



Stockholm 19 december 2025

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande från Svenska Turistföreningen avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Svenska Turistföreningen har tagit del av planförslaget 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 och har i dag nästan 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 kulturopplevelser 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 övergripande synpunkter på planförslaget

Svenska Turistföreningen konstaterar att huvuddelen av inrikes persontransporter består av olika typer av fritidsresor, där turismen har stor betydelse. Det är positivt att investeringsramen utökas, men vi ser fortsatt svagt fokus på besöksnäringen (som en viktig näringsgren i hela landet) i planeringen. Ett turistiskt perspektiv saknas, trots att Trafikverket själva konstaterar att fritidsresor är dominerande. Trafikverkets samhällsekonomiska analys visar att landsbygdskommuner med besöksnäring får mer nytta per person av planförslaget än kommungenomsnittet. Samtidigt saknas tydliga satsningar på flera av de områden som pekades ut i Trafikverkets inriktningsunderlag som viktiga för besöksnäringen: boknings- och betalsystem för kollektivtrafik, hållbara resalternativ för turistresor, möjlighet att boka tågbiljetter i god tid och bättre lösningar för ”sista kilometern” till destinationer.

I inriktningsunderlaget lyftes även behovet av uppdaterad statistik kring turistiskt resande som ett behov vilket STF instämmer med. De senaste siffrorna från 2019 är utdaterade och STF efterlyser att en uppdatering av dessa initieras.

Vi vill understryka att turism och friluftsliv förutsätter att människor transporterar sig och att detta behöver göras på ett sätt som är hållbart för samhället, planeten och individen. Infrastrukturprojekt riskerar att konkurrera med natur- och kulturmiljöer som är viktiga för friluftsliv och turism, därmed menar STF att dessa perspektiv ska beaktas i planeringen så att omistliga värden inte går förlorade.

Avslutningsvis ser STF med oro på att Trafikverkets trafikavtalsbudget i statsbudgeten inte räcker till. Trots att en stor del av trafikavtalsbudgeten är avsatt för Gotlandsfärjorna har under flera år priserna varit så pass höga att det drabbar turister och fastboende. Tåg och bussar som upphandlas på olika sträckor i landet har fått känna på neddragningar. I december 2025 meddelade även Trafikverket att från och med april 2026 kommer ett av de två upphandlade nattågen till/från övre Norrland att vändas redan i Umeå som en direkt konsekvens av att pengar saknas. Trafikverket har äskat utökade medel för att ens kunna upphandla dagens trafik men har inte fått det från regeringen, nu ser vi oroande konsekvenser av detta. En neddragning av nattågstrafiken till och från övre Norrland kommer att ge negativa konsekvenser för besöksnäringen. Följdeffekter för det lokala transportsystemet i form av inställd anslutande trafik och sämre förutsättningar för jobbpending kommer att bli kännbara för Norrbotten på ett mycket olyckligt vis. STF efterlyser därför att högre anslag ges till trafikavtal.

Färdmedelsspecifika inspel från STF

Järnväg

Järnvägen är av central betydelse för besöksnäringen och för såväl långväga som regionala resor i Sverige. Svenska Turistföreningen vill understryka vikten av att planeringen för järnvägens utveckling och underhåll i den nationella transportinfrastrukturplanen tydligt tar hänsyn till turismens och friluftslivets behov. Det ensidiga fokuset på att använda järnväg för arbetspendling och gods som uttryckts av regeringen menar STF är olyckligt då de långväga persontransporterna med tåg för fritidsresor är helt avgörande för besöksnäringen.

Snabbare satsningar på eftersatt underhåll

Trafikverket pekar ut att det finns ett betydande eftersatt underhåll inom järnvägen vilket överstiger det eftersatta underhållet för väg. Det är positivt att ett årtal anges för när banunderhållet ska vara åtgärdat, men det är oroande att endast en liten del av detta planeras åtgärdas under planperioden, även om investeringsramen ökas. STF ifrågasätter varför man inte kan komma ikapp med en större andel av underhållsskulden under den här planperioden om resurser tilldelas. Vi ser en risk för att nästa planperiod drabbas av långvariga och omfattande trafikstörningar om en alltför stor andel av det behövliga underhållet skjuts dit. En upprustad järnväg är avgörande för att upprätthålla tillförlitliga och attraktiva resor för turister, särskilt under semesterveckor och lov.

Kapacitet på stambanorna och behovet av fler spår

Kapaciteten på de stora stambanorna, framför allt södra och västra, är redan idag mycket ansträngd med över 70 procent kapacitetsutnyttjande på stora delar av sträckorna. Detta leder till förseningar och begränsar möjligheten att köra fler tåg, vilket är särskilt problematiskt med tanke på att tågresandet förväntas öka med över 50 procent till år 2040 där inte minst den nya Fehmernförbindelsen mellan Tyskland och Danmark kommer att ställa ytterligare krav på kapacitet med en förväntad ökning av bland annat godstransporter från 2029. STF efterlyser klara svar på hur trängseln på stambanorna ska lösas och hur den framtida ökningen av tågresandet ska möjliggöras. Planeringen bör utgå från ett stråktänkande där hela stråk och även gränsöverskridande förbindelser inkluderas.

Malmbanan och mindre stationer – turismens livlina

Malmbanan är av särskild betydelse för besöksnäringen i norra Sverige. Avstängningar och sena besked, såsom efter urspårningen i Vassijaure 2024, leder till dramatiska avbokningar och stora ekonomiska förluster för besöksnäringen. När nya satsningar på Malmbanan nu planeras är det av största vikt att dessa utformas så att de stärker turismen och inte skrämmar bort besökare. Trafikstörande åtgärder måste planeras med mycket god framförhållning och undvikas under turismens

högsäsonger. Möjlighet att boka biljetter i god tid och tillgång till välplanerad ersättningstrafik vid banarbeten är avgörande. Dessutom måste mindre tågstationer, med få resenärer men avgörande betydelse för turismen, värnas. Utan persontåg till dessa knutpunkter riskerar besöksnäringen att snabbt minska i omfattning, med stora negativa effekter lokalt. STF ser det som olyckligt att dubbelspår Boden–Luleå inte finns med i planen, då detta är avgörande för att stärka både gods- och persontrafik samt besöksnäring i regionen. Vidare behöver hänsyn till turism och friluftsliv tas vid de stängslingsförbättringar som görs utmed järnvägen så att inte lokalbefolkning och besökare skärs av från viktiga naturområden och besöksmål.

Banarbeten och framförhållning

Det är positivt att Trafikverket betonar ökad framförhållning vid kapacitetsfördelning och banarbetsplanering, och att EU-kommissionen driver på för att banarbeten ska koordineras med upp till fem års framförhållning. Detta möjliggör att tågbiljetter kan släppas tidigare till försäljning – något som är mycket efterfrågat av besöksnäringen, där gäster ofta vill boka sin resa ett år i förväg. STF kräver att tågbiljetter ska kunna släppas minst ett år i förväg. Vidare bör entreprenörer på väg och bana ges ekonomiska incitament att minimera trafikstörningarnas omfattning och varaktighet när arbeten utförs. Samordning av banarbetsstopp efterfrågas, så att avbrott blir färre och bättre anpassade efter turismens högsäsonger och lovperioder. Turistiskt resande måste vägas in vid all planering av underhåll, då många reser under lov och helger.

Tidigare biljettsläpp

Även om Trafikverket i dag oftast 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. Här har dock positiva framsteg skett och flera tågoperatörer har i dag skapat en metodik för att släppa tågbiljetter tidigare till försäljning. Snälltåget är ett positivt exempel genom att de släpper tågbiljetter till försäljning med ett helt års framförhållning och SJ har på prov börjat sälja nattågsbiljetter med 6-9 månaders framförhållning. STF menar att Trafikverket behöver underlätta detta arbete ytterligare genom tidigare besked för att öka operatörernas möjlighet att fortsätta denna positiva utveckling. 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.

Inlandsbanan och alternativa stråk

Utöver stambanorna och Malmbanan bör även Inlandsbanan och andra turistiskt viktiga järnvägsstråk prioriteras. Dessa banor har stor potential att utvecklas för turism, särskilt för regional och säsongsbetonad trafik. STF noterar att Inlandsbanan i planförslaget pekas ut som en sträcka möjlig för alternativ finansiering och tycker att detta kan vara en intressant väg framåt.

Väg

Vägtrafiken har en avgörande betydelse för både turism och friluftsliv i hela landet. Svenska Turistföreningen vill lyfta ett antal centrala aspekter som bör beaktas i Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur.

Säsongsvariationer och särskilda turiststråk

Många destinationer har mycket varierande trafikmängder under året, där exempelvis skidorter har kraftiga toppar under vintersäsongen. Det är därför viktigt att Trafikverket i sin trafikplanering inte enbart utgår från årsmedelvärden, utan även analyserar och planerar för de mest intensiva perioderna på turiststråk. Nuvarande beräkningsmodeller riskerar att underskatta behov, kapacitetsbrister och underhållsbehov på dessa sträckor, vilket påverkar både besöksnäringens utveckling och framkomligheten för besökare. STF rekommenderar att planeringen görs om för att bättre spegla verkliga trafiktoppar vilket exempelvis Svensk Turism tydligt framfört.

Framkomlighet och hållbarhet

STF har tagit emot rapporter om brister i vägsystemet och är positiva till att Trafikverket föreslår ökade medel för att säkerställa vägar med god funktionalitet. Vi ser en tydlig och ökande efterfrågan på klimatsmarta transporter hos besökare, vilket måste möjliggöras i större utsträckning än idag. Vägtrafiken till turistiska destinationer bör planeras så att den främjar övergången till fossilfria färdmedel, ökar tillgängligheten och minskar klimatpåverkan. Samtidigt är det viktigt att bibehålla god framkomlighet och trafiksäkerhet även under högsäsong och vid stora evenemang.

Laddinfrastruktur och betalningslösningar

Utbyggnaden av laddinfrastruktur för elbilar är positiv, men det finns flera förbättringsområden där staten behöver skynda på utvecklingen i rätt riktning:

- Det måste bli enklare för besökare att hitta och använda laddplatser, utan krav på särskilda appar, medlemskap eller laddbrickor.
- Bankkort bör accepteras som betalmedel på samtliga laddplatser utan krav på inloggning, dvs motsvarande vad som är standard på tankstationer för fossila drivmedel i dag.
- Särskilt stöd för laddning av långfärdsturistbussar längs viktiga stråk efterfrågas.

Flyg

Flyget spelar en viktig roll för besöksnäringen, särskilt för att möjliggöra resor till destinationer som har begränsade alternativ med andra transportslag. Svenska Turistföreningen vill påtala vikten av att turismens behov och perspektiv tydligt tas med vid planering och utveckling av infrastruktur kring och på Sveriges flygplatser.

Bättre kollektivtrafik och anslutningar till flygplatser

Trafikverkets prognoser visar att inrikesflygandet år 2040 fortsatt befinner sig på något lägre nivåer än före pandemin, men flyget är fortsatt avgörande för tillgängligheten till många svenska turistmål. STF efterlyser åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken och anslutningarna till landets flygplatser, särskilt till de viktiga turistflygplatserna Malmö Airport, Landvetter och Luleå Airport. Malmö Airport saknar i stort anslutningar med kollektivtrafik och regiontrafik, vilket begränsar möjligheten för besökare att nå destinationer på ett hållbart sätt. Det är positivt menar STF att tåganslutning till Landvetter finns med i planförslaget.

Elektrifiering av flyg och nya teknologier

Utvecklingen av elflyg och drönare öppnar nya möjligheter för turistiskt resande, särskilt på sträckor där järnväg saknas och där arbetspendlingen är låg. Trafikverket bedömer att elflygplan och elhybridflygplan kan kommersialiseras under planperioden, med potential att trafikera intra-europeiska sträckor från 2040-talet. Elflygplanen förväntas ha kortare räckvidd och färre passagerare än dagens konventionella flygplan, men kan bli en viktig pusselbit för hållbara transporter till fjälldestinationer och andra turistmål. STF vill att dessa möjligheter tas tillvara och att flygplatser och kollektivtrafik planeras så att elflyg kan ansluta till tågtrafik på stambanan, särskilt utmed Norrlandskusten.

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 besökarens 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 och kollektivtrafik

Cykeln har en betydande och ännu till stor del outnyttjad potential för svensk turism och friluftsliv. Svenska Turistföreningen vill särskilt lyfta behovet av en nationell infrastrukturplan som på allvar inkluderar cykelturismens möjligheter – inte enbart cykelpendling.

Cykelturismen kräver nya satsningar

Planförslaget nämner cykelturistleder utmed stamvägnätet som viktiga. STF vill framhålla att cykelturismen har en stor efterfrågan som idag inte fullt ut tillgodoses. För att underlätta en ökad cykelturism behöver insatser göras på flera områden alltifrån att underlätta för turister att ta med cykeln ombord på tåg och buss till mer cykelleder. En satsning på cykelturism innebär att man går utöver den upprustning av befintlig cykelinfrastruktur som pekas ut i planen och även inkluderar nybyggnation av helt nya cykelleder. Nya regionala och nationella cykelvägar behöver kunna tas fram med kortare ledtider än dagens planerings- och genomförandeprocesser, som ofta tar många år. Det funktionella samband med bilväg som i dag krävs för att Trafikverket ska finansiera nya cykelleder bör inte vara ett krav utan snarare undvikas för cykelturismlederna då det där är upplevelsen som står i centrum och inte snabbaste vägen.

Turistiska cykelleder och finansiering

STF föreslår även att fler möjligheter öppnas upp för att etablera turistiska cykelleder, till exempel genom att vägägare ges rätt att söka medel ur ”Enskilda vägar”-potten även för cykelleder, något som idag inte är möjligt. Detta skulle underlätta för både lokala och nationella aktörer att utveckla attraktiva cykelstråk som lockar besökare från hela landet och utlandet.

Stadsmiljöavtalen och aktiva transporter

STF vill påtala att avvecklingen av stadsmiljöavtalen försvårar cykel- och kollektivtrafiksatsningar i hela landet. Satsningar på cykelvägar och infrastruktur för aktiva transporter är alltför små i nuvarande plan och bör förstärkas.

Avslutande ord

Svenska Turistföreningen vill med detta remissvar understryka att en välplanerad, sammanhållen och hållbar transportinfrastruktur är avgörande för att hela Sverige ska vara tillgängligt för såväl dagens som framtidens besökare. Förutsättningarna att resa hållbart, tryggt och bekvämt till natur- och kulturupplevelser är en grundläggande del av ett attraktivt och levande land – och en förutsättning för besöksnäringens och friluftslivets fortsatta utveckling.

Vi ser med tillförsikt på att Trafikverket och regeringen tar viktiga steg för att förbättra infrastrukturen i hela landet, men vill samtidigt betona att besöksnäringens perspektiv måste genomsyra både planering och genomförande. Hållbarhet, tillgänglighet och samordning mellan olika transportslag är nyckelord för att möjliggöra framtida resande som bidrar till lokal utveckling, klimatnytta och ökad livskvalitet.

STF hoppas att våra synpunkter och förslag beaktas i det fortsatta arbetet, och ser fram emot att vara en aktiv part i dialogen kring hur Sveriges transportinfrastruktur bäst utvecklas för att möta både turisternas och boendes behov.



Maria Ros Hjelm
Generalsekreterare och vd
Svenska Turistföreningen



Pia Jönsson Rajgård
Ordförande
Svenska Turistföreningen