

# Framtidens väg- och rälsburna transporter

Scenarier för transportsystemets och  
besöksnäringens utveckling i södra Sverige



## **Sammanfattning**

I Europa och Sverige pågår just nu flera stora investeringar och förändringar inom transportinfrastrukturen, både på väg och järnväg, som förväntas påverka resandet till södra Sverige. Förbindelser som Fehmarn Bält, utbyggnaden av Copenhagen Airport och andra infrastruktursatsningar kommer att förändra flödena av både turister och andra besökare. Med Malmös, Skånes och Hallands geografiska läge och närheten till resten av Europa finns en betydande potential att dra nytta av dessa förändringar. Samtidigt ställer utvecklingen krav på att olika aktörer förstår, anpassar och utvecklar sitt arbete för att kunna ta till vara möjligheterna och undvika negativa konsekvenser för städer, landsbygd, besöksmål och miljö.

Mot denna bakgrund har Ramboll Management Consulting (Ramboll) fått i uppdrag av Visit Skåne, Visit Halland, Region Halland och Malmö stad att ta fram en nuläges-, omvärlds- och scenarioanalys som belyser hur den utländska turismen till södra Sverige kan utvecklas fram till år 2040. Analysen bygger på dokumentstudier, statistik, intervjuer och workshops med centrala aktörer. Nedan presenteras analysens främsta resultat.

## **Ett transportsystem i utveckling**

Infrastrukturen för väg- och rälsburna transporter är under ständig utveckling både i Sverige och internationellt, vilket påverkar förutsättningar för olika typer av resande. Den grundläggande tillgängligheten och funktionen i södra Sveriges transportsystem är god, men det finns utmaningar med en stor underhållsskuld och kapacitetsbrist i synnerhet på järnväg. För södra Sverige utgör Öresundsbron och Copenhagen Airport de främsta kanalerna för inkommande utländsk turism, som bedöms ha god kapacitet på flera års sikt. Dessutom sker det flera investeringar som förväntas förbättra tillgängligheten i väg- och järnvägsnätet både inom och till södra Sverige.

Fehmarn Bält är en av de större infrastrukturinvesteringar som sker i Europa just nu och som förväntas påverka tillgänglighet och resande i norra Europa stort. Projektet inkluderar både väg- och järnvägsförbindelser genom tunneln, som förbättrar tillgängligheten och binder samman Skandinavien med kontinenten.

Kopplat till Köpenhamns flygplats Copenhagen Airport sker utbyggnad av både flygplatsen och den anslutande infrastrukturen för tågtrafiken via Copenhagen Airport station, som länge har varit en flaskhals på Öresundsbanan. Utöver investeringar i infrastrukturen planeras utveckling av transportsystemet genom nya fordon och tåglinjer i Öresundsregionen samt ett nytt EU-gemensamt signalsystem för järnväg.

## **Policy- och strategier för turism- och transportsystemet**

Utvecklingen av turism- och transportsystemet i södra Sverige påverkas av en rad europeiska, nationella, regionala och kommunala strategier och planer, som i varierande grad belyser turistperspektivet. Vilka investeringar som sker påverkas i stor utsträckning av nationell policyutveckling och planering. På EU-nivå finns politiska ambitioner att fördubbla trafik med höghastighetståg till 2030 i Europa och att införa ett EU-gemensamt bokningssystem för att underlätta bokning av tågresor och därmed ett hållbart resande.

## **Turismens utveckling i södra Sverige**

Turismflödena till Malmö, Skåne och Halland domineras av besökare från de närliggande marknaderna Tyskland och Danmark, som tillsammans står för den största delen av de internationella gästnätterna i regionen. Både antalet gästnätter och flödena av fritids- och turistresande över Öresund har återhämtat sig efter pandemin och ligger nu på högre nivåer än innan 2020. Fritids- och turistresandet över Öresund präglas av starka säsongsvariationer, där resenärsflödena är störst under sommaren. Den tyska marknaden lockas i hög grad av natur och friluftsliv, den danska marknaden av natur, kultur, shopping

och gastronomi, medan den nederländska marknaden har stort fokus på hållbarhet.

## **Faktorer och trender som påverkar turismens utveckling**

Det finns ett stort antal faktorer som påverkar turisternas val av destination och transportmedel. En av de främsta faktorerna som styr är vilken upplevelse som turisterna söker, som också blivit allt viktigare. Intresset och statusen för camping har ökat, och ses i allt högre grad som ett modernt och flexibelt sätt att resa, som förenar frihet, avkoppling och tillgänglighet.

Vid turisternas val av transportmedel spelar tillgänglighet, upplevd enkelhet och invanda vanor spelar en central roll. Det handlar inte bara om att ta sig från en plats till en annan, utan om att hela resan ska upplevas som smidig, flexibel och bekväm. Sättet att hitta unika upplevelser förändras också. Sociala medier är i dag en av de viktigaste källorna till reseinspiration och påverkar hur resenärer upptäcker, planerar och delar sina resor. Även AI förväntas ha en stor påverkan på hur vi i grunden planerar och bokar resor framöver.

## **Fyra framtida scenarier**

Ett stort antal faktorer påverkar utvecklingen av turism- och transportsektorn i Skåne och Halland. Flera av dessa faktorer kan verka både främjande och dämpande, beroende på hur de utvecklas över tid och samspelar med varandra. Två påverkansfaktorer har särskild betydelse kopplat till transportsystemet för turism:

1. Transportsystemets kapacitet och tillgänglighet, som beskriver hur väl infrastrukturen fungerar för turismens behov. Kopplat till denna påverkansfaktor kan transportsystemet antingen vara fragmenterat eller sömlöst.
2. Destinationernas attraktionskraft och profilering, som handlar om hur starkt och samordnat erbjudandet till besökare är. Kopplat till denna

påverkansfaktor kan destinationen antingen vara splittrad och svagt profilerad eller tydligt profilerad och samordnad.

Med utgångspunkt i de två centrala påverkansfaktorerna har fyra scenarier tagits fram:

|                              | Splittrad och svagt profilerad destination                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Tydligt profilerad och samordnad destination                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fragmenterat transportsystem | <p>Scenario:</p> <p>Södra Sverige på tomgång</p> <p>Förseningar i Fehmarn Bält, splittrad planering och svag marknadsföring gör att södra Sverige hamnar i skymundan. Turismen domineras av bilburna inhemska gäster, främst under sommaren. Internationella besökare minskar när andra alternativ blir enklare att nå.</p>                                                           | <p>Scenario:</p> <p>Krokig väg till drömmresan i södra Sverige. Regionen lockar starkt med natur, kultur och gastronomi men infrastrukturen hänger inte med. Förseningar, svaga biljett-system och brist på mobilitetslösningar skapar flaskhalsar. Efterfrågan är hög, men kapaciteten låg. Turismen är starkt bilburen och koncentrerad till kust och campingar.</p>                                    |
| Sömlöst transportsystem      | <p>Scenario:</p> <p>Södra Sverige som genomfartsled</p> <p>Resan hit är enkel, men bristande samordning och beredskap skapar kaos vid populära besöksmål. Det ökade inflödet av utländsk turism stannar istället av när viktiga marknader söker sig till andra destinationer. Södra Sverige får hantera konsekvenser som ökat slitage och belastning utan att ta del av nyttorna.</p> | <p>Scenario:</p> <p>Den sammanlänkade och attraktiva destinationen</p> <p>Södra Sverige är ett föredöme för hållbar, tillgänglig och växande turism. Fehmarn Bält och Copenhagen Airport binder samman regionen, och ett integrerat transportsystem gör det enkelt att resa kollektivt mellan kust, stad och landsbygd. Boknings-systemen är samordnade, och hållbara resval är det självklara valet.</p> |



## **Framtida behov och möjliga insatser**

De fyra scenarierna illustrerar flera möjliga framtider för transportsystemets och besöksnäringens utveckling i Malmö, Skåne och Halland. Med utgångspunkt i scenarierna har Ramboll identifierat ett antal teman och förslag framåt för att säkerställa den framtid som är önskvärd:

### **Stärkt planering och kapacitet i besöksnäringen:**

- » Utveckla samverkan med kommuner och andra infrastrukturhållare för stärkt kapacitet genom att 1) bygga förståelse för den utveckling som sker, 2) identifiera destinationer eller områden som riskerar att drabbas av negativa konsekvenser av kraftigt ökade besöksflöden och 3) genomföra olika typer av insatser för att förebygga negativa konsekvenser.
- » Stärk besöksnäringens aktörer i att planera för ökad turism genom att sprida insikter och öka medvetenhet om förväntade förändringar av besöksflöden. Det ger företagen bättre förutsättningar att planera, anpassa och utveckla sina verksamheter i takt med förändrade resmönster.
- » Mobilisera och planera för kompetensförsörjning av näringen. För att möta prioriterade målmarknaders förväntningar och erbjuda ett värdskap av hög kvalitet blir kompetensförsörjningen avgörande. Genom samordnade satsningar på kompetensförsörjning och rekrytering kan besöksnäringen attrahera fler till branschen och undvika att företagen konkurrerar om en begränsad kandidatbas.

### **Utveckling och paketering av besöksanledningar:**

- » Främja paketering av starka besöksanledningar och tillgängliga reseupplevelser som är attraktiva för prioriterade marknader. Genom utveckling av helhetskoncept som kombinerar resa, boende och upplevelser på orter och perioder där besöksstrycket är lägre kan en mer hållbar tillväxt i besöksnäringen främjas.
- » Planera för och nå ut till framtidens prioriterade målgrupper, där sociala medier och AI i hög grad påverkar hur framför allt yngre resenärer hittar sina

besöksmål och gör sina bokningsval. Fokusera inte bara på dagens kapitalstarka målgrupper utan bygg även relationer till de målgrupper som kommer vara prioriterade om några år.

### **Utveckling för ett smidigt och hållbart turistresande:**

- » Integrera ett starkare turistperspektiv i planering och affärsutveckling på transportområdet. Till exempel genom att bygga förståelse för turistflöden vid olika tidpunkter och vad som utgör populära besöksmål. Det finns också behov av förbättrad information inför och under resan som är anpassat till turister, bland annat genom information på flera språk.
- » Stärk förutsättningar för hållbart resande med cykel och tåg. Flera utmaningar kvarstår kopplat till förutsättningar att resa hållbart med tåg, särskilt i kombination med cykel. Här kan främjandeaktörer ta initiativ till samverkan med transportoperatörer för utveckling av tydligare kommunikation, enklare förutsättningar och biljettlösningar för att främja resande med tåg.



## Innehåll

|     |                                                                                                |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Inledning .....                                                                                | 9  |
| 1.1 | Metod .....                                                                                    | 10 |
| 1.2 | Disposition .....                                                                              | 13 |
| 2   | Ett transportsystem i utveckling .....                                                         | 14 |
| 2.1 | Den grundläggande tillgängligheten och funktionen i södra Sveriges transportsystem är god..... | 14 |
| 2.2 | Flera investeringar i det svenska väg- och järnvägsnätet påverkar tillgängligheten.....        | 16 |
| 2.3 | Flera investeringar påverkar tillgängligheten <i>till</i> Malmö, Skåne och Halland .....       | 20 |
| 2.4 | Förändringarna i transportsystemet förväntas ha stor påverkan på restider .....                | 25 |
| 3   | Policy- och strategier för turism- och transportsystemet .....                                 | 28 |
| 3.1 | Policyutveckling och strategier tar i varierande grad ett turistiskt perspektiv.....           | 28 |
| 3.2 | Samverkan och andra initiativ bidrar till ökade insikter om transportsystemet för turism ..... | 32 |
| 4   | Turismens utveckling i Södra Sverige.....                                                      | 35 |
| 4.1 | Större delen av den utländska turismen kommer från närmarknader .....                          | 35 |
| 4.2 | Turismen har återhämtat sig från pandemin och ökar.....                                        | 37 |
| 4.3 | Fritids- och turistresandet ökar över Öresund .....                                            | 40 |
| 4.4 | Resebeteenden och mönster inom prioriterade marknader .....                                    | 42 |
| 5   | Faktorer och trender som påverkar turismens utveckling .....                                   | 47 |
| 5.1 | Flera faktorer styr – men upplevelsen är central .....                                         | 47 |
| 5.2 | Nya sätt att hitta unika upplevelser .....                                                     | 50 |
| 5.3 | Geopolitiska och klimatrelaterade faktorer som påverkar turismen.....                          | 52 |
| 6   | Fyra framtida scenarier .....                                                                  | 54 |
| 6.1 | Scenarierna utgår ifrån två centrala påverkansfaktorer .....                                   | 54 |
| 6.2 | Fyra framtidsscenarier för turismens utveckling i södra Sverige .....                          | 58 |
| 6.3 | Scenario: Södra Sverige på tomgång .....                                                       | 60 |

## Ramboll Management Consulting

|     |                                                                       |    |
|-----|-----------------------------------------------------------------------|----|
| 6.4 | Scenario: Krokig väg till drömresan i södra Sverige.....              | 64 |
| 6.5 | Scenario: Södra Sverige som genomfartsled.....                        | 68 |
| 6.6 | Scenario: Den sammanlänkade och attraktiva destinationen .....        | 72 |
| 6.7 | Utveckling av flöden och gästnätter i scenarierna fram till 2040..... | 76 |
| 7   | Framtida behov och möjliga insatser .....                             | 84 |
| 7.1 | Stärkt planering och kapacitet i besöksnäringen.....                  | 84 |
| 7.2 | Utveckling och paketering av besöksanledningar.....                   | 86 |
| 7.3 | Utveckling för ett smidigt och hållbart turistresande.....            | 88 |
|     | Bilaga.....                                                           | 90 |
|     | Referenser .....                                                      | 93 |

# 1 Inledning

I Europa och Sverige pågår just nu flera stora investeringar och förändringar inom transportinfrastrukturen, både på väg och järnväg, som förväntas påverka resandet till södra Sverige. Förbindelser som Fehmarn Bält, utbyggnaden av Copenhagen Airport och andra infrastruktursatsningar kommer att förändra flödena av både turister och andra besökare.

Med Malmös, Skånes och Hallands geografiska läge och närheten till resten av Europa finns en betydande potential att dra nytta av dessa förändringar. Samtidigt ställer utvecklingen krav på att olika aktörer förstår, anpassar och utvecklar sitt arbete för att kunna ta till vara möjligheterna och undvika negativa konsekvenser för städer, landsbygd, besöksmål och miljö.

För att möta dessa förändringar behövs ett välgrundat kunskapsunderlag som stöd för planering och prioriteringar. Mot denna bakgrund har Ramboll Management Consulting (Ramboll) fått i uppdrag av Visit Skåne, Visit Halland, Region Halland och Malmö stad att ta fram en nuläges-, omvärlds- och scenarioanalys som belyser hur den utländska turismen till södra Sverige kan utvecklas fram till år 2040.

Rapporten presenterar fyra kontrasterande scenarier som syftar till att väcka tankar om möjliga framtider och vilka konsekvenser de kan få. Scenarierna visar hur volymer av gästnätter och resenärsflöden till Malmö, Skåne och Halland kan komma att utvecklas, och vilka konsekvenser detta kan få för exempelvis besöksnäringen och de offentliga främjarsystemen. Scenarierna bygger på en samlad bedömning av ett stort antal påverkansfaktorer som identifierats genom dokumentstudier, intervjuer och workshops.

Turismens utveckling påverkas dock av långt mer än investeringar i transportinfrastrukturen. Att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar innebär till exempel inte automatiskt att fler besökare väljer att resa till södra Sverige. Utvecklingen formas av samspelet mellan många faktorer: från politiska beslut, styrmedel och investeringar till samarbeten, normer och resenärers beteenden. För att förstå hur dessa faktorer samverkar och påverkar varandra tar denna

rapport ett systemperspektiv, som syftar till att ge en helhetsbild av de faktorer som tillsammans formar framtidens turism i södra Sverige.

## **1.1 Metod**

Analysen bygger på insamling och bearbetning av flera olika typer av datakällor för att beskriva nuläget, utvecklingen över tid samt de omvärldsfaktorer och systemkrafter som påverkar turismen och transportsystemet i södra Sverige. Arbetet har kombinerat kvantitativa och kvalitativa metoder, där statistik har kompletterats med dokumentstudier, intervjuer och workshops med centrala aktörer. Nedan presenteras en kort beskrivning av de olika datainsamlingsmomenten.

### **Dokumentstudier**

Drygt 50 rapporter har analyserats. Allt från tidigare analyser och scenarioanalyser av transportsystemet för turism och de infrastrukturinvesteringar som är i fokus, forskningsartiklar, nationella och regionala strategier inom infrastruktur, kollektivtrafik samt tågoperatörers strategier.

### **Intervjuer**

Tolv intervjuer har genomförts med aktörer som arbetar med frågor kopplat till besöksnäringen, transport och gränsregionala frågor i Sverige och Danmark. De organisationer som har intervjuats är Visit Skåne, Skånetrafiken, Hallandstrafiken, Greater Copenhagen, Öresundsinstitutet, Øresundsbro Konsortiet, STRING, Innovation Skåne, Visit Lolland-Falster, Femern Belt Development och Destinationssamverkan Malmö AB.

### **Workshops**

Två workshops har genomförts med Visit Skåne, Visit Halland, Malmö stad och Region Halland. Den första workshopen syftade till att fördjupa analysen kopplat

till nuläge och trender. Den andra workshopen syftade till att vidareutveckla scenarier och analysera konsekvenser av dem för olika aktörer.

## **Analys och bearbetning av statistik**

Olika typer av statistik har samlats in över exempelvis gästnätter och resenärsflöden. Utifrån intervjuer och dokumentstudier har statistiken bearbetats och ett antal antaganden har tagits fram för att få fram tidsserier över resenärsflöden via olika kanaler. Denna statistik har sedan legat till grund för framskrivningar av framtida flöden för respektive scenario.

## **Samlad analys av centrala påverkansfaktorer och utveckling av scenarier**

Utifrån det insamlade materialet har ett antal centrala påverkansfaktorer identifierats. Två av dessa har bedömts som särskilt avgörande för turismens framtida utveckling: transportsystemets kapacitet och tillgänglighet samt södra Sveriges attraktivitet och positionering som destination.

Med dessa som utgångspunkt har fyra scenarier tagits fram genom en deduktiv ansats. Scenarierna har vidareutvecklats baserat på de insikter som framkommit i datainsamlingen och analysen, med målet att skapa väl underbyggda och tankeväckande bilder av möjliga framtida utvecklingsvägar. För varje scenario har konsekvenserna analyserats både utifrån olika aktörers roller i turism- och transportsystemet och utifrån samtliga dimensioner av hållbarhet: miljömässig, ekonomisk och social.

## Uppdragets centrala frågeställningar

Nedan presenteras vilka centrala frågeställningar rapporten avser att besvara.

| TEMA                    | FRÅGESTÄLLNINGAR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nuläge och omvärld      | <p>Hur ser nuläget ut för väg- och rälsburen transport till olika destinationer i södra Sverige?</p> <p>Hur ser dagens förutsättningar och begränsningar ut för väg- och rälsburen transport till och inom Skåne och Halland?</p> <p>Vilka stora förändringar inom räls- och vägburna persontransporter förväntas påverka turismen till södra Sverige fram till 2040?</p> <p>Vilka systemfaktorer har en stor inverkan på transportsystemet för turism och besöksflöden till södra Sverige? Hur påverkar de varandra?</p> |
| Scenarier för framtiden | <p>Vilka möjliga framtida scenarier kan beskriva framtida utvecklingen för turismen i södra Sverige baserat på förändringar i transportsektorn och infrastruktursatsningar?</p> <p>Vilka konsekvenser får de möjliga framtiderna för olika geografier, aktörer och hållbarhetsaspekter?</p>                                                                                                                                                                                                                               |
| Behov framöver          | <p>Vilka är de främsta behoven för att kunna möta olika möjliga framtider? Hur kan olika aktörer agera för att möta transportsektorns förändringar och stärka turismsektorn i Malmö, Skåne och Halland?</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

Viktigt att nämna är att analysen i första hand fokuserar på den väg- och rälsburna trafiken, med särskilt fokus på tåg-, bil- och husbilsresor, men i viss mån även cykel. Eftersom Copenhagen Airport fungerar som ett viktigt nav för internationella besökare och de flesta därifrån anländer till Sverige via väg eller järnväg, har flygplatsen inkluderats i analysen i viss utsträckning.

En central utgångspunkt för arbetet har varit de stora infrastrukturinvesteringar som sker i och omkring södra Sverige, såsom Fehmarn Bält-förbindelsen och utbyggnaden av Copenhagen Airport, men även relevanta policyinitiativ på EU-nivå, till exempel utvecklingen av ett gemensamt biljettsystem.

Analysen fokuserar på den utländska turismen, där de tre prioriterade marknaderna Danmark, Tyskland och Nederländerna har stått i centrum. Störst uppmärksamhet riktas mot resandet till Malmö, Skåne och Halland. Det inomregionala resandet har också belysts, men utan att vara föremål för en mer djupgående analys av resmönster.

## **1.2 Disposition**

Rapporten disponeras på följande sätt. I kapitel två presenteras en översikt över centrala förändringar i transportsystemet. I kapitel tre beskriver vi centrala policyinitiativ och strategier som påverkar transportsystemet för turism. I kapitel 4 ges en beskrivning av turismens utveckling i Malmö, Skåne och Halland med fokus på de tre marknaderna Danmark, Tyskland och Nederländerna. Kapitel 5 redogör för ett antal trender och centrala påverkansfaktorer som påverkar turismens utveckling i södra Sverige. Med utgångspunkt i insikterna från de tidigare kapitlen presenterar vi i kapitel 6 fyra scenarier för transportsystemets och besöksnäringens utveckling i södra Sverige. Slutligen, i kapitel 7 presenteras en summering av framtida behov och möjliga insatser framåt för att åstadkomma en önskvärd utveckling av besöksnäringen i södra Sverige.



## **2 Ett transportsystem i utveckling**

I detta avsnitt presenteras nuläge och utveckling av transportinfrastrukturen i och kring Malmö, Skåne och Halland som förväntas påverka tillgänglighet och kapacitet framöver. Investeringar och utveckling sker i såväl hård som mjuk infrastruktur. Från utbyggnad av den fysiska infrastrukturen och investeringar i nya fordon till policy- och affärsutveckling för att möjliggöra ett ökat turistresande.

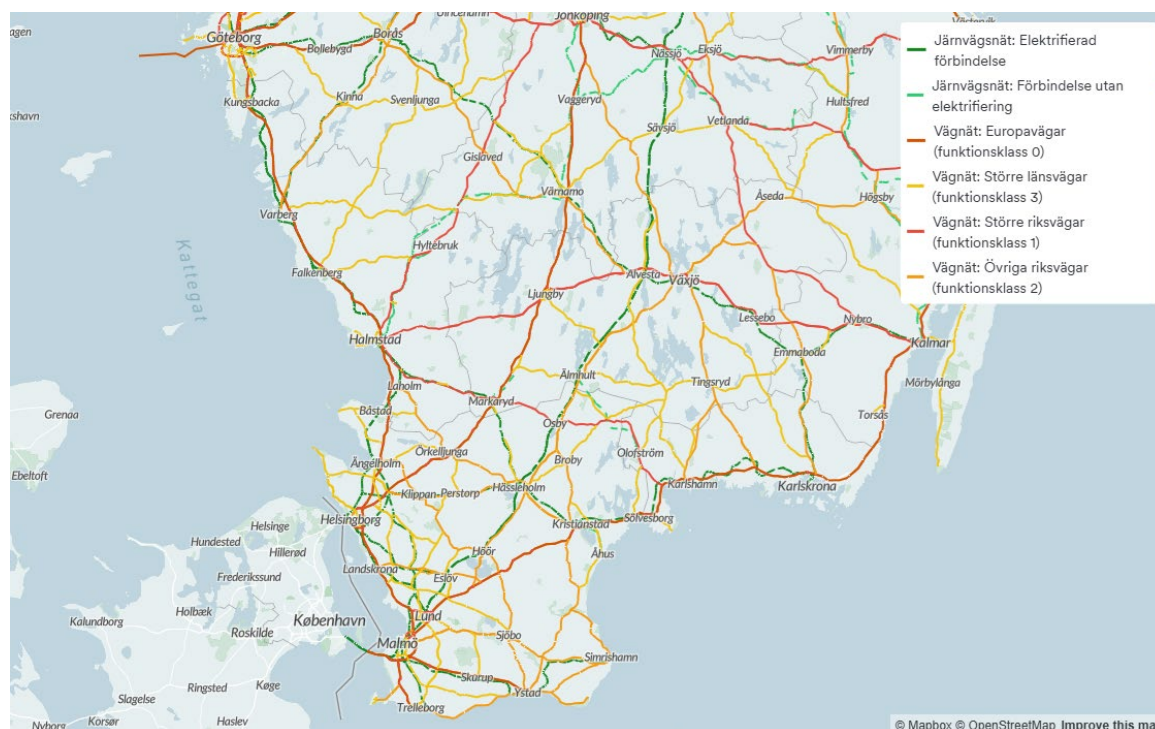
### **2.1 Den grundläggande tillgängligheten och funktionen i södra Sveriges transportsystem är god**

Infrastrukturen för väg- och rälsburna transporter är under ständig utveckling både i Sverige och internationellt, vilket påverkar förutsättningar för olika typer av resande. I södra Sverige finns ett väl utvecklat väg- och järnvägsnät som säkerställer grundläggande tillgänglighet till olika delar av regionerna.

Transportsystemet på vägsidan domineras av de större Europavägarna E4, E6 och E20, tillsammans med flera anslutande riks- och länsvägar, som illustreras i kartan nedan. Utöver detta finns ett vägnät av så kallade sekundära länsvägar och övriga länsvägar som bildar ett finmaskigt vägnät med lägre kapacitet men som säkerställer tillgänglighet till alla delar av Skåne och Halland. Vägnätet av mindre vägar lyfts i intervjuer som en särskild kvalitet utifrån ett besöksnäringssperspektiv som lämpar sig väl för cykel- och bilturism genom charmiga landskap. I intervjuer lyfts det svenska vägnätet som säkert och något som turister uppfattar håller hög funktionell kvalitet.

Järnvägsnätet har inte samma räckvidd som vägnätet, utan präglas av Västkustbanan mellan Göteborg och Lund och Södra stambanan mellan Malmö och Stockholm som några av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Andra centrala tågförbindelser är Skånebanan mellan Kristianstad och Helsingborg, Ystad, Österlenbanan mellan Malmö och Simrishamn, Citytunneln samt Öresundsbanan mellan Malmö och Köpenhamn. I nordöstra Skåne och östra delarna av Halland saknas elektrifierade järnvägsförbindelser för persontåg.

Figur 1. Järnvägsnätet och vägnätet (funktionsklass 0–3) i södra Sverige. Källa: Trafikverket.



## Utmaningar med en stor underhållsskuld och kapacitetsbrist på järnväg

I Sverige finns stora utmaningar med eftersatt underhåll, särskilt på järnvägen. Samtidigt finns många behov i hela landet som konkurrerar om de begränsade resurser som Trafikverket fördelar i den nationella planen för transportinfrastruktur. Endast en mindre del av den samlade underhållsskulden (cirka 15 procent) förväntas återtats till 2037, vilket innebär att stora delar av järnvägsnätet fortsatt riskerar att vara hårt belastade. Det finns specifika brister vid Malmö bangård, längs sträckan Hässleholm–Kristianstad och på Västkustbanan, men flera kapacitetshöjande åtgärder är planerade. På sikt kan även Citytunneln i Malmö bli en begränsning. Trots dessa utmaningar bedömer intervjupersonerna att transportsystemets grundläggande funktion är god. Flaskhalsarna till trots utgör infrastrukturen i dag inget avgörande hinder för ökad internationell turism till södra Sverige.

## **Öresundsbron spelar en nyckelroll för resandet mellan Sverige och Danmark**

För södra Sverige utgör Öresundsbron och Copenhagen Airport de främsta kanalerna för inkommande utländsk turism.<sup>1</sup> Öresundsbron spelar en avgörande roll för turismen i regionen och har bidragit till en kraftig ökning av danska dagsbesök och övernattningar. Kapaciteten över Öresundsbron för såväl väg- som rälsburna transporter beskrivs som god både idag och på flera års sikt. Det finns i nuläget inget som pekar på att Öresundsbron skulle bli en flaskhals i sig, utan i intervjuer framkommer att det snarare är i vägsystemet på svenska sidan som brister kan uppstå på sikt.

## **2.2 Flera investeringar i det svenska väg- och järnvägsnätet påverkar tillgängligheten**

### **Förbättringar i väg- och järnvägsnätet i södra Sverige**

I såväl regionala som nationella planer för transportinfrastrukturen pekas olika investeringar ut för att stärka tillgänglighet och säkerhet. När det kommer till vägnätet sker i huvudsak investeringar så som trimningsåtgärder och underhåll av enskilda vägsträckor och trafikplatser. Bland annat föreslår Trafikverket investeringar i trafikplatser längs E4 nära Helsingborg och E6 för att minska trängseln kring Malmö.<sup>2</sup> I Halland planeras bland annat investeringar i cykelinfrastrukturen i det regionala vägnätet och i Skåne görs bland annat investeringar i utbyggd cykelinfrastruktur och ombyggnad till fler mötesfria landsvägar.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Greater Copenhagen, (2024) *Handlingsplan 2024–2025*.

<sup>2</sup> Trafikverket, (2025) Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (Borlänge: Trafikverket).

<sup>3</sup> Region Halland (2025) *Remissförslag: Regional infrastrukturplan Halland 2026–2037*; Region Skåne (2020); Region Skåne (2022), *Regional infrastrukturplan för Skåne 2022–2033*

Utbyggnaden och förbättringarna i järnvägsnätet i södra Sverige är en viktig del av en större plan för att stärka regionens infrastruktur och möta den förväntade ökningen av tågresandet med 53 procent fram till 2040.<sup>4</sup> Kommande investeringar inkluderar även förstärkningar på Södra och Västra stambanan, nya spår mellan Malmö och Lund samt kapacitetsökningar vid Malmö C och Köpenhamn H. Den ökade tillgängligheten och kapaciteten skapar bättre förutsättningar för hållbara transporter och främjar turismen, särskilt i urbana områden som Malmö och Köpenhamn.<sup>5</sup> Samtidigt ställer detta krav på att landsbygden i Skåne och Halland utvecklar bättre sista-milen-lösningar för att koppla samman dessa områden med större städer och turistmål.<sup>6</sup>

## **Investeringar i Södra stambanan – men fortsatta kapacitetsutmaningar**

Investeringarna i Södra stambanan ska öka kapaciteten och göra järnvägen söder om Mälaren mer effektiv. Trots det kvarstår stora kapacitetsutmaningar, särskilt på grund av blandad trafik och den väntade ökningen av godstransporter efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. De planerade projekten, som förväntas vara klara till 2030, fokuserar på att minska restider och hantera kapacitetsbrister, men ytterligare insatser krävs för att möta långsiktiga behov.<sup>7</sup>

De viktigaste åtgärderna inkluderar:

- » Ostlänken mellan Järna och Linköping, som ska minska restiderna och öka kapaciteten för stråket Stockholm–Malmö.

---

<sup>4</sup> Cars, G., (2023) Stora regionala nyttor med nya stambanor (Stockholm).

<sup>5</sup> Trafikverket, (2025) *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (Borlänge: Trafikverket).

<sup>6</sup> Wennberg, H. et al., (2024) *Framtidens mobilitet på landsbygder i Skåne: Förstudie för Visit Skåne* (Trivector Rapport 2024:148).

<sup>7</sup> Trafikverket, (2025) *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (Borlänge: Trafikverket).

- » Utbyggnaden av sträckan Hässleholm–Lund, som ska avlasta den kapacitetsbelastade Södra stambanan och möjliggöra ökad persontrafik över Öresundsbron.
- » Förbigångsspår på flera sträckor, särskilt på Hässleholm–Älmhult, för att förbättra framkomligheten på kort sikt.
- » Omloppsnära uppställning i Malmö, vilket möjliggör hantering av längre tåg och bättre tillgodose persontrafikens behov.

Trots dessa investeringar kvarstår stora kapacitetsproblem, eftersom Fehmarn Bält-förbindelsen väntas fördubbla godstrafiken när den öppnar, vilket kan påverka persontrafiken negativt utan ytterligare kapacitetsåtgärder.<sup>8</sup> Därför behövs investeringar i Malmö godsbangård samt kapacitetsökningar på sträckorna Hässleholm–Alvesta och Järna–Flemingsberg för att säkra effektiv trafikhantering.<sup>9</sup>

## **Flera andra investeringar i järnvägsnätet bidrar till ökad kapacitet**

Utöver investeringar i Södra stambanan planeras flera investeringar och trimningsåtgärder för att öka tillgänglighet och kapacitet i det sydsvenska järnvägsnätet och som bedöms som samhällsekonomiskt lönsamma. På Ystadbanan planeras ett dubbelspår mellan Skurup–Rydsgård som ska öka kapaciteten och robustheten i tågsystemet, vilket förbättrar tillgängligheten till Ystad och sydöstra Skåne. I Halland förväntas en kapacitetsökning genom investeringar i Hallands centralstation och löpande förbättringar av Västkustbanan genom trimningsåtgärder och förbättrat underhåll, vilket gynnar hela Hallands kuststråk. Projekt som Västlänken och Varbergstunneln bidrar till bättre förbindelser på Västkustbanan, som är central för både godstrafik och kopplingen till Norge. Dessutom planeras snabbare tåg mellan Göteborg och

---

<sup>8</sup> Öresundsbrokonsortiet, (2021) Kapacitetsstudie Öresundsbron.

<sup>9</sup> Trafikverket, (2025) Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (Borlänge: Trafikverket).

Köpenhamn samt förstärkningar av järnvägen mot Oslo för att möta den ökade godstrafiken från Fehmarn Bält-förbindelsen.<sup>10</sup>

## **Öresundståg planerar för nya tåglinjer och nya fordon**

Öresundståg har inom ramen för sin strategi Trafikstrategisk plan Öresundståg 2030–2040 pekat ut ett antal åtgärder för ökad kapacitet, kortare restider och nya tåglinjer. Transportoperatören har i sin målstyrda prognos gjort en bedömning att resandet Köpenhamn, Skåne, Halland och Göteborg kommer att öka med mellan 90 och 120 procent mellan 2024 och 2040. För att möta en växande efterfrågan och behov upphandlar Öresundståg nya tåg med högre hastighet och plats för fler resenärer än dagens fordon. Bedömningen är att upp till 108 nya tåg behövs med kapacitet för 920 resenärer per tåg. De nya tågen ska ha en hastighet på 200 km/timmen istället för dagens 180 km/timmen.<sup>11</sup>

Flera förändringar sker redan idag i trafikeringen fram till 2035. Redan under 2024 infördes 15-minuterstrafik mellan Köpenhamn och Lund, vilket ersätter nuvarande 20-minutersintervall. Antalet avgångar under rusningstid behålls på sex tåg per timme. Dessutom införs halvtimmestrafik i högtrafik mellan Halland, Köpenhamns flygplats och centrala Köpenhamn. På längre sikt, omkring 2030, föreslås ytterligare en utökning till sju tåg per timme över Öresundsbron, bland annat genom en ny linje från Älmhult kopplad till Ring Syd-linjen mot Roskilde, en lösning som avlastar kapacitetsbristen vid Köpenhamn H.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Trafikverket, (2025) Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (Borlänge: Trafikverket).

<sup>11</sup> Öresundståg (2025) Trafikstrategisk plan 2030-2040, New Öresund 2025-06-24 "De nya Öresundstågen: ökad kapacitet, kortare restid och möjlighet till nya regionala linjer till Ystad, Älmhult och Kristianstad" <https://www.newsöresund.se/de-nya-oresundstagen/>

<sup>12</sup> Hansen, S. et al., (2021) Systemplan 2050: Järnväg i Greater Copenhagen (Region Skåne).

## **2.3 Flera investeringar påverkar tillgängligheten till Malmö, Skåne och Halland**

### **Fehmarn Bält-tunneln förväntas korta restider på väg och räls**

Fehmarn Bält är en av de större infrastrukturinvesteringar som sker i Europa just nu och som förväntas påverka tillgänglighet och resande i norra Europa stort. Projektet inkluderar både väg- och järnvägsförbindelser genom tunneln, som förbättrar tillgängligheten mellan Danmark och Tyskland och binder samman Skandinavien med kontinenten.<sup>13</sup> På vägfronten förväntas Fehmarn Bält-tunneln ge kraftigt ökad kapacitet och kortade restider genom att skapa en ny snabb och direkt motorvägsförbindelse mellan Danmark och Tyskland.<sup>14</sup> På järnvägsfronten kommer tunneln att ge en ny snabbare och mer pålitlig järnvägslänk som avlastar det redan trängda järnvägssystemet i Öresundsregionen, där kapacitetsproblem har påverkat både fjärr- och godstrafik.<sup>15</sup>

Fehmarn Bält-förbindelsen beskrivs i intervjuer som en 'game changer' och den ökade satsningen på hållbara resor förväntas bli en avgörande förändringsfaktor för resandet till och inom södra Sverige. Den fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland skapar nya möjligheter för hållbara resor, både på väg och järnväg, och leder till omfattande investeringar i den omgivande infrastrukturen. Investeringen förväntas ge upphov till en omflyttning av flöden från färja till tåg och bil. Detta förväntas pressa priserna på färjeförbindelser och göra dessa mer attraktiva för mer priskänsliga turister. Trots Fehmarn Bälts öppnande kommer färjan sannolikt fortsatt att vara ett attraktivt alternativ för bilburna turister även framöver, eftersom den erbjuder en naturlig paus i resan.

---

<sup>13</sup> Chilla et al., (2025) CROSSGOV D12 Case-study report Fehmarnbelt (DE/DK) (ESPON 2030).

<sup>14</sup> Fehmarnbelt Business Council FBBC, (2016) Der Fehmarn-Tunnel und die Fehmarnbelt-Region (Lübeck).

<sup>15</sup> Øresundsbro Konsortiet, (2018) Øresundsbron og regionen 18 år (København /Malmö: Øresundsbro Konsortiet).

Prognosen har tidigare varit att förbindelsen ska öppna 2029. Däremot har förseningar uppstått där vägförbindelsen beräknas öppna tidigast 2030, medan tågförbindelsen sannolikt dröjer något längre.<sup>16</sup> Utöver själva förbindelsen sker investeringar i den kringliggande infrastrukturen (till exempel elektrifiering av järnvägsnätet) på både danska och tyska sidan, där det finns en utmaning med förseningar på framför allt det tyska anslutande järnvägsnätet.<sup>17</sup> Öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas leda till lägre transportkostnader och ökad konkurrens mellan olika rutter, vilket i sin tur påverkar både tullnivåer och biljettpriser. Den slutgiltiga avgiften är dock ännu inte beslutad. Projektet beskrivs som en central satsning för att effektivisera transportererna mellan Danmark och Tyskland genom kortare restider och minskade kostnader. En preliminär uppskattning visar att tullen för personbilar kan bli omkring 545 DKK per överfart.<sup>18</sup>

## **Copenhagen Airport bygger ut sin kapacitet**

Köpenhamns flygplats Copenhagen Airport fungerar som en internationell knutpunkt med ett växande antal direktlinjer, vilket ger Malmö, Skåne och Halland goda möjligheter att attrahera turister från långväga marknader som USA och Sydkorea. Trots den goda tillgängligheten inser inte alltid turister hur stark tillgängligheten till Malmö, Skåne och Halland är via Copenhagen Airport, något som lyfts i intervjuer som en outnyttjad potential. Samtidigt som Copenhagen Airports betydelse ökar så minskar Malmö Airports betydelse. De senaste åren har Malmö Airport sett en minskning från knappt 700 000 utrikes

---

<sup>16</sup> Trelleborgs Hamn, (2025) 'Hur kommer Fehmarn Bält att påverka Trelleborgs Hamn?', Trelleborgs Hamn, <https://www.trelleborgshamn.se/hur-kommer-fehmarn-balt-att-paverka-trelleborgs-hamn/>, hämtad 28 oktober 2025

<sup>17</sup> Cars, G., (2024) Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa (Planimpact), intervjuer

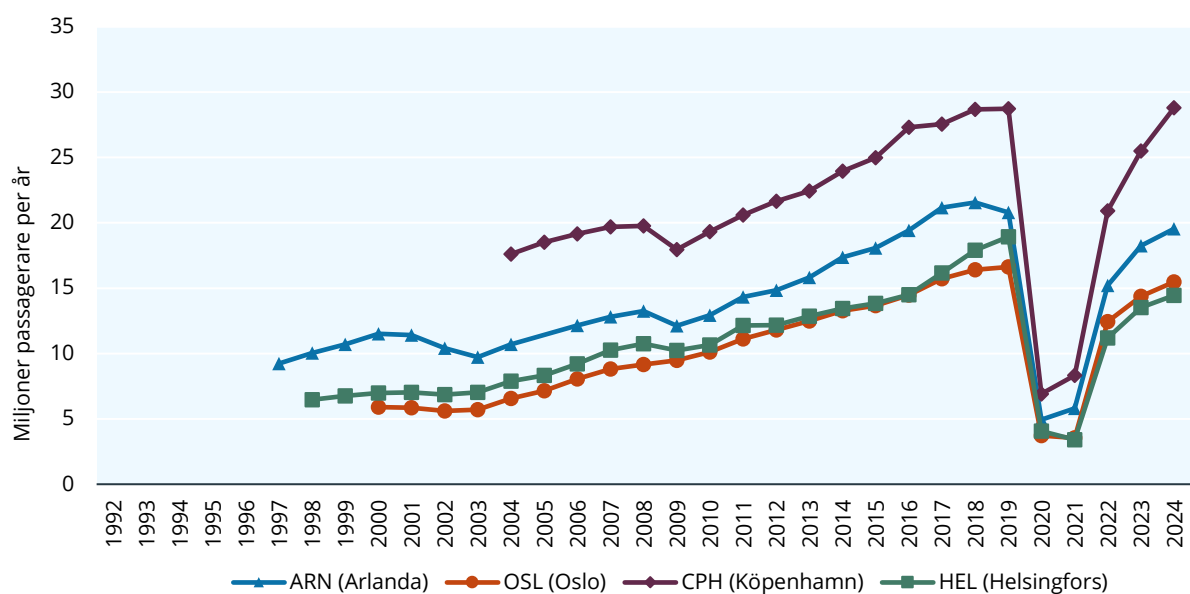
<sup>18</sup> Fehmarn Belt Business Council, (2024) The Labour Market Potential in the Fehmarn Belt Region.



passagerare under 2022 och 2023 till knappt 425 000 utrikes passagerare 2024.<sup>19</sup>

Copenhagen Airport har under de senaste åren allokerat finansiering för renovering och utbyggnad av terminalytan mellan Gate B och C. investeringen på 1,487 miljoner danska kronor under 2024 är en av flygplatsens största investeringar de senaste åren. Flera flygoperatörer satsar på Copenhagen Airport och har öppnat flera nya flyglinjer till och från flygplatsen och där SAS aviserat att de planerar åtminstone 20 ytterligare flyglinjer under 2025.<sup>20</sup> Utbyggnaden av Copenhagen Airport kommer att öka kapaciteten och effektiviteten, vilket gör resor till och från Malmö, Skåne och Halland snabbare och smidigare. Flygplatsen kommer att kunna hantera 47–55 miljoner passagerare per år, vilket framtidssäkrar trafikbehovet i Öresundsregionen. Ett samlat standplatsområde för flygplan och korta gångavstånd mellan terminaler och kollektivtrafik minskar komplexiteten och sparar tid för resenärer.<sup>21</sup>

Figur 2. Antal internationella passagerare per år och flygplats



Källa: Flygplatsernas hemsidor och årsredovisningar.

<sup>19</sup> Transportstyrelsen, Flygplatsstatistik, [https://www.dataportal.se/datasets/272\\_2057](https://www.dataportal.se/datasets/272_2057) hämtad 2025-11-19

<sup>20</sup> Copenhagen Airport (2025) Growing responsibly and delighting passengers Annual Report 2024

<sup>21</sup> Københavns Lufthavn A/S, (2023) Masterplan Myndighedsrapport.

## Investeringar i ökad kapacitet i rälsburna trafiken förbi Copenhagen Airport

Utöver investeringar i själva flygplatsen sker även investeringar i den anslutande infrastrukturen för tågtrafiken via Copenhagen Airport. Copenhagen Airport station har länge varit en flaskhals på Öresundsbanan. Därför ökas antalet perrongspår från två till fyra för att möjliggöra fler direktlinjer och förbättra tillgängligheten. Samtidigt införs riktningsdrift, vilket möjliggör en mer effektiv användning av spåren och en tydlig separering mellan person- och godstrafik.<sup>22</sup> Detta minskar risken för störningar och bidrar till en mer pålitlig tågtrafik. Arbetet genomförs i fem etapper, med målet att fyra spår ska vara i drift senast 2027 och att hela projektet ska vara färdigställt före 2030. Utbyggnaden är en viktig åtgärd för att förbättra tågtrafiken i regionen på kort sikt, samtidigt som den stärker infrastrukturen för att möta framtida behov och ökade trafikvolymmer.<sup>23</sup> Investeringarna förväntas öka kapaciteten på Öresundsbanan från dagens 10–11 tåg per timme till 13–14 per timme fram till 2027, och ytterligare till 14–15 per timme år 2030. Detta innebär tätare regionaltrafik med fler avgångar från exempelvis Lund och Malmö.<sup>24</sup> Samtidigt kommer förbättrad infrastruktur att stödja en ökad godstrafik, särskilt i samband med öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen 2029. Utbyggnaden är därför en förutsättning för att maximera kapaciteten på Öresundsbron och säkerställa att både person- och godstrafik i regionen kan utvecklas fullt ut.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup> Øresundsbrokonsortiet, (2021) *Kapacitetsstudie Öresundsbron*.

<sup>23</sup> Hansen, S. et al., (2021) *Systemplan 2050: Järnväg i Greater Copenhagen* (Region Skåne).

<sup>24</sup> Hansen, S. et al., (2021) *Systemplan 2050: Järnväg i Greater Copenhagen* (Region Skåne).

<sup>25</sup> Cars, G., (2024) Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa (Planimpact).

## Osäkerheter kring Öresundsmetron och en fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör

Utöver pågående utbyggnader och investeringar i infrastrukturen till och från södra Sverige finns det flera andra projekt som befinner sig i tidigare skeden. Ett av dessa är en eventuell Öresundsmetro som skulle knyta samman Köpenhamn och Malmö ytterligare. Projektet pekas ut i nya rapporter om möjliga framtida metroutbyggnader men är inte beslutat politiskt.<sup>26</sup> Investeringen skulle ha särskild betydelse för pendling, men även kunna gynna besöksnäringen. Investeringen skulle innebära en kortad restid till 20 minuter mellan Köpenhamn och Malmö och hög turtäthet på avgångar vad 90:e sekund.<sup>27</sup> I intervjuer framkommer dock att det finns stora osäkerheter kring tidplan och hur projektet prioriteras relativt andra viktiga investeringar på den danska sidan av sundet. För tillfället verkar andra metrolinjer som mellan Rigshospitalet och Brønshøj vara högre på den politiska agendan i Köpenhamn.<sup>28</sup>

Ett annat möjligt projekt är en fast förbindelse över Helsingborg och Helsingör. Projektet utgör en viktig framtidsfråga för Helsingborgs stad och regionen i stort men det finns ännu inga beslut om projektet. Förslaget skulle innebära en ny förbindelse för både väg och järnväg mellan städerna. Projektet beskrivs ha bred uppslutning från både dansk och svensk sida och en kort startsträcka men det finns i nuläget ingen tidplan för när projektet kan bli verklighet.<sup>29</sup> Däremot framkom det i en intervju att intresset är lägre bland danskar än bland svenskar.

---

<sup>26</sup> Malmö stad, (2025) 'Öresundsmetron med i Köpenhamns stora metroplaner', *Malmö stad*, 2 Oktober 2025, <https://malmo.se/Oresundsmetron/Aktuella-nyheter-om-Oresundsmetron/Artiklar-Ometron/2025-10-02-Oresundsmetron-med-i-Kopenhamns-stora-metroplaner.html>

<sup>27</sup> Øresundsmetro, (2025) 'Om Öresundsmetro', <https://oresundsmetro.com/sv>, hämtad 28 oktober 2025

<sup>28</sup> News Øresund, (2025) 'Fem partier i Köpenhamn vill förhandla med regeringen om ny metrolinje till Rigshospitalet och Brønshøj, Øresundsmetro nämns inte', *Fem partier i Köpenhamn vill förhandla med regeringen om ny metrolinje till Rigshospitalet och Brønshøj – Øresundsmetro nämns inte – News Øresund Sverige*, hämtad 28 oktober 2025

<sup>29</sup> Helsingborg.se, (2025) *Fast HH-förbindelse*, [Fast HH-förbindelse | Helsingborg.se](https://helsingborg.se), hämtad 28 oktober 2025

## **Det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS ökar kapaciteten på järnvägen**

En annan investering som förväntas bidra till ökad kapacitet, smidighet och tillförlitlighet i det gränsöverskridande järnvägsnätet är införandet av det nya europeiska standardsignalsystemet för järnväg ERTMS (European Rail Traffic Management System). Det är ett system som EU har beslutat ska införas i medlemsländerna som har stor betydelse för att främja hållbart turistresande mellan Sverige och Europa. Systemet har till uppgift att styra trafiken och säkerställa järnvägens säkerhet. ERTMS är en del av den större digitaliseringen och automatiseringen av befintliga järnvägslinjer, och är avgörande för järnvägens modernisering. Systemet måste införas på stomnätet och nödvändiga anslutningar till 2030, och på hela det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till 2050. Införandet har varit försenat men Trafikverket har en plan för införande fram till år 2042 på de högtrafikerade sträckorna, vilket uppfyller EU:s krav. Implementeringen har redan påbörjats, bland annat i Malmö.

ERTMS, tillsammans med konstruktion av nya linjer och uppgradering av befintliga linjer för höghastighetståg, förväntas massivt minska miljöpåverkan från europeisk persontransport. För Öresundsbron innebär ERTMS en signalförtätning, men kommer i sig inte öka kapaciteten över Öresundsbron, utan det förutsätter den planerade utbyggnaden av Copenhagen Airport station.<sup>30</sup>

## **2.4 Förändringarna i transportsystemet förväntas ha stor påverkan på restider**

Fehmarn Bält-förbindelsen tillsammans med nya stambanor kommer kraftigt att minska restiderna till Malmö, Skåne och Halland, vilket förbättrar regionens

---

<sup>30</sup> Trafikverket, (2025) *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (Borlänge: Trafikverket); HSR Executive Report, (2023) *HSR Executive Report Final*; Øresundsbrokonsortiet, (2021) *PM: Kapacitetsstudie Öresundsbron* (Øresundsbrokonsortiet, 2021).

tillgänglighet och gör Hamburg närmare än Stockholm för Öresundsregionen. Detta skapar en storregion med över tolv miljoner invånare och stärker förutsättningarna för arbete, handel och turism över gränserna.<sup>31</sup> Den 18 km långa tunneln förväntas ta 10 minuter för vägburna fordon att åka igenom och 7 minuter för tågtrafiken. Restiden mellan Hamburg och Fehmarn beräknas gå från 2 timmar och 15 minuter till 1 timme och 39 minuter med regionaltåg, vilket innebär en besparing på 36 minuter. Mellan Fehmarn och Köpenhamn beräknas i sin tur restiden minska från 2 timmar och 45 minuter till 1 timme och 39 minuter med regionaltåg, vilket innebär en besparing på en dryg timme. När Fehmarn Bält-förbindelsen är i full drift förväntas expresståg kunna ta resenärer mellan Hamburg och Köpenhamn på 2,5 timmar i stället för dagens 5–5,5 timmar, vilket därmed innebär mer än en halvering i restid. I tabellen nedan ges exempel på uppskattade restider från olika europeiska städer till Malmö som port till Skåne och Halland.

Tabell 1. Beräknade restider och tidsbesparingar efter Fehmarn Bält-förbindelsen.<sup>32</sup>

| Sträcka         | Restid idag | Beräknad restid | Tidsbesparing | Tågtyp                       |
|-----------------|-------------|-----------------|---------------|------------------------------|
| Köpenhamn-Malmö | 0:35 h      | 0:20 h          | 0:15 h        | Öresundsmetro/<br>Expresståg |
| Hamburg-Malmö   | 5–6 h       | 2:30 h          | ca 2:30 h     | Expresståg                   |
| Berlin-Malmö    | 8–9 h       | 6:00 h          | ca 2–3 h      | Expresståg/Regionaltåg       |

När det kommer till vägtrafiken förväntas restiderna från flera halländska kommuner till Hamburg nästan halveras.<sup>33</sup> Exempelvis minskar restiden från Laholm från 7 timmar och 25 minuter till 4 timmar och 25 minuter, från

<sup>31</sup> Cars, G., (2024) Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa (Planimpact).

<sup>32</sup> Cars, G., (2024) Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa (Planimpact). Hansen, S. et al., (2021) Systemplan 2050: Järnväg i Greater Copenhagen (Region Skåne).

<sup>33</sup> Hansen, S. et al., (2021) Systemplan 2050: Järnväg i Greater Copenhagen (Region Skåne).

Halmstad till 4 timmar och 10 minuter och från Varberg till 5 timmar och 10 minuter. Malmö–Hamburg väntas få en restid på cirka 2,5 timmar med bil, och Köpenhamn–Hamburg förkortas från 4 timmar och 30 minuter till 3 timmar och 30 minuter.<sup>34</sup> De kortade restiderna innebär en stor potential för både pendling och turism, där forskning bland annat pekar på hur minskning av upplevd och faktiskt restid signifikant kan stärka turistflöden särskilt för kortare resor och stadsturism från närliggande marknader.<sup>35</sup> Turister är generellt mer villiga att prioritera kortare restid framför lägre priser, och är mer känsliga för förändringar i restid än i kostnader.<sup>36</sup> Den kraftigt minskade restiden har vidare potential att ta stora marknadsandelar från flyget, där tåg ofta ökar sin marknadsandel vid restider på under tre timmar och utgör det dominerande trafikslaget vid två timmars restid.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Region Halland, (2023) Logistikläge i Halland: Slutrapport 2023; Øresundsbro Konsortiet, (2018) Øresundsbron og regionen 18 år (København/Malmö: Øresundsbro Konsortiet).

<sup>35</sup> De Graaff, T. et al., (2025) *Going the Distance: A Meta-analysis of the Deterring Effect of Distance in Tourism*; Gutiérrez, A. et al., (2019) High-speed rail, tourists' destination choice and length of stay: A survival model analysis, *Tourism Economics*, 166, 234–261, Hämtad 28 oktober 2025.

<sup>36</sup> Bursa, B., Mailer, M., & Axhausen, K.W., (2022) 'Travel Behavior on Vacation: Transport Mode Choice of Tourists at Destinations', *Transportation Research Part A*, vol. 166, 240.

<sup>37</sup> Jansson, K. & Nelldal, B.L., (2010) *High-speed trains in Sweden – a good idea?*, presented at the 12th World Conference on Transport Research (WCTR), Lisbon, Portugal, July 11-15, 2010.

### **3 Policy- och strategier för turism- och transportsystemet**

I detta avsnitt presenteras en sammanställning av centrala policyinitiativ, strategier och övriga satsningar som påverkar turistresandet till, från och inom södra Sverige.

#### **3.1 Policyutveckling och strategier tar i varierande grad ett turistiskt perspektiv**

Utvecklingen av turism- och transportsystemet i södra Sverige styrs av en rad europeiska, nationella, regionala och kommunala strategier och planer. Dessa dokument visar inriktningen för kollektivtrafik, transportinfrastruktur och mobilitetslösningar, men tar i varierande grad hänsyn till turismens behov. Nedan följer några exempel på hur turism- och besöksnäringsspektivet hanteras i dessa.

#### **Regionala och kommunala planer för Malmö, Skåne och Halland inkluderar i viss utsträckning ett besöksnäringsspektiv**

I Malmö, Skåne och Halland finns ett stort antal strategier och planer som pekar ut inriktning och prioriteringar för kollektivtrafik, utveckling av transportinfrastruktur och mobilitetslösningar i södra Sverige. I bilagan redovisas några exempel på hur turismperspektivet beaktas i de regionala och kommunala strategierna.

Det finns en generell utmaning att planering av kollektivtrafik och transportsystemet har ett begränsat fokus på turistresande.<sup>38</sup> I de regionala och kommunala planerna för Malmö, Skåne och Halland belyses turistperspektivet i

---

<sup>38</sup> Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket (2024) Analys av policy och regelverk som hindrar hållbart turistresande

varierande grad, Ibland med fokus på renodlad turism och ibland med ett bredare fokus på fritidsresande eller besökare.

I planerna beskrivs hur större infrastrukturinvesteringar utanför regionerna förväntas påverka transportsystemet i Malmö, Skåne och Halland. Fehmarn Bält beskrivs ge en väsentligt ökad tillgänglighet till norra Tyskland och kortare restider, där öppnandet kommer att öka trycket på transportinfrastrukturen. Detta innebär även en belastning på Öresundsbron, särskilt kopplat till fjärrtågtrafiken.<sup>39</sup> I strategierna pekas även flera andra möjliga investeringar ut. Till exempel en fast förbindelse mellan Helsingborg–Helsingör och en möjlig Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn som skulle avlasta Öresundsbron när Fehmarn Bält öppnar och innebära kapacitetsutmaningar.<sup>40</sup> I intervjuer framkommer dock att bedömningen av nyckelpersoner är att Öresundsbrons kapacitet fortsatt kommer att vara god och att det snarare finns osäkerheter kring sannolikheten att Öresundsmetron kommer på plats.

Parallellt med diskussionerna om nya infrastruktursatsningar betonar flera strategier behovet av att utveckla smarta mobilitetslösningar. I både Halland och Skåne lyfts potentialen i att införa tjänster som Mobility as a Service (MaaS), vilket kan bidra till mer hållbara resebeteenden, minskad bilanvändning och enklare resor från dörr till dörr.<sup>41</sup>

## **Nationell policyutveckling och planering påverkar det regionala transportsystemet**

Utöver ett stort antal regionala och lokala strategier för utveckling av transportsystemet för turism så påverkas utvecklingen även av nationell policy

---

<sup>39</sup> Region Halland (2025) *Remissförslag: Regional infrastrukturplan Halland 2026–2037*; Region Skåne (2020). Systemanalys för transportsystemet i Skåne 2020; Region Skåne (2022), Regional infrastrukturplan för Skåne 2022–2033; Region Skåne, (2021) *Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040*

<sup>40</sup> Region Skåne, (2021) *Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040*

<sup>41</sup> Hallandstrafiken (2026), Kollektivtrafikplan 2026 med utblick 2027–2030; Region Skåne (2020) Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030 (Region Skåne)



och strategier. Ett väldigt tydligt exempel på detta är Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen som föreslår och allokerar finansiering till olika infrastrukturprojekt, som vi redogjort för i avsnitt 2.2. Kopplat till Trafikverkets planering finns utmaningar kopplat till korttidsplanering av tågtrafiken. En utmaning som Ramboll pekat på i tidigare analyser är Trafikverkets korttidsplanering av banarbeten och tilldelning av tåglägen som sker relativt sent. Detta hindrar tågbolag från att släppa biljetter i god tid, vilket försvårar långsiktig planering och bokning av tågresor för resenärer.<sup>42</sup>

En annan pågående policyutveckling är den särskilda utredare som den svenska regeringen tillsatte i juni 2025 om stärkta förutsättningar för transporter över Öresund. Utredningen ska lägga fram förslag till en strategisk svensk-dansk utredning, vars syfte skulle vara att skapa samsyn kring behov av kapacitet och redundans i transportsystemet över Öresund från 2050. Den svenska utredningen ska redovisas i slutet av november 2025.<sup>43</sup>

Ett annat nationellt initiativ är att fordonsskatten för husbilar har sänkts från och med 2025 i Sverige, vilket potentiellt kan bidra till en ökning av husbilar.<sup>44</sup> Policyn berör endast svenska fordon och förväntas därför inte ha någon effekt på utländsk husbilsturism. Inom ramen för analysen har ingen särskild policy kunnat identifieras för exempelvis Danmark, Tyskland och Nederländerna som skulle kunna skapa ytterligare incitament för en ökning av husbilsinnehavet.

---

<sup>42</sup> Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket (2024) Analys av policy och regelverk som hindrar hållbart turistresande

<sup>43</sup> Regeringen (2025) Stärkta förutsättningar för transporter över Öresund - Regeringen.se, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/06/starkta-forutsattningar-for-transporter-over-oresund/>, Hämtad 28 oktober 2025

<sup>44</sup> Regeringen, (2024) 'Skatten för husbilar sänks', Regeringen, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/09/skatten-for-husbilar-sanks/>, Hämtad 28 oktober 2025.

## **Förutsättningarna för ett sömlöst resande påverkas av policy och tågoperatörernas affärsutveckling**

Nation/ell policy och finansiering spelar även roll för transportoperatörernas utbud av exempelvis nattågstrafik. Sedan september 2022 har SJ varit upphandlade för att köra nattågstrafik mellan Stockholm och Hamburg via Malmö, och sedan sommaren 2023 förlängdes trafiken till och från Berlin. Linjen har varit populär, särskilt under sommarmånaderna men trots det så kommer SJ att sluta med trafiken när avtalet löper ut sommaren 2026, till följd av regeringens förslag i budgetpropositionen att bidraget till nattågstrafiken upphör när den aktuella avtalsperioden löper ut.<sup>45</sup> Samtidigt finns det andra tågoperatör som ser en affärsmässig potential i trafiken, där både svenska och tyska tågoperatörer aviserat intresse att ta över efter SJ.<sup>46</sup>

## **EU:s mobilitetsstrategi och förslag om gemensamt bokningssystem för tåg**

The EU's Smart and Sustainable Mobility Strategy pekar bland annat ut en ambition att fördubbla trafik med höghastighetståg till 2030 i Europa. I strategin beskrivs hur det bedöms ha en stor samhällsekonomisk och klimat-nytta att knyta ihop Europas huvudstäder med höghastighetståg, men det är osäkert hur strategin kan förväntas påverka i praktiken längre fram.<sup>47</sup> Strategin pekar dock

---

<sup>45</sup> Järnvägar.nu, (2023) 'SJ ställer in nattågen till Berlin', *Järnvägar.nu*, <https://jarnvagar.nu/sj-staller-in-nattagen-till-berlin/>, Hämtad 28 oktober 2025.

<sup>46</sup> Bussmagasinet, (2025) 'Nattåg: Tyskt företag tar över när SJ dumpar Berlin', *Bussmagasinet*, <https://www.bussmagasinet.se/2025/10/nattag-tyskt-foretag-tar-over-nar-sj-dumpar-berlin/>; Järnvägsnyheter, (2025) 'Privat bolag räddar nattåget Berlin-Stockholm', *Järnvägsnyheter*, <https://www.jarnvagsnyheter.se/20251014/17929/privat-bolag-raddar-nattaget-berlin-stockholm>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>47</sup> Ey (2023), Smart and affordable rail services in the EU: a socioeconomic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050, – *Executive Report*, 23 January 2023.

på behovet av ett legalt ramverk för att stödja multimodalt resande genom stärkt information och bokning.<sup>48</sup>

Kopplat till detta finns det planer på EU-nivå att lägga fram ett lagstiftningsförslag för införandet av ett EU-gemensamt bokningssystem för att underlätta bokning av tågresor och därmed ett hållbart resande. Den initiala tidplanen och ambitionen har varit att ett förslag ska läggas fram under 2025 men i nuläget finns det osäkerheter kring när i tid förslaget kan komma på plats.<sup>49</sup> Satsningen kan ha betydelse för turisternas benägenhet att resa till södra Sverige, där intervjuer pekar på att fragmenterade biljettsystem över Öresund försvårar för turister att uppfatta hur enkelt det faktiskt är att resa vidare till svenska sidan, vilket begränsar potentialen för fler internationella besök.

Förslaget om ett EU-gemensamt bokningssystem har dock mött motstånd från nationella järnvägsbolag som ser risker med att dela transportdata och att en extern aktör kommer att gynna andra operatörers rutter. Samtidigt finns initiativ från branschen själva, där tågbolagens europeiska branschorganisation CER har tagit fram roadmap med långsiktig vision för sömlöst resande från reseplanering till transport för "sista milen".<sup>50</sup>

## **3.2 Samverkan och andra initiativ bidrar till ökade insikter om transportsystemet för turism**

Det pågår flera samarbeten och gemensamma initiativ i södra Sverige som syftar till att stärka turistresandet till och inom regionen. Nedan presenteras några exempel.

---

<sup>48</sup> EUR-Lex, (2020) Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>, Hämtad 28 oktober 2025.

<sup>49</sup> Back on Track, (2023) 'A Broken Promise is a Very Bad Start', *Back on Track*, <https://back-on-track.eu/a-broken-promise-is-a-very-bad-start/>, Hämtad 28 oktober 2025.

<sup>50</sup> CER, (2021) *Fact Sheet CER Ticketing Roadmap for Seamless International Passenger Rail Travel*, <https://samtrafiken.se/wp-content/uploads/2023/01/cer-factsheet-ticketing-roadmap0.pdf>, Hämtad 28 oktober 2025.

## Regionala samarbeten och projekt för att öka tillgängligheten

Under åren 2022 till 2024 har Visit Skåne och Malmö stad samverkat i projektet Access to Malmö/Skåne som syftat till att utveckla det turistiska resandet med tåg till och i regionen. Projektet hade särskilt fokus på den tyska marknaden och har utgjort en viktig grund för framtida satsningar kopplade till öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen.<sup>51</sup> En annan satsning som pågår är utveckling och lansering av tjänsten Uncrowded som gör det möjligt att följa trafiktrycket på sju skånska parkeringar som brukar drabbas av sommarträngsel. Tjänsten släpptes sommaren 2024 och har utvecklats av Visit Skåne med hjälp av kommuner, Länsstyrelsen Skåne och Trafikverket.<sup>52</sup>

Skåne arbetar aktivt med att förbättra den regionala och lokala mobiliteten, särskilt på landsbygden, där traditionell kollektivtrafik inte alltid möter invånarnas behov. Målet är att skapa mer tillgängliga och hållbara transportlösningar för både boende och besökare.<sup>53</sup> En av de största utmaningarna gäller landsbygdsområden där bristen på kollektivtrafikalternativ har lett till begränsad rörlighet, särskilt för arbetspendlare och anställda inom besöksnäringen. Skånetrafiken har för att möta dessa behov exempelvis testat pilotprojektet SkåneFlex, där trafiken styrs av resenärernas efterfrågan snarare än fasta tidtabeller, i kommuner som Svalöv, Sjöbo och Tomelilla.<sup>54</sup>

## Behov av stärkt gränsöverskridande samverkan och bättre data

I intervjuer lyfts en potential för stärkt samverkan mellan aktörer i Danmark och södra Sverige. Till exempel vad gäller gemensam marknadsföring och

---

<sup>51</sup> Visit Skåne, (2024) *Avslutade projekt*, <https://corporate.visitskane.com/sv/projekt/avslutade-projekt#section-bodytext-4669>, Hämtad 28 oktober 2025.

<sup>52</sup> Visit Skåne, (2024) *Gratistjänsten Uncrowded är lanserad*, <https://corporate.visitskane.com/sv/artiklar/gratistjansten-uncrowded-ar-lanserad>, Hämtad 28 oktober 2025.

<sup>53</sup> Wennberg, H. et al., (2024) *Framtidens mobilitet på landsbygder i Skåne: Förstudie för Visit Skåne* (Trivector Rapport 2024:148).

<sup>54</sup> Wennberg, H. et al., (2024) *Framtidens mobilitet på landsbygder i Skåne: Förstudie för Visit Skåne* (Trivector Rapport 2024:148).

positionering av Greater Copenhagenregionen och konkret kring utveckling och erbjudande av anpassade biljetter till turister. Till exempel lyfts ett hinder att turistbiljetter som Copenhagen Card inte kan användas för att resa över till svenska sidan. Ett annat hinder är gränskontrollerna vid Hyllie där det är otydligt för turister vad som gäller och att de behöver ha med sig pass för att ta sig till svenska sidan.

En stor utmaning som hindrar integreringen av turismperspektivet i planeringen är bristen på data. Här har ett utvecklingsarbete skett i södra Sverige inom ramen för BI Syd för att bidra till mer systematisk omvärldsbevakning och datainsamling för att säkerställa robusta beslutsunderlag kopplat till turism. Nätverket leds av Visit Skåne som samverkar med ett flertal andra regionala aktörer<sup>55</sup>. Nätverket har bland annat lanserat dataplattformen Symphony som verktyg för turismanalys.<sup>56</sup> Det finns dock fortsatta utmaningar att identifiera hur resenärsflöden ser ut för turister specifikt. Tillväxtverket har vid två tillfällen genomfört undersökningen IBIS – inkommande besökare i Sverige, men då undersökningen genomförts mer sällan så har den inte bidragit till några längre tidsserier och statistik över turisternas resande över tid.<sup>57</sup>

---

<sup>55</sup> Region Blekinge, Region Halland, Region Kalmar Län, Smålands Turism AB, Destination Småland AB, Region Gotland, Region Östergötland och Visit Värmland

<sup>56</sup> Visit Skåne (2025), BI Syd, <https://corporate.visitskane.com/sv/projekt/bi-syd>, Hämtad 28 oktober 2025.

<sup>57</sup> Tillväxtverket (u.å) Inkommande besökare – IBIS, Hämtad 28 oktober 2025

## 4 Turismens utveckling i södra Sverige

I detta kapitel presenteras en översikt över turismens utveckling i södra Sverige. Avsnittet belyser de viktigaste marknaderna, marknadernas preferenser, utvecklingen av gästnätter samt statistik över trafikflöden och resande över Öresund.

### 4.1 Större delen av den utländska turismen kommer från närmarknader

Turismflödena till Malmö, Skåne och Halland domineras av besökare från de närliggande marknaderna Tyskland och Danmark. Tillsammans står de för den största delen av de internationella gästnätterna i regionen.<sup>58</sup> Tyskland och Danmark har under lång tid haft en stabil och stark ställning och utgör den tydligaste basen för det utländska resandet till södra Sverige. Det geografiska läget, etablerade transportförbindelserna och den långa traditionen av utbyte över nationsgränserna ger återkommande besökare från dessa marknader.

Tyskland är den största utländska marknaden för både Skåne och Halland, och står för en betydande andel av alla internationella gästnätter. Besökarna fördelas över flera orter i både stad och landsbygd, vilket gör Tyskland till en viktig marknad sett till både volym och geografisk spridning.<sup>59 60</sup>

Danmark är den näst största utländska marknaden och har en särställning genom sin närhet och täta samband med Skåne. De danska besökarna gör både dagsresor, weekendvistelser och längre sommarresor. Malmö är en central nod i det danska resandet till Sverige och utgör ett populärt resmål för kultur,

---

<sup>58</sup> Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>59</sup> Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>60</sup> Dziolloss, U., & Stenmark Åhlén, N. (2023). *Tyska målgruppen: Insikter om Tyskland*. Visit Sweden.

evenemang, restaurangbesök och shopping. Många danskar återkommer regelbundet till destinationer i både Skåne och Halland.<sup>61 62</sup>

Även Nederländerna har en återkommande betydelse för turismen i södra Sverige. Den nederländska marknaden är mindre till volym men uppvisar en långsiktigt positiv utveckling.<sup>63 64</sup>

Dessa tre marknader har flera gemensamma drag som gör dem särskilt strategiskt viktiga för Skåne och Halland: de ligger geografiskt nära, har väletablerade transportförbindelser och präglas av hög andel återkommande resenärer. Mot denna bakgrund fokuserar den fortsatta analysen särskilt på utvecklingen av turismen från dessa tre marknader.

Utöver dessa länder finns det dock flera andra både långväga och närliggande marknader som är viktiga för Malmö, Skåne och Halland. Till exempel USA, Norge och Storbritannien som också står för många gästnätter i Malmö, Skåne och Halland. Under 2024 stod norska turister för drygt 180 000 gästnätter i Malmö, Skåne och Halland. För USA var motsvarande siffra drygt 150 000 gästnätter och för Storbritannien låg antalet gästnätter något lägre på drygt 68 000 gästnätter under 2024.<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup> Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>62</sup> Visit Sweden, (2024) 'Målgruppsanalys Danmark', Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/danmark/malgruppsanalys/>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>63</sup> Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>64</sup> Visit Sweden, (2025a) 'Målgruppsanalys Nederländerna', Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/nederlanderna/>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>65</sup> Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, hämtad 28 oktober 2025.

## 4.2 Turismen har återhämtat sig från pandemin och ökar

Turismen till Malmö, Skåne och Halland har återhämtat sig fullt ut efter pandemin och befinner sig i en tydlig tillväxtfas. Antalet utländska gästnätter har ökat markant under de senaste åren och överstiger nu nivåerna innan 2020. Den positiva utvecklingen märks i hela regionen och omfattar både kustdestinationer och stadsmiljöer. Den största ökningen noteras bland besökare från Tyskland, som står för en betydande andel av de internationella gästnätterna. Besöken sker främst under sommarhalvåret, men även vår- och höstsäsongen visar en tydlig ökning.<sup>66</sup>

Även den danska marknaden har haft en stark återhämtning. Resandet över Öresund har återgått till höga nivåer och antalet danska gästnätter i Malmö, Skåne och Halland har ökat markant. Danmark har återtagit rollen som en av de viktigaste utländska marknaderna för regionen. Intervjuer pekar också på en tydlig beteendeförändring sedan pandemin: fler danskar väljer att resa längre in i regionen, bortom storstäderna, för att uppleva natur, kustnära miljöer och mindre orter.

Från Nederländerna syns en försiktig men stadig ökning efter pandemin. Nederländska besökare utgör en mindre men växande grupp som i allt högre grad återvänder till södra Sverige.<sup>67</sup>

Intervjuerna bekräftar den breda och långsiktiga återhämtningen. Resandet till regionen har ökat kraftigt och drivs av växande flöden från Danmark, Tyskland och Nederländerna samt en förbättrad internationell tillgänglighet via Copenhagen Airport. Den positiva utvecklingen stöds enligt aktörer av flera större infrastruktursatsningar i kombination med ökad internationell tillgänglighet och fler direktlinjer via Copenhagen Airport, som stärker regionens tillgänglighet.

---

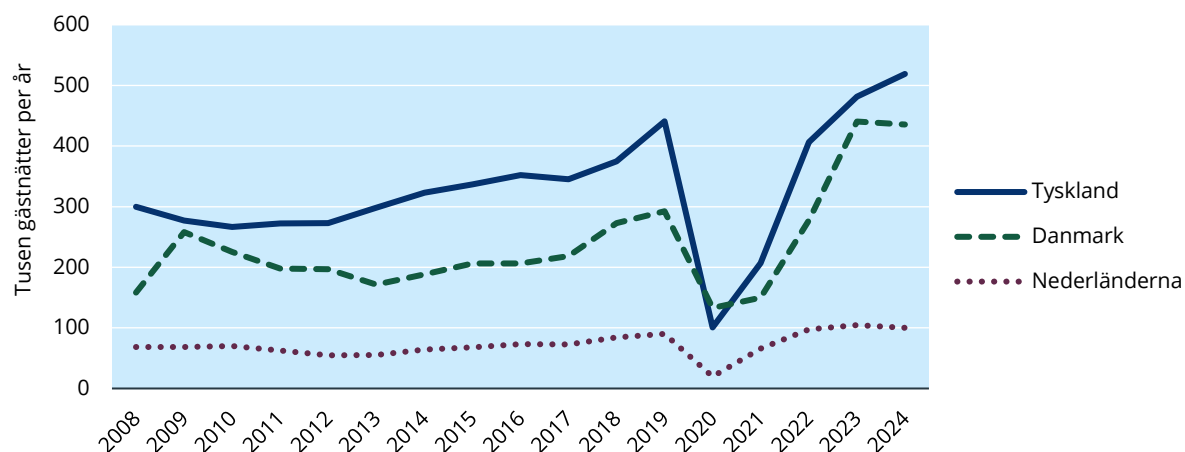
<sup>66</sup> Visit Skåne, (2025), *Turismstatistik Skåne 2024: Nyckeltal för turismen i Skåne, sammanställt februari 2025*; Tillväxtverket. (2022). *Fakta om svensk turism 2021*

<sup>67</sup> Visit Skåne, (2025), *Turismstatistik Skåne 2024: Nyckeltal för turismen i Skåne, sammanställt februari 2025*.



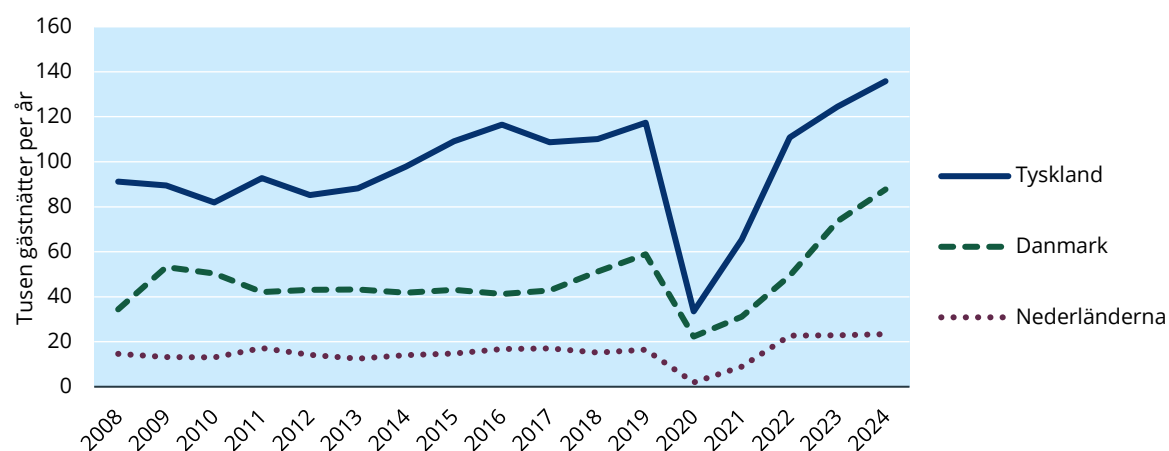
I Figur 3 framgår gästnätter för danska, tyska och nederländska turister i Skåne. De tyska gästnätterna har återhämtat sig helt och visar en tydlig uppåtgående trend. De danska gästnätterna har ökat kraftigt sedan pandemin och ligger nu i nivå med de tyska. De nederländska gästnätterna har också återhämtat sig, men utvecklingen är mer försiktig.

Figur 3. Gästnätter i Skåne – turister från Danmark, Nederländerna och Tyskland. Källa: Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik.



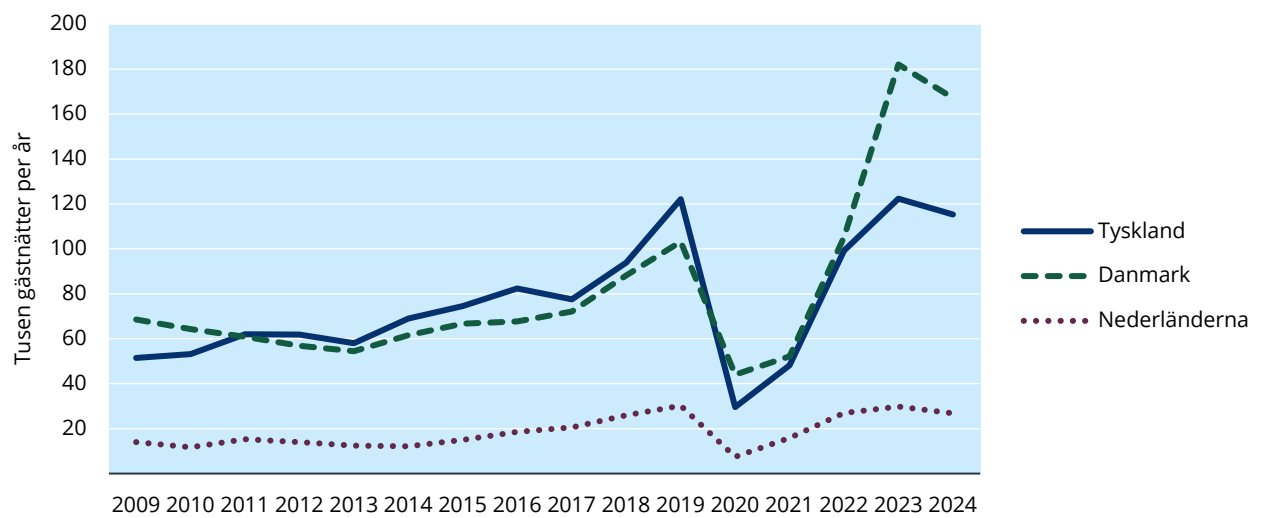
Även i Halland har gästnätterna ökat tydligt, vilket framgår av Figur 4. Liksom i Skåne har de tyska gästnätterna återhämtat sig helt och vuxit kraftigt sedan 2021, medan de danska gästnätterna har ökat markant. Nederländska besökare utgör fortfarande en mindre men gradvis växande grupp.

Figur 4. Gästnätter i Halland, turister från Danmark, Nederländerna och Tyskland. Källa: Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik.

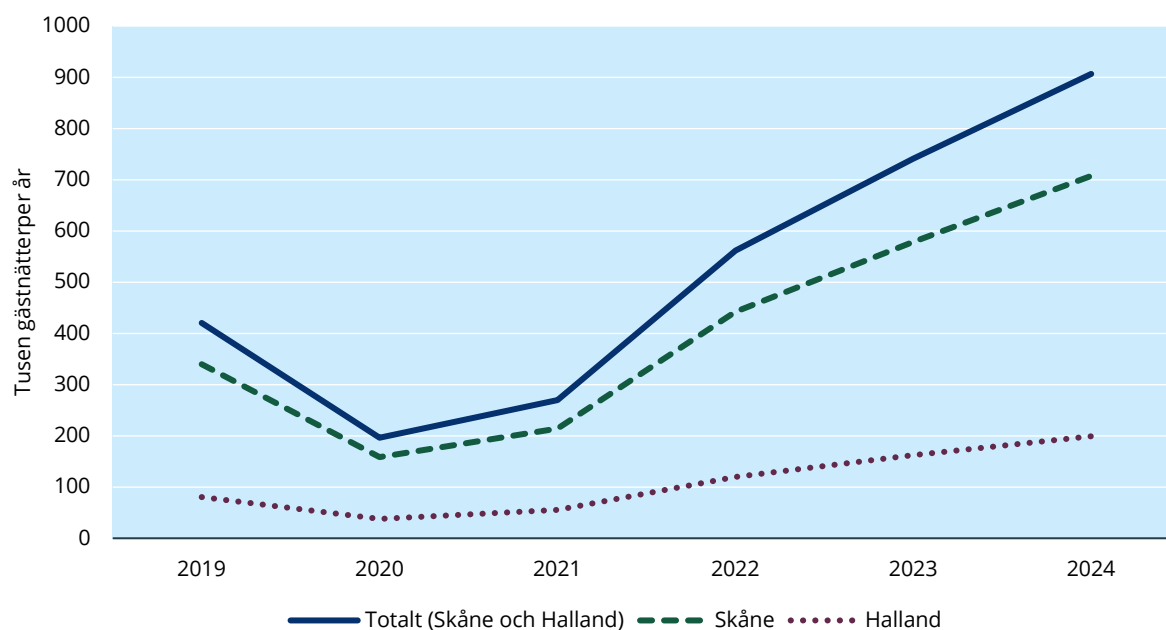


I Figur 5 ser vi att Malmö har haft en stark återhämtning i internationella gästnätter efter pandemin. Danska gästnätter har ökat kraftigt, gått om de tyska och utgör nu den största turistgruppen. De tyska gästnätterna har återhämtat sig tydligt och ligger något högre än före pandemin. Nederländska gästnätter är tillbaka på ungefär samma nivå som 2019, med en svag tendens till ökning.

Figur 5. Gästnätter i Malmö, turister från Danmark, Nederländerna och Tyskland. Källa: Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik.



Den officiella gästnattsstatistiken ovan redovisar gästnätter inom kommersiella segment som hotell, vandrarhem, stugbyar och camping. Utöver detta finns en växande marknad för privat korttidsuthyrning (short term rental, STR) som inte fångas upp i den officiella statistiken. I Figur 6 redovisas utvecklingen av STR-marknaden, som ökat i takt med digitala plattformar och en stark efterfrågan på flexibelt boende.



*Figur 6. Antal utländska icke-kommersiella gästnätter i Skåne och Halland*

*Not: Icke-kommersiella gästnätter är ett begrepp som används för att beskriva övernattningar utanför traditionellt kommersiella boendeformer och handlar oftast om övernattningar i privata lägenheter eller fritidshus som hyrs ut under kortare tid. Datan samlas bland annat in genom bokningsplattformarna Airbnb och Booking.com.*

*Källa: Korttidsuthyrning – data och insikter.*

### 4.3 Fritids- och turistresandet ökar över Öresund

Även flödena av fritids- och turistresande över Öresund har återhämtat sig efter pandemin. Resandet över Öresund och via Trelleborgs hamn visar en tydlig återhämtning. Trafiken har stabiliserats på nivåer motsvarande perioden före 2020, med fortsatt starka säsongsvariationer.

De viktigaste kanalerna för inkommande turism till Malmö, Skåne och Halland är Öresundsbron, färjeförbindelsen mellan Helsingör och Helsingborg, färjan mellan Grenå och Halmstad samt färjetrafiken till Trelleborg. Dessa utgör tillsammans huvuddelen av den direkta väg- och sjöburna trafiken till regionen. För Halland spelar även transportförbindelser via Göteborg en central roll, då norska och danska besökare ofta anländer via bil, tåg, färja eller flyg längs den västsvenska infrastrukturen.

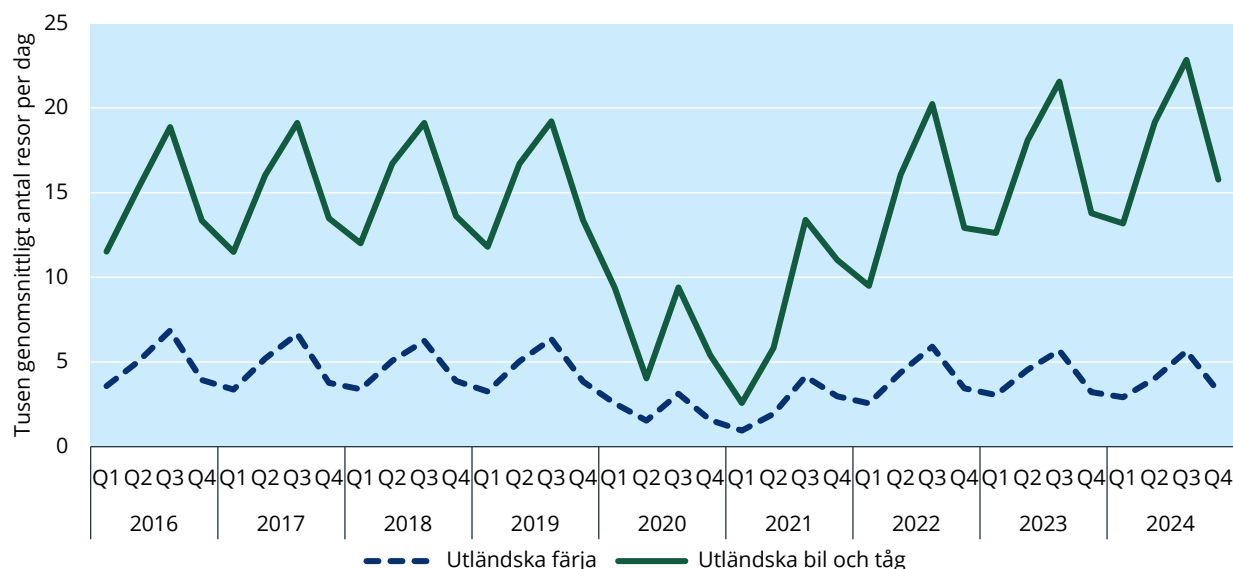
Att exakt uppskatta omfattningen av den utländska turismen till Malmö, Skåne och Halland är förenat med viss osäkerhet. Det saknas en samlad och långsiktig statistik som tydligt visar inflödet av besökare till regionen. Tillgängliga källor, såsom Tillväxtverkets undersökning IBIS (Inkommande besök i Sverige), ger endast delvis information om varifrån besökarna kommer och hur de reser.

För att närma sig en samlad bild har därför flera datakällor analyserats i denna rapport. Bearbetningar har gjorts av trafikstatistik från Öresundsindex, som inkluderar trafiken över Öresundsbron och färjeförbindelsen Helsingör–Helsingborg. Därtill har årsredovisningar från Trelleborgs hamn studerats för att ge en uppskattning av omfattningen av passagerartrafiken. Öresundsbron har även bidragit med underlag för att bedöma andelen utländska resenärer. Statistiken bygger på vissa antaganden och kompletterande källor för att kunna skatta inkommande utländska besökare.<sup>68</sup> I Figur 7 och Figur 8 redovisas bearbetade data över genomsnittligt antal resor per dag för utländska inkommande besökare via Öresund (Öresundsbron och HH-färjan) och Trelleborgs hamn. Kvartalsstatistiken över Öresund visar en tydlig säsongsvariation där sommarmånaderna står för stora flöden. För färjetrafiken i Trelleborg har det skett en viss återhämtning sedan pandemin, men där resandet stabiliserats på något lägre nivåer än innan 2020.

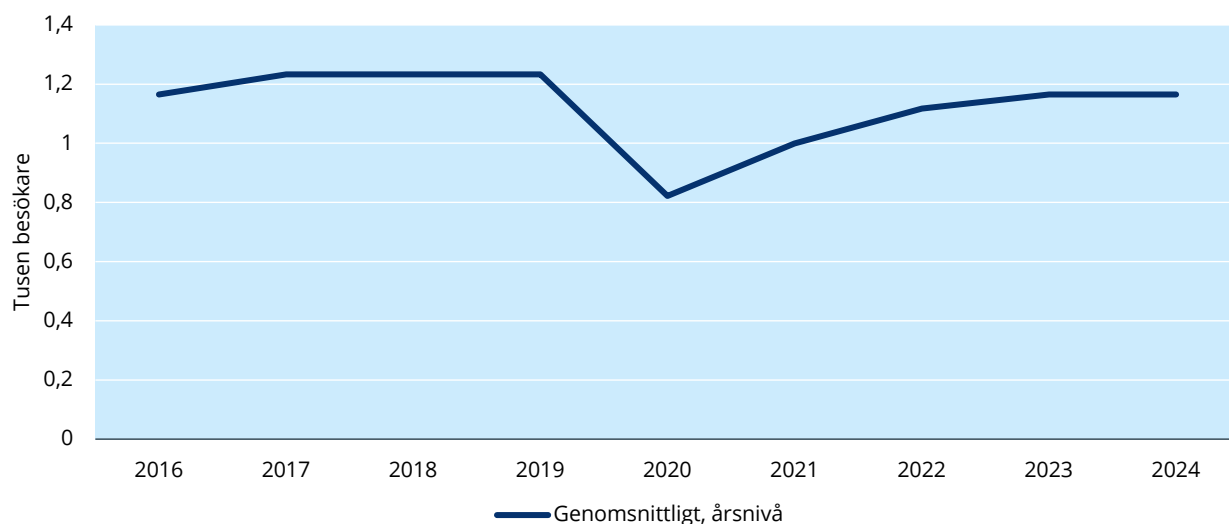
---

<sup>68</sup> De antaganden som har gjorts för att få fram mer relevanta data för att ringa in volymer av utländska inkommande besökare är 1) Hälften av de icke-pendlare som reser över Öresundsbron eller med färja är svenskar, vilket bygger på ungefärliga uppgifter från Öresundsbron och 2) En turist åker två gånger (tur och retur), därav delas totala antalet passager med två. De volymer som vi redovisar som utländska besökare är inte renodlad turism, det finns andra besöksanledningar att åka. I den statistik vi redovisar är dock alla pendlingsresor exkluderade.

Figur 7. Genomsnittligt antal resor per dag över Öresund, kvartalsvis med bil och tåg eller färja för utländska besökare



Figur 8. Genomsnittligt antal inkommande besökare via Trelleborgs hamn per dag, årsvis



## 4.4 Resebeteenden och mönster inom prioriterade marknader

I detta avsnitt redogörs översiktligt för resebeteenden och mönster bland de prioriterade marknaderna: Tyskland, Danmark och Nederländerna. Marknaderna uppvisar flera gemensamma drag. Tyska besökare lockas i hög grad av natur och friluftsliv, danska resenärer av natur, kultur, shopping och gastronomi, medan nederländska besökare utmärks av ett fokus på hållbarhet.

## Tyskarna är aktiva naturälskare som söker upplevelser

Tyskland utgör en prioriterad marknad för Malmö, Skåne och Halland med stor utvecklingspotential. Den tyska marknaden kännetecknas av ett brett intresse för natur, kust, friluftsliv och småskaliga upplevelser och reser huvudsakligen med bil till Sverige. I en undersökning gjord av Visit Sweden anger 62 procent av tyskarna naturen som en av sina starkaste reseanledningar och 26 procent beskriver sig som aktiva naturälskare som söker upplevelser snarare än enbart avkoppling. De är dessutom de resenärer som stannar längst i Sverige, där genomsnittet är sex dagar.<sup>69</sup> Det är viktigt att notera att undersökningen avser Sverige som helhet och inte specifikt Malmö, Skåne och Halland, men resultaten bedöms ändå vara relevanta för att förstå marknadens övergripande beteenden och preferenser.<sup>70</sup> Utöver intresset för natur och småskaliga upplevelser visar den tyska marknaden också en tydlig preferens för tydliga paketresor.<sup>71</sup>

En annan undersökning, genomförd av Sinus-Institut, framhäver tre tydliga livsstilsgrupper i Tyskland som har ett särskilt stort intresse för Nordeuropa och Sverige. Den första kännetecknas av en urban, nyfiken och äventyrslysten livsstil, där resandet handlar om att upptäcka nya platser och samla upplevelser. Den andra består av värderingsstyrda och miljömedvetna resenärer som söker meningsfulla och aktiva semestrar, ofta med fokus på klimat och hållbarhet. Den tredje gruppen utgörs av kulturellt intresserade och samhällsengagerade individer som värdesätter frihet, natur och intellektuell stimulans. Precis som den ovannämnda undersökningen så avser det Sverige som helhet och specifikt Skåne eller Halland.<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> 25 procent stannar 5–7 dagar, 19 procent över en långhelg och 17 procent mer än 11 dagar

<sup>70</sup> Visit Sweden, (2025b) *Målgruppsanalys Tyskland*, Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/tyskland/>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>71</sup> Visit Skåne (2025). *Tyskland – målgrupper och marknader*, Visit Skåne, <https://corporate.visitskane.com/sv/vart-erbjudande/kunskapsbank/malgrupper-och-marknader/tyskland> (hämtad 30 oktober 2025).

<sup>72</sup> Sinus-Institut (2022) Die Sinus-Milieus® in Deutschland Infopakett „Reisen“

När det gäller transportmedel så reser tyska besökare huvudsakligen med bil, ofta via färjorna till Trelleborg och Ystad, och kombinerar resan med camping, stugboende eller vistelser på mindre anläggningar. Camping har under 2009–2025 utgjort 38,2 procent av tyskarnas gästnätter.<sup>73</sup> I den tidigare nämnda undersökningen från Sinus-Institut framgår att tyskar ofta reser med bil, omkring 45–52 procent. Flyget är vanligt bland de urbana och upplevelseorienterade resenärerna, där 44 procent uppger att de flög på sin senaste längre resa. Tåget används fortfarande i mindre utsträckning vid längre resor, mellan 3 och 6 procent, men intresset ökar då en större andel uppger att de *planerar* att åka mer med tåg. De kulturellt intresserade och samhällsengagerade resenärerna samt de värderingsstyrda och miljömedvetna resenärerna skiljer ut sig, där 16–18 procent planerar att resa oftare med tåg framöver, jämfört med 11 procent i befolkningen i stort. Även om andelen tågresor är relativt lågt så visar undersökningen från Sinus-Institut att tåg används betydligt oftare för kortare resor (2–4 dagar), där 20 procent av befolkningen i stort väljer tåget för kortare resor. Bland de kulturellt intresserade är andelen ännu högre, där 32 procent använder tåg för kortare resor redan idag. Sammantaget visar resultaten att den tyska marknaden har en växande grupp resenärer som är intresserade av hållbara transportalternativ.<sup>74</sup>

## **Danskar styrs mot natur, kultur, shopping och gastronomi**

Danska besökares intresse för Sverige präglas i hög grad av natur- och friluftsupplevelser, men också av kultur, shopping och gastronomi<sup>75</sup>, något som även speglar det utbud som finns i Halland och Skåne. Camping är mycket populärt bland danska besökare och utgjorde 15,5 procent av deras

---

<sup>73</sup> Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>74</sup> Sinusanalys. Sinus-Milieus® ("Die Sinus-Milieus® in Deutschland Infopakete „Reisen“")

<sup>75</sup> Visit Sweden, (2024) Målgruppsanalys Danmark, Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/danmark/malgruppsanalys/>, hämtad 28 oktober 2025.

boendeform under perioden 2009–2025 i Skåne och Halland, men hotellnätter fortsätter att dominera det totala antalet gästnätter.<sup>76</sup> Danskarnas resande till Sverige omfattar allt från dagsutflykter till längre sommarvistelser.<sup>77</sup> Malmö har en central roll för danska besökare och lockar med kultur, evenemang och restauranger.<sup>78</sup> Denna uppfattning stärks i intervjuer med regionala aktörer som hänvisar till ett ökat intresse för danskar att besöka särskilt Malmö, men även andra delar av södra Sverige, drivet av både en fördelaktig valuta och ett växande intresse för kulinariska upplevelser och hög servicenivå.

## **Nederländska marknaden har starkt fokus på hållbarhet**

Nederländerna utgör en mindre men växande marknad för södra Sverige. De har en positiv inställning till Sverige, 81 procent av nederländska resenärer uppger att Sverige är ett intressant resmål, varav 44 procent är intresserade av att besöka Skåne och 39 procent av områden som inkluderar Halland.<sup>79</sup>

I Visit Sweden's målgruppsanalys för Sverige anger de att nederländska besökare lockas av natur, cykling, friluftsliv och måltidskultur. Målgruppens resande till Sverige sker huvudsakligen med bil eller husbil till kustnära destinationer, och camping eller stugboende är bland de vanligaste boendeformerna.<sup>80</sup> Camping är

---

<sup>76</sup> Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, hämtad 28 oktober 2025.

<sup>77</sup> Visit Sweden, (2024) Målgruppsanalys Danmark, Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/danmark/malgruppsanalys/>, hämtad 28 Oktober 2025.

<sup>78</sup> Region Skåne. (2023) Så reser vi i Skåne: Resvaneundersökning 2023. Hämtad från <https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/resvaneundersokning-i-skane/>

<sup>79</sup> Området som inkluderar Halland: Göteborg, Skärgården, Bohuslän med bl a Fjällbacka och Strömstad, Halmstad, Göta kanal, Västra Götaland.

<sup>80</sup> Visit Sweden, (2025a) Målgruppsanalys Nederländerna, Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/nederlanderna/>, hämtad 28 Oktober 2025.



den största formen av gästnatt och utgör 42 procent.<sup>81</sup> Marknaden kännetecknas av ett starkt fokus på hållbarhet. Besökarna söker miljömedvetna och genuina upplevelser och uppskattar destinationer där det är enkelt att resa hållbart, till exempel genom goda cykelförbindelser och lokala matupplevelser.<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, hämtad 28 October 2025.

<sup>82</sup> Visit Sweden, (2024) Målgruppsanalys Danmark, Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/danmark/malgruppsanalys/>, hämtad 28 October 2025.

## **5 Faktorer och trender som påverkar turismens utveckling**

I detta kapitel presenteras centrala faktorer som påverkar turisters val av destination och transportmedel, omvärldsfaktorer såsom det geopolitiska läget och klimatförändringarna, samt resebeteenden och mönster bland resenärer från prioriterade marknader.

### **5.1 Flera faktorer styr – men upplevelsen är central**

#### **Upplevelsen i fokus i turisters val av destination**

Turisters val av destination styrs i hög grad av den upplevelse de söker. Intervjuerna visar att upplevelsevärdet i resan har blivit allt viktigare, både för svenska och internationella besökare. Detta är även något som har lyfts som särskilt centralt i tidigare rapporter och forskning kring turistbeteenden.<sup>83</sup> Måltidsupplevelser, kultur och lokala evenemang framhålls som centrala motiv till att resa inom regionen, och flera aktörer beskriver hur resenärer i allt högre grad efterfrågar genuina och meningsfulla upplevelser.

Enligt intervjuerna lockar städer som Malmö, Ystad och Halmstad med ett brett utbud av restauranger, kultur och evenemang, medan kustsamhällen och landsbygdsorter uppskattas för sitt lugn, sin småskalighet och närhet till naturen. Flera aktörer beskriver en tydlig trend där resenärer kombinerar stad och landsbygd under samma vistelse för att skapa variation och bredd i upplevelsen. Intervjuerna visar också att många besökare gärna gör flera stopp under en och samma resa.

---

<sup>83</sup> De Graaff et al. (2025), Going the distance A metaanalysis of the deterring effect of distance in tourism; Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025) Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter.

I forskning och intervjuer framkommer även att trygghet, enkelhet och kvalitet har blivit allt viktigare delar av helhetsupplevelsen.<sup>84</sup> Sverige uppfattas som ett säkert och välorganiserat resmål, vilket stärker attraktionskraften för internationella besökare som söker stabilitet, rena miljöer och smidiga reseupplevelser. Flera aktörer lyfter dessutom ett växande intresse för boendeformer som kombinerar komfort med närhet till naturen. Intresset för camping har ökat, och statusen för denna typ av boende har förändrats. Camping ses i allt högre grad som ett modernt och flexibelt sätt att resa, som förenar frihet, avkoppling och tillgänglighet.

Samtidigt pekar intervjuerna på potentialen att utveckla mer nischade upplevelser som kan locka långväga besökare. Ett exempel är Hallands cykelturism, där kombinationen av landskap och vägnät skapar särskilt goda förutsättningar. Det lyfts också hur Halland kan erbjuda tydliga nischer inom cykelturism som till exempel gravel cycling med stor potential att locka långväga resenärer. En annan viktig del som lyftes i intervjuer är evenemangsturismen, som har en viktig betydelse för regionens attraktionskraft.

## **Turisters val av transportmedel påverkas av vanor och upplevd enkelhet**

Turisters val av transportmedel påverkas av flera faktorer där tillgänglighet, upplevd enkelhet och invanda vanor spelar en central roll. Det handlar inte bara om att ta sig från en plats till en annan, utan om att hela resan ska upplevas som smidig, flexibel och bekväm.

Bilen är fortfarande det transportmedel som dominerar. Den upplevs erbjuda frihet, flexibilitet och kontroll: möjligheten att resa i egen takt, göra spontana stopp och kombinera flera destinationer under samma resa. I intervjuer framkommer att många uppfattar bilen som det enklaste alternativet, särskilt

---

<sup>84</sup> Rosselló Nadal, J. & Santana Gallego, M., (2022) Gravity models for tourism demand modeling: Empirical review and outlook, *Tourism Economics*, vol. 28(8), pp. 1877–1903; SINUS-Institut, (2022) Infopaket Reisen 2022: Die Sinus-Milieus und ihr Reiseverhalten. Heidelberg: SINUS-Institut, <https://www.sinus-institut.de/en/information-packages/germany/travel>, Hämtad 28 oktober 2025.

när kollektivtrafiken upplevs som begränsad eller när hållbara alternativ innebär flera byten. Detta bekräftar även tidigare studier.<sup>85</sup>

Samtidigt finns en växande efterfrågan på hållbara resealternativ, särskilt bland yngre besökare. Flera aktörer beskriver att intresset för tåg, cykel och andra miljövänliga färdssätt ökar, men att dessa alternativ behöver upplevas som lika tillgängliga och bekväma som bilen för att faktiskt väljas. Att göra det hållbara valet enklare handlar därför både om fysiska transportlösningar och om hur resan upplevs: från planering och information till genomförande. Enkel planering och tillgång till tydlig information lyfts som avgörande. Bristande samordning mellan olika trafikslag, otydlig information och svårigheter att kombinera olika transportmedel gör det svårare att välja hållbart. Den upplevda enkelheten väger ofta tyngre än faktisk restid även när kollektivtrafiken är konkurrenskraftig väljer många bilen eftersom den känns tryggare och mer förutsägbar.<sup>86</sup>

Dessutom påverkar sociala normer och attityder hur människor väljer att resa. Flockbeteenden gör att individer tenderar att agera i linje med vad andra gör, något som exempelvis har förstärkts genom fenomen som flygskam och tågskryt. Tilliten till transportslagen spelar också en stor roll. Negativa uppfattningar om tågens punktlighet och kollektivtrafikens tillförlitlighet bidrar till att resenärer upplever bilen som ett säkrare och mer förutsägbart alternativ, trots att detta inte alltid stämmer.<sup>87</sup>

## **Valutakursen är en central påverkansfaktor**

I intervjuer har valutakursens utveckling lyfts som något som har stor betydelse för turismen, och individers val av resmål, och kan påverka södra Sverige både

---

<sup>85</sup> Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025) Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter.

<sup>86</sup> Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025) Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter.

<sup>87</sup> Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025) Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter.

positivt och negativt. En svag svensk krona gentemot exempelvis den danska kronan, euron eller den amerikanska dollarn gör det billigare för utländska besökare att resa och konsumera i Sverige.

Omvänt kan en starkare svensk krona göra Sverige mindre konkurrenskraftigt som resmål jämfört med närliggande länder, särskilt för besökare från Danmark och euroområdet. Valutakursernas svängningar påverkar därmed både besöksflöden och konsumtionsmönster, särskilt i gränsnära områden och regioner med många internationella gäster.

Detta är inte en faktor som exempelvis ett destinationsbolag har möjlighet att påverka, men det är en viktig parameter att ha med sig. Förändringar i valutakurser kan snabbt förändra resandeströmmar och bör därför beaktas som en del av de yttre omvärldsförutsättningarna för regionens turismutveckling.

## **5.2 Nya sätt att hitta unika upplevelser**

### **”TikTok-turism” och sociala medier driver fram nya sätt att upptäcka platser**

Sociala medier har blivit en av de viktigaste källorna till reseinspiration och påverkar i dag hur resenärer upptäcker, planerar och delar sina resor.

Plattformer som TikTok, Instagram och YouTube gör det möjligt för användare att snabbt sprida bilder, filmer och rekommendationer, vilket i sin tur formar både resmönster och förväntningar på upplevelser. Ett framväxande fenomen är den så kallade ”TikTok-turismen”, där platser blir virala på kort tid genom användargenererat innehåll. Fenomenet ger stor synlighet åt dolda pärlor men kan samtidigt skapa överbelastning på små destinationer när besöksflöden ökar snabbt. Sociala medier innebär därmed både en möjlighet att nå nya

målgrupper och ett ansvar att styra flöden och förväntningar på ett hållbart sätt.<sup>88</sup>

Även AI förväntas ha en stor påverkan på hur vi i grunden planerar och bokar resor framöver. Redan idag visar forskning hur AI-assistenter kan snedvridera utbudet av föreslagna destinationer p.g.a. urval och träningsdata.<sup>89</sup>

## **Generation Z söker hållbara och autentiska upplevelser**

Generation Z, födda mellan 1997 och 2012, reser i hög grad "digitalt" och låter sig inspireras av innehåll på sociala medier snarare än traditionell marknadsföring. Denna generation representerar både dagens och morgondagens resenärer och kommer troligtvis bli särskilt relevant grupp när Fehmarn Bält öppnar. Flera studier antyder att Generation Z i högre grad än tidigare generationer söker autenticitet, äventyr och lokala upplevelser bortom de etablerade turiststråken. De tycks värdesätta genuina möten, kreativitet och kulturella uttryck framför mer standardiserade attraktioner.<sup>90</sup> Övriga tendenser generationen visar är en stark digital närvaro och ett växande intresse för hållbara resealternativ. Exempelvis visar Europeiska kommissionens undersökning Flash Eurobarometer 551 (2025) att den yngre generationen i hög grad planerar, bokar och delar sina resor helt digitalt. De föredrar att kunna boka hela resan online och värdesätter digitala tjänster och appar som förenklar och samlar resandet i ett flöde. Vidare framhålls i rapporten att denna generation har ett starkt engagemang för hållbarhet, där fler unga än äldre försöker minska resans miljöpåverkan och väljer miljövänliga alternativ förutsatt

---

<sup>88</sup> Alejo, S.M.U., Cu, F.M.M., Reyes, E.B.D., Sumang, L.C., Del Poso, M.B.G. & Lunar, R.A. (2025). Tiktok made me book it: The impact of Tiktok on tourism destination selection of generation Z and millennials in Manila. *Journal of Hospitality, Tourism & Cultural Research*. <https://doi.org/10.53378/jhtcr.353174>; Wengel, Y., Ma, L., Ma, Y., Apollo, M., Maciuk, K., & Ashton, A. S. (2021). *The TikTok effect on destination development: Famous overnight, now what?* *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* <https://doi.org/10.1016/j.jort.2021.100458>

<sup>89</sup> Andreev, H., Kosmas, P., Livieratos, A. D., Theocharous, A., & Zopiatis, A. (2025). Destination (Un)Known: Auditing Bias and Fairness in LLM-Based Travel Recommendations. *AI*, 6(9), 236. <https://doi.org/10.3390/ai6090236>

<sup>90</sup> Popsa, Roxana. (2024). Exploring the Generation Z Travel Trends and Behavior. *Studies in Business and Economics*.

att pris och restid är jämförbara. Samtidigt upplever många det som svårt att förändra sina invanda resvanor, vilket pekar på ett behov av smidiga och attraktiva digitala lösningar som gör det hållbara valet lika bekvämt som det konventionella.<sup>91</sup> Vid ett flertal intervjuer framkommer att enkel tillgång till information online är en central faktor för upplevelsen av smidighet och bekvämlighet i resandet och en förutsättning för att attrahera yngre generationer.

### **5.3 Geopolitiska och klimatrelaterade faktorer som påverkar turismen**

Utöver de faktorer som nämnts ovan påverkas turismens utveckling också av den geopolitiska situationen och klimatförändringarna. Dessa omvärldsförändringar kan både främja och hämma turismen, beroende på hur de utvecklas och samspelar med andra faktorer.

#### **Det geopolitiska läget påverkar turismens utveckling**

Det osäkra säkerhetspolitiska läget i Europa påverkar reslust och resebeteenden. Intervjuer visar att Sverige och Danmark uppfattas som stabila och välorganiserade länder, vilket stärker attraktionskraften. Enstaka incidenter, exempelvis drönarhändelser vid danska flygplatser, kan tillfälligt påverka bilden av regionen, men den övergripande uppfattningen är att Skåne och Halland erbjuder ett tryggt och pålitligt resmål. Hotet från Ryssland nämns, men med osäker eller begränsad påverkan på turismen till södra Sverige från kärnmarknaderna. Om Sverige fortsätter uppfattas som säkert kan det leda till ökade reseströmmar både från närmarknader och långväga turism. Det framkom även i en intervju att trygghet har blivit en central konkurrensfördel i en tid av global oro. Effekten på långväga turism är däremot mer osäker, eftersom oro i Europa ofta påverkar internationella flöden bredare. På längre sikt kan satsningar på infrastruktur och transportkapacitet, som en följd av

---

<sup>91</sup> European Union, Directorate-General for Mobility and Transport. (2025). Flash Eurobarometer 551: Multimodal Digital Mobility Service Report (Katalognummer MI-01-24-008-EN-N).

säkerhetspolitiska prioriteringar, bidra till förbättrad tillgänglighet men också skapa konkurrens om resurser mellan turism och andra samhällsbehov.<sup>92 93</sup>

## Ett förändrat klimat styr nya resmönster

I både intervjuer och workshops lyfts klimatförändringarna som något som kommer påverka turismens utveckling och resmönster i flera möjliga riktningar. En möjlig konsekvens är att varmare somrar i södra Europa leder till ett ökat intresse för svalare destinationer i norra Europa, ett fenomen som ofta beskrivs som *coolcation*. Samtidigt kan förändrade väderförhållanden även innebära nya utmaningar, exempelvis genom ökad nederbörd, fler extrema väderhändelser eller kortare vintersäsonger.

Intervjuer med aktörer i Skåne och Halland indikerar att regionen i dagsläget uppfattas som attraktiv för besökare som söker natur, kustmiljöer och ett behagligt klimat. Det milda vädret, de långa kuststräckorna och tillgången till natur bedöms kunna bidra till en konkurrensfördel om intresset för svalare resmål ökar. Därtill menar flera aktörer att ett varmare klimat kan bidra till en förlängd turistsäsong, med fler resor under vår och höst snarare än enbart under högsommaren. Detta skulle kunna skapa förutsättningar för en jämnare beläggning över året, men förutsätter ett mer diversifierat utbud av boenden, aktiviteter och service som fungerar under en längre säsong. Viktigt att nämna är att det inte är givet att klimatförändringarna enbart gynnar resandet till Sverige. Vissa resenärer kan i stället komma att välja destinationer vid exempelvis Medelhavet under vår- och höstsäsong, när temperaturerna där upplevs som mer behagliga. Samtidigt kan också ett förändrat klimat även påverka tillgänglighet, infrastruktur och utbudet av aktiviteter, vilket ställer krav på anpassning inom besöksnäringen.

---

<sup>92</sup> Rosselló Nadal, J., & Santana Gallego, M. (2022). Gravity models for tourism demand modeling: Empirical review and outlook. *Journal of Economic Surveys*, 36(5), 1358–1409. <https://doi.org/10.1111/joes.12502>

<sup>93</sup> Ramboll. (2023). *Transportsystemet för turism: Kunskapssammanställning och framåtblick* (Rapportnummer 0046). Tillväxtverket. Hämtad från <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/publikationer/publikationer2023/transportsystemetforturism.4564.html>



## **6 Fyra framtida scenarier**

För att visa hur turismen i södra Sverige kan utvecklas fram till år 2040 har vi tagit fram fyra framtidsscenarier. Sammanställningen bygger på en samlad bedömning av de påverkansfaktorer som identifierats genom dokumentstudier, intervjuer och workshops.

### **6.1 Scenarierna utgår ifrån två centrala påverkansfaktorer**

I denna rapport har vi, som presenterats i kapitel 2–5, identifierat ett flertal faktorer som påverkar utvecklingen av turism- och transportsektorn i Skåne och Halland. Flera av dessa faktorer kan verka både främjande och dämpande, beroende på hur de utvecklas över tid och samspelar med varandra. Utvecklingen av scenarierna utgår från två centrala påverkansfaktorer: transportsystemets kapacitet och tillgänglighet samt destinationernas attraktionskraft och profilering.

#### **Transportsystemets påverkan på turismens utveckling**

Transportsystemets kapacitet och tillgänglighet beskriver hur väl infrastrukturen fungerar för turismens behov. Ett sömlöst transportsystem med hög kapacitet gör det möjligt för resenärer att ta sig smidigt till södra Sverige och inom regionen. I motsats till detta står ett fragmenterat transportsystem med bristande kopplingar, otydliga biljettsystem och flaskhalsar.

| ←                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Fragmenterat transportsystem med kapacitetsbrister | Sömlöst transportsystem med hög kapacitet och tillgänglighet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | → |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Infrastruktur och kapacitet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>» Förseningar i Fehmarn Bält och anslutande järnvägar leder till långa restider och försämrad tillgänglighet.</li><li>» Bristande kopplingar mellan buss- och tåglinjer gör resandet tidskrävande och svårplanerat.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                    | <ul style="list-style-type: none"><li>» Fehmarn Bält öppnar enligt plan och kortar restiden mellan Hamburg och södra Sverige.</li><li>» Regionala buss- och tåglinjer knyter samman ett brett nät av destinationer effektivt även vid kortare resor.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                        |   |
| Mobilitetslösningar och tillgänglighet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>» Begränsade mobilitetslösningar i landsbygdsområden gör det svårt för turister utan bil att nå attraktiva besöksmål.</li><li>» Otillräcklig infrastruktur och kapacitetsbrist skapar flaskhalsar och köer vid stora besöksflöden.</li><li>» Bristande tillgång till parkering, ställplatser och ladd-stationer försvårar för både elbilar och cyklar.</li><li>» Svårigheter att ta med cykel, bagage och fritidsutrustning minskar attraktiviteten för hållbart resande.</li></ul> |                                                    | <ul style="list-style-type: none"><li>» Smidiga, integrerade mobilitetslösningar gör det enkelt att byta från tåg till andra transportmedel för den sista delen av resan.</li><li>» Välutvecklad infrastruktur och hög kapacitet möjliggör smidiga resor även vid stora besöksflöden.</li><li>» God tillgång till parkering, ställplatser och laddning för både elbilar och cyklar.</li><li>» Möjlighet att ta med cykel, bagage och fritidsutrustning på tåg och kollektivtrafik underlättar hållbart och bekvämt resande.</li></ul> |   |
| Biljetter och reseplanering                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>» Avsaknad av gemensamma biljettsystem gör resandet mellan Sverige och Danmark krångligt och splittrat.</li><li>» Många olika operatörer och bokningskanaler försvårar planering och minskar tillgängligheten.</li><li>» Splittrade och svåröverskådliga bokningssystem avskräcker särskilt internationella besökare.</li></ul>                                                                                                                                                     |                                                    | <ul style="list-style-type: none"><li>» Gemensamma och anpassade turistbiljetter ("One ticket, two countries") underlättar resande mellan Sverige och Danmark med både färja och tåg.</li><li>» EU-gemensamt bokningssystem förenklar planering och ökar tillgängligheten för internationella besökare.</li><li>» Användarvänliga nationella bokningssystem minskar trösklarna för att resa kollektivt även vid kortare resor.</li></ul>                                                                                              |   |

## Destinationernas utveckling och attraktionskraft

Destinationernas attraktionskraft och profilering handlar om hur starkt och samordnat erbjudandet till besökare är. En tydligt profilerad och samordnad destination har en gemensam målbild, ett välkänt varumärke och starka

besöksanledningar som lockar prioriterade målgrupper. Samordnad marknadsföring, paketerade erbjudanden och tillgänglig information på flera språk gör det enkelt att planera resan och bidrar till en högkvalitativ upplevelse. Det motsatta kännetecknas av splittrad styrning, svag profilering och begränsade möjligheter att boka och kombinera upplevelser.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| ←                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Tydligt profilerad och samordnad destination med starka besöksanledningar | Splittrad och svagt profilerad destination                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | → |
| Strategisk styrning och samverkan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |   |
| » Regionen har en gemensam målbild och ett välkänt, tydligt varumärke.<br>» Kommuner, regioner och näringsliv samarbetar, även internationellt, för att utveckla attraktiva, hållbara och tillgängliga besöksmål.<br>» Samordnad marknadsföring riktar sig till både etablerade och nya internationella målgrupper.                                                                                                                                                                                     |                                                                           | » Avsaknad av gemensam målbild eller tydlig profilering av destinationen.<br>» Otydligt varumärke och låg synlighet på internationella marknader.<br>» Många parallella initiativ utan samordning eller gemensam planering minskar genomslaget.                                                                                                                                                                                                                                           |   |
| Paketering och information                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |   |
| » Paketerade erbjudanden med resa, boende och upplevelser gör det enkelt att planera resan för prioriterade marknader.<br>» Prissättning och incitament styr resenärer mot hållbara val, exempelvis rabatterade tåg- eller kombinationsbiljetter.<br>» Tillgänglig information inför och under resan finns på flera språk, både via reseappar, digital skyltning och fysiska informationspunkter.<br>» Kommunikation och vägledning främjar ett ansvarsfullt och hållbart förhållningssätt till turism. |                                                                           | » Resor måste bokas via flera olika kanaler och operatörer, vilket gör planeringen tidskrävande.<br>» Brist på attraktiva, paketerade erbjudanden försvårar helhetsupplevelsen.<br>» Otydliga prisnivåer och resealternativ skapar osäkerhet kring kostnader, restider och möjligheten att resa hållbart.<br>» Begränsad tillgång till information på andra språk och få digitala hjälpmedel under resan.<br>» Avsaknad av kommunikation kring hållbarhet och ansvarstagande inom turism. |   |
| Destinationens utbud och kvalité                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |   |
| » Klara och attraktiva besöksanledningar lockar prioriterade målgrupper och marknader.<br>» Boende, upplevelser och service utvecklas i takt med ökade besöksflöden genom satsningar på mjuk infrastruktur.<br>» Tillräcklig bemanning och kompetensförsörjning säkerställer hög service och upplevelsequalitet.                                                                                                                                                                                        |                                                                           | » Boende och service utvecklas inte i takt med ökade besöksflöden, vilket påverkar kvalitet och tillgänglighet.<br>» Aktörer konkurrerar om samma begränsade resurser och kompetenser, vilket skapar obalans och ineffektivitet.                                                                                                                                                                                                                                                          |   |

## **6.2 Fyra framtidsscenarier för turismens utveckling i södra Sverige**

Vi har sammanställt de identifierade påverkansfaktorerna i en fyrfältsmodell som illustrerar möjliga utvecklingsvägar för södra Sverige fram till år 2040 (Figur 9). Modellen visar hur samspelet mellan transportsystemets utveckling och destinationens attraktionskraft kan forma södra Sveriges framtid.

Figur 9. Scenarion – översikt

|                              | Splittrad och svagt profilerad destination                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Tydligt profilerad och samordnad destination                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fragmenterat transportsystem | <p>Scenario:</p> <p>Södra Sverige på tomgång</p> <p>Förseningar i Fehmarn Bält, splittrad planering och svag marknadsföring gör att södra Sverige hamnar i skymundan. Turismen domineras av bilburna inhemska gäster, främst under sommaren. Internationella besökare minskar när andra alternativ blir enklare att nå.</p>                                                           | <p>Scenario:</p> <p>Krokig väg till drömmresan i södra Sverige</p> <p>Regionen lockar starkt med natur, kultur och gastronomi men infrastrukturen hänger inte med. Förseningar, svaga biljett-system och brist på mobilitetslösningar skapar flaskhalsar. Efterfrågan är hög, men kapaciteten låg. Turismen är starkt bilburen och koncentrerad till kust och campingar.</p>                              |
| Sömlöst transportsystem      | <p>Scenario:</p> <p>Södra Sverige som genomfartsled</p> <p>Resan hit är enkel, men bristande samordning och beredskap skapar kaos vid populära besöksmål. Det ökade inflödet av utländsk turism stannar istället av när viktiga marknader söker sig till andra destinationer. Södra Sverige får hantera konsekvenser som ökat slitage och belastning utan att ta del av nyttorna.</p> | <p>Scenario:</p> <p>Den sammanlänkade och attraktiva destinationen</p> <p>Södra Sverige är ett föredöme för hållbar, tillgänglig och växande turism. Fehmarn Bält och Copenhagen Airport binder samman regionen, och ett integrerat transportsystem gör det enkelt att resa kollektivt mellan kust, stad och landsbygd. Boknings-systemen är samordnade, och hållbara resval är det självklara valet.</p> |

## 6.3 Scenario: Södra Sverige på tomgång

*Splittrad och svagt profilerad destination och fragmenterat transportsystem.*

Figur 10. Tidslinje Scenario: Södra Sverige på tomgång

| Årtal     | Händelse                                                                                                                                        |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2030      | Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar för vägtrafik, senare än nuvarande prognoser.                                                                  |
| 2033-2034 | Tågförbindelsen över Fehmarn Bält färdigställs, men utbyggnad av det tyska anslutande järnvägsnätet dröjer.                                     |
| 2035      | Fehmarn Bält-förbindelsen är i full drift men resenärsflödena till södra Sverige dröjer på grund av bristande marknadsföring och kommunikation. |
| 2038      | Tydligare effekter av Fehmarn Bält går att se i resenärsflöden bland tyska och andra central-europeiska turister.                               |

I detta scenario har regionen utmaningar både med ett fragmenterat transportsystem och en otydlig destinationsprofil. Resultatet blir en svag utveckling av turismen, där tillväxten stannar av och stora delar av potentialen i de nya infrastrukturinvesteringarna inte realiseras. Förseningar i Fehmarn Bält-förbindelsen och bristande järnvägsanslutningar gör att restiderna förblir långa inledningsvis. Biljettsystemen är fortfarande splittrade mellan Sverige och Danmark, vilket försvårar planeringen för internationella besökare. Resandet sker främst med bil eller husbil, medan tåget fortsatt är en nisch. Svaga kopplingar mellan cykel, tåg, bussar och färjor gör resandet krångligt och tidskrävande. Bristen på mobilitetslösningar i landsbygdsområden begränsar dessutom tillgängligheten till sevärdheter för besökare utan bil. Investeringar i Copenhagen Airport bidrar till ökade volymer av långväga besökare men de söker sig snarare till Köpenhamn.

Malmö, Skåne och Halland är fortfarande förhållandevis okända som destinationer. Danskarna utgör den största gruppen utländska besökare och reser främst på korta dags- eller weekendresor över Öresund. Tyska och nederländska resenärer når regionen i mindre omfattning än väntat. Bristen på paketerade och tydliga besöksanledningar gör att de förväntade turistvolymerna uteblir, och många väljer i stället mer tillgängliga och profilerade destinationer. Turismen förblir säsongsbetonad, med högt tryck på populära platser under sommaren och låg beläggning under övriga delar av året. Den förväntade trenden att fler skulle söka svalare resmål under heta somrar uteblir, och många fortsätter i stället att semestra i södra Europa men under vår och höst.

## **Möjligheter och risker**

Den långsammare utvecklingen innebär samtidigt vissa möjligheter. Den ger tid för regionen att bygga starkare strukturer för hållbar destinationsutveckling och besöksförvaltning, samt att utveckla kapacitet att ta emot besökare med bibehållen känsla av autenticitet. En mer gradvis tillväxt gör också att aktörer hinner planera och dimensionera sin verksamhet i takt med att turismen växer.

Det finns däremot en risk att södra Sverige halkar efter i konkurrensen med danska destinationer och att svenska turister i högre grad börjar resa till kontinenten när Fehmarn Bält väl öppnar. Ett svagt resandeunderlag riskerar dessutom att fördröja investeringar i hållbar mobilitet och besöksinfrastruktur, vilket ytterligare kan försvaga regionens attraktionskraft på sikt.



## Konsekvenser utifrån hållbarhetsdimensionerna

Figuren nedan visar en sammanställning av möjliga konsekvenser som scenariot kan medföra utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna.

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Miljö     | <ul style="list-style-type: none"><li>» Den långsamma utvecklingen av turismflödet ger utrymme för en hållbar utveckling av turism- och transportsystemet.</li><li>» Försenade infrastrukturinvesteringar gör att biltrafiken fortsätter dominera, vilket ökar utsläpp och slitage på vägar och naturmiljöer.</li><li>» Brist på samordnad planering bromsar övergången till grön mobilitet och hållbara resor.</li><li>» Splittrad marknadsföring och svaga kopplingar mellan destinationer gör det svårt att styra mot mer hållbara besöksmönster.</li></ul>                      |
| Ekonomisk | <ul style="list-style-type: none"><li>» En gradvis ökning av internationella besökare skapar förutsättningar för mer hållbar tillväxt och bättre resursplanering över tid.</li><li>» Försenade investeringar och uteblivna internationella flöden dämpar tillväxten och begränsar besöksnäringens intäkter.</li><li>» Kort säsong och ett mindre inflöde av utländska besökare skapar ojämna intäktsströmmar och minskar investeringsviljan.</li><li>» Kommuner möter ökade drift- och underhållskostnader samtidigt som skatteintäkterna från turism förblir begränsade.</li></ul> |
| Socialt   | <ul style="list-style-type: none"><li>» Den långsammare utvecklingen kan bidra till mindre trängsel, bevarad lokal karaktär och ökad uppskattning för det autentiska.</li><li>» Säsongsbetonad turism skapar osäkra anställningar och försvårar kompetensförsörjning.</li><li>» Hög biltrafik och flaskhalsar försämrar livskvaliteten för boende, särskilt i kust- och naturdestinationer.</li><li>» Brist på kollektivtrafik begränsar tillgängligheten och gör det svårare att nå ut till nya grupper.</li></ul>                                                                 |

## Konsekvenser för olika aktörer

Figuren nedan visar en sammanställning av möjliga konsekvenser som scenariot kan medföra för olika aktörer i turism- och transportsystemet.

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Offentliga främjande aktörer | <ul style="list-style-type: none"><li>» Den lugnare utvecklingen ger tid att planera långsiktigt, stärka samarbeten och bygga en mer hållbar styrning av turismen.</li><li>» Offentliga aktörer får möjlighet att prioritera kvalitet, infrastruktur- underhåll och kapacitetsfrågor framför snabb tillväxt.</li><li>» Den väntade tillväxtboomen uteblir, vilket gör det svårare att attrahera finansiering och internationell uppmärksamhet.</li><li>» Splittrad styrning och bristande koordinering mellan regioner försvårar ett samlat marknadsföringsarbete.</li></ul> |
| Besöksnäringens företag      | <ul style="list-style-type: none"><li>» Mindre tryck ger utrymme att utveckla nya erbjudanden och skapa starkare samarbeten mellan lokala företag och destinationer.</li><li>» Den jämnare, men lägre, efterfrågan minskar kortsiktiga flaskhalsar men gör lönsamheten mer utmanande.</li><li>» Den svaga internationella synligheten innebär att många företag går miste om nya kundgrupper och samarbeten över gränserna.</li><li>» Kompetensförsörjningen blir fortsatt en utmaning när helårsanställningar uteblir och säsongsvariationerna består.</li></ul>            |
| Transportoperatörer          | <ul style="list-style-type: none"><li>» Den lägre belastningen på infra-strukturen kan ge möjlighet till planerat underhåll och långsiktig utveckling.</li><li>» Brist på data om turistbeteenden försvårar planeringen av linjer, tidtabeller m.m.</li><li>» Svaga samarbeten mellan trafik-myndigheter, operatörer och destinationsbolag leder till bristande samordning.</li><li>» Avsaknad av last mile-lösningar gör många besöksmål svårtillgängliga, särskilt på landsbygden.</li></ul>                                                                               |

## 6.4 Scenario: Krokig väg till drömresan i södra Sverige

*Tydligt profilerad och samordnad destination, men ett fragmenterat transportsystem.*

Figur 11. Tidslinje Scenario: Krokig väg till drömresan i södra Sverige

| Årtal     | Händelse                                                                                                                               |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2031      | Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar för vägtrafik, senare än nuvarande prognoser.                                                         |
| 2033/2034 | Tågförbindelsen över Fehmarn Bält färdigställs, men utbyggnad av det tyska anslutande järnvägsnätet dröjer.                            |
| 2035      | Utländsk inkommande turism växer initialt men planar ut på grund av kapacitetsbrister och fragmenterat transportsystem.                |
| 2036      | Södra Sverige stabiliseras på en jämn men måttlig nivå av internationella besökare, med fortsatt stark dominans av bilburna resenärer. |

I detta scenario sker större investeringar i den fysiska infrastrukturen, men med några års förseningar av Fehmarn Bälts öppnande jämfört med aktuella prognoser. Det finns fortsatt utmaningar kopplade till infrastrukturinvesteringar på den tyska sidan, vilket förlänger restiderna. Copenhagen Airports utbyggnad går enligt plan och driver på ökade flygresor, särskilt från internationella marknader. Transportsystemet som helhet är dock fortsatt fragmenterat. EU:s ambitioner om ett gemensamt bokningssystem för tåg har strandat och är tills vidare pausade. Det finns fortsatt utmaningar med att skapa attraktiva lösningar för last mile-transporter. Samverkan och förbättrad kommunikation mellan aktörer mildrar dock utmaningarna och gör det enklare att vägleda turister till befintliga transportalternativ.

Besökare fortsätter dock att resa till regionen. Besöksanledningarna är starka men resorna sker främst med bil snarare än tåg. Efter öppningen av Fehmarn Bält uppstår högt tryck på befintliga tåglinjer när nya målgrupper från Tyskland

och Nederländerna väljer tåg för kortare resor på två till fyra dagar. Cykelturismen växer, men når inte full potential eftersom turister har svårt att kombinera cykel och tåg. Resorna sker främst med bil, särskilt under lågsäsong, då kollektivtrafiken ännu inte är planerad utifrån turisternas behov. Säsongen förlängs tack vare starka och tydliga besöksanledningar som lockar resenärer även under vår och höst.

## **Möjligheter och risker**

De starka besöksanledningarna och den ökade internationella synligheten bidrar till att locka fler besökare trots utmaningar i transportsystemet. Den förlängda säsongen skapar nya affärsmöjligheter och ger en jämnare beläggning över året. Samverkan mellan besöksnäring och transportaktörer kan dessutom bidra till att utveckla mer sammanhängande reseupplevelser och stärka regionens attraktionskraft på sikt.

Fördröjda infrastrukturinvesteringar och ett fortsatt bilberoende kan minska regionens konkurrenskraft, och bristande planering utifrån ett besöksnäringssperspektiv gör att kollektivtrafiken inte fullt ut möter turisternas behov. Avsaknaden av sömlösa transportlösningar kan försvåra för internationella besökare, och en ojämlik utveckling riskerar att uppstå där populära destinationer växer medan mindre orter hamnar utanför.

## Konsekvenser utifrån hållbarhetsdimensionerna

Figuren nedan visar en sammanställning av möjliga konsekvenser som scenariot kan medföra utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna.

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Miljö     | <ul style="list-style-type: none"><li>» Stora volymer bil- och husbilstrafik leder till slitage på vägar, parkeringar och känsliga naturmiljöer.</li><li>» Trots ökande elektrifiering kvarstår utsläpp från transporter (i synnerhet husbilar) och trycket på laddinfrastruktur.</li><li>» Risk för överbelastning av populära naturområden, men stark kommunikation och lokal styrning kan främja ansvarsfullt besöksbeteenden.</li></ul> <p>Långsammare omställning till grön mobilitet fördröjer måluppfyllelse av regionala klimatmål.</p>                                                                                                                                                      |
| Ekonomisk | <ul style="list-style-type: none"><li>» Ökade kostnader när trycket på vägar, parkering och laddinfrastruktur ökar snabbare än utbyggnadstakten.</li><li>» Besöksnäringen påverkas dubbelt: ökade intäkter under förlängd säsong men även högre kostnader för ex. underhåll och avfallshantering.</li><li>» Tillväxten i turismen skapar fler arbetstillfällen och stärker lokala skatteintäkter</li><li>» Lokalbefolkningen får nya intäkts-möjligheter genom uthyrning, delningstjänster och nya typer av sysselsättning i näringen.</li></ul> <p>Risk för ojämn ekonomisk utveckling där destinationer med god tillgänglighet gynnas, medan mindre orter med svag infrastruktur halkar efter.</p> |
| Socialt   | <ul style="list-style-type: none"><li>» Fler arbetstillfällen i besöksnäringen stärker sysselsättning och lokal attraktionskraft.</li><li>» Samtidigt ökar slitningar när turismens volymer påverkar lokalbefolkningens vardag, särskilt där kollektivtrafik och infrastruktur inte hänger med.</li><li>» Frustration kan uppstå under säsongsförlängningen när lokala invånare upplever minskad tillgång till "sina" platser.</li><li>» Behovet av dialog, delaktighet och tydlig kommunikation mellan boende, besöksnäring och offentliga aktörer blir större.</li></ul>                                                                                                                           |

## Konsekvenser för olika aktörer

Figuren nedan visar en sammanställning av möjliga konsekvenser som scenariot kan medföra för olika aktörer i turism- och transportsystemet.

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Offentliga främjande aktörer | <ul style="list-style-type: none"><li>» Behöver hantera ökade krav på planering, samordning och kommunikation kring tillgänglighet, kapacitet och hållbar mobilitet.</li><li>» Försenade infrastrukturprojekt kräver strategiska prioriteringar och tätare dialog med både nationella och internationella aktörer.</li><li>» Förlängd säsong ger möjlighet till fler initiativ men kräver också längre drift och högre underhållskostnader.</li><li>» Kommunikationsinsatser kring ansvarsfullt resande blir avgörande för att minska miljö- och sociala påfrestningar.</li></ul> |
| Besöksnäringföretag          | <ul style="list-style-type: none"><li>» Längre säsong och ökat inflöde från turister stärker intäkter, men innebär också högre drift- och personalbehov.</li><li>» Tryck på boende, service och avfallshantering under längre perioder.</li><li>» Ökat behov av att samverka med kommuner och transportaktörer för att hantera flöden och vägleda turister.</li><li>» Risk att mindre destinationer utan god tillgänglighet tappar konkurrenskraft.</li></ul>                                                                                                                     |
| Transportoperatörer          | <ul style="list-style-type: none"><li>» Försenade investeringar och kapacitetsbrist på tyska sidan skapar osäkerhet i planering.</li><li>» Bristande data om turistbeteenden gör att resmönster inte beaktas i tillräcklig grad i trafikplaneringen.</li><li>» Fokus på pendling framför turism försvårar anpassning till säsongsvariationer.</li><li>» Ökat tryck på vägnät, laddstationer och parkering kräver samarbete för smartare trafikflöden och res-information.</li></ul>                                                                                               |

## 6.5 Scenario: Södra Sverige som genomfartsled

*Sömlöst transportsystem, men splittrad och svagt profilerad destination*

Figur 12. Tidslinje Scenario: Södra Sverige som genomfartsled

| Årtal     | Händelse                                                                                                                                                                     |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2029      | Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar för vägtrafik.                                                                                                                              |
| 2030/2031 | Tågförbindelsen över Fehmarn-Bäst öppnar och bidrar tillsammans med andra investeringar till en tydlig ökning i resenärsflöden.                                              |
| 2034      | Ökningen i resenärsflöden klingar av och visar tendenser att minska då allt fler besökare söker sig till andra starkare besöksmål.                                           |
| 2036      | Södra Sverige kännetecknas allt mer som en genomfartsled för utländska turister som söker sig längre norröver, med stor belastning och slitage på infrastrukturen som följd. |

I detta scenario sker flera viktiga investeringar i både mjuk och hård infrastruktur som markant ökar tillgängligheten och gör det enklare att resa till södra Sverige. Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas, investeringarna i Copenhagen Airport genomförs, nya fordon med högre kapacitet sätts in över Öresund och förbättringar i den inomregionala infrastrukturen, med särskilt fokus på last mile-lösningar, kommer på plats. Investeringarna leder till en snabb ökning av inkommande utländska besökare, men destinationerna har inte kapacitet att ta emot de ökade flödena. Ett par säsonger efter Fehmarn Bälts öppnande börjar många besökare söka sig till andra destinationer som upplevs erbjuda större lugn och autenticitet.

Utvecklingen innebär en hög belastning på transportsystemet i södra Sverige, utan att det motsvaras av en lika stor ökning i gästnätter. Malmö, Skåne och Halland fungerar i allt högre grad som genomfartsleder för turister som

fortsätter vidare mot destinationer längre norrut i Sverige och Norge. En stark husbils- och campingtrend, i kombination med den ökade tillgängligheten, gör att destinationerna snabbt möter utmaningar vid särskilt populära platser. Avsaknaden av organiserade ställplatser för husbilar och camping leder till otillåtna parkeringar i anslutning till stränder och naturmiljöer. Samtidigt gör förbättrade last mile-lösningar att besökare sprids till fler orter än tidigare, vilket gynnar vissa mindre destinationer.

Ett starkt beroende av enskilda näringsidkare och besöksmål skapar dock en sårbarhet, eftersom dessa aktörer inte ensamma kan hantera de ökade besöksvolymerna. Brist på kompetens och erfarenhet av att erbjuda högkvalitativt värdskap för internationella besökare är en särskild utmaning, framför allt i landsbygdsområden och vid mindre etablerade besöksmål.

## **Möjligheter och risker**

Besökare med anknytning till södra Sverige fortsätter att återvända, och de redan etablerade och välkända besöksanledningarna förblir attraktiva. Den ökade tillgängligheten skapar en stark utveckling för hotell, restauranger, besöksmål och rastplatser längs de större trafiklederna som E6, E20 och E4. Förbättrad tillgång till last mile-lösningar gör det möjligt för turister att upptäcka nya destinationer och sprida sig till fler orter än tidigare.

Den höga belastningen på transportsystemet motsvaras inte av en lika stor ökning i övernattningar, vilket begränsar de ekonomiska vinsterna av den ökade tillgängligheten. En omfattande husbilsturism utan tillräcklig planering leder till oorganiserade parkeringar och nedskräpning, och bristande kapacitet samt vana att ta emot besökare med ett högkvalitativt värdskap gör att många orter inte kan möta efterfrågan. Kompetensförsörjningen i landsbygdsområden blir därmed en central utmaning som försvårar möjligheten att upprätthålla kvalitet och attraktionskraft över tid.



## Konsekvenser utifrån hållbarhetsdimensionerna

Figuren nedan visar en sammanställning av möjliga konsekvenser som scenariot kan medföra utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna.

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Miljö     | <ul style="list-style-type: none"><li>» Stora volymer bil- och husbilstrafik leder till slitage på vägar och ökade partikelutsläpp i anslutning till större trafikleder som E6, E20 och E4.</li><li>» Nedskräpning vid rastplatser och besöksmål längs de stora trafik-lederna.</li><li>» Fortsatta utsläpp och luftföroreningar från husbilstrafik som fortsatt drivs av fossila bränslen i stor utsträckning.</li><li>» Mindre tryck och slitage på känsliga naturmiljöer och besöksmål.</li></ul>                                                                                    |
| Ekonomisk | <ul style="list-style-type: none"><li>» Svagare tillväxt i besöksnäringen som tappar i konkurrenskraft mot andra attraktiva turistregioner.</li><li>» Ökade kostnader för att åtgärda vägskador och slitage i vägnätet till följd av ökad trafik från husbilar och husvagn.</li><li>» En potentiell sysselsättningsökning i besöksnäringen blir lägre när turister söker sig till andra regioner.</li><li>» Besöksmål, hotell och restauranger längs större trafikleder och knut-punkter gynnas av sina strategiska lägen medan turismen i mer perifera områden halkar efter.</li></ul> |
| Socialt   | <ul style="list-style-type: none"><li>» Låg grad av friktion och möjliga motsättningar mellan lokal-befolkningens och turisternas intressen och beteenden.</li><li>» Lokalinvånare och trogna besökare upplever inte några större konsekvenser kopplat till flera populära platser, bortsett från de mest kända och populära besöksmålen.</li><li>» Lägre potential för ökad sysselsättning och försörjning inom besöksnäringen.</li></ul>                                                                                                                                              |

## Konsekvenser för olika aktörer

Figuren nedan visar en sammanställning av möjliga konsekvenser som scenariot kan medföra för olika aktörer i turism- och transportsystemet.

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Offentliga främjande aktörer | <ul style="list-style-type: none"><li>» Behöver hantera balansgång mellan att attrahera och marknadsföra destinationen och samtidigt säkerställa god kapacitet att ta emot stora volymer av besökare.</li><li>» Behov att arbeta med bilden av Malmö, Skåne och Halland som besöksmål och dess attraktivitet.</li><li>» Måste lägga mer resurser på att hantera negativa konsekvenser av att många turister kommer utan att kapacitet finns.</li><li>» Ökade kostnader för exempelvis kommuner att hantera nedskräpning och högt tryck vid vissa specifika besöksmål.</li></ul> |
| Besöksnäringens företag      | <ul style="list-style-type: none"><li>» Ojämn fördelning av besökare regionalt skapar olika konsekvenser för besöksnäringens företag beroende på var de är lokaliserade.</li><li>» Utmaningar med kompetens-försörjning och planera sin verksamhet då flödena först präglas av en kraftig ökning som sedan stannar av.</li><li>» Risk för lägre kvalitet i företagens erbjudande när företagen inte har kapacitet att hantera volymerna, vilket kan påverka företagens långsiktiga rykte och kundnöjdhet.</li></ul>                                                             |
| Transportoperatörer          | <ul style="list-style-type: none"><li>» Ökad efterfrågan på tåg, bussar och biljetter, vilket kan ge operatörerna större intäkter och fler affärsmöjligheter.</li><li>» Utmaningar att hantera högt tryck och stora volymer, särskilt under högsäsong.</li><li>» Behov av ökade resurser i form av informatörer för att vägleda ovana resenärer med låg lokalkännedom för att säkerställa hög kundnöjdhet.</li><li>» Risk att operatörer missgynnas i EU-gemensamma bokningssystem genom minskad synlighet och möjlighet till inflytande.</li></ul>                             |

## 6.6 Scenario: Den sammanlänkade och attraktiva destinationen

*Tydligt profilerad och samordnad destination med sömlöst transportsystem*

Figur 13. Tidslinje Scenario: Den sammanlänkade och attraktiva destinationen

| Årtal   | Händelse                                                                                                                                                |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2029    | Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar för vägtrafik.                                                                                                         |
| 2030/31 | Tågförbindelsen över Fehmarn Bält färdigställs och är i full drift.                                                                                     |
| 2037    | Investeringar i nya tåg och kapacitetshöjande åtgärder kortar restider och ökar kapacitet mellan Köpenhamn och flera destinationer i Skåne och Halland. |
| 2038    | Flera direktlinjer till t.ex. Ystad, Kristianstad och Helsingborg möjliggör smidig resa med få byten från t.ex. Hamburg.                                |

I detta scenario fungerar transportsystemet sömlöst och effektivt, samtidigt som regionen har profilerat sig starkt både nationellt och internationellt. Fehmarn Bält-förbindelsen har öppnat enligt plan och kortat restiderna mellan Hamburg och Malmö, medan Copenhagen Airport fungerar som en stark internationell gateway för besökare från hela världen. De kortade restiderna och det välfungerande transportsystemet möjliggör en kraftig ökning av weekendturismen, där besökare enkelt kan kombinera stad och landsbygd under samma resa. Genom konceptet "One ticket – two countries" kan resenärer sömlöst kombinera färja, tåg och buss mellan Sverige och Danmark. Ett EU-gemensamt bokningssystem gör resan friktionsfri, och tillgången till information på flera språk via digitala plattformar och fysiska informationspunkter underlättar planeringen för internationella gäster.

Regionen har etablerat täta och snabba förbindelser till viktiga marknader som Danmark, Tyskland, Nederländerna, USA och Asien. Tack vare en tydlig och

samordnad marknadsföring samt nära samverkan mellan kommuner, regioner och aktörer har Skåne, Malmö och Halland stärkt sin attraktionskraft och blivit välkända för sina upplevelser inom mat, natur, kultur och evenemang. Den ökade tillgängligheten har bidragit till en utvidgad säsong med högre beläggning över året, inte bara under sommaren. Turismen är i detta scenario både ekonomiskt och miljömässigt hållbar, med ett jämnare flöde av besökare och en balans mellan tillväxt och bevarande.

## **Möjligheter och risker**

Turismen växer både säsongsvis och över helåret, samtidigt som regionen stärker sin internationella synlighet i Europa och på mer långväga marknader. Effektiva och hållbara transportlösningar gör det enkelt att resa till och inom regionen, vilket gynnar en jämnare geografisk fördelning av besökare och en bredare spridning av turismens ekonomiska nytta.

Det höga trycket på populära destinationer kan skapa behov av kapacitetsförstärkningar för att undvika slitage på miljö och infrastruktur. De stora investeringarna som krävs för att bibehålla ett transportsystem i toppklass kan också bli en ekonomisk utmaning på sikt. Dessutom innebär en fortsatt hög turismnivå ett behov av att säkerställa hållbarhet i hela kedjan – från transport och logi till upplevelser och lokal förvaltning.

## Konsekvenser utifrån hållbarhetsdimensionerna

Figuren nedan visar en sammanställning av möjliga konsekvenser som scenariot kan medföra utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna.

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Miljö     | <ul style="list-style-type: none"><li>» Den förbättrade tillgängligheten leder till fler hållbara resor med tåg, buss och cykel, vilket minskar utsläppen per besökare.</li><li>» Det totala resandet ökar, vilket kan ge ökad miljöbelastning i populära områden.</li><li>» Natur- och kulturmiljöer får högre besöksstryck, vilket ställer krav på aktiv besöksstyrning och förvaltning.</li></ul> <p>Fortsatt internationell tillväxt innebär kvarstående klimatpåverkan från långväga transporter.</p>                                                                                                           |
| Ekonomisk | <ul style="list-style-type: none"><li>» Södra Sverige stärker sin position som en ledande internationell destination med ökad turism året runt.</li><li>» Tillväxten gynnar lokala företag inom besöksnäring, kultur, mat, transporter och boende.</li><li>» Samordnade marknadsföringsinsatser ger effektivare resursanvändning och högre genomslag på prioriterade marknader.</li><li>» Stora investeringar krävs i infra-struktur, kompetens och kapacitet för att möta den ökade efterfrågan.</li><li>» Risk för obalans där populära områden växer snabbt medan andra delar av regionen hamnar efter.</li></ul> |
| Socialt   | <ul style="list-style-type: none"><li>» Den ökade turismen skapar fler arbetstillfällen och stärker lokala näringar inom service, kultur och upplevelser. Även utanför storstäderna.</li><li>» Förbättrad infrastruktur och kollektivtrafik gynnar både invånare och besökare.</li><li>» Ökad internationell synlighet stärker Skånes identitet och stolthet, men kan samtidigt skapa en känsla av kommersialisering i vissa lokalsamhällen.</li><li>» Ett växande antal besökare under högsäsong leder till ökat tryck på bostadsmarknad, transporter och offentlig service.</li></ul>                              |

## Konsekvenser för olika aktörer

Figuren nedan visar en sammanställning av möjliga konsekvenser som scenariot kan medföra för olika aktörer i turism- och transportsystemet.

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Offentliga främjande aktörer | <ul style="list-style-type: none"><li>» Den förbättrade tillgängligheten och ökade turismen gör att regionala och kommunala aktörer behöver stärka sin kapacitet för planering, samordning och marknadsföring.</li><li>» Nya krav uppstår på att balansera tillväxt med hållbarhet, exempelvis genom besöksstyrning och planering av infrastruktur</li><li>» Ökad datainsamling och analys blir centralt för att förstå beteenden och styra utvecklingen långsiktigt.</li><li>» Risk att regionala och lokala strategier drar åt olika håll om tillväxten går snabbare än samordningen.</li></ul>                                            |
| Besöksnäringens företag      | <ul style="list-style-type: none"><li>» Större tillgång till internationella marknader leder till ökad efterfrågan på boende, mat, upplevelser och transporter.</li><li>» Stabilare helårsflöden minskar säsongsberoendet, vilket förbättrar lönsamheten och möjligheten att behålla personal.</li><li>» Högre krav ställs på hållbarhet, kvalitet och digital tillgänglighet för att möta internationella förväntningar.</li></ul>                                                                                                                                                                                                          |
| Transportoperatörer          | <ul style="list-style-type: none"><li>» Den ökade efterfrågan på resor skapar nya marknadsmöjligheter och större flöden genom regionen.</li><li>» Den multimodala infrastrukturen möjliggör smidiga resor mellan städer och landsbygd, men kräver hög samordning mellan olika operatörer och nivåer.</li><li>» Fortsatt fokus på pendlingsresor riskerar att begränsa utvecklingen av turismrelaterad kollektivtrafik.</li><li>» Brist på data kring turistbeteenden försvårar planering av linjer, kapacitet och säsongsanpassning.</li><li>» Krav på tillgänglig information ökar för att möta internationella resenärers behov.</li></ul> |

## 6.7 Utveckling av flöden och gästnätter i scenarierna fram till 2040

I detta avsnitt presenteras hur flöden och gästnätter utvecklas i de fyra scenarierna fram till år 2040. Figurerna nedan visar utvecklingen av internationella besök till södra Sverige via väg och järnväg över Öresundsbron, samt gästnätter för tre prioriterade marknader: Danmark, Tyskland och Nederländerna. De fyra linjerna i varje graf representerar de fyra scenarierna: Södra Sverige på tomgång, Krokig väg till drömbesöket, Södra Sverige som genomfartsled och Den sammanlänkade och attraktiva destinationen.

### Utveckling av internationellt resande över Öresundsbron

Figur 14 visar de fyra framtagna framtidsscenarierna för utländsk inkommande turism via väg och räls över Öresundsbron fram till 2040.

*Södra Sverige på tomgång* visar den svagaste tillväxten med en ökning med 35 procent till år 2040. En viss effekt av Fehmarn Bält-förbindelsen märks först i slutet av perioden, men eftersom varken transportsystemet eller destinationernas profilering utvecklas tillräckligt förblir regionen svagt konkurrenskraftig på den internationella marknaden.

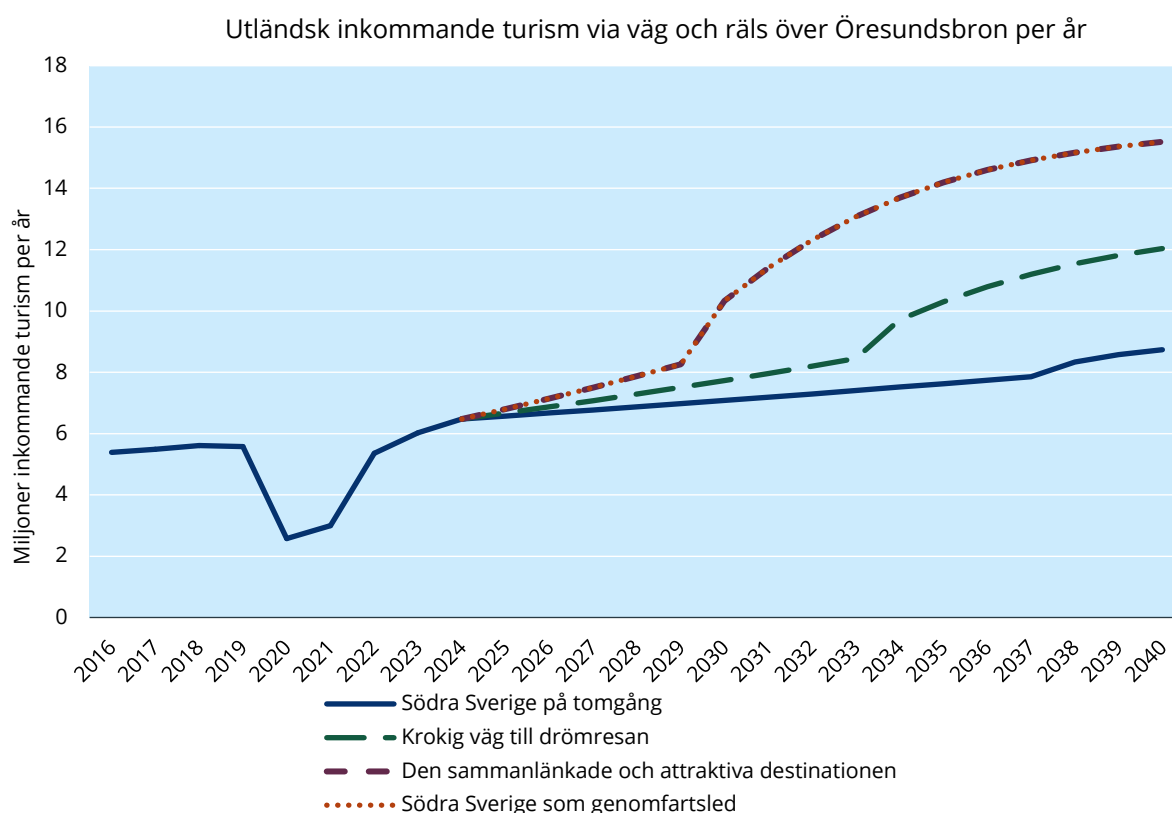
I *Krokig väg till drömbesöket*, där destinationen är stark men transportsystemet fragmenterat, ökar resandet med 85 procent till 2040. I scenariot märks en tydlig effekt av Fehmarn Bält-förbindelsen när den väl öppnar, men kvarstående flaskhalsar i bristande samordning mellan trafiksystem och destinationer hämmar utvecklingen. Resandet med bil förblir dominerande, men andelen tågresor ökar gradvis i takt med förbättrad infrastruktur och enklare biljettsystem. Den starka profileringen och samordningen av Sydsverige har samtidigt väckt ett växande intresse för regionen som destination, vilket bidrar till att utvecklingen i scenariot ändå är tydligt positiv.

Även i *Södra Sverige som genomfartsled*, där transportsystemet är sömlöst men destinationsprofilen svag, sker en ökning av det utländska resandet över Öresundsbron med 140 procent. Det är dock bristande kapacitet i både

infrastruktur och besöksmål i Skåne och Halland, vilket gör att majoriteten av resenärerna inte har regionen som slutdestination. Med andra ord utnyttjas Fehmarn Bält-förbindelsen i hög grad och det sömlösa transportsystemet används, men inte som en väg till Sydsverige utan som en länk vidare mot andra destinationer.

I scenariot *Den sammanlänkade och attraktiva destinationen* ökar det utländska resandet via väg och järnväg med 140 procent till år 2040. Den starka tillväxten drivs av ett välfungerande och sömlöst transportsystem i kombination med en tydligt profilerad och samordnad destination som lockar internationella besökare året runt.

Figur 14. Skattning av utländsk inkommande turism via väg och räls över Öresundsbron per år fram till 2040.



Not: Källa: Gästnattsstatistik från Öresundsindex som bearbetats. Antaganden i bearbetning av trafikstatistiken: 1) Hälften av de icke-pendlare som reser över Öresundsbron eller med färja är



svenskar, 2) En turist åker två gånger (tur och retur), därav delas antalet med två, 3) Av de som vi redovisar som utländska besökare är inte renodlad turism, det finns andra anledningar att åka.

## **Utveckling av tyska gästnätter i södra Sverige**

Tyskland är den viktigaste marknaden för södra Sverige, och i de framtagna scenarierna i Figur 15 antas marknaden påverkas i hög grad av tillgängligheten via Fehmarn Bält-förbindelsen.

*Södra Sverige på tomgång* visar den svagaste utvecklingen, med en ökning på 35 procent, där varken transportsystemet eller destinationernas profilering utvecklas tillräckligt för att locka fler tyska övernattningar.

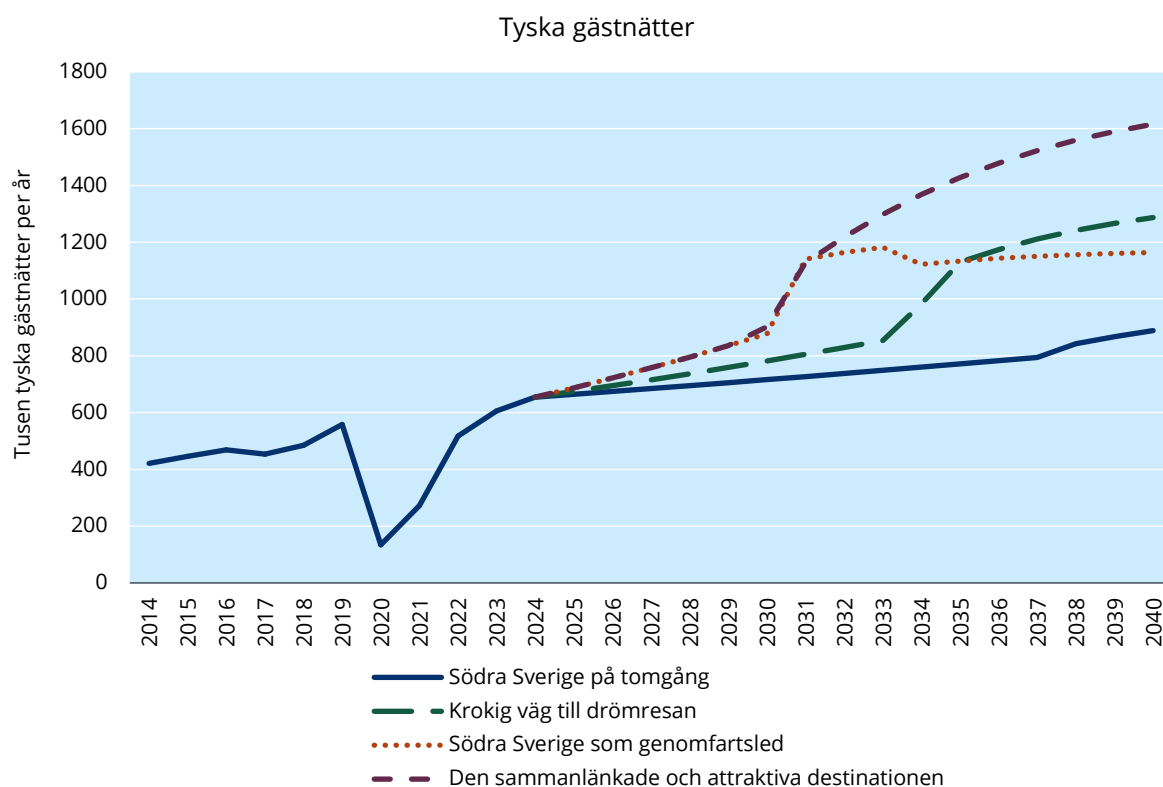
I *Krokig väg till drömresan* ökar tyska gästnätterna med 96 procent till 2040, till följd av både ökad tillgänglighet och starkare besöksanledningar. I detta scenario märks en tydlig effekt av Fehmarn Bält-förbindelsen när den väl öppnar, även om vissa utmaningar kvarstår. Den positiva utvecklingen drivs av förbättrad tillgänglighet och ett växande intresse för södra Sverige som destination, men hämmas delvis av kvarstående flaskhalsar och bristande samordning mellan trafiksystem och destinationer. Resandet med bil förblir dominerande, men andelen tågresor ökar gradvis i takt med förbättrad infrastruktur och enklare biljettsystem.

I *Södra Sverige som genomfartsled*, där transportsystemet är sömlöst men destinationsprofilen svag, sker en snabb ökning inledningsvis men utvecklingen planar ut mot slutet av perioden. Tillväxten av gästnätter ökar först men dämpas av bristande kapacitet i både infrastruktur och besöksmål, vilket leder till att välkända destinationer blir överfulla och besökare väljer att semestra på annat håll. Totalt beräknas gästnätterna öka med 77 procent, då många resenärer passerar genom regionen men fortsätter vidare norrut i stället för att stanna längre i södra Sverige. Fehmarn Bält-förbindelsen nyttjas i hög grad och det sömlösa transportsystemet används, men inte som en väg till Sydsverige utan som en länk vidare mot andra destinationer.

I scenariot *Den sammanlänkade och attraktiva destinationen* ökar de tyska gästnätterna med 146 procent till år 2040. Den kraftiga ökningen drivs av

kortare restider, smidiga transportlösningar och ett samordnat destinationsarbete som gör det enkelt för tyska resenärer att planera och boka sin resa.

Figur 15. Tyska gästnätter i södra Sverige. Källa: Gästnattsstatistik från Tillväxtverket som bearbetats.



## Utveckling av nederländska gästnätter i Södra Sverige

Scenarierna för utvecklingen av nederländska gästnätter i Skåne och Halland, som visas i Figur 16, antas i hög grad påverkas av tillgängligheten via Fehmarn Bält-förbindelsen.

*Södra Sverige på tomgång* visar den svagaste utvecklingen, med en ökning på 35 procent, där varken transportsystemet eller destinationernas profilering utvecklas tillräckligt för att locka fler nederländska övernattningar.

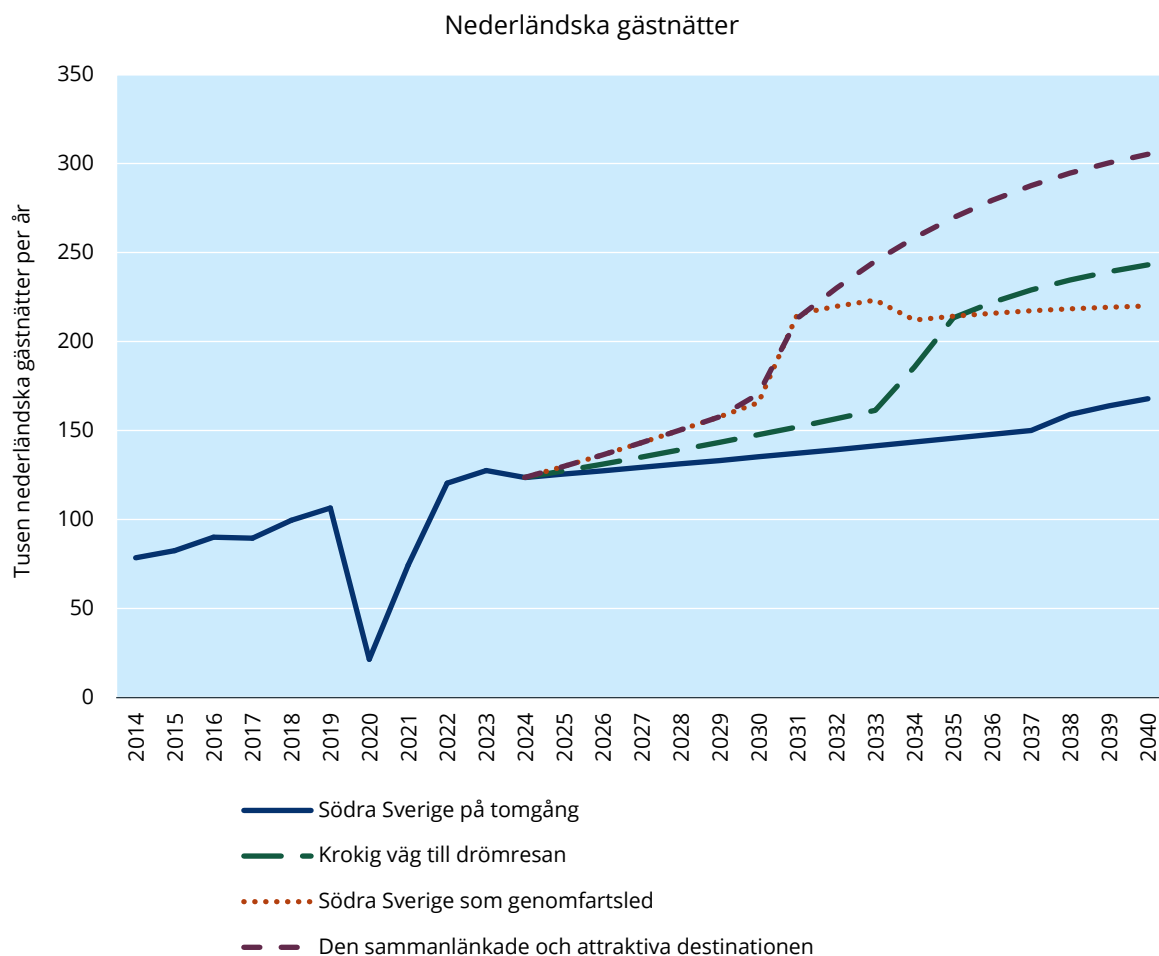
I *Krokig väg till drömrösan* ökar de nederländska gästnätterna med 96 procent till 2040, till följd av både ökad tillgänglighet och starkare besöksanledningar. I detta scenario märks en tydlig effekt av Fehmarn Bält-förbindelsen när den väl öppnar, även om vissa utmaningar kvarstår. Den positiva utvecklingen drivs av förbättrad tillgänglighet och ett växande intresse för södra Sverige som

destination, men begränsas av kvarstående flaskhalsar i transportkedjan och bristande samordning mellan kollektivtrafik, cykel- och tågresor. Resandet med bil förblir dominerande, men andelen tågresor ökar gradvis i takt med förbättrad infrastruktur och enklare biljettsystem.

I *Södra Sverige som genomfartsled*, där transportsystemet är sömlöst men destinationsprofilen svag, sker en snabb ökning inledningsvis men tillväxten planar ut mot slutet av perioden. Tillväxten av gästnätter ökar först men dämpas av bristande kapacitet i både infrastruktur och besöksmål, vilket leder till att välkända destinationer blir överfulla och besökare väljer att semestra på annat håll. Fehmarn Bält-förbindelsen fortsätter nyttjas i hög grad och det sömlösa transportsystemet används, men totalt beräknas gästnätterna öka med 77 procent, då många resenärer passerar genom regionen och fortsätter vidare mot andra destinationer i stället för att stanna i södra Sverige.

I scenariot *Den sammanlänkade och attraktiva destinationen* ökar de nederländska gästnätterna med 146 procent till år 2040. Utvecklingen drivs av kortare restider, goda tågförbindelser och ett starkt internationellt varumärke som gör det enkelt för nederländska resenärer att kombinera stad, kust och natur under samma resa.

Figur 16. Nederländska gästnätter i södra Sverige, Källa: Gästnattsstatistik från Tillväxtverket som bearbetats



## Utveckling av danska gästnätter i södra Sverige

Scenarierna för utvecklingen av danska gästnätter i Skåne och Halland, som visas i Figur 17, skiljer sig något från de övriga eftersom danskar redan i dag har god tillgång till södra Sverige. Fehmarn Bält-förbindelsen väntas inte leda till någon dramatisk ökning, utan snarare ge danskarna bättre tillgänglighet söderut.

*Södra Sverige på tomgång* visar den svagaste utvecklingen, med en ökning på 35 procent, där varken transportsystemet eller destinationernas profilering utvecklas tillräckligt för att locka fler danska övernattningar.

I *Krokig väg till drömrutan*, med en stark destinationsprofil men bristande tillgänglighet, ökar gästnätterna med 82 procent fram till 2040. Den positiva

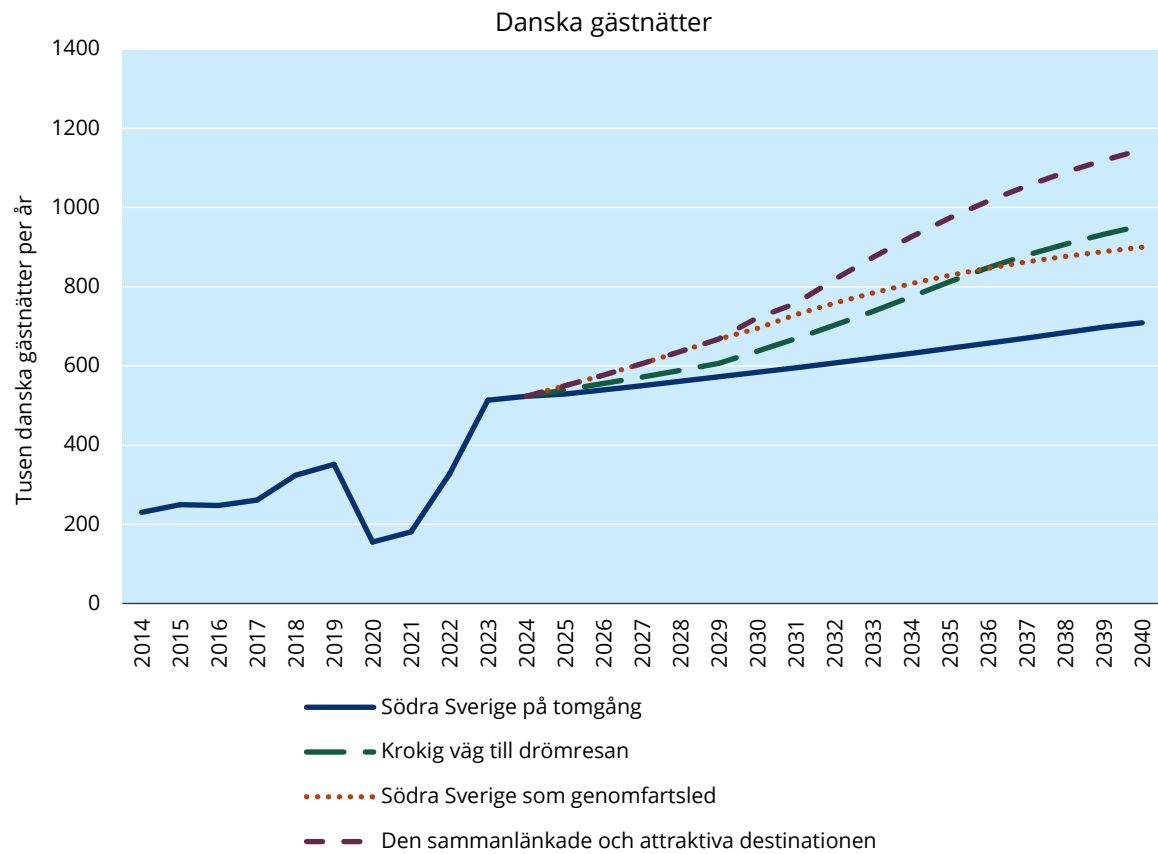
utvecklingen drivs av tydliga besöksanledningar och ett brett utbud men hämmas av att transportsystemet inte utvecklas i tillräcklig grad och resandet fortfarande sker främst med bil.

I *Södra Sverige som genomfartsled*, där transporterna fungerar men destinationsprofilen är svagare, sker en långsammare ökning på 70 procent. Tillväxten av gästnätter ökar först med dämpas på grund av bristande kapacitet i både infrastruktur och besöksmål, vilket leder till att välkända destinationer blir överfulla och besökare väljer därmed att semestra på annat håll. Med andra ord utnyttjas Fehmarn Bält-förbindelsen i hög grad och det sömlösa transportsystemet används, men inte som en väg till Sydsverige utan som en länk vidare mot andra destinationer.

I scenariot *Den sammanlänkade och attraktiva destinationen* ökar de danska gästnätterna med 120 procent till år 2040, tack vare ett sömlöst

transportsystem, gemensam marknadsföring och ett väl samordnat erbjudande över Öresund.

Figur 17. Danska gästnätter i södra Sverige. Källa: Gästnattsstatistik från Tillväxtverket och trafikstatistik från Öresundsindex som bearbetats.



## 7 Framtida behov och möjliga insatser

De fyra scenarierna illustrerar flera möjliga framtider för transportsystemets och besöksnäringens utveckling i Malmö, Skåne och Halland. I varje scenario går det att identifiera aspekter av utvecklingen som är önskvärd och situationer som helst undviks. Beroende på hur utvecklingen blir kommer olika insatser och strategiska prioriteringar behövas. Med utgångspunkt i scenarierna har Ramboll identifierat ett antal teman som vi bedömer som centrala för att säkerställa den framtid som är önskvärd.

En förhoppning är att denna rapport och de utvecklade scenarierna kan användas som ett verktyg för att adressera de behov som presenteras nedan

### 7.1 Stärkt planering och kapacitet i besöksnäringen

#### **Samverkan med kommuner och andra infrastrukturhållare för stärkt kapacitet**

Kommunerna i Skåne och Halland, däribland Malmö, spelar en nyckelroll i att utveckla södra Sverige som destination och dess kapacitet. Med ökade resenärsflöden kommer också trycket på offentliga miljöer och service bli högre, vilket kan innebära högre kostnader för kommunerna men också minskad attraktivitet om platser utsätts för stort slitage, nedskräpning och beteenden som exempelvis stör lokalbefolkning. Utöver kommunerna kan det finnas motsvarande behov av dialog med en aktör som Trafikverket som ansvarar för viktig infrastruktur och rastplatser längs flera vägar. För kommunerna finns det behov både att *förstå* utvecklingen, *identifiera* behov och genomföra *åtgärder*:

**Förstå:** För att kommunerna ska kunna dra nytta av de potentiella positiva effekterna av en ökad turism behöver kommunerna insikt om de stora förändringar som sker och hur det förväntas påverka för att kunna dimensionera och planera för en ordnad turism. Utöver att förstå förändringarna i den fysiska infrastrukturen finns det även behov av en bredare förståelse för trender inom turism för att förstå turisternas beteenden och hur det

kan komma att påverka kommunens besöksmål, offentliga miljöer, service, näringsliv och invånare. Här har aktörer som Visit Skåne och Visit Halland en viktig roll att förmedla kunskap om förändringarna och besöksnäringen, bland annat med hjälp av denna rapport som underlag.

**Identifiera:** Med utgångspunkt i en ökad förståelse om den möjliga utvecklingen finns det ett behov av att identifiera specifika områden som riskerar att drabbas av negativa konsekvenser av kraftigt ökade flöden. Det kan röra sig om större områden eller specifika destinationer som redan idag upplever ett mycket högt tryck under vissa perioder. Det kan också röra sig om mer avgränsade områden som känsliga naturmiljöer i behov av en proaktiv plan för att minska erosion eller stort slitage. Populära ställplatser för husbilar är ett exempel på platser som kan behöva särskilda insatser för att hanteras mer strukturerat och undvika problem med trafiksäkerhet, slitage och nedskräpning.

**Åtgärder:** Med utgångspunkt i identifierade riskområden finns behov av en bred palett av insatser för att förebygga negativa konsekvenser. Det handlar både om fysiska åtgärder, såsom upprustning av infrastruktur, förbättrad tillgänglighet och väldimensionerad sophantering, och om mjukare insatser som information och kommunikation till besökare om allemansrätt, parkering och beteenden i naturmiljöer. Här är det centralt med åtgärder som gör det lätt att göra rätt för turister. Det kan till exempel handla om nudgingåtgärder eller andra insatser som påminner besökaren i rätt stund, gör det enkelt att välja hållbart och stärker motivationen att agera på ett ansvarsfullt sätt.

## **Stärk besöksnäringens aktörer att planera för en ökad turism**

Företag inom besöksnäringen kan dra stor nytta av ökad kunskap om hur förändringar i transportsystemet påverkar framtida besöksflöden och därmed deras affärsförutsättningar. Visit Skåne, Visit Halland och Malmö stad kan här spela en viktig roll genom att sprida insikter och öka medvetenheten i branschen, exempelvis med stöd av de framtagna scenarierna.

Denna förståelse ger besöksnäringsföretagen bättre förutsättningar att planera, dimensionera och utveckla sina verksamheter i takt med förändrade



resmönster. Insikterna kan användas för att anpassa erbjudanden, resurser och marknadsföring till nya målgrupper och behov. Oavsett hur framtiden utvecklas tyder mycket på en ökning av tyska turister, där Malmö, Skåne och Hallands attraktivitet i hög grad avgörs av hur väl besöksnäringen lyckas möta och kommunicera mot dessa besökares preferenser.

## **Mobilisera och planera för kompetensförsörjning av näringen**

För att möta prioriterade målmarknaders förväntningar och erbjuda ett värdskap av hög kvalitet blir kompetensförsörjningen avgörande. De framtida turistflödena kommer sannolikt att kräva både fler medarbetare och nya typer av kompetenser, exempelvis förmåga att möta besökare på olika språk och anpassa värdskapet till olika kulturer.

Genom samordnade satsningar på kompetensförsörjning och rekrytering kan besöksnäringen attrahera fler till branschen och undvika att företagen konkurrerar om en begränsad kandidatbas. Offentliga främjaraktörer har en viktig roll i att stärka branschens attraktionskraft och lyfta fram besöksnäringen som en framtidssektor med goda karriärmöjligheter.

Eftersom många medarbetare lämnade branschen under pandemin är frågan särskilt angelägen inför en potentiell ökning av turismen eller förlängning av säsongen. Effekterna av de stora infrastrukturinvesteringarna ligger fortfarande några år bort, vilket ger tid att arbeta långsiktigt. Inte minst med att väcka ungas intresse för besöksnäringen som en attraktiv arbetsplats.

## **7.2 Utveckling och paketering av besöksanledningar**

### **Främja paketering av starka besöksanledningar och tillgängliga reseupplevelser**

Den ökade tillgängligheten från Centraleuropa till Skandinavien skapar en betydande potential att attrahera nya turistflöden till södra Sverige. För att ta vara på möjligheten krävs dock mer än förbättrad infrastruktur. Besökarna

behöver tydliga och attraktiva anledningar att välja Malmö, Skåne och Halland framför andra destinationer.

Att utveckla helhetskoncept som kombinerar resa, boende och upplevelser, inklusive lösningar för hela resan från start till mål och den så kallade last-mile, kan sänka trösklarna och göra det enklare att välja södra Sverige som destination. Detta är särskilt relevant för den tyska marknaden, där paketresor är vanliga och där den stora marknadspotentialen kan bidra till en kraftigt ökad turism.

För att skapa en hållbar tillväxt i besöksnäringen bör paketeringen inriktas på orter och besöksmål där trycket idag är lägre samt på perioder utanför högsäsong. Den växande coolcation-trenden, där resenärer söker svalare och mindre trängselpräglade resmål, skapar möjligheter att locka besökare under vår, höst och förlängda weekends. När restiderna kortas och tillgängligheten med tåg och andra kollektiva färdmedel förbättras stärks förutsättningarna för kombinerade resor, där turister upplever flera platser under samma vistelse. Här kan aktörer i Malmö, Skåne och Halland tillsammans utveckla erbjudanden som väver ihop regionens unika natur, kultur och stadsliv till en sammanhållen och attraktiv upplevelse.

Utvecklingsarbetet kan med fördel ske i samverkan med aktörer på danska sidan av Öresund, där aktörer i de två länderna kan bygga vidare på ett gemensamt varumärke med starka besöksanledningar.

## **Planera och nå ut till framtidens prioriterade marknadssegment**

I denna scenarioanalys har vi blickat framåt för att förstå olika faktorer som, tillsammans med ett utvecklat transportsystem, påverkar framtidens resande. En tydlig trend är hur sociala medier stöper om framförallt yngre generationers sätt att hitta sitt nästa besöksmål och preferenser kring bokning. Här spelar AI en stor roll i hur algoritmer och dess eventuella bias lyfter en viss typ av innehåll i sociala medier och vilka destinationer som exempelvis ChatGPT tipsar om.

För besöksnäringens företag och främjandeaktörer är detta något som kommer vara avgörande att hålla koll på för att säkerställa att Malmö, Skåne och Halland

finns på radarn för framtidens turister. I kommunikation och marknadsföring finns ett behov att inte bara fokusera på de kapitalstarka målgrupper som destinationerna vill nå idag, utan att även bygga relationer via exempelvis sociala medier till de målgrupper som kommer vara prioriterade om några år.

## **7.3 Utveckling för ett smidigt och hållbart turistresande**

### **Integrera ett starkare turistperspektiv i planering och affärsutveckling på transportområdet**

För att säkerställa ett sömlöst transportsystem för turism räcker det inte att förlita sig på de investeringar som just nu sker i transportinfrastrukturen i Europa och södra Sverige. Planering av kollektivtrafik och transportoperatörers affärsutveckling behöver ta hänsyn till ökade flöden och potentiellt ännu större säsongsvariationer till följd av en ökad turism. För att trafiken ska svara mot behoven behöver planeringen utgå från de trender och preferenser som finns kopplat till turisternas resande. Genom att förstå vilka platser som är särskilt viktiga utifrån ett besöksnäringssperspektiv kan trafiken dimensioneras rätt och därmed också undvika negativa konsekvenser för lokalbefolkningens tillgänglighet till hållbara transporter. Kopplat till detta finns ett behov av ett fortsatt utvecklingsarbete för stärkt data och statistik över turisternas resande.

För att stärka upplevelsen av ett sömlöst resande för turister är ett annat behov förbättrad information inför och under resan som är anpassat till turister, bland annat genom information på flera språk. Här kan offentliga främjandeaktörer samverka med transportoperatörer och aktörer som Jernhusen och Trafikverket för att stärka information i såväl digitala kanaler som på plats i anslutning till stationer och hållplatser.

### **Stärk förutsättningar för hållbart resande med cykel och tåg**

Utifrån analysen av transportsystemet för turism så är det mycket som talar för en fortsatt enkelhet att resa med bil till, från och inom södra Sverige. Även om det finns flaskhalsar även i vägnätet särskilt vid vissa platser under högsäsong

utgör bilens (och husbilens) smidighet och frihetskänsla att den vägburna trafiken kommer att utvecklas starkt. Även om flera investeringar sker i järnvägssystemet så är det mer som talar för fortsatta utmaningar i den rälsbunda trafiken jämfört med väg. Förseningar i utbyggnad av det anslutande järnvägsnätet för Fehmarn Bält, en fortsatt stor underhållsskuld och en kollektivtrafik som i stor utsträckning planeras utifrån ett pendlarperspektiv. Mot bakgrund av detta finns det starka skäl att arbeta aktivt för att underlätta det hållbara resandet med tåg, gärna i kombination med exempelvis cykel. Här kan främjandeaktörer till exempel ta initiativ till samverkan med transportoperatörer för utveckling av tydligare kommunikation, enklare förutsättningar och biljettlösningar för att främja resande med tåg. Detta kan även inkludera ett breddat erbjudande av biljettyper som riktar sig till turister och som kan användas både i Danmark och södra Sverige för en än mer integrerad turistregion.

En stark preferens hos exempelvis den nederländska marknaden är cykelturism, där Skåne och Halland har ett starkt erbjudande med sitt charmiga och småskaliga vägnät. För att till fullo tillvarata denna potential och stärka förutsättningar för hållbart resande finns det dock ett behov av att både stärka förutsättningar och information om möjligheter att ta med cykel på tåg. Här kan offentliga främjandeaktörer initiera samverkan med transportoperatörer för att se hur dessa möjligheter kan stärkas.

# Bilaga

I tabellen nedan presenteras exempel på hur turistperspektivet belyses i olika regionala och kommunala strategier.

| Strategi/plan                                                                               | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kollektivtrafikplan 2026 med utblick 2027–2030 för Halland                                  | I Hallands kollektivtrafikplan beskrivs hur turismen har en viktig roll i Hallands utveckling med 2,5 miljoner övernattningar årligen och en stark befolkningsökning under sommarmånaderna. Kollektivtrafiken lyfts som viktig för att möjliggöra för besökare att enkelt nå stränder, skogar, handel och evenemang.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040 | I Skånes persontågsstrategi lyfts tågtrafikens roll i att bidra till Skånes utveckling som en attraktiv region för turism. På flera platser i Skåne är resandet med kollektivtrafik högre under sommarmånaderna och helgerna jämfört med vinterhalvåret, vilket understryker betydelsen av att inkludera turism i planeringen av kollektivtrafiken. Den lyfter även vikten av att kollektivtrafiken knyter samman och förenklar fritidsresor från Danmark till exempelvis Ystad och Österlen.                                                                                                      |
| Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö                      | Malmöns trafik- och mobilitetsplan (TROMP) inkluderar turism och besöksnäring primärt genom att referera till besökare som en viktig målgrupp och användare av stadens transportsystem och ytor. Perspektivet fokuserar på att Malmö ska bli en stad där både malmöbor och besökare gillar att vistas. Hela transportsystemet planeras för att använda ytor effektivt så att fler, inklusive besökare, kan nyttja staden. Centralt i planeringen är att gaturummet utformas för att vara attraktiva, trygga och säkra miljöer där människor, inklusive besökare, gärna rör sig och uppehåller sig. |
| Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030                                               | I Skånes Trafikförsörjningsprogram beskrivs inte turisternas resande specifikt men lyfter potentialen att öka fritidsresandet med kollektivtrafik och att det finns ett behov av att anpassa tidtabeller till fritidsresandes behov. Den diskuterar även hur kombinerade mobilitetstjänster (Maas) kan utvecklas för att förbättra tillgängligheten på landsbygden, vilket har potential även att öka tillgängligheten på landsbygden för turism.                                                                                                                                                  |

|                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Remissversion<br>Trafikförsörjnings-<br>program 2026–2030<br>för Halland | I förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram för Halland pekas stråken Halmstad–Falkenberg–västra Halland och Mellbystrand/Skummeslövsstrand ut som starkt präglade av fritidsboende och turism, vilket leder till en säsongsvariation i transportbehovet. Stråket mellan Falkenberg och Ullared pekas också ut som viktigt med Varuhuset Gekås är Hallands största besöksmål. I planen framgår hur behovet av bil i landsbygd är stort och att det därför är viktigt att kunna utveckla lösningar för att kunna kombinera bild med kollektivtrafik, något som framför allt resoneras kring utifrån ett pendlarperspektiv snarare än ett besöksperspektiv. |
| Regional Transport-<br>infrastrukturplan för<br>Skåne 2022–2033          | Planen nämner bland annat att satsningar på SkåneExpressen (regionbuss) ska bidra till tillgång till kultur, fritid och rekreation. Den lyfter också fram att cykelinfrastrukturen behöver utvecklas för att möjliggöra pendling och kopplingar till kollektivtrafik, men även cykelnät för turismcykling.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Remissförslag<br>Regional<br>infrastrukturplan Halland<br>2026–2037      | Planen lyfter bland annat vikten av att planera utifrån trafikflöden och efterfrågan på transporter kopplade till stora besöksmål och rekreationsstråk. Planen lyfter även prioriteringar och mål för att öka andelen cykelresor, bland annat samverkan kring turism och rekreationscykling. Planen innefattar åtgärder längs Kattegattleden som nationell cykelturistled. Planen lyfter även behovet av ett robust vägnät, en välutbyggd busstrafik och en tågtrafik mellan inlandet och kusten, där en inriktning är att verka för ett robust småskaligt vägnät utanför de större stråken.                                                                  |
| Regional system-<br>analys för<br>transportsystemet,<br>Region Halland   | Hallands systemanalys lyfter besöksnäringen är viktig i Hallands näringsliv och särskilt stora detalj- och partihandelsetableringar, som Gekås i Ullared, lyfts fram som målpunkter som genererar omfattande person- och godstransporter. Antalet besökande till Ullared varierar kraftigt under året, vilket påverkar trafikflödet på anslutande vägar. Systemanalysen beskriver även behov och planer på åtgärder längs Kattegattsleden som cykelstråk för att öka trafiksäkerheten. Det lågtrafikerade vägnätet i Hallands inland beskrivs som en "absolut nödvändighet" för att möjliggöra bosättning och företagsverksamhet i hela regionen.             |
| Systemanalys för<br>transportsystemet i<br>Skåne 2020                    | I Systemanalys för Skåne 2020 beskrivs hur turismen präglas av stor säsongsvariation och vikten av tillgänglighet till besöksmål som natur- och kulturmiljöer. Till exempel framgår hur vägar i viktiga turistområden som Österlen och Kullahalvön har väsentligt högre trafikvolym (upp till dubbelt så höga) under sommaren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                          | Systemanalysen betonar starkt cykelturismen (Kattegattsleden, Sydkustleden) och dess koppling till trender inom hälsa och natur. I systemanalysen beskrivs även hur kollektivtrafiken i större utsträckning ska kunna användas för fritids- och turismpendling.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Cykelstrategi för Skåne                  | Cykelstrategi för Skåne är en något äldre plan men som inkluderar turism och besöksnäring i stor utsträckning genom att fokusera på cykelturism som en viktig del av näringslivets tillväxt. Strategin syftar till att utveckla Skåne till en internationellt etablerad cykelturismdestination med fokus på utbyggnad och marknadsföring av nationella cykelleder, såsom Kattegattleden, Sydostleden och Sydkustleden. Detta arbete ska bidra till att skapa fler arbetstillfällen inom hållbar turism. För att uppnå detta betonas vikten av ett sammanhängande nät av cykelleder som har hög standard.                            |
| Regional cykelplan 2020–2029 för Halland | Regional cykelplan 2020–2029 inkluderar turism och besöksnäring i stor utsträckning, särskilt genom fokus på cykelturism och rekreation. Cykeln används av de som turistar i Halland, och bra cykelleder bidrar till att fler kan ge sig ut på cykelsemester, vilket i sin tur gynnar det halländska näringslivet längs lederna. I planen framgår att antalet turistcyklister i Halland växer för varje år och att det är av stor vikt att fortsätta samordna och synliggöra befintliga och tillkommande rekreations- och turistcykelstråk genom skyltning, kartmaterial och samverkan med turistorganisationer och besöksnäringen. |

# Referenser

Alejo, S.M.U., Cu, F.M.M., Reyes, E.B.D., Sumang, L.C., Del Poso, M.B.G. & Lunar, R.A. (2025). Tiktok made me book it: The impact of Tiktok on tourism destination selection of generation Z and millennials in Manila. *Journal of Hospitality, Tourism & Cultural Research*. <https://doi.org/10.53378/jhtcr.353174>

Andreev, H., Kosmas, P., Livieratos, A. D., Theocharous, A., & Zopiatis, A. (2025). Destination (Un)Known: Auditing Bias and Fairness in LLM-Based Travel Recommendations. *AI*, 6(9), 236. <https://doi.org/10.3390/ai6090236>

Avogadro, N et al., (2023) *Policy impacts on the propensity to travel by HSR in the Amsterdam – London market, Socio-Economic Planning Sciences*, 87, 101585., <https://doi.org/10.1016/j.seps.2023.101585>

Back on Track, (2023) 'A Broken Promise is a Very Bad Start', *Back on Track*, <https://back-on-track.eu/a-broken-promise-is-a-very-bad-start/>, Hämtad 28 oktober 2025.

Berg, J., Wennberg, H., Lund, E., & Mårtensson, M., (2022) *Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet* (K2), <https://www.k2.se>, Hämtad 28 oktober 2025.

Bursa, B., Mailer, M., & Axhausen, K.W., (2022) 'Travel Behavior on Vacation: Transport Mode Choice of Tourists at Destinations', *Transportation Research Part A*, vol. 166, pp. 234–261. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.018>

Bussmagasinet, (2025) 'Nattåg: Tyskt företag tar över när SJ dumpar Berlin', *Bussmagasinet*, <https://www.bussmagasinet.se/2025/10/nattag-tyskt-foretag-tar-over-nar-sj-dumpar-berlin/>, Hämtad 28 oktober 2025.

Cars, G., (2024) *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa* (Planimpact).

Cars, G., (2023) *Stora regionala nyttor med nya stambanor* (Stockholm).

CER, (2021) *Fact Sheet CER Ticketing Roadmap for Seamless International Passenger Rail Travel*, <https://samtrafiken.se/wp-content/uploads/2023/01/cer-factsheet-ticketing-roadmap0.pdf>, Hämtad 28 oktober 2025.

Chilla, T., Wennberg, H., and Mårtensson, M., (2025) *CROSSGOV D12 Case-study report Fehmarnbelt (DE/DK)* (ESPON 2030).

Copenhagen Airport (2025) Growing responsibly and delighting passengers Annual Report 2024

De Graaff, T. et al., (2025) *Going the Distance: A Meta-analysis of the Deterring Effect of Distance in Tourism*, Hämtad 28 oktober 2025.

Dziolloss, U., & Stenmark Åhlén, N., (2023) *Tyska målgruppen 2023 Skåne 19.4.23* (Visit Sweden).

EUR-Lex, (2020) *EU Legal Content CELEX:52020DC0789*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>, Hämtad 28 oktober 2025.

European Union, Directorate-General for Mobility and Transport. (2025). Flash Eurobarometer 551: Multimodal Digital Mobility Service Report (Katalognummer MI-01-24-008-EN-N).

European Union, (2024) *Multimodal Digital Mobility Service* (Flash Eurobarometer 551), <https://europa.eu/eurobarometer>, Hämtad 28 oktober 2025.





Øresundsmetro, (2025) 'om Øresundsmetro', [Om Øresundsmetron | Øresundsmetron](#), Hämtad 28 oktober 2025

Popsa, Roxana. (2024). Exploring the Generation Z Travel Trends and Behavior. Studies in Business and Economics.

Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025) Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter. Stockholm: Ramboll Management Consulting AB.

Ramboll. (2023). *Transportsystemet för turism: Kunskapssammanställning och framåtblick* (Rapportnummer 0046). Tillväxtverket. Hämtad från <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/publikationer/publikationer2023/transportsystemetforturism.4564.html>

Regeringen, (2024) 'Skatten för husbilar sänks', *Regeringen*, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/09/skatten-for-husbilar-sanks/>, Hämtad 28 oktober 2025.

Regeringen (2025) Stärkta förutsättningar för transporter över Öresund - Regeringen.se, [Stärkta förutsättningar för transporter över Öresund - Regeringen.se](#), Hämtad 28 oktober 2025

Region Halland, (2023) *Logistikläge i Halland: Slutrapport 2023*.

Region Halland (2025) Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030. Region Halland.

Region Halland (2025) *Remissförslag: Regional infrastrukturplan Halland 2026–2037, sammanställt september 2025*. Region Halland.

Region Skåne (2022) Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033. Sammanställt september 2022. Region Skåne

Region Skåne (2020) Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030. Sammanställt februar 2020. Region Skåne.

Region Skåne, (2021) *Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040*, Region Skåne.

Region Skåne (2020). Systemanalys för transportsystemet i Skåne 2020. *Sammanställt oktober 2020*. Region Skåne.

Region Skåne. (2023) Så reser vi i Skåne: Resvaneundersökning 2023. Hämtad från <https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/resvaneundersokning-i-skane/>

Rosselló Nadal, J. & Santana Gallego, M. (2022) *Gravity models for tourism demand modeling: Empirical review and outlook*, *Tourism Economics*, vol. 28(8), pp. 1877–1903.

SINUS-Institut (2022) *Infopaket Reisen 2022: Die Sinus-Milieus und ihr Reiseverhalten*. Heidelberg: SINUS-Institut. Available at: <https://www.sinus-institut.de/en/information-packages/germany/travel>, Hämtad 28 oktober 2025.

Sinus-Institut (2022) Die Sinus-Milieus® in Deutschland Infopaket, Reisen“

Tillväxtverket (u.å) inkommande besökare, <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomturism/inkommandebesokareibis.2128.html>, Hämtad 28 oktober 2025

Tillväxtverket (u.å) Inkommande besökare – IBIS, <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomturism/inkommandebesokareibis.2128.html>, Hämtad 28 oktober 2025

Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, Hämtad 28 oktober 2025.

Trafikverket, (2025a) *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (Borlänge: Trafikverket), Publikationsnummer 2025:111. ISBN 978-91-8045-477-3.

Tillväxtverket, (2022) *Klimatsmart transportkedja: Så kan digitalisering minska utsläpp i transporter*

Tillväxtverket, (2025b) *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, Hämtad 28 oktober 2025.

Transportstyrelsen (u.å), Flygplatsstatistik, [https://www.dataportal.se/datasets/272\\_2057](https://www.dataportal.se/datasets/272_2057) hämtad 19 november 2025

Trelleborgs Hamn, (2025) 'Hur kommer Fehmarn Bält att påverka Trelleborgs Hamn?', *Trelleborgs Hamn*, <https://www.trelleborgshamn.se/hur-kommer-fehmarn-balt-att-paverka-trelleborgs-hamn/>, Hämtad 28 oktober 2025.

Visit Skåne, (2024) *Avslutade projekt*, <https://corporate.visitskane.com/sv/projekt/avslutade-projekt#section-bodytext-4669>, Hämtad 28 oktober.

Visit Skåne, (2024) *Gratistjänsten Uncrowded är lanserad*, <https://corporate.visitskane.com/sv/artiklar/gratistjansten-uncrowded-ar-lanserad>, Hämtad 28 oktober 2025.

Visit Skåne (2025). *Tyskland – målgrupper och marknader*, Visit Skåne, <https://corporate.visitskane.com/sv/vart-erbjudande/kunskapsbank/malgrupper-och-marknader/tyskland>, Hämtad 30 oktober 2025.

Visit Skåne, (2025), *Turismstatistik Skåne 2024: Nyckeltal för turismen i Skåne, sammanställt februari 2025*; Tillväxtverket. (2022). *Fakta om svensk turism 2021*

Visit Sweden, (2024) 'Målgruppsanalys Danmark', Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/danmark/malgruppsanalys/>, Hämtad 28 oktober 2025.

Visit Sweden, (2025a) 'Målgruppsanalys Nederländerna', Visit Sweden, <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/nederlanderna/>, Hämtad 28 oktober 2025.

Wennberg, H., Mårtensson, M., & Lund, E., (2024) *Framtidens mobilitet på landsbygder i Skåne: Förstudie för Visit Skåne (Trivector Rapport 2024:148)*.

Wengel, Y., Ma, L., Ma, Y., Apollo, M., Maciuk, K., & Ashton, A. S. (2021). The TikTok effect on destination development: Famous overnight, now what? *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* <https://doi.org/10.1016/j.jort.2021.100458>

Öresundståg (2025) Trafikstrategisk plan 2030-2040, New Öresund 2025-06-24 "De nya Öresundstågen: ökad kapacitet, kortare restid och möjlighet till nya regionala linjer till Ystad, Älmhult och Kristianstad"  
<https://www.newsoresund.se/de-nya-oresundstagen/>



