen god i både Kiruna och Åre och kapacitet finns för att klara ett ökat antal besökare. Istället handlar det om att hitta fungerande affärsmodeller som förmår attrahera researrangörer och flygbolag till destinationerna. Den stora utmaningen är att det oftast tar mer än fem år att skapa en stabil efterfrågan från en marknad för mindre nischade destinationer. Många projekt där man samverkat kring t.ex. riskdelning har visat sig sakna den uthållighet som krävs.

När det gäller järnväg och väg kan själva grundkapaciteteten definitivt förbättras och framför allt kan underhållet bli bättre i syfte att skapa bättre tillgänglighet för resenärerna, d.v.s. tågen behöver bli punktligare och vägarna säkrare. Även när det gäller järnvägen handlar det i någon mening också om att skapa fungerande, lönsamma affärsmodeller kring t.ex. nattågen till Åre.

Utan god tillgänglighet till destinationer som Kiruna och Åre får dessa svårare att kunna växa i någon större omfattning framöver då det framför allt är på de utländska marknaderna som potentialen för tillväxt finns.

→ Tillgänglighet INOM destinationen mycket viktigt

En förutsättning för att Sverige som turistland ska växa är att man lyckas attrahera fler utländska besökare. Den svenska marknaden har visat sig vara relativt mättad.

Flera av Sveriges mest populära destinationer som också har störst potential att attrahera utländska besökare har en tillgänglighet och infrastruktur som i mångt och mycket utvecklats för att försörja den egna befolkningen. Och svenska turister har historiskt tagit bilen på semestern. Detta gör att tillgängligheten inom svenska destinationer (utanför storstadsregionerna) sällan är särskilt väl utvecklad. Åre är ett exempel på detta. Samtidigt, i takt med att en destination lockar fler utländska besökare, så ökar också kraven på att kunna erbjuda attraktiva sätt att ta sig runt på en destination.

Denna rapport visar att det är mycket viktigt att utveckla god tillgänglighet inom destinationen, särskilt om man ska attrahera utländska besökare. Dessa kommer sällan med bil och vill inte alltid hyra bil på plats. Både Kiruna och Åre behöver utveckla tillgängligheten inom destinationen, en utmaning som de delar med flera andra svenska destinationer utanför storstadsregionerna.

För Åres del finns en internationell flygplats (Vaernäs i Trondheim) inom rimligt transferavstånd som dessutom har mycket goda förbindelser med ett flertal europeiska hubbar. Om transfern via tåg till och från flygplatsen inte sker mer frekvent och synkas med anslutande flyg så kan man inte heller nyttja denna potential.

Konsekvensen om tillgängligheten inom en destination är undermålig blir att intresset och efterfrågan minskar både bland resenärer som själva sätter ihop sina resor och bland researrangörer som sätter samman chartrade paket till marknaden. Digitaliseringen har drivit på en utveckling mot ökad självpaketering bland resenärer. Det är dock viktigt för svenska destinationer att fler researrangörer skapar attraktiva paket som marknadsför och säljer Sverige på respektive marknader. I sammanhanget ska tilläggas att denna rapport pekar på att tillgängligheten på attraktivt boende kan vara en flaskhals. Om inte researrangörer eller flygbolag kan garantera sina kunder s.k. allotments (när ett hotell garanterar en researrangör rum) med god framförhållning minskar intresset för en destination och dess produkter avsevärt.

→ Digital tillgänglighet – en hygienfaktor

Digital tillgänglighet har vuxit fram som en allt viktigare faktor i takt med samhällets digitalisering. Ur ett besöksnäringssperspektiv är digital tillgänglighet på en destination viktigt på åtminstone tre olika sätt.

→ För konsumenten

Dagens resenärer har blivit alltmer vana att använda internet i samband med sina resor. Dessutom har mobilen vuxit fram som den viktigaste digitala enheten. Resenärer använder visserligen olika digitala enheter när de skaffar information och bokar resor men mobilen är numera ryggraden bland sökenheter. Det är ingen överdrift att säga att mobilen blivit fjärrkontrollen till våra liv. Olika undersökningar visar att sökningar som görs från mobila enheter i samband med resor ofta har en högre konverteringsgrad (läs: omvandlas till bokningar). Sökningar via mobilen syftar ofta till att lösa ett behov som ligger ”nära” både i tid och rum, t.ex. en turists sökning på lokaltrafikens tidtabeller för att ta sig från punkt A till B. För konsumenter tycks det närmast vara en hygienfaktor med god digital tillgänglighet som gör att man kan söka och köpa produkter och tjänster ”i realtid”.

→ För besöksnäringföretagen

För att kunna möta dagens och morgondagens resenärers efterfrågan på digital tillgänglighet behöver besöksnäringföretagen kunna vara digitalt närvarande och ständigt uppkopplade. Bokningssystem och kortbetalningar är två exempel på funktioner som är beroende av god digital tillgänglighet för att kunna fungera friktionsfritt.

→ För destinationen

Resenärer använder allt oftare digitala enheter i samband med resor. För svenska besökare är den digitala tillgängligheten på svenska destinationer ofta bra, som i Åre till exempel. I Kiruna är läget annorlunda. Även om centralorten har god digital tillgänglighet är det mycket sämre i fjällvärlden. På många platser återstår fortfarande en del arbete för att också utländska besökare ska få tillgång till en sömlös digital tillgänglighet.

Ur destinationens perspektiv finns det mycket att vinna på att den digitala tillgängligheten är god. Kan resenärerna själva ha tillgång till "all" information via sina smartphones är behovet av fysisk turistinformation i form av t.ex. skyltar och turistbyrå inte lika stort. Många resenärer uppdaterar även gärna sociala medier med bilder i samband med resor. Detta innebär ofta gratis marknadsföring för destinationen och skulle inte vara möjligt utan god digital tillgänglighet.

→Fortsatt fokus på destinationsutveckling

Att enbart förbättra tillgängligheten på en destination räcker inte. På många perifera svenska destinationer finns en eller ett fåtal reella s.k. "resanledningar". Ofta är dessa också både säsongs- och väderberoende. För att skapa förutsättningar för bättre tillgänglighet krävs att man också investerar i fler reseanledningar som i sin tur gör att efterfrågan på destinationen och dess produkter både ökar och breddas. Destinationer med en större kritisk massa av reseanledningar och besöksmål blir automatiskt mer intressanta för både flygbolag och researrangörer att satsa på. För att svensk besöksnäring ska kunna fortsätta växa på de destinationer som verkligen har förutsättningar att locka fler, och framför allt utländska besökare, krävs parallella satsningar inom de flesta områden – tillgänglighet, boende, aktiviteter, reseanledningar, m.m.

Källor

Intervjupersoner

Case Kiruna

Göran Cars, Kiruna kommun

Carina Johansson, Swedavia Kiruna Airport

Dharma Johansson och Mattias Mannberg, Kiruna Lappland Ekonomisk Förening

Erica Mattsson, Swedish Lapland Visitors Board

Case Åre

Mats Forslund, Jämtland Härjedalen Turism

Susanne Norman, Åre Östersund Airport

Lars Ocklind, ICA Supermarket Åre

Niclas Sjögren Berg, Skistar Åre

Therese Sjölundh, Åre Destination AB

Övriga

Josefina Syssner, Centrum för Kommunstrategiska studier, Linköpings universitet

Einar Tufvesson, Trafikverket