

An aerial photograph of a scenic landscape in the Kronoberg region. A large, calm lake occupies the left side of the frame, with a small wooden pier extending into the water. The shoreline is lined with dense, lush green trees. To the right of the lake, there are rolling green fields and a few scattered buildings, including a large white building with a green roof. The background shows more forested hills under a cloudy sky.

Fehmarn Bält- förbindelsens påverkan på Region Kronoberg

*– Förstudie och underlag för kommande
besöksnäringstrategi*

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1 Inledning	4
1.1 Metod	4
1.2 Disposition	6
2 Fehmarn Bält och förändrad tillgänglighet.....	7
2.1 En ny strategisk förbindelse i Norra Europa.....	7
2.2 Förbättrade restider och resvägar mellan Centraleuropa och Region Kronoberg	7
2.3 Osäkerheter i samband med Fehmarn Bälts öppnande	9
3 Satsningar och planeringsförutsättningar med betydelse för Kronobergs besöksnäring	10
3.1 Det finns flera strategiska investeringar men kvarstående utmaningar i transportsystemet.....	10
3.2 Regionala och kommunala planer i Region Kronoberg tar i varierande grad upp besöksnäring	12
4 Turismflöden, trender och resebeteenden	13
4.1 Omvärldstrender som påverkar turismens utveckling	13
4.2 Större delen av den utländska turismen kommer från närmarknader och har återhämtat sig från pandemin	15
4.3 Resebeteenden och mönster inom prioriterade marknader.....	17
4.4 Fritids- och turistresandet ökar över Öresund	19
5 Möjliga framtida scenarier för utvecklingen i Kronoberg	22
5.1 Scenarierna utgår ifrån två centrala påverkansfaktorer.....	22
5.2 Två framtidsscenarier för turismens utveckling i södra Sverige.....	22
5.3 Utveckling av flöden och gästnätter i scenarierna fram till 2040	24
5.4 Möjlighet och konsekvenser för besöksnäringen i Kronoberg	27
6 Strategiska vägval och medskick framåt	29
6.1 Fehmarn Bält som katalysator för hållbar regional utveckling	29
6.2 Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet	30
6.3 Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning	31
6.4 Den kronobergska handlingskraften och entreprenörskapet växlas upp	31
6.5 Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige.....	32
Bilaga A. Metod och beräkningsunderlag	33
Referenser	37

Sammanfattning

Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland innebär en strukturell förändring av tillgängligheten mellan Centraleuropa och södra Sverige. Kortare restider och mer sammanhängande resvägar kan stärka Kronobergs position i internationella resflöden, särskilt gentemot Tyskland, Nederländerna och Danmark.

Ramboll Management Consulting (Ramboll) har på uppdrag av Destination Småland genomfört en förstudie som analyserar möjliga effekter för besöksnäringen i Kronoberg. Analysen bygger på dokumentstudier, turist- och transportstatistik samt dialog med regionala aktörer, med fokus på väg- och rälsburet resande och de prioriterade närmarknaderna.

Förbättrad fysisk tillgänglighet sänker trösklarna för resande, men leder inte automatiskt till ökad turism. Utfallet beror på hur väl transportsystemet fungerar i praktiken, hur enkel hela resekedjan upplevs samt hur tydligt och konkurrenskraftigt destinationen positioneras. Infrastruktur, mobilitet, destinationsutveckling och marknadsarbete behöver samspela för att potentialen ska realiseras.

Turismen från närmarknaderna har återhämtat sig efter pandemin och det finns ett etablerat inflöde av besökare från Tyskland, Nederländerna och Danmark. Samtidigt påverkas framtidens efterfrågan av förändrade resebeteenden, digitalisering, hållbarhetskrav och klimatrelaterade skiften i resmönster.

För att belysa möjliga utvecklingsvägar fram till 2040 presenteras två scenarier: Det sammankopplade Kronoberg, där ett sömlöst transportsystem kombineras med tydlig destinationsprofilering och stark samverkan, samt det fragmenterade Kronoberg, där bristande samordning och otydlig positionering begränsar effekterna av den förbättrade tillgängligheten.

Rapportens övergripande slutsats är att Fehmarn Bält är en möjliggörare snarare än en garanti för tillväxt. Den långsiktiga utvecklingen avgörs av regionens förmåga att omsätta förbättrad tillgänglighet i strategisk destinationsutveckling och ett samordnat, konkurrenskraftigt erbjudande. Utifrån analysen bedömer Ramboll att följande övergripande behov bör beaktas i framtagandet av den kommande besöksnäringstrategin:

- Att tydliggöra vilken roll Region Kronoberg ska ta i det nordeuropeiska destinationslandskapet i ljuset av förbättrad tillgänglighet.
- Att prioritera målgrupper, segment och geografiska fokusområden utifrån regionens styrkor, kapacitet och långsiktiga utvecklingsmål.
- Att analysera den samhällsekonomiska nyttan av potentiellt ökade besöksflöden via Fehmarn Bält-förbindelsen som underlag för prioriteringar och resursanvändning.
- Att säkerställa att utvecklingen bidrar till lokal bärkraft, geografisk balans och långsiktig legitimitet.
- Att integrera besöksnäringens perspektiv i regional planering av kompetensförsörjning, fysisk utveckling och transportinfrastruktur.
- Att tydliggöra ansvarsfördelning och samordning mellan Region Kronoberg, Destination Småland, kommuner och näringsliv i genomförandet av strategin.

1 Inledning

De kommande åren präglas av omfattande förändringar i Europas transportinfrastruktur, där investeringar i väg- och järnväg förväntas påverka resmönster, tillgänglighet och flöden av besökare till södra Sverige. En central del i denna utveckling är Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland, som på sikt skapar kortare restider, starkare kopplingar till Centraleuropa och nya förutsättningar för internationellt resande. För Kronobergsregionen innebär detta både möjligheter att stärka sin attraktionskraft som besöksmål och behov av att förstå hur förändrade flöden, beteenden och infrastrukturella förutsättningar kan påverka besöksnäringens utveckling.

Med Kronobergs geografiska läge i södra Sverige och närheten till resten av Europa finns en betydande potential att dra nytta av dessa förändringar. Samtidigt ställer utvecklingen krav på att regionala och lokala aktörer förstår, anpassar och utvecklar sina arbetssätt för att kunna ta tillvara möjligheterna och samtidigt hantera eventuella negativa konsekvenser för städer, landsbygder, besöksmål och miljö. Turismens utveckling påverkas dock av långt mer än investeringar i transportinfrastruktur. Att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar innebär inte i sig att fler besökare väljer Kronoberg som destination; utvecklingen formas av samspelet mellan många faktorer: från politiska beslut, styrmedel och investeringar till samarbeten, normer och resenärers beteenden.

Mot denna bakgrund har Ramboll Management Consulting (Ramboll) fått i uppdrag av Destination Småland att genomföra en förstudie som analyserar möjliga effekter av Fehmarn Bält-förbindelsen för besöksnäringen i Kronobergs län. Syftet är att ta fram ett översiktligt och kunskapsbaserat underlag som identifierar centrala trender, konsekvenser och utvecklingsfrågor inför framtagandet av en ny regional besöksnäringstrategi. Förstudien har en orienterande karaktär och fokuserar på att strukturera relevanta perspektiv och kunskapsbehov snarare än att formulera färdiga strategiska vägval.

1.1 Metod

Analysen bygger på insamling och bearbetning av flera olika typer av underlag i syfte att skapa en översiktlig och orienterande bild av hur Fehmarn Bält-förbindelsen kan påverka besöksnäringen i Kronobergs län. Arbetet baseras på kvantitativa metoder, där tillgänglig statistik och tidigare analyser har kompletterats med dokumentstudier samt en intervju och samtal med Destination Småland. Metodansatsen har utformats för att identifiera centrala trender, möjliga konsekvenser och kunskapsbehov, snarare än att genomföra fördjupade effektanalyser eller formulera färdiga strategiska vägval.

Dokumentstudier och dialog med Destination Småland

Ett urval av centrala strategier, analyser och kunskapsunderlag med relevans för transportinfrastruktur, turismutveckling och regional planering har studerats. Materialet omfattar bland annat tidigare analyser kopplade till Fehmarn Bält-förbindelsen, regionala och nationella styrdokument samt statistik- och omvärldsunderlag med betydelse för Kronobergs besöksnäring. Syftet har varit att sätta utvecklingen i ett regionalt sammanhang och identifiera trender och strukturella förutsättningar som kan påverka framtida turismflöden. Vidare har dialog samt en intervju hållits med Destination Småland, vilket har fördjupat analysen och tydliggjort viktiga processer, scenarier och behov.

Bearbetning av statistik och tidigare analysmaterial

Tillgänglig turist- och transportrelaterad statistik, exempelvis gästnätter och trafikflöden, har sammanställts och analyserats för att beskriva nuläge och indikativa utvecklingsriktningar. Analysen har även utgått från

tidigare genomförda studier och dataunderlag från Tillväxtverket för att säkerställa relevans och jämförbarhet över tid. Bearbetningen har haft en översiktlig karaktär och syftat till att identifiera mönster snarare än att ta fram prognoser.

Samlad analys av konsekvenser och kunskapsbehov

Det insamlade materialet har sammanvägts i en övergripande analys av möjliga konsekvenser av Fehmarn Bält-förbindelsen för besöksnäringen i Kronobergs län. Fokus har legat på förändrad tillgänglighet, turismflöden, resebeteenden samt behov av anpassning och samverkan mellan aktörer. Analysen har resulterat i ett orienterande kunskapsunderlag som pekar ut centrala utvecklingsfrågor och områden där fördjupade studier kan behövas inför det fortsatta strategiarbetet.

Förstudiens centrala frågeställningar

Nedan presenteras vilka centrala frågeställningar rapporten avser att besvara.

TEMA	FRÅGESTÄLLNINGAR
Fehmarn Bälts påverkan på tillgängligheten för Kronoberg	» Hur förändras restider och resvägar mellan Centraleuropa, Danmark och Kronobergsregionen när Fehmarn Bält öppnar? » Vilka delar av transportsystemet i södra Sverige och Kronoberg bedöms bli mest avgörande för Kronobergs tillgänglighet när Fehmarn Bält öppnar, och vilka kompletterande investeringar eller utvecklingsinsatser påverkar detta? » Vilka osäkerheter kopplade till Fehmarn Bält är viktigast att beakta?
Turismflöden, resebeteenden och trender	» Vilka internationella marknader bedöms primärt påverkas av kortare restider (ex. Tyskland, Danmark, Nederländerna)? » Hur har turismen till Region Kronoberg utvecklats efter pandemin, och vilka tendenser kan antas fortsätta eller förstärkas när tillgängligheten förbättras ytterligare genom Fehmarn Bält? » Vilka övergripande resebeteenden och preferenser kännetecknar de prioriterade marknaderna (Tyskland, Danmark och Nederländerna)? » Vilka samhällstrender och omvärldsfaktorer bedöms ha störst betydelse för turismens utveckling i södra Sverige framöver (t.ex. hållbarhet, digitalisering, sociala medier, klimat, geopolitik)?
Effekter för besöksnäringen – möjligheter och utmaningar	» Vilka möjligheter kan Fehmarn Bält skapa för besöksnäringens aktörer i Kronoberg (ökade flöden, nya målgrupper, förlängd säsong)? » Vilka flaskhalsar kan hindra Kronoberg från att ta del av effekterna (sista milen, transportbyten, bokningsbarhet, kapacitet)?
Strategiska vägval och samverkan	» Vilka aktörer behöver Kronoberg samverka med regionalt för att ta tillvara Fehmarn Bälts möjligheter? » Vilka övergripande vägval bör beaktas i besöksnäringensstrategin 2026? » Vilka frågor bör analyseras vidare i ett nästa steg efter förstudien?

Viktigt att nämna är att analysen i första hand fokuserar på den väg- och rälsburna trafiken, med särskilt fokus på tåg-, bil- och husbilsresor, men i viss mån även cykel. Analysen fokuserar dessutom på den

utländska turismen, där de tre prioriterade marknaderna Danmark, Tyskland och Nederländerna har stått i centrum. Rapporten fokuserar på regionen Kronoberg som geografiskt och administrativt område. Samtidigt är avgränsningen mot Småland inte strikt i ett besöksnäringssperspektiv. På den internationella marknaden fungerar Småland ofta som en samlad reseanledning, där besökare attraheras av regionens gemensamma utbud snarare än av enskilda länsgränser. De tre länen Kronoberg, Jönköping och Kalmar samarbetar därför inom ramen för varumärket Visit Småland, trots att utvecklingsinsatserna genomförs utifrån respektive regions förutsättningar. I sammanhang där administrativa eller riktade regionala frågor behandlas är dock Region Kronoberg den primära referenspunkten i den här rapporten.

1.2 Disposition

Rapporten disponeras på följande sätt. I kapitel två presenteras hur Fehmarn Bält-förbindelsen kan förändra tillgängligheten i norra Europa och till Kronoberg, inklusive restidsförändringar, nya resvägar samt centrala osäkerheter kopplade till infrastrukturens kapacitet och genomförande. I kapitel tre presenteras centrala satsningar i södra Sverige och planeringsförutsättningar med betydelse för besöksnäringen i Kronoberg. I kapitel fyra beskrivs turismflöden, trender och resebeteenden med fokus på utvecklingen av internationella gästnätter, prioriterade marknaderna Tyskland, Nederländerna och Danmark samt bredare samhällstrender som påverkar framtidens resande. Vidare i kapitel fem analyseras möjliga framtida scenarier med betydelse för region Kronoberg, samt möjligheter och konsekvenser för besöksnäringen. Här behandlas utvecklingsmöjligheter och potentiella utmaningar kopplade till tillgänglighet, kapacitet, hållbarhet och regional attraktivitet. Med utgångspunkt i dessa analyser presenteras i kapitel sex strategiska vägval och centrala medskick inför det fortsatta arbetet med regional utveckling och framtagandet av en ny besöksnäringstrategi. Rapporten avslutas med bilaga och referenser som redovisar underlag, antaganden och kompletterande analyser.

2 Fehmarn Bält och förändrad tillgänglighet

I detta avsnitt beskrivs hur Fehmarn Bält-förbindelsen kan förändra tillgängligheten i norra Europa och till Kronoberg. Avsnittet belyser förbättrade restider och nya resvägar samt de osäkerheter som kan påverka hur dessa tillgänglighetsförbättringar omsätts i ökad turism.

2.1 En ny strategisk förbindelse i Norra Europa

Fehmarn Bält-förbindelsen är en av de större pågående infrastrukturinvesteringarna i Europa och bedöms få stor betydelse för tillgänglighet och resmönster i norra Europa. Projektet omfattar både väg- och järnvägstrafik genom en 18 kilometer lång sänktunnel, med en ursprungligen planerad öppning år 2029, men där öppningen idag bedöms ske senare.¹ Förbindelsen förbättrar kopplingarna mellan Danmark och Tyskland och stärker därmed sambanden mellan Skandinavien och den europeiska kontinenten.² För vägtrafiken innebär Fehmarn Bält-förbindelsen en betydande kapacitetsökning och kortare restider genom att en snabb och direkt motorvägsförbindelse etableras mellan Danmark och Tyskland.³ Även på järnvägssidan tillkommer en snabbare och mer robust förbindelse som bidrar till ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet. Genom att avlasta befintliga stråk, särskilt i Öresundsregionen där kapacitetsbrister idag påverkar både person- och godstrafik, skapas förbättrade förutsättningar för resor till och från Kronoberg.⁴

2.2 Förbättrade restider och resvägar mellan Centraleuropa och Region Kronoberg

Förbindelsen över Fehmarn Bält lyfts fram som ett avgörande skifte för resandet i norra Europa, där satsningar på snabbare och mer hållbara transportslag väntas få stor betydelse även för resor till södra Sverige.⁵ Den fasta länken mellan Danmark och Tyskland bidrar till kortare restider och mer sammanhängande resvägar för såväl väg- som järnvägstrafik, samtidigt som den driver fram omfattande investeringar i den angränsande infrastrukturen. Sammantaget bedöms detta leda till förändrade trafikflöden, där resor troligtvis kommer att flyttas från färjetrafiken mellan Rødby och Puttgarden till tåg och bil via tunneln.

Ett snabbare väg- och järnvägsstråk

Tillsammans med utbyggnaden av nya stambanor och andra järnvägssatsningar innebär den fasta länken över Fehmarn Bält en markant restidsförkortning mellan Centraleuropa och Sverige. För Kronoberg medför detta att avstånden till norra Tyskland i praktiken minskar, vilket stärker regionens position i internationella resflöden och förbättrar förutsättningarna som besöksmål. Tunneln beräknas kunna passeras på omkring 10

¹ Sweco. (2025). *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link*.

² Chilla, T., Wennberg, H., & Mårtensson, M. (2025). *CROSSGOV D12 Case-study report Fehmarnbelt*.

³ Fehmarnbelt Business Council FBBC, (2016). *Der Fehmarn-Tunnel und die Fehmarnbelt-Region*.

⁴ Øresundsbro Konsortiet, (2018). *Øresundsbron og regionen 18 år*.

⁵ Cars, G., (2024). *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa*.

minuter med bil och på 7 minuter med tåg, vilket möjliggör ett snabbt och direkt stråk genom Danmark mot södra Sverige.⁶

Beräknade restidvinster längs stråket är betydande. Med regionaltåg förkortas resan mellan Hamburg och Fehmarn från cirka 2 timmar och 15 minuter till drygt 1,5 timme, medan restiden mellan Fehmarn och Köpenhamn minskar från närmare 3 timmar till omkring 1 timme och 40 minuter. När förbindelsen är i full drift förväntas även expresståg kunna köra mellan Hamburg och Köpenhamn på 2,5 timmar, vilket motsvarar med en halvering jämfört med dagens restider på 5-5,5 timmar. Vad gäller bilresor beräknas restiden mellan Malmö och Hamburg uppgå till omkring 2,5 timmar när stråket är fullt utbyggt.

Kronoberg och stärkta kopplingar till internationella närmarknader

Detta innebär att norra Tyskland, med Hamburg som central nod, får avsevärt kortare restid till Kronoberg. En resa med tåg mellan Alvesta och Hamburg bedöms kunna genomföras på omkring 4 timmar,⁷ vilket kan jämföras med nuvarande restider på minst 7,5 timmar.⁸ Genom kopplingar via Hamburg, Köpenhamn och Malmö integreras Kronoberg tydligare i ett större europeiskt nät av resmål och befolkningsmässiga tyngdpunkter. På vägfronten kommer en resa till Kronoberg från Hamburg kunna genomföras på drygt 5 timmar när förbindelsen är i full drift, jämfört med omkring 7-8 timmar i dagsläget, beroende på slutdestination i Kronoberg.⁹ Detta innebär därmed en tydlig förkortning jämfört med dagens restider. Ytterligare tidsvinster kan uppstå till följd av planerade investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur i södra Sverige, vilket behandlas mer utförligt i nästa avsnitt.

Tabell 1. Beräknade restider och tidsbesparingar efter Fehmarn Bält-förbindelsen.^{10 11}

Sträcka	Restid idag	Beräknad restid	Tidsbesparing	Transportmedel
Hamburg-Alvesta	7:30 h	4:00 h	2:30 h	Tåg
Hamburg-Kronoberg	7-8 h	5:00 h	2-3 h	Bil

De kortare resorna skapar samtidigt nya möjligheter för turism. Forskning visar att faktisk och upplevd restid har stor betydelse för resenärers val av destination, särskilt för kortare resor och besök från närliggande marknader.¹² Studier pekar också på att turister i högre grad värderar restid än pris, och att förändringar i restid ofta har större påverkan på efterfrågan än motsvarande kostnadsförändringar.¹³ Sammantaget innebär detta att de förkortade restiderna kan få en särskilt positiv betydelse för Kronobergs attraktionskraft på internationella närmarknader.

⁶ Cars, G., (2024). *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa*.

⁷ Cars, G., (2024). *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa*.

⁸ Google. (u.å). Karta över Alvesta-Hamburg. [Google Maps](#). Hämtad 5 februari 2026

⁹ Google. (u.å). Karta över Kronoberg-Hamburg. [Google Maps](#). Hämtad 5 februari 2026

¹⁰ Cars, G., (2024). *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa*.

¹¹ Google. (u.å). Karta över Kronoberg-Hamburg. [Google Maps](#). Hämtad 5 februari 2026

¹² De Graaff, T., Panzera, E., & de Groot, H.L.F. (2025). *Going the Distance? A Meta-analysis of the Detering Effect of Distance in Tourism*.

¹³ Bursa, B., Mailer, M., & Axhausen, K.W., (2022). Travel Behavior on Vacation: Transport Mode Choice of Tourists at Destinations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 166, pp.234-261.

2.3 Osäkerheter i samband med Fehmarn Bälts öppnande

Osäkra tidsplaner och kapacitetsbrister i infrastruktur kan påverka nyttan av förbindelsen

Tidpunkten för Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande är för närvarande osäker. Även om den ursprungliga tidplanen angav år 2029 indikerar studier att detta inte möjligt att uppnå.¹⁴ I nuläget finns inget officiellt fastställt öppningsår för Fehmarn Bält-förbindelsen, vilket skapar osäkerhet i planeringen på både nationell och regional nivå. Parallellt genomförs flera kompletterande infrastrukturprojekt i Danmark, Tyskland och Sverige, där olika tidplaner riskerar att bli osynkroniserade. Sammantaget innebär detta att de fulla tillgänglighetsvinsterna kan fördröjas. En öppning framstår i dagsläget som möjlig tidigast omkring 2032. Den osäkra tidshorisonten försvårar också bedömningen av när ökade turistflöden och effekter för besöksnäringen i Kronoberg kan väntas uppstå.

Vidare finns osäkerheter kopplade till risken för flaskhalsar och kapacitetsbrister i järnvägssystemet som kan begränsa nyttan av Fehmarn Bält-förbindelsen. Södra stambanan, särskilt sträckan Lund-Hässleholm-Alvesta, pekas ut som den mest kritiska svagheten i södra Sverige och bedöms bli en begränsande faktor, där fullt färdigställande beräknas till omkring år 2045.¹⁵ Om utbyggnad fördröjs riskerar ökade tågflöden från kontinenten att leda till trängsel och förseningar, vilket bidrar till osäkerheter kring hur sömlös och tillförlitlig tillgängligheten till Kronoberg blir, vilket i sin tur kan påverka besöksnäringens utvecklingspotential. I intervju framkommer det även att det finns osäkerheter kopplade till hur elbilsflottan och laddinfrastrukturen kommer att utvecklas i framtiden, vilket kan påverka framtida resmönster för bilburna resor.¹⁶

Osäker efterfrågeutveckling trots förbättrad infrastruktur

Trots förbättrad infrastruktur råder osäkerhet kring hur resenärer faktiskt kommer att anpassa sina resvanor efter Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande. Erfarenheter från Öresundsbron visar att personresandet ökade gradvis över tid snarare än genom ett omedelbart genomslag,¹⁷ vilket indikerar att nya infrastrukturlösningar inte automatiskt leder till förändrade resebeteenden. Vidare finns osäkerheter gällande om dessa förändringar kan leda till mer hållbara resmönster. Många resenärer uttrycker en vilja att resa mer hållbart, men i det faktiska valet väger ofta bekvämlighet, restid och pris tyngre.¹⁸ I en intervju framkommer det även att många resenärer upplever färjeresor som en integrerad del av semesterupplevelsen snarare än enbart ett transportmoment. Överfarten kan uppfattas som en paus i resan och som starten på semestern. Det innebär att en snabbare och mer effektiv resa inte nödvändigtvis är en förbättring för alla målgrupper.¹⁹ En annan central faktor är hur resenären upplever resans enkelhet i praktiken, exempelvis hur smidigt det är att boka biljetter, byta tåg eller ta sig vidare från station till besöksmål.²⁰

¹⁴ Sweco. (2025). *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link*.

¹⁵ Sweco. (2025). *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link*.

¹⁶ En intervju har genomförts med Destination Småland.

¹⁷ Øresundsinstitutet. (2025). *Øresundsindex Utvecklingen 2000-2025*.

¹⁸ Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025). *Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter*.

¹⁹ Intervju har genomförts med aktör som arbetar med frågor kopplat till besöksnäringen i Kronoberg.

²⁰ Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025). *Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter*.

3 Satsningar och planeringsförutsättningar med betydelse för Kronobergs besöksnäring

Följande avsnitt belyser centrala delar av transportsystemet och investeringar i södra Sverige som är centrala för Kronobergs tillgänglighet i ett förändrat resesystem, till följd av Fehmarn Bält-förbindelsen.

3.1 Det finns flera strategiska investeringar men kvarstående utmaningar i transportsystemet

Flertalet järnvägssatsningar är avgörande för tillgängligheten

När Fehmarn Bält-förbindelsen tas i bruk väntas efterfrågan på internationella tågresor till Sverige att öka, vilket kräver ett tillförlitligt och robust järnvägssystem. För Kronobergs del är järnvägssystemets funktion i södra Sverige därmed avgörande för att regionen fullt ut ska kunna ta del av de restidsvinster som skapas. Den viktigaste länken är Södra stambanan, och i synnerhet sträckan mellan Lund, Hässleholm och Alvesta, som riskerar att bli en kritisk flaskhals när tunneln öppnar.²¹ Utan kapacitetshöjande åtgärder riskerar ökade tågflöden från kontinenten att leda till trängsel och minskad robusthet, vilket i praktiken kan begränsa nyttan av Fehmarn Bält-förbindelsen för Kronoberg. Mot denna bakgrund är utbyggnaden till fyra spår mellan Lund och Hässleholm av central betydelse. Projektet är påbörjat, men när fyrspåret kan stå färdigt är ännu oklart, då byggstart enligt nuvarande planering är satt till tidigast år 2034.²²

Utöver de nationella stråken spelar regionala järnvägsåtgärder en viktig roll. Ett planerat triangelspår i Alvesta, som är under samråd med planerad processtart 2026, bedöms öka flexibiliteten i trafiksystemet och förbättra stationens förmåga att hantera ökade flöden.²³ Därutöver är utbyggnaden till dubbelspår på Kust till kust-banan mellan Växjö och Alvesta en central åtgärd. Denna utbyggnad är betydelsefull för att stärka kapaciteten för såväl person- som godstrafik och för att möjliggöra ett mer sammanhängande och attraktivt tågresande inom Kronoberg.²⁴ Projektet har ännu inte påbörjats, men lyfts fram som en prioriterad åtgärd att inkludera i den kommande nationella planen 2026–2037.²⁵ Sammantaget utgör dessa järnvägsinvesteringar grundläggande förutsättningar för god tillgänglighet till regionen i ett framtida transportsystem med starkare internationella kopplingar. Detta blir i sin tur en viktig förutsättning för att få fler resenärer att välja hållbara transportalternativ.

²¹ Cars, G. (2024). *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa*.

²² Trafikverket. (2025). *Hässleholm-Lund, två nya spår*. Hässleholm-Lund, två nya spår - www.trafikverket.se. Hämtad 4 februari 2026

²³ Trafikverket. (2025). *Alvesta, triangelspår*. Alvesta, triangelspår - www.trafikverket.se. Hämtad 4 februari 2026region kron

²⁴ Cars, G. (2024). *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa*.

²⁵ Regionsamverkan Sydsverige. (2025). *En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa*.

Ökade trafikflöden ställer krav på vägsystemet

Även vägtrafiken mellan kontinenten och södra Sverige väntas öka när Fehmarn Bält-tunneln öppnar, inte minst till följd av att järnvägssystemet redan idag präglas av kapacitetsbrist.²⁶ För Kronoberg innebär detta att vägnätet i södra Sverige får en särskilt viktig roll för regionens tillgänglighet för besöksnäring och bilburna turister. De huvudsakliga tillfartsvägarna till Kronoberg från söder utgörs av E22 via Malmö samt stråken via E6 och E4 genom västra Skåne och Halland. I detta sammanhang bedöms E4 genom Kronoberg vara av strategisk betydelse, där utbyggnaden till motorväg på sträckan Kånna-Ljungby-Toftanäs, som färdigställdes sommaren 2025,²⁷ varit en viktig åtgärd för förbättrad framkomlighet genom länet.²⁸

Parallellt spelar riksväg 25 en central roll som öst-västligt stråk, särskilt i områden där det är brist på järnvägsalternativ.²⁹ Investeringar längs väg 25, däribland ombyggnaden av Österleden i Växjö och en ny trafikplats vid Fagrabäck, förbättrar framkomligheten, med färdigställande beräknat till 2026.³⁰ Vidare genomförs vägprojekt i Skåne, bland annat för förbättrad framkomlighet längs E6,³¹ vilket bidrar till att hanterade ökade trafikflöden.

Sista milen-lösningar är en förutsättning för hållbara och tillgängliga besöksmål

För att Kronoberg ska vara tillgängligt för turister som ej är bilburna krävs det goda tågförbindelser som fungerande last mile-lösningar som gör det enklare för resenärer att ta sig runt.³² Många besöksmål i Kronoberg, särskilt på landsbygden, är idag starkt bilberoende, vilket försvårar för besökare som anländer med tåg.³³ I en intervju framgår det att den fasta förbindelsen kan attrahera en växande grupp miljömedvetna resenärer, och särskilt om infrastrukturen möjliggör resor med tåg och andra mer hållbara transportalternativ.³⁴ Möjligheterna att genomföra den sista delen av resan utan egen bil varierar i Kronoberg. I dagsläget domineras utbudet av biluthyrning i Växjö, Alvesta, Älmhult och Ljungby samt cykeluthyrning i Växjö och Älmhult. I Växjö finns även elscootrar inom stadsområdet. Samtidigt ligger flera av länets större besöksmål på landsbygden och är svåra att nå utan bil, exempelvis Åsnens nationalpark, Glasriket och Smålandet Älgsafari.

Resenärer prioriterar enkelhet och bekvämlighet. För att minska bilberoendet krävs därför lösningar som reducerar friktion i hela reseprocessen.³⁵ Under intervju framkommer att många besökare i regionen reser runt mellan olika destinationer under sin vistelse, vilket ställer krav på välfungerande och sammanhängande mobilitetslösningar.³⁶ Samtidigt lyfts det att besökare vid Åsnen i större utsträckning tenderar att stanna längre på en och samma plats. Detta understryker vikten av last mile-lösningar anpassade efter olika typer av resmönster. Det kan handla om anropsstyrd och flexibel trafik till besöksmål, digitala plattformar som

²⁶ Stambanan. (2021). *Prioriterade satsningar på Södra Stambanan till nationell plan 2022-2033*.

²⁷ Trafikverket. (2026). *E4, Kånna – Ljungby – Toftanäs. E4, Kånna – Ljungby - Toftanäs, motorväg* - www.trafikverket.se Hämtad 4 februari 2026

²⁸ Cars, G. (2024). *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa*.

²⁹ Regionsamverkan Sydsvenska. (2025). *En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa*.

³⁰ Trafikverket. (2026). *Väg 25, Österleden i Växjö, ny trafikplats vid Fagrabäck. Väg 25, Österleden i Växjö, ny trafikplats vid Fagrabäck* - www.trafikverket.se Hämtad 4 februari 2026

³¹ Trafikverket, (2025). *E6 genom Skåne. E6 genom Skåne* - www.trafikverket.se Hämtad 4 februari 2026

³² Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025). *Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter*.

³³ Cars, G. (2024). *Fehmarn Bält och Kronoberg 2024: Hur kan Region Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa*.

³⁴ En intervju har genomförts med Destination Småland.

³⁵ Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025) *Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter*.

³⁶ Intervju har genomförts med aktör som arbetar med frågor kopplat till besöksnäringen i Kronoberg.

samlar kollektivtrafik, delade mobilitetstjänster eller paketering av destinationer som kombinerar hållbara transporter, boende och aktiviteter.

Det nya trafikförsörjningsprogrammet betonar utvecklingen av kombinationsresor och mer sammanhängande mobilitetslösningar (under remiss).³⁷ Länstrafiken Kronoberg erbjuder både kollektiv- och glesbygdstrafik och har uppmärksammats för sin användarvänlighet³⁸. Samtidigt är systemet främst utformat för vardagsresande snarare än besöksnäringens behov. Under intervju med Destination Småland framgår det att busstrafiken i regionen ofta minskar under sommaren när underlaget från skolresor försvinner.³⁹ Vidare lyfts det även under intervjun hur mobilitetssatsningar kan försvåras av skiftande prioriteringar mellan politiska mandatperioder samt av olika synsätt hos kommunerna gällande sista milen-lösningar. Detta understryker behovet av långsiktig samordning mellan berörda aktörer samt en tydligare integrering av besöksnäringens behov i mobilitetsplaneringen.

3.2 Regionala och kommunala planer i Kronoberg tar i varierande grad upp besöksnäring

Besöksnäringen har en utpekad roll i flera regionala och kommunala styrdokument i Kronoberg, men graden av prioritering och konkretisering varierar. På regional nivå lyfter den Regionala utvecklingsstrategin fram besöksnäringen som en viktig del av länets långsiktiga tillväxt, med fokus på hållbar utveckling, platsutveckling och nyttjandet av skogens och naturens värden.⁴⁰ Fehmarn Bält-förbindelsen pekas också ut som en strategisk möjlighet att stärka den internationella tillgängligheten. Även Trafikförsörjningsprogrammet för 2027-2035, (som är under remiss,) betonar att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för såväl invånare som besökare och kopplar mobilitet till attraktivitet och tillväxt.⁴¹

På kommunal nivå varierar det hur tydligt besöksnäringen lyfts fram. Ljungby kommun formulerar en tydlig målsättning att växa som turism- och besöksnäringssamhälle, med satsningar på vattenturism och berättartradition.⁴² Växjö kommun integrerar turism i översiktsplanering genom utpekade rekreations- och turismområden samt satsningar på turism på turistcykling och stadsliv.⁴³ Alvesta och Älmhult lyfter fram specifika besöksnoder och naturmiljöer som viktiga för besöksnäringen, exempelvis Åsnens Nationalpark och Linnés Råshult.^{44 45}

³⁷ Region Kronoberg. (2025). *Remissversion Trafikförsörjningsprogram Kronoberg 2027-2035 med utblick*.

³⁸ Gröna Mobilister. (2024). *Länstrafiken Kronoberg utsedd till Årets Regionala Kollektivtrafikmyndighet 2025*. [Länstrafiken Kronoberg utsedd till Årets Regionala Kollektivtrafikmyndighet 2025 - Gröna Mobilister](#). Hämtad 5 februari 2025

³⁹ En intervju har genomförts med Destination Småland.

⁴⁰ Region Kronoberg. (2024). *Framtidens Kronoberg i världen - Regional utvecklingsstrategi 2025-2035*.

⁴¹ Region Kronoberg. (2025). *Remissversion Trafikförsörjningsprogram Kronoberg 2027-2035 med utblick*.

⁴² Ljungby kommun. (2022). *Översiktsplan 2035 – Del 2 Planförslag*.

⁴³ Växjö kommun. (2025). *Växjö kommuns översiktsplan*.

⁴⁴ Alvesta kommun. (2024). *Översiktsplan för Alvesta kommun Samrådshandling 20240619 - 20241031*.

⁴⁵ Älmhults kommun. (2025). *Översiktsplan för Älmhults kommun. Översiktsplan för Älmhults kommun*

4 Turismflöden, trender och resebeteenden

I detta kapitel ges inledningsvis en övergripande bild av nya trender och utmaningar inom turismen som är relevanta för Kronoberg. Därefter presenteras en översikt över turismens utveckling i regionen. Avsnittet belyser de viktigaste marknaderna och deras preferenser, utvecklingen av gästnätter samt statistik över trafikflöden och resande över Öresund.

4.1 Omvärldstrender som påverkar turismens utveckling

Generation Z utgör en viktig målgrupp för framtidens turism

Generation Z (födda mellan 1997 och 2012) utgör en strategiskt viktig målgrupp för framtidens turism. Deras resebeteenden formas i hög grad av digitala plattformar, vilket påverkar hur destinationer upptäcks, värderas och väljs. Denna generation utgör både dagens och framtidens resenärer och kommer att vara särskilt viktig när Fehmarn Bält öppnar. Studier lyfter att Generation Z söker autenticitet, äventyr och lokala upplevelser bortom de vanliga turiststråken. De värdesätter genuina möten, kreativitet och kulturella uttryck mer än standardiserade attraktioner.⁴⁶

En undersökning från Europeiska kommissionen Flash Eurobarometer 551 (2025) visar att yngre generationer i hög grad planerar, bokar och delar sina resor helt digitalt. De värdesätter digitala tjänster och appar som förenklar och samlar resandet.⁴⁷ Även plattformar som TikTok, Instagram och YouTube gör det möjligt att snabbt sprida bilder, filmer och rekommendationer, vilket formar resmönster och förväntningar. "TikTok-turism" är ett fenomen där platser blir virala genom användargenererat innehåll, vilket ger synlighet åt dolda pärlor men kan också leda till överbelastning på små destinationer.⁴⁸ Dessutom förväntas AI påverka hur vi planerar och bokar resor. Forskning visar att AI-assistenter kan snedvrider utbudet av föreslagna destinationer baserat på urval och träningsdata.⁴⁹

Växande fokus på närvaro, välbefinnande och ansvar i resandet

Resandet präglas i allt högre grad av en kombination av personligt välbefinnande och ökat ansvarstagande. För många resenärer hänger dessa två dimensioner samman snarare än betraktas som separata prioriteringar. Enligt en artikel från Visit Sweden drivs resandet i allt högre grad av både personligt välbefinnande och ett mer ansvarsfullt sätt att förhålla sig till omvärlden. Semestrar används i ökande utsträckning som ett verktyg för att sakta ner, återhämta sig och reflektera, ofta genom kontakt med naturen eller genom vistelser i lokalt ägda boenden. Friluftaktiviteter som vandring och cykling, liksom stillsamma och tekniklätta resor, svarar mot ett växande behov av mental återhämtning, närvaro och djupare relationer

⁴⁶ Popsa, R. (2024). Exploring the Generation Z Travel Trends and Behavior. *Studies in Business and Economics*, 19(1), p.189.

⁴⁷ European Union. (2025). *Flash Eurobarometer 551: Multimodal Digital Mobility Service Report* (Katalognummer MI-01-24-008-EN-N).

⁴⁸ Alejo, S.M.U., Cu, F.M.M., Reyes, E.B.D., Sumang, L.C., Del Poso, M.B.G. & Lunar, R.A. (2025). Tiktok made me book it: The impact of Tiktok on tourism destination selection of generation Z and millennials in Manila. *Journal of Hospitality, Tourism & Cultural Research*. <https://doi.org/10.53378/jhtcr.353174>; Wengel, Y., Ma, L., Ma, Y., Apollo, M., Maciuk, K., & Ashton, A. S. (2021). *The TikTok effect on destination development: Famous overnight, now what?* *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* <https://doi.org/10.1016/j.jort.2021.100458>

⁴⁹ Andreev, H., Kosmas, P., Livieratos, A. D., Theocharous, A., & Zopiatas, A. (2025). Destination (Un)Known: Auditing Bias and Fairness in LLM-Based Travel Recommendations. *AI*, 6(9), 236. <https://doi.org/10.3390/ai6090236>

till platser och människor.⁵⁰ Detta ligger i linje med den trend som Destination Småland lyfter om så kallad AFK⁵¹-semester, som innebär en medveten paus från digitala enheter och ett större fokus på närvaro och upplevelser på plats.⁵²

Samtidigt formar en ökad medvetenhet om de egna miljömässiga och sociala konsekvenserna av resande resenärernas förväntningar på besöksnäringen. Resenärer är allt mer uppmärksamma på greenwashing och efterfrågar konkreta åtgärder, vilket stärker intresset för autentiska, lokala och regenerativa upplevelser. Att välja mindre kända destinationer, resa utanför högsäsong och medvetet hantera både digital och ekonomisk konsumtion är delar av ett mer reflekterat resande, där välbefinnande, hållbarhet och värdeskapande vävs samman snarare än behandlas som separata prioriteringar.⁵³

Ett förändrat klimat styr nya resmönster

Tidigare studier lyfter klimatförändringarna som något som kommer påverka turismens utveckling och resmönster i flera möjliga riktningar.⁵⁴ En möjlig konsekvens är att varmare somrar i södra Europa leder till ett ökat intresse för svalare destinationer i norra Europa, ett fenomen som ofta beskrivs som *coolcation*. Destination Småland framhåller att regionen erbjuder ett naturligt "air condition" genom sina skogar och sjöar och därmed kan bli ännu mer attraktiv för resenärer som vill komma bort från värmen.⁵⁵ Samtidigt kan förändrade väderförhållanden även innebära nya utmaningar, exempelvis genom ökad nederbörd, fler extrema väderhändelser eller kortare vintersäsonger.

Viktigt att nämna är att det inte är givet att klimatförändringarna enbart gynnar resandet till Sverige. Vissa resenärer kan i stället komma att välja destinationer vid exempelvis Medelhavet under vår- och höstsäsong, när temperaturerna där upplevs som mer behagliga. Samtidigt kan också ett förändrat klimat även påverka tillgänglighet, infrastruktur och utbudet av aktiviteter, vilket ställer krav på anpassning inom besöksnäringen.

Det geopolitiska läget kan komma att påverka turismens utveckling

Det förändrade geopolitiska läget i Europa utgör även en faktor som kan påverka förutsättningarna för internationellt resande. Kriget i Ukraina, ökade säkerhetspolitiska spänningar och ett mer osäkert omvärldsläge kommer troligtvis att bidra till att frågor som trygghet, stabilitet och tillgänglighet får större betydelse för resenärers val av destination. Samtidigt påverkas turismen även indirekt genom förändringar i transportflöden, energipriser och ekonomiska förutsättningar.

Tidigare rapporter, bland annat från Ramboll (2025), pekar på att Sverige och Danmark ofta uppfattas som stabila och välorganiserade samhällen. Detta kan bidra till att stärka regionens attraktivitet i ett internationellt perspektiv. Samtidigt kan enstaka incidenter eller säkerhetshändelser tillfälligt påverka bilden

⁵⁰ Visit Sweden. (2025). *Trendspaningar inför 2025*. [Trendspaningar inför 2025 | Visit Sweden](#) Hämtad 3 Februari 2026

⁵¹ Away from keyboard

⁵² Destination Småland. (2025). *Resetrender. Trender 2025 - Destination Småland*. Hämtad 4 Februari 2026

⁵³ Visit Sweden. (2025). *Trendspaningar inför 2025 | Visit Sweden*. Hämtad 3 Februari 2026

⁵⁴ Ramboll på uppdrag av Visit Skåne, Visit Halland, Region Halland och Malmö stad. (2025). *Famtidens väg- och rälsburna transporter. Scenarier för transportsystemets och besöksnäringens utveckling i södra Sverige*

⁵⁵ Destination Småland. (2025). *Resetrender. Trender 2025 - Destination Småland* Hämtad 4 Februari 2026

av en region. Sammantaget tyder mycket på att Sverige fortsatt uppfattas som ett tryggt och pålitligt resmål i jämförelse med många andra delar av världen, även om sådana uppfattningar kan förändras över tid.^{56,57}

För en inlandsregion som Kronoberg, där turismen i stor utsträckning bygger på naturupplevelser, småskaliga besöksmål och närhet till större transportnav i södra Sverige, kan uppfattningen om Sverige som ett stabilt och säkert land vara en viktig bakgrundsfaktor för regionens attraktivitet. Samtidigt är det svårt att bedöma i vilken utsträckning det geopolitiska läget påverkar, eller framöver kommer att påverka, turismens utveckling i regionen. Eventuella effekter sker sannolikt genom bredare förändringar i internationella reseflöden snarare än genom direkta effekter på en enskild region.

4.2 Större delen av den utländska turismen kommer från närmarknader och har återhämtat sig från pandemin

Turismflödena till Kronobergs län domineras av besökare från de närliggande marknaderna Tyskland, Nederländerna och Danmark. Tillsammans står de för den största delen av de internationella gästnätterna i regionen.⁵⁸ Dessa tre marknader har flera gemensamma drag som gör dem särskilt strategiskt viktiga för Kronoberg: de ligger geografiskt nära, har väletablerade transportförbindelser och präglas av hög andel återkommande resenärer. Mot denna bakgrund fokuserar den fortsatta analysen särskilt på utvecklingen av turismen från dessa tre marknader.

I Figur 1 framgår att turismen till Kronoberg har återhämtat sig efter pandemin och växer stadigt. Utländska gästnätter har ökat och är nu högre än innan 2020, med Tyskland som största marknad på 276 181 gästnätter under 2025, främst under sommarhalvåret men även vår och höst ökar.⁵⁹ Nederländerna visar en ökning på 17,6 % från 2024 till 2025 med totalt 54 466 gästnätter. Danmark har också sett en ökning från 20 959 gästnätter i 2020 till 35 403 i 2025.⁶⁰ Gästnattsstatistiken omfattar hotell, vandrarhem, stugbyar, camping samt förmedlade privata stugor och lägenheter (SoL).

⁵⁶ Rosselló Nadal, J., & Santana Gallego, M. (2022). Gravity models for tourism demand modeling: Empirical review and outlook. *Journal of Economic Surveys*, 36(5), 1358–1409. <https://doi.org/10.1111/joes.12502>

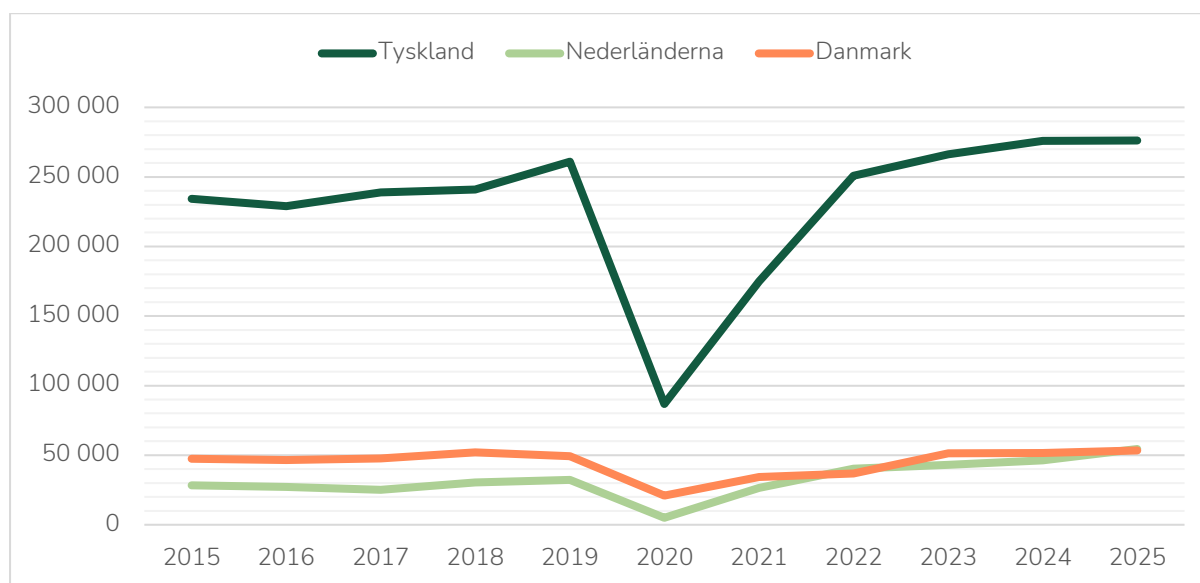
⁵⁷ Ramboll. (2023). *Transportsystemet för turism: Kunskapssammanställning och framåtblick* (Rapportnummer 0046). Tillväxtverket. Hämtad från <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/publikationer/publikationer2023/transportsystemetforturism.4564.html>

⁵⁸ Tillväxtverket. (2026). *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dfce0319b39e> Hämtad 3 Februari 2026

⁵⁹ Tillväxtverket. (2026). *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dfce0319b39e> Hämtad 3 Februari 2026

⁶⁰ Tillväxtverket. (2026). *Statistikportal*, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dfce0319b39e> Hämtad 3 Februari 2026

Figur 1. Gästnätter i Region Kronoberg, turister från Tyskland, Nederländerna och Danmark. Källa: Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik.



Utöver dessa länder finns det även flera andra, både långväga och närliggande, marknader som är viktiga för regionen. Exempelvis står Schweiz, USA och Polen också för ett betydande antal gästnätter i Kronoberg. Under 2025 stod turister från Schweiz för drygt 12 583 gästnätter, för USA var motsvarande siffra drygt 9 894 gästnätter och för Polen låg antalet gästnätter på drygt 9 616 gästnätter under 2025.⁶¹

I samband med den växande turismen betonas i en intervju vikten av att hantera ett potentiellt ökat besöksstryck på ett hållbart sätt.⁶² En central strategi är därför att fördela besöksflöden till fler platser i regionen för att minska risken för överbelastning av enskilda destinationer. Alltför koncentrerade flöden kan påverka både platsens kvalitet och den långsiktiga hållbarheten negativt. Samtidigt kan en måttlig ökning av antalet besökare bidra till landsbygdsutveckling genom stärkt service, fler företag och ökad lokal attraktionskraft.

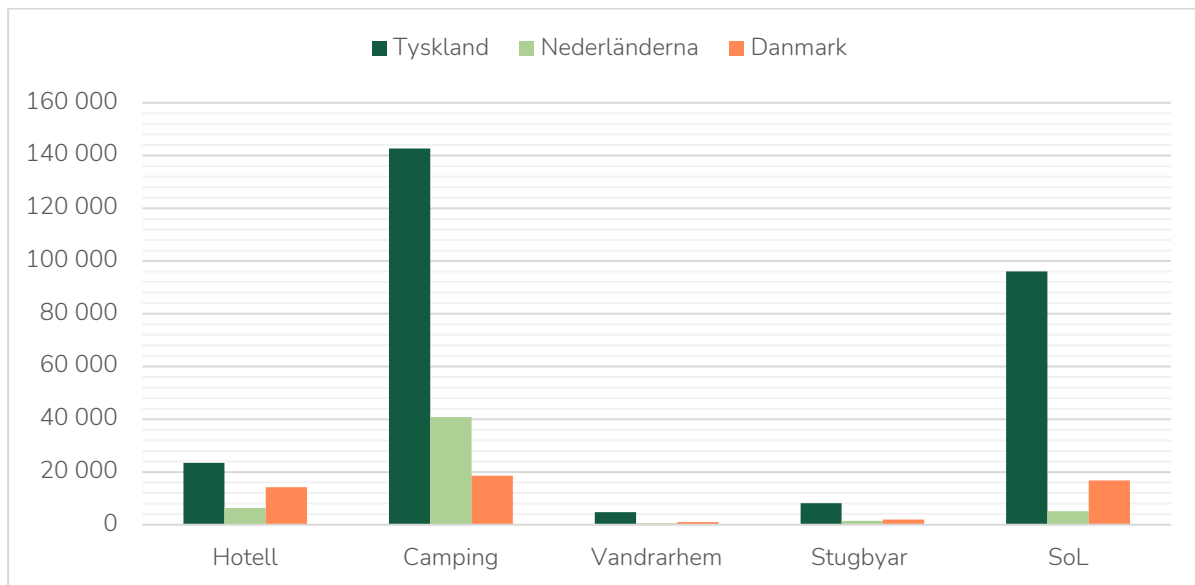
Camping står för flest utländska gästnätter

Camping står för den största andelen av de utländska gästnätterna på samtliga tre huvudmarknader år 2025. SoL är näst störst, men på en betydligt lägre nivå (Se Figur 2). Hotell har en stabil men mer begränsad andel, medan stugbyar och vandrarhem utgör en mindre del av det totala boendet. Skillnaderna mellan marknaderna gäller främst volym, inte val av boendeform. Boendemönstret är i stort sett likartat mellan länderna.

⁶¹ Tillväxtverket. (2026). Statistikportal, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>, Hämtad 3 Februari 2026.

⁶² En intervju har genomförts med Destination Småland.

Figur 2. Antal utländska gästnätter i Kronoberg relaterad till boendeform. Källa: Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik.



4.3 Resebeteenden och mönster inom prioriterade marknader

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

Tyskarna är aktiva naturälskare som söker upplevelser

Tyskland utgör en prioriterad marknad för Kronoberg, där tyska gäster står för cirka 49 procent av samtliga utländska gästnätter i Småland.⁶³ Tyska resenärer är starkt intresserade av natur, friluftsliv och småskaliga upplevelser, och många reser med bil till Sverige. Destination Småland har tidigare identifierat tre centrala målgrupper: barnfamiljer, som söker trygga och aktiva naturupplevelser; vuxna utan barn, som prioriterar bekvämlighet och kulturnära upplevelser; samt husbilsresenärer och roadtrip-turister, som söker frihet och flexibilitet.⁶⁴ En undersökning av Visit Sweden visar att 39 procent av tyskarna anger naturen som en av de starkaste reseanledningarna.⁶⁵ Regionens skogar och sjöar erbjuder goda förutsättningar för naturnära upplevelser. För besökare som reser från Tyskland är området dessutom ett av de närmast belägna alternativen där man kan uppleva mer avskilda och rofyllda miljöer, även under högsäsong. Den starka svenska kulturella identiteten associerad med Astrid Lindgren och IKEA bidrar ytterligare till områdets attraktionskraft för tyska besökare. Tyska resenärer föredrar välstrukturerade paketresor och stannar i genomsnitt sex dagar i Sverige.⁶⁶

⁶³ Destination Småland. (2026). *Den tyska marknaden. Tyskland - Destination Småland* Hämtad 3 Februari 2026

⁶⁴ Destination Småland. (2026). *Den tyska marknaden. Tyskland - Destination Småland* Hämtad 3 Februari 2026

⁶⁵ Visit Sweden. (2026). *Vad gillar tyskar med Sverige? Vad gillar tyska resenär med Sverige och vad vill de veta mer om* | Visit Sweden Hämtad 4 februari 2026

⁶⁶ Destination Småland. (2026). *Den tyska marknaden. Tyskland - Destination Småland* Hämtad 3 februari 2026

Tyska besökare reser främst med bil, cirka 45–52 procent, ofta via färjor till exempelvis Trelleborg och Ystad, vilket ofta kombineras med camping, som stod för 51,64 procent av tyska besökares gästnätter 2025.⁶⁷ Flyget är populärt bland urbana och upplevelseorienterade resenärer, och 44 procent uppgav att de flög under sin senaste längre resa. Tyska besökarna åker tåg i mindre utsträckning för längre resor, mellan 3 och 6 procent, men intresset ökar då fler uppger att de planerar att åka mer med tåg. Undersökningar från Sinus-Institut visar att tåget används betydligt oftare vid kortare resor (2–4 dagar). Totalt väljer 20 procent tåget för sådana resor, och bland kulturellt intresserade är andelen 32 procent.⁶⁸

Nederländska marknaden har starkt fokus på hållbarhet

Nederländerna utgör en stor och växande marknad för Kronoberg. De har en positiv inställning till Sverige, där 9 av 10 nederländare är intresserade av att besöka Sverige.⁶⁹ Destination Småland framhåller att nederländska besökare i hög grad attraheras av naturen, lugnet och den hållbara livsstilen.⁷⁰ I likhet med den tyska marknaden utgör barnfamiljer den främsta målgruppen. Därutöver finns vuxna utan barn från flera olika segment. En ytterligare viktig grupp är nederländska seniorer, som i stor utsträckning reser till Småland under vår och höst.⁷¹

Den nederländska marknadens starka fokus på hållbarhet kan dra stor nytta av öppningen av Fehmarn Bältförbindelsen. Den förbättrade tillgängligheten kan locka fler nederländska vilka i sin tur kan stödja Region Kronobergs mål att främja ekoturism och småskaliga, miljövänliga logialternativ, samtidigt som regionen stärker sin position som en attraktiv destination för hållbar turism.

Danskar lockas av natur, kultur, shopping och gastronomi

Danmark är en strategiskt viktig och stabil marknad för Småland, där omkring 1,5 miljoner danskar uppger att de är intresserade av att resa till Sverige på semester. Danska besökares intresse för Småland präglas i hög grad av natur- och friluftsupplevelser, en naturorienterad livsstil samt den svenska matkulturen. Cykling och camping är mycket populärt bland danska besökare och utgjorde 34,7 procent av deras boendeform 2025 i Kronoberg.⁷² På grund av närheten omfattar danskarnas resande till Småland i hög grad kortare vistelser och återkommande resor, där regionen uppfattas som lättillgänglig för både spontana resor och längre semestrar.⁷³ Dock växer den danska marknaden i Kronoberg långsammare i jämförelse med Skåne och Halland. Destination Småland har tidigare lyft att regionen behöver en tydligare positionering gentemot den danska marknaden, med fokus på sjölandskap och skogar samt på utveckling av längre vistelser och paketerade erbjudanden.⁷⁴

⁶⁷ Tillväxtverket. (2026). Statistikportal, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-d8ce0319b39e> Hämtad 3 februari 2026

⁶⁸ Sinus-Milieus. Sinusanalys. ("Die Sinus-Milieus® in Deutschland Infopakett „Reisen“")

⁶⁹ Destination Småland. (2026). Nå ut till den nederländska besökaren. [Nederländerna - Destination Småland](#) Hämtad 3 februari 2026

⁷⁰ Destination Småland. (2026). Nå ut till den nederländska besökaren. [Nederländerna - Destination Småland](#) Hämtad 3 februari 2026

⁷¹ Destination Småland. (2026). Nå ut till den nederländska besökaren. [Nederländerna - Destination Småland](#) Hämtad 3 februari 2026

⁷² Tillväxtverket, (2026) Statistikportal, Tillväxtverket, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-d8ce0319b39e> Hämtad 3 februari 2026

⁷³ Visit Sweden. (2024). Målgruppsanalys Danmark, Visit Sweden.

<https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/danmark/malgruppsanalys/> Hämtad 28 oktober 2025

⁷⁴ Destination Småland. (2026). Nå den danske besökaren. [Danmark - Destination Småland](#) Hämtad 3 februari 2026

De huvudsakliga målgrupperna liknar dem på den tyska och nederländska marknaden: barnfamiljer, vuxna utan barn, roadtrip- och husbilsresenärer samt generellt natur- och friluftsjälsintresserade besökare som efterfrågar aktiva semestrar med upplevelseinnehåll och ett starkt hållbarhetsfokus.⁷⁵

4.4 Fritids- och turistresandet ökar över Öresund

Fritids- och turistresandet över Öresund har återhämtat sig efter pandemin och ligger nu på nivåer motsvarande perioden före 2020. Trafiken över Öresundsbron, via färjeförbindelsen Helsingör–Helsingborg samt genom Trelleborgs hamn visar en tydlig återhämtning, samtidigt som de starka säsongsvariationerna kvarstår.

Kvartalsstatistiken för Öresund visar att sommarmånaderna står för en betydande andel av flödena. För färjetrafiken i Trelleborg har resandet ökat sedan pandemin, men stabiliserats på något lägre nivåer än före 2020.

Att exakt uppskatta omfattningen av den utländska turismen till Kronoberg är dock förenat med osäkerhet. Det saknas en samlad och långsiktig statistik som tydligt visar inflödet av besökare till regionen. Tillgängliga källor, såsom Tillväxtverkets undersökning IBIS (Inkommande besök i Sverige), ger endast delvis information om besökarnas ursprung och färdstätt.

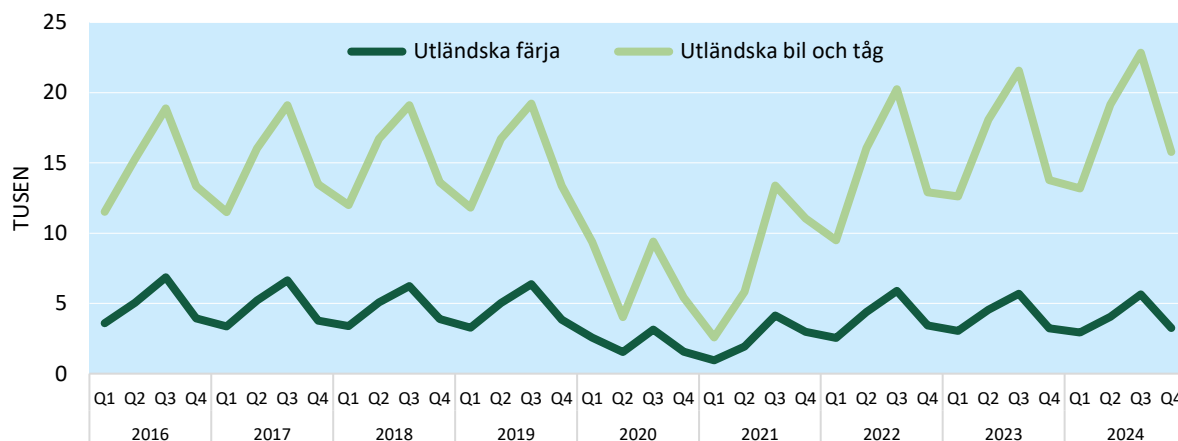
För att skapa en mer samlad bild har därför flera datakällor kombinerats i denna rapport. Bearbetningar har gjorts av trafikstatistik från Öresundsindex, inklusive trafik över Öresundsbron och färjeförbindelsen Helsingör–Helsingborg. Årsredovisningar från Trelleborgs hamn har analyserats för att uppskatta omfattningen av passagerartrafiken, och underlag från Öresundsbron har använts för att bedöma andelen utländska resenärer.⁷⁶ Statistiken bygger på vissa antaganden och kompletterande källor för att kunna skatta inkommande utländska besökare. I Figur 3 och Figur 4 redovisas bearbetade data över genomsnittligt antal resor per dag för utländska inkommande besökare via Öresund och Trelleborgs hamn.

De transportslag som bedöms påverkas mest av Fehmarn Bält-förbindelsen är vägtrafik, järnväg och färjeförbindelser till södra Sverige, vilket gör dessa särskilt relevanta för vidare analys.

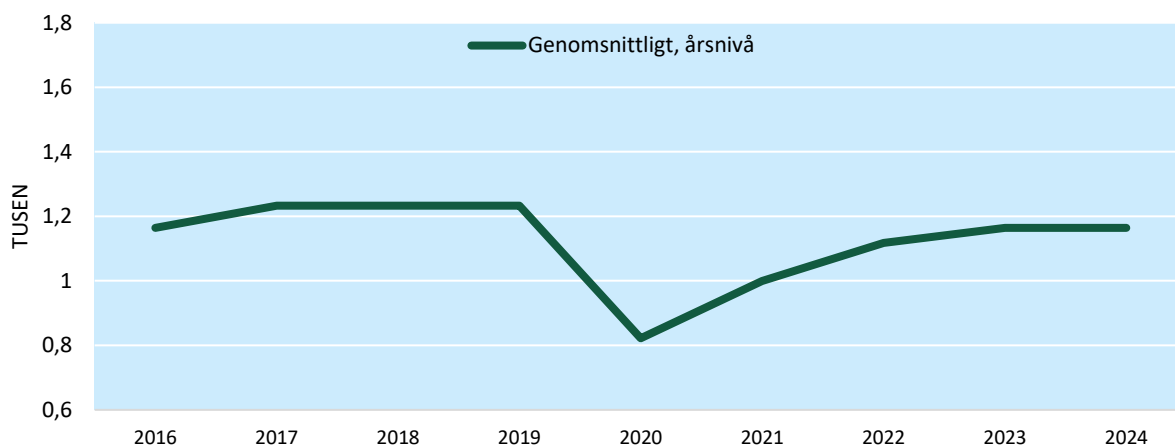
⁷⁵ Destination Småland. (2026). *Nå den danske besökaren. Danmark - Destination Småland*. Hämtad 3 februari 2026

⁷⁶ De antaganden som har gjorts för att få fram mer relevanta data för att ringa in volymer av utländska inkommande besökare är 1) Hälften av de icke-pendlare som reser över Öresundsbron eller med färja är svenskar, vilket bygger på ungefärliga uppgifter från Öresundsbron och 2) En turist åker två gånger (tur och retur), därav delas totala antalet passager med två. De volymer som vi redovisar som utländska besökare är inte renodlad turism, det finns andra besöksanledningar att åka. I den statistik vi redovisar är dock alla pendlingsresor exkluderade.

Figur 3. Genomsnittligt antal resor per dag över Öresund, kvartalsvis med bil och tåg eller färja för utländska besökare



Figur 4. Genomsnittligt antal inkommande besökare via Trelleborgs hamn per dag, årsvis



Andel av resenärer över Öresundsbron med destination i Kronoberg

Som empirisk utgångspunkt för scenariobedömningen fram till 2040 (se nästa kapitel) har det historiska inflödet av utländska resenärer över Öresundsbron och dess koppling till besöksflödena i Kronoberg analyserats. Den historiska skattningen visar att det finns ett etablerat inflöde från de prioriterade marknaderna, vilket utgör en central referenspunkt för att bedöma möjliga framtida utvecklingsvägar.

För att belysa hur inflödet av utländska resenärer över Öresundsbron historiskt har påverkat besöksflödena i Kronoberg har en översiktlig bedömning gjorts av hur många som reser över bron med destination i Kronoberg. Bedömningen baseras på en kombination av statistik över kommersiella gästnätter, trafikdata från Öresundsbron samt Visit Swedens målgruppsanalys (2024).

Eftersom specifika intressedata för Kronoberg saknas i Visit Swedens målgruppsanalys använder vi data för det större området Småland och Öland, inklusive Glasriktet, Astrid Lindgrens besöksmål samt Kronoberg, Kalmar och Jönköping för att ge en uppskattning av den regionala efterfrågan. Analysen kombinerar statistik över kommersiella gästnätter i Kronoberg med uppgifter om intresse för det större området för att skapa en samlad bedömning av marknadsintresse och potentiell efterfrågan. Metoden för att beräkna intresset för området beskrivs närmare i Bilaga A.

Nedan presenteras en sammanfattande tabell över historiskt uppskattade andelar och volymer från de största marknaderna.

Tabell 2. Historiskt uppskattad andel och genomsnittligt antal utländska resenärer med destination i området som passerar Öresundsbron per år

Mått	Tyskland	Nederländerna	Danmark
Andel (femårsgenomsnitt)	12%	1,2%	2,6 %
Andel (tvåårsgenomsnitt)	14%	1,4%	3,6 %
Antal (femårsgenomsnitt)	455 834	45 400	98 927
Antal (tvåårsgenomsnitt)	703 862	70 938	180 723

Not: Tabellen redovisar andel och genomsnittligt antal utländska resenärer över Öresundsbron med intresse för att resor till området Småland och Öland, inklusive Glasriktet, Astrid Lindgrens besöksmål samt länen Kronoberg, Kalmar och Jönköping. Resultaten är uppskattade per nationalitet och baseras på femåriga respektive tvååriga genomsnitt för att belysa utvecklingen över tid och ange ett intervall.

Som framgår av Tabell 2 visar den historiska skattningen att det finns ett etablerat inflöde av resenärer från de prioriterade marknaderna. Detta utgör en viktig utgångspunkt för scenariobedömningen i nästa kapitel, där möjliga utvecklingsvägar fram till år 2040 analyseras.

5 Möjliga framtida scenarier för utvecklingen i Kronoberg

Vi har tagit fram två framtidsscenarier för att belysa möjliga utvecklingsvägar för Kronoberg fram till år 2040 som presenteras i detta kapitel. Scenarierna bygger på en samlad analys av centrala insikter från dokumentstudier och intervju och beskriver två tydliga ytterligheter för att synliggöra olika riktningar och vägval. I praktiken kommer utvecklingen sannolikt att innehålla inslag från båda scenarierna. Det strategiskt avgörande är därför inte om något scenario som blir verklighet, utan hur regionen använder de insikter och handlingsimplikationer som scenarierna synliggör.

5.1 Scenarierna utgår ifrån två centrala påverkansfaktorer

I denna rapport har vi identifierat ett flertal faktorer som påverkar utvecklingen av turism- och transportsektorn i Kronoberg. Flera av dessa kan verka både främjande och dämpande, beroende på hur de utvecklas över tid och samspelar med varandra. För att skapa en tydligare struktur och synliggöra de mest avgörande drivkrafterna har vi sammanställt analysen i två övergripande centrala faktorer: transportsystemets kapacitet och tillgänglighet samt destinationernas attraktionskraft och profilering.

Transportsystemets påverkan på turismens utveckling

Transportsystemets kapacitet och tillgänglighet beskriver hur väl infrastrukturen fungerar för turismens behov. Höga krav på transportsystemet, exempelvis i form av kapacitet, tillförlitlighet och tydliga kopplingar mellan olika transportslag, kan bidra till ett mer sömlöst transportsystem med hög kapacitet som gör det möjligt för resenärer att ta sig smidigt till Kronoberg och inom regionen. I motsats till detta kan lägre krav och begränsade investeringar resultera i ett mer fragmenterat transportsystem med bristande kopplingar, otydliga biljettsystem och flaskhalsar.

Destinationernas utveckling och attraktionskraft

Destinationernas attraktionskraft och profilering handlar om hur starkt och samordnat erbjudandet till besökare är. En tydligt profilerad och samordnad destination har en gemensam målbild, ett välkänt varumärke och starka besöksanledningar som lockar prioriterade målgrupper. Samordnad marknadsföring, paketerade erbjudanden och tillgänglig information på flera språk gör det enkelt att planera resan och bidrar till en högkvalitativ upplevelse. Det motsatta kännetecknas av splittrad styrning, svag profilering och begränsade möjligheter att boka och kombinera upplevelser.

5.2 Två framtidsscenarier för turismens utveckling i södra Sverige

Vi har sammanställt möjliga utvecklingsvägar för Kronoberg till år 2040. Scenariona visar samspelet mellan transportsystemets utveckling och destinationens attraktionskraft och representerar två ytterligheter i

utvecklingen. Scenarierna ska tolkas som indikativa utvecklingsriktningar baserade på observerade trender i gästnätter, transportflöden och marknadsbeteenden snarare än som prognoser.

Scenario: Det sammankopplade Kronoberg

Tydligt profilerad och samordnad destination med sömlöst transportsystem

I detta scenario fungerar transportsystemet sömlöst och effektivt, samtidigt som regionen har profilerat sig starkt både nationellt och internationellt. Fehmarn Bält-förbindelsen har öppnat enligt plan och kortat restiderna. Detta tillsammans med ett välfungerande transportsystem möjliggör en kraftig ökning av weekendturismen, där besökare enkelt kan kombinera stad och landsbygd under samma resa och där de beräknade restidsvinsterna – exempelvis en tågresa Alvesta–Hamburg på cirka 4 timmar jämfört med dagens minst 7,5 timmar – bidrar här till att sänka den upplevda tröskeln för kortare resor.

Tack vare en tydlig och samordnad marknadsföring samt nära samverkan mellan kommuner, regioner och aktörer har Kronoberg stärkt sin attraktionskraft och blivit välkänd för sina upplevelser inom mat, natur, kultur och evenemang. Särskilt kapitaliserar regionen på de styrkor som redan efterfrågas på huvudmarknaderna: naturupplevelser för tyskar, hållbar livsstil för nederländare samt natur- och matupplevelser för danskar.

Den ökade tillgängligheten har bidragit till en utvidgad säsong med högre beläggning över året, inte bara under sommaren. En växande grupp äldre resenärer, där bland annat nederländska pensionärer som reser under vår och höst utgör en viktig del, breddas i detta scenario till fler nationaliteter och bidrar till en jämnare säsongsfördelning. Utvecklingen präglas av både ekonomisk och miljömässig hållbarhet, med ett jämnare flöde av besökare och en balans mellan tillväxt och bevarande.

Scenario: Det fragmenterade Kronoberg

Splittrad och svagt profilerad destination i kombination med fragmenterat transportsystem

I detta scenario har regionen utmaningar både med ett fragmenterat transportsystem och en otydlig destinationsprofil. Resultatet blir en svag utveckling av turismen, där tillväxten stannar av och stora delar av potentialen i de nya infrastrukturinvesteringarna inte realiserar. Förseningar i Fehmarn Bält-förbindelsen och bristande järnvägsanslutningar gör att restiderna förblir långa inledningsvis. Resandet sker främst med bil eller husbil, medan tåget fortsatt är en nisch, vilket ligger i linje med nuläget där cirka 45–52 procent av de tyska besökarna redan idag reser med bil till Sverige och där tågandelen endast uppgår till några få procent för längre resor. Svaga kopplingar mellan cykel, tåg, bussar och färjor gör resandet krångligt och tidskrävande. Bristen på mobilitetslösningar i landsbygdsområden begränsar dessutom tillgängligheten till sevärdheter för besökare utan bil. Särskilt påverkas besöksmål som exempelvis Åsnens nationalpark, Glasriket och Smålandet Älgsafari, som svåra att nå utan egen bil.

I detta scenario är Kronoberg inte en starkt profilerad som destination. Bristen på paketerade och tydliga besöksanledningar gör att de förväntade turistvolymerna uteblir, och många väljer i stället mer tillgängliga och profilerade destinationer. Detta riskerar att förstärkas av att konkurrerande regioner i södra Sverige redan har starkare internationell positionering, samtidigt som Kronoberg i dagsläget saknar en enhetlig operativ konkretisering i flera kommunala planer.

Turismen förblir tydligt säsongsbunden, med ett högt tryck på attraktiva besöksmål under sommarmånaderna och låg beläggning under resten av året. Detta mönster förstärks av att regionens mest efterfrågade boendeform, camping, traditionellt är starkt koncentrerad till sommarsäsongen.

Den förväntade utvecklingen, där fler resenärer skulle söka sig till svalare destinationer under allt varmare somrar, uteblir. I stället väljer många fortsatt att semestra i södra Europa, men förskjuter sina resor till vår och höst. Samtidigt kvarstår ett latent intresse för naturbaserade upplevelser på regionens kärnmarknader. Det indikerar att en betydande potential finns, men att den i detta scenario inte omsätts i faktisk efterfrågan eller en mer jämnt fördelad turism över året.

5.3 Utveckling av flöden och gästnätter i scenarierna fram till 2040

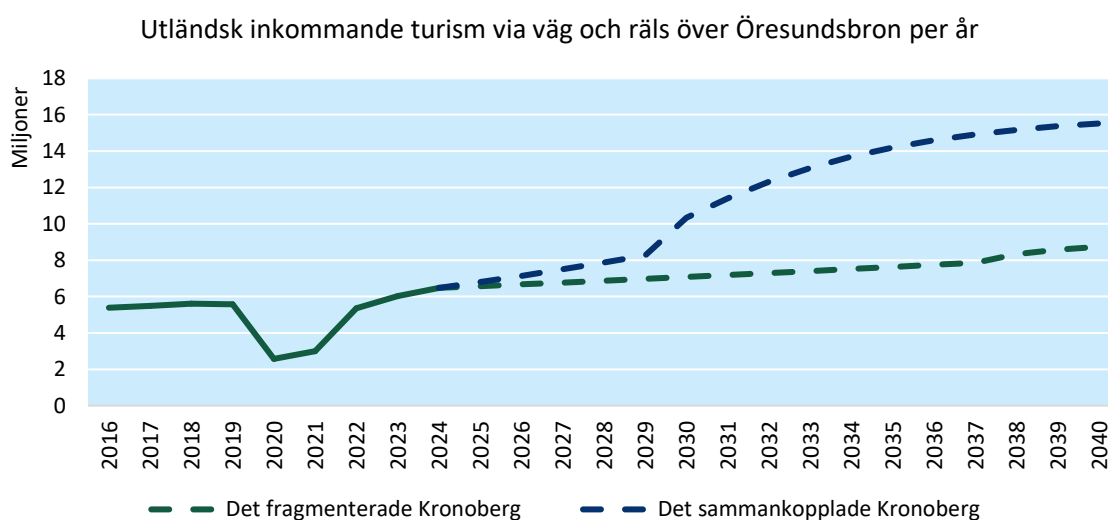
I detta avsnitt analyseras hur internationella flöden och gästnätter kan utvecklas fram till 2040 för de två scenarierna. Syftet är att belysa hur olika utvecklingsbanor kan påverka inflödet av besökare till Kronoberg. Figurerna nedan visar den projicerade utvecklingen av internationella besök via väg och järnväg över Öresundsbron samt antalet gästnätter från tre prioriterade marknader: Tyskland, Nederländerna och Danmark. De två linjerna i varje graf representerar de två scenariernas respektive utvecklingsförlopp.

För att sätta projektionerna i relation till dagens resmönster utgår analysen från den tidigare genomförda bedömningen av hur stor andel av resenärerna över Öresundsbron som har Kronoberg som destination. Denna baseras på en kombination av statistik över kommersiella gästnätter, trafikdata från Öresundsbron samt Visit Swedens målgruppsanalys (2024), och redovisades i avsnitt 4.4.

Utveckling av internationellt resande över Öresundsbron

Figur 5 visar de två framtagna framtidsscenarierna för utländsk inkommande turism via väg och räls över Öresundsbron fram till 2040. Utvecklingen av trafiken över Öresundsbron fungerar här som en indikator på förändrade internationella resflöden och speglar hur regionens tillgänglighet och konkurrenskraft utvecklas i respektive scenario.

Figur 5. Skattnings av utländsk inkommande turism via väg och räls över Öresundsbron per år fram till 2040.



Not: Källa: Gästnattsstatistik från Öresundsindex som bearbetats. Antaganden i bearbetning av trafikstatistiken: 1) Hälften av de icke-pendlare som reser över Öresundsbron eller med färja är svenskar, 2) En turist åker två gånger (tur och retur), därav delas antalet med två, 3) Av de som vi redovisar som utländska besökare är inte renodlad turism, det finns andra anledningar att åka.

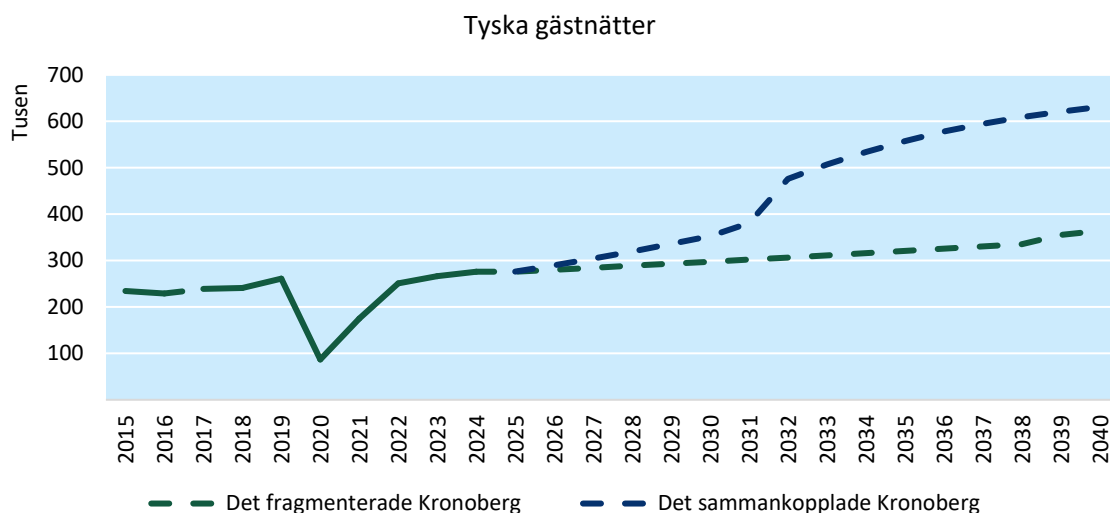
Det fragmenterade Kronoberg visar den svagaste tillväxten med en ökning med 35 procent till år 2040. En viss effekt av Fehmarn Bält-förbindelsen märks först i slutet av perioden, men eftersom varken transportsystemet eller destinationernas profilering utvecklas tillräckligt förblir regionen svagt konkurrenskraftig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

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

Möjliga scenarier för tyska gästnätter efter Fehmarn Bälts öppnande

Figur 6. Skattning av tyska gästnätter i Kronoberg per år fram till 2040.

Källa: Gästnattsstatistik från Tillväxtverket som bearbetats.



Tyskland är den viktigaste marknaden för Kronoberg, och i de framtagna scenarierna i figuren ovan antas marknaden påverkas i hög grad av tillgängligheten via Fehmarn Bält-förbindelsen.

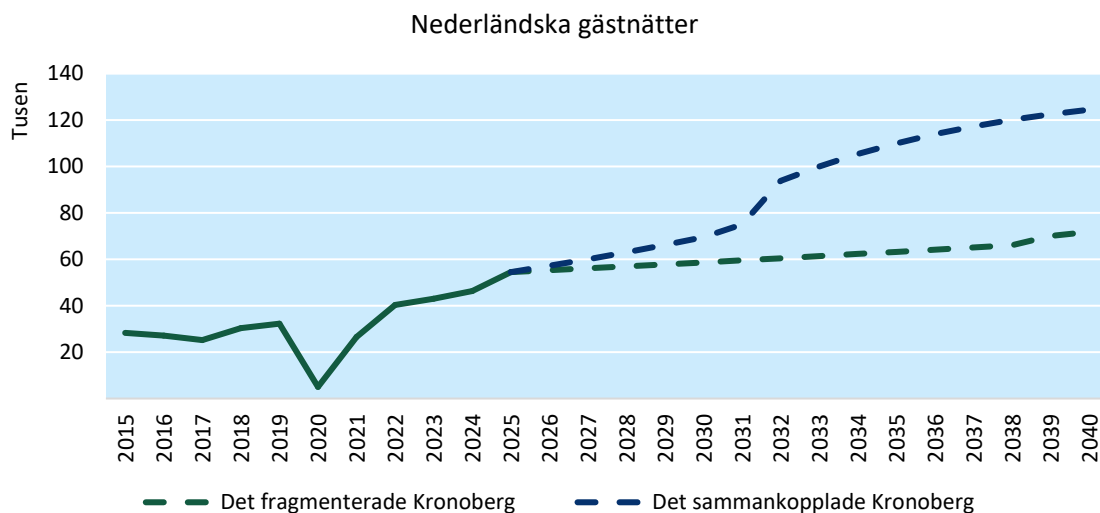
Det fragmenterade Kronoberg visar den svagaste utvecklingen, med en ökning på 32 procent, där varken transportsystemet eller destinationernas profilering utvecklas tillräckligt för att locka fler tyska övernattningar.

I scenariot *Det sammankopplade Kronoberg* ökar de tyska gästnätterna med 130 procent till år 2040. Den kraftiga ökningen drivs av kortare restider, smidiga transportlösningar och ett samordnat destinationsarbete som gör det enkelt för tyska resenärer att planera och boka sin resa.

Möjliga scenarier för nederländska gästnätter efter Fehmarn Bälts öppnande

Figur 7. Skattning av nederländska gästnätter i Kronoberg per år fram till 2040.

Källa: Gästnattsstatistik från Tillväxtverket som bearbetats



Scenarierna för utvecklingen av nederländska gästnätter i Kronoberg, som visas i Figur 7 antas i hög grad påverkas av tillgängligheten via Fehmarn Bält-förbindelsen.

Det fragmenterade Kronoberg visar den svagaste utvecklingen, med en ökning på 32 procent, där varken transportsystemet eller destinationernas profilering utvecklas tillräckligt för att locka fler nederländska övernattningar.

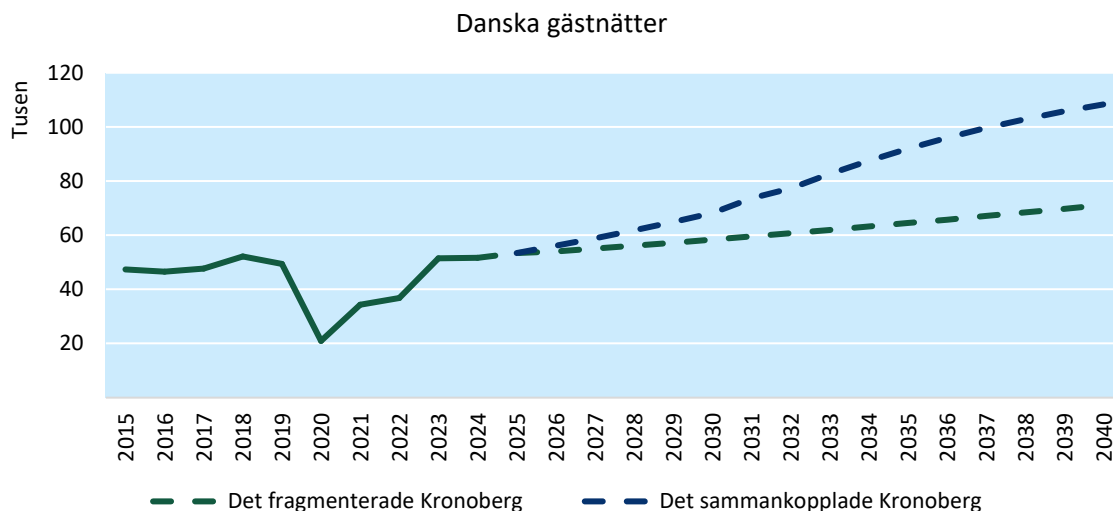
I scenariot *Det sammankopplade Kronoberg* ökar de nederländska gästnätterna med 130 procent till år 2040. Utvecklingen drivs av kortare restider, goda tågförbindelser och ett starkt internationellt varumärke som gör det enkelt för nederländska resenärer att kombinera stad, kust och natur under samma resa.

Möjliga scenarier för danska gästnätter efter Fehmarn Bälts öppnande

För danska resenärer innebär etableringen av Fehmarn Bält-förbindelsen en förbättrad tillgänglighet till södra Europa och för att behålla danska resenärer och se en ökning av turister från denna målgrupp identifieras marknadsföring och interna vägnät och kommunikation har en viktig roll. Nedan beskrivs två scenarier.

Figur 8. Skattning av danska gästnätter i Kronoberg per år fram till 2040.

Källa: Gästnattsstatistik från Tillväxtverket som bearbetats



Scenarierna för utvecklingen av danska gästnätter i Kronoberg som visas i Figur 8 skiljer sig något från de övriga eftersom danskar redan i dag har god tillgång till södra Sverige. Fehmarn Bält-förbindelsen väntas inte leda till någon dramatisk ökning, utan snarare ge danskarna bättre tillgänglighet söderut.

Det fragmenterade Kronoberg visar den svagaste utvecklingen, med en ökning på 33 procent, där varken transportsystemet eller destinationernas profilering utvecklas tillräckligt för att locka fler danska övernattningar.

I scenariot *Det sammankopplade Kronoberg* ökar de danska gästnätterna med 103 procent till år 2040, tack vare ett sömlöst transportsystem, gemensam marknadsföring och ett väl samordnat erbjudande över Öresund.

5.4 Möjlighet och konsekvenser för besöksnäringen i Kronoberg

I detta avsnitt diskuteras möjligheter och risker kopplade till de två scenarierna. Syftet är att belysa hur olika utvecklingsbanor kan påverka regionens utveckling, behov av investeringar och förutsättningar för långsiktig konkurrenskraft.

Det sammankopplade Kronoberg

I detta scenario kombineras förbättrad tillgänglighet med tydlig destinationsprofilering och stark samverkan. Nedan presenteras några exempel på möjligheter och utmaningar för detta scenario.

I tabellen nedan presenteras några exempel på möjligheter och utmaningar i detta scenario, kopplade till relevanta aktörer.

MÖJLIGHETER	RISKER OCH UTMANINGAR
<i>Besöksföretag:</i> Stabilare helårsintäkter, större internationell kundbas och bättre investeringsförutsättningar. <i>Kommuner:</i> Ökade skatteintäkter, fler arbetstillfällen och stärkt platsattraktivitet. <i>Region/Destination:</i> Starkare internationell positionering och tydligare genomslag på prioriterade marknader. <i>Kollektivtrafik- och mobilitetsaktörer:</i> Tydligare resandeunderlag för att utveckla hållbara och sammanhängande resekedjor. <i>Lokalsamhälle och naturmiljö:</i> Möjlighet till bredare geografisk spridning av besökare och ökad lokal ekonomisk nytta.	<i>Besöksföretag:</i> Ökade krav på kapacitet, kvalitet, kompetensförsörjning och verifierad hållbarhet. <i>Kommuner:</i> Behov av investeringar i infrastruktur, service, leder och flödesstyrning. <i>Region/Destination:</i> Risk för förtroendeförlust om hållbarhetsambitioner inte upplevs som trovärdiga. <i>Kollektivtrafik- och mobilitetsaktörer:</i> Krav på snabb kapacitetsanpassning och samordning vid ökat resande. <i>Lokalsamhälle och naturmiljö:</i> Risk för slitage, trängsel, målkonflikter och ökade boendekostnader.

Det fragmenterade Kronoberg

I detta scenario kombineras långsammare tillväxt med ett ökat strategiskt handlingsutrymme, vilket skapar bättre förutsättningar för samordning, profilering och kontrollerad utveckling men ställer högre krav på tydlighet och aktiv styrning för att potentialen ska realiseras.

I tabellen nedan presenteras några exempel på möjligheter och utmaningar i detta scenario, kopplade till relevanta aktörer.

MÖJLIGHETER	RISKER OCH UTMANINGAR
<i>Besöksföretag:</i> Minskad överbelastnings- och investeringsrisk och bättre möjligheter att anpassa kapacitet och erbjudanden i takt med efterfrågan. <i>Kommuner:</i> Strategiskt utrymme för att stärka samverkan, utveckla destinationsprofilen och infrastrukturlösningar innan trycket ökar. <i>Region/Destination:</i> Möjlighet att tydliggöra positionering och bygga mer sammanhängande mobilitetslösningar i kontrollerad takt. <i>Kollektivtrafik- och mobilitetsaktörer:</i> Tidsutrymme för nya lösningar innan trycket ökar. <i>Lokalsamhälle och naturmiljö:</i> Lägre risk för överbelastning, samt bättre förutsättningar för hållbarhet och autenticitet.	<i>Besöksföretag:</i> Risk för fortsatt försiktighet i investeringar om efterfrågan utvecklas långsamt. <i>Kommuner:</i> Begränsad effekt av infrastruktursatsningar om transportsystemet förblir fragmenterat och erbjudandet otydligt. <i>Region/Destination:</i> Risk att regionen tappar konkurrenskraft gentemot mer profilerade destinationer. <i>Kollektivtrafik- och mobilitetsaktörer:</i> Svagt resandeunderlag kan göra utveckling av nya mobilitetslösningar långsam och mer stegvis. <i>Lokalsamhälle och naturmiljö:</i> Risk att befintlig potential inte realiseras och att den samlade regionala utvecklingen påverkas negativt.

6 Strategiska vägval och medskick framåt

Detta avsnitt utgör medskick till framtagandet av en ny besöksnäringstrategi för Kronoberg. Med utgångspunkt i analysen av Fehmarn Bält-förbindelsens öppning och förändrade resmönster i norra Europa pekar rapporten på ett antal strategiska vägval som behöver beaktas i det kommande strategiarbetet.

6.1 Fehmarn Bält som katalysator för hållbar regional utveckling

Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen innebär en varaktig förändring av den transportgeografiska strukturen i södra Skandinavien. För Kronoberg skapas förbättrade kopplingar till Centraleuropa, inte minst till den tyska marknaden. Detta förändrar förutsättningarna för regionens tillgänglighet, men leder inte per automatik till ökad turism eller regional utveckling. Effekterna beror i hög grad på hur förändringen integreras i strategiska prioriteringar och konkret utvecklingsarbete.

För Destination Småland innebär detta att den kommande besöksnäringstrategin behöver förhålla sig till ett nytt geografiskt och marknadsmässigt läge. Det handlar inte enbart om att identifiera potentiella nya målgrupper, utan om att analysera vilka segment som är mest relevanta utifrån regionens styrkor, kapacitet och långsiktiga utvecklingsmål. En central fråga är hur ökad fysisk tillgänglighet kan omsättas i tydliga reseanledningar, konkurrenskraftiga erbjudanden och en sammanhållen positionering.

Besöksnäringen bör i detta sammanhang betraktas som en integrerad del av den regionala samhällsutvecklingen. Investeringar i upplevelser, värdskap, infrastruktur och platsutveckling påverkar såväl näringslivets utveckling som arbetsmarknad, attraktivitet för boende och regional balans. Strategin behöver därför tydliggöra hur besöksnäringens utveckling bidrar till bredare regionala mål, och hur prioriteringar inom turismområdet samspelar med övriga utvecklingsinsatser.

Samtidigt kan denna sektorsövergripande karaktär innebära att ingen enskild aktör råder över hela utvecklingskedjan. Ett återkommande hinder i regionala utvecklingsprocesser är att strategiska mål inte omsätts i praktiskt genomförande på grund av otydliga mandat, överlappande ansvar eller bristande samordning mellan aktörer. För att den nya strategin ska få faktisk effekt behöver den därför inte enbart ange vad som ska göras, utan också vem som ansvarar för vad och hur samverkan ska organiseras mellan Region Kronoberg, Destination Småland, kommunerna och näringslivet.

Tillgänglighet bör i strategiarbetet förstås i ett brett perspektiv: som en kombination av fysisk mobilitet, upplevd enkelhet, relevant produktutbud och kvalitet genom hela besökskedjan. Det innebär även behov av att analysera hur regionens kapacitet och infrastruktur svarar mot en potentiellt ökad internationell efterfrågan, samt hur utvecklingen kan ske med hänsyn till hållbarhet, helårsbärkraft och geografisk spridning.

Fehmarn Bält-förbindelsen kan därmed ses som en strukturell förändring som skapar nya möjligheter. Den kommande besöksnäringstrategin utgör ett viktigt verktyg för att definiera hur dessa möjligheter ska prioriteras, omsättas och följas upp i ett långsiktigt utvecklingsperspektiv. Mot denna bakgrund finns det behov av att tydliggöra hur den förändrade tillgängligheten bör hanteras inom ramen för den kommande besöksnäringstrategin.

För att skapa riktning i detta arbete har vi identifierat ett antal strategiska medskick som syftar till att konkretisera hur Fehmarn Bält-förbindelsen kan omsättas i stärkt konkurrenskraft och bredare regional nytta. De är strukturerade utifrån RUS:ens fyra prioriterade områden och konkretiserar hur den förbättrade tillgängligheten kan omsättas i stärkt konkurrenskraft och bredare regional nytta:

- Avsnitt 6.2 behandlar hur bygder och samhällen kan utvecklas på ett sätt som stärker både attraktivitet och lokal bärkraft.
- Avsnitt 6.3 fokuserar på kompetensförsörjning och näringens förmåga till omställning i ljuset av förändrade marknadsförutsättningar.
- Avsnitt 6.4 lyfter handlingskraft, entreprenörskap och behovet av konkurrenskraftiga, paketerade erbjudanden.
- Avsnitt 6.5 behandlar infrastruktur och upplevd tillgänglighet som avgörande möjliggörare för framtida besöksflöden.

6.2 Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet

I framtagandet av den nya besöksnäringstrategin behöver särskild vikt läggas vid hur Fehmarn Bält kan påverka lokalsamhällen i Kronoberg. En ökad internationell tillgänglighet kan bidra till nya flöden, men också till ökat tryck på vissa miljöer. Regional attraktivitet skapas genom samspelet mellan natur- och kulturvärden, serviceutbud, mobilitet och levande lokalsamhällen. Eftersom dessa delar påverkar varandra behöver utvecklingen ske i samverkan mellan regionen, kommunerna och aktörer inom fysisk planering och platsutveckling.

En ökad tillgänglighet riskerar att koncentrera besöksstrycket till redan populära platser, samtidigt som andra delar av länet har kapacitet att ta emot fler besökare. Strategiarbetet behöver därför kombinera utveckling med aktiv styrning av spridning och belastning. Eftersom besökare använder samma miljöer och service som invånare bör turism ses som en integrerad del av samhällsutvecklingen och planeringen.

Centrala medskick

- Genomför en geografisk konsekvensanalys av hur ökade flöden via Fehmarn Bält kan påverka olika delar av länet, och prioritera insatser i områden med både potential och kapacitet.
- Genomför en samhällsekonomisk analys av hur ökade besöksflöden via Fehmarn Bält-förbindelsen påverkar exempelvis sysselsättning, investeringar, infrastrukturbehov eller offentlig service, som underlag för prioriteringar i den nya besöksnäringstrategin.
- Tydliggör i strategin om Kronoberg ska prioritera koncentration till etablerade starka noder eller aktiv spridning till fler bygder och vilka styrmedel som i så fall ska användas.
- Säkerställ att investeringar i besöksmål samtidigt stärker lokal service och livskvalitet för invånare.
- Planera proaktivt för hantering av slitage, nedskräpning och kapacitetsbrist i känsliga natur- och kulturmiljöer.
- Använd beteendeperspektiv och nudging för att göra det lätt för besökare att göra rätt, exempelvis i naturmiljöer och vid populära besöksmål.

- Säkerställ att ökad internationell exponering inte sker på bekostnad av lokal förankring genom systematisk uppföljning av invånares attityder och upplevd påverkan.

6.3 Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning

I arbetet med den nya strategin behöver Region Kronoberg och Destination Småland, i dialog med utbildningsaktörer och besöksnäringens företag, analysera hur Fehmarn Bält kan påverka kompetensbehov och affärsförutsättningar. En möjlig ökning av internationella besökare, särskilt från Tyskland, ställer krav på språkkunskaper, interkulturell förståelse och värdskap av hög kvalitet. Samtidigt kräver förändrade resmönster starkt affärsmässig kapacitet och bättre planeringsförmåga hos näringens aktörer. Det tidsfönster som finns innan de fulla effekterna av Fehmarn Bält realiseras bör användas för att bygga långsiktig bärkraft i näringen.

Centrala medskick

- Genomför analyser av framtida kompetensbehov i ljuset av Fehmarn Bält-förbindelsens öppning och omsätt dessa i konkreta utbildnings- och fortbildningsinsatser.
- Prioritera affärsutvecklingsinsatser som stärker företagens förmåga att möta internationell efterfrågan, särskilt avseende paketering, prissättning, distribution och digital synlighet på den exempelvis den tyska marknaden.
- Tydliggör besöksnäringens långsiktiga utvecklingsmöjligheter för att stärka branschens attraktivitet som arbetsgivare.

6.4 Den kronobergska handlingskraften och entreprenörskapet växlas upp

För att förbättrad tillgänglighet ska omsättas i faktisk långsiktig och hållbar efterfrågan behöver strategin tydligt adressera hur regionen och näringen gemensamt utvecklar konkurrenskraftiga erbjudanden. Besökare väljer inte en destination enbart för att den är nära, utan för att den erbjuder något relevant och differentierat.

Fehmarn Bält förbättrar kopplingen till exempelvis den tyska marknaden, där paketerade helhetslösningar är vanliga. Samtidigt förändras hur resenärer hittar och väljer destinationer genom sociala medier och AI-baserade rekommendationssystem. Detta ställer krav på både produktutveckling, paketering och strategisk digital närvaro, där destinationsbolag, region och näringsliv behöver arbeta samordnat.

Centrala medskick

- Definiera vilken position Kronoberg ska ta på den nordeuropeiska marknaden i ljuset av Fehmarn Bält, exempelvis naturdestination, kultur- och designprofil, aktiv fritid eller familjdestination, och prioritera utvecklingsinsatser därefter.
- Utveckla paketerade erbjudanden som omfattar hela resekedjan – från transport och boende till upplevelser och fungerande sista milen-lösningar.

- Stärk samverkan mellan turism, lokala producenter, kultur och andra regionala styrkeområden för att skapa sammanhängande helhetsupplevelser.
- Rikta paketering och marknadsföring mot perioder och platser med lägre tryck för att främja hållbar spridning av besökare.
- Utveckla en strategisk och samordnad digital närvaro på prioriterade marknader, inklusive hur Kronoberg exponeras i AI-baserade sök- och rekommendationssystem.
- Säkerställ att marknadsföring, paketering och transportlösningar hänger samman och bygger på dokumenterad efterfrågan och målgruppsinsikter.
- Tydliggör ansvarsfördelning och samordning mellan Region Kronoberg, Destination Småland, kommunerna och näringslivet i genomförandet av strategin, inklusive vem som leder olika utvecklingsinsatser, hur beslut fattas, hur resurser prioriteras samt hur uppföljning och rapportering ska ske.

6.5 Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige

I framtagandet av strategin behöver Region Kronoberg samt Destination Småland, i dialog med kommuner, Trafikverket och kollektivtrafikaktörer tydligare integrera ett turistperspektiv i transportplaneringen. Fehmarn Bält förändrar de geografiska avstånden, men det är upplevd enkelhet och sömlöshet som avgör om resenärer väljer Kronoberg.

Det är inte givet att Fehmarn Bält blir den föredragna resvägen, valet påverkas av restid, pris, tillförlitlighet och hur enkelt hela resan upplevs. Samtidigt talar mycket för att bilresandet fortsatt kommer vara starkt. För att stärka hållbara alternativ krävs därför aktiva insatser som gör tåg- och cykelresor enklare och mer attraktiva.

Centrala medskick

- Stärk förutsättningarna för hållbara och kombinerade resor med tåg, cykel och kollektivtrafik genom samordnade biljett-, informations- och planeringslösningar
- Integrera ett systematiskt turistperspektiv i regional transportplanering och i dialogen med Trafikverket och kollektivtrafikaktörer.
- Prioritera utvecklingen av sammanhängande och sömlösa resekedjor, inklusive fungerande byten och hållbara sista milen-lösningar till boenden och besöksmål.
- Säkerställ målgruppsanpassad och flerspråkig information som minskar osäkerhet och ökar upplevd enkelhet i hela resan.
- Följ upp hur olika målgrupper väljer och upplever olika rutter, och använd denna kunskap för att justera prioriteringar och investeringar.

Bilaga A. Metod och beräkningsunderlag

Bilagan redovisar metod och centrala antaganden som ligger till grund för analysen och scenarierna i rapporten.

Nedan redovisas beräkningsstegen separat för de tre prioriterade marknaderna Tyskland, Nederländerna och Danmark. Strukturen är densamma för samtliga marknader och beskriver hur marknadspotential, landbaserat resande, alternativa resvägar och validering mot gästnätter har bedömts.

Beräkningarna ska tolkas som indikativa uppskattningar snarare än exakta nivåer.

Tyskland

Nedan presenteras en översikt av centrala nivåer i beräkningen för Tyskland. Tabellen sammanfattar de uppskattningar som beskrivs närmare i efterföljande avsnitt.

Tabell 3

Indikator	Femårsgenomsnitt	Tvåårsgenomsnitt
Uppskattade besökare till området	633 103	977 586
Uppskattade landresenärer	455 834	703 862
Andel över Öresundsbron	12 %	14 %
Observerade gästnätter	575 211	779 730

Marknadspotential

Enligt Visit Sweden (2024) uppgår antalet globala resenärer i Tyskland till 31 034 483 personer. Av dessa är 87 procent intresserade av att resa till Sverige och 30 procent intresserade av området som avses Småland och Öland, inklusive Glasriket, Astrid Lindgrens besöksmål samt Kronoberg, Kalmar och Jönköping.

Med 2024 som referensår uppgår 6 procent att de rest till Sverige under det senaste året, 15 procent att de rest för 1–2 år sedan och 13 procent att de rest för 3–5 år sedan. Detta motsvarar cirka 10 551 724 tyskar som besökt Sverige under de senaste fem åren, varav 6 517 241 under de senaste två åren. Under antagandet att andelen intresserade av området varit konstant över perioden kan antalet besök i området uppskattas till 3 165 517 under fem år och 1 955 172 under två år. Det motsvarar ett årligt genomsnitt på 633 103 besökare (femårsperioden) och 977 586 besökare (tvåårsperioden).

Detta visar att Tyskland inte bara är en stor marknad, utan att det även finns ett etablerat och återkommande resande till Sverige och regionen.

Beräkning av landbaserat resande via Öresundsbron

Om tyska resenärer till området antas ha samma fördelning av transportsätt som tyska resenärer till Sverige generellt innebär detta att 72 procent reser utan flyg. Det motsvarar ett årligt genomsnitt på 455 834 landresenärer (femårsperioden) och 703 862 landresenärer (tvåårsperioden).

De årliga genomsnittliga utländska resenärerna över Öresundsbron, från tidigare bearbetad statistik, uppgår till 3 748 492 (femårsbasis) och 5 000 527 (tvåårsbasis).

Under antagandet att samtliga landresenärer till området passerar Öresundsbron innebär detta att cirka 12 procent av de utländska resenärerna över bron är tyskar (femårsperioden) och 14 procent under tvåårsperioden. Denna andel är särskilt relevant då den del av resandet som sker utan flyg är den som direkt kan påverkas av förbättrad väg- och broinfrastruktur.

Alternativa resvägar

En del av resorna till södra Sverige sker via färjeförbindelser mellan Rostock och Trelleborg och passerar därmed inte Öresundsbron. Detta innebär att ovanstående andelar sannolikt är något överskattade.

Genom att genomföra känslighetsanalyser om färjetrafikens omfattning och nationalitetsfördelning kan uppskattas att den alternativa färjerutten sannolikt reducerar den uppskattade andelen tyska resenärer över Öresundsbron med cirka 1–2 procentenheter. Detta har inte justerats kvantitativt i beräkningen men beaktas som en osäkerhetsfaktor.

Validering mot statistik över gästnätter

Det genomsnittliga antalet tyska gästnätter i Kronoberg, Jönköping och Kalmar uppgår till 575 211 per år under femårsperioden och 779 730 per år under tvåårsperioden. Jämförelsen mellan uppskattade landresenärer och observerade gästnätter visar att volymerna ligger i samma storleksordning. Detta indikerar att beräkningsmodellen ger rimliga nivåer.

Nederländerna

Nedan presenteras en översikt av centrala nivåer i beräkningen för Nederländerna. Tabellen sammanfattar de uppskattningar som beskrivs närmare i efterföljande avsnitt.

Tabell 4

Indikator	Femårsgenomsnitt	Tvåårsgenomsnitt
Uppskattade besökare till området	66 765	104 321
Uppskattade landresenärer	45 400	70 938
Andel över Öresundsbron	1,2 %	1,4 %
Observerade gästnätter	88 225	124 495

Marknadspotential

Enligt Visit Sweden (2024) uppgår antalet globala resenärer i Nederländerna till 8 024 691 personer. Av dessa är 81 procent intresserade av att resa till Sverige och 26 procent intresserade av området som avses Småland och Öland, inklusive Glasriket, Astrid Lindgrens besöksmål samt Kronoberg, Kalmar och Jönköping.

Med 2024 som referensår uppgår 4 procent att de rest till Sverige under det senaste året, 6 procent att de rest för 1–2 år sedan och 6 procent att de rest för 3–5 år sedan. Detta motsvarar cirka 1 283 951 nederländare som besökt Sverige under de senaste fem åren, varav 802 469 under de senaste två åren.

Under antagandet att andelen intresserade av området varit konstant över perioden kan antalet besök i området uppskattas till 333 827 under fem år och 208 642 under två år.

Det motsvarar ett årligt genomsnitt på 66 765 besökare (femårsperioden) och 104 321 besökare (tvåårsperioden).

Detta visar att även Nederländerna är en stor marknad där det finns ett etablerat och återkommande resande till Sverige och regionen.

Landbaserat resande och passage över Öresundsbron

Om nederländska resenärer till området antas ha samma fördelning av transportsätt som nederländska resenärer till Sverige generellt innebär detta att 68 procent reser utan flyg. Det motsvarar ett årligt genomsnitt på 45 400 landresenärer (femårsperioden) och 70 938 landresenärer (tvåårsperioden).

De årliga genomsnittliga utländska resenärerna över Öresundsbron, från tidigare bearbetad statistik, uppgår till 3 748 492 (femårsbasis) och 5 000 527 (tvåårsbasis).

Under antagandet att samtliga landresenärer till området passerar Öresundsbron innebär detta att cirka 1,2 procent av de utländska resenärerna över bron är nederländare (femårsperioden) och 1,4 procent under tvåårsperioden. Denna andel är särskilt relevant då den del av resandet som sker utan flyg är den som direkt kan påverkas av förbättrad väg- och broinfrastruktur.

För Nederländerna behövs ingen justering för färjetrafik tas i beaktning då det inte identifieras som något som har signifikant betydelse.

Validering mot gästnätter

Det genomsnittliga antalet nederländska gästnätter i Kronoberg, Jönköping och Kalmar uppgår till 88 225 per år under femårsperioden och 124 495 per år under tvåårsperioden. Jämförelsen mellan uppskattade landresenärer och observerade gästnätter visar att volymerna ligger i samma storleksordning. Detta indikerar att beräkningsmodellen ger rimliga nivåer.

Danmark

Nedan presenteras en översikt av centrala nivåer i beräkningen för Danmark. Tabellen sammanfattar de uppskattningar som beskrivs närmare i efterföljande avsnitt.

Tabell 5

Indikator	Femårsgenomsnitt	Tvåårsgenomsnitt
Uppskattade besökare till området	98 927	180 723
Uppskattade landresenärer	98 927	180 723
Andel över Öresundsbron	2,6 %	3,6 %

Observerade gästnätter	152 740	224 099
------------------------	---------	---------

Marknadspotential

Enligt Visit Sweden (2024) uppgår antalet globala resenärer i Danmark till 2 439 024 personer. Av dessa är 82 procent intresserade av att resa till Sverige och 39 procent intresserade av området som avses Småland och Öland, inklusive Glasriket, Astrid Lindgrens besöksmål samt Kronoberg, Kalmar och Jönköping.

Med 2024 som referensår uppgår 24 procent att de rest till Sverige under det senaste året, 14 procent att de rest för 1–2 år sedan och 14 procent att de rest för 3–5 år sedan. Detta motsvarar cirka 1 268 293 danskar som besökt Sverige under de senaste fem åren, varav 926 829 under de senaste två åren.

Under antagandet att andelen intresserade av området varit konstant över perioden kan antalet besök i området uppskattas till 494 634 under fem år och 361 463 under två år.

Det motsvarar ett årligt genomsnitt på 98 927 besökare (femårsperioden) och 180 723 besökare (tvåårsperioden).

Detta visar att även danskar är en stor marknad där det finns ett etablerat och återkommande resande till Sverige och regionen.

Landbaserat resande och passage över Öresundsbron

Valet av transportsätt för danska resenärer till området antas vara vägburet, då det inte är rimligt eller finns bra alternativ för att flyga denna distans. Därmed antas samtliga av dessa besökare vara landresenärer.

De årliga genomsnittliga utländska resenärerna över Öresundsbron, från tidigare bearbetad statistik, uppgår till 3 748 492 (femårsbasis) och 5 000 527 (tvåårsbasis).

Under antagandet att samtliga landresenärer till området passerar Öresundsbron innebär detta att cirka 2,6 procent av de utländska resenärerna över bron är danskar (femårsperioden) och 3,6 procent under tvåårsperioden.

Alternativa resvägar

En del av resorna till södra Sverige sker via färjeförbindelser mellan Helsingör och Helsingborg och passerar därmed inte Öresundsbron. Detta innebär att ovanstående andelar sannolikt är något överskattade. På grund av begränsad tillgänglig information har ingen kvantitativ justering gjorts, men detta bedöms som en potentiell osäkerhetsfaktor.

Validering mot gästnätter

Det genomsnittliga antalet danska gästnätter i Kronoberg, Jönköping och Kalmar uppgår till 152 740 per år under femårsperioden och 224 099 per år under tvåårsperioden. Jämförelsen mellan uppskattade landresenärer och observerade gästnätter visar att volymerna ligger i samma storleksordning. Detta indikerar att beräkningsmodellen ger rimliga nivåer.

Referenser

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

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

Alvesta kommun. (2024). *Översiktsplan för Alvesta kommun Samrådshandling 20240619 - 20241031*.

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

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

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

De Graaff, T., Panzera, E., & de Groot, H.L.F. (2025). *Going the Distance? A Meta-analysis of the Detering Effect of Distance in Tourism*.

Destination Småland. (2026). *Den tyska marknaden*. <https://destination-smaland.se/marknader/marknader/tyskland> Hämtad 3 februari 2026

Destination Småland. (2026). *Nå den danske besökaren*. <https://destination-smaland.se/marknader/marknader/danmark> Hämtad 3 februari 2026

Destination Småland. (2026). *Nå ut till den nederländska besökaren*. <https://destination-smaland.se/marknader/marknader/nederlanderna> Hämtad 3 februari 2026

Destination Småland. (2025). *Resetrender*. <https://destination-smaland.se/utveckla-ditt-foretag/trender-2025> Hämtad 4 februari 2026

European Union. (2025). *Flash Eurobarometer 551: Multimodal Digital Mobility Service Report* (Katalognummer MI-01-24-008-EN-N).

Fehmarnbelt Business Council FBBC. (2016). *Der Fehmarn-Tunnel und die Fehmarnbelt-Region* (Lübeck).

Google. (u.å). Karta över Alvesta-Hamburg. Google Maps. <https://www.google.com/maps> Hämtad 5 februari 2026

Google. (u.å). Karta över Kronoberg-Hamburg. Google Maps. <https://www.google.com/maps> Hämtad 5 februari 2026

Gröna Mobilister. (2024). *Länstrafiken Kronoberg utsedd till Årets Regionala Kollektivtrafikmyndighet 2025*. <https://gronamobilister.se/nyheter/2024/diploma-kollektivtrafik-2025/> Hämtad 5 februari 2026

Ljungby kommun. (2022). *Översiktsplan 2035 – Del 2 Planförslag*.

Popsa, R. (2024). Exploring the Generation Z Travel Trends and Behavior. *Studies in Business and Economics*, 19(1), p.189.

Ramboll på uppdrag av Tillväxtverket. (2025). *Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter*.

Ramboll på uppdrag av Visit Skåne, Visit Halland, Region Halland och Malmö stad. (2025). *Famtidens väg- och rälsburna transporter. Scenarier för transportsystemets och besöksnäringens utveckling i södra Sverige*

Region Kronoberg. (2024). *Framtidens Kronoberg i världen - Regional utvecklingsstrategi 2025-2035*.

Region Kronoberg. (2025). *Remissversion Trafikförsörjningsprogram Kronoberg 2027-2035 med utblick*.

Regionsamverkan Sydsverige. (2025). *En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa*.

Sinus-Milieus. *Sinusanalys*. ("Die Sinus-Milieus® in Deutschland Infopakiet „Reisen“")

Stambanan. (2021). *Prioriterade satsningar på Södra Stambanan till nationell plan 2022-2033*.

Sweco. (2025). *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link*. https://stringmegaregion.org/wp-content/uploads/2025/11/Fehmarn_Belt_Fixed_Link_Status_2025.pdf

Tillväxtverket. (2026). *Statistikportal, Tillväxtverket*, <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=72b01aa0-1d4a-425c-8684-dbce0319b39e>
Hämtad 3 februari 2026

Trafikverket. (2025). *Alvesta, triangelspår*. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-kronobergs-lan/alvesta-triangelspar/> Hämtad 4 februari 2026

Trafikverket. (2025). *E6 genom Skåne*. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/alla-strak/e6-genom-skane/>
Hämtad 4 februari 2026

Trafikverket. (2026). *E4, Kånna – Ljungby – Toftanäs*. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-kronobergs-lan/e4-ljungbytoftanas-byggs-ut-till-motorvag/> Hämtad 4 februari 2026

Trafikverket. (2025). *Hässleholm-Lund, två nya spår*. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/hassleholm-lund-tva-nya-spar/> Hämtad 4 februari 2026

Trafikverket. (2026). *Väg 25, Österleden i Växjö, ny trafikplats vid Fagrabäck*. [Väg 25, Österleden i Växjö, ny trafikplats vid Fagrabäck - www.trafikverket.se](https://www.trafikverket.se/vag-25-osterleden-i-vaxjo-ny-trafikplats-vid-fagraback/) Hämtad 4 februari 2026

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

Visit Sweden. (2025). *Trendspaningar inför 2025*. <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/trender/trendspaningar-infor-2025/> Hämtad 3 februari 2026

Visit Sweden. (2026). *Vad gillar tyskar med Sverige? Vad gillar tyska resenär med Sverige och vad vill de veta mer om | Visit Sweden* Hämtad 4 februari 2026

Växjö kommun. (2025). *Växjö kommuns översiktsplan*.

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

Älmhults kommun. (2025). *Översiktsplan för Älmhults kommun. Översiktsplan för Älmhults kommun*.

Øresundsinstituttet. (2025). *Øresundsindex Utvecklingen 2000-2025*.

Øresundsbro Konsortiet, (2018) *Øresundsbron og regionen 18 år*.

Bright
ideas.
Sustainable
change.

RAMBOLL