

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2022-01-20

Diarienummer 0315/21

Handläggare

Katarina Thorstensson

Telefon: 031-368 40 00

E-post: katarina.thorstensson@goteborg.com

Yttrande över motion om att avsluta flygfrämjande satsningar och verka för fler tågförbindelser till och från Göteborg

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborg & Co AB;

- 1) Motion om att avsluta flygfrämjande satsningar och verka för fler tågförbindelser till och från Göteborg avstyrkes.
- 2) Yttrandet översänds till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

För stadens, regionens och destinationens utveckling är god tillgänglighet med alla transportslag av största vikt. Det gäller inte minst för stadens och regionens globala näringsliv och akademi som verkar internationellt. Tillgänglighet är likaså en grundförutsättning för turism- och destinationsutveckling, möten och evenemang inkluderat, och således också för förverkligandet av Göteborg & Co:s uppdrag så som det är stadgat i bolagets ägardirektiv, liksom för genomförandet av Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling.

I den svenska regeringens nationella strategi för hållbar turism och växande besöksnäring betonas att ”alla transportslag behövs och behöver utvecklas till att närma sig nollutsläpp”. Göteborg & Co delar den inriktningen, vilket även speglas i stadens program för besöksnäringens utveckling.

För att Göteborg & Co ska kunna utföra sitt uppdrag och påverka och bidra positivt är samverkan med alla transportslag essentiell. Dock är förutsättningarna för både samverkan och påverkan mycket olika för olika transportslag. Flygbranschen har etablerade samverkansforum där gemensamma bedömningar kring relevanta och effektivare flyglinjer kan identifieras, medan det för tågbranschen inte finns motsvarande forum.

Göteborg & Co:s insatser inom ramen för samverkansnätverket “GOT Connect” för flygtrafik syftar till att identifiera och effektivisera linjestreckningar med reguljärflyg på destinationer som i dagsläget inte är rimliga att nå via tåg och som redan har höga passagerarvolymmer, men som idag servas via mellanlandning i exempelvis Stockholm eller Köpenhamn. Bolagets syfte med sin medverkan är att skapa direktlinjer på befintliga rutter och som bidrar till att stärka både näringslivets och besöksnäringens utveckling, vilka är mer klimateffektiva än flygresor med mellanlandning.

Den internationella tågtrafiken har stora strukturella, tekniska och legala utmaningar, som också varierar mellan länder. Samordning länder emellan för gemensamma regelverk har stora utmaningar och hindrar en snabbt växande marknad. I dagsläget finns inga forum för näringsliv och besöksnäring att i Sverige samverka kring nationell och internationell tågtrafik. Bolagets bedömning är att möjligheten att påverka tågmarknaden är starkt begränsad och att detta arbete främst bör föras på politisk nivå, framförallt nationellt och internationellt.

Med bakgrund av detta föreslår Göteborg & Co att motionen avstyrkes.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Näringsliv och besöksnäring är beroende av god tillgänglighet för att utvecklas, hitta rätt kompetens och erbjuda invånare både arbete och meningsfull fritid. Det vill säga förutsättningar för en attraktiv plats att leva, verka i och besöka.

Göteborg är en liten stad i utkanten av Europa. Regionens näringsliv är i allra högsta grad global och stadens näringslivsstrategiska program har som målbild att det ska skapas minst 120 000 nya jobb till 2035. Utlandsägda arbetsställen sysselsätter ca 20% av antalet sysselsatta i regionen (ca 85 000) och till detta kommer de svenskägda exportintensiva företagen som verkar i regionen. Regionen är också en av de mest forskningsintensiva i Europa, vilket också förutsätter internationella kontakter.

Staden och besöksnäringen växer och besökarna är ett viktigt underlag för det som skapar en levande och attraktiv stad. Tillgänglighet med flyg är också en förutsättning för att Göteborg ska kunna stå som värd för internationella möten och evenemang. Tillgänglighet till staden, med alla transportslag då även med flyg, är en viktig förutsättning för utvecklingen av näringsliv och besöksnäring i regionen.

För god tillgänglighet behövs alla transportslag och för att kunna vara del av och bidra i utvecklingen är samverkan med alla transportslag av vikt för genomförandet av bolagets uppdrag.

Bedömning ur ekologisk dimension

Turism och besöksnäring bygger på att människor förflyttar sig. Det är då väsentligt att resan från start- till slutdestination fungerar oavsett transportslag och mellan olika färdstätt. Alla transportslag behövs då de uppfyller olika behov och erbjuder olika lösningar för förflyttning. Stadens och regionens geografiska läge gör också att alla transportslag behövs för att destinationen ska kunna vara öppen och tillgänglig för världen. Varje transportslag har sina för- och nackdelar, möjligheter och utmaningar. Inte minst behöver alla transportslag utvecklas till att närma sig nollutsläpp, och samtidigt vara attraktiva och efterfrågade alternativ för resande.

För att nå globala klimatöverenskommelser och lokala klimatmålsättningar behöver alla sektorer och alla transportslag kraftigt sänka sina utsläpp, vilket transportbranscherna är väl medvetna om. Flyget är per capita det transportslag som har störst klimatutsläpp. Tåget, givet att det är elektrifierat och drivs med förnybar energi, är bland de transportslag som har minst klimatutsläpp. Besökare når i hög utsträckning Göteborg med bil och givet den stora andelen svenska, norska och danska besökare kan vägtrafiken utgöra en stor del av klimatavtrycket när det gäller turister till staden. Besökare kommer även med färja och långfärdsbuss.

Insatser inom ramen för samverkansnätverket för flyget syftar till att identifiera och effektivisera linjestreckningar med reguljärflyg på destinationer som i dagsläget inte är rimliga att nå via tåg och som redan har höga passagerarvolym, men som idag servas via mellanlandning i exempelvis Stockholm eller Köpenhamn. Resor där direktflyg vore mer klimateffektivt än att resa med mellanlandning.

För att tåg till kontinenten ska kunna bli ett konkurrenskraftigt alternativ behövs beslut på statlig och ibland överstatlig nivå, ett enklare bokningssystem, en attraktiv produkt och en prissättning som kan konkurrera med flyget. När det gäller att hitta, boka och genomföra en tågresor från start- till slutdestination så finns inte gemensamma lösningar för bokningssystem, varken nationellt eller internationellt, vilket ytterligare försvårar tillgängligheten till tågresor.

Göteborg & Co skulle gärna se att tågtrafiken och tillgängligheten till den internationella tågtrafiken byggdes ut i högre takt, med attraktiva erbjudanden och också att det fanns bättre förutsättningar för samverkan. I dagsläget, givet tågmarknadens förutsättningar, bedöms bolaget inte ha rådighet, och mycket begränsad påverkan, över fler och mer lättillgängliga tågförbindelser till Göteborg. I alla relevanta sammanhang lyfter bolaget behovet av att utveckla tåget till ett lättillgängligt och attraktivt transportslag. Bolaget vill verka för ökad samverkan och utveckling i frågan.

Under pandemin har resmönster och förutsättningarna för resande ändrats radikalt. Vad som blir bestående förändringar är svårt att veta i dagsläget, men exempelvis spås affärsresandet att se annorlunda ut än före pandemin och således också påverka transportsystemets klimatavtryck. Andra viktiga påverkansfaktorer är politiska och juridiska beslut och regleringar liksom den tekniska utvecklingen, till exempel avseende elektrifiering och multimodala bokningsmöjligheter, dvs bokning som kopplar ihop resor med olika transportslag såsom exempelvis tåg och flyg.

Bedömning ur social dimension

Turism handlar på många sätt om möten och upplevelser. Möten, evenemang och upplevelser som inte bara lockar besökare utan i högsta grad bidrar till en attraktiv plats även för invånarna, liksom skapar möjligheter till sysselsättning. Förutom att få en ny upplevelse eller rekreation så är en vanlig reseanledning, för både boende och besökare, att hälsa på familj och vänner. Nästan 30 % av Göteborgs invånare har utländsk bakgrund och i bland annat Swedavias passagerarundersökningar är just resande för att träffa familj och vänner tydligt representerat. Göteborg har också ett näringsliv och en akademisk sektor med stora internationella intressen, globalt utbyte med anställda, forskare och studenter från andra länder. Givet stadens och regionens geografiska läge behövs alla transportslag och för utbyte med långväga destinationer, till exempel i Asien och Amerika, spelar flyget en viktig roll, då dessa är svåra att nå med tåg.

Bilagor

1. Motion om att avsluta flygfrämjande satsningar och verka för fler tågförbindelser till och från Göteborg

Ärendet

Göteborg & Co mottog 2021-10-22 Motion av Bosse Parbring (MP), Gertud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att avsluta flygfrämjande satsningar och verka för fler tågförbindelser till och från Göteborg, via stadsledningskontoret. Styrelsen ombeds yttra sig över motionen och uttrycka om styrelsen tillstyrker, avstyrker eller inte tar ställning till förslagen. Svar önskas senast 2022-02-14.

Beskrivning av ärendet

Göteborg & Co – uppdrag och verksamhet

Göteborg & Co:s uppdrag är att få fler att upptäcka och välja Göteborg. Det görs genom att i bred samverkan leda och driva utvecklingen av Göteborg som hållbar destination så att alla som lever och verkar här gynnas av en växande besöksnäring.

I Göteborg & Co:s ägardirektiv beskrivs bolagets kommunala ändamål (kap 2 §1) på följande sätt:

”Göteborg & Co AB utgör moderbolag för bolagen som ingår i klustret för Turism, Kultur och Evenemang och ska som sådant leda och samordna arbetet inom den egna koncernen. Göteborgs Stads ändamål med bolaget är att på övergripande nivå leda och samordna arbetet inom koncernen och medverka till att stärka och utveckla besöksnäringen inom Göteborg och Göteborgsregionen, samt bidra till besöksnäringens utveckling inom Västra Götalandsregionen.

Uppdraget ska ske genom att kontinuerligt driva destinationsutveckling och marknadsföring, samt genom att agera samverkansplattform för besöksnäringens olika aktörer.”

Verktöglådan för destinationsutveckling består bland annat av marknadsföring och kommunikation av destinationen, värvning och stöd till evenemang och genomförande av enstaka evenemang. Vidare ingår att tillsammans med akademi och näringsliv värva internationella kongresser som utöver att bidra till besöksnäringens tillväxt också bidrar till stadens och regionens forsknings- och innovationsmiljöer, samt till kompetensutveckling inom medicin och hälsa, mobilitet, etcetera.

Samverkan är grundläggande i bolagets sätt att verka då bolaget bättre ska kunna vara delaktigt, bidra och påverka i frågor som även ligger utanför den direkta rådigheten.

Göteborg har som målbild att vara en hållbar destination. Detta innebär att vara en välkomnande och inkluderande destination med en växande och välmående näring, och samtidigt vara en miljö- och klimatsmart destination. En indikator för detta arbete är placeringen i den globala hållbarhetsrankingen Global Destination Sustainability Index där Göteborg rankats som nummer ett fem år i rad.

Tillgänglighet

Tillgänglighet är en grundförutsättning för turism och destinationsutveckling. I den svenska regeringens ”Strategi för hållbar turism och växande besöksnäring” är inriktningen följande:

”Tillgänglighet i form av transporter är en grundförutsättning för turism. Hållbar turism är därför tätt sammankopplad med och beroende av att utsläppen från transporterna

minskar. Under besökarens hela resa är dessutom den digitala tillgängligheten oundgänglig för planering, bokning och genomförande.”

Den nationella strategin hänvisar även till det av riksdagen beslutade övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande transportpolitiska målet omfattar även ett hänsynsmål, ett funktionsmål och ett klimatmål. Den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås – växthusgasutsläpp från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst sjuttio procent senast 2030 jämfört med 2010.

Den nationella strategin konstaterar också att ”turism bygger på att människor förflyttar sig. Därmed är turismen i hög grad beroende av ett fungerande samspel mellan olika färd sätt som underlättar hela resan från start till slutdestination”; och ”alla transportslag behövs och behöver utvecklas till att närma sig nollutsläpp”. Fungerande infrastruktur för hållbara transporter och digitala tjänster är av central betydelse för turismen.

Besöksnäringens myndighetsgrupp, där bland annat Trafikverket deltar, är en plattform på nationell nivå för ökad samordning om turismens transportbehov.

Bolaget följer inriktningarna i den nationella turism- och besöksnäringstrategin. Likaså ligger Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling i linje med den nationella strategin.

Tillgänglighet för näringsliv, akademi och invånare

Tillgänglighet är även en grundförutsättning för stadens och regionens utveckling och välmående. Göteborgsregionens näringsliv är diversifierat med mer än 750 branscher och i stadens näringslivsstrategiska program beskrivs att regionens näringsliv i allra högsta grad är global. Utlandsägda arbetsställen sysselsätter ca 20% av antalet sysselsatta i regionen (ca 85 000) och till detta kommer de svenskägda exportintensiva företagen som verkar i regionen. Regionen är också en av de mest forskningsintensiva i Europa, vilket också förutsätter internationella kontakter. I regionen finns universitet och högskolor med mycket internationellt utbyte, såväl inom forskningsområdet som genom internationella studenter.

Ur ett generellt näringslivsperspektiv är tillgänglighet i hög grad en förutsättning för näringslivsutvecklingen i regionen, samt för möjligheten att attrahera forskning, innovation och utveckling.

Effektiv tillgänglighet, oavsett transportslag, ger regionen, staden och destinationen bättre möjligheter att också knyta andra typer av aktiviteter till glädje och nytta för både invånare och näringsliv, såsom internationella evenemang och möten. Möten och evenemang som också kan bidra i stads- och samhällsutvecklingen.

Bra tillgänglighet ger också goda förutsättningar för de knappt 30 % (27,7 % enligt Göteborgs Stads statistik 2020) av Göteborgs kommuninvånare som är utrikesfödda att upprätthålla relationer med familj och vänner på andra ställen i världen. Att besöka familj och vänner är också en av de främsta reseanledningarna när det gäller fritidsresande generellt, något som återspeglas i till exempel Swedavia/Landvetters statistik.

Besökare och gästnätter i Göteborg

Före pandemin gjordes ca 80 % av övernattningarna i Göteborg av gäster från Sverige, Norge och Danmark. Länderna Kina, Indien och USA stod då tillsammans för bara drygt 3 procent, varav de flesta som följd av näringslivets affärsresande.

Gästnattssiffror för 2020 visar att 85 procent av övernattningarna var gäster från Sverige. 15 procent utgjordes således av utländska gäster. Norge var fortsatt den största utländska marknaden men var under pandemins första år inte fullt så dominerande som vanligt. Fördelningen av gästnätter för de fem största marknaderna var i stället någorlunda jämnt fördelade mellan Norge, Storbritannien, Tyskland, USA och Danmark.

Gästnattsstatistik för helåret 2021 är ännu inte publicerad av SCB/Tillväxtverket. Indikationer visar att Norge återigen utgör en dryg tredjedel av de utländska gästnätterna. Norden och Europa dominerar således utlandsmarknaden, det är alltså en mycket liten andel av turismen som kommer från avlägsna länder. Däremot är goda förbindelser med Asien och Amerika av stor betydelse för näringsliv och forskning i Göteborgsregionen som arbetar på en global marknad.

Transportslag och klimatpåverkan

Flygtrafiken är det transportslag som generellt släpper ut mest koldioxid per capita. Men då bilen står för en hög andel av transporten av människor till och från Göteborgsområdet, uppskattas vägtrafiken också bidra i hög utsträckning till negativ klimatpåverkan från transporter (över 90 procent av gästnätterna är besökare från Sverige, Norge och Danmark, där majoriteten bedöms komma med bil). Elektrifieringen av vägtrafiken utvecklas mycket snabbt, men fortfarande från små volymer. Tåget är det mest koldioxidsnåla transportmedlet givet att det drivs med förnybar el och inte med till exempel diesel. Dock utgör byggande och underhåll av järnvägsinfrastruktur en stor miljöbelastning. Om man räknar in både infrastruktur och drift kan i vissa fall långfärdsbuss vara det energisnålaste alternativet. En resa med elektriskt tåg är generellt sett det mest miljövänliga alternativet. Drivs tåget med diesel eller fossilgenererad el är det dock ett sämre alternativ än långfärdsbuss.

Mer heltäckande underlag och statistik kring besökares val av olika transportalternativ för att ta sig till Göteborg med vore önskvärt för att ännu bättre kunna bedöma effekter av olika insatser. Utifrån den kunskap som finns idag kring infrastruktur i regionen och varifrån besökare kommer ifrån, antas bil och flyg utgöra de vanligaste transportmedlen för besökare till staden och regionen.

Om flygmarknaden

Efter att ha varit en starkt reglerad marknad, avreglerades den svenska flygmarknaden 1992. Avregleringen ökade konkurrensen och tillsammans med den tekniska utvecklingen bedöms denna åtgärd vara den starkaste faktorn för flygmarknadens utveckling. En utveckling som lett till ett ökat antal kommersiella bolag på marknaden, ett ökat utbud och lägre pris för resenären.

Swedavia är ett helägt statligt bolag med uppdrag att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige, däribland Göteborg Landvetter Airport. Flygbolagen är Swedavias kunder och flyglinjer etableras på kommersiella villkor primärt utifrån passagerarunderlag och utifrån tillgängliga start- och landningstider. Flyglinjer kan också upphandlas av staten utifrån funktionsmålet för transportpolitiken om tillgänglighet och utvecklingskraft i hela landet.

Flygmarknaden har varit avreglerad under lång tid och det finns etablerad internationell och nationell branschsamverkan. Denna samverkan har bland annat möjliggjort att det är enkelt som resenär att hitta, boka och genomföra en flygresa från start- till slutdestination oavsett om det kräver ett eller flera byten.

Passagerarstatistik

Olika typer av data och underlag för att göra analyser kring resandeströmmar finns och är tillgängligt i olika grad. Utifrån detta går det att följa utvecklingen och hur resandeströmmar ser ut inom flyget.

År 2020 passerade 1,57 miljoner resenärer Göteborg Landvetter Airport, en minskning med lite drygt 75 % resenärer jämfört med 2019. På grund av pandemin och den låga passagerarvolymen har de omfattande passagerarundersökningar som vanligtvis görs inte gjorts i samma omfattning som normalt.

2019 passerade 6,67 miljoner resenärer Göteborg Landvetter Airport. 62 % anger i resvaneundersökningar att de har Sverige som hemland. Knappt 45 % av flygplatsens totala antal resenärer är från Göteborg och kringliggande kommuner. 29 % av totalt antal resenärer var affärsresenärer och 15 % klassificeras som charterresenärer som i allt väsentligt består av personer som bor i Sverige. I gruppen resenärer som inte bor i Sverige (totalt 38 %) uppger 37 % att deras resa är affärsrelaterad. Lika många, 37 %, uppger att besöka familj och vänner som reseanledning.

Samverkan tillgänglighet – flyg

Tillsammans med Business Region Göteborg, Västsvenska Handelskammaren, Turistrådet Västsverige, Visit Sweden och Swedavia samverkar Göteborg & Co inom nätverket "GOT Connect". Samverkan syftar till att utveckla tillgängligheten till regionen på ett smart och hållbart sätt.

Det som prioriteras i detta samarbete är flyglinjer som bidrar till att stärka både näringslivets och besöksnäringens utveckling. Det innebär att åtgärderna inom ramen för nätverket gäller reguljärflyg till utvalda storstadsregioner. Primärt handlar det om linjesträckningar med redan höga passagerarvolymen, men som i dag servas via mellanlandning i exempelvis Stockholm eller Köpenhamn. Detta är alltså i många fall resor som görs redan i dag och där direktflyg vore mer klimateffektivt än att resa med mellanlandning. Det handlar om att identifiera och effektivisera linjetrafik och reseströmmar med fokus på att ansluta destinationer som i dagsläget inte är rimliga att nå via tåg. Samarbetet inom "GOT Connect" rör inte charterflyg eller "sol-och-bad-destinationer".

Pandemin bedöms förändra resmönster och således också påverka flygmarknaden. På vilket sätt är idag mycket svårbedömt. "GOT Connect"-samarbetet ger bolaget en möjlighet att mycket nära följa och tidigt få indikationer på utvecklingen.

Om Tågmarknaden

Tågmarknaden i Sverige är avreglerad sen ungefär tio år tillbaka, vilket bland annat betyder att SJ inte har monopol på persontrafiken på järnväg utan fler bolag kan bedriva persontrafik i egen regi.

Trafikverket är statlig förvaltningsmyndighet som bland annat har uppdrag att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för järnvägstrafik och för byggande och drift av statliga järnvägar. Tågoperatörer, såsom SJ och MTRx, trafikerar banorna. Det finns operatörer som är privata aktörer och som kör kommersiellt lönsamma linjer med egna tåg, alternativt upphandlade operatörer där stat eller region betalar för sträckningar som inte är kommersiellt bärkraftiga. Det är Trafikverket som erbjuder tillgång till sträckningar på järnvägsnätet. De tågoperatörer som vill ha kapacitet på järnvägsnätet ansöker om detta hos Trafikverket, som sen prioriterar in tåg med hänsyn till övriga ansökta på sträckan och de prioriteringsregler som gäller. Tilldelningen presenteras sedan i en årlig tågplan. För tågoperatören är tillgänglighet på rälsen och passagerarunderlag grundläggande för möjligheten att etablera ny linje.

För det internationella tågresandet finns stora utmaningar och inom tågbranschen finns inte gränsöverskridande samverkan liknande den som etablerats inom flygbranschen. Utmaningar för utvecklingen av internationell tågtrafik är bland annat tekniska och legala. Olika länder har olika spårbredd, olika signalsystem, olika strömsystem och olika regler. Samordning länder emellan för gemensamma regelverk går trögt. Enligt den statliga kunskapsmyndigheten Trafikanalys ger tidigare monopol och dominans från stora järnvägsföretag på den europeiska tågmarknaden strukturella problem och en fortsatt reglering på EU-nivå är nödvändig för att underlätta för en framväxande marknad.

I juli 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla natttåg till flera europeiska städer, och Trafikanalys skulle se över om det kan bli enklare att boka utlandsresor med tåg. Utifrån regeringsuppdraget har Trafikverket upphandlat och beslutat om tilldelning av natttågstrafik mellan Stockholm och Hamburg. Grunden i uppdraget har varit att tågtrafiken ska utföras på kommersiell basis, dock har viss trafik fått upphandlas då det inte gått att bedrivas kommersiellt. På sträckan Malmö–Bryssel, som också var ett regeringsuppdrag att upphandla, har inga anbud inkommit och således finns i dagsläget inte någon trafik på sträckan.

För en mer fungerande och användarvänlig marknad för internationella tågbiljetter krävs att järnvägsföretagen öppnar sina försäljningssystem och tecknar avtal med andra järnvägsföretag och återförsäljare. Trafikanalys gör bedömningen i sin marknadsanalys att boknings- och försäljningsmarknaden för internationella tågbiljetter kommer att utvecklas av marknadens egna aktörer. Men det finns monopolsituationer och dominans från stora järnvägsföretag som ger strukturella problem och som marknaden inte kan förväntas lösa. Bedömningen är dock att de förändringar som pågår tyder på att marknaden, post-pandemi, kommer att utvecklas på frivillig väg, och att utformningen av marknadslösningar, i så stor utsträckning som möjligt, bör överlåtas till marknadens aktörer. Trafikanalys konstaterar också att det är mycket angeläget att Sverige driver frågan om konkurrensneutralitet på EU-marknaden för att underlätta den framväxande marknaden och föreslår att regeringen fortsatt driver på arbetet i riktning mot att marknaden ska präglas av konkurrensneutrala villkor mellan olika marknadsaktörer.

Passagerarstatistik

Det finns i dagsläget mycket lite tillgänglig statistik beträffande tågmarknaden och när det gäller resande med tåg. Den knapphändiga statistik som finns tillgänglig är antalet avgångar/ankomster per tågtyp (pendel, regiontåg, fjärrtåg etc) vid centralstationen. Statistik/data för vilka sträckor som trafikeras eller passagerarstatistik för dessa finns inte att tillgå. Att det inte finns data tillgängligt från operatörer eller ansvariga myndigheter gör det svårt att följa utvecklingen på tågmarknaden och resandeströmmarna med tåg.

Samverkan tillgänglighet - tåg

Idag finns inte något forum för tågmarknaden med fokus på samverkan med destinationer, näringsliv och besöksnäring. Göteborg & Co skulle gärna se samma typ av nätverk och samverkan som idag finns för flyget med den statliga aktören och andra relevanta intressenter. Bolaget undersöker kontinuerligt förutsättningarna för sådana samverkansmöjligheter med aktörer i tågbranschen, men erfar nämnda utmaningar i frågan. I dagsläget är SJ representerat i bolagets samverkansgrupp för möten.

Göteborg & Co skulle gärna se att tågtrafiken och tillgängligheten till den internationella tågtrafiken byggs ut i högre takt. I dagsläget, givet tågmarknadens förutsättningar, bedöms bolaget inte ha rådighet, och mycket begränsad påverkan, över fler och mer lättillgängliga tågförbindelser till Göteborg. Bolaget ser mycket positivt på de insatser som görs såväl på politisk/regeringsnivå som inom EU för att skapa bättre förutsättningar för smidigt och hållbart resande och smart bokning för internationella resor med tåg, inklusive smart bokning av multimodala resor.

I alla relevanta sammanhang lyfter bolaget behovet av att utveckla tåget till ett lättillgängligt och attraktivt transportslag. Bolaget vill verka för ökad samverkan och utveckling i frågan.

Bolagets bedömning

Göteborg & Co:s uppdrag är att få fler att upptäcka och välja Göteborg. Det görs genom att i bred samverkan leda och driva utvecklingen av Göteborg som hållbar destination, så att alla som lever och verkar här gynnas av en växande besöksnäring.

För stadens, regionens och destinationens utveckling är god tillgänglighet med alla transportslag av största vikt, inte minst givet stadens geografiska läge. God tillgänglighet är essentiell för regionens globala näringsliv och akademi som verkar internationellt och där näringslivsstrategiska programmet har en målbild att skapa 120 000 nya jobb till 2035. Tillgänglighet är likaså en grundförutsättning för turism och destinationsutveckling, inklusive att attrahera möten och evenemang, och således också för förverkligandet av Göteborg & Co:s uppdrag som det är stadgat i dess ägardirektiv, liksom för genomförandet av Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling.

I den svenska regeringens nationella strategi för hållbar turism och växande besöksnäring betonas att ”alla transportslag behövs och behöver utvecklas till att närma sig nollutsläpp”. Göteborg & Co delar inriktningen, vilket även speglas i stadens program för besöksnäringens utveckling.

Bolaget samverkar, och vill ytterligare utveckla samverkan, nationellt, regionalt och lokalt, när det gäller utvecklingen och möjliggörandet av smart och hållbar tillgänglighet och resande. För att Göteborg & Co ska kunna följa utvecklingen, påverka och bidra positivt, är samverkan med alla transportslag viktigt. Dock är förutsättningarna för både

samverkan och påverkan mycket olika för olika transportslag. Flygbranschen har etablerade samverkansforum, något som saknas både nationellt och internationellt för tågbranschen.

Bolagets samverkan med flygnäringsen, som sker inom ramen för nätverket "GOT Connect", syftar primärt till att effektivisera befintligt resande som bidrar till att stärka både näringslivet, akademins och besöksnäringens utveckling. Det handlar således om resor som görs redan i dag och där direktflyg vore mer klimateffektivt än att resa med mellanlandning. I linje med stadens program för besöksnäringens utveckling till 2030 handlar det också om anslutning till destinationer som inte är rimliga att nå via tåg. Detta samverkansforum ger också tillgång till data, möjlighet att följa utvecklingen nära, och att påverka och få insikter på ett sätt som inte är möjligt utanför denna samverkan – det vill säga viktigt i verkställandet av bolagets uppdrag.

För att tåg till kontinenten ska kunna bli ett konkurrenskraftigt alternativ behövs beslut på statlig och ibland överstatlig nivå, ett enklare bokningssystem, en attraktiv produkt och en prissättning som kan konkurrera med andra transportalternativ. När det gäller att hitta, boka och genomföra en tågresan från start- till slutdestination finns inte gemensamma lösningar för bokningssystem, varken nationellt eller internationellt, vilket ytterligare försvårar tillgängligheten till tågresan.

Bolaget bedömer att möjligheten att påverka för fler tågförbindelser till och från Göteborg ligger utanför bolagets rådighet givet tågbranschens egna utmaningar och komplexa struktur. Utifrån dessa utmaningar bedöms möjligheten att påverka främst ligga på politisk nivå, internationellt och nationellt.

Bolaget vill gärna samverka med tågbranschen, på samma sätt som med flygbranschen, för att kunna följa och bidra till utvecklingen, och undersöker kontinuerligt förutsättningar för en sådan samverkan. Dock erfars att tågbranschen ännu inte är redo, eller ser behov av, denna typ av utbyte och nätverk. I alla relevanta sammanhang lyfter bolaget behovet av att utveckla tåget till ett lättillgängligt och attraktivt transportslag. Bolaget vill verka för ökad samverkan och utveckling i frågan.

Bolaget delar motionärernas önskan om mer och fler klimatsmarta transporter och en ökad efterfrågan på dessa.

Göteborg har flera gånger pekats ut som världsledande hållbar destination och staden har höga ambitioner inte minst genom klimatkontraktet och arbetet med att bli en av EU:s 100 klimatneutrala städer. För att nå globala klimatöverenskommelser och lokala klimatmålsättningar behöver alla sektorer och alla transportslag kraftigt sänka sina utsläpp. Hållbar turism är tätt sammankopplad med och beroende av att utsläppen från besöksnäringen inklusive transporterna minskar. Bolaget ser hellre att besökare kommer till staden och regionen och låter sig inspireras till en hållbar livsstil och upptäcker hållbara lösningar här, snarare än att välja andra mindre hållbara destinationer, och att besökare har möjlighet att, och själva väljer, ett klimatsmart resealternativ för att ta sig till och från destinationen.

Peter Grönberg, VD