

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

2025-12-22

**REMISSYTTRANDE; "Förslag till nationell plan för
transportinfrastrukturen 2026-2037"
(LI2025/01587)**

Visita är bransch- och arbetsgivarorganisation för den svenska besöksnäringen. Visita samlar ca 5 900 medlemsföretag med drygt 8 400 arbetsställen, huvudsakligen hotell, restauranger, caféer, nöjesrestauranger, cateringföretag, konferens-anläggningar, 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.

Visita har tagit del av rubricerat betänkande och får härmed inkomma med följande.

YTTRANDE

Sammanfattande synpunkter

- En god tillgänglighet i hela landet utgör grunden för en hållbar, konkurrenskraftig och växande besöksnäring i hela Sverige
- Det behövs ett förstärkt besöksnäringssperspektiv vid planering av transportinfrastruktur i Sverige
- 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
- Visita välkomnar att allt eftersatt vägunderhåll beräknas kunna återtats under planperioden.

visita.se

Box 3546, 103 69 Stockholm, Telefon +46 8 762 74 00 | Box 404, 401 26 Göteborg, Telefon +46 31 62 94 00
Box 186, 201 21 Malmö, Telefon +46 40 35 25 00 | Pedagogens väg 2, 831 40 Östersund, Telefon +46 63 14 10 99
Box 1958, 791 19 Falun, Telefon: +46 23-580 48

- Ett målår för när det eftersatta underhållet ska vara återtaget är välkommet, men takten för att åtgärda underhållsskulden på järnväg är alltför låg
- 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 säsongsvariationer
- Visita välkomnar att gränsöverskridande transportplanering lyfts som en av utgångspunkterna i planförslaget
- Ett aktivt arbete för att attrahera fler internationella direktlinjer och på så sätt öka inresandet till Sverige, inte minst till Arlanda, är av betydelse för besöksnäringen utveckling runt om i hela Sverige
- Visita välkomnar att Trafikverket väljer att gå vidare med ett antal av de föreslagna åtgärderna i SOU 2025:67 *"Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet"* i syfte att stärka Arlanda flygplats

Transportsystemets betydelse för turism och besöksnäring

Turism och besöksnäringen stärker Sveriges varumärke och attraktivitet som land. Lokalt skapar besöksnäringen attraktiva platser för boende, besökare och företag och sysselsätter drygt 200.000 personer på årsbasis. Besöksnäringen är en jobb- och integrationsmotor som skapar arbetstillfällen i hela landet. Ungefär var fjärde person har arbetslivserfarenhet ifrån besöksnäringen och risken för arbetslöshet minskar med erfarenhet från branschen.

Under 2023 uppgick turismens exportvärde, dvs utländska besökares konsumtion i Sverige till 126 miljarder – det motsvarar värdet av Sveriges export av livsmedel, drycker och metallmalmer.

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 goda kommunikationer. Det gäller såväl för inhemska som utländska besökare.

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.

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.

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 viktig hållbarhetsfråga för besöksnäringen.

Besöksnäringens begränsade utrymme i planförslaget

Visita konstaterar att planförslaget fortsatt har stort fokus på medborgare och traditionell industri. Kopplat till det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet vill vi understryka att besöksnäringen är en av Sveriges basnäringar.

Trafikverket själva konstaterar också att huvuddelen av inrikes persontransporter består av olika typer av fritidsresor som inköps-, service- och besöksresor. Givet detta borde rimligtvis turism och besöksnäring ges större utrymme i planförslaget.

Beslut som förbättrar tillgängligheten till och inom Sverige gynnar naturligtvis turismen oavsett, men vi vill ändå framhålla vikten av ett ökat besökarperspektiv då turism och besöksnäring starkt bidrar till Sveriges ekonomi. För besöksnäringen handlar behovet både om transport av nationella och internationella besökare, både för privat – och affärsresande, anställdas möjlighet att effektivt ta sig till arbetet på de tider som behövs för verksamheten samt om företagens behov av effektiv varuförsörjning.

Planförslagets stora fokus på medborgarnas transportbehov behöver också breddas till att tydligare inkludera nationella och internationella besökares behov vid resor till, från och inom landet.

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 besöksnäringssrelaterade 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. 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

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

För en transportinfrastrukturplanering som bättre tar hänsyn till turismens och besöksnäringens förutsättningar och behov i enlighet med ovan resonemang behövs mer kunskap om turistiskt resande. Data om turistresande är idag begränsad och det är svårt att särskilja turistresor från vardagsresandet i statistik om väg-, tåg-, färje- och kollektivtrafik.

Visita välkomnade därför att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt lyfte behovet av bättre statistik kopplat till turistresor och att de konstaterade att den digitala data om resande som nu snabbt växer fram bättre behöver tas tillvara för att förstå, analysera och kunna planera för mer hållbara och tillgängliga turistresor. Enligt Trafikverket bedömdes kostnaden för förbättrad statistik om turisters resande då vara 2-9 miljoner kronor, vart fjärde år¹. Visita anser det mycket angeläget att denna statistik skyndsamt tas fram av en myndighet bäst lämpad för uppdraget.

Internationellt resande – gränsöverskridande transporter

Visita välkomnar att gränsöverskridande transportplanering lyfts som en av utgångspunkterna i planförslaget - något som fått för lite fokus i tidigare planförslag. Genom god infrastruktur och ett väl utvecklat transportslagsövergripande

¹ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#), sidan 92

systemperspektiv i områden som angränsar till våra grannländers flygplatser, hamnar, färjeförbindelser, motorvägar, tågförbindelser, broar etc. kan dessa nyttjas bättre och öka antalet internationella besökare till Sverige.

Goda flygförbindelser och det viktiga arbete för fler direktlinjer som 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.²

Arlanda flygplats har med sina drygt 22 miljoner passagerare per år³ 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 besöksnäringens konkurrenskraft stärkas.

Det är i detta sammanhang välkommet att Trafikverket väljer att gå vidare med ett antal av de föreslagna åtgärderna i SOU 2025:67 ”Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet”, vilket stärker tillgängligheten till Arlanda. Detta arbete behöver drivas vidare skyndsamt och med bred politisk samsyn. Förbättrad tillgänglighet för alla trafikslag, korta ledtider, välutvecklat serviceutbud och ett gott värdskap är avgörande för att Arlanda ska uppfattas som en attraktiv och konkurrenskraftig storflygplats – både av resenärer och av internationella flygbolag.

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. I sammanhanget vill vi därmed lyfta att vi välkomnar regeringens satsning i Bp-26 om 10 miljoner kronor för att främja samarbete för att attrahera fler internationella direktlinjer till Arlanda och stärka Sverige som besöksland.

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 2023.⁴ För den svenska besöksnäringen är det oroväckande att tillgängligheten till Arlanda, och därmed hela Sverige försämrats så kraftigt under de senaste åren.

² ”Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige”, Copenhagen Economics, 2019

³ Swedavia, 2024

⁴ ”Hur tillgängligt är Stockholm med flyg?”, 2023

Visita välkomnar därför att regeringen under mandatperioden vidtagit flera åtgärder för att stärka flygets konkurrenskraft och därmed skapa bättre förutsättningar för ett ökat inresande till Sverige, såsom att exempelvis avskaffa flygskatten och stärka stödet till de regionala flygplatserna runt om i landet. Men mer behöver göras.

Underhållsskulden på väg- och järnvägsnätet

Underhållsskulden på det svenska väg- och järnvägsnätet har under lång tid ackumulerats. I sitt inriktningsunderlag bedömde Trafikverket att det eftersatta underhållet under planperioden uppgår till 127 miljarder kronor⁵. Det påverkar besöksnäringens transporter, men också motståndskraften mot exempelvis extremväderhändelser.

Regeringens uttalade ambition, som fastslås i infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28)⁴, har varit att hela den ackumulerade underhållsskulden på vägnätet ska vara återbetald vid planperiodens slut. Trafikverket bekräftar i sitt förslag till nationell plan att de ökade ekonomiska ramarna, i kombination med ökad operativ förmåga, gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtats under planperioden. Det är välkommet och sedan länge efterfrågat av besöksnäringen.

På järnvägssidan är Trafikverkets bedömning att järnvägsanläggningen i allt väsentligt kommer att vara utan eftersatt underhåll först år 2050. Inom planperioden 2026–2037 beräknas dock endast cirka 10–15 procent av järnvägens underhållsskuld kunna åtgärdas. Detta motsvarar vad Trafikverket bedömer är praktiskt genomförbart utan att orsaka alltför stora inskränkningar i tågtrafiken, men lämnar också en stor del av underhållsarbetet att åtgärdas under nästföljande 12-årsperiod. Visita välkomnar att ett målår för när underhållsskulden ska vara återbetald nu fastslagits, men takten för att åtgärda underhållsskulden på järnväg är alltför låg. Ett ökat och snabbare underhållsarbete är nödvändigt för att möta besöksnäringens behov av välfungerande och förutsägbara järnvägstransporter.

Under de perioder underhållsarbete på järnväg utförs innebär det i sin natur att kapaciteten på berörda järnvägssträckor reduceras. I detta sammanhang vill Visita betona vikten av att ökad hänsyn tas till vilka tider och stråk på året då det turistiska resandet är som störst för att minska den negativa påverkan på besöksnäringen. Turistiskt resande sker ofta vid andra tidpunkter än vardagsresande, exempelvis under storhelger, skollov och sommarmånader. I modeller och planering är det därför av vikt att beakta hur nödvändiga avstängningar och begränsningar påverkar turistisk trafik, likväl som hur det påverkar vardagspendling och godstransporter.

⁵ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#)

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.

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 planförslag 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.

Godstransporters betydelse

Även om man kanske främst förknippar besöksnäringen med persontransporter så vill vi ändå påtala att vår basnäringens 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