

Remiss av Inriktningsunderlag för  
infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037  
diarienummer Li2023/03919

Stockholm 15 april 2024

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Remissyttrande från Svenska Turistföreningen avseende Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037**

Svenska Turistföreningen har tagit del av inriktningsunderlaget och lämnar remissyttrande enligt nedan.

### **Om Svenska Turistföreningen**

STF grundades 1885 som en ideell förening med syfte att främja natur- och kulturturism i Sverige. Sedan dess har föreningen växt till över 200 000 medlemmar. STF får människor att upptäcka Sverige. Vi inspirerar till resande, aktiviteter och såväl stora som små äventyr som ger unika natur- och kulturupplevelser runtom i Sverige. Vi vill också vara ett naturligt val för alla som vill engagera sig i och medverka till att fler får möjligheter till upplevelser som utgår från natur och kultur.

För att människor ska kunna resa och uppleva arbetar vi med såväl kunskaps- och informationsspridning som påverkansarbete. Kunskap handlar om att tillgängliggöra, och tillgängliggöra Sverige är precis det som STF vill åstadkomma. Hållbarhet är centralt i allt vi gör och ett av våra övergripande mål är ett Sverige där det är enkelt och inspirerande att turista hållbart.

En viktig förutsättning för att kunna upptäcka Sverige är att det finns boenden runt om i hela landet. STF driver därför, i egen regi och tillsammans med anslutna boenden, cirka 250 vandrarhem, hotell, fjällstationer och fjällstugor från söder till norr, från lägen mitt i city till väglöst land. Runt 65 lokalavdelningar anordnar en mängd lokala aktiviteter och internationellt samarbetar STF med ERA, European Ramblers Association. STF ger ut medlemstidningen Turist.

## STFs synpunkter på betänkanudet

Besöksnäring och friluftsliv förutsätter att människor transporterar sig och det behöver göras på ett sätt som är hållbart för samhället, planeten och individen. En stor del av resorna till besöksnäring och friluftsliv skiljer sig från vaneresenärer, affärsresande och pendlare i avseende att det i stor utsträckning är fritidsresor, säsongsbetonat och koncentrerat till vissa perioder under året, exempelvis semesterveckor, skollov och helgdagar. Resorna skiljer sig åt beroende på om ändamålet är kommersiella övernattande besökare och dagbesökare eller friluftsliv på kort eller lång distans. Många destinationer har mycket varierande trafikmängder och därför är det viktigt att inte enbart titta på snitten 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. Svenska Turistföreningen ser en tydlig och ökande efterfrågan på klimatsmarta transporter för besökare vilket måste möjliggöras i större utsträckning än vad som är fallet i dag.

Nuvarande ram räcker inte till transportbehoven för samhället, turismen, friluftslivet och besöksnäringen. Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att det inte är möjligt att inom nuvarande ram inrymma både de resurser som krävs för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta visst eftersatt underhåll och genomföra investeringar i den nuvarande planen i planerad takt. Sammantaget gör detta att det enligt Trafikverket skulle behövas omkring 15 procent ökad ram för att både bibehålla infrastrukturens funktionalitet och genomföra investeringarna i gällande plan i planerad takt. Om utrymme ska finnas för nya satsningar behöver ramen ökas ytterligare.

STF konstaterar att det i förslaget finns väldigt lite utrymme till ny infrastruktur inom exempelvis järnvägen som efterfrågas från besöksnäringen. De pengar som finns avsatta räcker knappt till att rusta upp och ta hand om befintlig infrastruktur. STF menar därför att mer än nuvarande ram behöver satsas för att stärka den svenska besöksnäringen parallellt med all annan samhällsnytta som en sådan satsning skulle innebära. Att utöka ramen med 20 procent menar därför STF är det bästa alternativet av dem som presenteras i inriktningsunderlaget.

## Positivt att besöksnäringens och friluftslivets behov lyfts tydligare

STF menar att det är positivt att besöksnäringens och friluftslivets behov lyfts fram tydligare i detta inriktningsunderlag jämfört med tidigare. Trafikverket lyfter nedanstående punkter och STF instämmer:

- Förbättringar av boknings- och betalssystem för resan och vistelsen,
- Hållbara resalternativ för turistresor,
- Möjlighet att boka tågbiljetter i god tid,
- Bättre lösningar för "sista kilometrarna" till vissa destinationer,
- Anpassat underhåll av vägar och järnvägar samt
- Laddinfrastruktur med god kapacitet.

När infrastrukturen planeras är det viktigt att det sker utifrån korrekta underlag och Svenska Turistföreningen vill därför tillstyrka förslaget i inriktningsunderlaget om att ta fram bättre statistik kring turismresor men även att detta utökas till att omfatta även dagbesökare och friluftslivets resor.

## Besöksnäringen och friluftslivet måste tas med tydligare i planeringen

Redan i planeringsfasen av infrastrukturarbeten måste besöksnäringens och turismens behov tas med tydligare än i dagsläget. Ett exempel i närtid som orsakat stora problem för svenska turister är avstängningen av persontrafiken på norra malmbanan efter urspårningarna i Vassijaure. Trots tät kontakt mellan besöksnäring och Trafikverket var det första några dagar före att järnvägstrafiken kunde återupptas i februari 2024 som besöksnäring och tågoperatörer fick besked från Trafikverket att persontrafiken skulle stå still ytterligare fyra (!) månader. Framförhållningen måste förbättras radikalt i denna dialog, särskilt eftersom besöksnäringens kunder - turisterna - ofta har en framförhållning på ett år. Den här typen av sena besked leder ofta till dramatiska avbokningar, i STF:s fall bidrog den till att 2 300 gästnätter, till ett värde av över tre miljoner kronor, avbokades under vintersäsongen

När nu nya satsningar på malmbanan planeras så är det något som är mycket efterfrågat från turismens sida. Men det är viktigt att dessa satsningar stärker turismen och inte skrämmer bort den. Trafikstörande åtgärder behöver planeras så att de inte drabbar besöksnäringens högsäsonger och planeras med mycket god framförhållning så att besökare kan köpa biljetter i god tid och få en välplanerad ersättningstrafik när det behövs. Det är även av största vikt att de efterlängtnade förstärkningar som planeras till malmbanan görs på ett sätt som förstärker turismens möjligheter, exempelvis finns det mindre tågstationer som har få resenärer men är helt avgörande för att besöksnäringen ska kunna fortsätta leverera lokal och nationell samhällsnytta. Utan persontåg till dessa viktiga turistiska knutpunkter kommer besöksnäringen utmed malmbanan att snabbt minska i omfattning vilket får stora negativa effekter främst lokalt.

## Färdmedelsspecifika inspel från STF

### Järnväg

#### Kom ikapp med det eftersatta underhållet

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att det finns ett större eftersatt underhåll på järnvägssidan än för väg, totalt 119 miljarder kronor (35 för väg, 84 för järnväg). Vidare skriver Trafikverket att det är samhällsekonomiskt lönsamt att bibehålla dagens funktionalitet och återta det eftersatta underhållet i väg- och järnvägsnätet. Trots detta konstaterar STF att Trafikverket föreslår att endast en liten del av det eftersatta underhållet på järnvägen ska åtgärdas under planperioden även om en utökad budgetram tillgängliggörs. STF ställer sig frågande till varför det inte skulle gå att komma ikapp en ännu större andel av underhållsskulden inom järnvägen om medel tilldelas utan att för den skulle orsaka så stora långvariga avstängningar att persontrafiken blir kraftigt lidande.

#### Lös trängseln på stambanorna

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att tågresande förväntas öka med över 50 procent och bilresandet med knappt 25 procent till år 2040. Samtidigt kan STF konstatera att kapaciteten på många av de stora stambanorna i det svenska järnvägsnätet redan i dag är ansträngd. Södra och västra stambanan har redan i dag över 70 procent kapacitetsutnyttjande på majoriteten av sträckorna och så pass höga nivåer innebär ofta i

praktiken förseningar för resenären då komplikationer lättare inträffar, dessutom finns begränsad eller ingen möjlighet att köra fler tåg i framtiden när efterfrågan väntas öka. Järnvägen är oerhört viktig för det långväga personresandet, inte bara för gods och arbetspendling. STF efterlyser därför svar på vilka åtgärder som ska lösa trängseln på stambanorna och möjliggöra den förväntade ökningen av tågresandet när de flesta projekten för nya stambanor i södra Sverige numera är avstannade.

Infrastrukturplaneringen för järnvägen behöver ske i ett stråktänkande där inte bara en enskild kort sträcka beaktas utan hela stråk. Vissa av dessa stråk är inte bara inom Sverige utan knyter samman Sverige med omvärlden vilket blir extra aktuellt söderut när nu öppningen av Fehmarn-bält-förbindelsen närmar sig. STF menar vidare att olika finansierings- och ägandeformer bör utredas för järnvägen för att på så sätt möjliggöra snabbare uppgraderingar och utbyggnader.

### **Bra att tågbiljetterna ska kunna släppas tidigare**

Det är positivt att Trafikverket pekar ut att kapacitetsfördelning och banarbetsplaneringen ska ske med större framförhållning. STF är positiva till EU-kommissionens ambition att planering och koordinering av banarbeten ska ske med mycket större framförhållning och att kapacitetsfördelning kan påbörjas hela fem år i förväg. Detta ska också leda till att tågbiljetter kan släppas mycket tidigare till försäljning till kunderna vilket är mycket eftertraktat från besöksnäringens sida. I dagsläget släpps tågbiljetter ofta bara några veckor före avgång vilket är mycket problematiskt när gästen vill kunna boka sin semester långt i förväg. Även om Trafikverket i dag är i kapp med sina 18 veckors framförhållning i banarbetsplaneringen så räcker inte det. STF kräver att tågbiljetterna ska kunna släppas minst ett år i förväg. Vidare menar STF att det är positivt att väg- och banhållarnas entreprenörer ska kunna få ekonomiska incitament att minska trafikstörningars omfattning och varaktighet när väg- och banarbeten utförs enligt förslagen i inriktningsunderlaget.

### **Planera banarbetena smartare**

Både regeringen och branschen själva hävdar att det går att planera banarbetena på den svenska järnvägen på ett sådant sätt att stoppen blir kortare och effektivare. Genom att se över på vilka tider banarbetena planeras in – det är inte rimligt att alla stora banarbeten ska ligga vid fritidsresetopporna när fritidsresandet fortsätter att öka i andel – och hur lång tid de behöver ta kan mer i anläggningen bli gjort på kortare tid. Detta behöver styras i Trafikverkets upphandling av banarbeten.

### **Upphandla nya nattågsvagnar**

STF vill passa på att understryka vikten av att staten snarast slutför upphandlingen av nya nattågsvagnar och lok till den statligt upphandlade nattågstrafiken i norra Sverige. De gamla vagnarna som ofta är från 80-talet har nått slutet på sin livstid och resenärerna efterfrågar i dag en annan komfort och kvalitet.

## **Väg**

### **Mer medel behövs för att bibehålla dagens vägsystem**

Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att för att bibehålla funktionaliteten i vägsystemet behövs mer medel än i gällande plan. STF har också fått ta emot rapporter om dagens brister i vägsystemet och är därför positiva till att mer medel avsätts för att beta av problemen i dagens anläggning.

### **Tydlighet efterfrågas kring inriktningen för transportsektorns klimatmål**

Om transportsektorns klimatmål för 2030 ska nås krävs mer fossilfria drivmedel skriver Trafikverket i inriktningsunderlaget. Från besöksnäringens sida efterfrågar vi tydliga långsiktiga spelregler så vi vet hur vi ska planera våra investeringar. Dagens läge där signalerna skiftar beroende på politisk majoritet i riksdagen kring vilka lösningar som ska användas för att uppnå transportsektorns klimatmål skapar osäkerhet och svårigheter att ta nödvändiga investeringar. Vi har svårt att förutspå gästernas behov när spelreglerna förändras hastigt och det gör att omställningen fördröjs i onödan.

### **Gör det enklare att ladda elbil som besökare**

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att bilen står för majoriteten av fritidsresorna och bedömning är att det kommer att fortsätta så. Vidare antar man att Sverige når nollutsläpp för nya personbilar redan år 2030. Allt detta kräver en lättillgänglig och enkelt laddinfrastruktur. STF menar att det behöver bli enklare att hitta närmsta laddplats, samt starta, stoppa och betala för sin laddning. Det ska inte krävas något särskilt medlemskap, någon särskild app eller någon särskild laddbricka. På tankstationer som säljer bensin är det självklart att acceptera bankkort som betalning utan registrering och lika enkelt måste det vara att ladda din elbil. STF menar att de som får statlig medfinansiering till laddplatser bör få kravet att godkänna bankkort som betalmedel.

### **Underlätta multimodalt resande**

Svenska resenärer efterfrågar enklare sätt att boka hela sin resa på en plattform och en biljett från hemmet till destinationen trots flera ingående transportslag. Detta måste bli enklare än det är i dag. Likaså måste det vara enklare för en besökare att använda kollektivtrafiken i den region den för tillfället befinner sig. Besökaren ska inte behöva ladda ner en ny app och registrera sig bara för att den passerat en regiongräns, exempelvis kan detta förhindras genom att acceptera bankkort ombord på all kollektivtrafik.

## **Flyg**

### **Anslut viktiga flygplatser till kollektivtrafiken**

Trafikverkets prognoser visar att inrikesflygandet år 2040 fortsatt befinner sig på något lägre nivåer än före pandemin. STF efterfrågar att besöksnäringens perspektiv finns med när infrastrukturen kring och på Sveriges flygplatser planeras. Exempel på åtgärder som är efterfrågade är järnvägsanslutningar till de viktiga flygplatserna Malmö, Landvetter och Luleå Airport. Malmö Airport som exempel har i dag mycket bristande kollektivtrafik och saknar bra anslutningar med länstrafiken. I dag tappas ofta besöksnäringens perspektiv bort i planeringen, ett aktuellt exempel är att Kiruna Airport stänger för ombyggnad under en stor del av den viktigaste turismmånaden juli i sommar.

### **Elektrifiering av flyg öppnar nya möjligheter**

Trafikverket bedömer att elflygplan och olika former av drönare kommer att kommersialiseras under planperioden. Bland annat bedömer Trafikverket att el- respektive elhybridflygplan kan flyga på den intra-europeiska marknaden från 2040-talet. Elflygplanen förväntas ha kortare räckvidd och färre antal passagerare än dagens konventionella flygplan men skulle kunna utgöra en viktig pusselbit i arbetet att främja hållbara turismtransporter. Sträckor som är intressanta för turismen, men som har låga nivåer av arbetspendling, skulle kunna trafikeras med elflyg i framtiden. Som exempel kan nämnas många fjälldestinationer som i dag saknar järnväg fram, här skulle elflyg som

ansluter till tågtrafiken på stambanan utmed norrlandskusten vara av stort intresse. Likaså finns i dag en sista-milen-problematik där gäster till besöksnäringen inte kan transportera sig utan egen bil från närmsta kollektivtrafiknod, här skulle anropsstyrd trafik eller i framtiden förarlösa drönartransporter kunna vara av intresse där taxiföretag i dag saknas.

## Sjöfart

### Effektiv och besöksanpassad sjöfart

Många viktiga svenska besöksmål är helt beroende av sjöfarten för att kunna ta emot besökare. STF vill särskilt framhålla att sjöfarten behöver planeras så att den inte bara tillgodoser besökares behov under sommarens högsäsong utan även gör det under övriga årstider så att besöksstryck kan jämnas ut över tid vilket gynnar den lokala ekonomin, arbetsmarknaden och naturen.

## Cykel

### Cykeln har en outnyttjad potential för turismen


Enligt inriktningsunderlaget är ökad andel cykeltrafik ett viktigt bidrag för ökad transporteffektivitet och möjlighet att nå klimatmålen. STF vill framföra att cykelturismen innebär en outnyttjad potential där en efterfrågan finns som idag inte fullt tillgodoses. En satsning på cykelturism innebär att man går utöver den upprustning av befintlig infrastruktur som pekas ut i inriktningsunderlaget och även innefattar nybyggnation av helt nya cykelleder. STF menar vidare att nya regionala och nationella cykelvägar behöver kunna tas fram med kortare ledtider än dagens planerings- och genomförandeprocesser som tar många år. Vi ser även ett kommande utökat behov av laddinfrastruktur utmed cykelstråk för den ökande mängden elcyklar.

## Avslutande ord

Nuvarande ram räcker inte till transportbehoven för samhället, turismen, friluftslivet och besöksnäringen. STF menar därför att mer än nuvarande ram behöver satsas för att stärka den svenska besöksnäringen och turismen parallellt med all annan samhällsnytta som en sådan satsning skulle innebära. Att utöka ramen med 20 procent är enligt STF det bästa alternativet av dem som presenteras i inriktningsunderlaget. Det är positivt att inriktningsunderlaget tydligare lyfter fram besöksnäringens, turismens och friluftslivets behov än tidigare. Men det fortfarande finns behov av att stärka besöksnäringens, turismens och friluftslivets perspektiv i den framtida infrastrukturplaneringen.



Maria Ros Hjelm  
Generalsekreterare och vd  
Svenska Turistföreningen



Pia Jönsson Rajgård  
Ordförande  
Svenska Turistföreningen