

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-02-28

Remissyttrande; Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (Ert diarienummer I2021/02884)

Visita är bransch- och arbetsgivarorganisation för den svenska besöksnäringen. Visita samlar ca 5 640 medlemsföretag med runt 8 120 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.

Bakgrund

Företag i besöksnäringen – restauranger, hotell, konferensanläggningar, nöjesparker, nattklubbar, skidanläggningar och campingplatser m.fl. utgör en basnäring som präglats av en stark tillväxt under de senaste 20 åren. Coronapandemin och dess effekter i form av införandet av omfattande restriktioner har självfallet påverkat utvecklingen i en negativ riktning då besöksnäringen hör till en av de sektorer i samhället som drabbats hårdast.

Besöksnäringen utgör en av Sveriges basnäringar och var innan pandemin den snabbast växande näringen med ett exportvärde som mer än tredubblats sedan år 2000. 2019 sysselsatte besöksnäringen cirka 200 000 personer och omsatte 306 miljarder kronor. Besöksnäringens exportvärde, dvs utländska besökarens konsumtion i Sverige, uppgick till 100 miljarder.

I och med att Covid-19 numera inte längre klassas som en samhällsfarlig sjukdom ser Visita med tillförsikt på den kommande tiden. Även om mycket tyder på att pandemin ser ut att gå in i ett annat läge kommer det dröja år innan företagen inom besöksnäringen har återhämtat sig. Betydelsen av ett väl fungerande transportsystem är nu av ännu högre betydelse efter två år av pandemi och restriktioner som slagit väldigt hårt mot företag och anställda inom besöksnäringen.

YTTRANDE

Sammanfattande synpunkter

- Visita understryker att en god tillgänglighet i hela landet utgör grunden för en hållbar och växande besöksnäring
- Visita anser inte att det finns ett tillräckligt besöksnäringssperspektiv i förslaget
- Regeringen bör ge lämplig myndighet ett tydligt uppdrag att löpande kartlägga och analysera turismens transportflöden
- De samhällsekonomiska kalkylerna behöver utvecklas för att motverka att det samhällsekonomiska värdet av investeringar i/underhåll av transportinfrastruktur som är viktig för besöksnäringen underskattas
- Transportsektorns klimatomställning är även en central hållbarhetsfråga för besöksnäringen
- Visita välkomnar förslaget om ett ökat fokus på att stärka framkomligheten med cykel och främja åtgärder som bidrar till ökad och säker cykling
- Understryker flygets avgörande betydelse för den svenska besöksnäringen och vår möjlighet att attrahera internationell turism
- Visita betonar besöksnäringens behov av effektiva och hållbara godstransporter
- Framhåller risken med en fortsatt växande underhållsskuld som riskerar att påverka besöksnäringen negativt
- Visita anser att det långsiktigt behövs ett omtag i planeringsprocessen för att motverka alltför ekonomiskt baktunga planer som minskar flexibiliteten i planeringen orimligt mycket
- Visita understryker behovet av och välkomnar att Trafikverket kommer vidta åtgärder för stärkt kostnadskontroll och effektivitet
- Visita anser att de nya stambanorna för höghastighetsjärnväg bör lyftas utanför befintlig plan för att möjliggöra investeringar i andra mer lönsamma objekt som skulle skapa ett större värde för besöksnäringen och svensk turism.

Visitans synpunkter

Tillgänglighet i hela landet utgör transportsystemets kärnuppgift

Besöksnäringen utgör en starkt växande basnäring som bygger på möten mellan människor. 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. Senaste IBIS-undersökningen (Inkommande besökare i Sverige) visade att minst 18 miljoner utländska turister under 2019 – 2020 besökte Sverige med tåg, flyg eller färjetrafik. På grund av pandemin kunde den planerade undersökningen av besökare som reser till Sverige med vägtrafik inte genomföras. Vid tidigare undersökningen från 2014 var andelen vägtrafikanter 35 procent av totala antalet utländska turister, vilket indikerar på att totala antalet utländska besökare denna period var betydligt högre än 18 miljoner. En väl fungerande transportinfrastruktur för hållbara persontransporter är därför centralt för turismens fortsatta utveckling i Sverige. Regeringen understryker detta i ”*Strategin för hållbar turism och växande besöksnäring*” från 2021 vilket Visita välkomnar.

Det är positivt att Trafikverket uttryckt att transportsystemets grundläggande uppgift är att skapa tillgänglighet. För det ska vara möjligt behövs samtliga trafikslag och goda förutsättningar för att byta mellan dessa. Besökarnas medvetenhet om resandets klimat- och miljöpåverkan ökar och allt fler resenärer väljer resmål och upplevelser med hållbarhet i åtanke. Ett väl fungerande transportsystem bygger på en kombination mellan hållbarhet och tillgänglighet och för att uppnå detta behöver planering av transportinfrastrukturen genomsyras av ett trafikslagsövergripande perspektiv.

I förslaget till ny nationell plan för transportsystemet listar Trafikverket fem viktiga stråk för långväga persontrafik. Karaktäriserande för dessa stråk är att det finns en stor efterfrågan på förstärkta förbindelser inom dessa samtidigt som att dessa stråk idag har betydande brister gällande kapacitet och punktlighet. Det här illustrerar på ett tydligt sätt att behoven av investeringar och vidmakthållande av vår transportinfrastruktur är omfattande.

Besöksnäringen och samhällsekonomisk effektivitet

Visita anser att utgångspunkten bör vara att samhällsekonomisk lönsamhet utgör en betydande faktor vid urvalet av vilka investeringar i transportinfrastruktur som prioriteras. Tyvärr ser vi inte att så är fallet i det liggande förslaget. 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. I regeringens ”Strategi för hållbar turism och växande besöksnäring” poängteras även att ”en god beskrivning av turismens transportflöden skulle förbättra den samhällsekonomiska analysen av infrastrukturinvesteringarna”.

Visita anser därmed att regeringen bör ge lämplig myndighet ett tydligt uppdrag att löpande kartlägga och analysera turismens transportflöden. 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.

Hållbart resande och en fossilfri transportsektor

Parisavtalet, EU-kommissionens 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 Sverige gjort och visa att ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling kan gå hand i hand. Detta är centralt då klimatutmaningen är en av vår tids stora globala hållbarhetsfrågor och utsläpp av växthusgaser inte känner av nationsgränser.

Sverige blev nyligen utsedd till världens mest hållbara turistdestination i en internationell mätning¹. Visita är 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 vår närings klimatpåverkan ligger i de utsläpp som sker vid transporter till och från besöksmål är arbetet med transportsektorns klimatomställning därmed en central hållbarhetsfråga även för besöksnäringen. Elektrifiering, förnybara bränslen och fortsatt energieffektivisering utgör en stor del av svaret för att lyckas med den här omställningen. Kopplat till detta välkomnar Visita att regeringen nyligen presenterat en nationell strategi för elektrifiering.

Tillgång till laddinfrastruktur i hela landet är en förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken. Elektrifiering av våra vägtransporter pågår redan nu men det arbetet behöver intensifieras. Det behövs en strategisk utbyggnad av laddinfrastruktur som säkerställer en god nationell täckning som tillgodoser besöksnäringens behov av god tillgänglighet.

¹ <https://apnews.com/press-release/business-wire/lifestyle-travel-europe-environment-environment-and-nature-fb5668866a6046dc8c91cd6549106594>

Flyget kommer fortsatt att vara ytterst viktigt för svensk besöksnäring med tanke på vårt lands geografiska förutsättningar och beroende av internationell turism. Samtidigt är det ett faktum att flyget står för en betydande och växande andel av utsläppen från våra samlade transporter.

Visita kan inte nog understryka vikten av att transportpolitiken prioriterar och främjar utvecklingen av fossilfria drivmedel för ett hållbart flyg. På sikt ser vi även växande möjligheter till en elektrifiering av såväl flyget som sjöfarten som kan bana vägen för en ny typ av hållbart resande tack vare fortsatt teknikutveckling och innovation inom transportområdet.

Saknas ett besöksnäringssperspektiv i förslaget

Visita anser att det är av allra största vikt att besöksnäringens förutsättningar och behov i planering av transportinfrastruktur beaktas. Att det enbart finns en referens till besöksnäring och turism i Trafikverkets 223 sidor långa förslag till ny nationell plan är anmärkningsvärt och bör åtgärdas. Detta är en försämring då nuvarande plan visar på en större medvetenhet kring besöksnäringens roll som expansiv näring och betydelse för landsbygdsutveckling.

Ett tydligt besöksnäringssperspektiv är grundläggande för att både vision och framsteg för tillgänglighet utpekade i Regeringens strategi *”Hållbar turism och växande besöksnäring”* ska uppnås. Visionen *”2030 är Sverige världens mest hållbara och attraktiva resmål byggt på innovation”* visar på en tydlig riktning, men för att uppnå detta måste besöksnäringens perspektiv ha en större plats i transport- och infrastrukturplaneringen.

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

Exempel på besöksnäringens behov och förutsättningar inom respektive trafikslag:

- väg- och järnvägsstråk med tydlig koppling till besöksnäringen behöver utvecklas och vidmakthålls

- flygplatser (såväl statliga som regionala) och hamnar behöver vara tydligt sammankopplade med landinfrastrukturen, så att besökare smidigt kan ta sig vidare med bil, flyg, tåg eller buss
- 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
- planering av laddinfrastruktur för personbilar även utifrån besökares behov och dimensioneringen anpassad till säsongsvariationer i relevanta stråk

Rätt planerat kan de satsningar som görs och planeras för bli ett viktigt led i utvecklingen av hållbar turism och växande besöksnäring.

Flygets avgörande betydelse för internationell turism

Flyget är ett trafikslag med avgörande betydelse för den svenska besöksnäringen och vår möjlighet att såväl attrahera internationell turism som för resande inom landet. Flygplatserna utgör noder för inkommande turism via internationellt flyg från hela världen. Tillsammans med inrikesflyget är detta viktigt för att säkerställa en god tillgänglighet i hela landet. Därmed är det av största vikt att flygplatser knyts samman med god infrastruktur och övriga transportslag för att möjliggöra för besökare att effektivt resa in till Sverige och mellan olika destinationer och besöksmål. Med effektiva transporter och sammankopplade noder kan turismnäringens konkurrenskraft stärkas.

Godstransporters betydelse

Även om man 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.

Positivt med ökade satsningar på cykel

Visita välkomnar förslaget om ett ökat fokus på att stärka framkomligheten med cykel och främja åtgärder som bidrar till ökad och säker cykling. Cykling bidrar såväl till en bättre folkhälsa som till ett mer hållbart samhälle. Planen pekar ut barns resor till och från skola, pendling till arbete och studier och till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter som prioriterade områden.

Visita vill uppmärksamma och bidra till det ökade intresset för cykelturism, och därmed behovet av planering utifrån dessa perspektiv för att knyta samman destinationer med cykelstråk. Att fler använder cykel som transportmedel även vid turistiska resor samt transport till och från besöksmål bidrar till både hållbarhet och hälsa. Visita hade gärna sett ett uppdrag till Trafikverket om att tydligare inkludera besöksnäringens behov i bedömningen av vilka cykelfrämjande åtgärder som bör vidtas.

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. Visita är därför oroade över det faktum att anslagen till väg- och järnvägsunderhåll i den föreslagna planen är otillräckliga.

Detta riskerar att leda till försämrad trafiksäkerhet och en sämre tillgänglighet då brister i väg- och järnvägsnätet bland annat kan leda till 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

Prioritet borde ligga i att återställa funktionaliteten i transportsystemet där det idag finns brister. Trafikverket konstaterar dock att det såväl saknas ekonomiska medel för att återhämta det eftersatta underhållet som att bibehålla systemet i det skick som råder idag. Bedömningen från myndighetens sida är exempelvis att bristerna i det statliga vägnätet kommer vara mer omfattande vid planperiodens slut, 2033, än vad de är idag vilket innebär att underhållsskulden ökar. Enligt Svenskt Näringslivs beräkningar utifrån Trafikverkets uppgifter i inriktningsunderlaget kommer det eftersatta underhållet växa till 57 miljarder kronor på järnväg och 59 miljarder kronor på väg.²

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.

Visita anser även att beräkningsmodeller som ligger till grund för beslut om prioriteringar för väg- och järnvägsunderhåll behöver utvecklas för att också inkludera

² 2017 års priser

besöksnäringens behov. Bland annat är det ur ett besöksnäringssperspektiv av vikt att inte enbart titta på snitt för trafikintensitet på en sträcka utan att även titta på sträckans mest intensiva perioder och hur framkomligheten vid dessa tillfällen påverkar besökare och besöksnäringens utveckling.

Ekonomiskt baktunga planer minskar flexibiliteten

Trafikverket konstaterar att utrymmet för nya investeringar med de nya ekonomiska ramarna är begränsat. Detta beror dels på att utrymmet inom utvecklingsanslaget i hög grad redan är in-tecknat på grund av att det krävs för att finansiera objekt som har genomförandetider bortom 2029 och redan inkluderas i den rådande planen för 2018-2029. Det här problemet ökar med ”baktunga planer”, dvs planer där byggstart av många infrastrukturinvesteringar ligger sent i perioden vilket ofta per definition innebär att dessa objekt tecknar in investeringsutrymme i kommande planer. Det är inte säkert att de infrastrukturinvesteringar som planeras idag är relevanta 2033.

Den nuvarande planeringsmodellen som knyter upp framtida medel, ger inte tillräckligt utrymme för flexibilitet i planeringen. För besöksnäringen kan detta innebära att framtida beslutsfattare inte får tillräckligt med ekonomiskt manöverutrymme för att kunna ta beslut om investeringar som är centrala för att främja vår basnäring. Det behövs ett omtag i planeringsprocessen för att minska den relativa andelen resurser som knyts upp vid de tillfällen beslut tas om fastställande av ny nationell plan.

Problem med kraftiga kostnadsökningar

En annan bidragande orsak till att investeringsutrymmet är begränsat beror på de kraftigt ökade kostnaderna för redan beslutade projekt. Det är anmärkningsvärt och ohållbart att Trafikverket, sedan nuvarande plan fastställdes i maj 2018, nu konstaterar följande:

- *”Utgår man från en preliminär tidsplanering av objekten i gällande plan motsvarar kostnadsökningarna omkring **80 miljarder kronor** under planperioden, varav omkring 30 miljarder kronor under planperioden härrör från de etapper av nya stambanor som finns med i gällande plan”³*

Det är uppenbart att det behövs göras mycket mer för att motverka den här typen av omfattande kostnadsökningar. Trafikverket uppger själva att en konsekvens av detta även är att många kostnadseffektiva åtgärder därmed inte kan inrymmas i förslaget.

För att sätta summan i perspektiv kopplat till en av besöksnäringens viktigaste frågor, en satsning om 80 miljarder kronor skulle exempelvis motsvara slopade arbetsgivaravgifter till hotell- och restaurangföretag i 6 år. Det är en reform som skulle

³ Trafikverket – nationell plan i korthet

generera tusentals nya arbetstillfällen, varav en stor del bland unga och personer med utländsk bakgrund och därmed även ökade skatteintäkter och minskade offentliga kostnader.

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 och välkomna att Trafikverket kommer vidta åtgärder för stärkt kostnadskontroll och effektivitet.

Nya stambanor för höghastighetsjärnväg tränger undan mer prioriterade åtgärder

Regeringens direktiv till Trafikverket om att ta fram en nationell plan anger att förslaget ska inkludera etapper av nya stambanor. Kostnadsuppskattningen för stambanorna inom planen utgör 107 miljarder eller 24 procent av investeringsanslaget. Det är problematiskt att stambanorna med nuvarande finansieringsform upptar en betydande del av investeringsutrymmet vilket tränger undan mer samhällsekonomiskt lönsamma järnvägs- och väginvesteringar. Visita anser att de nya stambanorna för höghastighetsjärnväg bör lyftas utanför befintlig plan för att möjliggöra investeringar i andra mer lönsamma objekt som skulle skapa ett större värde för besöksnäringen och svensk turism.

Avslutningsvis

I övrigt ansluter sig Visita till Svensk Turisms remissvar som mer i detalj kommenterar besöksnäringens behov utifrån de olika trafikslagen. Visita står naturligtvis till Infrastrukturdepartementets förfogande för förtydligande och fortsatt dialog.



Jonas Siljhammar
VD



Marcus Morfeldt
Näringspolitisk expert



Elionor Hennevelt
Näringspolitisk expert