



STATSVETENSKAPLIGA INSTITUTIONEN
CENTRUM FÖR EUROPASTUDIER (CES)

EUROPA PÅ RÄLS?

En kvalitativ studie av tågturism till Europa

Julia Johansson

Kandidatuppsats:	15 hp
Program:	Europaprogrammet
Nivå:	Grundnivå
Termin/År:	HT/2019
Handledare:	Anders Larsson

Abstract

Transports in Europe are increasing. At the same time, more people are worried about the environment and thus carry the impact on climate change. In this respect, the European Union is trying to push its policy towards more sustainable transports with less emissions and a reduction in climate impact through a collection of transport policies. However, there are several challenges in the adapting of the market to the use of more sustainable transport (mainly by train). The process of globalization in recent decades has contributed to the liberalization of aviation, which has resulted in people getting used to travel far as well as quickly at a low cost. Nevertheless, adaptations in people's travel behaviour appear to be changing and many views the climate impact as a driving force for these changes in transport in favour of trains. At the same time, the choice of means of transport is complex and often depends on a relationship between economy and travel time. This paper will examine – by interviews and analysis of travel magazines – how the representatives of the tourism industry, in Sweden, experience the changes in supply and demand on holiday by trains, as well as their works and arrangements. Thus, the thesis concerns how the tourism industry handles various challenges when it comes to train traffic out to the European continent.

Kandidatuppsats: 15 hp

Program: Europaprogrammet

Nivå: Grundnivå

Termin/År: HT/19

Handledare: Anders Larsson

Antal ord: 13 540 ord

Nyckelord: Tågturism, tid-rums komprimering, globalisering, beteendemässiga förändringar, branschföreträdare, hållbar utveckling, hållbar transport

Key Words: Train tourism, time-space compression, globalization, behavioural change, industry representatives, sustainable development, sustainable transport

Innehållsförteckning

Inledning.....	1
Bakgrund.....	3
Tidigare forskning och teoretiska ansatser.....	7
Tid-rums komprimering.....	7
Vad kan påverka val av färdmedel?.....	10
Sammanfattning av tidigare forskning och teori.....	12
Syfte och frågeställningar.....	14
Avgränsningar och Europakoppling.....	14
Metod och material.....	16
Typ av studie och val av metod.....	16
Intervju.....	16
Textanalys.....	16
Urval av fall.....	17
Intervjuerna.....	17
Resemagasinen.....	18
Intervjusituationen och etiska aspekter.....	18
Validitet och reliabilitet.....	19
Databearbetning och analys.....	19
Analysen av intervjuerna.....	19
Textanalys av resemagasinen.....	20
Studiens svårigheter.....	20
Resultat.....	21
Resebyråerna (intervjuer).....	21
Resemagasin och resejournalister (intervjuer).....	26
Resemagasinen.....	28
Analys.....	31
Resebyråerna.....	31
Resemagasinen/resejournalisterna.....	34
Resemagasinen.....	35
Slutsats.....	37
Referenslista.....	39
Bilaga 1 - Intervjuguiden.....	41
Bilaga 2 – Frågeformulär för intervjuerna på mail.....	43
Bilaga 3- Lista över genomförda intervjuer.....	45
Bilaga 4 – Lista över använda resemagasinen.....	46

Inledning

Utvecklingen av dagens moderna samhälle har bidragit till att vi reser och förflyttar oss betydligt mer. Individer är därmed mer rörliga än tidigare, vilket även är i linje med EU:s grundläggande politik. En av de grundläggande friheterna inom EU är nämligen rätten att arbeta, bo eller göra affärer i vilket annat medlemsland man vill.¹ Den friheten är högt uppskattad och har bidragit till unionens ökade integration.²

Det blir därmed viktigt att ansluta EU:s medlemsländers olika transportnätverk till varandra för att därigenom utveckla och förenkla den fria rörligheten.³ Trots att många framsteg gjorts inom detta område står Europa inför nya utmaningar. Antalet resor har ökat, speciellt med lågprisflyg, vilket bland annat har bidragit till klimatförändringarna.⁴ Följaktligen måste åtgärder vidtas för att undvika att transporter blir en av de största källorna till utsläpp, samtidigt som EU:s policyer bör undvika att begränsa rörligheten.⁵ Utvecklingen av tågtrafiken kan vara en sådan åtgärd.

Ny statistik från Eurostat visar att det är tyskar och fransmän som mest väljer tåget som resemedel i Europa. De flesta av EU-medborgarnas tågresor sker inom hemlandet.⁶ Statistiken visar även att svenskar resor utomlands och väljer flyget i större utsträckning än andra EU-medborgare. Svenska resenärer använder dock bilen mindre och reser med tåg i högre utsträckning än det europeiska genomsnittet.⁷

Allt fler tycks även vilja åka tåg från Sverige ut i Europa.⁸ Det finns även möjligheter att främja denna utveckling av tågresor ut på kontinenten, i synnerhet för nöjesresor, framförallt på kortare sträckor.⁹ För att främja denna utveckling behövs emellertid fler investeringar i infrastruktur. Dessutom behöver man koppla ihop de saknade länkarna i nätverket, för att på så sätt göra tåget till ett mer attraktivt färdmedel för passageraren. Möjligheterna finns eftersom det finns tydliga indikationer på en ökad efterfrågan, vilken sannolikt förstärks på grund av rådande klimatdebatt och klimatinitiativ.

¹ Europeiska Kommissionen, Generaldirektoratet för Rörlighet och Transport (2019) *Transport in the European Union-Current Trends and Issues*

² Ibid

³ Ibid

⁴ Ibid

⁵ Ibid

⁶ Wikén, E. (2019) *Tyskar och fransmän är EU:s flitigaste tågresenärer*

⁷ Ibid

⁸ Trafikanalys (2019) *Tågresandet fortsätter att öka*

⁹ Snälltåget (u.å) *Så kan fler tåg gå ut i Europa*

Samtidigt som det finns tydliga tecken på en ökad efterfrågan på tågtransporter finns det även tecken på brister i kapaciteten på vissa sträckor.¹⁰ Trots bristerna krävs det sannolikt att marknaden förändras ytterligare. Marknaden måste sålunda arbeta med nya resekoncept för att möta den nya typen av efterfrågan på tågresor.

Med utgångspunkt i den beskrivna problematiken har föreliggande uppsats som ambition att undersöka hur företrädare inom resebranschen uppfattar eventuella omställningar i efterfrågan på tågsemester. Vidare kommer uppsatsen att belysa hur branschföreträdarna hanterar tågmarknaden från Sverige ut i Europa, samt vilka problem som finns, framförallt i utbud och efterfrågan. Kan den drivande motorn till ökad efterfrågan vara en ökad klimatmedvetenhet, eller finns det andra förklaringar, som ekonomiska och tidsmässiga faktorer? Genom intervjuer med resebolag och resemagasin kommer studien att försöka belysa hur branschföreträdarna uppfattar och tolkar transportmarknaden för tåg.

Detta är ett relativt nytt och outforskat fält och studien hoppas därmed bidra till framtida undersökningar om omställningar i efterfrågan på mer hållbara färdmedel. Studiens samhällsvetenskapliga bidrag är härvidlag att fördjupa förståelsen för nya trender inom resandet till Europa. Genom studien kommer förändringar i efterfrågan av mer hållbar turism att undersökas med hjälp av branschföreträdarnas perspektiv, samt hur dessa arbetar med förändringen. Dessa ambitioner och utgångspunkter kan konkret uttryckas i avsnitten syfte och frågeställningar som presenteras mer ingående efter en genomgång av bakgrund och tidigare forskning. För att underlätta förståelsen och analysen av uppsatsens forskningsfråga kan det nämligen vara värdefullt att först placera problemområdet i en större kontext, vilket även bidrar till att branschföreträdarnas uppfattningar och deras handlingar blir placerade i ett tydligare sammanhang.

¹⁰ Transportstyrelsen (2019) *Transportmarknaden i siffror 2018- översikt av utvecklingen på marknaden för väg- och järnvägstransporter*

Bakgrund

Förändringar i transportinfrastrukturen har rent historiskt bidragit till minskade avstånd, i alla fall i avseendet att kostnaderna och restiden för transporten minskat. Genom förbättringar i transportnätverken skapas större integration.¹¹ Höghastighetstågens (HSR) potential är därför stor, eftersom den sammanlänkar städer och regioner och har möjligheten att hantera stora passagerarvolymmer. Genom en minskning i transporttid skapas således större attraktionskraft och förbättrad tillgänglighet, vilket är viktigt för EU-samarbetet. Samtidigt som EU arbetar för att skapa ett mer effektivt transportnätverk förblir tillgängligheten för Europas invånare problematisk eftersom tågtrafiken mellan större städer prioriteras i denna utveckling av infrastrukturen.¹²

I dagsläget sker dessutom den största person- och godstrafiken genom transport på väg (bil/lastbil). Som marknaden ser ut idag finns det inte tillräckliga incitament att byta till andra transportmedel, eftersom vägtransport är ekonomiskt fördelaktigt.¹³ De ökade transportererna skapar en stor påfrestning på både miljön och transportnätet. Vissa sektorer ha redan nått en kritisk punkt när det gäller dess kapacitet för transport, vilket bidrar till ökade kostnader för både företag och vanliga resenärer. Europeiska Kommissionen menar att de ökade utmaningarna på transportkapaciteten inte får avleda marknaden och beslutsfattare från att hitta lösningar på problemen, samt att lösningarna även måste bidra till en minskning av växthusgaser.¹⁴ Dock är det inte endast klimatförändringar och bristande kapacitet som är de enda processerna som inverkar på dagens transporter, utan även andra faktorer som tid och kostnad. Sedan Europeiska Kommissionens senaste Vitbok om EU:s transportpolitik (2011) utkom har en ny form av teknik och en annan typ av socioekonomisk utveckling präglat samhället. Konsekvensen av dessa förändringar i samhället kan även innebära att transportstrategin måste omarbetas för att på sätt skapa en mer lämplig infrastruktur,¹⁵ vilket samtidigt skulle innebära en strategi som är både förmånlig för passagerare och klimatet.

Tågpolitiken i Europa styrs av nationella intressen och formella strukturer, vilket tycks påverka ett hållbart resande i Europa på ett negativt sätt.¹⁶ Idag finns till exempel varken ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik eller rättsliga verktyg från Europeiska Kommissionens håll

¹¹ Gutiérrez, J. (2001) "Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border", *Journal of Transport Geography*, Volume 9, Issue 4, pp. 229-242

¹² Ibid

¹³ Europeiska Revisionsrätten (2018) *Översiktlig analys: Mot en väl fungerande transportsektor i EU: utmaningar som måste hanteras*

¹⁴ Europeiska Kommissionen - Generaldirektoratet för Rörlighet och Transport (2019) *Transport in the European Union-Current Trends and Issues*

¹⁵ Ibid

¹⁶ Snälltåget (u.å) *Så kan fler tåg gå ut i Europa*

för att påverka utvecklingen av ett gemensamt järnvägsnät. Det innebär att det blir svårt för medlemsstaterna att göra snabba framsteg när det gäller att garantera och etablera de stomnätverkskorridorer som har fastställts i och med TEN-T-förordningen. Följaktligen byggs höghastighetsbanorna utan koordinering och synkronisering över nationsgränserna,¹⁷ vilket i sin tur skapar konsekvenser för tågresandet över nationsgränserna.

EU:s politik under 90-talet har bidragit till att flygfarten genomgått en marknadsliberalisering, som i sin tur har skapat en stor tillväxt för flyget. Enligt EU räcker dock inte liberalisering av marknaden för att förbättra resmöjligheterna i Europa för både passagerare och företag. Såväl utbyggnad och modernisering som effektivisering är nödvändigt för att få ett nät som är sammanhängande och sträcker sig över nationsgränserna. Således formulerades ett tillvägagångssätt för ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T) i Maastrichtfördraget 1992.¹⁸ Trots att Europeiska Kommissionen arbetar för att transportmarknaden ska liberaliseras och bli mer öppen kvarstår utmaningar, framförallt för järnvägen.

Ungefär en fjärdedel av utsläppen av växthusgaser inom EU kommer från transportsektorn och har även efter 2014 fortsatt öka.¹⁹ Betydelsen för klimatfrågan växer i takt med att transportsektorns utsläpp av växthusgaser ökar. EU har infört ett tak för koldioxidutsläppen för bland annat kraftproduktion och industrier som är energiintensiva. Ett sådant tak finns emellertid inte för transporter. Sjö- och flygtransporter har inte någon beskattning eller restriktioner, något som tåget har. Orsaken till beskattningen är att järnvägen påverkas av dess elförbrukning, vilket innebär att kraftindustrin och dess tak för koldioxidutsläpp påverkar järnvägens prissättning.²⁰

Järnvägen har potentialen att uppnå de hållbarhetsmål som krävs för transport. Genom att möta hållbarhetsmålen, och att det utvecklas ett mer effektivt transportsystem, kan tågtrafiken möta den ökade tillväxten i efterfrågan på transporter från både passagerare och gods.²¹ Numera kan det även gå snabbare att ta tåget än flyget på vissa längre avstånd, om man räknar från stadscentrum till stadscentrum.²²

Trots tågets potential finns det begränsningar, då tågen till exempel måste vara speciellt anpassade för att köra över nationsgränserna. Många rutter i Europa har även stängts sedan slutet av

¹⁷ Europeiska Revisionsrätten (2018) *Särskild rapport; Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke*

¹⁸ Europeiska Kommissionen -Generaldirektoratet för Kommunikation (2014) *Insyn i EU-politiken Transport*

¹⁹ Europeiska Revisionsrätten (2018) *Översiktlig analys- Mot en väl fungerande transportsektor i EU: utmaningar som måste hanteras*

²⁰ Kågeson, P. (2008) *Transporter och klimat- Om koldioxid och handel med utsläppsrätter*, SNS Förlag, s. 11

²¹ UIC (2016) *Railway Standardisation Strategy Europe*

²² Europeiska Kommissionen Generaldirektoratet för Energi och Transport (2008) *Modern rail modern Europe - Towards an integrated European railway area*

andra världskriget, som ett resultat av att nya gränser drogs. Dessutom skapade upprättandet av järnridån begränsningar för transporter mellan öst och väst. Även andra samhällsförändringar som billiga flygresor har bidragit till att tågsträckor tvingats stänga, vilket följaktligen bidragit till luckor i det europeiska järnvägsnätet, där de nationella järnvägsnäten dessutom inte är korrekt sammankopplade. Under senare år har emellertid frågan och dess problematik åter blivit aktuell på EU-nivå eftersom man numera strävar efter att restaurera de 'saknade länkarna' i järnvägsnätet.²³ Ytterligare ett problem inom transportsektorn är att utbyggnadstakten är tämligen varierande inom unionen samt tillgängligheten och kvaliteten på infrastrukturen är underutvecklad i de östra delarna av unionen.²⁴

I december 2013 antogs en ny lagstiftning – Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet – som avser att få rätsida på klyftorna mellan medlemsstaternas transportnät samt att undanröja de flaskhalsar som fortfarande hindrar en välfungerande inre marknad. Vidare försöker EU via denna lag även att övervinna de tekniska hinder som finns; exempelvis de olika standarder som finns i järnvägsnätet mellan de olika medlemsstaterna,²⁵ för att förbättra den fria rörligheten.

Vidare finns det en komplexitet i hur en individ väljer färdmedel. Det vill säga en sträcka som innefattar många byten med tåg kan avskräcka en resenär från att välja det färdmedlet. Samtidigt kan exempelvis höghastighetståget ses som ett lockande alternativ om resan kostar mindre på en sträcka gentemot flyget, även om det tar längre tid.²⁶

Turistbranschen har bidragit till och påverkas av klimatförändringarna, dessa förändringar och effekter märks redan av. I takt med att temperaturerna stiger riskerar attraktionen hos många destinationer att försvinna. Naturfenomenen som korallrev och regnskog, dit många turister åker, kommer bli förstörda eller degraderade, vilket är en av de bidragande faktorerna till att attraktionen för dessa destinationer kan komma att försvinna.²⁷ Policyändringar påverkar även turismen. Till exempel har nya policys och ansträngningarna att minska växthusgaserna – orsakade av den globala uppvärmningen – påverkat turismen. Eftersom transport står för större

²³ Europeiska Kommissionen Generaldirektoratet för Regional och Urban Policy (2018) *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*

²⁴ Europeiska Revisionsrätten (2018) *Översiktlig analys- Mot en väl fungerande transportsektor i EU: utmaningar som måste hanteras*

²⁵ Europeiska Revisionsrätten (2018) *Särskild rapport; Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäck*, s.14

²⁶ Ibid

²⁷ Nicholls, M. (2014) *Climate Change: Implications for Tourism*, Cambridge Institute for Sustainability Leadership, s.5

delen av utsläppen inom transportsäktorn, så är det där förändringarna krävs.²⁸ En viktig aspekt för framtiden är att transporterna måste öka samtidigt som de fortsätter vara effektiva.²⁹ Tågtransporter är härvid tämligen miljövänligt och energisnålt, vilket bidrar till att tåget har en hög potential att vara ett bra alternativ som transportmedel i relation till miljöproblemen. Samtidigt kommer andra transportmedel att påverkas av höjda energipriser i större utsträckning än tåget. Det innebär i praktiken att flyg och bilkörning kommer att bli dyrare och svårare.³⁰ Med detta som bakgrund kommer vi nu gå över på tidigare forskning och studiens teoretiska ansatser.

²⁸ Ibid

²⁹ Europeiska Kommissionen, Generaldirektoratet för Rörlighet och Transport (2019) *Transport in the European Union-Current Trends and Issues*

³⁰ Fröidh, O. & Nelldal, B.L. (2006) *Tåget till framtiden – järnvägen 200 år 2056*

Tidigare forskning och teoretiska ansatser

Den tidigare forskningen inom tågtransport är spridd och omfattande och har till stor del uppmärksammat antingen beteendeförändringar i resandet på grund av höghastighetståg, eller hur höghastighetståg och flyg konkurrerat med varandra på marknaden. Det finns även forskning om höghastighetstågens påverkan på turism. Emellertid behandlar denna forskning framförallt inrikesturism, och då i bland annat Spanien, där höghastighetståg bidragit till en ökad turism och ofta konkurrerat ut flyget.

En viktig grupp av aktörer i detta sammanhang är kommersiella researrangörer och reseföreträdare. Dessa kan antas vara direkt involverade i den pågående förändringen och därför är det givande att undersöka svenska branschföreträdares erfarenheter kring förutsättningarna för ett ökat internationellt resande med tåg. Därför kommer detta avsnitt att presentera den tidigare forskningen inom området, tillsammans med en rad teoretiska förklaringsmodeller som kommer att utgöra underlag för studiens analys. Följaktligen kommer detta avsnitt att behandla globaliseringens inverkan på hur världen upplevs ha krympt, vilket sedermera kommer att utvecklas genom begreppet tid-rums-komprimering. Därefter kommer genomgången att belysa olika aspekter som kan påverka individens val av färdmedel och turistdestination. Arbetet kommer således att utgå från en rad olika faktorer som samverkar och integrerar med varandra. Denna något breda ansatts syftar till att ge några alternativa förklaringsmodeller som sedermera kan användas för att förstå och beskriva dels förändringarna i efterfrågan på tågturismen, och dels hur branschföreträdare agerar på denna marknad. Dessa teoretiska infallsvinklar valdes som förklaringsmodeller eftersom de gemensamt integrerar och samverkar med varandra och kan bidra till analysen av studiens empiri.

Tid-rums komprimering

Resor och turism är ett globalt fenomen och är en av de största industrierna i världen. Turism och idén om rörlighet går hand i hand och ingår i ett komplext system där båda nämna är beroende av och påverkar varandra till att ständigt öka. En stor inverkan på turistresor och människors förhållande till semesterresor är priserna och dess förändringar. Härvid har lågprisflyget haft en stor inverkan på den geografiska förändringen när det gäller semesterresor och dess destinationer. Det har även bidragit till att människor vant sig vid att kunna flyga långt på kort tid, till ett billigt pris. Globaliseringen och avregleringen av flygen har således bidragit till

att individer vant sig vid att kunna ta sig till olika platser snabbt, och att världen således 'minskat'.³¹

Forskningen visar att globaliseringens kraft inte hade varit möjlig utan dagens tekniska förändringar.³² Informations- och kommunikationsteknologin (IKT) har härvid även en stor inverkan på turistströmmar och -trender och är därmed en av drivkrafterna till miljöförändringarna. IKT är även en bidragande faktor till den rumsliga och temporär konvergensen som existerar. Genom till exempel internet upplever individer att avstånd krymper.³³

Tids-rums komprimering refererar till en samling av processer som gör att det relativa avståndet mellan två platser krymper; det vill säga dras samman, mätt i form av restid eller kostnad.³⁴ Denna idé om en 'krympande värld' har, enligt forskningen, fått en allt större framtoning och betydelse i och med de raska framsteg som gjorts inom resandet, genom framförallt flyg och kommunikation via internet. Denna typ av studier är en etablerad del av forskningen inom transport- och kommunikationssystem. Från 1970-talet och framåt har denna modell inte endast setts som en uppsättning av tekniska framsteg utan även som en process som är väl integrerad med andra processer, som till exempel kapitalackumulation.³⁵ Tid-rums komprimering är härvid viktig när det gäller att förstå och förklara dagens resande. Uppfattningen att värden krymper påverkar härvid hur människor väljer att resa. Denna process är starkt sammanlänkad med globaliseringen eftersom globalisering i generella termer kan beskrivas som att internationella transaktioner sker med en ökad hastighet, genom exempelvis transporter.³⁶

Härvid menar Spiekermann och Wegener att dagens moderna och globala samhälle har såväl bidragit till som 'yttrar sig' genom en ökad rörlighet. Ett exempel är att Europa under de senaste årtiondena har slungats in i ytterligare förändringar i förhållandet mellan tid och rum. Det visar sig bland annat i HSR-nätverkens utveckling som har resulterat i att vi kan förflytta oss allt snabbare mellan platser.³⁷ Trots att höghastighetståg har haft en inverkan på förändringen i förhållandet mellan tid och rum, är det framförallt flyget som haft större inverkan på att förhållandet mellan tid och rum krympt. Spiekermann och Wegener menar dock att höghastighetstågens

³¹ Barr, S., Prillwitz, J., Ryley, T. & Shaw, G. (2018) *Geographies of Transport and Mobility- Prospects and Challenges in an age of Climate Change*, Routledge

³² Mihajlović, I. & Krželj-Čolović, Z. (2014) "The impact of globalisation on the development of tourism within social and economic changes", *European Scientific Journal*

³³ Ibid

³⁴ Castree, N., Kitchin, R. & Rogers, A. (2013) *Dictionary of Human Geography*, Oxford University Press, Oxford, s.518

³⁵ Ibid

³⁶ Warf, B. (2011) "Teaching Time-Space Compression", *Journal of Geography in Higher Education*, 35: 2, 143-161

³⁷ Spiekermann, K., Wegener, M. (1994) "The shrinking continent: new-time-space maps of Europe", *Environment and Planning B: Planning and Design* 1994, volume 21, 653-673

introduktion på marknaden har förändrat avståndet mellan städer/länder och bidrar därför genom tid-rum-dimensionen till att den europeiska kontinenten krymper. Emellertid kommer höghastighetstågen endast att knyta ihop 'viktiga' städer med varandra, vilket bidrar till att platser mellan eller utanför dessa anslutningar riskerar att hamna i utkanten och tillgängligheten för dem kan således minska.³⁸ Platser och människor blir allt mer sammankopplade och människors tillvaro, rörelse eller resande påskyndas genom tids-rums komprimeringen. Emellertid är utvecklingen relativ. Även om avstånden mellan platser och människor har krympt, varierar denna effekt från plats till plats och person till person. Detta beror på en korrelation mellan individens ekonomiska och sociala position.³⁹

Fröidh argumenterar att höghastighetståg har stor marknadspotential då det är möjligt att ersätta befintliga järnvägsspår med höghastighetståg. På så sätt skulle nya resor på sträckan kunna genereras. Där höghastighetståg redan införts, och restiden inte överstiger 2 timmar, är flygen redan så gott som utkonkurrerade.⁴⁰ När restiderna istället närmar sig 3 till 3,5 timmar restid har tåg fortfarande en hög konkurrenskraft. Men på längre restider än 3,5 timmar har flyget fortfarande en hög konkurrenskraft. Slutsatsen Fröidh drar är att restiden är en viktig del för konkurrensen mellan flyg och tåg. Andra faktorer som komfort, service och pris har även en avgörande betydelse. Dessa faktorer är även i viss mån sammanlänkade, men de är även av olika vikt för olika resenärer. Följaktligen blir pris viktigt för den priskänsliga resenären samtidigt som en affärsresande sätter högre värde på restiden.⁴¹

När det gäller utvecklingen av höghastighetstågssektorn menar Urbanek att det krävs kapitalintensiva och tidskrävande investeringar - i form av infrastruktur och moderna system för styrning av järnvägstrafik – för att kunna främja den europeiska integrationen.⁴² Ytterligare krävs det bland annat IKT-teknik som förenklar biljettboknings- och försäljningssystemen. Utvecklingen av höghastighetståg kräver således både lämplig infrastruktur och IKT som stödjer en rörlig och företagsam information. Genom investeringar i höghastighetstågen ser EU således ett sätt att återföra passagerare till järnvägstransporterna i Europa.⁴³

³⁸ Ibid

³⁹ Leyshon, A. (1995) "Annihilating space?: the speed-up of communications", in: *A Shrinking World?*, editors: Allen, J. & Hammett, Oxford University Press, New York

⁴⁰ Fröidh, O. (2007) "Perspectives for a future high-speed train in the Swedish domestic travel market", *Journal of Transport Geography*, Volume 16, 268–277

⁴¹ Ibid

⁴² Urbanek, A. (2015), "Costs and Benefits of High Speed Rail Integration in Europe", in: *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, Edition: Springer Proceedings in Business and Economics, Publisher: Springer International Publishing, editor: Monika Bąk

⁴³ Ibid

Vad kan påverka val av färdmedel?

Enligt Webb har samhället blivit beroende av energi från fossila bränslen eftersom globaliseringsprocessen och marknadsekonomin befrämjar produktion och konsumtion. Webb diskuterar, med denna utveckling som bakgrund, hur ett industrialiserat och materialistiskt marknadsdrivet samhälle kan åstadkomma en omvändning i beteendemönstret för att därmed bryta beroendet av det fossila bränslet. Webb menar härvidlag att även politiken som drivs för att minska utsläppen i ett hushåll i stor utsträckning fokuserar på beteendemässiga förändringar som sker stegvis genom information och marknadsföring, och som baserar sig på enskilda individers engagemang. Härvidlag har allmänhetens medvetenhet och oro för klimatet tillsammans med nyheter och information haft större effekt på en individs beteendemässiga förändringar än strukturella och politiska beslut. Sålunda menar Webb att de mer kortsiktiga ekonomiska och stegvisa förändringarna är mest framträdande i samhällsdebatten om klimatförändringarna och att andra mer strukturella värdesystem nedgraderas samtidigt.⁴⁴

Det finns även forskning på trender som 'alternativ turism', och viss forskning tyder på att det finns en trend mot ett mer 'individuellt' resande. I denna forskning beskriver små specialiserade researrangörer en ökande trend till mer ovanliga destinationer.⁴⁵ Denna typ av 'alternativ turism' kan förklaras som; ett alternativ till industrialiserad massturism som istället fokuserar på specialiserade resor som exempelvis ekoturism, som är en av de senaste mest ökade och viktigaste marknadskrafterna inom turismen. Denna typen av turism fokuserar mer på hållbart resande och kan inte enligt Carter ersätta massturismen, vidare menar han att tyngdpunkten för förändrat mer ansvarsfullt resandebeteende ligger på turistföretagen och turisten själv.⁴⁶ Vidare finns det en del engagemang inom turismsektorn för att möta hållbarhetsmålen, genom 'alternativ turism'. Dock kommer detta engagemang ofta från små specialiserade reseföretag som arbetar med antingen ovanligare destinationer eller alternativ och mer miljövänlig turism. Denna typen av turism kan, enligt Budeanu, m fl., ses som motpolen till kontroversiell massturism.⁴⁷

⁴⁴ Webb, J. (2012) "Climate change and society: the chimera of behaviour change technologies", *Sociology*, 46

⁴⁵ Cater, E. (1995) "Consuming spaces: global tourism", in: *A Shrinking World?*, editors: Allen, J. & Hammett, Oxford University Press, New York, s.214

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Budeanu A, Miller G, Moscardo G & Ooi C-S (2015) "Sustainable Tourism, Progress, Challenges and Opportunities: Introduction to this Special Volume", *Journal of Cleaner Production*

Och enligt Cairns et al. har sociologer varit kritiska till hur beslutsfattare vill förändra människors beteende genom olika policys som ett resultat av klimatdebatten.⁴⁸ Till exempel hävdar Webb att: “the framing of the problem as one of behavioural adjustments to individual self-interest obscures alternative understandings of society as a collective accomplishment”⁴⁹. En central utgångspunkt i detta resonemang är betoningen på samhällets grundläggande karaktär och att de sociala koderna förändras på olika sätt. Detta innebär att individen inte endast har ett automatiserat beteende utan att det drivs av en rad samverkande faktorer som dess ekonomiska och sociala kapital. Det innebär att om vänner börjar resa med tåg, och även för detta vidare, bidrar det till att individens sociala koder påverkas och följaktligen kan deras resmönster och -beteenden komma att ändras, och därmed även i förlängningen själva transportpolitiken.

Sociologisk litteratur visar att exempelvis bilanvändning inte endast kan beskrivas av individuella val utan att det även kan beskrivas av bredare kulturella och kontextuella faktorer.⁵⁰ Det vill säga bilanvändningen kan ses som en social praktik som är yttrar sig genom individuella handlingar.⁵¹ Exempelvis menar Webb att ett ingripande för att ändra ett beteende hos en individ med hjälp av ekonomiska och social-psykologiska beteendemodeller ännu inte varit effektiva, eftersom man inte väger in andra kontexter som kan inverka.⁵² Det innebär till exempel att valen av transportmedel kan påverkas av den kultur och sociala kontext man lever i. För att förändra ett beteende menar således Webb att vikten av hur omgivningen tolkar och tänker påverkar individers beteende. Samtidigt menar Webb att även andra faktorer, som ekonomiska faktorer, kan påverka.

Vidare har enligt Jiménez, et al., spanska flygtransporter minskat, och att HSR:s inträde på de spanska marknaderna bidragit till en ökad efterfrågan på tåg i olika utsträckning, beroende på rutt. Det innebär att höghastighetstågen på många resvägar konkurrerat ut flygtrafiken i Spanien. Sammanfattningsvis framstår de spanska järnvägarna som vinnarna i tävlingen om marknaden. De har kunnat öka antalet transporterade passagerare och marknadsandelar, medan lufttrafikföretag har tvingats möta en kraftig minskning i antalet passagerare.⁵³ Detta exempel visar

⁴⁸ Cairns, S., Harmer, C., Hopkin, J. & Skippon, S. (2014.) "Sociological perspectives on travel and mobilities: A review", *Transportation Research Part A*, 63, 107–117

⁴⁹ Webb, J. (2012) "Climate change and society: the chimera of behaviour change technologies", *Sociology*, 46, s. 109

⁵⁰ Cairns, S., Harmer, C., Hopkin, J. & Skippon, S. (2014) "Sociological perspectives on travel and mobilities: A review", *Transportation Research Part A*, 63, 107–117

⁵¹ Ibid

⁵² Webb, J. (2012) "Climate change and society: the chimera of behaviour change technologies", *Sociology*, 46

⁵³ Jiménez, J.L. & Betancor, O. (2012), "When trains go faster than planes: the strategic reaction of airlines in Spain", *Transport Policy* nr 23, 34–41

dels att tid även spelar en avgörande roll i huruvida en person väljer ett visst transportmedel, och dels att de andra kontexter kan påverka en individs val av färdmedel.

Ytterligare en aspekt som Mihajlović och Krželj-Čolović diskuterar är att förändringar i ett samhälle, som till exempel politisk oro och naturkatastrofer. Denna typ av händelser kan skapa osäkerheter i ett område, vilket bidrar till turister i mindre utsträckning lockas till dessa områden. Säkerhet kan härvid vara en viktig och bidragande faktor till turisternas val av destination, vilket innebär att turisttrender förändras.⁵⁴ Det finns härvid en rad olika aspekter som kan påverka hur individer väljer att resa, och vilket färdmedel de väljer för resan. Den tidigare forskningen ger en bild av en viss komplexitet i valet där en individ bland annat kan bli påverkad av dess omgivning genom sociala och kulturella koder. Dessa aspekter, som framkommer i den tidigare forskningen och i de teoretiska förklaringsmodellerna, kommer att vara betydelsefulla i förståelsen av bland annat beteendemässiga förändringar och i hur marknaden utvecklar och reagerar på dessa förändringar.

Sammanfattning av tidigare forskning och teori

Globaliseringen och dess uttryck i bland annat i expansionen av lågprisflyg har bidragit till både ökade utsläpp av växthusgaser samt till att världen krympt. Människor har kort sagt vant sig vid att resa långt med hjälp av flyg.⁵⁵ Men en ökad medvetenhet om flygets inverkan på klimatet har däremot bidragit till att EU:s intuitioner strävar efter att minska utsläppen och en mer hållbar utveckling för transportsektorn. En viktig faktor är en beteendemässig förändring hos resenären. Utan dessa beteendemässiga förändringar, till fördel för tåget, kan det vara svårt att uppnå en mer hållbar utveckling och minska utsläppen från transportsektorn. Således samverkar och påverkar både tid-rums komprimeringen, sociala och kulturella processer i samhället. Denna samverkan påverkar de sociala och kulturella processerna, genom att världen 'krymper' har exempelvis bidragit till massturism som en av de sociala och kulturella processerna. Alla dessa aspekter kan bidra till beteendemässiga förändringar gällande människors val av färdmedel och bidra till en ökad efterfrågan på ett mer hållbart transportmedel, som tåg. En individ är således en social person som drivs av och påverkas av olika aspekter. Till exempel påverkar omgivningen våra val. När vänner eller familj som rest med tåg ger en positiv bild av semestern på-

⁵⁴ Mihajlović, I. & Krželj-Čolović, Z. (2014) "The impact of globalisation on the development of tourism within social and economic changes", *European Scientific Journal*

⁵⁵ Yearley, S. (1995) "Dirty connections: transnational pollution", in: *A Shrinking world?*, Editors: Allen, J. & Hamnett, C., Oxford University Press

verkas individens föreställningar och beteenden. Samtidigt påverkas individen av dess ekonomiska förutsättningar, vilket även det kan påverka valet av färdmedel. Därför kommer dessa presenterade förklaringsmodeller att fungera som inspiration och vägledning i försöket att tolka och förklara eventuella förändringar i utbudet och efterfrågan på tågsemester samt hur marknaden ser och arbetar med de förändringarna som skett inom rådande infrastrukturer. Nu har tågmarknaden placerats i sett sammanhang och därför kommer nu studiens syfte och frågeställning att preciseras.

Syfte och frågeställningar

Med ovanstående resonemang som bakgrund blir studiens syfte att belysa ledande marknadsaktörers/branschföreträdare uppfattning om förändringar i utbud och efterfrågan på tågresor. Därmed är frågeställningarna följande:

1a) Ser branschföreträdarna en förändring i den ökade efterfrågan på tågsemester, och vad beror i så fall dessa förändringar på? 1b) Hur presenterar resemagasin resandet med tåg? Finns det några förändringar i dessa resereportage under åren?

2) Hur arbetar resebolagen för att utveckla resandet med tåg, speciellt med tanke på tågturismen och dess marknad i Europa?

3) I vilken mån går det att tillmötesgå den förändrade efterfrågan från resenärerna? Vilka hinder finns och möjligheter föreligger och hur förhåller sig aktörerna till dessa?

Avgränsningar och Europakoppling

Arbetet kommer att utgå från svenska branschföreträdarens uppfattning och kommer således inte kunna ge en bild på tågresandet/-turismen utvecklats generellt i Europa. Det innebär att studien kommer att utgå från och fokusera på tågturismen från Sverige ut till kontinenten (Europa). Därmed kommer det fortsatta arbetet att fokusera på tågturism, och på att förklara hur marknaden ser på förändringar inom resandet som en effekt av bland annat till exempel klimatförändringar, en ändrad syn på resande och ändrade resmönster. Arbetet kommer inte gå in på hur individen – tågresenären – tolkar resandet, utan studien kommer utgå från hur företrädare för marknaden uppfattar och tolkar förändringarna. Studien kommer inte heller att behandla turismsektorn i stort, utan den kommer endast att belysa tågresandet. Valet att intervjua branschföreträdare är i huvudsak betingat av att de ser marknaden och upplever trender och förändringar i vardagen och ofta upplever/ser marknaden på ett annat och mer direkt sätt än till exempel politiker eller andra aktörer som planerar vårt resande.

Tidigare forskning har primärt undersökt reseförändringar genom statistik. Forskningen har även undersökt utvecklingen av teknik och infrastrukturer. Däremot är forskningen om hur resemaknaden uppfattar förändringsprocesserna tämligen begränsad. Denna infallsvinkel kommer härvid att undersökas eftersom branschföreträdarna har tillgång till marknaden och har ett relativt stort inflytande över den. Marknadens uppfattning kan ses som viktig eftersom det är

den som bland annat styr utbud och efterfrågan. Denna studie kommer, genom det empiriska materialets fokus, att utgå från svenska förhållanden när det gäller resandet med tåg till den europeiska kontinenten, och förutsättningarna för resandet i Europa. Det gör självfallet generella slutsatser mer komplicerade, men samtidigt kan materialet och uppsatsens fokus ge indikationer på gemensamma problem respektive trender inom Europa när det gäller tågresandets utveckling och förutsättningar. Med detta i åtanke är det dags att byta spår, härvid kommer undersökningens empiriska metod att presenteras och diskuteras.

Metod och material

Studien kommer primärt att utgå från semi-strukturerade intervjuer med branschföreträdare såsom resebyråer och resemagasin, för att därmed undersöka om det skett en förändring och en form av skifte mot en ökad efterfrågan på tågsemester, samt hur detta tar sig uttryck hos resebolag och i resemagasin. Dessa intervjuer kompletteras med en dokumentanalys av ett urval resemagasin (Vagabond). Genom att använda både intervjuer och en analys av resemagasin används olika material som kan ge en rikare bild av studiens infallsvinklar. Studien kommer fokusera på marknaden; det vill säga olika reseaktörers uppfattning. Den tidigare forskningen har i stort sett valt att belysa de tekniska svårigheterna kring tågtransporter eller fokuserat mer på statistik över passagerarsiffror för att beskriva marknaden. I denna studie kommer däremot tyngdpunkten att ligga på hur branschföreträdare uppfattar marknaden och tågresandet i Europa. Här nedan kommer en mer djupgående förklaring och motivering till de valda materialen och metoderna.

Typ av studie och val av metod

Intervju

Vid fenomen som det inte finns en hög grad kunskap om är en kvalitativ intervjustudie en lämplig metod, eftersom en semistrukturerad intervju inte har förbestämda 'rätta' eller 'felaktiga' svar. Uppfattningar om individens vardag och tolkning på ett fenomen blir således mer utmålade eftersom frågorna kan gå djupare och det finns en större frihet när det gäller uppföljningen av specifika frågor.⁵⁶ Den kvalitativa samtalsintervjun som metod passar denna studies vetenskapliga problem eftersom det är branschföreträdarnas uppfattning om tågresandet som är studiens syfte. Metoden och materialet kan härvid ge en mer överblickande bild av den komplexa förklaringen i förändrade resmönster. Studien kommer därmed att undersöka hur branschföreträdare ser på de strukturella förändringarna i resandet och intervjuerna har härvidlag utgått ifrån fyra teman, som presenteras i *Bilaga 1*.

Textanalys

Som ett komplement till intervjuerna kommer även Vagabonds Resemagasin (årgångarna 1998, 2008 och 2018) att analyseras för att därmed bland annat undersöka huruvida tågsemester fått

⁵⁶ Esaïasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2012) *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*, (4.uppl.), Norstedts juridik

en mer framträdande roll i resereportagen på senare år, och i så fall hur presenteras tågturismen. Frågan är om det har skett en förskjutning av vad som framställs i magasinerna genom åren. Valet att i denna undersökning använda både intervjuer och textanalys beror på att materialerna kompletterar varandra. Intervjuerna bidrar med ett tydligt material över hur marknaden uppfattar resandet. Dokumentanalysen av magasinerna bidrar mer när det gäller resenärens – konsumentens – perspektiv. Det finns även en större möjlighet att se eventuella förändringar över tid på ett betydligt mer konkret sätt än via intervjuerna, då dessa bara bidrar med aktörernas uppfattningar och upplevelser av förändringar över tid.

Urval av fall

Intervjuerna

Urvalet av intervjuer för denna studie har baserats på branschföreträdare såsom resebyråer och företrädare för resemagasin eftersom dessa är strategiskt placerade och har en god översikt över människors resvanor. Ytterligare incitament till varför denna metod valdes är att dessa aktörer kan ge sin syn och upplevelse kring förändringar på marknaden och dess beteendeförändringar

Intervjuer tar tid eftersom dessa är mer djupgående och strävar efter individers uppfattning(ar) av ett fenomen. Således kan inte lika många intervjuer genomföras som i en statistisk undersökning vilket kan påverka urvalet. Samtidigt ska forskningen sträva efter ett så brett urval som möjligt. Med detta i åtanke har avvägningar gjorts vilket lett till ett strategiskt urval av branschföreträdare, som således inte är slumpmässigt. Branshperspektivet valdes för att få en djupare bild trots risken för ett selektivt urval och ett mindre antal genomförda intervjuer.⁵⁷ Strategin har även varit att, med hjälp av informationsintervjuer, utgå från ett centralt urval för att beskriva och analysera studiens problem.⁵⁸

Sålunda bygger denna studie på sju intervjuer, som utförts på olika sätt. Tre har genomförts på plats med 1) marknadschefen på Snälltåget (tågresebolag som opererar linjen Malmö- Berlin), 2) en av delägarna av Centralens Resebutik i Kalmar (resebyrå som är specialiserade på utrikeståg) och 3) reportageförfattarna av bland annat boken “Med Tåg Genom Europa” (det är en författarduo, som skriver resereportage). Två stycken telefonintervjuer har även genomförts.

⁵⁷ Ibid

⁵⁸ Ibid

Den första med chefen på BiljettButiken Interrail (ett företag som finns både i Kristinehamn och Karlstad). Denna intervju genomfördes med chefen för butiken i Karlstad, en resebyrå som fokuserar på tågsemester och försäljning av interrailkort. Den andra telefonintervjun gjordes med chefredaktören på Vagabond Resemagasin (ett av Sveriges största resemagasin). Ytterligare två intervjuer har genomförts via ett öppet frågeformulär som skickats på mail till och besvarats av Alingsås Resebutik (en liten resebyrå för både tåg och flygresor) och Grand Tours (en resebyrå för charterresor med tåg och båt för seniorer). Frågeformuläret för de två sistnämnda bifogas i *Bilaga 2*.

Resemagasinen

För denna studie valdes Vagabonds resemagasin årgångarna 1998, 2008 och 2018 (10 resemagasin per årgång, 1998 endast 9 magasin). Urvalet av dessa resemagasin beror på möjligheten att få fram och spåra eventuella förändringar över tid. Val av årgångar berodde på att år 2019 inte är slut, och därför har inte alla tidningar för året utkommit. Således valdes närmast liggande helår, 2018, för att sedan betrakta resereportagen över tid valdes sedan 10 års intervaller.

Intervjusituationen och etiska aspekter

Studiens intervjuer har utgått ifrån Vetenskapsrådets fyra etiska principer; informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet. Varje person som var av intresse för ett deltagande i intervjustudien kontaktades via mail med en förfrågan om deltagande där intervjuens syfte beskrevs, att deltagande var frivilligt och att materialet skulle användas endast för denna studie.⁵⁹ Genom en bekräftelse i form av svar på mail hämtades samtycke för intervjun samtidigt som tid för intervjun bokades. Information om att ljudupptagning av intervjuerna skulle ske, men med deras samtycke, gavs deltagaren via mail innan intervjuerna påbörjades. Samtidigt blev de informerade om hur dessa ljudfiler skulle hanteras.⁶⁰

Då olika former av intervjuer genomförts (på plats/telefon/mail) har intervjusituationerna varit varierande. Intervjuerna som genomfördes på plats hade den fördelen att det var lättare att läsa av personens korpspråk och ge intervjun ytterligare kontext än vad telefon och mailintervjuerna gjorde. Vid telefonintervjuerna fick jag således vara mer lyhörd på pauserna i svaren och ställa fler följdfrågor om jag uppfattat deras svar på rätt sätt.

⁵⁹ Vetenskapsrådet (u.å) *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*

⁶⁰ Ibid

Beroende på att dessa branschföreträdare är lokaliserade i olika delar av landet kunde inte alla intervjuer genomföras på plats, utan några fick genomföras som telefonintervju. När det gäller en av intervjuerna som genomfördes på plats så var det en resejournalisterduo som intervjuades. Här blev det således även viktigt att avgöra hur dynamiken mellan dessa två intervjupersoner fungerade; det vill säga, ifall en av dem var mer drivande än den andra och om båda svarade på frågorna eller inte.

Två av intervjuerna har, som nämnts, genomförts via mail genom ett frågeformulär. Svaren på dessa intervjuer kan ses som mindre spontana eftersom de själva haft tid att skriva ner och redigera sina svar, något som intervjupersonerna som intervjuats direkt i ett samtal eller via telefon inte kunnat göra. Valet att ta med dessa intervjuer beror på att studien skulle få en så bred svarsfrekvens som möjligt. När det gäller dessa två intervjuer fanns det ingen möjlighet att intervju dem på annat sätt, än via mail.

Validitet och reliabilitet

Validitet innebär att man i studien mäter det som utges ska undersökas; det vill säga att man inte mäter något annat än den ställda forskningsuppgiften syftar till.⁶¹ Frågor som ”uppfattar jag er rätt om jag förstår er så här...” har ställts till intervjupersonerna för att stärka reliabiliteten i undersökningen vilket minskat risken för missförstånd och att fel slutsatser dras av intervjuvaren. Systematiska fel i studien har försökt undvikas genom en likhet mellan frågorna i intervjuerna, genom att samla in material till forskningens syfte, genom att registrera alla intervjuer på samma sätt och genom transkribering.⁶²

Databearbetning och analys

Analysen av intervjuerna

Analysen av intervjuerna har utgått från en kvalitativ innehållsanalys som sätter större tyngd vid den subjektiva förståelsen av texten (transkriberingen av intervjuerna); det vill säga både del, helhet och kontext. De transkriberade intervjuerna har noggrant lästs igenom för att få en uppfattning av både det explicita innehållet samt det mer underförstådda – implicita – innehållet. Efter en viss överblick av innehållet i samtliga intervjuer har intervjuerna analyserats utefter två teman/dimensioner presenterade i tabellen nedan.

⁶¹ Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2012) Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad, (4.uppl.), Norstedts juridik, s. 57

⁶² Ibid, s. 57–65

Tabell 1-Analyschema

Teman/ dimensioner	Möjligheter	Hinder	Problematik
Tid-rum komprimering - Tillgänglighet till platser			
Beteendemässiga förändringar och hållbar utveckling - Förändringsprocesser			

Kategorierna överlappar och kommer således användas som infallsvinklar.

Textanalys av resemagasinen

Resemagasinen har analyserats genom en kvalitativ innehållsanalys. Följaktligen kategoriserades innehållet i dessa dokument systematiskt efter mönster och teman, för att på så sätt göra en tolkning av textens helhet, innehåll och dess förändring över tid. Den kvalitativa innehållsanalysen har vissa regler för själva kodningen av texten samtidigt som den bygger på en subjektiv tolkning.⁶³ Analysen av magasinen har utgått från följande huvudteman: vilken sorts resa beskriver dessa magasin, är det möjligt att ta tåget dit, handlar reportaget om tågsemester? Har reportagen förändrats över tid, det vill säga är det en annan typ av reportage i senare magasin än i de från 1998?

Studiens svårigheter

Studien kan anses vara svår att replikera eftersom förfluten tid kan påverka uppfattningar och trender. Svaren i intervjuerna kan te sig annorlunda eftersom intervjusituationen är komplex, och mycket beror på tonfall och språkbruk. Eftersom en semistrukturerad intervju mer bygger på teman som ska tas upp under intervjun är det svårt att replikera hela situationen även om man utgår från samma frågor. Miljön personen befinner sig i, personens humör och när intervjun har genomförts spelar även roll. Studien blir även svår att generalisera till andra miljöer eftersom det är så pass få intervjuer som genomförts.

Vidare bör även belysas att det är branschföreträdare som intervjuats, vilket innebär att deras svar och förklaringar av olika fenomen kan vara färgade av egenintresse, deras profession och position, något denna studie haft i åtanke. Studien är inte heller representativ för hur hela Sveriges befolkning ser på tågresor, eller om det är hela – eller stora delar – av befolkningen, eller mindre grupperingar, som står för en större efterfrågan.

⁶³ Bergström, G. & Boréus, K. (Ed.). (2012) *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*, (3., [utök.] uppl.), Studentlitteratur

Resultat

I detta avsnitt kommer resultatet av både intervjuerna och magasinen att presenteras utifrån de frågeställningar som preciserats i uppsatsens. Först kommer intervjuerna med resebyråerna att presenteras utifrån följande infallsvinklar/frågor: Ser resebyråerna en förändring i den ökade efterfrågan på tågsemester, och vad beror i så fall dessa förändringen på? Hur arbetar resebolagen för att utveckla resandet med tåg, speciellt med tanke på tågturismen och dess marknad i Europa? Går det att tillmötesgå den ökade efterfrågan? Vilka hinder finns och möjligheter föreligger och hur förhåller sig aktörerna till dessa?

Därefter kommer intervjuerna med resejournalisterna att presenteras utifrån hur de upplever förändringen inom resandet, till fördel för tåg. Därpå kommer magasinen att kartläggas utifrån följande ingångar: Hur presenterar resandet med tåg i magasinen? Finns det några förändringar i dessa resereportage under åren?

Resebyråerna (intervjuer)

Förändringar när det gäller efterfrågan

De senaste åren tycks ha gett en kraftig ökning av efterfrågan på tågsemester, vilket skapat förutsättningar för en mer hållbar turism. Det framgår av intervjuerna att efterfrågan på tågsemester har exploderat. De noterar att ökningen började något under sommaren 2017. Under 2018 dubblades efterfrågan och under 2019 har det varit en ytterligare ökning, något alla resebyråer verkar samstämmiga om. Detta uttrycker bland annat Häggström;

”Beläggningen är högre, främst på de attraktiva linjerna mellan Stockholm-Göteborg-Köpenhamn. I synnerhet märker vi detta på linjerna genom Tyskland det vill säga till och från Hamburg och Berlin” (Rolf Häggström, Grand Tours).

Häggström uttrycker vidare att det i Sverige har uppstått en sorts 'flygskam' vilket bidragit till den ökade efterfrågan på tågsemester. Det är emellertid inte enbart Häggström som beskriver att miljön är den största drivande faktorn till att det blivit en ökad efterfrågan på tågresa. Samtidigt lyfter resebyråerna olika sociala aspekter som viktiga drivkrafter för att den större massan ska byta från flyg till tåg. Sociala och ekonomiska faktorer beskrivs härmed ha en inverkan på resandet. Men klimatskammen och ”håll dig på marken”- kampanjen är de mest drivande faktorerna till att folk väljer att åka tåg, istället för flyg. På samma gång framförs det att det är

de sociala faktorerna/aspekterna som kommer att påverka och få den stora massan att välja tåget framför flyget.

I detta sammanhang lyfter researrangörerna, i intervjuerna, att resandet med tåg kan bli en ekonomisk fråga eftersom tågresor kan bli dyrare på de längre sträckorna. Det hävdas vara en avgörande faktor för exempelvis familjer när de väljer färdmedel till bland annat Kroatien. Samtidigt poängterar resebolagen att tågresan inte behöver bli dyrare för en barnfamilj än vad flyget är, eftersom tåg har betydligt snällare rabattsystem för barn. De poängterar att via rabattsystemet åker barn gratis på Interrail tillsammans med en vuxen fram till att de är 11 år.

De intervjuade hävdar att för den stora massan av människor är valet av färdmedel en prisfråga, och att lågprisflyg härvid är väldigt konkurrenskraftigt. De som inte har pengar för att kunna åka tåg kommer fortfarande titta på flygalternativ för att på så sätt kunna resa på sin semester. Därför måste prisaspekten finnas med i förändringsprocessen och när det gäller att få över en stor mängd resenärer till tågen. Representanterna från resebyråerna och tågbolagen menar att det bör vara konkurrenskraftiga prismässigt för att övergången till tåg ska bli möjlig och fungera.

Vidare poängteras det, i intervjuerna, att det förut fanns direkttåg till diverse städer i Europa. Dessa tog dock tid eftersom vagnar var tvungna att kopplas om vid landsgränserna. Dessa linjer har emellertid blivit utkonkurrerade i samband med utvecklingen och expansionen av lågprisflygen, och dess "city-turism". Per Lund beskriver varför folk väljer att ta flyget över tåget på följande sätt:

"Det går snabbt. Det går mycket snabbare, om du till exempel ska åka från Stockholm till Kroatien, om du åker tåg får du räkna med nattåg och byten och allting. Medans om du tar flyget så tar det två och en halv timme. Så det är ju snabbare, det är ju enklare, flyget är ju väldigt mycket billigare. Jag har varit på en semester med tåg och en semester med flyg. Min tågsemester hade varit bra mycket dyrare men då bodde vi ändå billigare än om vi jämför med flygsemestern jag var på med väldigt fint hotell. Det gick ju dessutom väldigt mycket snabbare, därför vi valde att ta flyget, det var ju för att tjejen min inte hade lika mycket möjlighet till semester som jag hade, om vi då hade rest tåg hade mer än halva semestern gått åt till just resan och det var ju inte riktigt det hon var sugen på. Hon ville ner och sola" (Per Lund, BiljettButiken Interrail).

Branschföreträdarna argumenterar således att de billigare och avreglerade flygen, med oskattat bränsle, har varit såväl en av drivkrafterna som en effekt av den ökade globaliseringen av transporter. Här nämns framförallt lågprisflyg, som exempelvis Ryanair. Effekten av de billigare flygen blev, som nämnts, att direktlinjerna för tåg avvecklades, eftersom efterfrågan på dessa linjer minskade. I intervjuerna påtalas att den ändrade efterfrågan, vid denna tidpunkt, inte hade något med miljöfaktorer att göra, utan att den stora drivkraften var att lågprisflygen var ett billigare och snabbare alternativ.

Strategier för att utveckla tågresandet

De intervjuade branschföreträdarna påtalar att det oftast är privata aktörer som driver tågtrafiken och att allt ska fungera individuellt för dessa enskilda företag eftersom de drivs med vinstintresse. På samma sätt, hävdar företrädarna, kan det även fungera för varje land. De ser nämligen på sina resor som sin egen produkt och att trafiken drivs utifrån sina nationella egenintressen i transportfrågorna. Det hävdas i intervjuerna att dessa särintressen bidrar till att priset på biljetterna fortsätter vara höga. Mer direktförbindelser mellan länderna, med samma bolag, skulle däremot underlätta för administrationen och priserna på biljetterna skulle bli bättre. Karlsson betonar därmed tågens fördelar:

”Det är oändliga möjligheter som öppnas med tåg. Sen kommer man ju in till stans centrum när man reser med tåg, vilket man inte gör när man flyger, dvs mitt in i stadskärnan i Wien eller München, eller var man nu ska. Man har även mycket större kombinationsmöjligheter när man åker med tåg. Det gör att man för samma pengar oftast får ut väldigt mycket mer” (Ivar Karlsson, Centralens Resebutik).

Vidare menar Karlsson att det finns en stor potential för många typer av resor med tåg, framförallt för fritidsresor, och i synnerhet till storstadsdestinationer i Europa dit många lågprisflyg går. Men då måste man hitta ett rimligt reseavstånd. Det får inte ta för lång tid att åka tåg eftersom resenärerna inte vill lägga för stor tid av semestern på själva resandet. Det innebär till exempel att man från Stockholm kan man sikta på norra eller mellersta Tyskland om det handlar om en weekendresa med tåg. Där är tiden och avståndet rimligt samtidigt som man kan utnyttja ett nattåg för att ytterligare använda tiden till fullo. Vilket uttrycks av Karlsson på följande sätt:

”Den stora skillnaden är ju att när du flyger sover du i en hotellsäng, åker du tåg så sover du i en tågsäng så att säga och stiger av i stadscentrum och är utvilad. Så skillnaden är inte jättestor egentligen. Sen är det ju så också att många människor har inte så bråttom. Tåget tar inte tid, tåget ger tid, jag menar att människor kan vara tillsammans, dom kan

umgås dom kan förbereda sig inför resmålet, planera eller sitta och läsa. Då har man tid att snacka ihop sig och då stiger man av och är taggad på försättningen av semestern. Sen om man reser vidare till nästa stad okej, det här upplevde vi. Det är ju bara frågan om man vänjer sig vid det helt enkelt och det kan vara vansinnigt effektivt” (Ivar Karlsson, Centralens Resebutik).

Samtliga intervjuade researrangörer hävdar i detta sammanhang att tåget ger en annan typ av semester än den med flyg, eftersom tågresan kan ge ett 'mervärde' i form av att resenären får uppleva mycket mer. En flygresan tar resenären från punkt a till punkt b, men resenären får inte uppleva det som finns emellan destinationerna vilket däremot tågresan möjliggör. Dessutom, menar arrangörerna, tar tåget resenären från stadscentrum till stadscentrum. Resenären slipper dessutom byten för att ta sig till och från flygplatsen. Incheckning vid flygplatser tar också tid. Företrädarna argumenterar sålunda att tåget ger ett mervärde i tid eftersom resandet blir en del av upplevelsen när man åker tåg. Karlsson menar härmed att på flyget är passageraren låst vid sin flygstol med ett trångt benutrymme och kan inte förflytta sig eller gå runt i planet, vilket gör att flyget endast är en transport. Tåget däremot, hävdar Karlsson, har mer utrymme; resenären kan gå upp och gå, det är en mer öppen miljö och det finns mer människor i omlopp som interagerar för att gå till restaurangvagnen eller liknande. Dessa möjligheter gör att tågresan bidrar till att resan inte enbart blir en transport, utan kan bli en del av upplevelsen. Tågresan bidrar även till att man kan se på naturen, gå av på nästa station och uppleva mer på vägen, vilket man missar när man sitter på flyget. Därför anser bland annat Karlsson att tågresan kan bidra till att totalintrycket av resan blir rikare.

Tågturismens hinder och möjligheter

Researrangörerna uttrycker genomgående att det är trendigt att åka tåg utomlands. Det finns emellertid fortfarande trösklar, i form av att det är lite för dyrt samt att det inte finns tillräckligt med kapacitet och att det är svårt att hitta/söka/boka tågresan. Andersson beskriver dagens och framtidens kapacitet på följande sätt:

”Vi ser den ökade efterfrågan har mest varit positiv, vi känner att vi vill öka kapaciteten. Det är ett risktagande och kalkylerande. Den stora utmaningen har vi nog framför oss, vi har ju en stor efterfrågan, vi har sålt slut på varenda avgång vi har kört. Utmaningen ser jag framåt att vi behöver öka vår kapacitet och visa av våra förbindelser” (Marco Andersson, Snälltåget).

När det gäller hinder trycker Andersson på att alla europeiska länder har olika signalsystem, vilket innebär att man måste byta lok vid landsgränser. Alternativet är stora investeringar i nya lok som kan hantera de olika systemen. Han påtalar att det finns planer för gemensamt europeiskt signalsystem (ERTMS), men den idén håller på att urholkas, menar han, eftersom det finns tendenser från de olika nationerna att anpassa systemen till de egna systemen. Andersson beskriver vidare i intervjun att trängseln på de redan existerande spåren bidrar till svårigheter när det gäller att anpassa tidtabeller på ett tillfredställande sätt och som möter resenärernas behov, vilket blir ännu svårare när flera länders tidtabeller ska integreras och synkroniseras.

Vidare beskrivs det i intervjuerna att enligt bestämmelserna måste lokföraren och övrig personal ombord på tåget kunna de språk i de länder som de kör igenom. Om tåget kör igenom Sverige, Danmark och Tyskland måste föraren prata alla dessa tre språk plus engelska. Dessa krav och dess problematik har inte flygtrafiken där personal fått engelskan som arbetsspråk.

Researrangörerna nämner Danmark som ett land som ligger långt efter i sin utveckling av sin infrastruktur. Delar av deras tågbanor är nämligen inte elektrifierade, men investeringar och förbättringar pågår, men det bidrar samtidigt till stora byggarbeten i södra Danmark som orsakar stora störningar i trafiken och gör det ännu mer påfrestande för tågtrafiken när den i dagsläget har exploderat vad gäller efterfrågan från svenskt håll. Det påtalas i intervjuerna att rent geografiskt är vägen genom Danmark den enda vägen ut till kontinenten om resan ska ske med tåg. Problemen med flaskhalsen i Danmark och de andra barriärerna hanterar emellertid Snälltåget, enligt Andersson, på följande sätt:

”De som vi gör när vi kör Malmö-Berlin, är ju att vi kör med svensk personal till Trelleborg, knuffar ombord vagnarna på färjan, sen när vi kommer till Tyskland då drar vi av dem med annat lok, med tyskt lok och tysk lokförare. Det ända då som behöver vara tvåspråkigt här då är ju den som jobbar ombord i tåget. Den måste då tala svenska, tyska... och engelska. Vilket har visat sig inte varit jättelätt att få” (Marco Andersson, Snälltåget).

När Fehmarntunneln mellan Danmark och Tyskland är klar och när danskarna har elektrifierat och gjort dubbelspår (som håller på att genomföras) kommer trafiken att gå betydligt smidigare. Detta är dock en långsiktig lösning på dessa hinder för tågresande från Sverige till kontinenten. Researrangörerna lyfter att även om vägen genom Danmark är den enda landvägen rent geografiskt, samtidigt finns det även färjor till bland annat Tyskland för att komma till kontinenten

och sedan därifrån ta tåget vidare ut i Europa. Vidare uttrycker även intervjupersonerna att färjorna kanske inte är det miljövänligaste alternativet.

De intervjuade researrangörerna framför även att biljettbokningssystemen för tåg i Europa inte är synkroniserade och alla nationer har olika system för bokning och lansering av biljetter, till skillnad från flyget där man lätt kan via diverse sökmotorer på internet kan ta fram pris och resväg till sin destination. Utan ett gemensamt bokningssystem måste resenären pussla ihop sin resa och dessa resvägar kan vara svåra att hitta om man inte vet var man ska leta. Globaliseringen, hävdar man i intervjuerna, har bidragit till att resenärerna har för vana att kunna själv boka resan enskilt och enkelt i form av paket- eller charterresor. Det är snabbt och smidigt, och resenären får direkt fram det faktiska priset på resan. Avsaknaden av denna motsvarighet för tågresor, menar researrangörerna, hindrar många resenärer från att se och välja tåget som ett seröst färdmedel.

Hur möter resebyråerna den ändrade efterfrågan?

Det ökade intresset för tågsemestrer och resenärernas ovana vid att behöva pussla ihop resorna själva har bidragit till att resebyråerna blivit nerringda och fått oerhört många förfrågningar. Det finns endast ett fåtal resebyråer som är inriktade på och har kunskaper om tågsemestrar. Dessa har haft, enligt uppgift från intervjuerna, problem med att möta den ökade efterfrågan. Det framgår från intervjuerna att trots att de jobbar cirka 80 timmar i veckan (per anställd) så hinner de inte möta alla förfrågningar och måste således tacka nej till uppdrag. Det tar även tid att anställa ny kunnig personal och därför har det varit svårt att möta den snabba förändringen i efterfrågan som uppstått under de senaste åren. Dessutom påtalar bland annat Andersson att nya investeringar i tåg och infrastruktur tar lång tid. Det går inte att fixa på bara någon vecka. För att möta den snabba omställningen i efterfrågan till nästa sommarsäsong har bland annat Snälltåget köpt in begagnade vagnar som ska rustas upp. Detta menar Andersson är en tillfällig lösning för att försöka möta marknadens allt större efterfrågan, samtidigt som de är ett bolag som bygger på vinst och således måste vara säkra på att det är vinstdrivande att utöka beläggningen.

Resemagasin och resejournalister (intervjuer)

I denna del kommer resultatet att basera sig på intervjuer utav resejournalister/resemagasin, innan resultatet från resemagasinen presenteras.

Bilden av tågturen

Under intervjuerna med Vagabond och resejournalisterna framhäver även de att de ser en förändrad bild av efterfrågan på tågsemester. De uttrycker det bland annat så här:

”Ja bland våra egna läsare har vi märkt att det finns en ökad efterfrågan. Många har skrivit in och sagt snälla skriv mer om tåg och tågresa. Eller skriv mer om hållbart resande eller eco-turism. Sen är det som svårt och veta hur många av dem här som hör av sig som representerar den stora massan eller om det handlar bara om enstaka individer. Vi har ju inga siffror på hur mycket det har ökat, intresset och så. Men jag tycker helt klart att vi märker en attitydförändring. Jämfört med då för fem år sedan, så har ju tåg bara exploderat. Från en ganska mininivå till att i alla fall att det börjar se ut som ett seriöst alternativ när man ska åka utomlands, i alla fall i Europa” (Fredrik Brändström, Vagabond).

Thorbjörnsson och Wramén uppfattar att förändringen för det internationella resandet har ändrats till fördel för tågresandet utifrån ett svenskt perspektiv (då de poängterar att de skriver sina resereportage för den svenska marknaden). Samtidigt menar Thorbjörnsson och Wramén att när det gäller riktiga siffror är tågresa inte i närheten av flygresor. Deras uppfattning är att vissa medier framställer det som att hela världen förändrats och att majoriteten tar tåget. Samtidigt är verkligheten en annan. Det är bara den rika ”hipstern” som bor på Södermalm som har förändrats. De menar att ”vanligt folk” inte har kommit lika långt i sin förändring eftersom tågresa är dyr och det tar tid, samtidigt som denna grupp inte har lika mycket semester. Thorbjörnsson menar:

”Jag skulle nog säga att tågsemesteren är ett väldigt svenskt fenomen det är det, men det är andra som ser det också, förändringar har skett på annat håll också. Många andra länder Tyskland, Frankrike och Italien har ju bättre förutsättningar för att öka tågresandet för de har ett bättre järnvägsnät men där är det ju också, där är inte resandet kopplat till miljöfrågorna utan mer till att det finns goda transportmöjligheter” (Anna Thorbjörnsson, Med Tåg Genom Europa).

Resejournalisterna uttrycker att tågluffande var populärt under 1980-talet, innan lågprisflygen kom in på marknaden och därför fanns det mycket reportage om dessa resor på den tiden, något som förändrades i takt med att trenden ändrades. Samtidigt beskrivs det i intervjuerna att trenden håller på att ändras igen. Detta uttrycks bl.a. av Wramén:

”Nu har folk börjat resa på tågsemester igen och då har det varit rätt många som gjort det, samtidigt som det har varit rätt många som funderat på det men inte gjort det, som

har vänner som provat. De har kanske köpt vår bok, dom har kanske sett något på tv, så nästa år eller näst nästa år är det kanske fler som reser med tåg. Ju fler som förstår att tåg inte är samma som chartersemester, desto fler tror jag kan njuta av tåg. Just det här 'mind set' skillnaden är viktig att förstå. Det är inte idealiskt att ta tåget från Sverige till Kroatien för att bada. Du kan inte göra det, räknat på en veckas semester, det blir för stressigt” (Marko Wramén, Med Tåg Genom Europa).

Som tidigare nämnt har även resemagasin fått en ökad efterfrågan på att skriva mer om tågsemester och ett mer miljövänligt resande, vilket bidragit till att vissa resemagasin eller resejournalister ändrat sina policys till att bara skriva om tåg eller skriva om tåg i större utsträckning. Samtligt poängterar Wramén att ofta säger bolag att de förändrats och trycker upp ett specialnummer om tåg innan de fortsätter att skriva om flygcharter och avlägsna exotiska platser igen.

Resemagasin

För att visa hur resemagasinen förändrats över tid kommer resultaten av hur deras artiklar är disponerade över årgångarna att först presenteras i en tabell:

Tabell 2-Innehåll i resemagasinen Vagabond

	1998 (9 nr)	2008 (10 nr)	2018 (10 nr)
Antalet artiklar om destinationer utanför Europa	114	88	51
Antalet artiklar om destinationer i Europa (som endast beskriver flygtransport)	25	37	23
Antalet artiklar som beskriver tågsemester i Europa exempelvis tågcharter eller hur man tar sig till destinationen med tåg	1	7	2
Antalet artiklar som beskriver tågsemester utanför Europa (dit man måste flyga för att genomföra sin tågsemester, exempel transsibiriska järnvägen)	7	3	1
Antalet artiklar som beskriver resvägen till destinationen med både flyg och tåg i Europa	6	3	7
Artiklar om miljömedveten turism, exempelvis ekoturism	1	3	3
Artiklar om klimatkompensation för flyg	2	5	1

Vad som först och främst bör omnämnas när det gäller belysningen av resemagasinen är följande: Vagabonds magasin från 1998 hade mycket reklam om flygcharter eller flygresebolag samt annonser om att hitta resekompisar. För 2008 års magasin har vissa av reklamannonserna

bytt ut mot tågcharter för tågsemester (men då endast transsibiriska järnvägen) samt fler annonser om upplevelser på olika orter som safari och reseförsäkringar. När det gäller magasinen från 2018, är det betydligt färre reklamannonser. De var dock större och endast fokuserade på få flygbolag, och ingen reklam om tågresor. Ytterligare värt att nämna är att magasinen från 2018 hade börjat med artiklar där de skriver om exempelvis topp 10 hotell i världen (denna artikel har inte räknats med eftersom destinationerna hamnade både innanför och utanför Europa). Andra artiklar som ”Weekend på nära håll” har bara räknats med en gång eftersom det är en artikel, även om den beskriver flera destinationer i samma artikel. 2018-års magasin tar även upp artiklar om bland annat 1) äventyr på hemmaplan och 2) tågsemester i Europa som tar upp flera olika resor inom Europa, men den har endast räknats som en artikel.

Framställning av tågsemester

Även om de flesta av Vagabonds reportage beskriver flygcharter, och resor till avlägsna exotiska platser dit man måste ta flyget, har de enstaka reportage som beskriver tågsemester. Till exempel beskriver Lottie Knutson tågsemester och dess effektivitet i Johan Tells artikel ”Malmö-Verona går som på räls” i *Vagabonds Resemagasin nr 4* från 2008. Hon tycker inte tågresan tar tid, utan att frågan är mer komplex. Hon skriver:

”För mig känns det inte som om tåget tar tid. Flyget däremot med trånga säten, usel tryckkabin och all denna väntan i olika köer inte bara tar min tid under själva resan utan jag behöver dessutom tid att återhämta mig efter den. Tåget snarare ger mig tid. Tid att läsa, tid att komma till ro, tid att träffa en mängd intressanta människor som kliver på tåget efterhand. Åker man tåg börjar resan när man kliver på. Flyger man börjar resan en god stund efter man klivit av.”⁶⁴

Utöver detta beskrivs tågresor mycket sällan i tidningarna 1998, 2008 och 2018. När de väl beskrivs är skillnaden att tågresor som behandlas i tidningen 1998 beskriver tågresor utanför Europa, där resenären måste flyga för att sedan kunna göra sin tågsemester. Men den här artikeln, från 2008, beskriver förvisso tågresan som en upplevelse och som en del av semestern. Artikeln om tågsemester från 2008 ligger också långt bak i tidningen och har mindre utrymme än artiklar som ”Lågprisflyg till ...”, ”Flygluffa ...” och ”Brasilien”. Även om tidningen börjar beskriva tågcharter i Europa under 2008, och beskriver tågresan som en del av upplevelsen, är det fortfarande artiklar om lågprisflyg som får de stora rubrikerna och utrymmet i tidningarna, och som framställs som den ’perfekta semestern’. När man sedan går över till 2018 års magasin

⁶⁴ Tell, J. (2008) ”Malmö-Verona går som på räls”, *Vagabonds Resemagasin nr 4*

börjar reportagen om tåg istället lista ”Europas vackraste tågresor”, men de beskriver inte längre tågresorna som en upplevelse utan det handlar mer om naturen man ser när man åker. Reportagen beskrivs inte heller hur man kommer till startpunkten för dessa tågresor.

Analys

I detta avsnitt kommer analysen av intervjuerna med resebyråerna presenteras. Därefter kommer en analys av intervjuerna med resejournalisterna/resemagasinet, varpå dokumentanalysen sedan kommer att presenteras. Detta avsnitt kommer även att relateras till tidigare forskning och de teoretiska infallsvinklarna.

Resebyråerna

Förändringar i efterfrågan på tågsemester

Resultatet av intervjuerna visar att det finns ett större intresse för tågsemester och att miljön är en stor drivkraft till att det sker en *beteendemässig förändring*. Samtidigt trycker researrangörerna på att det inte är den enda orsaken till att en person väljer tåget över flyget. Sociala och ekonomiska faktorer beskrivs också ha en betydande roll när det gäller resandet. men klimatskammen och ”håll dig på marken”- kampanjen är sannolikt de mest drivande faktorerna till att folk väljer att åka tåg istället för flyg. Information i form av berättelser från vänner/familj/bekanta om hur bra deras tågsemester påverkar även det intresset för tåg, eftersom resebyråerna framhäver att olika sociala aspekter är en viktig drivkraft för att få fler till att byta från flyg till tåg. Detta ligger även i linje med Webbs beskrivning av att social marknadsföring stegvis kan bidra till *beteendemässiga förändringar* och att den sociala marknadsföringen är effektivare än mer tekniska förändringar när det gäller att stimulera till förändring i samhället.⁶⁵

Hur arbetar aktörerna med möjligheterna hindren?

Resebyråerna menar att nya tendenser inom resandet svängt om till fördel för tåg. Dock möter och bidrar den väldigt snabba omställningen till diverse hinder när det gäller att tillmötesgå den nya efterfrågan på tåg. Bland annat beskriver Andersson (Snälltåget) att trängsel på de redan existerande spåren bidrar till svårigheter att anpassa en tidtabell som är tillfredställande och möter resenärernas behov. Detta problem blir ännu svårare när flera länders tidtabeller ska integreras och synkas. Vilket kan bidra till störningar och svårigheter vilket avskräcker resenärer från att åka tåg. Denna problematik belyser även den tidigare forskningen. Till exempel har Urbanek uppmärksammat att kapitalintensiva satsningar på lämplig infrastruktur och förbättrade biljettbokningssystem skulle bidra till att återföra passagerare till järnvägen.⁶⁶ Eftersatta

⁶⁵ Webb, J. (2012) “Climate change and society: the chimera of behaviour change technologies”, *Sociology*, 46

⁶⁶ Urbanek, A. (2015). “Costs and Benefits of High Speed Rail Integration in Europe”, in: *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, Edition: Springer Proceedings in Business and Economics, Publisher: Springer International Publishing, editor: Monika Bąk

satsningar i tåginfrastrukturen och de förlorade internationella länkarna medför en problematik för utveckling av efterfrågan på tåg. Denna konsekvens och problematik är även sammanlänkad med *tid-rum komprimeringen* eftersom avsaknaden av direkttåg kräver fler byten för resenären. Samtidigt skapar eftersläpande infrastruktur fler flaskhalsar som avskräcker folk från att se tåget som ett seriöst alternativ. Investeringar i ny infrastruktur tar tid och det måste även komma från marknaden, vilket bland annat Andersson beskriver. Detta styrs nämligen av utbud och efterfrågan, vilket innebär att om marknaden ser att det finns en ökad efterfråga kommer diverse företag att satsa på ny infrastruktur, trots att denna förändring är en längre process.

Vidare framgår det av intervjuerna att tågsemestern och dess fördelar inte framförs tillräckligt som ett attraktivt val för många. Bolagen drivs av vinst och de ser att det fortfarande finns en vinst i att framhäva flygsemestern över tågsemestern. Den stora massan väljer nämligen fortfarande färdmedel på grund av pris och bekvämlighet. Resebyråerna och tågbolagen ser därför att de måste kunna vara konkurrenskraftiga prismässigt för att få övergången till tåg att fungera. Samtidigt måste de tekniska problemen som exempelvis biljettbokningssystemet lösas för att ge ytterligare incitament för att byta färdmedel och på så sätt få en *beteendemässig förändring*. Något som även Urbanek uttrycker i sin tidigare forskning, där han menar att investeringar i ny teknik skulle återföra passagerare till järnvägen.⁶⁷ Problematiken med de *beteendemässiga förändringarna* är att trender kan vara rörliga, och man vet inte om trenden förändras eller är varaktig. Förvisso ser resebyråerna den ökade efterfrågan på tåg – framförallt från svenskt håll – som en ny trend. Men hur kan de vara säkra på att trenden håller i sig? Marknaden drivs som sagt var av utbud och efterfrågan och frågan är om det finns tillräckliga incitament, i form av tillräckliga tecken på att efterfrågan inte kommer minska. I så fall kommer marknaden att satsa på mer investering i infrastruktur – som fler vagnar och avgångar – och koppla ihop de nationella spåren med varandras. Ekonomiska förutsättningar är således viktiga för att driva *beteendemässiga förändringarna* framåt. Priset på biljetterna spelar roll. Samtidigt kan en individs sociala omständigheterna driva utbud och efterfråga i större uträkning. Dessa *beteendemässiga förändringar* kan alltså variera mellan individ och individ, då avstånd faktiskt kan upplevas längre om det är ekonomiska faktorer som spelar in. Något som även Leyshon uttrycker i sin forskning, där han menar att avstånd beror på en korrelation mellan individens ekonomiska och sociala position.⁶⁸ Samtidigt framkommer det i intervjuerna att de sociala omständigheterna kan

⁶⁷ Ibid

⁶⁸ Leyshon, A. (1995) "Annihilating space?: the speed-up of communications", in: *A Shrinking World?*, editors: Allen, J. & Hammett, Oxford University Press, New York

ses som både ett hinder och en möjlighet. Om de positiva faktorerna med tågsemestern sprids bildas till exempel en större efterfrågan. Samtidigt är det miljöaspekterna som varit de största drivkrafterna till förändringen i resebeteendet, även om det kan argumenteras att denna faktor inte är ensamt bidragande till förändringarna i inställningen till tågresor. Något som ligger nära vad Fröidh framtagit i sin tidigare forskning, där pris, tid och förmån är sammanlänkade med varandra och i sin tur påverkar individen i olika utsträckning.⁶⁹

Resebyråerna är eniga om att mer satsningar på tåginfrastruktur skulle behövas för att stimulera den ökade efterfrågan på tågsemester. Satsningar på infrastrukturen, som flaskhalsarna i Danmark och störningarna i biljettbokningssystemen, skulle bidra till att resenärer såg tåget som ett mer seröst och attraktivt alternativ. Detta stöds av den tidigare forskning av Jiménez et al. som bland annat trycker på att satsningar på tåginfrastruktur bidrar till att fler väljer tåg.⁷⁰ Resebyråerna trycker på att flaskhalsarna, i bland annat Danmark, skapar omvägar och förseningar, i form av spårarbete etc., Det bidrar till längre restider och att tåget inte blir tidseffektiv. Problematiken i detta scenario är: att utan satsningar på ny infrastruktur kan tågen inte bli effektiva ur ett tidsperspektiv vilket skapa hinder för utvecklingen av tåg som transportmedel. Problem med infrastrukturen i form av flaskhalsar skapar också problem med tillgängligheten till kontinenten med tåg och i förlängningen påverkar detta även restiden. Detta påverkar även tågets *tid-rum komprimering* och blir ett negativt hinder i utvecklingen för ett hållbart resande. På samma sätt beskriver Fröidh att restiden är en viktig del för konkurrensen mellan flyg och tåg och att satsningar på bland annat höghastighetståg genererar att fler åker tåg.⁷¹

Som påtalats i tidigare kapitel har individers förhållande till lågprisflygen, och deras möjlighet att kunna ta sig långt på kort tid, bidragit till att semesterresor förändrats. Vanan att kunna flyga långt och billigt genom charterresor har rotat sig djupt och bidragit till att *tid och rum* uppfattas annorlunda. Även om avstånden mellan platser och människor har krympt tidsmässigt, så är allt relativt, samtidigt varierar effekten av en krympande värld, beroende på en korrelation mellan individens ekonomiska och sociala position. Resebyråerna, framförallt Karlsson (Centralens Resebutik), argumenterar att tåget sparar tid eftersom det blir en del av semestern, och att det är förlorad tid att enbart ta sig från plats till plats när man flyger. Resebyråerna lyfter sålunda detta argument som positivt för tåget eftersom resenären vinner tid på att ta tåget, i och med

⁶⁹ Fröidh, O. (2007) "Perspectives for a future high-speed train in the Swedish domestic travel market", *Journal of Transport Geography*, Volume 16, 268–277

⁷⁰ Jiménez, J.L. & Betancor, O. (2012), "When trains go faster than planes: the strategic reaction of airlines in Spain", *Transport Policy* nr 23, 34–41

⁷¹ Fröidh, O. (2007) "Perspectives for a future high-speed train in the Swedish domestic travel market", *Journal of Transport Geography*, Volume 16, 268–277

resandet blir en del av upplevelsen. Samtidigt tar tåget resenären från stadskärna till stadskärna och därför slipper man alla köer och transfers som krävs vid flygresor. Dessa argument ger incitament till att tåget bidrar till en rad möjligheter för resandet, vilket kan lyftas som argument för resenären vid valet av resmål och transportmedel. Detta för oss vidare till analysen av studiens nästa fråga.

Hur framhäver resebolagen med tågresande?

Karlsson (Centralens Resebutik) beskriver i intervjun att trenderna förändras beroende på hur man lanserar tågsemestern innebörd; det vill säga att det är en annan typ av resande. Viljan till förändring finns. Samtidigt beror mycket på hur marknadsföringen av tågturismen utformas i till exempel resemagasin. Samtidigt kan marknadsföringen av tågturism, enligt branschföretagarna, ses som mest effektiv genom sociala kanaler där vänner och familj berättar om sina tågupplevelser och på så sätt inspirerar nya till att ta tåget. Sålunda kan social marknadsföring generera *beteendemässiga förändringar*, till fördel för tågresandet. Till exempel påtalar Mihajlović och Krželj-Čolović i sin forskning att globala tendenser påverkar den strukturella marknadsföringen för turismen, men att även demografiska och sociala dimensioner skapar och utvecklar trender.⁷² Det medför att även att den bästa marknadsföringen när det gäller förändring i utbud och efterfråga kan ligga i hur individens sociala omgivning upplever och berättar hur de upplevt sin tågsemester, vilket även uttrycks av bland annat Karlsson i intervjuerna. Detta resonemang påminner även om vad Webb framställer i sin forskning, eftersom Webb menar att en individ påverkas och förändrar sitt beteende efter dess omgivning och påverkas av den sociala struktur den lever i.⁷³ Detta för oss vidare in på analysen av intervjuerna med resemagasinen och resejournalisterna.

Resemagasinen/resejournalisterna

Något som kan lyftas som markant är att det inte finns fler artiklar om tågturism eller alternativ eco-turism i Vagabond på senare år trots att Brändström (Vagabond) uttrycker att de fått en ökad efterfrågan på denna typ av reportage. Trots att det skett en viss förändring i vilken typ av reportage de publicerar, är större delen av reportagen riktade mot avlägsna exotiska platser, dit resenären måste flyga. Handlar då dessa reportage om vad den stora massan efterfrågar eller handlar det om vilken drivkraft bolagen har att ändra ett fungerande koncept? Här kan Carters

⁷² Mihajlović, I. & Krželj-Čolović, Z. (2014) "The impact of globalisation on the development of tourism within social and economic changes", *European Scientific Journal*

⁷³ Webb, J. (2012) "Climate change and society: the chimera of behaviour change technologies", *Sociology*, 46

forskning lyftas då den betonar att alternativ turism, som till exempel eco-turism, inte kan ersätta massturismen med flyg, eftersom det fortfarande finns en drivande ekonomi i flygturismen. Carter menar även att förändringen till ett mer hållbart resebeteende ligger på turistföretagen och turisten själv.⁷⁴ Här skapas då en problematik, eftersom Brändström uttrycker att det finns en ökad efterfrågan på reportage om mer hållbar turism, även om det är svårt att veta om efterfrågan kommer från den stora massan. Detta kan innebära att företagen inte har tillräckliga incitament att ändra sig, vilket företagen eftersträvar eftersom de är vinstdrivande. Detta kan även påverka att fördelarna med tågsemester inte framförs i exempelvis resemagasin och att resenärer står ovetande om tågsemester fördelar. Om inte marknaden förändras, ska då vi vänta oss att turisten förändras?

Resemagasinen

Resemagasinens presentation av tågresandet

Den ökade interaktionen i dagens samhälle återspeglas av bland annat lågprisflyg och massturism. Samtidigt är det viktigt hur magasin som Vagabond, ett av Sveriges största resemagasin, framställer förändringarna. Genom bland annat Tells reportage "Malmö-Verona går som på räls"⁷⁵ i Vagabond ges exempel på vilka fördelar tågsemester kan ge för upplevelsen av resandet och på så sätt bidra till *beteendemässiga förändringar*. Som argument för möjligheterna med tåg, skriver Tell i magasinet, att 'tid' sparas under tågsemester jämfört med en resa med flyg. Detta beror på att resan med tåg inte endast fyller funktionen av en transport utan att den ger tid till upplevelse och att själva resandet blir en del av semester. Samtidig är det, som tidigare nämnts, fortfarande ett fåtal artiklar som lyfter tågturism, 'alternativ turism' eller 'ecoturism', utan magasinet fortsätter på spåret om mer exotiska resmål utanför Europa eller flygsemesterar ner till Medelhavet. Även om tidningarna under senare år skriver mer om tågcharter är det fortfarande en begränsad andel och reportagen. Det finns förvisso någon tio-i-topp artikel om vackra tågresor, men dess beskriver inte tågresandet som en upplevelse i samma utsträckning som man gjorde i tidigare årgångar av magasinen, exempelvis 2008 då artikeln av Tell är publicerad. Detta indikerar att även om magasinen förändrat sin framställning av tåg över tid,

⁷⁴ Carter, E. (1995) "Consuming spaces: global tourism", in: *A Shrinking World?*, editors: Allen, J. & Hammett, Oxford University Press, New York, s.214

⁷⁵ Tell, J. (2008) "Malmö-Verona går som på räls", *Vagabonds Resemagasin nr 4*

kan diskuteras huruvida fler destinationer med tåg beskrivs under 2018 eftersom tio-i-topp artikeln över vackra tågresor endast kan räknas som en (enstaka) artikel. Samtidigt framställdes tågtransporten mer som en upplevelse och en del av resandet i 2008-års magasin.

Slutsats

Vi kan således dra slutsatsen att tåget varit historiskt viktig för alla länder i Europa, men att tågen i stort styrts av nationella särintressen, vilket bland annat gjort att direkttåg mellan europeiska städer försvårats på grund av olika räls- och järnvägssystem. Här har flyget onekligen haft en stor fördel. I takt med den alltmer tilltagande globaliseringen har flyget dessutom fått ett allt starkare fäste som transportmedel.

Världen har således blivit mer global, och genom lågprisflyg och massturism har flyget bidragit till att exempelvis Thailand blivit ett attraktivt resmål liksom snabba weekendsemestrar i olika europeiska städer. I samma takt som lågprisflyget fått ett starkare fäste har tågets kraft minskat och dess satsningen på järnvägsinfrastruktur har således släpat efter. Den här typen av infrastruktur är dyr. Det går långsamt att resa med tåg. Andra problem är dyra biljettpriser och olika standarder som har lett till komplikationerna för tåg, vid nationsgränserna. Dessa hinder har satt tåget i en ofördelaktig situation gentemot flyget och bidragit till att få satsningar på tåg har gjorts.

Som resultatet och analysen av intervjuerna visar har emellertid trenden börjat förändrats. Det finns numera sociala och kulturella trender som blivit aktuella framförallt på grund av oron för miljön vilket bland annat lett till en 'flygskam' och gjort tågresandet mer intressant, och rent av attraktivt. Samtidigt har bland annat höghastighetståg bidragit till att det går snabbare att åka tåg, vilket bidragit till förändringar i tid-rum kompressionen. På samma gång har marknaden börjat betona och framhålla att tågresor ger ett stort mervärde i såväl upplevelse som i ett bättre socialt utnyttjande av tiden. Själva resan är därmed en del av (turist)upplevelsen, och inte enbart ett transportmedel som flyget. Detta perspektiv – och image – har sannolikt bidragit till att tåget numera ses som mer attraktivt och trendigt, samtidigt som det skapat en 'tidsmässig förändring' när det gäller synen på tid på tåget. Tiden är mer kvalitativ.

Bilden av att tågresan ger ett mervärde i både upplevelser och 'kvalitativ tid' kan bidra till att fler individer intresserar sig för att åka tåg och därmed påvisa för marknaden att det inte är tillfällig trend som riskerar att förändras om några år. Samtidigt har marknaden inte tillräckliga fingervisningar huruvida den stora massan kommer att efterfråga tågsemester. Det skapar självfallet en osäkerhet på den vinstdrivande marknaden när det gäller frågan huruvida de ska satsa

på investeringar i järnvägsinfrastruktur samt vilka hinder de möter och vilka risker som kan påverka utvecklingen av turismen och dess transportsystem.

En annan aspekt är att individens beteende och val av transportmedel drivs av en rad samverkande faktorer, där både exempelvis resereportage samt individens omgivning bidrar till att påverka beteenden och uppfattningar rörandet resandet och dess former. En mer varaktig och hållbar utveckling för tågets framtid skulle kunna skönjas om fler resereportage lyfter möjligheterna med tågsemester och om fler resenärer sprider sina positiva upplevelser av tågresor.

Som intervjuerna indikerar finns det en ökad efterfrågan efter tågresor på marknaden och således bör marknaden – av kommersiella intressen – följa med i denna utveckling och trend. Men då måste man även göra mer långsiktiga investeringar i infrastrukturer, som att undanröja flaskhalsarna på marknaden som hindren vid bland annat nationsgränserna, för att därmed skapa större förutsättningar för ett integrerat ”Europa på räls”.

Referenslista

- Barr, S., Prillwitz, J., Ryley, T. & Shaw, G. (2018) *Geographies of Transport and Mobility-Prospects and Challenges in an age of Climate Change*, Routledge, s.83-87
- Bergström, G. & Boréus, K. (Ed.). (2012) *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*, (3., [utök.] uppl.), Studentlitteratur
- Budeanu A, Miller G, Moscardo G & Ooi C-S (2015) "Sustainable Tourism, Progress, Challenges and Opportunities: Introduction to this Special Volume", *Journal of Cleaner Production*
- Cairns, S., Harmer, C., Hopkin, J. & Skippon, S., 2014, "Sociological perspectives on travel and mobilities: A review", *Transportation Research Part A*, 63, 107–117
- Castree, N., Kitchin, R. & Rogers, A. (2013) *Dictionary of Human Geography*, Oxford University Press, Oxford
- Cater, E. (1995) "Consuming spaces: global tourism", i: Allen, J. & Hammett, C. (red.) *A Shrinking World?*, Oxford University Press, New York
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2012) *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*, (4.uppl.), Norstedts juridik
- Europeiska Kommissionen- Generaldirektoratet för Energi och Transport (2008) *Modern rail modern Europe - Towards an integrated European railway area*
- Europeiska Kommissionen -Generaldirektoratet för Kommunikation (2014) *Insyn i EU-politiken Transport*
- Europeiska Kommissionen Genoraldirektoratet för Regional och Urban Policy (2018) *Comprehensive analys of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*
- Europeiska Kommissionen- Generaldirektoratet för Rörlighet och Transport (2019) *Transport in the European Union-Current Trends and Issues*
- Europeiska Revisionsrätten (2018) *Särskild rapport; Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke*
- Europeiska Revisionsrätten (2018) *Översiktlig analys- Mot en väl fungerande transportsektor i EU: utmaningar som måste hanteras*
- Fröidh, O. (2007) "Perspectives for a future high-speed train in the Swedish domestic travel market", *Journal of Transport Geography*, Volume 16, 268–277
- Fröidh, O. & Nelldal, B.L. (2006) *Tåget till framtiden – järnvägen 200 år 2056*, ISSN 1653-4484

- Jiménez, J.L. & Betancor, O. (2012), "When trains go faster than planes: the strategic reaction of airlines in Spain", *Transport Policy* nr 23, 34–41
- Kågeson, P. (2008) *Transporter och klimat- Om koldioxid och handel med utsläppsrätter*, SNS Förlag
- Leyshon, A. (1995) "Annihilating space?: the speed-up of communications", I: editors: Allen, J. & Hammett, C. (red.) *A Shrinking World?*, Oxford University Press, New York
- Mihajlović, I. & Krželj-Čolović, Z, (2014) "The impact of globalisation on the development of tourism within social and economic changes", *European Scientific Journal*
- Nicholls, M. (2014) *Climate Change: Implications for Tourism*, Cambridge Institute for Sustainability Leadership
- Snälltåget (u.å) *Så kan fler tåg gå ut i Europa*, hämtas: <https://www.snalltaget.se/om-oss/stark-efterfragan-pa-tagresor-till-europa-sa-skapar-vi-mojligheter-for-fler-att-resa> (2020-01-01)
- Spiekermann, K., Wegener, M. (1994) "The shrinking continent: new-time-space maps of Europe", *Environment and Planning B: Planning and Design*, volume 21, 653-673
- Tell, J. (2008) "Malmö-Verona går som på räls", *Vagabonds Resemagasin* nr 4
- Trafikanalys (2019) *Tågresandet fortsätter att öka*, hämtas: <http://www.mynewsdesk.com/se/trafikanalys/pressreleases/taagresandet-fortsatter-att-oeka-2918827> (2020-02-11)
- Transportstyrelsen (2019) *Transportmarknaden i siffror 2018- översikt av utvecklingen på marknaden för väg- och järnvägstransporter*
- UIC (2016) *Railway Standardisation Strategy Europe*
- Urbanek, A. (2015), "Costs and Benefits of High Speed Rail Integration in Europe", in: *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, Edition: Springer Proceedings in Business and Economics, Publisher: Springer International Publishing, editor: Monika Bąk
- Vetenskapsrådet (u.å) *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*
- Warf, B. (2011) "Teaching Time–Space Compression", *Journal of Geography in Higher Education*, 35: 2, 143-161
- Webb, J. (2012) "Climate change and society: the chimera of behaviour change technologies", *Sociology*, 46
- Wikén, E. (2019) *Tyskar och fransmän är EU:s flitigaste tågresenärer*, SVT Nyheter, publicerat: 2019-06-27, hämtas: <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/tre-av-fyra-turistresor-i-europa-sker-i-hemlandet> (hämtat 2020-02-12)
- Yearley, S. (1995) "Dirty connections: transnational pollution", i: Allen, J. & Hammett, C. (red.), *A Shrinking world?*, 143-182, Oxford University Press

Bilaga 1 - Intervjuguiden

Innan intervjun börjar:

- Börja informera om varför intervjun och bakgrunden till den- informationskravet
- Informera vad syftet med intervjun, vad intervjun kommer användas till - dvs forskning - kandidatuppsatsen och inte till något annat
- Informera att personen har rätt till anonymitet, samt kan dra ur sitt deltagande ur intervjun om de vill
- Informera ljudupptagning, samtycke, och vilka som kommer att ha tillgång till den.

Syftet med intervjun

Syftet: Att undersöka bransch-företagens attityder och deras perspektiv på om klimatförändringarna bidragit till kulturella och sociala förändringar när det gäller tågresande. Utifrån EU:s mål (klimatsmart resande- mindre utsläpp- nå klimatmålen) - vad gynnar respektive motverkar utvecklingen av tågresande. Hur utnyttjas och uppfattas tågresandet i Europa av researrangörer. Vilka begränsningar/ förutsättningar finns för tågresandet ut i Europa för persontrafiken i och med klimatförändringarna?

Semistrukturerad intervju (4 övergripande frågor med underfrågor som stöd som intervjun kommer utgå ifrån)

1. Ökat tågresande som ett resultat av klimatförändringarna, väljer fler tåg? Ser ni som branscherna att fler åker tåg? Har klimatförändringarna lett till ett paradigmskifte i resandet?

- Ser ni att det finns en ökad efterfrågan på tågresande- både inrikes och utrikes?
- Drar ni någon slutsats till varför folk reser mer med tåg? (OM det finns annars, varför tror ni inte folk reser med tåg?)
- Finns det även en ökad efterfrågan på tågresor på resor utanför Europa?
- Tror ni att klimatförändringarna har en inverkan på detta? Eller finns det andra bakomliggande orsaker/ förklaringar?
- Som branschföretag för tågresor, vad innebär detta för er?
- Ser du som branschföreträdare ändrade sociala och kulturella koder? - beteendemönster? - värdeförändringar i samhället?

2. Vilka hinder det finns för tågresande i Europa? /Vilka förutsättningar finns det för tågresandet i Europa?

- Vilka förutsättningar finns för resandet i Europa?
- Vilka begränsningar finns? Vilka problem anser du måste lösas för att underlätta tågresandet från Sverige ut i Europa?
- Vad skulle underlätta tågresor ut i Europa?

3. Ser ni att det hade varit bättre om besluten togs på EU- nivå och att det inte var beslut på nationell nivå angående transport för att underlätta för tågtrafiken i Europa?

-Ser ni det som ett problem att det inte finns ett utvecklat transportnät för järnväg i Europa?

- Ser du några hinder för tågresandet med EU:s nuvarande transportpolitik? I så fall vilka och hur kan de förbättras?

- Tror du/anser du att tågresandet i Europa skulle bli lättare/ bättre om besluten ligger på EU nivå?

eller ska de besluten ligga på nationell nivå? i så fall varför?

4. Övrigt

-Ökad efterfrågan från kunderna? Vilka utmaningar med ökat antal resor bidragit till för er?

För resemagasin/resejournalister: Hur hanterar ni förändringarna? Skriver ni mer om tågsemester?

Bilaga 2 – Frågeformulär för intervjuerna på mail

Syftet

Att undersöka bransch-företagen ser om det skett en förändring, en form av skifte mot en ökad efterfrågan på tågsemester, samt hur detta tar sig uttryck hos resebolag jämte resemagasin. Utifrån EU:s mål (klimatsmart resande- mindre utsläpp- nå klimatmålen) - vad gynnar respektive motverkar utvecklingen av tågresande. Hur utnyttjas och uppfattas tågresandet i Europa av researrangörer. Vilka begränsningar/ förutsättningar finns för tågresandet ut i Europa för persontrafiken i och med klimatförändringarna?

Syftet blir således att studera tågresandes utveckling och betydelse i Europa, vad kundernas ändrade beteende/inställning till resande samt företagen/branschföreträdarnas erfarenheter av tåg som ett mer hållbart alternativ.

Materialet kommer endast användas i forskningssyfte för kandidatuppsatsen som utgår från ovanstående syfte.

Frågor:

- 1. Ökat tågresande som ett resultat av klimatförändringarna, väljer fler tåg? Ser ni som branscherna att fler åker tåg? Har klimatförändringarna lett till ett paradigmskifte i resandet?**
 - Ser ni att det finns en ökad efterfrågan på tågresande- både inrikes och utrikes?
 - Drar ni någon slutsats till varför folk reser mer med tåg? (OM det finns annars, varför tror ni inte folk reser med tåg?)
 - Finns det även en ökad efterfrågan på tågresor på resor utanför Europa?
 - Tror ni att klimatförändringarna har en inverkan på detta? Eller finns det andra bakomliggande orsaker/ förklaringar?
 - Som branschföretag för tågresor, vad innebär dessa ovanstående effekter för er?
 - Ser du som branschföreträdare ändrade sociala och kulturella koder? – beteendemönster eller värdeförändringar i samhället?
- 2. Vilka hinder finns det för tågresande i Europa? /Vilka förutsättningar finns det för tågresandet i Europa?**
 - Vilka förutsättningar finns för resandet i Europa?
 - Vilka begränsningar finns? Vilka problem anser du måste lösas för att underlätta tågresandet från Sverige ut i Europa?
 - Vad skulle underlätta tågresor ut i Europa?

3. Ser ni att det hade varit bättre om besluten togs på EU- nivå och att det inte var beslut på nationell nivå angående transport för att underlätta för tågtrafiken i Europa?

-Ser ni det som ett problem att det inte finns ett utvecklat transportnät för järnväg i Europa?

- Ser du några hinder för tågresandet med EU:s nuvarande transportpolitik? I så fall vilka och hur kan de förbättras?

- Tror du/anser du att tågresandet i Europa skulle bli lättare/ bättre om

besluten ligger på EU nivå eller ska de besluten ligga på nationell nivå? -Utveckla gärna med varför.

Bilaga 3- Lista över genomförda intervjuer

Intervjuer på plats:

Ivar Karlsson, Delägare, Centralens Resebutik i Kalmar, Göteborg, 2019-10-23

Marco Andersson, Marknadschef, Snälltåget, Malmö, 2019-11-05

Anna Thorbjörnsson och Marko Wramén, Resereportageförfattare/egenföretagare, *Med Tåg Genom Europa*, Malmö, 2019-11-05

Telefonintervjuer:

Per Lund, Butikschef, BiljettButiken Interrail Kristinehamn/Karlstad, Karlstad, 2019-11-08

Fredrik Brändström, Chefredaktör, Vagabond, Stockholm, 2019-11-08

Mail-enkätsintervjuer:

Rolf Häggström, Reseproducent, Grand Tours, Stockholm, 2019-10-29

Helena Strand, Chef, Alingsås Resebutik, Göteborg, 2019-11-08

Bilaga 4 – Lista över använda resemagasinen

Vagabond (1998) nr 1

Vagabond (1998) nr 2

Vagabond (1998) nr 3

Vagabond (1998) nr 5/6

Vagabond (1998) nr 7

Vagabond (1998) nr 8

Vagabond (1998) nr 9

Vagabond (1998) nr10

Vagabond (2008) nr 1

Vagabond (2008) nr 2

Vagabond (2008) nr 3

Vagabond (2008) nr 4

Vagabond (2008) nr 5/6

Vagabond (2008) nr 7

Vagabond (2008) nr 8

Vagabond (2008) nr 9

Vagabond (2008) nr10

Vagabond (2018) nr 1

Vagabond (2018) nr 2

Vagabond (2018) nr 3

Vagabond (2018) nr 4

Vagabond (2018) nr 5

Vagabond (2018) nr 6/7

Vagabond (2018) nr 8

Vagabond (2018) nr 9

Vagabond (2018) nr 10