

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

Stockholm 2024-04-09

Remissyttrande: Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (LI2023/02737)

Visita är bransch- och arbetsgivarorganisation för den svenska besöksnäringen. Visita samlar närmare 6000 medlemsföretag med runt 9000 arbetsställen, huvudsakligen hotell, restauranger, caféer, nöjesrestauranger, cateringföretag, konferensanläggningar, spa, campingföretag, vandrarhem, skidanläggningar, nöjes- och djurparker, turistbyråer, museer samt turist- och eventföretag. Visita tecknar branschens kollektivavtal och är en medlemsorganisation i Svenskt Näringsliv. Som branschorganisation hjälper Visita företagen att växa och utvecklas och är besöksnäringens företrädare i politiska frågor.

YTTRANDE

Sammanfattningsvis är Visitas huvudsakliga synpunkter att:

- En god tillgänglighet i hela landet utgör grunden för en hållbar, konkurrenskraftig och växande besöksnäring
- Det behövs ett förstärkt besöksnäringsspektiv vid planering av transportinfrastruktur i Sverige
- En utökad ekonomisk ram om minst 20% är rimligt då det skulle innebära att hela det eftersatta underhållet på väg kan återtas och att järnvägens underhållsskuld minskar

- Beräkningsmodeller som ligger till grund för beslut om investeringar och underhåll av vårt väg- och järnvägsnät behöver utvecklas för att också tydligare inkludera besöksnäringens behov
- Det behövs uppdaterade verktyg för att bättre fånga upp de värden investeringar i transportinfrastruktur skapar för besöksnäringen i de samhällsekonomiska analyser som görs
- Transportsektorns klimatomställning är en central hållbarhetsfråga för besöksnäringen
- Det behövs en strategisk utbyggnad av laddinfrastruktur för snabbladdning som tillgodoser besöksnäringens behov av god tillgänglighet i hela landet
- Intermodalitet och ett trafikslagsövergripande perspektiv är centralt för att skapa ett väl fungerande transportsystem som stärker besöksnäringens konkurrenskraft
- Det behövs säkerställas att data, statistik och analys av turistflöden tas fram och beaktar säsongvariationer
- Ett aktivt arbete för att attrahera fler internationella linjer och på så sätt öka inresandet till Sverige, inte minst till Arlanda, är av betydelse för besöksnäringens utveckling runt om i hela Sverige
- Det finns ett fortsatt behov av att Trafikverket vidtar åtgärder för stärkt kostnadskontroll och effektivitet för att motverka problem med kraftiga kostnadsökningar när det gäller investeringar i infrastruktur
- En resenär bör i regel kunna boka en tågbiljett med upp till ett års framförhållning

Inledning – Transportsystemets betydelse för turism och besöksnäring

Besöksnäringen bygger på möten mellan människor och en god tillgänglighet i hela landet utgör därför grunden för en hållbar, konkurrenskraftig och växande besöksnäring. En viktig utgångspunkt är Sveriges, som tredje största land i EU, särskilda geografiska förutsättningar med jämförelsevis långa avstånd mellan olika besöksmål. Detta ställer extra höga krav på vår infrastruktur och behovet av ett intermodalt synsätt där vi använder styrkan i kombinationen av de olika trafikslagen.

Upplevelser och möten utgör själva kärnan i våra medlemmars verksamhet som är belägna runt om i hela landet, såväl i storstäder som på landsbygden. För att dessa möten ska bli av krävs att människor kan förflytta sig på ett hållbart och effektivt sätt med en hög grad av tillgänglighet. Det gäller såväl för inhemska som utländska besökare. En väl fungerande transportinfrastruktur för hållbara persontransporter är därför centralt för turismens fortsatta utveckling i Sverige.

Turistresor skiljer sig från vaneresenärer och pendlande i avseende att det i stor utsträckning är säsongsbetonat och koncentrerat till vissa perioder under året, exempelvis semesterveckor, skollov och helgdagar. Oavsett om man reser med flyg, sjöfart, tåg, bil eller kollektivtrafik är någon form av transport ofta första steget för att kunna ta del av svensk besöksnäring.

Det är positivt att Trafikverket uttrycker att transportsystemets grundläggande uppgift är att skapa tillgänglighet. För det ska vara möjligt behövs samtliga trafikslag och goda förutsättningar för att byta mellan dessa. Restid är en viktig konkurrensfaktor och besökare som reser både inom eller till och från Sverige måste på ett snabbt och säkert sätt kunna ta sig till och från sin slutdestination. Besökarnas medvetenhet om resandets klimat- och miljöpåverkan ökar och allt fler resenärer väljer resmål och upplevelser med hållbarhet i åtanke. Ett väl fungerande transportsystem genomsyras därmed av ett trafikslagsövergripande perspektiv där tillgänglighet och hållbarhet genom samverkan mellan olika trafikslag står i fokus.

I Sverige står transportsektorn för ungefär en tredjedel av vår totala klimatpåverkan. Turismens och besöksnäringens klimatpåverkan skulle med andra ord kunna minska kraftigt ifall samtliga transporter var fossilfria. Transportsektorns klimatomställning är därför en central hållbarhetsfråga för besöksnäringen.

Behovet av ett stärkt besöksnäringssperspektiv

När man talar om näringslivets behov av transporter lyfts ofta arbetspendling och godstransporter som centrala pusselbitar. Självfallet är dessa typer av transporter

viktiga även för besöksnäringens möjligheter att exempelvis klara sin kompetensförsörjning och säkerställa varuleveranser. Det är inte heller ovanligt att arbetspendling till och från våra medlemsföretag även sker under andra tider på dygnet än arbetspendlingen till andra delar av näringslivet. Men detta perspektiv behöver även breddas för att även fånga upp betydelsen av besöksnäringensrelaterade transporter och samhällsvärdet av dessa.

Visita anser därför att beräkningsmodeller som ligger till grund för beslut om investeringar och underhåll av vårt väg- och järnvägsnät behöver utvecklas för att också tydligare inkludera besöksnäringens behov. Bland annat är det ur ett besöksnäringssperspektiv av vikt att inte enbart titta på snitt för trafikintensitet på en sträcka sett till helår utan att även titta på sträckans mest intensiva perioder och hur framkomligheten vid dessa tillfällen påverkar besökare och besöksnäringens utveckling.

I en rapport som WSP tagit fram på uppdrag av SLAO (Svenska Skidanläggningars Organisation) understryks problembilden med att väginfrastrukturen kring många svenska skidanläggningar ofta är bristfällig och i ett undermåligt skick. Turistdestinationer har ett helt annat trafikbeteende än andra städer/regioner, dygnsvolymen av fordon kan i flera fall vara 10 gånger högre under högsäsong än under en genomsnittlig dag. Detta ställer höga krav på infrastrukturen under korta intensiva perioder och upprustning behöver prioriteras utifrån andra mått än ÅDT (årsdygnstrafik) och befolkning.¹ Detta är av extra stor vikt med tanke på de stora satsningar på säsongsförlängning som exempelvis görs i fjällvärlden.

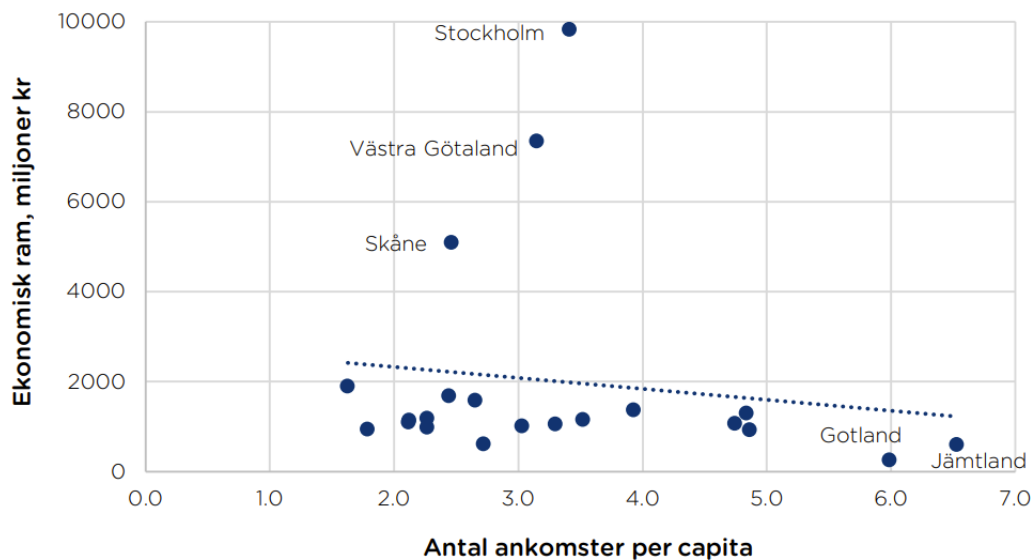
Övergripande handlar det om att knyta samman både nationella och internationella noder och stråk med övrig infrastruktur och om rättvisande beräkningsgrunder. Det behövs fördelningsnycklar där besöksnäring och turism i tillräckligt stor utsträckning vägs in i prioriteringar och i beräkningar av samhällsekonomiska effekter. Det handlar i grunden om att besökare många gånger har andra behov än medborgarna.

I rapporten *”Transportsystemet för turism”* från 2023 konstateras att praxis varit att inte prioritera turisternas resor som en del av transport- och samhällsplaneringen, eftersom de ekonomiska ramarna till regionerna inte tar hänsyn till turistflöden. Exempelvis beräknas anslag till regionerna främst utifrån antalet invånare och inte hur många som befinner sig i regionen (inklusive besökare). Sätter vi de ekonomiska ramarna i förhållande till antalet gästnätter per capita ser vi att det inte går att säga att län som har en hög andel turism får någon fördel jämfört med övriga län, snarare tvärtom. I figur 1 presenteras förhållandet mellan ekonomiska ramar i länsplaner 2022–

¹ ”Nulägesbeskrivning – Resande till och från svenska skidanläggningar”, WSP, 2023

2023 och antalet gästnätter per capita, där vi ser att sambandet är negativt. Med andra ord har län med hög andel turism per capita lägre ekonomiska ramar i sina länsplaner.²

Figur 21. Ekonomisk ram i länsplan 2022-2023 mot ankomster per capita per län 2019



Källa: Tillväxtverkets Inkvarteringsstatistik; Ekonomiska ramar i länsplaner, Rambolls bearbetning.

3

Nedan följer några exempel på besöksnäringens behov och förutsättningar inom respektive trafikslag:

- väg- och järnvägsstråk med tydlig koppling till besöksnäringen behöver utvecklas och vidmakthållas
- nationella och internationella besökare och anställda inom besöksnäringen behöver tydligt inkluderas i planeringen av kollektivtrafiken genom t.ex. anpassade tidtabeller, bytesmöjligheter och information
- turist – och beställningstrafik med buss behöver inkluderas i kapacitetsberäkningar för tillträde till hållplatser, parkeringar och busskörfält
- ökad insikt om att nationella och internationella besökare har andra behov än arbetspendlarna vid planering av cykelleder, exempelvis för cykelleder till, från och runt olika typer av besöksmål

² ”Transportsystemet för turism Kunskapssammanställning och framåtblick”, Tillväxtverket 2023

³ ”Transportsystemet för turism Kunskapssammanställning och framåtblick”, Tillväxtverket 2023

- planering av laddinfrastruktur för personbilar även utifrån besökares behov och dimensioneringen anpassad till säsongsvariationer i relevanta stråk

Ett konkret exempel på en vägsträcka av betydelse för besöksnäringen där trafikflödena kan variera kraftigt är E16. På grund av det stora antalet gäster som reser mellan Sälenfjällen och Stockholm är E16 periodvis en högt trafikerad väg, särskilt på helgdagar när besökare lämnar och anländer. Enligt Trafikverkets flödesmätning från en helgdag i vecka 11 under 2022 passerade fler än 800 fordon inom loppet av en timme. Det är att jämföra med trafikflödet på en större motorväg utanför våra storstäder. Dessutom är det troligt att antalet bilar som passerar är fler under populära veckor som sportlov och påsklov, 2022 låg vecka 11 mellan sport- och påsklov (det saknas trafikflödesdata för sträckan under lovveckor med förmodat störst antal besökare i Sälenfjällen).⁴ Liknande utmaningar finns för exempelvis campingbranschen som även den har en tydlig säsonganknytning.

Visita anser att utgångspunkten bör vara att samhällsekonomisk lönsamhet utgör en betydande faktor vid urvalet av vilka investeringar och underhåll av transportinfrastruktur som prioriteras. Vi konstaterar även att det behövs uppdaterade verktyg för att bättre fånga upp de värden investeringar i transportinfrastruktur skapar för besöksnäringen i de samhällsekonomiska analyser som görs.

Mer träffsäkra verktyg behöver även utvecklas för en mer rättvisande bild av vissa prioriteringars samhällsekonomiska effekter ur ett besöksnäringssperspektiv. Det är viktigt för att det samhällsekonomiska värdet av investeringar i/underhåll av transportinfrastruktur som är viktig för besöksnäringen inte ska underskattas.

En positiv aspekt är att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag betonar betydelsen av att även säkra en god tillgänglighet i de delar av landsbygden med betydande turism.⁵ Visita delar denna uppfattning och hoppas att det kommer genomsyra det fortsatta arbetet mot en ny nationell plan för transportsystemet.

Hållbart resande och en fossilfri transportsektor

Parisavtalet, EU:s målsättning om ett klimatneutralt Europa senast 2050 och det nationella målet om netto-noll utsläpp i Sverige till 2045 utgör själva basen i arbetet med att ställa om till ett fossilfritt samhälle. Fler länder behöver göra den resa som

⁴ Svenskt Näringsliv, Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet, mars 2023

⁵ Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026-2037, sid 90

Sverige gjort och visa att ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling kan gå hand i hand. Sverige har minskat sina utsläpp av växthusgaser med närmare 40% sedan år 1990.⁶ Detta är centralt då klimatutmaningen är en av vår tids stora globala hållbarhetsfrågor och utsläpp av växthusgaser inte känner av nationsgränser.

Vi kan konstatera att Sverige är rankad som den mest hållbara destinationen i världen, två år på raken (2022 och 2023) enligt internationella undersökningsföretaget Euromonitor Internationals Sustainable Travel⁷. Stockholm och Sverige står även värd för världskongressen för hållbar turism under 2024.

Visita är därmed stolta över på vilket sätt besöksnäringen redan idag bidrar till ett hållbart samhälle och är med som en del av lösningen på flera av de utmaningar vårt samhälle står inför. Men besöksnäringen är beroende av en god samverkan med politiken som behöver skapa rätt förutsättningar för vår näring att bidra till omställningen och en hållbar utveckling.

Eftersom en betydande del av besöksnäringens klimatpåverkan ligger i de utsläpp som sker vid transporter till och från besöksmål är arbetet med transportsektorns klimatomställning därmed en central hållbarhetsfråga för branschen. Elektrifiering, fossilfria drivmedel, fortsatt energieffektivisering samt ökad digitalisering och automatisering utgör till stor del svaret för att Sverige ska lyckas med den här omställningen.

Visita anser även att det är positivt att Trafikverket i sitt underlag lyfter behovet av att stärka och klimatanpassa vår infrastruktur. De pågående klimatförändringarna är redan i dag en utmaning för delar av infrastrukturen och de bedöms bli än mer påtagliga framgent.

Laddinfrastruktur för persontrafik

Antalet elbilar fortsätter att öka på Sveriges vägar och bland resenärer inom svensk besöksnäring. Den här utvecklingen, som är en nyckel för att vi ska klara transportsektorns klimatomställning, innebär att tempot i utbyggnaden av laddinfrastruktur längs med våra vägar även behöver öka.

Staten behöver möjliggöra för en snabbare utbyggnadstakt, korta handläggningstiderna för anslutningsprocessen samt ledtider för anslutning. Det behövs samtidigt en

⁶ Naturvårdsverket

⁷ <https://www.euromonitor.com/press/press-releases/august-2023/travellers-will-pay-10-extra-for-sustainable-travel-despite-cost-of-living-crisis-euromonitor-report>

strategisk utbyggnad av laddinfrastruktur för snabbladdning som tillgodoser besöksnäringens behov av god tillgänglighet i hela landet och anpassat efter besöksnäringens säsongsvariationer. Risken är annars att både svenska och utländska elbilister kan komma att välja bort Sverige som semesterland på grund av att laddinfrastruktur saknas på populära besöks- och turiststråk. Det innebär även att ett hållbart transportslag som växer i popularitet inte kan nyttjas till fullo.

Energimyndigheten och Trafikverket presenterade under hösten 2023 *”Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas”* som omfattar förslag på 55 åtgärder i en rad områden som bedöms vara angelägna för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Visita välkomnar detta och ser positivt till att det finns ett flertal referenser till besöksnäring och turism i handlingsplanen. I rapporten konstateras exempelvis att tillgången till publik laddinfrastruktur för personbilar redan idag är avgörande för besöksnäringens utvecklingsmöjligheter.⁸

Trafikslagsövergripande fokus för en tillgänglig och hållbar besöksnäring

Vårt transportsystem bygger på en kombination av trafikslag som sammantaget skapar den tillgänglighet som är central för besöksnäringens konkurrenskraft. Vi behöver förstärka det trafikslagsövergripande fokuset för tillgänglighet och hållbarhet och tydligare knyta samman både nationella och internationella noder och stråk med övrig infrastruktur. Intermodalitet är centralt för att skapa ett väl fungerande transportsystem som stärker besöksnäringens konkurrenskraft.

Det kan handla om att underlätta för resenärer att resa hållbart genom exempelvis bättre anslutningsmöjligheter mellan olika transportslag; såsom tåg, flyg, buss, båt, cykel och bil. Flygplatser och hamnar behöver även vara tydligt sammankopplade med landinfrastrukturen, så att besökare smidigt kan ta sig vidare med andra trafikslag.

Visita noterar en del positiva tendenser i inriktningsunderlaget kopplat till behovet av ett trafikslagsövergripande perspektiv, men vi hade dock önskat att detta var ännu tydligare. Den viktigaste delen återstår dock, att omsätta detta i praktiken.

⁸ Energimyndigheten och Trafikverket, ”Handlingsprogram för Laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas”, Slutrapport ER2023:23

Säkerställ att data, statistik och analys av turistflöden tas fram och beaktar säsongsvariationer

För att kunna fatta välgrundade beslut vid beslut om planering av infrastruktur behövs bättre kunskap om besöksnäringen och om besökarens aktiviteter i Sverige.

Det är centralt att statistik om turistflöden tas fram och fångar upp relevanta säsongsvariationer. Det behövs en utökad kunskap om hur besökare förflyttar sig som i sin tur kan utgöra ett värdefullt underlag vid planering av vår transportinfrastruktur. Denna ökade kunskap som bättre statistik skulle innebära utgör en förutsättning ett stärkt besöksnäringssperspektiv.

Under våren 2023 presenterade Tillväxtverket rapporten *”Transportsystemet för turism”* där det konstateras att det finns begränsad kunskap om hur det befintliga transportsystemet för turism ser ut. En av rekommendationerna i rapporten är just att man pekar på behovet av att säkerställa att statistik och information om turistflöden tas fram.⁹ Det här är något som bland annat Visita och Svensk Turism länge efterfrågat och lyft som högt prioriterat.

Visita välkomnar därför att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag tydligt understryker att bättre statistik om turistresor är önskvärt¹⁰. Visita anser att det är mycket angeläget att detta blir verklighet så snart som möjligt. Att det idag inte går att urskilja turister specifikt i statistik om vägtrafik, tågtrafik, färjetrafik och kollektivtrafik är en tydlig brist. Dagens inkvarteringsstatistik ger indikationer om resande till turistdestinationer men ger långt ifrån hela bilden.

Trafikverket bedömer i underlaget att förbättrad statistik om turistresande bedöms kosta 2-9 miljoner kronor, vart fjärde år. Denna summa kan ställas i relation till att Trafikverkets årliga förvaltningsanslag som för 2024 ligger på 1 482 miljoner kronor. Visita anser därmed att det bör finnas förutsättningar för myndigheten att inom ramen för befintligt anslag kunna prioritera att ta fram denna statistik. Värdet för besöksnäringen av denna typ av underlag kan inte understrykas nog.

Internationellt resande – gränsöverskridande transporter

En viktig aspekt för besöksnäringens konkurrenskraft är tillgängligheten till Sverige från andra länder. Goda flygförbindelser och det viktiga arbete för fler direktlinjer som

⁹ ”Transportsystemet för turism Kunskaps sammanställning och framåtblick”, Tillväxtverket 2023

¹⁰ Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026-2037, sid 91-92

utförs utgör ett exempel på hur vi skapar denna tillgänglighet då flyget är ett av de vanligaste transportmedlen för internationella resor till och från Sverige.

Enligt en rapport som tagits fram på uppdrag av Tillväxtverket kan ungefär 60 procent av de utländska gästnätterna tillskrivas flyget. I samma rapport nämns även att luftburna turister uppskattas bidra till 100 000 arbetstillfällen i Sverige.¹¹

Arlanda flygplats har med sina 22 miljoner passagerare per år¹² en klart dominerade ställning i det svenska flygplatssystemet. Det är centralt att Arlanda är sammanknuten med god infrastruktur och övriga transportslag för att möjliggöra för besökare att effektivt resa in till Sverige och vidare mellan olika destinationer och besöksmål. Med effektiva transporter och sammankopplade noder kan turismnäringens konkurrenskraft stärkas.

Arlanda bör ha en hög ambition när det gäller antalet internationella direktlinjer för att säkerställa sin ställning som nav för flygtrafiken och möjliggörare för fler internationella resor. Ett aktivt arbete för att attrahera fler internationella linjer och på så sätt öka inresandet till Sverige är av betydelse för besöksnäringen utveckling runt om i hela Sverige.

Enligt en analys som utförts på uppdrag från Visit Sweden, Region Stockholm och Swedavia har tillgängligheten, dvs antalet flyg och flyglinjer till Arlanda från utlandet minskat med -25 procent mellan 2018 och 2023.¹³ För den svenska besöksnäringen är det oroväckande att tillgängligheten till Arlanda, och därmed hela Sverige försämrats så kraftigt under de senaste åren. En bidragande orsak till detta är högst sannolikt flygskatten som infördes 2018.

Allvarliga risker med underfinansierat underhåll och en växande underhållsskuld

Vidmakthållande av det befintliga transportsystemet är av central betydelse för besöksnäringen. Att upprätthålla en god funktionalitet på det väg- och järnvägsnät vi redan har i Sverige utgör själva grunden i ett hållbart transportsystem och värnandet av fyrstegsprincipen.

Enligt Svenskt Näringslivs beräkningar kommer det eftersatta underhållet närmast fördubblas under kommande år. Till år 2033 kommer det att saknas väl över 100

¹¹ "Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige", Copenhagen Economics, 2019

¹² Swedavia, 2023

¹³ "Hur tillgängligt är Stockholm med flyg?", 2023

miljarder kronor, en summa som motsvarar kostnaden för att återställa infrastrukturen till en acceptabel standard.¹⁴

Detta riskerar att leda till försämrad trafiksäkerhet och en sämre tillgänglighet då brister i väg- och järnvägsnätet bland annat kan leda till att det är nödvändigt att reducera hastigheten på dess sträckor. Det försämrar såväl tillgängligheten som tillförlitligheten i transportsystemet och drabbar besöksnäringen negativt. Restid är en viktig konkurrensfaktor och besökare som reser både inom eller till och från Sverige måste på ett snabbt och säkert sätt kunna ta sig till och från sin slutdestination.

Med en växande befolkning behöver vi investeringar i kapacitetshöjande åtgärder, såväl i järnvägsnätet som vägnätet. Men prioritet bör ligga i att återställa funktionaliteten i transportsystemet där det redan idag finns brister. För den svenska besöksnäringen som är beroende av en god tillgänglighet i hela landet är en fortsatt växande underhållsskuld oroande. Succesivt ökande reinvesterings- och underhållsbehov i såväl väg- som järnvägsnätet kan på sikt bli ett omfattande samhällsproblem. Då nära 80 procent av personresandet sker med bil, och ytterligare nästan 10 procent med buss kan växande brister i vägnätet bli extra allvarliga.

I sammanhanget vill Visita även betona behovet av att fortsätta arbetet med att motverka problem med kraftiga kostnadsökningar när det gäller investeringar i infrastruktur. Beslutsunderlag och kostnadsbedömningar kring enskilda projekt måste bli robustare för att främja hållbara och samhällsekonomiskt effektiva åtgärder i transportsystemet. Visita vill därmed understryka behovet av att Trafikverket fortsätter vidta åtgärder för stärkt kostnadskontroll och effektivitet. Exempelvis har Riksrevisionen framfört att om Trafikverkets kostnadskontroll fortsätter att vara bristfällig kommer all långsiktig infrastrukturplanering vara förenad med stor osäkerhet.¹⁵

Utgångsläget för planrevideringen är därmed utmanande. I praktiken är planperioden 2026–2037 redan övertecknad i och med föregående planer, samtidigt som anslagen för vidmakthållande inte är tillräckligt för att bibehålla dagens funktionalitet på vägar och järnvägar.

Trafikverket konstaterar att en utökad ram med 20 procent skulle innebära att hela det eftersatta underhållet på väg kan återtas och att järnvägens underhållsskuld minskar. Visita anser därmed att en utökad ekonomisk ram om minst 20% är rimligt. Att Sverige

¹⁴ Svenskt Näringsliv, Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet, mars 2023

¹⁵ "Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla", RiR 2023:25

nyligen blivit fullvärdig medlem i försvarsalliansen NATO är ytterligare ett starkt argument för detta. Med det sagt vill Visita även betona att det är av allra största vikt att säkerställa en hög effektivitet så att vi alltid får så mycket infrastruktur som möjlig per investerad krona.

Sena biljettsläpp tåg

För många resenärer till och från anläggningar inom svensk besöksnäring utgör tåg ett attraktivt och klimatsmart sätt att resa. Det är därmed viktigt att resenärer som vill resa med tåg ges möjlighet att boka sina biljetter med god framförhållning. Sena biljettsläp innebär dock att tåget inte blir ett gångbart eller attraktivt alternativ.

Enligt gällande regelverk ska Trafikverket senast 18 veckor innan en avgång meddela om och i så fall hur ett tåg påverkas av planerade banarbeten. Detta är avgörande för att tågbolag ska kunna planera sin trafik och sälja biljetter. Om inte denna framförhållning kan upprättas, vilket inte sällan varit fallet under senare tid, skapas stora problem för både tågbolagen och resenärer.

Trafikverkets arbete med planering av järnvägsunderhåll behöver därmed förstärkas så att det inte riskerar utgöra ett hinder för de som vill boka en resa med tåg med god framförhållning. Ett absolut minimum är att leva upp till kravet på 18 veckor. På sikt anser Visita att en resenär i regel ska kunna boka en tågbiljett med upp till ett års framförhållning.

Visita ser positivt på att Trafikverket lyfter besöksnäringen behov av att gäster ska kunna boka sina tågbiljetter i god tid i inriktningsunderlaget.

Godstransporters betydelse

Även om man kanske främst förknippar besöksnäringen med persontransporter så vill vi ändå påtala att vår basnäring generellt sett starka tillväxt också ökar behovet av godstransporter till våra anläggningar. Likväl som övriga basnäringar är besöksnäringen beroende av effektiva godstransporter. Behoven av råvaror, mat, dryck och annan utrustning till våra medlemsföretag ökar vilket innebär att effektiva och hållbara godstransporter blir allt viktigare för oss. Att fortsätta underlätta för intermodala transporter är centralt i detta sammanhang.

Avslutningsvis

I övrigt ansluter sig Visita till Svensk Turisms remissvar som mer i detalj kommenterar besöksnäringens behov utifrån de olika trafikslagen. Visita ansluter sig även till Svenskt Näringslivs remissvar som på ett fördjupande sätt beskriver hur näringslivet påverkas negativt av brister i vår gemensamma transportinfrastruktur.

Visita står naturligtvis till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande för förtydligande och fortsatt dialog.



Jonas Siljhammar
Vd



Marcus Morfeldt
Näringspolitisk expert