



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Hållbar mobilitet i skidorter

– En studie av arbetet för en hållbar mobilitet i svenska fjälldestinationer

Johan Hultman



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2018

Hållbar mobilitet i skidorter

- En studie av arbetet för en hållbar mobilitet i svenska fjälldestinationer

Sustainable mobility in ski resorts

- A study of the work for sustainable mobility in Swedish mountain destinations

Johan Hultman

Handledare: Anna Peterson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Helena Mellqvist, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitekturprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2018

Omslagsbild: Johan Hultman

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Hållbar, mobilitet, turism, Åre, fjällturism, transporter i skidorter

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	1
FÖRORD	2
SAMMANFATTNING	3
ABSTRACT	4
INLEDNING	5
BAKGRUND	5
MÅL & SYFTE	6
FRÅGESTÄLLNING, METOD OCH MATERIAL.....	6
AVGRÄNSNINGAR	6
HÅLLBAR MOBILITET I FJÄLLDESTINATIONER	7
LITTERATURSTUDIE.....	7
<i>Transportsystemets påverkan</i>	7
<i>Ökat intresse för naturturism</i>	7
<i>Hållbar mobilitet inom turism</i>	8
<i>Samverkan</i>	10
<i>Beteendeförändring</i>	10
REFERENSPLATSER	11
ÅRE	14
<i>Åre idag</i>	14
<i>Skistar</i>	16
<i>Intervju</i>	16
<i>Åre i framtiden</i>	18
<i>Nya kabinbanan</i>	20
DISKUSSION	21
HUR SKULLE ÅRES MOBILITET KUNNA UTVECKLAS?	21
<i>Bilberoendet</i>	21
<i>Omställning</i>	21
<i>Samverkan</i>	22
<i>Gemensamma mål</i>	23
HUR SKULLE FJÄLLDESTINATIONERS MOBILITET KUNNA UTVECKLAS?	24
<i>Utmaningar</i>	24
<i>Beteendeförändring</i>	24
<i>Styrmedel</i>	26
SLUTSATS	27
FORTSATT FORSKNING	28
REFERENSLISTA	29

Förord

Sedan jag var liten har jag tillsammans med min familj rest till Åre för att åka skidor. Varje påsklov packades bilen full och styrde mot fjällen. I timmar trängdes jag och mina syskon mellan utrustning och packning. Köer av packboxar, hög volymen eller stänga av helt-diskussioner, och bortdomnade ben har varit tradition under många år.

Julen 2017 skulle jag och min familj återigen på skidsemester till Åre. Denna gång skulle vi för första gången ta tåget. Bra tyckte jag, det är ju mer miljövänligt, bekvämare och säkrare. Resan började bra, bortsett från att min familj hade med sig 18 kollin, 3 per person och SJs tåg inte var utrustade med mycket mer än hatthyllor. Med lite hjälp av mittgången och en kreativ stapelteknik lyckades vi och våra väskor anlända till Åre station. Väl framme startade nästa utmaning, att ta sig till boendet som låg en kilometer från stationen. Eftersom taxi inte var ett alternativ beslöt min pappa att gå in på närmsta sportaffär och köpa två pulkor. Därefter kunde vi börja pulsa genom nysnön, dragandes på vår utrustning som sex stycken slädhundar. Kvällen slutade inte där, det var dan före julafton och nu skulle det handlas inför julbordet, tur då att vi hade två stycken nyinförskaffade pulkor, för närmsta mataffär låg 20 minuter bort.

Julaftons morgon vaknade vi upp till fint skidväder och jag och mina syskon var ivriga att komma ut och börja åka. Vi tar en buss till skidliften tänkte jag och antog att det skulle finnas en busstation relativt nära. Så var inte fallet, närmsta busstation låg vid centralstationen, alltså en bit bort, inte minst när en ska gå i pjäxor och bära på skidor. Tyvärr fanns det inget annat alternativ. Åtta ömmande axlar och tre skavsår senare var vi framme vid busstationen. Andfådda och svettiga slängde vi av oss jackorna och hämtade andan. "Nu är vi i alla fall uppvärmda" sa jag i sann positiv julaftons-anda, men möttes av tre irriterade blickar.

På det här sättet fortsatte vår vistelse i Åre och i slutet av veckan summerade mamma vår semester som trevlig och fin på alla sätt, men att vi nästa år tar bilen i alla fall, "det blir så bökigt annars". Alla nickade och höll med, inklusive jag själv.

Denna resa kom att bli inspiration till denna studie.

Sammanfattning

Denna studie handlar om hur fjällturism på olika sätt kan arbeta för att minska sin miljöpåverkan av persontransporter. Det finns en tydlig trend inom dagens turism som säger att naturen lockar fler människor än någonsin. Turistdestinationer i svenska fjällen beräknas få fler turister och en ökad besöksnäring. Samtidigt skapar turismen stora miljöpåverkningar, framför allt på grund av att många besökare transporterar sig med bil. Detta är en stor utmaning för svenska fjällturismdestinationer. Antalet transporter måste minska i framtiden. Detta kommer att kräva stora strukturella förändringar och insatser från turistindustrin, som står för en stor del av de infrastrukturella investeringarna i dessa områden.

Idag sker omställningen mot miljövänliga transportalternativ för långsamt. Därför är det viktigt att medvetenhet om vikten av denna omställning sprids och blir tydlig. Bilen ses för många som en självklar del i sättet vi transporterar oss på, men forskning visar att bilanvändandet måste minska för att vi ska kunna uppnå ett hållbart transportnät. För att de svenska fjälldestinationerna ska kunna uppnå en fortsatt positiv utveckling i antalet besökare måste kollektiva alternativ samt gång och cykel prioriteras. Detta har redan gjorts med framgång på många liknande platser i världen. I min studie tar jag bland annat upp exempel från alperna där en omställning skett från bilberoende till miljövänliga alternativ. En sådan omställning har visats kunna påverka besöksnäringen positivt när den integreras och utformas på ett sätt som underlättar resandet, skapar bättre tillgänglighet och gynnar det lokala samhället. En sådan förändring beskrivs som komplex och kräver samverkan mellan samhällets olika aktörer, beslutsfattare och befolkning. Detta är viktigt eftersom ett välfungerande transportsystem utvecklas av alla som använder det och omställningsprocessen sker genom en gemensam beteendeförändring.

Jag har valt att närmare undersöka skidorten Åre för att identifiera hur arbetet kring omställningen mot hållbara alternativ utvecklas. Det sker idag satsningar på kollektivt resande och cykelbanor i Åre men på många platser är det glest befolkat och detta försvårar satsningar på kollektiva alternativ. Bilberoendet är utbrett och står för en stor del av kommunens utsläpp av växthusgaser. Många som besöker Åre tar sig också dit med bil vilket skapar påfrestningar på miljö och människor.

För att uppnå målen om en hållbar mobilitet måste Åre och andra svenska fjälldestinationer göra satsningar på miljövänliga transportmedel. Genom att utnyttja underlaget av turister har dessa orter möjlighet att utveckla de kollektiva nätet och göra satsningar på hållbara alternativ. För att detta ska kunna genomföras krävs samverkan. Skistar är ett företag som har stor påverkan på Åres utveckling. Samarbetet mellan Skistar och övriga aktörer måste förbättras och styra riktningen för transportnätet i en hållbar riktning. Detta är bara möjligt om konkreta gemensamma mål fastställs. De satsningar som görs för de alternativa transportmedlen måste också marknadsföras och anpassas för att omställningen ska locka och accepteras av samhället liksom turistnäringen.

Abstract

This study is about how mountain tourism can work in different ways to reduce its environmental impact on passenger transport. There is a trend in today's tourism that says that nature attracts more people than ever. Tourist destinations in Swedish mountain regions are expected to attract more tourists in the future. At the same time, tourism creates major environmental impacts, one issue is the fact that many visitors are traveling by car. This is a major challenge for tourism destinations. The number of transports needs to decrease in the future. This will require major structural changes and efforts from the tourism industry, which account for a large part of the infrastructure investments in these areas.

Today, the shift towards environmentally friendly transports takes place too slowly. Therefore, it is important that awareness of the importance of this problem is spread and become clear. The car is seen to many as an obvious part of the way we transport, but research shows that car use must be reduced in order to achieve a sustainable transport network. In order for the Swedish mountain destinations to achieve continued positive development in the number of visitors, collective alternatives as well as walking and cycling must be prioritized. This has already been done successfully in many similar places in the world. In my study, I am giving examples from the Alps, where a change has been made from car dependence to environmentally friendly alternatives. Such a change has been shown to be able to positively influence the visitor industry when integrated and designed in a way that creates better accessibility and benefits local communities. Such a change is described as complex and requires interaction between society's different actors, decision makers and the local community. This is important because a well-functioning transport system is being developed by everyone who uses it and the development takes place through a common change in behavior.

I have learnt more about Åre ski resort to identify how the work on improving sustainable alternatives is being developed. Today there are investments being made in public transport and cycle tracks in Åre, but in many places Åre is sparsely populated, and this complicates efforts on collective alternatives. Car dependence is widespread and accounts for a large part of the municipality's greenhouse gas emissions. Many visiting Åre also get there by car, which creates stress on the environment and on people.

In order to achieve the goal of sustainable mobility, Åre and other Swedish mountain destinations must make efforts on environmentally friendly transports. By utilizing the basis of tourists, these resorts have the opportunity to develop collective networks and make efforts on sustainable alternatives. In order for this to be carried out, cooperation is key. Skistar is a company that has a major influence on the development in Åre. The cooperation between Skistar and other actors must be improved and the transport network must be controlled towards a sustainable direction. This is only possible if common goals are established. The efforts made for the alternative means of transport must also be marketed and adapted for it to attract guests and become accepted by the local community.

Inledning

Bakgrund

Vårvindar friska,
leka och viska,
lunderna kring, likt älskande par.
Strömmarna ila,
finna ej vila,
förrän i havet störtvågen far.
Klappa mitt hjärta,
klaga och hör,
vallhornens klang bland klipporna dör.
Strömkarlen spelar,
sorgerna delar
vakan kring berg och dal.

En skör röst sjunger visan vårvindar friska samtidigt som Volvos senaste bil presenteras. Till vacker och stillsam pianomusik kör bilen genom vackra fjälllandskap och mörka granskogar. Detta är en bild vi är vana att se under reklampauserna på tv. Bilen som ett sätt att fly stressen, ut i den vilda naturen. En chans för människor som bor i staden att nå ut till det orörda landskapet.

Visst är det så att människor törstar efter naturupplevelser. Enligt undersökningar är naturturismen det segment inom den globala turistnäringen som växer snabbast (Visit Sweden 2016). Naturturism främjar önskan om att komma ut i naturen och kan bidra till större förståelse för den, men kan samtidigt påverka naturen negativt. Naturturism precis som annan turism kräver transport av människor till, från och inom destinationerna. Om denna transport görs på ett sätt som skapar negativ miljöpåverkan blir denna turism ohållbar. Idag lever naturturismen på många platser av vad den förstör. Det ses därför som viktigt att skapa tillgänglighet till naturen genom hållbara transportmedel. Då kan vi nå ut och ta del av den vilda naturen även i framtiden.

Svenska fjällen och dess turistorter är ett populärt resmål som lockar med storslagna landskap och naturupplevelser. Idag är dessa orter beroende av turister som till stor del anländer med bil (Bodén, B 2010). Det är därför viktigt för svenska fjällens turistdestinationer att arbeta för att uppnå en hållbar mobilitet till från och inom orterna så att de fortsatt kan ta del av turismen. Utsläppen från transporter måste minska om Sverige ska nå regeringens miljömål (Naturvårdsverket 2015). Turismen står för en del av de transporter som måste minska sina utsläpp. Fjällturism är en del av problemet och är därför en del av lösningen.

Mål & syfte

Syftet med min studie är att identifiera de svenska fjällens turistorters möjligheter till att uppnå en hållbar mobilitet. Jag vill undersöka vilka mekanismer som är avgörande i arbetet för en omställning till miljövänliga transportmedel. Mitt mål är att hitta goda exempel från turistorter och identifiera hur dessa orter arbetar för en omställning mot ett hållbart resande samt beskriva hur deras arbetet kring beteendeförändring och anpassning genomförts. Med hjälp av goda exempel samt litteratur som förklarar hur de svenska fjällen bör ställa sig till framtidens utmaningar vill jag skapa goda referenser för ett fortsatt arbetet kring hållbar mobilitet i svenska turistorter. Jag har också valt att närmare undersöka Åre för att identifiera hur deras arbete mot hållbar mobilitet förhåller sig till den litteratur jag presenterar i ämnet. Genom att identifiera Åres utmaningar och de satsningar som görs för att en hållbar mobilitet ska uppnås vill jag kunna förklara om arbetet går i en hållbar riktning.

Frågeställning, metod och material

Mina två frågeställningar för denna studie har varit; 1. Hur skulle Åres mobilitet kunna utvecklas?
2. Hur skulle Svenska fjälldestinationers mobilitet kunna utvecklas?

För att kunna svara på mina två frågor har jag med hjälp av litteraturstudie funnit fakta om turismens påverkan på miljön, hållbar mobilitet inom turism, samt hur en omställning sker mot hållbara transportalternativ. Jag har också undersökt goda exempel från skidorter och turistdestinationer som lyckats skapa en förändring och som idag erbjuder hållbara transportalternativ. Jag beskriver hur deras omställningsprocess har gått till samt hur det marknadsför sina orter med hjälp av sitt transportnät.

Vidare undersöker jag Åres situation idag. Med hjälp av fakta från Åre kommun samt en intervju jag gjort med en person från Åre kommuns samhällsbyggnadskontor försöker jag identifiera hur orten ställer sig till framtida utmaningar och hur de jobbar för att utveckla sitt transportsystem i alpinområdet. Med bakgrund av min litteraturstudie och de exempel jag funnit försöker jag i min reflektion anknyta denna kunskap till den kunskap jag fått om Åre och på så vis besvara mina två frågeställningar.

Avgränsningar

Denna studie fokuserar på persontransporter inom skidorter.

I denna studie ger jag exempel på "miljövänliga alternativ" som kan ersätta resor med bil. Det som inte behandlas är till vilken utsträckning dessa alternativ är hållbara eller miljövänliga.

Hållbar mobilitet i fjälldestinationer

Litteraturstudie

Transportsystemets påverkan

Transportsystemet har stor påverkan på miljö och människa. Utsläppen av koldioxid bidrar till växthuseffekten vilket i sin tur påverkar klimat och miljö negativt (Naturvårdsverket 2017). Utsläppen av kväveoxider bidrar till övergödning av mark och vatten vilket påverkar balansen i våra sjöar vattendrag och hav. Infrastruktur kopplat till biltrafik skapar ekologiska barriärer som försämrar villkoren för djur och växtliv. Bilen skapar också buller och luftföroreningar som försämrar människors närmiljö. Biltrafiken slitage av vägbeläggning bromsar, däck och vägsand skapar grova partiklar i gatumiljön som alltjämt bidrar till stora hälsoproblem (Naturvårdsverket 2015).

På grund ut av alla de negativa konsekvenser som vägtrafiken skapar är det viktigt att minska denna negativa påverkan. Idag utgör cirka 30 % av Sveriges koldioxidutsläpp av vägtransporter, en andel som fortsätter att växa. Minskade koldioxidutsläpp är ett av Sveriges viktigaste mål för framtiden då effekterna har enorm påverkan på samhället, lokalt och globalt (Naturvårdsverket 2015). Regeringen har som mål att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Genom en omställning till ett hållbart resande vill Sverige bli en förebild och leda utvecklingen mot ett hållbart samhälle (Regeringen 2016). Planera för ett hållbart resande är viktigt i en god samhällsplanering som i sin tur påverkar samtliga 16 miljömål (Naturvårdsverket 2015).

Enligt Naturvårdsverket (2015) visar dagens beslut för transportpolitiken att transportsystemets utsläpp inte kommer att kunna reducera sina utsläpp i önskvärd omfattning. De menar att för att nå miljömålen krävs både teknisk utveckling av fordon men också beteendeförändringar hos människor. Ett minskat beroende av transporter ses också som viktigt för att minska bilberoendet. Genom att möjliggöra effektiva transportlösningar, skapa förutsättningar för kollektiva lösningar och förbättra möjligheterna för att gå och cykla kan bilens roll i transportnätet ersättas och miljömålen uppnås (Naturvårdsverket 2015).

Svenska fjällen bedöms också påverkas hårt av klimatförändringarnas följder. Ett förändrat klimat kommer att påverka djur och växtliv negativt. Varmare vintrar kommer att förkorta vintersäsongen. I slutet av seklet beräknas dagar med snötäcke minska från 120 till 75 dagar per säsong i de Jämtländska fjällen. I framtiden förväntas också nederbörden att öka och kraftiga regn bedöms bli vanligare. Detta kommer att öka den redan höga risken för ras och slamströmningar som i sin tur hotar infrastruktur och bebyggelse (Åre kommun 2012).

Ökat intresse för naturturism

Enligt Adventure Travel Trade Association är naturturism det segmentet inom turism som växer snabbast. Allt fler väljer att profilera sig som naturdestinationer. Intresset för svensk natur ökar också visar undersökningar. Det som bedöms ligga till grund för det ökade intresset för naturturism är ett ökat intresse för naturupplevelser, stillhet och ro. I en alltmer stressad värld ökar efterfrågan på bekväma naturupplevelser. Människor ser i större utsträckning semestern som en tid för personlig

utveckling och hälsosam livsstil, detta bedöms också bidra till det ökade intresset för naturturism. Fler trender hos dagens resenärer är längtan efter äkta upplevelser. Att uppleva genuin och autentisk kultur, lokalbefolkning och natur är något som lockar den moderna resenären. Dessa trender beskrivs som en motreaktion till dagens konsumtionshets och slit och släng mentalitet (Visit Sweden 2016).

En hållbar livsstil blir också allt viktigare. Enligt Fröjd agency samt Kairos future trendrapport (2015) utgör hållbarhet och miljöfrågor en allt större angelägenhet hos konsumenter. I takt med att den medvetne konsumenten blir allt vanligare efterfrågas möjligheterna att kunna semestra utan att påverka miljön negativt. I takt med att miljövänliga produkter blir mer populära ökar samtidigt konkurrensen och investeringsviljan från företaget inom detta segment (Visit Sweden 2016).

Denna trend tycks speglas i intresset för tågsemester som samtidigt ökar. Även om det handlar om en liten grupp människor jämför med ökningen av flygresor så finns en tydlig trend som säger att människor i allt större utsträckning väljer bort bil och flyg och istället väljer tågsemester av miljöskäl (Nyheter Ekot 2018).

Hållbar mobilitet inom turism

Det finns ett stort behov av att minska de negativa miljöpåverkningar som turismen orsakar. Ett sätt att göra det på är att reducera transportutsläppen genom att uppmuntra användningen av hållbara alternativ (Gronau, W 2017). Dagens mobilitet är inte hållbar eftersom den påverkar miljö och människa negativt. Därför är det viktigt att sättet vi rör oss på utvecklas i en hållbar riktning. Naturvårdsverket (2015) definierar hållbar utveckling som något som "tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov". De beskriver vidare att målet för svensk transportpolitik är att försörja medborgare och näringsliv i hela landet med samhällsekonomisk, effektiv och långsiktigt hållbar transport. Det framtida transportsystemet ska minska påfrestningarna på de livsuppehållande systemen och ge stöd för samhällets behov samtidigt som det medverkar till att öka välbefinnande och undviker helt och hållet negativa effekter för människor som lever i absolut fattigdom (Naturvårdsverket 2015).

För att vi ska ha möjlighet att nå målet om ett hållbart resande måste vi i första hand använda oss av miljövänliga alternativ som gång, cykel och kollektivtrafik. Det kommer också att krävas planering så att färre resor behöver göras i framtiden. Det handlar alltså om att minska efterfrågan av transporter samtidigt som de transporter som krävs görs på ett sätt som påverkar miljön så lite som möjligt. I viss mån kan också en effektivare bilanvändning komma att användas (Naturvårdsverket 2015).

För att kunna konkurrera på en global marknad bedöms flyget vara en viktig roll för en destinations attraktionskraft i en expanderande marknad (Bodén, B 2010). Samtidigt är det viktigt att minska utsläppen från flygen. Enligt företrädare från Chalmers och KTH kommer det att krävas begränsningar för flygresandet om vi ska uppnå en hållbar framtid. Enligt dem kommer inte teknisk utveckling att räcka för att minska utsläppen. Beteendemässiga förändringar kommer att krävas samt utveckling inom andra områden i samhället (Dagens nyheter 2018). Detta bekräftas också av Naturvårdsverket (2015) som skriver att de framtidsbedömningar som har tagits fram förutser förbättrad teknik, men att "bedömare är eniga om att den tekniska utvecklingen inte räcker för att nå de framtida klimatmålen". För att nå klimatmålen krävs som sagt därför en förflyttning från resor som görs med bil till miljövänliga transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik. Naturvårdsverket (2015) skriver

fortsättningsvis att mot bakgrund av befintliga trender inom hållbar mobilitet går utvecklingen i mångt och mycket åt fel håll.

Kollektiva transportmedel kan samtidigt förbättra upplevelsen för turisten. Besökare föredrar kollektivtrafik då de inte behöver oroa sig för att komma vilse utan istället kan fokusera på att uppleva miljön omkring dem. Studier visar att besökare föredrar att använda olika former av transportmedel under en resa. En kombination av flera alternativ och möjlighet till smidiga byten mellan dessa anses vara positivt. Det skapar möjlighet för linjära resor då du inte behöver återvända till samma plats (Gronau, W 2017). Ett väl designat transportsystem kan fungera som en del av en destinations attraktionskraft och bidra till en förbättrad upplevelse för besökarna på plats (Scuttari,A, Volgger,M och Pechlaner,H 2016).

Genom att justera den lokala kollektivtrafiken för turister kan efterfrågan för dessa resor öka samtidigt som samarbetet mellan turistsektorn och transportsektorn kan förbättras. Genom att tillämpa ett system som tillgodoser fler målgrupper ökar samtidigt förutsättningarna för satsningar och genomförbarhet av utvecklingar. Samarbetet mellan transport och turismintressenter är idag ovanligt men beskrivs som en viktig del i ett fungerande attraktivt kollektivtrafiknät. Detta gör att glesa orter som saknar underlag för kollektivtrafik kan med turismens hjälp motivera kollektivtrafik. Tyvärr saknas ofta medvetenhet om de möjligheter kollektivtrafik kan skapa, som ökad tillgänglighet och ökad turism. Därför blir det också svårt att konkurrera med bilen på dessa glesa platser då efterfrågan på kollektivtrafik inte är tillräcklig (Gronau, W 2017).

Tillgängligheten har stor påverkan på besökarnas preferenser och upplevelse. Därmed är tillgänglighet mycket viktigt för ortens konkurrenskraft. En destinations förmåga att tillsammans med det lokala företagen, anpassa sig till omvärldens förändringar är avgörande för ortens utveckling. På så sätt kan tillgänglighet vara en katalysator för förändring (Bodén, B 2010). Ett sätt är att minska miljöpåverkan är att få fler att resa med tåg. Bara genom att erbjuda ett väl fungerande transportnät inom turistdestinationen kan turisternas resebeteende förändras till och från destinationen (Gronau, W 2017).

Få semestrar i svenska fjällen med lätt packning. De aktiviteter som många reser till fjällen för att utöva, som vandring, skidåkning och cykling, kräver just mycket utrustning. Detta är något som försvårar resandet med tåg då vagnarna inte är tillämpade för denna turism. Därför föredras bilen av praktiska skäl för de flesta. Bilen står idag för den viktigaste och största delen av svenska fjällens turism, och är därför det mest strategiskt viktiga transportslaget för Sveriges skidorters besöksnäring. Om svenska fjällen ska ha möjlighet till en fortsatt ökad turism kan trafiknätet bli hårt belastat och tillgängligheten till orterna försämrats. Risk finns då att anpassningar av trafiknätet då måste genomföras. Sett ur ett samhällsekonomiskt, och klimatsmart perspektiv skulle en sådan utveckling inte vara försvarbar så länge fossila drivmedel dominerar (Bodén, B 2010).

Hur mycket vi reser och på vilket sätt vi gör det avgörs av en mängd faktorer. En tät och funktionsblandad bebyggelse har förutsättning att skapa kortare avstånd mellan funktioner och aktiviteter, när avstånden mellan målpunkter blir kortare underlättar det att välja alternativ som gång och cykel. En tät bebyggelse struktur skapar också bättre förutsättningar för kollektivtrafik då underlaget av människor blir större. En funktionsblandad bebyggelse struktur i kombination av ett transportnät som prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik kan skapa förutsättningar för tillgänglighet

och påverka valet av transportsätt. Trenden mot ökad urbanisering och förtätning av tätorter kommer troligen innebära att fler blir mindre bilberoende. Men det är viktigt att i takt med en urbanisering investera i satsningar på hållbara transportsätt eftersom det finns en risk att urbaniseringen skapa mer trafik och trängsel och därmed ökar bullernivåer och dålig luftkvalitet (Naturvårdsverket 2015).

Samverkan

Eftersom att upplevelsen av en destination till stor del bygger på platsens offentliga rum så som kulturmiljöer, rekreationsområden, transporter, och offentlig service är det därför de offentliga aktörerna som har störst ansvar för destinationens utveckling. Men för att en destination ska kunna genomföra stora förändringar som samtidigt svarar på allmänna behov krävs ett samarbete mellan det offentliga och privata aktörerna. Turistdestinationer som genomgår stora förändringar kännetecknas av ett sådant samarbete som styrs av en framtidsvision (Scuttari, A, Volgger, M och Pechlaner, H 2016). Även Gronau (2017) förklarar behovet av ett bättre samarbete. Han skriver att samarbetet mellan transport och turistnäringen idag är ovanligt och förklarar att ett samspel mellan dessa aktörer är avgörande om en destination ska kunna uppnå ett fungerande kollektivtrafiknät.

Naturvårdsverket (2015) beskriver vikten av ett aktivt samarbete mellan transportsystemet och större intressegrupper. De skriver att aktörer som arbetar mot ett hållbart resande bör skapa förståelse om hinder och möjligheter samt tydliggöra hur olika begrepp används. På så vis kan tydligare gemensamma mål skapas. Om inte målkonflikter identifieras kan inte de olika aktörerna verka mot en gemensam vision. Detta anses vara viktigt om visionen ska kunna styra de olika aktörerna i en gemensam riktning. Gemensamma mål ska ge möjlighet för aktörerna att välja effektiva åtgärder i arbetet mot ett transportsystem som uppfyller miljö kvalitetsmålen. Tyvärr gör dagens planeringsprocess det möjligt för politiker att ta beslut som inte tar hänsyn till miljö kvalitetsmålen. Istället anses andra mål som tillväxt och resultatet av enskilda infrastrukturprojekt ofta som viktigare och prioriteras därför framför de långsiktiga strategierna kring hållbarhet (Naturvårdsverket 2015).

Målbilder som visar hur klimat och energifrågor kan lösas i samklang med andra mål i samhället, samt visar vägar fram till dessa mål, behövs för att skapa en tydlig riktning för de aktörer som kan bidra till en förändringsprocess. Enligt Naturvårdsverket (2015) är transportplaneringens målsättningar ofta för vaga och otydliga. Det finns ett problem med att ju längre upp i planhierarkin en kommer desto vidare blir målsättningarna, vilket gör det lättare för tjänstemän och politiker att komma överens kring dem. Men ofta uppstår konflikter när dessa mål ska konkretiseras. Därför anser Naturvårdsverket att tydligare målsättningar behövs för att framtidens transportnät ska kunna uppnå miljömålen. Naturvårdsverket föreslår att kommunernas översiktsplan borde ges en starkare ställning i planeringsprocessen. Mål som presenteras i översiktsplanen ska ha möjlighet att göras till bindande. Detta skulle innebära att nya projekt måste utvecklas inom ramen för dessa mål som i sin tur bör utgå från miljö kvalitetsmålen (Naturvårdsverket 2015).

Beteendeförändring

Det är viktigt att det finns morötter som motiverar till en beteendeförändring i samband med att nya rutiner och ny teknik införs. Men det krävs också piskor som komplement till morötter. Piskorna ska göra det dyrare och besvärligare att transporteras på ett sätt som inte är hållbart. Exempel på åtgärder som kommuner redan idag har möjlighet att införa är höjda parkeringsavgifter, minskat antal

parkeringsplatser och miljözoner. Åtgärder som dessa har möjlighet att påverka människors val och minska bilanvändandet om det samtidigt erbjuds morötter i form av attraktiva alternativ. Genom utveckling av bebyggelse och transporter kan miljövänliga alternativ utvecklas och förändra sättet vi reser på (Naturvårdsverket 2015).

En sådan omställning kommer kräva stora förändringar. Naturvårdsverket (2015) hänvisar till forskning som förespråkar en genomgripande samhällsbyggnadsomvandling i planeringen för alternativa färdmedel. Dagens samhällsbyggnad är baserad till stor del utifrån bilen och det påverkar möjligheterna att utveckla andra alternativ. Relationen mellan trafik och bebyggelse bör lösas på ett pragmatiskt annorlunda sätt för att bättre kunna gynna hållbara transportmedel. För att kunna uppnå målen om ett hållbart transportsystem kommer nya, mer kraftfulla styrmedel att krävas, alltså piskor och morötter (Naturvårdsverket 2015).

Bodén (2010) beskriver också "Big projects" som ett verktyg som kan påverka stort i vilken riktning den infrastrukturella utvecklingen tar. Stora projekt har möjlighet att skapa dramatiska förändringar för fortsatta satsningar inom infrastruktur och transport. Likaså är det också en chans att gynna företag och stärka samverkan på lokal regional och nationell nivå. Stora strukturella investeringar kan skapa nya preferenser hos allmänheten och ligga till grund för ett nytt beteendemönster. Det kan fungera som ett kraftfullt styrmedel och en katalysator för förändring. Bodén (2010) beskriver vidare att omställningen till en hållbar mobilitet kommer att förändra många människors livsstil i grunden. Det kommer påverka förutsättningar för det sociala livet, kulturen och ekonomin. Han liknar det med revolutionen som internet skapade när det kom.

Referensplatser

Södra Tyrolregionen ligger i Italienska Alpena. Området har länge haft problem kopplat till stora mängder biltrafik. Precis som svenska fjällen lockar Tyrolregionen många turister som till stor del tar sig till de olika orterna med bil. I några av orterna i Tyrolregionen har ett arbete påbörjats för att minska biltrafikens negativa effekter genom att utveckla alternativa transportmedel. Här följer tre exempel från Tyrolregionen som beskrivs av Scuttari, Volgger och Pechlaner (2016) där de med hjälp av intervjuer och undersökningar förklarar hur omställningsprocessen gått till i arbetet med att utveckla och införa hållbara transportalternativ.

En av dessa orter vars transportsystem genomgått stora förändringar är turistorten Seiser Alm i Italien. Genom stora projekt och lyckade samarbeten mellan aktörer har orten tagit stora steg i omställningen till en hållbar mobilitet.

Seiser Alm hade stora problem med ökad trafik som strömmade in i byn på grund av den ökande turismen. Det var en ohållbar situation för orten då biltrafiken skapade både ekologiska problem men också försämrade tillgänglighet vilket påverkade ortens attraktivitet. Därför behövdes något göras. Förslag kom från skidliftoperatören om att bygga en ny lift som skulle ersätta den nuvarande bilvägen som ledde in till orten. Detta förslag mottogs med blandade reaktioner. Förslaget skulle innebära stora förändringar för orten och hur dess invånare och turister transporterade sig, vilket också gjorde att förslaget möttes av viss oro. Många hotellägare var oroliga att det nya förslaget, som skulle innebära att bilvägen stängdes av under stora delar av dygnet, skulle missgynna deras verksamhet. En ovilja att

börja betala för någonting som tidigare hade varit gratis fanns också. En ny lift skulle innebära att lokalbefolkningen behövde köpa en biljett för att ta sig till orten.

Det gick inte att försäkra någon om hur det nya transportsättet skulle påverka orten och det lokala företagen, men en lösning på trafikproblemet var akut. I arbetet med att promota förslaget och övertyga befolkningen spelade liftoperatören en viktig roll. Under 10 års tid arbetades förslaget fram innan det kunde bli till verklighet. Den lokala befolkningen lockades med sänkta biljettpriser och nya alternativ som skulle komplettera det nya förslaget togs fram. Ett exempel var ett nytt bussystem som skulle integreras med den nya liften.

Liften byggdes och idag ses projektet som en framgångssaga. Efter omställningen har utsläppen av växthusgaser minskat och ortens vägar blivit lugnare. De lokala invånarna beskrivs ha accepterat och anpassat sig efter det nya transportsättet. Även hotell och restauranger ser överlag positivt på förändringen då orten sett en ökning av besökare efter att den nya liften byggts. De som gynnas mest är de verksamheter som ligger i direkt anknäring till den nya liften genom det flöde turister som den transporterar. Därför har också påtryckningar till att utveckla systemet genom nya liftar och busslinjer ökat från de verksamheter som inte gynnas i samma utsträckning av utvecklingen. Omkringliggande orter har också beskrivit sig vara missgynnade av utvecklingen när populariteten för de nya transportsätten ökat. Samtidigt har den nya liften också skapat medvetenhet och intresse för de positiva aspekter som dessa transportsätt kan skapa. Detta har lett till att det idag diskuteras kring möjligheterna att utveckla ett bilfritt Seiser Alm samt utvidga det nya transportnätet till fler orter.

Satsningarna på den nya liften som ersatte en stor del av biltrafiken in till orten var ett startskott för en förändringsprocess som håller på att ske i Seiser Alm. Förändringen gjordes möjlig tack vare ett samarbete mellan politiker, transportföretag, lokala verksamheter och intressenter inom turismverksamheten. Exemplet visar att det går att förändra människors inställning till nya transportsätt men att det är många parametrar som ingår i en omställning som detta. Att kunna bedöma projektets risker och erbjuda morötter för företag och befolkning betonas vara viktigt under en omställningsprocess samt att kunna adaptera till nya strömningar, vilket är ett arbete som fortsätter än idag.

Ett liknande exempel från samma region i Italien beskriver just vikten av att kunna adaptera till nya strömningar efter satsningar på alternativa transportmedel. När Venosta valley 2005, tack vare initiativ från regionala myndigheter, investerade i nya attraktiva tåg som marknadsfördes till cykelturism, ökade populariteten av resmålet snabbt. De nya tågen kallades för Bike&Train och var utrustade med bland annat stora fönster för att förbättra resenärens upplevelse. Nya cykelvägar kopplade an till tågstationerna vilket ökade tillgängligheten och gjorde den nya linjen till ett populärt sätt att resa på. Så pass populär att linjen blev överbelastad och förseningar uppstod. Rädslan för att de nya tågen skulle få ett dåligt rykte gjorde att kompletteringar var tvungna att införas. Med hjälp av privata företag infördes hyrcykelsystem så att färre människor var tvungna att ta med sig cykeln på tåget, vilket hade varit en anledning till förseningarna. Att lyfta av och på hade tagit lång tid då tågen inte utrustats med cykelvagnar. Det nya hyrcykelsystemet blev snabbt uppskattat hos turister såväl som lokalbefolkning. För de människor som föredrog att använda sin egen cykel anlades nya cykelbanor längs med tåglinjen för att ytterligare avlasta tåglinjen.

Det tredje exemplet som beskrivs av Scuttari, Volgger och Pechlaner (2016) är ett exempel från skidorten Pustertal som 2011 byggde ett nytt liftområde som kopplades samman med ortens tågstation. Precis som i exemplet från Seiser Alm var detta ett initiativ från liftoperatören.

Förslaget promotades till andra transportoperatörer och verksamheter som behövdes i samverkan för att den nya liften skulle kunna byggas och integreras på ett gynnsamt sätt för ortens turismnäring. En oro kring det nya förslaget fanns också inför detta projekt och precis som exemplet från Seiser Alm var det liftoperatören som lyckades övertyga de andra aktörerna och få den nya liften att kunna byggas. Förhoppningen var att fler skidturister skulle ta sig till orten med tåg. Projektets marknadsfördes som Ski&Train men till en början var intresset för det nya sättet att transportera sig till skidorten lågt. Nästa utmaning blev att övertyga turisterna om att det nya transportsättet var bekvämare och smidigare än att ta bilen. Ski&Train behövdes marknadsföras samtidigt som det behövdes utvecklas för att locka fler användare. Samarbetet mellan ortens hotellägare blev en viktig del i denna process. Hotellägare beskrivs ha en viktig roll för vilket transportmedel turisten väljer att använda, detta eftersom de har möjlighet att påverka gästens val. Den första kilometern mellan tågstationen och hotellet beskrivs vara en sträcka som är extra viktig att göra enkel och tillgänglig om besökaren ska vara villig till att välja kollektiva alternativ. På det sättet kan hotell vara en del av marknadsföringen av de kollektiva alternativen samt vara med och förbättra den genom att erbjuda lösningar som uppmuntrar till beteendeförändring.

För att öka medvetenheten om hållbar mobilitet och de positiva effekter det kan bidra med skapades organisationen SkiMobileDolomites. Organisationens syfte var att samla olika aktörer kring idén om ett sammanhängande hållbart transportnät samt minska klyftorna mellan olika aktörer och skapa kunskap om alternativa transporter.

Arbetet med att utveckla Ski&Train fortsätter. Antalet användare ökar och konceptet har även efterliknas av andra orter. För att förbättra produkten fortsätter också arbetet med att marknadsföra det nya transportsättet för turister men också för aktörer inom området. Scuttari, Volgger och Pechlaner (2016) förklarar att det alltid kommer finnas motsättningar under stora förändringsprocesser och att det är omöjligt att övertyga alla aktörer. Men ju fler aktörer som arbetar för att utveckla och marknadsföra det bilfria transportnätet, ju större chans har destinationen att utveckla ett välfungerande transportnät som kopplas till fler funktioner och som fler kan ta del av.

Detta gjordes med framgång genom det EU-finansierade projektet Alpine Pearls som samlade 25 olika turistorter i Alperna för att uppmuntra till "soft mobility" som innebär "Hållbart, klimatvänligt och lätt på miljön medan en rör sig utomhus" (Alpine Pearls 2018). Tanken är att produktutveckla och marknadsföra den lokala kollektivtrafiken som en del av turistupplevelsen. Alpine Pearls marknadsförs med en mobilitetsgaranti som går ut på att alla gäster som reser till någon av de 25 destinationerna utan bil ska erbjudas ett lättillgängligt och komplett kollektivsystem som gör det möjligt att snabbt och lätt ta sig runt staden och mellan besöksmål. De erbjuder olika alternativ av soft mobility, t.ex. hyrcykelsystem, busslinjer, taxiservice och häst och vagn för att underlätta det hållbara resandet inom destinationen. Alpine Pearls är tydliga med att de är enklast att ta sig till destinationerna vi buss och tåg och från järnvägsstationen erbjuds enkla alternativ till boendet.

Fler exempel går att finna på många platser runt om i världen. Ett exempel är Saas Fee i Schweiz som länge varit bilfritt och därför utvecklat flera unika transportalternativ som gör det möjligt för besökare

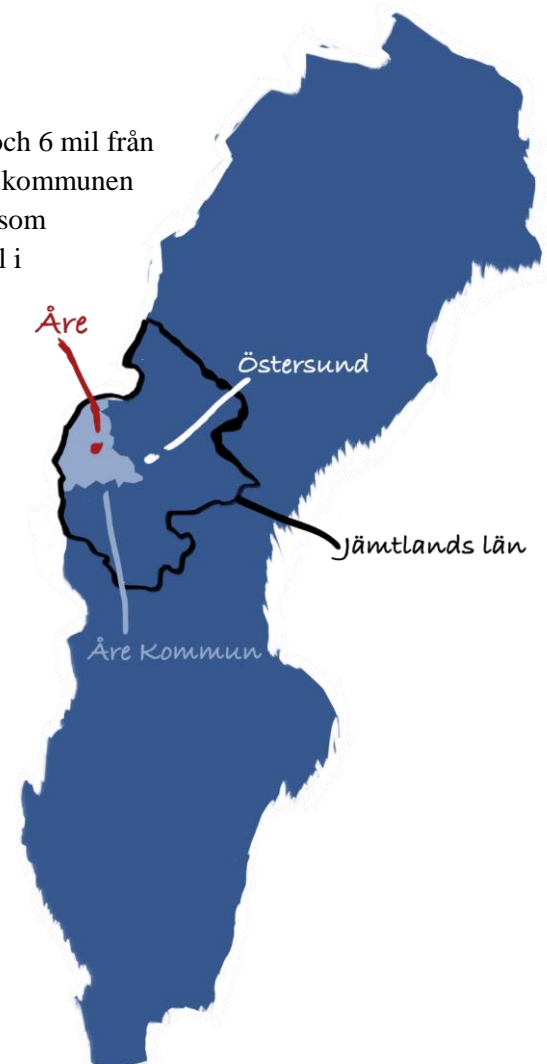
att nå hotell och liftsystem på ett smidigt sätt. Bland annat erbjuds gratis kollektivtrafik i form av elektriska bussar. Elektriska taxifordon, liknande tuktukmopeder, erbjuds av alla hotell i orten. På Saas Fees hemsida skriver det att hotellet gärna hämta dig vid stationen. Om du istället känner för att cykla med ditt bagage till hotellet erbjuder ortens turistkontor cykelsläp som också är helt gratis (Saas fee 2018). Liknande exempel finns att hitta i orten Zermatt i Schweiz där lokalproducerade elbussar med karakteristisk form har blivit en del av ortens karaktär (Zermatt 2018). Dessa två orter tillsammans med många andra erbjuder också gågator och cykelvägar för att besökare och befolkning på ett säkert och trevligt sätt ska kunna ta sig rund i byn. Liftsystemet är också integrerat nära den täta bebyggelsen och an knyter i många fall till städernas huvudgator. Alternativ som rulltrappor och tåg hjälper dig att ta dig till liftsystemet på ett bekvämt sätt.

Åre

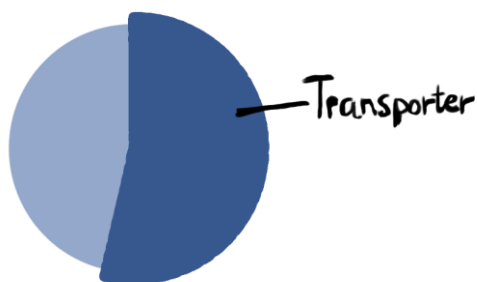
Åre idag

Bland Jämtlands fjäll ligger skidorten Åre, 60 mil från Stockholm och 6 mil från den norska gränsen. I Åre tätort bor idag ca 1400 människor, i hela kommunen bor det 11000 invånare. Genom Åre löper järnvägen samt väg E14 som förbinder Åre med Trondheim i väster och Östersund och Sundsvall i Öster. Åre är känt hos många för sin vackra natur, höga bergstoppar, många aktiviteter och fina restauranger. Hit reser människor över hela världen för att åka mountainbike, skidor, paddla kajak, vandra och mycket annat. Turismnäringen är något Åre till stor del lever på. Under de senaste 20 åren har ortens besöksnäring sett en positiv utveckling vilket gör att det idag är många företag och människor som försörjs av den. Därför utgör besöksnäringen också en viktig del av Åres utveckling, och ligger till stor grund för politiska beslut och planering (Åre kommun 2012).

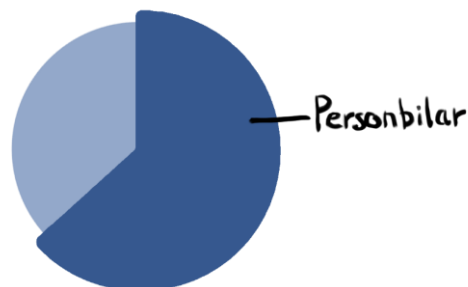
2012 utsåg Regeringen Åre, Bohuslän, Kiruna, Stockholms skärgård och Vimmerby som fem destinationer som med hjälp av Tillväxtverket samt 60 miljoner kronor skulle genomföra insatser för att "stärka och utveckla hållbara turistdestinationer och stärka innovationsförmåga, kvalitet och konkurrenskraft i små och medelstora turist- och upplevelseföretag" (Tillväxtverket 2017). Besöksnäringen beskrivs som en viktig tillgång för Sverige och att insatser behöver göras för att stärka hållbara produkter. Därför skapades detta initiativ från Regeringen (Tillväxtverket 2017).



I Åre kommuns översiktsplan går det att läsa hur kommunen ställer sig till framtidens utmaningar. Översiktsplanen beskriver både vikten av att anpassa sig för framtida klimatförändringar samt att minska de egna utsläppen och miljöpåverkan i kommunen. Över 50 % av Jämtlands läns utsläpp av växthusgaser kommer från transporter. Av dessa Transporter bidrar personbilar överlägset med den största andelen utsläpp. Personbilar utgör därför en stor del av länets totala utsläpp och är därför en utsläppskälla som måste minska för att Åre kommun ska kunna uppnå sina miljömål (Åre kommun 2012).



Utsläpp av växthusgaser i Jämtlands län 2011. Källa: (Åre kommun 2012)

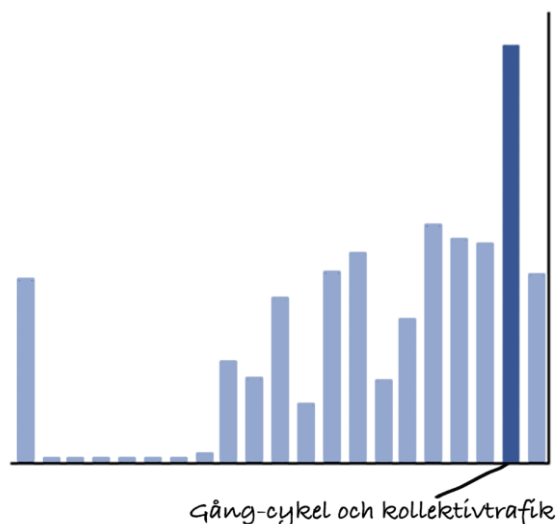


Utsläpp av transporter i Jämtlands län 2011. Källa: (Åre kommun 2012)

För att minska transporterna har Åre kommun gjort satsningar på kollektivtrafiken som gett positiva effekter då allt fler väljer att resa med buss och tåg (Åre kommun 2018). Men kollektivtrafiken begränsas av kommunens glesa boendestruktur som på många platser inte utgör tillräckligt med underlag för att motivera en fungerande kollektivtrafik. På grund av detta är det svårt att konkurrera med bilen på många platser i Åre kommun (Åre kommun 2012).

Detta är en av anledningarna till varför Åre förtätar kring stationsnära lägen. En flerkärnighet eftersträvas och skapas genom fler bostäder i områdena kring järnvägsstationerna i kommunen. Förbättrade pendlingsmöjligheter ska göra det lättare att ta sig mellan olika orter och detta ska i sin tur skapa tillväxt i området. Samtidigt har Åre ett problem med växande motsättningar mellan kommunens glesbygd och utvecklingen som sker i Åres centrala delar. Ökad konkurrens och tillgänglighet i tätorterna gör att allt färre bor kvar i glesbygden. Det dåliga kommunikationerna i de glesa områdena upplevs som ett hot mot dem och förväntade ökade bensinpriser tros komma att förvärra tillgängligheten för dessa platser ytterligare då bilberoendet är stort (Åre Kommun 2012).

Efterfrågan är stor på förbättrad tillgänglighet av miljövänliga alternativ i Åre kommun. 2012 gjordes en undersökning med hjälp av en enkät där kommuninvånare fick svara på vad de tycker att kommunen borde prioritera satsningar på. Det visade sig att en övervägande majoritet vill se satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik (Åre kommun 2012).



Enkäten består av alternativ till prioriteringar där de svarande ombetts kryssa för de tre prioriteringsområden som upplevs som viktigast. Satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik är överlägsen etta i undersökningen Källa: (Åre kommun 2012)

Idag, sex år efter denna undersökning gjordes, verkar det som att arbetet med att producera cykelbanor går trögt. Det finns förslag och påbörjade projekt, bland annat att koppla samman orter i kommunen med cykelbanor. Detta är positivt eftersom många önskar att se dessa cykelbanor bli till verklighet. Men fortfarande har cykel och gångstråken stora brister trots påtryckningar från Åres invånare. Inom Åre alpinområde finns idag nästan inga cykelbanor (Google Maps 2018).

Skistar

Skistar är ett företag vars verksamhet är alpin skidåkning i det svenska fjällen. Företaget ansvarar på olika sätt för Sveriges fem största skidanläggningar, där bland Åre, genom att driva liftsystem och äga fastigheter inom orterna. Skistar ansvarar därför för många infrastrukturella investeringar inom svenska fjällens turism och har en stor påverkan på dessa orters utveckling (Skistar 2018a).

Skistar beskriver på sin hemsida att de värnar om miljön och vill minska deras miljöpåverkan. De skriver att de vill uppmuntra besökare till att använda kollektiva transportmedel och att de arbetar för att utveckla dessa. De skriver också att de ska "Sträva efter att ständigt minska all negativ miljöpåverkan genom att välja och utforma produkter och tjänster med så lite miljöpåverkan som möjligt" (Skistar 2018b).

Skistar ingår också i ett samarbete med bilmärket Audi. Audi har länge haft en stark närvaro i Åre. De erbjuder testkörningar av nya Audimodeller som görs på Åresjöns is eller på slingriga skogsvägar runt om Åre. "Åre home of quattro" lyder samarbetet där quattro står för fyrhjulsdrift vilket marknadsförs som det roligaste och säkraste sättet att transportera sig till Åre och mellan "roligheter även efter du kommit fram" (Audi 2018). Bilmärkets närvaro i Åre utvecklas ständigt. Nyligen byggdes en så kallad lounge i en av skidbackarna i Åre. För den som visar upp en bilnyckel med märket Audi erbjuder denna lounge en gratis kaffe och en plats att värma sig på (Audi 2018).

Intervju

För att undersöka hur Åre kommuns arbete med hållbar mobilitet utvecklas inom alpinområdet intervjuade jag Magnus Dahlin som är handläggare och arbetar vid Åre kommuns samhällsbyggnadskontor. Deras/Hans huvudsakliga arbetsuppgifter rör samhällsbetald kollektivtrafik, infrastruktur och entreprenörskap.

För att få svar på min fråga använde jag mig av en rapport från TransportMistra som sammanfattar tre års tvärvetenskaplig forskning om implementering. Enligt rapporten kan vi utifrån följande fyra frågor bedöma om ett transportsystem utvecklas i en hållbar riktning eller inte. Frågorna är:

1. Minskar transportefterfrågan och transportberoendet?
2. Främjas en ökad andel med mer hållbara transportsätt?
3. Blir de fordon som används mera miljövänliga/hållbara?
4. Blir den infrastruktur som byggs mera miljövänlig/hållbar?

(Smidfelt Rosqvist, L och Ljungberg, C 2009)

Om svaret är ja på följande frågor går enligt studien transportsystemet i en hållbar riktning. Med bakgrund av denna fakta ville jag genom att intervjua Åre kommun undersöka hur deras arbete med hållbar mobilitet utvecklas inom alpinområdet.

Enligt Magnus Dahlin ökar transportefterfrågan i alpinområdet. Eftersom att destinationen växer och lockar fler människor som vill ta sig mellan olika mål inom området ökar därmed också transportberoendet, det förväntas det även fortsatt att göra. Däremot är målet att antalet fordon ska minska genom att fler ska välja att resa kollektivt. Åre ingår också i ett samarbete som arbetar för att utveckla tågförbindelsen mellan Åre och Östersund. Detta syftar bland annat till att förbättra möjligheterna att arbetspendla med tåg i området som i sin tur ska minska bilanvändandet och skapa tillväxt. Detta kan också skapa en ökad efterfrågan av transport då arbetsmarknaden växer.

Hållbara transportsätt främjas genom satsningar på kollektivtrafik som har gett goda resultat. Idag reser fler med kollektivtrafik i Åre. Skolskjutsar har också linjeförts så vem som helst kan åka med. Dessa satsningar har gjort att resorna med buss trefaldigats i vissa stråk. Magnus beskriver att ett medvetet och inriktat arbete görs för att gynna hållbar transport. Han förklarar också att det kostar mycket pengar att erbjuda kollektivtrafik och områdets glesa bebyggelse försvårar underlaget för utvecklingar.

Cykeln anses kunna bidra till att förbättra trafik- och trafiklösningar för att uppnå mål om ett hållbart samhälle. Det beskrivs samtidigt vara svårt att bygga cykelbanor eftersom att det är dyrt och samtidigt trångt i Åredalen. Magnus beskriver att det tagit 20 år att få Trafikverket att sommaren 2019 äntligen bygga den nya cykelbanan som förbättrar trafiksäkerheten och knyter ihop Åre by österut efter E14 till omgivande småorter. Skattekraften för en liten kommun är begränsad och ekonomin spelar en avgörande roll i genomförandet av åtgärder. Medborgarna i en svensk kommun efterfrågar idag service och tjänster som kostar omkring 13 skattekröner ytterligare på varje 100-lapp. Överfört till Åre kommun innebär det att kommunal- och landstingsskatten skulle öka från dryga 34 kronor till nästa 50 kronor per 100-lapp säger Magnus. Frågan är om staten ska betala en del av åtgärderna i kommuner med stora volymer besökare eller finns andra lösningar?

Ont om plats och för få alternativ av vägar gör det också svårt att omprioritera platser i alpinområdet till bilfria. Av samma anledning sägs det vara svårt att införa miljözoner i området. En eventuell miljözon skulle göra det omöjligt att komma igenom Åredalen med bil vilket inte ses som ett alternativ idag. Istället satsar kommunen på att arbeta med parkeringsavgifter för att förändra beteenden och minska användningen av egna transporter av bilar så gott de går. Investeringar beskrivs göras där den samhälleliga nyttan är störst säger Magnus.



Bild: Åre alpinområde. Källa: Skistar.com

Samhällsutveckling som driver utvecklingen mot miljövänliga fordon sker genom att krav ställs på transporterna samt att kollektivtrafik förbättras. Utvecklingen av fossilfria bilar går enligt Magnus snabbt och en omställning till dessa beskrivs vara ett sätt för Åre att bli hållbart. För de människor som bor på glesa platser finns på kort sikt inga alternativ till bilen. Därför vill kommunen erbjuda laddstolpar för att möjliggöra en omställning till elbilar.

Magnus beskriver att kommunen gör vad de kan för att den infrastruktur som byggs ska bli mer miljövänlig. Ett pågående arbete görs för att minska de oövervakade övergångarna som gör att tåget bara kan köra i 70 km/h istället för 160 km/h. Detta ska göra det attraktivare att resa med tåg då resorna går snabbare. Kommunen arbetar också med att skapa säkra övergångar över stora vägar och järnvägen för att underlätta och förbättra för gång och cykel.

Nya tågförbindelser med elektrifierade tåg kommer att koppla Norge/Trondheim med Åre samt bland annat Stockholm och Sundsvall. Detta kommer att göra att fler transporter som idag görs med lastbil istället kan göras med tåg och som därmed kommer att minska transporttrafiken som idag passerar genom kommunen. Målet om att bli en fossilfri region ses som ett nåbart mål enligt Magnus.

Baserat på fakta från min litteraturstudie som beskriver vikten av samarbete passade jag på att fråga om det finns något samarbete mellan den allmänna kollektivtrafiken och kollektivtrafiken som är avsedd för besöksnäringen, samt hur Åre kommun och Skistar arbetar tillsammans.

Enligt Magnus finns ett samarbete på informationssidan mellan kommunen och besöksnäringen vad gäller kollektivtrafik. Pistkartan har i ett antal år gett information om den allmänna kollektivtrafiken. Besöksnäringen har också möjlighet att ta del av den allmänna kollektivtrafiken via buss, tåg och flygförbindelser till Åre destination. Försök har även gjorts att koppla ihop linjetrafikens behov av förstärkningsbussar i samband med elevernas resor till skolan. Idéen var att använda samma fordon som används vid förstärkningstrafiken till den kommersiella skidbusstrafiken. Det hade inneburit en bättre totalekonomi för alla inblandade. Bedömningen är att kravet på nya moderna stadsbussar med plats för skidutrustning på kort sikt var ett för högt trappsteg för buss entreprenörer. Transportstyrelsens regelverk och lagstiftning gör det samtidigt svårt att anpassa fordon för utrymmeskrävande bagage. Ett medvetet arbete har gjorts utifrån vad som varit möjligt och sedan flera år är det möjligt att ta med cyklar och skidutrustning med linjebussarna. Vissa saker förefaller omöjliga att komma i mål med beskriver Magnus.

Skistar och Åre kommun beskrivs ha olika ansvarsområden inom destinationen och sköter sina egna verksamheter på egen hand. Samarbetet mellan organisationerna beskrivs vara den gemensamma visionen Åre 2035 som är en övergripande modell för utvecklingen av destination Åre, framtagen av intressenter i näringslivet och kommunen.

Åre i framtiden

Åre står inför stora utmaningar. Eftersom den globala uppvärmningen bedöms påverka de svenska fjällens klimat finns en risk att det i sin tur kommer att påverka fjällturismen negativt. Platsens attraktionskraft bygger mycket på det varumärke som orten marknadsför sig med. Det är med de vackra fjällandskapen och de olika formerna av aktiviteter som ger den känslomässiga attraktionskraften som lockar besökare. Behovet av att stärka barmarksäsongen ses som viktigt för att

kunna behålla en positiv utveckling i antalet besökare. Eftersom vintrarna blir kortare och kortare hotar detta vintersäsongens besöksnäring, som idag är Åres mest populära period. Därför vill Åre utvecklas till en året runt-destination genom att skapa intresse för barmarksperioden och dess aktiviteter som fjällvandring och cykling. På så sätt ska Åre bli en attraktiv plats för branscher som inte är snöberoende och locka fler besökare året runt (Åre kommun 2012).

Det poängteras också av Åre kommun (2012) att förbereda för framtiden inte bara handlar om att tillgodose turismens behov, trots att det är en viktig näring för Åre måste dessa intressen kopplas till mjuka värden som folkhälsa och social hållbarhet. Att ställa om till ett klimatanpassat samhälle bör planeras på ett sätt där andra mål samtidigt uppnås. Trygga uppväxtvillkor, utbildning och arbete, hälsofrämjande miljöer och delaktighet och inflytande är några viktiga punkter som kommunen strävar att förbättra.

Åre beskriver i sin översiktsplan att de vill skapa en hållbar framtid och göra Åre till ett hållbart resmål. 2006 skapades ett måldokument som döptes till "Vision 2020" som skulle fungera som övergripande riktlinjer och framtidsvision för Åredalens näringslivsutveckling. I Vision 2020 beskrivs mobilitet som en viktig del av miljöstrategin för att uppnå målet om att bli en klimatneutral destination. Vision 2020 börjar lida mot sitt slutdatum och nu pågår ett arbete med att uppdatera denna vision. Den nya visionen kallas Vision 2035 och ska precis som Vision 2020 fungera som ett övergripande måldokument, det är alltså inget bindande avtal utan Skistar, Åre Destination AB och Åre kommun som gemensamt satt upp mål som ska leda Åre till att bli "Europas mest attraktiva och hållbara alpina åretrunt-destination"(Vision 2035 2015).

Bilberoendet beskrivs som ett av hoten mot den framtida turistnäringen och att det finns ett behov av att utveckla de kollektiva transporterna inom destinationen. Vision 2020 vill bland annat "utveckla lokala lösningar för förflyttning, så att det är lätt att vara gäst även för de som saknar egna transportmedel" (Vision2020 2006). Biltrafiken bedöms dock på kort sikt vara en nödvändig del av Åres transportsystem. Kommunen planerar att främja omställningen mot "förnyelsebara och ekologiskt hållbara drivmedel". Fler laddstationer är en del i strategin mot ett fossilfritt transportnät. Elbilar ses som ett alternativt transportmedel för framtiden (Åre kommun 2012).

Åre har som mål att biltrafiken inte ska öka i takt med att antalet besökare ökar. De goda tågförbindelserna ses som en möjlighet för Åre att utveckla ett hållbart resande eftersom att åka tåg är ett snabbt och miljövänligt sätt att resa och har möjlighet att ersätta många bilresor. I framtiden vill Åre kommun se att fler tar tåget till semestern istället för bil. Målet är att 50 % av besökarna ska ta sig via tåg till Åre år 2020 (Åre kommun 2012). Samtidigt bedöms flyget bli en viktig roll för Åres attraktionskraft i en expanderande marknad (Bodén, B 2010). Åre kommun beskriver också flygplatsen som en viktig funktion för näringslivet och för att kunna nå en internationell marknad för besöksnäringen. Därför planeras kopplingar mellan destinationen Åre och flygplatsen att stärkas samt utvecklas som en del i kollektivtrafik lösningarna (Åre kommun 2012).

Förutom laddstationer för elbilar är det kommunens mål att utveckla gång cykel och kollektivtrafik för att främja ett mer hållbart resande. I takt med att stationsnära lägen förtätas kommer också underlaget för dessa alternativ att öka. På sikt vill Åre kommun utveckla ett kollektiv transportnät med hjälp av tåg och busslinjer mellan kommunens orter samt öka tillgängligheten för gång och cykel genom att göra satsningar för dessa alternativ. På så sätt ska kommunen minska sitt bilberoende och utvecklas

till en flerkärnig region som erbjuder hållbara transportalternativ för besökare och invånare. Samtidigt finns också utmaningar i att motverka en fortsatt avbefolkning av glesbygden och att minska polarisering och segregation. Ett minskat bilberoende kräver att det finns förutsättningar att nå jobb, skola, aktiviteter och service med hjälp av andra transportmedel, också på glesbygden (Åre kommun 2012).

I de centrala delarna av Åre eftersträvas en funktionsblandad bebyggelse. En tät och funktionsblandad boendestruktur där olika typer av boenden för invånare och besökare samt lokaler för handel och verksamheter ska öka tillgänglighet och förbättra möjligheterna att utveckla hållbara transportalternativ. I planering av nya bostäder ses detta som en utgångspunkt för att radera bilberoendet. Fler Ski in ski out-boenden ska minska transporter inom destinationen. Ett ökat underlag för kollektivtrafik ska också uppnås genom att kombinera permanentboendes behov med turismens behov. Det är stor skillnad i antal turister som besöker Åre under året och det beskrivs vara en av utmaningarna med ett delat kollektiva nät (Åre kommun 2012).

Nya kabinbanan

Ett av de stora projektet som just nu planeras i Åre är det nya kabinbaneområdet. 1976 byggdes Åre kabinbana med syftet att göra skidåkningen tillgänglig för ”vanligt folk” (Åre 2018c). Kabinbanan ligger till stor grund för Åres utveckling av alpinturism. Idag är liften över 40 år gammal och behöver ersättas. Nya alternativ som kan ersätta den gamla kabinbanan diskuteras. Ett nytt område med ski in ski out lägenheter planeras på det nuvarande kabinbaneområdet som ligger 200 m från centrala Åre. 1024 bäddar, restauranger, affärer och annan service ska ersätta det befintliga kabinbanehuset och dess parkeringsplatser. Infart från E14 och garage kopplade till de nya byggnaderna ska erbjuda 282 parkeringsplatser. Busshållplatser och stråk för gång och cykel planeras koppla det nya området med de centrala delarna av Åre (Eriksson, J, Åström, K, Suneson, E 2018).

Diskussion

Hur skulle Åres mobilitet kunna utvecklas?

Bilberoendet

Det ökade intresset för naturturism förväntas gynna Åre eftersom destinationen marknadsför sig med sina många naturupplevelser. Dessa naturintresserade turister som Åre riktar sig till, tycker till större grad att det är viktigt att värna om miljön och är mer benägna att göra aktiva val för att minska sin miljöpåverkan under semestern. Dessa trender är något Åre måste förhålla sig till för att de i framtiden ska kunna erbjuda en attraktiv produkt för den allt mer miljömedvetna resenären.

Idag är Åre bilberoende då lokalbefolkning och besökare i stor utsträckning behöver bilen för att nå diverse målpunkter och för att en stor del av de turisterna som tar sig till Åre gör det med bil. Att minska detta bilberoende är en stor utmaning och något som forskning visar att teknisk utveckling inte kommer kunna lösa (Naturvårdsverket 2015). Åre har som mål att biltrafiken inte ska öka, de vill också erbjuda fler laddstationer så att fler människor ska kunna byta till elbilar. Även om dessa två mål uppnås kommer Åre fortsatt ha stora mängder trafik som orsakar buller och skapar hälsofarliga partiklar av slitaget från vägar, bromsar och sand. Infrastruktur kopplat till biltrafiken kommer fortsatt också ha stor påverkan på landskapet och skapa ekologiska barriärer, detta gäller förstås också buss och tågtrafik. Trafiken påverkar också besökarens upplevelse. Visit Sweden (2016) beskriver att turister som söker sig till destinationer som marknadsför sig med naturupplevelser ofta söker stillhet och ro, något som trafiken försvårar. Det bör också poängteras att Åre också marknadsför sig med bland annat ett levande nattliv och afterskifester som inte syftar till stillhet och ro.

En omställning till eldrivna bilar kommer samtidigt ta lika stor plats som om de drevs på bensin. Den yta som bilar och dess infrastruktur tar skulle kunna användas för att utöka rekreativa platser för att stärka folkhälsan, dagvattenhantering för att hantera kraftiga regn som förväntas öka i framtiden, och förtätning som kan påverka samhällsstrukturen positivt i många avseenden. Att bli påkörd av en bil gör lika ont oavsett vad den drivs av, ett minskat bilberoende skapar också mer plats till att skapa trygga miljöer för bland annat barn att vistas på. Färre bilar ger möjlighet att skapa platser som gynnar andra viktiga mål för framtiden. En möjlighet att förbättra levnadsmiljöer, ekosystem samt stärka folkhälsa och social hållbarhet.

Omställning

Hur en destination marknadsför sig och vilken produkt de erbjuder spela stor roll för naturturistens val. I takt med att medvetenheten av turismens miljöpåverkan ökar blir sättet vi transporterar oss till och inom semesterorter allt viktigare. Forskning av Gronau (2017) samt Scuttari, Volgger och Pechlaner (2016) visar att ett kollektivt attraktivt transportnät kan förbättra besökarens upplevelse samtidigt som det kan bidra med positiva effekter för orten och dess invånare. Åre bör därför påbörja en omställning till ett hållbart transportnät och utnyttja de positiva egenskaper som ett sådant transportnät kan bidra med. Nya transportalternativ kan skapa rörelsemönster till förmån för ortens befolkning och verksamheter.

Idag finns som sagt nästan inga cykelbanor inom Åre alpinområde. I intervjun med Åre kommun förklaras det att bero på platsbrist, men enligt forskningen är det viktigt att prioritera alternativ som gång och cykel (Naturvårdsverket 2015). Åre måste ta större tag och jobba snabbare för att producera fler gator som är anpassade för gång och cykel. Att omprioritera behöver inte betyda att biltrafik förbjuds, utan att det miljövänliga valet uppmuntras.

Järnvägen är en stor tillgång för Åre och en möjlighet för orten att kunna försörja sig av besöksnäring på ett hållbart sätt. Samtidigt som tågen kan anpassas bättre för turister som reser med mycket packning krävs också goda kollektiva alternativ inom destinationen. Alpine Pearls beskriver det som en röd matta som läggs ut framför en när resenären tar steget av tåget (Alpine Pearls 2018). På det sättet kan även Åre tänka för att uppmuntra till ett förändrat beteende. När du åker skidbussen i Åre tar det lång tid vid varje stopp. Alla som har med sig skidor ska trängas bakom bussen för att placera skivorna i en öppen bagagelucka i ett moln av avgaser. När en sedan går av är det dags att hitta sin utrustning bland ett plockepinn av skidor och stavar. Bättre miljövänliga alternativ bör tas fram för att underlätta resandet utan bil. Detta kan dock hindras eftersom Transportstyrelsens regelverk många gånger omöjliggör t.ex. anpassning av bussar. Detta är något som Åre kommun fått tampats med och idag är därför dessa bussar det bästa alternativet som går att genomföra. Men goda exempel finns att hitta hos skidorter runt om i världen som för ett inriktat arbete för att uppmuntra till hållbara transporter. Det handlar om att skapa attraktiva noder där besökare kan byta mellan olika transportmedel på ett smidigt sätt (Gronau, W 2017). Detta är därför något som Åre bör prioritera högt då det har som mål att bli "Europas mest attraktiva och hållbara alpina åretrunt-destination" (Vision 2035 2015).

Samverkan

Åre kommun Skistar och SJ är några av de företag som idag arbetar med transport till och inom Åre Alpinområde. Enligt Magnus Dahlin som arbetar på Åre kommun är samarbetet begränsat på grund av att Skistar och Åre kommun har olika ansvarsområden. För att uppnå ett sammanhängande attraktivt transportnät är samverkan avgörande. Gronau, W (2017) skriver att samarbetet mellan transport och turistnäringen idag är ovanligt och förklarar att ett samspel mellan dessa aktörer är avgörande om en destination ska kunna uppnå ett fungerande kollektivtrafiknät. Även Naturvårdsverket (2015) beskriver vikten av samarbetet mellan olika intressegrupper samt vikten av att samlas kring konkreta gemensamma mål. Ett mer engagerat samarbete mot en tydlig vision skulle förbättra möjligheterna till att utveckla Åre till en hållbar destination.

I exemplen från Seiser Alm och Pustertal var liftooperatören en initiativtagare till den nya liften som ersatte den hårt belastade bilvägen. På samma sätt har Skistar en viktig roll i Åre. Eftersom liftsystemet transporterar många människor och påverkar rörelsemönstret inom alpinområdet är det också viktigt att systemet främjar det miljövänliga alternativet samt motverkar de omiljövänliga. Flera exempel från destinationer i Europa visar också hur skidsystemet kan integreras närmare stadskärnan för att minska avstånden. I Åre verkar det inte finnas några planer på att integrera liftsystemet ytterligare med stadskärnan.

Ett av Åres stora pågående projekt är det nya kabinbaneanområdet. Kabinbaneanområdet byggs i botten av skidsystemet, några hundra meter från centrala Åre. De boenden som planeras bygga här utgörs av ski in ski out lägenheter för besökare. Om ett kollektivt transportsystem ska kunna samverka mellan

lokalbefolkning och besöksnäring måste en funktionsblandad boende struktur eftersträvas (Naturvårdsverket 2015). Detta förklaras också i Åre kommuns översiktsplan. Idag utgör den allmänna kollektivtrafiken och kollektivtrafiken avsedd för besöksnäringen av separata linjer och hållplatser. Samtidigt är ett av Åres stora problem att på grund utav det glesa underlaget av människor kunna erbjuda en fungerande kollektivtrafik. Detta skulle kunna lösas på ett bättre sätt genom att kombinera de lokala invånarnas behov med turisternas. Genom att justera den lokala kollektivtrafiken för turister kan efterfrågan för det öka. Genom att tillämpa ett system som tillgodoser fler målgrupper ökar samtidigt förutsättningarna för satsningar och genomförbarhet av utvecklingar (Gronau, W 2017). För att en sådan kombination ska vara möjlig krävs en funktionsblandad samhällsstruktur som gör att besökare och invånare kan utnyttja samma målpunkter. Om detta uppnås har Åre möjlighet att utnyttja underlaget av flödet turister för att utveckla ett bättre kollektivtrafiksystem som idag efterfrågas av befolkningen. När Åre får fler besökare under sommarhalvåret och blir en året runt-destination med ett mera konstant flöde av besökare skapar detta ännu bättre förutsättningar för att utnyttja ett gemensamt transportnät. Bättre integrerat transportnät kan också gynna verksamheter och skapa en närmare upplevelse till den lokala kulturen för den som besöker orten (Scuttari, A, Volgger, M och Pechlaner, H 2016).

Försök att bättre tillgängliggöra den allmänna kollektivtrafiken för besökare pågår i Åre. En bättre samverkan mellan de olika aktörerna skulle kunna bidra med positiva effekter för turisternas och befolkningens möjligheter till miljövänlig transport. I planeringen av det nya kabinbaneområdet bör därför planeringen ta största möjliga hänsyn till främjandet av miljövänliga transportsätt och motarbeta ett fortsatt bilberoende. Stora projekt har möjlighet att fungera som verktyg för stora strukturella förändringar och kan lägga grund för nya beteenden (Bodén, B 2010). Nya kabinområdet har möjlighet till detta och kan ta viktiga steg i en tydlig riktning. Tydligare styrmedel är något som efterfrågas i dagens planering och stora förändringar kommer krävas för att uppnå målen om ett hållbart transportnät (Naturvårdsverket 2015). Därför anser jag att de planer som presenteras för området inte bidrar till en önskvärd förändring. Anledningen är att bilen fortsatt utgör en viktig del av platsens infrastruktur. Större strukturella förändringar borde uppmuntras, de miljövänliga och kollektiva alternativen bör utgöra det primära eventuellt det enda sättet för transport till det nybyggda området. En större blandning av boendetyper bör också finnas för att bättre stödja kollektiva medel.

Gemensamma mål

Åre kommun har både mål och arbetar aktivt med frågor kring hållbar mobilitet. Utveckling sker också kollektivtrafik och fler människor än någonsin åker idag buss i kommunen. Men enligt min studie återstår fortfarande stora utmaningar för Åre och Åre alpinområde. I min intervju med Åre kommun utgick jag från TransportMistas rapport som säger att med hjälp av fyra frågor kan en bedömning göras om ett transportsystem utvecklas i en hållbar riktning eller inte (Smidfelt Rosqvist, L, Ljungberg, C 2009). Utifrån denna intervju konstaterar jag att svaret inte var ja på de fyra frågorna, och därför utvecklas inte Åres transportsystem i en hållbar riktning enligt min studie.

Frågan vad som är hållbart och inte återstår också. Åres omställning till fossilfria drivmedel kan uppfattas som ett miljövänligt alternativ men också som en ohållbar utveckling om omställningen fortsatt skapar ökat bilberoende. Kollektiva transportmedel som skidliftar eller tåg och busstrafik har också en negativ påverkan på naturen och kan därför också ses som olämpliga i vissa avseenden.

Åre har som sagt goda möjligheter med hjälp av järnvägen att uppmuntra till en mer hållbar turism. Samtidigt har en viktig förändring redan skett i Åre då det finns en vilja till förändring hos lokalbefolkningen. Gång, cykel och kollektivtrafik anses enligt Åres befolkning vara den överlägset viktigaste prioriteringen för framtida satsningar (Åre kommun 2012). Samtidigt driver Skistar ett nära samarbete med Audi som uppmuntrar gäster till fortsatt bilanvändning. Detta sker samtidigt som destinationen tilldelats pengar från Regeringen i ett projekt som ska "stärka och utveckla hållbara turistdestinationer och stärka innovationsförmåga" (Tillväxtverket 2017). Det verkar finnas en splittring mellan befolkningens, kommunens och olika aktörers framtidsbild av Åre.

Idag försörjs många människor och företag av den besöksnäring som till stor del når Åre med hjälp av bil. Därför är det också en viktig tillgång för orten. Men för att Åre ska ha möjlighet att uppnå sina mål om att bli Europas mest attraktiva och hållbara alpina året runt-destination måste en omställning ske till alternativa transportmedel. För att detta ska vara möjligt krävs en gemensam framtidsvision som med konkreta delmål kan engagera och möjliggöra för alla att delta i omställningen. På så sätt kan en holistisk och långsiktig hållbar lösning påbörjas.

Hur skulle fjälldestinationers mobilitet kunna utvecklas?

Utmaningar

Ett fortsatt flöde av turister är nödvändigt för Sveriges fjälldestinationer då de spelar en viktig roll för orternas samhälle och ekonomi. Insikten om att kunna erbjuda ett fungerande konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem är mycket viktig. Val av transporter går att främja och motverka. Hur mobiliteten fungerar i framtiden kommer att påverka destinationernas tillgänglighet och konkurrenskraft och är därmed avgörande för dessa orters möjlighet att utvecklas. För att Sverige ska uppnå målen om ett hållbart samhälle kommer det att kräva en omfattande omställning till alternativa transportmedel som ersätter dagens bilresor (Naturvårdsverket 2015). Detta är en omställning som även måste ske i svenska fjällen om denna del av Sverige på lång sikt ska kunna fortleva. Idag orsakar fjällturism med stora mängder biltrafik på grund av de populära turistdestinationerna som lockar många människor. En omställning av dessa resor är nödvändig. Biltrafiken måste ersättas av alternativ som tåg och buss. Men bara genom att erbjuda ett väl fungerande transportnät inom turistdestinationen kan turisternas resebeteende förändras till och från destinationen (Gronau, W 2017). Inom destinationerna bör därför alternativ som gång och cykel samt kollektivtrafik prioriteras.

Beteendeförändring

För att möjliggöra en omställning krävs beteendeförändring. Satsningar på alternativa transportmedel som sedan lett till beteendeförändring hos turister och befolkning har gjorts på många platser. Bland mina referensplatser finns goda exempel på turistorter som arbetat med att minska sin miljöpåverkan bland annat genom att utveckla koncept som marknadsför kollektivtrafik. Dessa exempel beskriver två viktiga åtgärder som krävs för att uppnå nya resmönster.

1. En attraktiv produkt i form av ett transportnät som kan erbjuda goda alternativ till bilen. Alternativen behöver vara smidiga och bekväma för att kunna konkurrera med bilresan. Dessa alternativ behöver också erbjudas mellan målpunkter inom destinationen. En komplett produkt

erbjuder smidiga alternativ genom hela semestern och bidrar till upplevelsen av platsen. Investeringar i alternativa transporter har möjlighet att öka intresset för dem (Scuttari, A, Volgger, M och Pechlaner, H 2016). Exemplet från Venosta valle beskriver hur nya tilltalande tåg som marknadsfördes till cykelturism snabbt ökade intresset för transportsättet. I takt med att intresset för miljövänliga alternativ efterfrågas ökar också investeringsviljan från företag inom detta segment (Visit Sweden 2016). Svenska tåg och bussar kan då ha möjlighet att utveckla sina produkter för att bättre anpassa sig för turistens behov. Genom att göra dessa alternativ smidigare och bekvämare locka fler till att använda dem.

2. Produkten marknadsförs och utvecklas av alla som kan gynnas av den. En fjälldestination utgörs av olika aktörer som på olika sätt påverkar valet av transportmedel. Hotell anses vara en speciellt viktig aktör i det avseendet eftersom det kan ha stor påverkan på turistens beteende (Scuttari, A, Volgger, M och Pechlaner, H 2016). Om ett hållbart transportnät ska marknadsföras på bästa sätt och bli ett komplett alternativ till bilen kräver detta ett utbrett samarbete mellan olika funktioner inom destinationen. Därför är det också viktigt att sprida kunskap om de positiva effekterna som alternativa transportmedel kan bidra med.

Gronau (2017) skriver att det idag ofta saknas medvetenhet om de möjligheter kollektivtrafik kan skapa och därför blir det också svårt att konkurrera med bilen. Skidorten Pustertal har utvecklat en organisation som aktivt arbetar med just detta. Organisationens syfte är att sprida kunskap om fördelarna med miljövänliga transportalternativ samt styra ortens aktörer mot en gemensam idé (Scuttari, A, Volgger, M och Pechlaner, H 2016). Alpine Pearls är ett liknande exempel där hållbar mobilitet blir en viktig del av en destinations självbild och ett verktyg för att marknadsföra destinationerna. På liknande sätt kan Sveriges fjälldestinationer arbeta för att sprida kunskap och vilja hos aktörer och befolkning till en omställning. På så vis kan fler aktörer dras med i utvecklingen och bidra till att stärka det framtida transportnätet.

Skistar har stort ansvar över Sveriges fem största alpina destinationer och utgör en viktig del i utvecklingen av dessa orter. På företagets hemsida står det att de arbetar för att uppmuntra besökare till att använda kollektiva alternativ (Skistar 2018b). Detta arbete måste utvecklas och marknadsföras för att fler ska välja att resa kollektivt. I jämförelse med de exempel jag tagit upp i min text från orter där utvecklingen och marknadsföringen av hållbar mobilitet kommit längre, konstaterar jag att Skistar har stor utvecklingspotential. Liftoperatörer beskrivs av Scuttari, Volgger och Pechlaner (2016) ha möjlighet att ta initiativ till stora omställningar. Jag anser därför att Skistar bör ta stort ansvar för utvecklingen av persontransporter.

Svenska fjällen har geografiskt annorlunda förutsättningar jämfört med de exemplen som beskrivits i min text, men också många likheter. Om svenska fjällen ska ha möjlighet att fortsätta locka turister krävs en omställning till miljövänliga transportmedel. Dessa miljövänliga transportmedel finns och används idag på många platser och i många turistdestinationer. För att utvecklingen mot en hållbar mobilitet ska kunna vara möjlig krävs ett aktivt arbete och samverkan mellan transportnätets aktörer och användare. En förändring sker när målet är tydligt och erbjuder goda alternativ. Då har det alternativa transportmedlen chans att utmana bilen. Scuttari, Volgger och Pechlaner (2016) beskriver också att motsättningar till stora förändringsprocesser alltid kommer att finnas och att det är omöjligt att övertyga alla inblandade om att en positiv förändring på lång sikt är möjlig. Därför krävs det också

modiga initiativ tagare och politiker som vågar ta ställning och utmana de konventionella transportsätten.

Styrmedel

Naturvårdsverket (2015) beskriver att det också krävs bindande mål. Hållbarhetsfrågor bör kunna göras bindande för att tydligare styra utvecklingen som idag alltför ofta påverkas av mer kortsiktiga mål. Om ramarna för vad som är hållbart görs tydligare blir det också lättare för företag och beslutsfattare att välja effektiva åtgärder som leder i rätt riktning. Därefter krävs kraftiga styrmedel som påskyndar omställningen till hållbara transporter. Enligt Naturvårdsverket går utveckling mot hållbara transporter för långsamt, därför måste större förändringar ske snabbare. Stora projekt och investeringar i infrastruktur kan påskynda omställningen. Därför bör svenska turistorter ta sådana tillfällen i akt och investera för att främja hållbara transportalternativ samtidigt som bilanvändandet motverkas.

Omställningen till en hållbar mobilitet är en komplex process som också förändrar samhällsstrukturer. Sättet vi rör oss på är en del av samhället och ekonomin. Nya rörelsemönster kan skapa förutsättningar för dessa samhällen att skapa möjligheter för nya typer av verksamheter. En omställning mot en hållbar mobilitet måste därför arbeta för att gynna det lokala samhället och de människor som bor och lever där.

Sett ur ett globalt perspektiv påverkar svenska fjällturismen världens totala utsläpp av koldioxid ytterst lite. Men denna turistnäring är en del av Sveriges framtidsutmaningar om att skapa ett hållbart samhälle där människor har möjlighet att transportera sig och bidra till att hela landet kan leva och utvecklas. Sveriges fjällturism kan på så sätt bidra med innovationer och förändra beteendemönster som kan spridas till andra delar av transportindustrin. Regeringen har som mål att Sverige ska bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna i världen. När Sverige tar på sig ledartröjan för utvecklingen mot ett hållbart samhälle blir vi samtidigt förebild för andra länder och förväntas kunna ge vägledning i omställningen mot en hållbar framtid.

Svenska fjällen lever idag av vad det samtidigt förstör. Sättet vi transporterar oss på påverkar naturen, den som vi längtar efter så mycket. De val vi gör idag skapar förutsättningar för framtida generationers möjlighet att kunna uppleva den och lära känna den. Därför önskar jag att förändring sker och att större hänsyn ges, till naturen och till människan. Så att våra hjärtan kan fortsätta klappa, högt upp på bergen.

Slutsats

Min slutsats är att Åre och andra fjälldestinationer som på samma sätt är beroende av en fortsatt turism måste erbjuda ett hållbart transportnät för att kunna fortsätta leva på turistindustrin i framtiden. Enligt min studie erbjuder inte Åre ett hållbart transportnät. Därför måste en omställning ske mot hållbara alternativ som minskar utsläppen från transporterna. Detta sker genom att fler människor väljer att resa kollektivt samt genom att cykla och gå. Parallellt med satsningar på dessa miljövänliga alternativ krävs beteendeförändring hos de som använder transportnätet. Beteendeförändring skapas genom kunskap. Genom att tydliggöra de positiva effekter som ett hållbart transportnät kan bidra till ökar möjligheten till beteendeförändring. En positiv inställning till t.ex. kollektivtrafik och cykelvägar krävs för att människor ska vilja använda dem. Stora aktörer har möjlighet att bidra till en sådan utveckling genom att sprida inaktiv och kunskap. Skistar är ett företag jag anser bör ta större ansvar i den frågan. Jag anser att de har möjlighet att påverka resenärers val och på så vis öka möjligheterna till investeringar i hållbar utveckling i Åre. Turismen bör alltså utnyttjas bättre. Ett gemensamt kollektivt transportnät där underlaget från turismen bidrar till en positiv utveckling för hela Åres transportnät tror jag kommer att krävas.

För att nå målet om ett hållbart transportnät kommer det också krävas kraftigare styrmedel som gör att utvecklingen styrs åt hållbara alternativ. Idag påverkas allt för många beslut av kortsiktiga mål vilket gör att de långsiktiga hållbarhetsmålen inte uppnås. Därför krävs dessa styrmedel som tvingar utvecklingen mot det hållbara.

Slutligen krävs samverkan mot gemensamma mål. Idag är framtidsbilden splittrad i Åre. Därför krävs ett ökat samtal och samarbete kring denna fråga. Visionen om ortens framtid måste konkretiseras så att delmål kan fastställas. På så sätt kan en förändringsprocess påbörjas. Om detta ska vara möjligt måste företag, politiker, planerare och befolkning diskutera frågan om hur Åres framtida transportnät kan formas. Först när frågan lyfts och kunskap kring den sprids kan samtal kring den påbörjas. Då skapas också möjlighet till ökat samarbete och delaktighet, vilket jag anser är nyckeln till att utveckla ett hållbart transportnät.

Fortsatt forskning

Genomgången av min litteraturstudie och mina exempel visar att det finns ett behov av att skapa konkreta mål som uppfyller miljö kvalitetsmålen. Fortsatt forskning på hur Sveriges turistdestinationer kan arbeta för att tydliggöra målkonflikter och påbörja en medveten omställning för att uppnå målen om hållbar mobilitet behövs.

Denna studie riktar sig endast till persontransporter, fortsatta studier för hur andra typer av transporter kan ta del av transportsystem som beskrivs i min text. Hur utformas ett hållbart transportsystem för att försörja svenska fjällens turistorter med t.ex. varuleveranser?

Det hade också varit intressant att se forskning på hur framtidens kollektiva transportmedel kan utformas på ett sätt som gynnar fjällturism. Många svenska turistdestinationer har inte förmånen av att ha en tågstation. Hur ska arbetet utvecklas för att även dessa orter ska kunna ha möjlighet att bli hållbara samtidigt som de kan locka turister? Och hur kan vi utforma t.ex. bussar och tåg på ett sätt som gör det smidigt och bekvämt att resa med packning som skidutrustning?

I min studie beskriver jag Skistar som en viktig del i omställningsprocessen mot en hållbar mobilitet. Intervju med Skistar och vidare forskning om företagets möjligheter att gynna hållbara produkter hade varit intressant.

Referenslista

- Alpine Pearls* (2018) Holidays in eco-motion <https://www.alpine-pearls.com/en/> [2018-07-11]
- Audi* (2018) Åre. Home of quattro <https://www.audi.se/se/web/sv/upplev/are-home-of-quattro.html> [2018-07-11]
- Bodén, B (2010) *Resande och fjällturism. En utredning om tillgänglighet och expansion i sex turistorter i Dalarna och Jämtland* (Rapport 2010:25). Östersund: Turismforskningsinstitutet ETOUR <http://miun.diva-portal.org/smash/get/diva2:377204/FULLTEXT01.pdf> [2018-07- 11]
- Dagens nyheter* (2017) Hyfs och kunskap krävs i debatten om flyg och klimat, 15 April. <https://www.dn.se/debatt/hyfs-och-kunskap-kravs-i-debatten-om-flyg-och-klimat/> [2018-07-11]
- Eriksson, J, Åström, K och Suneson, E (2018) *Planbeskrivning, detaljplan för kabinbaneområdet. Jämtlands län: Åre kommun* <http://are.se/dokument/byggabo/3708-kabin-planbeskrivning> [2018-07-12]
- FrojdAgency (2015) *16 digital trends for 2016 by @FrojdAgency* <https://www.slideshare.net/Frojd/16-digital-trends-for-2016-by-frojdagency/35-Summary-16-digital-trends-for> [2018-07-11]
- Google Map data (2018) <https://www.google.se/maps/place/837+52+%C3%85re/@63.4098813,13.0511883,14z/data=!4m5!3m4!1s0x466e08d48ff233db:0x4034506de8c8460!8m2!3d63.3990428!4d13.0815058!5m1!1e3> [2018-07-12]
- Gronau, W (2017) *Encouraging behavioural change towards sustainable tourism: a German approach to free public transport for tourists* <http://www.tandfonline.com/action/journalInformation?journalCode=rsus20> [2018-07-11]
- Muntlig källa: Magnus Dahlin handläggare vid Åre kommuns samhällsbyggnadskontor, telefonsamtal den 9 maj 2018.
- Naturvårdsverket (2017) *Vägtrafikens miljöpåverkan* <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Vagtrafik/Vagtrafikens-miljopaverkan/> [2018-07-11]
- Naturvårdsverket (2015) *Hållbar mobilitet och miljöhänsyn i transportplanering* (Rapport 6672). <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6672-7.pdf?pid=15282> [2018-07-11]
- Nyheter Ekot (2018) *Allt fler växlar till tågsemester* [Radioprogram] Sveriges radio. <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=6936028> [2018-07-11]

Regeringen (2016) Fossilfria resor och transporter: Regeringens arbete för att minska transporternas klimatpåverkan. <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/regeringens-prioriteringar/sverige-som-foregangsland-for-minskade-klimatutslapp/fossilfria-transporter-och-resor-regeringens-arbete-for-att-minska-transporternas-klimatpaverkan/> [2018-07-11]

Scuttari, A, Volgger, M och Pechlaner, H (2016) *Transition management towards sustainable mobility in Alpine destinations: realities and realpolitik in Italy's South Tyrol region* <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09669582.2015.1136634?needAccess=true> [2018-07-11]

Saas Fee (2018) Arrival <https://www.saas-fee.ch/en/arrival/#c2078> [2018-07-12]

Skistar (2018a) Om skistar <https://www.skistar.com/sv/foretagsinformation/investor-relations/> [2018-07-11]

Skistar (2018b) Miljö <https://www.skistar.com/sv/foretagsinformation/om-skistar/vart-engagemang/miljo/> [2018-07-11]

Smidfelt Rosqvist, L och Ljungberg, C (2009) *Bättre införande av åtgärder för ett hållbart transportsystem*. Lund: TransportMistra <https://www.trivector.se/infotek/single-view/download/baettre-infoerande-av-aatgaerder-foer-ett-haallbart-transportssystem-transportmistra/> [2018-07-11]

Tillväxtverket (2017) *Hur utvecklar vi hållbara turist- destinationer?* <https://tillvaxtverket.se/download/18.f607e5d15aeacd3b3d4a69/1490025413895/Hur+utvecklar+vi+hållbara+turistdestinationer%3F.PDF> [2018-05-04]

Trafikverket (2012) *Delrapport Transporter Underlag till färdplan 2050*. Trafikverket 2012:224. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11420/RelatedFiles/2012_224_Delrapport_transporter_underlag_till_fardplan_2050.pdf

Visit Sweden (2016) *Hållbar naturturism och ekoturism på landsbygden* <http://corporate.visitsweden.com/wp-content/uploads/2016/12/Foerstudie-Naturturismprogrammet.pdf> [2018-05-04]

Vision 2035 (2015) Åre- *Europas mest attraktiva och hållbara åretrunt- destination* <http://are.se/dokument/naringslivjobb-1/2267-vision-2035> [2018-07-11]

Zermatt (2018) sustainability <https://www.zermatt.ch/en/sustainability> [2018-07-12]

Åre (2018c) *Åres historia* <http://are2019.com/sv/historia/> [2018-07-12]

Åre kommun (2012) *Kommuntäckande översiktsplan*. <http://are.se/dokument/byggabo/3578-kommuntaeckande-oersiktsplan> [2018-07-11]

Åre vision 2020 (2006) *Ansvar för miljön* <http://are.se/dokument/477-svenska> [2018-07-12]