

Besöksnäringens infrastruktur – och transportbehov – prioriterade insatsområden

Bakgrund

Besöksnäringen omsätter idag 282 miljarder kronor, genererar ett exportvärde på 113 miljarder kronor och sysselsätter 165 000 personer. 2010 lanserades Nationell strategi för svensk besöksnäring med visionen att under perioden 2010-2020 fördubbla besöksnäringens omsättning och exportvärde.

En bärande tanke i den nationella strategin är att utveckla destinationer i världsklass runt om i Sverige och att Sverige ska bli ett än mer attraktivt turistland. För att lyckas i den ambitionen behövs en utbyggd, diversifierad och kapacitetsstarkt transportinfrastruktur, liksom en god digital tillgänglighet. Besöksnäringens utveckling är helt avhängig av att besökarna kan ta sig till och runt i Sverige på ett effektivt sätt. Detta förutsätter både god infrastruktur i form av installationer som möjliggör för transporterna att fungera samt god transportförsörjning i form av fungerande transportmedel såsom flyg-, tåg-, buss-, bil och båtförbindelser.

Besöksnäringen saknar i mångt och mycket stora företag med stor investeringsförmåga och marknaden klarar inte alltid av att förse näringen med tillfredställande kapacitet för de olika transportmedlen. Därför behöver staten, län och kommuner tillsammans med näringen ta ett större ansvar för både infrastruktur – och transportfrågan.

God infrastruktur är en kritisk faktor för företagen inom besöksnäringen och för sysselsättningen, inte minst i glesbygdsområden. För att möta en av Sveriges snabbast växande näringar måste den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen ligga på en nivå utöver att vidmakthåll transportsystemets funktionalitet på dagens nivå och stärka infrastrukturen till den nivå den är avsedd för. Full samhällsekonomisk nytta av nybyggd infrastruktur är dessutom enbart möjlig om befintlig infrastruktur är i gott skick.

Svensk Turism kan konstatera att den nationella planen för transportsystemet för perioden 2014-2025 innehåller fler referenser till besöksnäringen än tidigare planer vilket vi ser som ett gott tecken på att besöksnäringen börjar etablera sig jämsides med andra näringar i infrastrukturens sammanhang. Dock saknas en grundlig genomlysning av de infrastrukturella behov och utmaningar som besöksnäringen brottas med och som har avgörande betydelse för att säkerställa effektiva och tillförlitliga transporter av såväl resenärer som gods relaterade till näringen.

Svensk Turism AB

För att fortsätta utvecklas behöver vi:

Genomlysning av besöksnäringens infrastruktur- och transportbehov

Svensk Turism efterlyser att Trafikverket får i uppdrag att, i samarbete med besöksnäringen, inventera behovet av och ta fram förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar. Resurser behöver avsättas för en samordnare med uppdrag att ta fram konkreta inspel till kommande nationella transportinfrastrukturplan gällande hur besöksnäringens behov avseende vägar, flyg-, tåg-, buss- och båtförbindelser ska finnas med i kommande planeringsprocess.

Genomlysningen bör förutom personperspektivet även inkludera företagets behov av effektiv varuförsörjning och avfallshantering. Dessa transporter är viktiga för verksamheten men ingår inte i den statistik som presenteras och det finns därmed risk att omfattningen av transporter som relaterar till besöksnäringen, inklusive detaljhandeln, underskattas i infrastrukturplanerna.

Även en konsekvensanalys gällande transport och -infrastrukturrelaterade skatter och avgifters påverkan på besöksnäringens utveckling behöver inkluderas i en sådan genomlysning. Besöksnäringen tas idag i beaktande i nio av regeringens strategier men samtidigt införs skatter och avgifter som direkt motverkar dessa satsningar på näringen.

Trafikslagsövergripande sammankoppling

Viktigt är ökad satsning på sammankoppling av olika trafikslag för att möjliggöra fler och mer klimatsmarta resor samt att säkerställa matning från storstäderna och viktiga internationella knutpunkter till resten av landet. Detta genom att till exempel titta på; stödstrukturer för regionala flygplatser, Stockholms flygkapacitet, längre perspektiv i planering av tidtabeller för samordning av olika trafikslag, säkrare tågtrafik, ökad spårkapacitet/vägramkomlighet vid flygplatser och färjeterminaler, satsningar på viktiga vägnät även med lägre trafikintensitet samt fortsatt ökade anslag för upprustning av infrastrukturen.

Intermodalitet är avgörande för möjligheten att kunna välja rätt transportslag ur ett klimatperspektiv. Nya investeringar bör därför prioritera de åtgärder som på ett effektivt sätt kan sammankoppla olika trafikslag.

Konkurrenskraftiga klimatåtgärder

Precis som regeringen ger uttryck för så är ett långsiktigt hållbart transportsystem för resor och transporter avgörande för Sveriges fortsatta ekonomiska utveckling och välbefinnande. Det är centralt att de klimatåtgärder som vidtas har till syfte att begränsa utsläppen och inte att begränsa resandet då detta innebär betydande negativa samhällsekonomiska effekter. En central åtgärd bör därför vara att påskynda en övergång till närproducerade biobränslen.

Svensk Turism AB

Givet klimatfrågans angelägenhet och transporternas andel av klimatpåverkan är det viktigt att arbeta strukturerat och i bred samverkan. Förslagsvis bildas ett nationellt råd för transporternas klimatpåverkan, med det nationella trafiksäkerhetsrådet, ”nollvisionen”, som förebild, istället för införande av kostnadsdrivande och konkurrenshämmande ekonomiska styrmedel.

Svensk Turism vill understryka vikten av att Sverige tar ett aktivt ansvar och agerar föregångsland när det gäller omställningen till klimatsmarta transporter. På så sätt kan vi inte enbart försvara Sveriges unika position som hållbar destination och land utan även addera värden som gör oss världsledande samt stärker Sveriges varumärke - inte bara i besöksnäringssammanhang utan även för internationella investeringar, kompetens och företag.

Statliga stödstrukturer för säkerställande av tillfredsställande trafik

Många turistmål, särskilt naturnära eller säsongsbundna, har ofta ett begränsat invånarunderlag vilket gör det svårt att skapa tillräcklig kommersiell eller regional kollektivtrafik. Ett exempel på detta är den minskade nattågstrafiken till norra Sverige där besöksnäringens och bygdens utveckling konserveras genom att den kommersiella nattågstrafiken endast väljer att köra trafik under den traditionella högsäsongen, vilket gör det svårt att utveckla besöksnäringen utanför den traditionella säsongen. Här bör staten ge ett tydligt uppdrag att beakta även besökarens och besöksnäringens behov och genom ekonomiskt stöd säkra god tillgänglighet för besöksmål där detta inte kan lösas genom kommersiell eller regional kollektivtrafik.

Även de regionala och lokala transportörernas uppdrag behöver vidgas till att inkludera besökarens behov i transportplaneringen. Detsamma gäller även flygtrafik där vissa orter är helt beroende av flygtrafik för etablering av företag, för att människor ska komma till och från jobb, för att företag ska kunna rekrytera rätt kompetens och för att det lokala näringslivet tillsammans med besöksnäringen ska kunna växa.

Nya ramar och uppdrag för regional transportinfrastruktur

Modellen för fördelning av de ekonomiska ramarna till länstransportplanerna behöver ses över. Nuvarande fördelningsmodell bygger till övervägande del på antalet folkbokförda invånare i respektive län. Denna modell väger inte in omfattningen av det statliga vägnätet i respektive län eller omfattningen på den trafik som bedrivs på vägarna i tillräcklig omfattning. På detta sätt ges inte besöksnäringen tillräckliga förutsättningar att utvecklas.

Besöksnäringen behöver också vara en av utgångspunkterna i planeringen av regionala vägsatsningar. Det är då av vikt att det regionala perspektivet hänger ihop nationellt så att en regions vägsatsningar kopplas samman med angränsande regioners vägsatsningar för att förbättra viktiga turistiska vägstråk.

Svensk Turism AB

Trafikverket har i uppdrag att inkludera besöksnäringens perspektiv för upphandlad trafik. Landstingen har däremot inte det uppdraget i sina upphandlingar av persontransport hos länstrafiken.

Regeringen uppdrar till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) att tillgodose god regional kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen om arbetspendling och annat vardagsresande. Kollektivtrafiklagen begränsar inte möjligheten att även skapa regional kollektivtrafik som har till huvudsyfte att tillgodose besökarens behov men det behövs en tydlig uppmaning till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att även inkludera såväl nationella som internationella besökarens behov. Tolkningen av uppdraget riskerar annars att begränsas till vardagsresande och utesluta denna målgrupp vilket kan leda till försämrade möjligheter för besökarna att nå hela vägen fram till resmålet. På vissa destinationer innebär detta exempelvis kraftigt reducerad busstrafik under turistiska högsäsonger när dessa sammanfaller med semesterperioder. För kollektivtrafik som sträcker sig över flera län begränsas uppdraget till att gälla enbart arbetspendling eller annat vardagsresande. Uppdraget behöver här ändras så att även besökarens behov inkluderas. Det är dock av högsta vikt att kommersiell trafik beaktas på de sträckor och till de besöksmål där sådan finns. Det är idag också ofta komplicerat och dyrt att köpa enstaka biljetter från olika trafikutövare. Önskvärt vore exempelvis ett gemensamt resekort för regional kollektivtrafik riktat till turister. Detta för att stimulera besök av fler resmål samt förenkla den gemensamma kommunikationen kring resmöjligheter inom landet.

Forskning och utveckling

Den snabba tekniska utvecklingen och globaliseringen skapar möjligheter till bättre optimering av resor och transporter. Ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Det offentliga FoU-systemet behöver generellt uppmärksamma och bemöta de behov och möjligheter som besöksnäringen har i högre utsträckning vilket även gäller FoU-relaterat till transportinfrastrukturen. Ur ett besöksnäringens perspektiv behöver forskningen ha ett trafikslagsövergripande perspektiv och sträva efter klimatsmarta transporter inte enbart utifrån godstrafik och medborgarnas behov utan även ur besökarnas behov och möjlighet att uppleva hela Sverige.

FoU bör fokusera på:

Optimering av transportsystemet genom digitalisering och automation. Detta gäller inte enbart persontransport utan även automatisering av t.ex. bagagetransport över olika trafikslag, utveckling av betalningsmetoder, utveckling av system där information från internet används för bokning och betalning av hela resan etc.

Storskalig, klimatsmart produktion av biobränsle. Den centrala åtgärden när det gäller klimatutmaningen under planperioden 2018-2029 bör vara att påskynda en övergång till närproducerade biobränslen. Sverige har råvaror för produktion av biobränsle och har goda förutsättningar att vara föregångsland. Staten behöver på olika sätt skapa incitament

Svensk Turism AB

och driva på utvecklingen mot en storskalig produktion av förnybart bränsle så att detta därmed snabbare kan få ett konkurrenskraftigt pris.

Klimatsmarta logistiklösningar för transport av biobränsle. Oavsett om det biobränslet importereras eller kommer från nationella anläggningar är det viktigt att också se över vilka klimatsmarta logistiska lösningar för transport av bränslet ut i landet som ska nyttjas. Dessa transporter bör säkras genom infrastrukturella satsningar på godstransport på järnväg och samordning av transporter/leveranser bör göras över transportslogsgränserna.

Internationella samarbeten

Det är av vikt att Sveriges infrastruktur sätts in i ett internationellt sammanhang och inte ses som ett avgränsat system. I transportinfrastrukturpropositionen betonas att de överenskommelser om samarbeten som Sverige ingår inom transport- och infrastrukturuområdet bör inkludera exportfrämjande samt främjande av forskning och innovation. Här är det viktigt att beakta att besöksnäringen är en av Sveriges främsta tjänsteexportnäringar och att näringens behov därmed måste inkluderas i exportfrämjande samarbeten.

För besöksnäringen kan sådana samarbeten handla om utvecklad infrastruktur kring grannländers internationella hubbar och att se förbi landsgränserna och satsa på gemensamma stråk. Utöver att exempelvis utveckla Arlanda som ledande flygplats och nav för internationell trafik behöver vi planera för god infrastruktur i områden som angränsar till våra grannländers stora internationella flygplatser så att dessa kan nyttjas ytterligare och öka de internationella besökarna till Sverige. Även grannländers hamnar, motorvägar, tågförbindelser, broar etc. måste behandlas som de viktiga portar in till Sverige de kan utgöra med rätt anslutande infrastruktur i Sverige.

Flygtrafik

Fortsatt utveckling av Arlanda som internationellt nav

Arlanda är en viktig knutpunkt både för inrikesflyget och för internationell trafik och arbetet med att utveckla Arlanda till Skandinavians ledande flygplats är av stor vikt. År 2040 beräknas flygplatsen ha 35 miljoner resenärer, mot dagens 23 miljoner, vilket även ställer höga krav på god infrastruktur till och från Arlanda. Det görs idag gemensamma satsningar för att stärka Arlandas roll som nav för det nordiska flyget samt för att attrahera fler internationella linjer till Sverige. Regeringen lyfter även vikten av detta i exportstrategin och i sitt uppdrag till Swedavia. Detta arbete behöver få ytterligare kraft för en fortsatt utveckling av besöksnäringen.

Mot bakgrund av dessa satsningar och den förväntade tillväxten i utrikestrafiken finns anledning att tro att kapacitetsbrist kommer att uppstå på lång sikt och att flygets kapacitet alltså inte är tillräcklig under överskådlig tid enligt tidigare bedömning av Trafikverket.

Svensk Turism AB

Fungerande regional flygtrafik

Landets regionala flygplatser spelar en stor roll både för besöksnäringens utveckling, för arbetspendling och för det lokala näringslivets möjlighet att etablera och driva verksamhet över hela landet. Både flygplatser med internationell – och nationell trafik utgör en viktig del av infrastrukturen och måste inkluderas i det trafikslagsövergripande perspektivet så att den svenska transportinfrastrukturen nyttjas optimalt. Väl fungerande flygtrafik möjliggör för besökarna att ta sig vidare ut i landet och ända fram till sin slutdestination.

Fokus på globala klimatlösningar gällande flygtrafik

Klimatfrågan är en global fråga och flyget är i allra högsta grad ett globalt transportslag. Flygets klimatutmaningar bör därför hanteras på global nivå. I och med det globala styrmedel för klimatutsläpp som flygets FN-organ ICAO (International Civil Aviation Organization) har enats om visar flygbranschen att man tar ansvar för att bli ett allt hållbarare transportslag. Systemet innebär att det sätts ett tak för det internationella flygets utsläpp baserat på 2020 års nivå och att flygbolagen därefter kommer att få köpa utsläppsrätter vid en eventuell ökning. Ett sådant styrsystem skapar ett större utrymme att påskynda utvecklingen av ny teknik och klimatneutrala bränslen. Detta är en bättre väg att gå än att införa en nationell flygskatt som inte ger önskade miljöeffekter men däremot försämrar konkurrenskraften för svenskt flyg.

Tågtrafik

Ökat fokus på utveckling av tågtrafik

Det är mycket angeläget att få till stånd rätt förutsättningar för tågtrafikens utveckling, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Detta genom att se till att återupprätta och vidmakthålla, för besöksnäringen, viktiga stråk samt utveckla de delar i den nationella transportinfrastrukturplanen som har nära koppling till besöksnäringen. Exempelvis finns planer på dubbla spår mellan Stockholm och Härnösand, något som skulle gynna besöksnäringen i form av ökad kapacitet, högre pålitlighet och kapad restid till hela norra Sverige (exempelvis Höga Kusten, Jämtlands fjällvärld, orterna längs norrlandskusten samt hela övre Norrland). Även den sammanbindning av Oslo-Stockholm med en blandning av nya och gamla banor som förespråkas av Oslo-Stockholm 2:55, skulle gynna besöksnäringen längs hela stråket.

Vid beslut gällande nedläggning och borttagning av järnvägsanläggningar utan eller med mycket ringa trafik är det viktigt att inte enbart räkna på personkilometer utan att också väga in vad resenärerna genererar i det större perspektivet. En besökares resa genererar mer än biljettpriset i form av övrig konsumtion som aktiviteter, boende, shopping etc. Att kunna erbjuda miljövänliga och bekväma resealternativ är en viktig konkurrensfaktor inte minst gentemot destinationer utanför Sverige. En väl fungerande tågtrafik ger också möjlighet att nå den grupp besökare där det idag inte är självklart att ha tillgång till bil eller ens inneha körkort.

Svensk Turism AB

Stambanor för höghastighetståg

Regeringens förslag för nya stambanor för höghastighetståg innebär fler och snabbare sätt att ta sig till och runt i landet vilket är positivt för besöksnäringen. Höghastighetsbanor behöver finansieras utanför ordinarie planeringsram vilket måste tydliggöras av regeringen. Likaså är det viktigt att beslutet föregås av en grundlig konsekvensanalys där eventuella konsekvenser för andra trafikslag tas i beaktande samt att förväntade effekter för besöksnäringen beskrivs.

Passagerarfartygstrafik

Konkurrenskraftig hamninfrastruktur

Regeringen bedömer att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet, inte minst för de svenska exportnäringarna. Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att effektiv logistik och pålitliga transportinfrastrukturflöden är viktiga förutsättningar för näringslivets konkurrenskraft samt att både incitament och vissa infrastrukturåtgärder i anslutning till hamnarna kan behövas för att åstadkomma detta.

Besöksnäringen är en av Sveriges största exportnäringar och sjöfarten har här en viktig roll i transportsystemet. Passagerarrederierna transporterar årligen över 25 miljoner människor till och från Sverige och genererar mycket stora flöden till landets fartygsdestinationer men också vidare ut i landet för längre och kortare besök. Dessutom har kryssningstrafiken i Östersjön utvecklats starkt under de senaste tio åren och kryssningar utgör en betydande del av besöksnäringen. Dagens kryssningsfartyg blir allt större vilket ställer nya krav på våra hamnar för att säkerställa att kryssningsbolagen fortsätter att välja Sverige och Östersjön som destination. Även skärgårdstrafiken är betydande för besöksnäringens utveckling. Sveriges skärgårdar är unika och kan genom bättre fungerande skärgårdstrafik och tydligt besöksfokus utvecklas till ännu starkare reseanledningar.

Viktigt för passagerarfärjor och kryssningsfartyg är att det finns citynära kajplatser, bra hamninfrastruktur, goda förutsättningar för rederierna att uppfylla miljökrav ställda på dem samt konkurrenskraftiga regelverk och avgiftsstrukturer. Det är också viktigt att hamnarna inte skärs av från övrig infrastruktur. Många hamnar ligger idag utanför storstäderna och därmed har de stora kommersiella aktörerna inom transport inte alltid intresse i att frekvent trafikera dessa ytterhamnar. En effektiv och hållbar transportkedja för att både ta iland och transportera gästerna vidare är avgörande för passagerar- och kryssningstrafikens utveckling.

Infrastruktur för övergång till klimatneutrala bränslen

Det finns idag stora utmaningar relaterat till höga kostnader för de rederier som vill övergå till mer klimatneutrala bränslen. Rederierna får idag själva bekosta den ökade investeringskostnaden för ett miljöfartyg vilken ligger cirka 35 % över ett

Svensk Turism AB

standardfartyg. Staten skulle påskynda omställningen av infrastrukturen kring klimatneutrala bränslen om man genom stöd underlättade för en hållbar transportsektor.

Vägtrafik

Väl fungerande vägnät ända fram

En mycket stor del av det turistiska resandet sker med bil och många attraktiva destinationer ligger perifert och är helt avhängiga av bra vägar. Väggkapaciteten är idag undermålig på många viktiga besöksmål vilket leder till sänk hastighet, längre restider och i förlängningen färre besökare. Precis som Tillväxtanalys poängterar är vägnätet ofta av stor betydelse för t.ex. näringslivets transporter av råvaror eller för besöksnäringen även om trafikintensiteten inte är så hög. En försämrad standard kan därmed påverka förutsättningarna för näringslivet betydligt.

För att besöksnäringen ska kunna fortsätta bidra till tillväxten i hela landet måste transportinfrastrukturen utformas så att den fungerar väl under hela året. Restider är en viktig konkurrensfaktor, och möjligheterna att resa snabbt och säkert till landets olika destinationer måste tas tillvara utifrån de olika förutsättningar som finns. Ur ett besöksnäringssperspektiv är det viktigt att inte enbart titta på snitt för trafikintensitet utan att även titta på sträckans mest intensiva perioder och hur framkomligheten vid dessa tillfällen påverkar besökare och besöksnäringens utveckling.

Busstrafik

Ökad tillgänglighet för turistbussar

Svenskarna gör 7,8 miljoner bussresor nationellt och internationellt kopplat till turist- och beställningstrafik varje år. Utöver detta tillkommer alla bussresor från internationella besökare som kommer till Sverige med flyg eller färjor. Trots detta är tillgängligheten för turistbussar ett påtagligt hinder för många attraktiva och unika destinationer. Dessa problem gäller inte minst i våra storstäder, där turistbussar har problem med framkomlighet och parkering. Det krävs en utökad kapacitet av infrastrukturen för busstrafiken, tillträde till hållplatser och terminaler samt tillgång till busskörfält i samma utsträckning som den upphandlade trafiken för att tillgodose besöksnäringens fortsatta expansion.

Busstrafik kan även utgöra möjlighet att lösa vissa delar av den akuta krisen inom järnvägssystemet. Det gäller främst järnvägsförbindelser mellan mindre orter, med korta avstånd och med ett förhållandevis lågt antal resenärer. Detta alternativ skulle kunna utgöra en åtgärd för ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.

Svensk Turism AB

Leder

Nationell samordning av leder

Sveriges natur utgör inte sällan själva reseanledningen för både nationella och internationella besökare. Leder för bland annat cykel, vandring, skidåkning, ridning, skoter och kanot utgör viktig infrastruktur för naturbaserad turism. Genom väl fungerande och tydliga leder görs naturen mer tillgänglig, särskilt för personer med liten erfarenhet av att vistas i naturen. Cykel- och vandringsturism är exempel på turism kopplad till naturen som ökar i omfattning och som gynnar besöksnäringen såväl lokalt som nationellt. Enligt en undersökning från EU-parlamentet 2012 skapar t.ex. cykelturismen i Europa ekonomiska värden för mångmiljardbelopp. Här finns potential för Sverige. Cykelturismens tillväxt är exempelvis beroende av naturnära leder som inte följer allmän väg. Att bygga sammanhållande och attraktiva cykelvägar är således inte enbart en fråga för lokala transporter, utan spelar även en betydande roll i framtidens hållbara besöksnäring.

Det finns idag en rad olika leder i olika skick. Vissa leder finns inom en kommun medan andra sträcker sig över kommun- eller regiongränser. För att säkerställa tillgången till attraktiva och väl fungerande leder krävs en nationell samordning för leder där kriterier, riktlinjer, huvudmannaskap och förvaltning tydliggörs.

Digital infrastruktur

Digital tillgänglighet i hela landet

Digital täckning och telefonnät är idag en hygienfaktor och också en viktig säkerhetsaspekt inte minst i glesbygd och våra fjälltrakter. Allt fler transaktioner, som betalningar och bokningar, sker digitalt och kräver god digital infrastruktur. Även i försäljnings- och marknadsföringssammanhang är det viktigt att såväl svenska som internationella besökare kan hålla sig uppkopplade genom exempelvis lokalt WiFi-nät. Detta dels för att hitta information om besöksnäringens erbjudanden och dels för att sprida budskapet om Sverige genom sociala medier etc.

Svenskt Turism efterlyser därför god digital tillgänglighet i hela landet och att besöksnäringens behov vägs in i beslut kring satsningar och prioriteringar för den digitala infrastrukturen. Många attraktiva turistmål ligger i glesbygd där det kan upplevas utmanade att hitta hållbara lösningar för digital infrastruktur. Idag finns dock flera olika typer av teknik som möjliggör snabb och robust uppkoppling i hela landet. Det blir därför viktigt att hitta rätt lösning för rätt område och att regioner, kommuner och berörda myndigheter får stöd, rådgivning och kunskap om lämpliga lösningar.

Marknaden och de kommersiella aktörerna spelar en viktig roll i processen. Det är dock inte sannolikt att marknadens aktörer kommer att stå för investeringar i glesbygd eller för initiala ekonomiska risker kopplade till ny teknik. Det kommer därför även

Svensk Turism AB

fortsättningsvis att krävas insatser och investeringar från det offentliga sida för att hela landet ska kunna ta del av och dra nytta av digitaliseringens möjligheter.

/Svensk Turism, 15 juni 2017