

En kartläggning ska göras om hur valet av hållbara transportalternativ till Göteborg kan främjas

Uppdrag från kommunfullmäktige i Göteborgs Stad,
budgethandling för 2017

Innehåll

1. Inledning.....	2
1.1 Målkonflikter	2
2. Transportslag och miljöpåverkan	3
2.1.1 Vägtrafik.....	3
2.1.2 Tåg	4
2.1.3 Flyg	5
2.1.4 Sjöfart	6
2.1.5 Innovationer	6
2.3 Sammanfattning	7
3. Hur olika aktörer arbetar med miljömässig hållbarhet	8
3.1 Hållbarhetsarbete inom infrastruktur och transporter	8
3.2 Hållbarhetsarbete inom besöksnäringen	10
4. Kartläggning - främja val av hållbara transportalternativ.....	12
4.1 Inledning	12
4.2 Initiativ för hållbar bilism.....	12
4.2.1 Laddningsstolpar	13
4.2.2 Infartsparkeringar.....	13
4.2.3 Lyfta delningsalternativ	14
4.3 Resvanor	14
4.4 Främja hållbart beteende.....	15
4.4.1 Nudging	15
4.4.2 Mobility management	16
4.4.3 Marknadsföring.....	17
5. Källförteckning.....	18

1. Inledning

Bakgrund

I Göteborgs Stads budget för 2017 har Göteborg & Co fått uppdrag att under året genomföra en kartläggning om hur valet av hållbara transportalternativ till Göteborg kan främjas. Uppföljning av genomfört uppdrag görs i bolagets årsrapport för 2017. Redovisning av uppdraget ska också ske vid bolagets styrelses sammanträde 2017-12-11.

Definition

Hållbart transportalternativ i kartläggningen definieras som miljömässig hållbarhet. Ett hållbart transportalternativ innebär ett transportalternativ som släpper ut lite eller ingen koldioxid.

En besökare definieras som en person som genomför en resa där huvudresmålet ligger utanför resenärens vanliga omgivning, där den sammanhängande vistelsetiden för resan är högst ett år samt där resans syfte är affärer, fritid eller personliga syften.

Avgränsning

Göteborg & Co:s uppdrag är att marknadsföra och medverka i utvecklingen av Göteborg som turist-, mötes- och evenemangsstad. I och med detta har bolaget avgränsat uppdraget till att avse persontransporter.

Angreppssätt/metodik

Kartläggningen inleds med en nulägesbeskrivning. Detta har inneburit insamling av tillgänglig statistik om miljöpåverkan av olika sorters transportslag, utvald forskning samt en beskrivning av hur berörda aktörer arbetar med transporter och besöksnäring kopplat till miljömässig hållbarhet. Med nulägesbeskrivningen som grund har en kartläggning gjorts där förslag på metoder och insatser för främjande av val av hållbara transportalternativ beskrivs. Ansvarsfördelning beskrivs inte närmare i rapporten.

I kommunfullmäktiges budget 2018 har Göteborg & Co uppdraget "Besökares val av hållbara transporter till Göteborg ska främjas genom bland annat information och vägledning". Denna kartläggning tjänar som bakgrund för hur Göteborg & Co kan ta sig an det uppdraget 2018.

1.1 Målkonflikter

Göteborg & Cos uppdrag är att marknadsföra och medverka i utvecklingen av Göteborg som turist-, mötes- och evenemangsstad. Besöksnäringen bidrar positivt till samhällsekonomin men kan även innebära belastningar på miljön. God tillgänglighet till destinationen är en viktig förutsättning för att

besöksnäringen ska utvecklas, samtidigt som ökade transporter med flyg och bil är inte förenligt med miljömålet om minskade koldioxidutsläpp. Trafikverket konstaterar i en rapport om persontransporter att den största utmaningen för hållbar utveckling avseende miljö, är inom den globala turismen. Man beskriver att internationell turism till sin natur är gränsöverskridande och lösningar för ett miljövänligare resande därför måste sökas inom ramen för internationella samarbeten och regelverk. I rapporten konstateras också att det inte enbart går att förlita sig på att förändringar i resenärernas efterfrågan ska styra utvecklingen i en viss riktning, utan att det även ligger ett stort ansvar hos sektorns olika aktörer att anpassa utbudet.¹

2. Transportslag och miljöpåverkan

Göteborg & Co har statistik över kommersiella gästnätter, men samlad statistik över vilka transportsätt till staden som används saknas. Med hjälp av kunskap om besökarnas nationalitet och statistik från offentliga myndigheter och andra verksamheter, kan dock vissa generella slutsatser dras.

I kommande kapitel redovisas de vanligast förekommande transportslagen samt deras respektive miljöpåverkan.

Ytterligare relevant statistik redovisas i bilaga till rapporten.

2.1.1 Vägtrafik

Bilen är det vanligast förekommande transportmedlet i Sverige och står för 77 % av resorna inom landet. Det finns i nuläget ingen statistik över hur stor andel av besökarna som tar sig till Göteborg med bil, men utifrån den nationella statistiken över fördelningen av olika transportslag samt kunskapen om hur möjligheterna ser ut att ta sig till Göteborg med andra transportslag så kan man anta att det är en relativt stor andel.

Busstrafiken står för 8 % av persontransporterna i Sverige. HUI Research rapport kring olika typer av busstrafik visar att beställningstrafiken är störst med 3,3 miljoner resor per år, följt av linjetrafiken med 2,6 miljoner resor. Turisttrafiken står för 2,2 miljoner resor.²

Vägtrafiken, vilket omfattar personbilar, bussar och lastbilar, står för ungefär 30 % av Sveriges totala koldioxidutsläpp och är därmed det trafikslag som totalt sett påverkar klimatet mest. Med detta som underlag har riksdagen antagit målet att

¹ "Persontransporter – underlagsrapport" Trafikverket 2012-04-27, trafikverket.se

² Transportföretagen, www.transportforetagen.se

till år 2030 ska Sverige ha en "fossiloberoende fordonsflotta". Målet ska nås med hjälp av:

- Bränslesnålare bilar
- Elbilar
- Att en del av bilåkandet ersätts med gång, cykling och kollektivtrafik
- Ett minskat transportbehov
- Att godstransporter flyttas över från lastbilar till sjöfart och järnväg
- Att det används mer biodrivmedel än idag

De senaste åren har antalet bensinbilar minskat samtidigt som dieseldrivna bilar blir allt vanligare. Bilar som drivs helt eller delvis med el ökar procentuellt mest, men ökningen sker från väldigt låga antal. Tillväxten för laddbara fordon i Sverige har ökat med 61% de senaste 12 månaderna och för närvarande finns det ca 42 000 stycken registrerade laddbara fordon.

Vissa storstäder i Europa planerar eller har tillfälligt infört förbud mot bensin- och dieseldrivna bilar. Storbritannien och Frankrike avser att sluta sälja bensin- och dieseldrivna bilar år 2040. Planen är att dessa bilar ska ha fasats ut helt efter en 10-årsperiod.

Det pågår ett paradigmskifte i fordonsbranschen där el ersätter bensin och diesel som drivmedel och där fordonen blir allt mer autonoma. Drivkrafterna för utvecklingen är lägre produktionskostnader, klimatutmaningen och ökad säkerhet. Det råder en stor enighet i branschen om att detta kommer att ske men det råder en osäkerhet kring när mellan 2020 och 2030 samt med vilken hastighet genombrottet sker på allvar där pris/prestanda för batterier är en faktor, laddinfrastruktur en annan och lagstiftning en tredje.

2.1.2 Tåg

8 % av resorna inom Sverige görs med tåg. Mellan åren 2013 och 2016 ökade tågresorna till och från Göteborg med ca 24 %. Att resa med tåg till Sverige från europeiska länder utanför nordn, upplevs i dagsläget svårare än att t.ex. flyga eller köra bil. Arbete för att förbättra järnvägslogistiken på europeisk nivå är ett pågående arbete. I Trafikverkets uppdrag ingår bl.a. att samarbeta med andra infrastrukturhållare i Europa för att underlätta gränsöverskridande järnvägstrafik.

Tågtransporter ger små utslag av koldioxid och luftföroreningar jämfört med andra trafikslag.³ Tåget svarar för mindre än en procent av hela

³ Trafikverket, www.trafikverket.se

transportsektorns utsläpp av koldioxid, vilket beror på att tågen till största delen drivs med el, och att järnvägsnätet till största delen är elektrifierat.⁴ Samtidigt visar forskning att även om tåget i sig är det miljövänligaste alternativet, så utgör byggandet och underhållet av infrastrukturen en stor miljöbelastning. Om man räknar in både infrastrukturen och driften kan i vissa fall landsvägsbuss vara det energisnålaste alternativet.⁵

En resa med elektriskt tåg kostar en tredjedel mer i energi än med buss, men då tåget orsakar mindre nettoutsläpp av koldioxid så är det fortfarande det mest miljövänliga alternativet.

2.1.3 Flyg

Enligt siffror från Trafikverket står flyget för 2 % av de totala persontransporterna inom Sverige. För internationellt resande är siffran betydligt högre. Göteborg-Landvetter flygplats hade under 2016 totalt sett 6,4 miljoner passagerare, varav 4,7 miljoner bestod av utrikesresor. Statistik över hur stor andel av dessa som utgörs av besökare från andra länder går inte att utläsa, men enligt Swedavia så tar sig 64 % av besökarna från andra länder till Sverige med flyg (siffror från 2011).⁶ Motsvarande siffra för specifikt Göteborg har inte funnits att tillgå, men de nationella siffrorna ger en indikation.

Flyget står för 4–5 % av Sveriges totala utsläpp av koldioxid. Utöver koldioxid släpper flyget också ut kväveoxider och vattenånga på hög höjd. Forskning påvisar att detta påverkar klimatet minst lika mycket som koldioxid gör. Dessutom ökar flygandet snabbt och därmed även utsläppen, medan utsläpp från andra trafikslag minskar.

På global nivå står flygtrafiken för omkring 2 % av de totala utsläppen av koldioxid. Tillsammans med utsläppen av kväveoxider, vattenånga och effekter från kondensstrimmor beräknas flyget svara för 3 % av människans totala påverkan på klimatet.

Teknikförbättringar för flygplan görs ständigt, dagens flygplan är 70% mer bränsleeffektiva än för 40 år sedan. Samtidigt är det kostsamt och tar tid att ersätta gamla flygplan med nya. Den insats som anses vara mest effektiv för att minska flygets klimatpåverkan är byte från fossila bränslen till biobränsle. En överenskommelse har ägt rum inom flygindustrin som innebär att koldioxidutsläppen från flygtransporter ska halveras till år 2050 samt att de

⁴ Naturvårdsverket, Trafikverket

⁵ Avdelningen för industriell miljöteknik, fof.se/tidning/2007-03-01

⁶ Källa: Swedavia/Göteborg Landvetter Airport, www.swedavia.se/landvetter

faktiska utsläppen av fossil koldioxid 2050 ska vara nere på hälften av 2005 års nivå.⁷

I Trafikverkets rapport om persontransporter konstateras det att en av utgångspunkterna under senare år i infrastrukturplaneringen har handlat om att minimera behovet av inrikes flyg, bl.a. på grund av flygets negativa påverkan på miljön.

2.1.4 Sjöfart

Under 2014 transporterades 27,6 miljoner människor med färja inom eller till och från Sverige varav 25,6 miljoner av dessa reste med färjerederiernas utrikeslinje. Detta innebär att i princip lika många personer tar sig till Sverige med båt som med flyg.⁸ Trafikverket konstaterar dessutom i en rapport från 2015 att intresset för sjöfart ökar alltmer,

framför allt i sammanhanget att avlasta väg och järnväg i transporter av gods, men också i planeringen av städer som ett kollektivtrafikmedel.⁹

Persontransporter på passagerarfartyg är ett relativt ineffektivt transportsätt sett till dess energiförbrukning. Detta gör att utsläppen från passagerarfärjor är tämligen höga. Ett fartyg påverkar miljön på många sätt men sjötrafik anses ändå vara ett av de mest miljövänliga trafikslagen på grund av att så mycket last kan föras med ett enda fartyg.¹⁰

2.1.5 Innovationer

Göteborgs Stad deltar, genom bland annat trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret, i flera utvecklings- och innovationssamarbeten som rör trafiksystem, fordon och stadens mobilitet. Målet är att möta de utmaningar staden står inför när det kommer till framtidens mobilitet och transporter. Många göteborgare efterfrågar hållbara transporter som binder samman staden. En av stadens Jubileumssatsningar har till syfte att synliggöra och identifiera sådana lösningar och samtidigt positionera Göteborg som en innovativ arena för smarta transporter. Exempel på smart trafik är Styr&ställ, Linbana, elektrifierade fordon av olika slag och den så kallade stadsleveransen där godset transporteras till innerstaden med elfordon.¹¹ Utöver detta pågår ett projekt i Volvos regi där Göteborg agerar testarena för självkörande bilar. Med självkörande bilar hoppas

⁷ Swedavia/ATAG

⁸ Passagerarrederierna är en förening för rederier som är verksamma med turism inom, till eller från Sverige. Föreningen består av 14 passagerarredier som tillsammans representerar drygt 90 % av färjetrafiken till och från Sverige.

⁹ Trafikverket, https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12096/RelatedFiles/2015_228_sjofart.pdf

¹⁰ www.trafikverket.se

¹¹ <http://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/Innovation-och-utveckling-far-framtidens-mobilitet-i-Gateborg>

man bl.a. uppnå färre bilar på gatorna och därmed mindre miljöpåverkan då fler samåker, färre olyckor eftersom den mänskliga faktorn elimineras samt fler fria ytor då parkeringsplatser blir mindre relevant.

2.3 Sammanfattning

Utifrån den kunskap vi har kring infrastruktur i regionen och varifrån besökare kommer, kan vi anta att det är bil och flyg som utgör de vanligaste transportmedlen för besökare till Göteborg. Kan man förändra detta genom att få fler att t.ex. transportera sig med tåg så finns stora miljövinster att göra. Det är dock viktigt att bibehålla en rimlighetsbedömning i vilken utsträckning detta går att påverka från en lokal nivå.

Flygtrafiken är, per person, det transportslag som släpper ut mest koldioxid. Men eftersom bilen står för en högre andel av persontransporterna, bidrar biltrafiken i högre utsträckning till en negativ miljöpåverkan. Tåget är det mest miljövänliga transportmedlet, men för att få fler att utnyttja detta krävs dels att det sker en utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen och dels att det upplevs som ett säkert, prisvärt och effektivt sätt att ta sig fram. Inom bilindustrin utvecklas miljövänliga alternativ i relativt snabb takt och inom flygindustrin sker även där en teknikutveckling samt framsteg gällande drivmedel. I framtiden kan man förvänta sig att den största ökningen kommer ske främst inom inrikes flyg- och tågtrafik.

Sammanfattningen ser det ut enligt följande:

- Flyget har störst påverkan på klimatet, räknat per passagerare och kilometer.
- Bilåkandet påverkar klimatet mest totalt sett.
- Bland motordrivna färdmedel är tåg, buss och tunnelbana de mest miljövänliga alternativen.
- Eldrivna tåg har låga utsläpp av klimatgaser.
- Om man räknar in både infrastrukturen och driften kan i vissa fall landsvägsbuss vara det energisnålaste alternativet.
- Trafiken påverkar inte bara klimatet ut hållbarhetssynpunkt, utsläpp av partiklar, kväveoxider och andra luftföroreningar har effekter på hälsa och miljö.

3. Hur olika aktörer arbetar med miljömässig hållbarhet

Idag bedriver de flesta sektorer miljömässigt hållbarhetsarbete på olika sätt och i varierande omfattning. Ett försök har gjorts för att identifiera hur olika aktörer inom transportsektorn och besöksnäringen arbetar med miljömässig hållbarhet. Eftersom det är så många aktörer som berörs har avsnittet delats in i olika områden, snarare än att beskriva enskilda aktörer.

3.1 Hållbarhetsarbete inom infrastruktur och transporter

Trafikverket har det statliga uppdraget att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.¹²

På regional nivå är det Västra Götalandsregionen som ansvarar för infrastrukturplanering och planering av transportsystemet, vilket görs i samverkan med kommunalförbunden. Prioriterade åtgärder sammanställs i "Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland". Att utarbeta ett transportsystem som bidrar till ett hållbart resande förekommer ständigt som en grundläggande del i arbetet.¹³

På kommunal nivå arbetar flera bolagsstyrelser och nämnder med infrastrukturplanering och hållbarhet i olika trafikslag även om det i kommunal verksamhet främst är trafiknämnden som har det övergripande ansvaret för arbetet.¹⁴

De bolag och organisationer som är ansvariga för transport och infrastruktur arbetar var och en med hållbarhet på olika sätt. Inom tågtrafiken är det en självklarhet att försöka påverka förbättringar av järnvägsnätet för att på så sätt öka kapaciteten och tillgängligheten och att få fler att välja tåget som transportsätt. Marknadsföring är en naturlig del av operatörernas arbete för att nå så många nya kunder som möjligt. För att främja internationellt gränsöverskridande järnvägstrafik ingår Trafikverket i organisationen RailNet Europe (RNE). RNE består av infrastrukturförvaltare och kapacitetsfördelare från flera europeiska länder med målsättningen att underlätta planeringen av internationell trafik på det europeiska järnvägsnätet.¹⁵

¹² Trafikverket, www.trafikverket.se

¹³ Intervjuer samt dokumentation, www.vgr.se

¹⁴ www.goteborg.se samt intervjuer

¹⁵ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/Internationell-tagtrafik/RailNetEurope/>

Det pågår för närvarande ett arbete med utveckling av höghastighetståg inom Sverige, kallat Sverigeförhandlingen (se 5.2). Arbetet handlar primärt om att binda ihop Göteborg – Stockholm och Malmö – Stockholm, men att förbättra och utveckla tågförbindelserna mellan andra städer och till större flygplatser skulle inte bara innebära miljövinster, det skulle också avlasta den ansträngda trafiksituationen i och runt storstäderna. Att verka för en utveckling av tåget är främst en politisk fråga, där påtryckningar är nödvändiga för att regeringen ska prioritera investeringar i ny järnvägsinfrastruktur.

Bilindustrin arbetar kontinuerligt med att utveckla sina produkter för att bli mer hållbara. Som exempel bedriver Volvo i Göteborg flera forskningsprojekt vilka syftar till att skapa både teknologiskt utvecklade bilar, men också mer miljövänliga. Volvo kommer från och med 2019 enbart tillverka bilar som i någon form är eldrivna, d.v.s. sluta tillverka bilar med enbart förbränningsmotorer.

Sedan en tid tillbaka pågår flera satsningar i Sverige för att bygga ut infrastrukturen för elbilar. En av dem är projektet Great som ska sammankoppla Stockholm, Oslo, Malmö, Köpenhamn och Hamburg genom en "grön korridor" där Göteborg ingår. Projektet ska bland annat resultera i 30 nya laddstolpar längs E4 och E6 under de kommande tre åren. Västra Götalandsregionen har ingått i offentligt partnerskap i projektet.

Sjöfartsverket publicerar årligen en hållbarhetsredovisning som redogör för myndighetens arbete med social-, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. I kapitlet som rör ekologisk hållbarhet redovisas hur de bidrar till att nå de miljöpolitiska mål som riksdagen har fastställt.¹⁶

Som konstaterats tidigare i rapporten är flyget det transportslag som släpper ut mest koldioxid. Forskning pågår ständigt för att hitta mer miljövänliga bränslen. Flygindustrin har enats om att man ska halvera sina utsläpp till år 2050, och de faktiska utsläppen av fossil koldioxid 2050 ska vara nere på hälften av 2005 års nivå.¹⁷

Göteborg Landvetter Airport bedriver ett aktivt hållbarhetsarbete i det som rör infrastrukturen runt flyget. Flygplatsen är certifierad med högsta nivån enligt en internationell standard för sitt arbete med att reducera utsläpp av koldioxid. Swedavia, som driver flygplatsen, har också antagit ett antal strategier för att nå målsättningar inom miljöområdet.¹⁸

¹⁶ Sjöfartsverket, www.sjofartsverket.se

¹⁷ Swedavia/ATAG

¹⁸ Swedavia, www.swedavia.se

Det har under åren genomförts flera samverkansprojekt mellan de länder som gränsar till Västsverige. Syftet har bl.a. varit att utveckla infrastrukturen för att på så sätt knyta ihop storstäderna och skapa goda förutsättningar för både miljö och näringslivsutveckling av olika slag. Ett exempel är "Den skandinaviska arenan" som syftar till att binda ihop Oslo-Göteborg-Öresund/Köpenhamn. En fråga som diskuterats är snabbtåg mellan Oslo och Köpenhamn/Kastrup. Arbetet är för närvarande inte aktivt även om frågan nyligen återigen var uppe för diskussion.¹⁹

Ett annat samarbete är GO-samrådet, en samverkansplattform mellan Göteborg och Oslo, som syftar till att utveckla infrastruktur och näringslivsfrågor. Det är stadsledningskontoret i Göteborgs stad som ansvar för arbetet för stadens räkning.²⁰

3.2 Hållbarhetsarbete inom besöksnäringen

Göteborg & Co har genom sin ägare, Göteborg Stad, fått i uppdrag att marknadsföra och medverka i utvecklingen av Göteborg som turist-, mötes- och evenemangsstad. Detta görs på olika sätt, men samverkan är nyckeln i bolagets arbete. Göteborg & Co arbetar aktivt med hållbarhet, både i den egna verksamheten och genom olika samarbetspartners. Bolaget ingår också i nätverket "Klimatsmart semester", ett samverkansprojekt initierat av miljöförvaltningen i Göteborgs Stad.

Göteborg & Co ingår i klustret Turism, Kultur och Evenemang, tillsammans med Liseberg Got Event och Stadsteatern. Samtliga bolag arbetar med hållbarhet på olika sätt och inom olika områden. Got Event genomför löpande kundanalyser där statistik och kunskap insamlas kring besökarens resmönster. I samband med biljettköp eller inför kommande besök, informeras besökaren om möjligheten till kollektiva färdvägar via hemsidan. Löpande dialog förs med Västtrafik kring större evenemang för att underlätta resandet samt möjligheten att åka kollektivt på evenemangsbiljetten. Liseberg bedriver ett omfattande arbete inom miljöområdet. Liseberg har nyligen genomfört en förstudie för att titta på hur stor andel av parkens klimatpåverkan som kommer från besökarnas transporter. Detta har visat sig vara en stor andel, varför Liseberg under 2017 kommer att genomföra mätningar av vilket transportslag deras besökare använt sig av för att resa till nöjesparken. Eftersom en stor andel som besöker Liseberg också besöker andra delar av Göteborg, kan en sådan mätning ge värdefull kunskap utifrån hållbarhetsaspekter men också i planeringen av logistik och tillgänglighet. Ett sådant underlag hade varit användbart också för andra aktörer för att titta om

¹⁹ Den skandinaviska arena, www.denskandinaviskaarenan.com

²⁰ Göteborgs Stad, www.goteborg.se

möjligheten att mer riktat kunna informera eller påverka val av hållbara transportalternativ.²¹

På regional nivå är det Turistrådet Västsverige som har uppdraget att arbeta med besöksnärlingsfrågor. Turistrådet Västsverige deltar tex. i projektet "Turistrådet Västsverige – Hållbar turism genom intersektionell samverkan" som är ett projekt som drivs tillsammans med en forskare från Centrum för turism vid Göteborgs universitet. Projektet syftar till att utvärdera turistnäringen i Västsverige. Genom att öka kunskapen om hur samverkan med andra sektorer kan bli bredare och effektivare ska forskningen stimulera till en hållbar utveckling i regionen. Turistrådet deltar också i nätverket "Klimatsmarta semestrar".²²

VisitSweden AB arbetar för svensk turistnäring och ägs till lika delar av staten via Näringsdepartementet och den svenska besöksnäringen via Svensk Turism AB. Visit Sweden arbetar med den hållbara utvecklingens samtliga begrep, ekonomisk, social och ekologisk. Detta gör man bland annat genom att lyfta fram upplevelser och produkter från Sverige som inspirerar den utländska målgruppen till ett hållbart resande. Olika transportsätt till Sverige, miljömärkta upplevelser och boende samt aktiviteter i den cirkulära ekonomin är några exempel.²³

I syfte att lyfta möjligheterna till hållbara resalternativ och samtidigt stärka attraktiviteten i samband med särskilda evenemang i Göteborg sker samarbeten mellan klustret turism, kultur och evenemang och tågtrafiken. Detta görs i samband med särskilda satsningar och evenemang i Göteborg. Via stadens officiella besöksguide, goteborg.com, finns information som syftar till att ge besökare möjlighet att göra medvetna, miljövänliga val när det kommer till transportmöjligheter.

I Göteborg & Cos uppdrag ingår bl.a. att medverka i utvecklingen av Göteborg som mötesstad. En utmaning inom detta uppdrag är att erbjuda utländska mötesdeltagare hållbara transportalternativ till Göteborg. På bolagets hemsida ges information om arbetet med destinationens miljömässiga hållbarhet i allmänhet och även hållbara transporter.²⁴ Särskilt fokus läggs på information om miljömässig hållbarhet som en viktig aspekt vid resor till Göteborg där man framhäver resande via tåg som det mest hållbara alternativet. Då flyget är det mest praktiskt gångbara transportsättet till Göteborg för mötesdeltagare från länder utanför det geografiska närområdet, upplyser man om Göteborg

²¹ Underlag från intervjuer och rapporter med Liseberg och Got Event

²² Underlag från intervjuer, webb och rapporter

²³ Visit Sweden, www.visitsweden.se samt Wikipedia

²⁴ <http://www.goteborg.com/en/convention-bureau/sustainability/sustainable-transport/>

Landvetters som en klimatneutral flygplats²⁵, att moderna plan med mindre utsläpp premieras samt att startavgiften för flygplan minskar ju lägre utsläpp av kvävedioxider och kolväten flygplanen har. Utöver detta upplyser man om de miljömässiga fördelarna med transport via flygbuss mellan flygplatsen och staden.

4. Kartläggning - främja val av hållbara transportalternativ

4.1 Inledning

Insatser och metoder för att främja hållbara transportalternativ kan göras från olika nivåer, där de med störst genomslagskraft vanligtvis sker på nationell nivå. På lokal nivå kan man arbeta med frågan på andra sätt som med fördel kan påverka människors attityder och förhållningssätt mot miljömässigt hållbarhet.

Beaktat referensmaterialet är möjligheten att få människor att välja hållbara transportalternativ störst genom att utveckla nationell infrastruktur och fysisk miljö i större skala samt subventioner och andra premierande åtgärder till förmån för miljömässigt hållbara transporter. Genom att utveckla hållbara transportslag i relation till mindre hållbara och därmed öka attraktiviteten i olika avseenden ökar man även incitamenten för människor att välja sådana. En sådan utveckling innebär ofta stora infrastrukturensatsningar där rådigheten sällan ligger på lokal nivå.

Andra tillvägagångssätt för att få fler människor att välja miljömässigt hållbara transporter är att genom bl.a. marknadsföring och påverkansprocesser utöva inflytande i olika målgrupper. I särskilda sammanhang finns möjlighet till tillfällig påverkan, till exempel vid samarbetsprojekt med tågindustrin eller bussbolag. Sådana samarbeten är vanligtvis av riktad, tillfällig karaktär snarare än av strukturell och långsiktig typ.

Alternativ för främjande av val av hållbara transportalternativ presenteras i kapitlet nedan.

4.2 Initiativ för hållbar bilism

Ett rimligt antagande är att bilen kommer fortsätta vara det vanligast förekommande transportalternativet för en överskådlig framtid. Andelen bilar sett till befolkningens mängd ökar dessutom successivt vilket gör att insatser för att hantera bilens klimatpåverkan helt nödvändiga. Bilindustrins egen utveckling

²⁵ Airport Carbon Accreditations högsta nivå (3+)

av t.ex. elbilar och laddhybrider bidrar positivt till att minska koldioxidutsläppen, och här kan det offentliga möta utvecklingen och stärka upp arbetet på olika sätt, bl.a. genom laddinfrastruktur.

4.2.1 Laddningsstolpar

I förhållande till det totala antalet bilar, finns det fortfarande relativt få elbilar och laddhybrider. Det finns dock insatser som skulle kunna bidra till elbilens och laddhybridens attraktivitet. I Göteborg pågår ett projekt med laddningsstolpar i hemmen, så kallad hemmaladdning. Detta projekt skulle kunna utvecklas till att också omfatta parkeringar som tillhör hotell och köpcenter som inte det kommunala parkeringsbolaget ansvarar för. Även om ett köp av en elbil eller laddhybrid primärt är en ekonomisk fråga, kan synliggörandet och utökningen av laddningsstolpar uppmuntra till att fler väljer en elbil vid ett eventuellt bilbyte.

Eftersom norrmännen är en stor besöksgrupp i Göteborg kan laddningsstolpar även vara en attraktivitetsfråga. Norge är Europas största marknad för el- och hybridbilar och i dagsläget finns det ca 188 000 stycken el- och laddbara hybridbilar registrerade i landet. Motsvarande siffra i Sverige är ca 42 000 stycken.²⁶ Anledningen till den stora andelen elbilar i Norge är dels hårda skatteregler för bensin- och dieslbilar och dels stora subventioner i skatter och vägtullar för elbilsköpare. De norska myndigheternas syfte med detta är att minska utsläppen. I Sverige finns sedan 2011 en så kallad "supermiljöbilspremie" som omfattar personbilar med mycket låga utsläpp av växthusgaser. Premien uppgår till högst 40 000 kronor per bil. Under 2018 kommer regeringen införa reformen "ladda hemma" vilket innebär bidrag för installation av laddningsstationer för elbilar i hemmet.

4.2.2 Infartsparkeringar

Det pågår flera insatser som syftar till att öka andelen hållbara transporter och att minska bilkörandet inom Göteborg. Dels för att förbättra luften i innerstaden men också för att göra innerstadsmiljön mer säker för gång- och cykeltrafikanter, och därmed mer attraktiv. Utifrån ett besöksperspektiv behöver fortfarande bilistens behov av parkering tas omhand. Ett alternativ, eller komplement, till parkering i innerstan, är så kallade infartsparkeringar som i praktiken innebär parkeringsplatser i utkanten av staden där besökare kan parkera bilen och sen ta sig vidare med kollektivtrafik eller shuttletrafik in till staden. Som exempel har SL (Stockholms länstrafik) i Stockholm cirka 10 000 avgiftsfria infartsparkeringsplatser i nära anslutning till kollektivtrafiken. I Göteborg finns redan idag ett antal pendelparkeringar, med syfte att avlasta trafiksituationen för specifikt pendlare in till innerstan. Metoden skulle kunna kompletteras med ett

²⁶ <https://elbil.no/elbilstatistikk/elbilbestand> samt <http://elbilsstatistik.se>

antal infartsparkeringar, mer riktade mot tillfälliga besökare, i samverkan mellan det offentliga och det privata. Med tanke på den komplexa trafiksituation som till viss del redan existerar i Göteborgs innerstad, med flera stora infrastrukturprojekt i planeringsfas och under genomförande, behöver nya alternativ till transport till Göteborg övervägas. Ett arbete har under 2017 genomförts i samverkan mellan Parkeringsbolaget och klustret Turism, Kultur och Evenemang.

4.2.3 Lyfta delningsalternativ

Cirkulär ekonomi är en ekonomisk modell där bl.a. konsumtion sker i form av ett kretslopp istället för att följa en linjär struktur. Teorin kallas även för delningsekonomi och går ut på att gemensamt utnyttja resurser, t.ex. bilar. Att uppmärksamma åtgärder som syftar till ett mer hållbart förhållningssätt till t.ex. bilkörning är ett sätt att främja hållbara transportval. Inom området har redan en del insatser gjorts, med fokus på samåkning. Några exempel är Go More, Skjutsgruppen och We Are Together.²⁷ Genom att lyfta dessa initiativ och stötta utvecklingen av likande tjänster, främjas hållbarhetsperspektivet inom transportområdet. En nyckel till framgång för den här typen av initiativ är kommunikation. På så vis kan man rikta sig till en bredare målgrupp än de individer som aktivt söker hållbara alternativ.

4.3 Resvanor

Det finns idag ingen statistik om hur besökare som reser till Göteborg gör sina val, men det är rimligt att anta att valet baseras på tillgänglighet till olika transportalternativ i kombination med restid, kostnad och bekvämlighet. En undersökning för att ta reda på vilka faktorer som faktiskt påverkar detta val skulle vara en bra grund att utgå ifrån innan andra åtgärder genomförs.

Enligt en rapport från Naturvårdsverket (2014) väljer individen ofta vägen av minsta möjliga motstånd och föredrar att skjuta upp och undvika handling i den mån det är möjligt. Därför är individer generellt starkt präglade av standardalternativet och konsekvenserna av icke-handling.²⁸ Med andra ord agerar människor på vana och det som uppfattas som mest bekvämt.

Resvanor har vanligtvis bäring på flera olika faktorer, såsom geografiskt avstånd, inkomst, sociala roller, kulturella skillnader, vanor, värderingar och attityder.²⁹ Behoven vid en resa handlar om tillgänglighet, relevans, enkelhet, tillförlitlighet och att hela resan ska fungera.³⁰ Att de hållbara transportalternativ som lyfts

²⁷ Turistrådet Västsverige, intervju

²⁸ Naturvårdsverket 2014, www.naturvardsverket.se

²⁹ "Persontransporter – underlagsrapport", Trafikverket 2012-04-27, trafikverket.se

³⁰ "Persontransporter - underlagsrapport", Trafikverket 2012-04-27, trafikverket.se

fram måste i första hand uppfylla resenärernas krav och behov. Mer kunskap behövs dock om hur valet av transportslag görs.

Tillväxtverket förbereder ett uppdrag till SCB att från och med år 2017 årligen genomföra en undersökning om befolkningens turismresor i Sverige och utomlands innefattande både endagsresor och övernattningsresor.³¹ Denna statistik kommer ge ett kompletterande underlag till den statistik som finns idag och som avser andel gästnätter. Men för att få kunskap om hur människor väljer att resa och varför, behövs undersökningar som särskilt fokuserar på detta med syfte att peka ut tydligare åtgärder som bidrar till val av hållbara transportalternativ.

4.4 Främja hållbart beteende

I detta avsnitt beskrivs metoder som kan användas för att påverka individers attityder och förhållningssätt till miljömässigt hållbara transportalternativ.

4.4.1 Nudging

En modell som blir allt vanligare för att påverka beteenden i hållbar riktning, utan att för den skull påverka människors värderingar, kallas nudging. Metoden kan till exempel användas för att få människor att fatta beslut som är bättre för miljön eller för hälsan. Nudge betyder "putta" och nudging handlar om att försiktigt leda människor i önskvärd riktning. Det genomförs så att det önskvärda beslutet blir det enklaste att fatta vid en valsituation.

Nudging kan användas på två sätt. Dels för att motverka de negativa effekterna av andra aktörers strategier (t.ex. företag och media) att undermedvetet påverka människors beteende och därmed öka beteenden som anses önskvärd (t.ex. konsumtion av fet, salt och söt mat) och dels för att främja vissa beteenden och därmed öka beteenden som anses önskvärd (t.ex. val av miljömässigt hållbara transportalternativ och konsumtion av hälsosamma livsmedel).

Några exempel på nudging i praktiken:

- Använda standardalternativ som är bra för miljön, t.ex. att ange standardalternativ i situationer med komplex information.
- Förenkla och rama in information.
- Förändra den fysiska miljön t.ex. ändra layouter och funktioner i olika miljöer, visa med steg och skyltar, ge påminnelser och varningar av olika slag till individer.
- Uppmärksamma sociala normer; så här gör andra.³²

³¹ Tillväxtverket. www.tillvaxtverket.se/statistik

³² Naturvårdsverket, 2014

Nudging ska ses som ett komplement till traditionella politiska instrument och inte som en ersättning för lagar, förordningar och ekonomiska styrmedel.

Metoden bygger på insikten att inte bara mängden eller tillgängligheten av information spelar roll för individers val, utan också hur information presenteras. Informationens komplexitet påverkar i hög grad resultatet av beslut som människor gör. Det finns en växande insikt om att politiska åtgärder riktade mot utbudssidan (produktion) behöver kompletteras med strategier även på efterfrågesidan (konsumtion) på ett sätt som hjälper individer att fatta bättre beslut för sig själva och för samhället i stort.

Det som skiljer nudging från traditionell marknadsföring är framförallt att det senare först och främst syftar till att maximera vinsterna och fördelarna med företag/produkter, och nudging främst strävar efter det bästa för människor/konsumenter eller samhället i stort. Traditionell marknadsföring har ett fokus på vad som måste säljas, inte nödvändigtvis det som är det bästa alternativet för konsumenterna. Nudging har sitt fokus på alternativ som är bäst för människor och som lämnar möjlighet för folk att "opt-in" eller "opt-out".³³

Sammanfattningsvis finns det finns möjligheter att utforma åtgärder som syftar till att leda människor i riktningen mot att välja ett hållbart transportalternativ. Dessa åtgärder bör utformas i samråd med flera aktörer med olika kompetenser som t.ex. politiker, sakkunniga, beteendexperter m.fl.

4.4.2 Mobility management

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Metoden har utvecklats på europeisk nivå, främst i ett antal EU-projekt och inom ramen för en europeisk samarbetsplattform för mobility management.

Grundläggande för metoden är användningen av mjuka åtgärder, så som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika verksamheter. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan innan den har börjat. Mobility management ska, precis som nudging, ses som ett komplement eller förstärkning till befintliga eller nya lösningar för att ge större effekt.³⁴

Liksom med nudging så behöver förslag på åtgärder utformas i grupper av olika kompetenser och ansvar.

³³ Naturvårdsverket, www.naturvardsverket.se

³⁴ www.mobilitymanagement.se/teori

4.4.3 Marknadsföring

Marknadsföring kan användas på olika sätt för att främja hållbara transporter t.ex. vid information om destinationen, information i samband med evenemang eller vid paketering av resa tillsammans med en upplevelse och/eller boende. Val av kanal anpassas efter den målgrupp man avser påverka beteendet för. Vidare kan press & media användas för att berätta om staden och om möjliga hållbara resealternativ.

Ett begrepp i traditionella marknadsföringsmetoder är *Upstream Downstream*. I sammanhanget innebär *Downstream* en riktad form av inflytande på individer eller målgrupper medan *Upstream* fokuserar på att påverka industri, offentliga aktörer, media och ideella organisationer för att i en vidare utsträckning påverka individers val.

Social marketing är en relativt ny typ av marknadsföring. Metoden handlar inte om att påverka individers beteende genom text och bild som i traditionell marknadsföring, utan snarare genom metoder och insatser som talar till individens värderingar och attityder. Insatserna riktar sig inte primärt mot individens egenintresse utan ämnar skapa förändring i form av positiva effekter för samhället i övrigt. En grundläggande förutsättning är att individen själv ser värdet i förändringen som sker, och att det inte sker genom en känsla av tvång.

5. Källförteckning

Rapporter

"Den skandinaviska arenan", Rapport, www.denskandinaviskaarenan.com,
www.goteborg.com

"Hållbar tillväxt – mål och strategier med fokus på regional struktur".
Göteborgsregionens kommunalförbund

"Tillväxt Turism – samarbete som stärker besöksnäringen", Business Region
Göteborg, www.businessregiongoteborg.se

"Lisebergs klimatpåverkan", förstudie, Tricorona

"Nudging – ett verktyg för hållbara beteenden?" rapport 2014, Naturvårdsverket,
www.naturvardsverket.se

"Sverigeförhandlingen. Kommersiella förutsättningar för höghastighetståg i
Sverige", PWC 2015.

"Strategiska vägval för ett gott liv i en fossilberoende region 2030", Västra
Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

"Möjliggöra hållbara val i vardagen – 12 strategier för att främja
beteendeförändring", Malmö Stad

"Gästnattsrapport Västsverige", Turistrådet Västsverige 2016

"SJ års- och hållbarhetsredovisning 2016". www.sj.se

"Regional transportplan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014–
2015", Västra Götalandsregionen juni 2014.

"Göteborgarnas resor – underlagsrapport till trafikstrategi för Göteborg",
Trafikkontoret Göteborgs Stad

"Persontransporter", underlagsrapport från Trafikverket, www.trafikverket.se

"Sustainable Transitions – The case of Swedish Vacation Practices"

Av Anneli Kamb, Chalmers University of Technology, Göteborg 2012

Avdelningen för industriell miljöteknik, fof.se/tidning/2007-03-01

Passagerarrederiernas rapport 2015 – en del av svensk turism"
Passagerarrederiernas förening, 2016.

Rapport sammanställd av JBS, Järnvägsbranschens samverkansforum,
presenterad 2016-03-21.

Intervjuer

Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Turistrådet Västsverige

MTR Express

GR, Göteborgsregionen

Got Event

Liseberg

Visit Sweden

Websidor (ej rapporter, utan löpande text)

Göteborg & Co, www.goteborgco.com

Tillväxtverket, www.tillvextverket.se/statistik/turism/svenskars-resande

Trafikverket, www.trafikverket.se

Göteborgs Stad, www.goteborg.se

Innovationer Göteborgs Stad,
<http://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/Innovation-och-utveckling-far-framtidens-mobilitet-i-Gateborg>

Naturvårdsverket,
www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6642-o.pdf?pid=14231

SPBI, <http://spbi.se/miljoarbete>

Visit Sweden, www.visitsweden.se

Swedavia, www.swedavia.se

Norsk elbilförening, <https://elbil.no/elbilstatistikk/elbilbestand>

Power Circle, <http://elbilsstatistik.se>

Landvetter, www.swedavia.se/landvetter/miljo

Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se

Miljöbarometern, <http://2030.miljobarometern.se>

Hallå Konsument, www.hallakonsument.se/miljo-och-hallbarhet/resor/sa-paverkar-olika-transportslag

Mobility Management, www.mobilitymanagement.se/teori

Transportföretagen, www.transportforetagen.se

Wikipedia, www.wikipedia.org

