

Minnesanteckningar Energiseminarium Dalarna, session 3 Fjällpaketet

Lena Nerhagen, Länsstyrelsen Dalarnas län, hälsade välkommen, och berättade om uppdraget att ta fram en Energi- och klimatstrategi för länet. I den ingår transporter som en viktig del.

Lars Nord, Trafikverket Region Mitt, tog vid och berättade om två resvaneundersökningar som blev klara under januari 2011. Uppdraget gavs från Trafikverket och syftade till att undersöka vilka resval som besökarna till destinationerna Idre och Sälan gjorde. Besökarna skulle utifrån deras hemort beskriva och dokumentera den valda vägsträckan (vägvalet) till destinationerna.

Resvaneundersökningarna genomfördes via web-enkäter till tidigare fjällbesökare, och totalt fick man 1825 svarande. Till Idre dominerar besökare från tre län; Stockholms län, Västra Götalands län och Dalarnas län. De flesta tar samma väg både dit och hem, och genomsnittligt antal besök till Idre är 7 ggr. Merparten tar bilen till Idre. Även till Sälen åker man huvudsakligen bil, och besökarna kommer främst från Stockholm och Västra Götaland. Genomsnittligt antal besök i Sälen är 16 ggr. Gemensamt för besökarna både i Idre och Sälen är att de inte ser resan som ett mål i sig, utan att man vill fram så snabbt som möjligt. Det finns få som skulle kunna tänka sig att resa på annat sätt än med bil.

Erik Bransell kom som talare nr 3. Han är processledare för Fjällpaketet och innehar en 50% tjänst på Region Dalarna för detta. Han berättade om projektets uppbyggnad och om situationen i Dalafjällen, där man planerar en kraftig expansion. Denna expansion kommer innebära att, om mönstret med bilen som dominerande transportmedel fortsätter, det blir en enorm belastning på bland annat vägnätet med kapacitetsproblem, miljöproblem och trängsel som följd. Samtidigt innebär expansionen nya jobb och goodwill för Dalarna som turistlän. Infrastrukturen kommer alltså att bli en hämsko för expansionen. Det som behövs är ett trafikslagsövergripande perspektiv där alla inblandade parter sätter sig ner vid samma bord och försöker hitta hållbara lösningar. Man behöver hitta former för samverkan och skapa en gemensam problembild.

Slutligen gav Jesper Johansson, WSP Stockholm, en presentation om Mobility Management i Alperna och goda exempel därifrån. Först berättade Jesper om Mobility Management och vad det är för något. Det bygger på fyrstegsprincipens första 2 steg, och handlar om att förändra resenärers vanor och beteenden. Sedan gick han över till att berätta om två exempel i Alperna på övergripande program, nämligen Alpine pearls och Klima:aktiv, samt några lokala exempel i Alperna på Mobility Management. Den gemensamma problembilden i Alperna är att klimatförändringarna gör att snön smälter, vilket naturligtvis är ett problem för skidorterna. Man insåg att man själva är en del av problemet, genom att folk åker bil till Alperna. Klima:Aktiv är ett nationellt program i Österrike som syftar till att minska CO2 utsläpp, med fokus på utbildning och samarbeten. Alpine Pearls är resultatet av ett EU-projekt och startade 2006 med 24 skidorter. Målet är att besökaren ska kunna ta sig till resmålet utan bil, och kunna ta sig runt på resmålet utan bil. Man erbjuder en så kallad mobilitetsgaranti, det vill säga att du garanteras kunna röra dig runt på orten utan bil. Resultatet har blivit ett ökat resande med kollektivtrafik, samt massor av positiv uppmärksamhet och marknadsföring vilket lett till ökad beläggning. Finansieringen av detta kan kräva innovativa lösningar, bland annat förändringar i skattesystemet.

Frågestund och diskussion

Moderator Björn Winstrand ställde frågan:

Vilka lösningar på resandet till och från Dalafjällen finns?

Olika synpunkter och svar redovisas nedan, utan att ange namn. Undantaget är när någon svarade som "expert" i frågan.

- Vi måste separera de som jobbar visionärt från de som jobbar operativt – alla måste inte diskutera de stora, globala frågorna! Ta tillvara de initiativ som kommer från näringsliv och andra som vill ta tag i konkreta frågor, de behöver inte alltid sitta och prata visioner och mål.
- Borde vi inte diskutera vilka smarta lösningar som kan implementeras här? Till exempel kollektivlösningar – bytesfunktioner. Titta på goda exempel! Skistar borde engagera sig mer, medfinansiering behövs.
- Skistars engagemang är komplext. De anser att de gör sitt genom att skapa utveckling i länet. De är bara att se sig omkring – ingen representant från näringen sitter i lokalen! Det är en brist på engagemang från näringen. Fjällpaketet kan bli ett tillfälle att föra samman offentliga aktörer med näringslivet. Utvecklingen i fjällvärlden nu är i princip stoppad på grund av dålig samverkan och svårigheter att hitta lösningar.
- Dalarnas klimatstrategi – där ingår transporter men det har varit för mycket "lull-lull". Det saknas konkreta mål! Detta har haltat. Krävs kanske tåginvesteringar? Det måste till bidra från flera näringar för att få snurr på frågan. Företagen måste också fundera på frågan. *(Svar från Jesper Johansson: Minskade koldioxidutsläpp är sällan drivkraften hos näringslivet. Man måste hitta andra drivkrafter att arbeta med. Förslagsvis ekonomin – att det innebär vinster att jobba med mobility management.)*
- Exemplet från Alperna är oerhört inspirerande! Vi behöver en turism-skatt, hur ska Malung-Sälen kunna finansiera alla dessa investeringar som behövs? Här finns potential och möjligheter (med en skatt).
- Det finns många mötesplatser redan mellan offentliga organisationer och näringsliv. Det finns idéer i näringslivet. Däremot behöver vi prata med marknaden till dessa företag och säga att vi vill åstadkomma någonting!
- Fråga – hur har det gått med testresenärsprojektet som genomfördes i fjällen? Detta är formellt avslutat. Små åtgärder kan ge stora effekter "på marginalen". Det kan vara bra att Fjällpaketet tar tag i en analys av orsak och verkan.

- Dalatrafik behöver bli inblandad! Det behövs samordning i kollektivtrafiken. Det händer att turister gör resor som slutar "i tomma intet". Det är dåligt med samordning mellan trafikslagen.
- *Fråga till Jesper:* De som är med i Alpine Pearls, och som har en gemensam målbild och skrivit kontrakt, finns det en annan kultur till samverkan? *Svar:* Nej, kulturen är inte annorlunda men lösningen är att man har en gemensam målbild som man är överens om. Dessutom ser man turismen som en viktig näring i Österrike, och har gjort länge. Det har man inte gjort i Sverige, förrän nu.
- Det är bra med Fjällpaketet och en övergripande plan – skapar motivation och stimulans nerifrån och upp. "What's in it for me?" Däremot – undersökningarna visar att folk vill åka bil, varför inte lyssna på dem? Satsa på elbilar istället för att försöka få folk att åka kollektivt.
- Hur få saker att fungera kring skattefrågor? *Svar från Jesper:* Sådana frågor lyfts upp av alla på ett annat sätt i flertalet andra länder i Europa. Fjällpaketet kan jobba med att lyfta såna frågor.
- De nya bäddarna baseras på det faktum att det kommer internationella gäster via flygplatsen. Ingen ny flygplats, inga nya 50 000 bäddar.
- Vi måste nyansera diskussionen - vi kanske inte klarar detta med klimathotet! Det måste till krafttag! Om vi inte fixar klimatfrågan blir det inget resande alls till fjällen. Bensinpriset kanske stiger så mycket att folk inte kommer ha råd att resa? Det innebär en osäkerhet för turismen.

Där tvingades vi sätta punkt för en stundtals livlig diskussion!