

Svensk Turism AB

SVENSK TURISM AB

Box 3546

103 69 Stockholm

REMISSYTTRANDE

2017-11-15

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, diarienummer N2017/05430/TIF.

Svensk Turism AB har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transport-systemet 2018–2029 och lämnar remissyttrande enligt nedan.

Svensk Turism samlar den svenska besöksnäringen och ägs av 170 företag och organisationer som representerar tiotusentals företag i hela besöksnäringen. Svensk Turisms uppgifter är att förvalta näringens del av ägarskapet i kommunikationsbolaget VisitSweden, vara huvudman för ”Nationell strategi för svensk besöksnäring” och utgöra ett forum för den svenska besöksnäringens strategiska utveckling.

Bakgrund

Besöksnäringen omfattar de aktörer som säljer tjänster och produkter till besökare och består av en rad olika branscher inom områdena resa, äta, bo och göra och. Besöksnäringen är en av Sveriges snabbast växande näringar och sysselsätter hundratusentals personer i hela landet. Samtidigt som sysselsättningen inom många traditionella basnäringar minskat bidrog besöksnäringen 2016 med 169 helårsverken vilket är en ökning på 20 % sedan 2010. Antalet nya jobb i Sverige ökade nio procent under samma period. 2016 omsatte besöksnäringen 296 miljarder kronor. Besöksnäringens exportvärde, dvs utländska besökares konsumtion i Sverige, uppgick till 120 miljarder. Detta är en ökning med 65% sedan 2010 vilket kan jämföras med Sveriges totala export som ökade med 19 procent under samma period. Turismens exportvärde kan också jämföras med tex järn- och stålexporten som under 2016 uppgick till 51 miljarder, eller med den totala fordonsindustrin som exporterade till ett värde av 156 miljarder kronor.

År 2010 lanserades Nationell strategi för svensk besöksnäring med visionen att under perioden 2010-2020 fördubbla besöksnäringens omsättning och exportvärde. En bärande tanke i den nationella strategin är att utveckla destinationer i världsklass runt om i Sverige och att Sverige ska bli ett än mer attraktivt turistland. För att lyckas i den ambitionen behövs en utbyggd, diversifierad och kapacitetsstark transportinfrastruktur.

Transporter är grundläggande i det samlade tjänsteutbudet inom turism och besöksnäring. Själva definitionen av turism, som ”människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften” bygger på att

Svensk Turism AB

människor förflyttar sig. Ett attraktivt turistland är ett land med hög tillgänglighet, vilket kräver god fysisk infrastruktur och god transportförsörjning i form av fungerande transportmedel såsom flyg-, tåg-, buss-, bil och båtförbindelser. I glest befolkade delar av landet kan turismen många gånger vara den enda näringsgren som växer, och här kan tillgången till god infrastruktur vara avgörande för företagen inom besöksnäringen och för sysselsättningen. Snabba, bekväma och hållbara transporter är faktorer som mycket starkt bidrar till den svenska besöksnäringens konkurrenskraft.

Den miljömässiga hållbarheten är ett område som blir allt mer påtagligt för samtliga näringar och som kräver utveckling av hållbara transporter. Det som gör frågan särskilt angelägen att hantera för besöksnäringen är att näringen är på snabb tillväxt och resandet därmed ökar snabbt vilket innebär att turismens samlade bidrag till utsläpp och andra miljöstörningar tenderar att öka. Med prognoser och ambitioner om fortsatt ökande volymer är det mycket angeläget att hitta former för hållbara alternativ.

Det tas idag en rad strategiska beslut för att utveckla Sverige som turistdestination. Detta görs både från näringens sida och genom olika politiska insatser. Dessa insatser behöver nu stärkas med en hållbar transportinfrastruktur som väl möter en av Sveriges snabbast växande näringar.

Kommentarer till Trafikverkets planförslag

Referenser till turism och besöksnäring

Svensk Turism konstaterar att Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen innehåller flera referenser till turism och besöksnäring. Vidare konstaterar Svensk Turism en ökad medvetenhet om besöksnäringens roll som expansiv näring och som viktig inte minst för landsbygdsutveckling.

Detta kommer sig tex i uttryck i samband med landsbygdsutmaningarna: "Vissa landsbygder upplever en renässans där exempelvis digitalisering, nya tjänster, ökad turism och integrering av invandring samt större arbetsmarknadsregioner ger nya möjligheter men också ställer ökade krav på tillgänglighet. Andra landsbygder avfolkas där exempelvis tillgången till service minskar, befolkningen åldras och tillgängligheten försämras" (sid 63).

Vidare konstateras: "Arbetsstillfällena på landsbygderna inom skogs- och jordbruket och basindustrin minskar till följd av den strukturomvandling som skett de senaste årtiondena, medan till exempel turism och besöksnäringen ökar. Besöksnäringen är viktig för regional utveckling. Den sysselsätter cirka 165 000 årsarbeten och är platsbunden, det vill säga flyttar inte"(sid 63).

I planförslaget konstateras också att tillgängligheten till en rad stora besöksmål/destinationer utanför storstäderna i huvudsak brister i utbudet av direktflyg, tillförlitlighet hos tåg- och färjeförbindelser, utbudet av lokal tillgänglighet och kollektivtrafik, anslutningar till och från flyg eller tåg, möjligheten att få information på flera språk samt i framkomlighet och attraktivitet på vägar.

Svensk Turism AB

Kopplingen mellan tillgänglighet och bristen på arbetskraft inom växande näringar lyfts också vilket är en av besöksnäringens stora utmaningar. "I vissa landsbygder är bristen på arbetskraft påtaglig, både för att sköta grundläggande service men också i områden med expansiva näringar, till exempel gruvor och besöksnäring. Snabbare och säkrare förbindelser till centralorter och större destinationer samt till attraktiva boendemiljöer är några av de behov som kan lyftas fram. Det saknas också täckning och kapacitet i det mobila nätet i delar av landet." (sid.68).

Trots en ökad medvetenhet om besöksnäringens roll kan Svensk Turism konstatera att resonemangen och de konkreta förslagen i mångt och mycket fortfarande relaterar till godstrafik och näringsliv i form av traditionell industri. Till exempel har resonemanget kring hur planförslaget beaktar regeringens identifierade samhällsutmaning "förbättra förutsättningarna för näringslivet" uteslutande godstrafikfokus (sid. 58). Det vore här rimligt att även servicesektorns, inklusive besöksnäringens, transportbehov inkluderades i de resonemang som förs om näringslivets behov så att besöksnäringen behandlas som den samhällsviktiga basnäring den idag är. För besöksnäringen handlar detta både om transport av nationella och internationella besökare, både för privat – och affärsresande, anställdas möjlighet att effektivt ta sig till arbetet samt om företagens behov av effektiv varuförsörjning. Långsiktighet och uthållighet i de transportlösningar som finns och växer fram är avgörande för besöksnäringens utveckling. För att företagen skall våga investera och växa måste de kunna lita på att besökarna kommer fram både i år, nästa år och tre år.

Svensk Turism delar uppfattningen att besöksnäringen har stor betydelse för landsbygdsutvecklingen men vill ändå poängtera vikten av att även inkludera besökarnas och besöksnäringens behov i de satsningar som planeras i storstäderna då det trots allt är där den stora volymen besökare finns - oavsett om de stannar där eller sedan tar sig vidare ut i landet.

Intermodalitet - en förutsättning för besöksnäringens utveckling

Besöksnäringens utveckling är beroende av goda förbindelser och funktionalitet på samtliga trafikslag samt att sammankoppling av trafikslagen fungerar väl. För besöksnäringen är det avgörande att transportinfrastrukturen utformas så att den fungerar hela vägen fram till slutdestinationen under hela året och på tider som passar besökaren. Restid är en viktig konkurrensfaktor, och möjligheten att resa snabbt och säkert till landets olika destinationer måste tillvaratas för den fortsatta utvecklingen.

Svensk Turism anser att det transportslagsövergripande systemperspektivet har ett för begränsat utrymme i planförslaget. För den långsiktiga transportplaneringen finns en stor potential i att öka systemperspektivet och prioritera åtgärder som på ett effektivt sätt kan sammankoppla olika trafikslag. En stor del av de resor som görs inom samt till och från Sverige innebär nyttjande av två eller fler transportslag. Det är vidare viktigt att samtliga transportslag inkluderas i detta systemperspektiv oavsett huvudman för transportslaget. Exempelvis har flygtrafik och sjöfart en tendens att lämnas utanför det transportslagsövergripande perspektivet vilket leder till att den svenska transportinfrastrukturen inte nyttjas optimalt. Ett exempel på detta är att det i nuläget till

Svensk Turism AB

stor del saknas kollektivtrafik till Malmö Airport där en av Sveriges största flygplatser inte har en acceptabel kollektivtrafiklösning.

Svensk Turism konstaterar att planförslaget har stort fokus på tåg- och vägrelaterad infrastruktur. Även om det är angeläget att få till stånd rätt förutsättningar för tågtrafikens utveckling och en stor del av inhemsk turism sker med bil så är även flyg och sjöfart viktiga transportmedel inte minst för den internationella turismen där en stor del av tillväxten förväntas ske. Planförslaget saknar idag en tydlig beskrivning av förutsättningarna för och vikten av väl fungerande flygtrafik och sjöfart. De konkreta åtgärdsförslagen för ökad flygtrafik och persontrafiksrelaterad sjöfart är få i planförslaget. Detta behandlas främst under Kapitlet 3.2 Personresor – viktiga stråk för långväga persontrafik men då med fokus på *svenskars* resande. Där konstateras att "Svenskarnas långväga resor i stråken inrikes sker till stor del med bil, samtidigt som resorna utomlands många gånger sker med flyg, med Arlanda som Sveriges största flygplats. För svenskarna i södra Sverige dominerar Kastrups flygplats, som genom att vara Skandinaviens största flygplats har ett stort utbud av förbindelser. Sjöfarten har stor betydelse för resandet till och från våra grannländer och under senare år har det blivit vanligare att kryssningsfartyg anlöper svenska hamnar." (sid. 83).

Ur ett besöksnäringssperspektiv är det viktigt att inte enbart titta på *svenskars* långväga resor utan att även titta på *internationella* besökarens behov vid resor inom stråken samt resor *till och från* Sverige. Genom god infrastruktur och ett väl utvecklat transportslagsövergripande systemperspektiv i områden som angränsar till våra grannländers flygplatser, hamnar, motorvägar, tågförbindelser, broar etc. kan även dessa nyttjas bättre och öka antalet internationella besökarna till Sverige. Detta behöver beaktas i de pågående åtgärdsvalsstudier som genomförs på flera stråk mellan Sverige och våra grannländer (sid. 49).

Först när både spårbunden trafik, vägar, flyg, buss och båt är väl utvecklade och sammankopplade finns rätt förutsättningar för besöksnäringens fulla potential. Detta gäller såväl inom Sverige som i anslutning till våra grannländers internationella hubbar.

Forsknings- och innovationsinsatser samt informations- och kunskapshöjande åtgärder

Svensk Turism vill understryka vikten av att Sverige tar ett aktivt ansvar och agerar föregångsland när det gäller omställningen till klimatsmarta transporter. På så sätt kan vi inte enbart försvara Sveriges unika position som hållbar destination och land utan även addera värden som gör oss världsledande samt stärker Sveriges varumärke - inte bara i besöksnäringssammanhang utan även för internationella investeringar, kompetens och företag.

Svensk Turism delar Trafikverkets uppfattning gällande de prioriterade **forsknings – och innovationsområdena** i stort (sid. 87). Vi är eniga i att forskningen bör ha ett trafikslagsövergripande perspektiv samt sträva efter klimatsmarta transporter. Intermodalitet är avgörande för möjligheten att välja rätt transportslag ur ett klimatperspektiv samt för att säkerställa matning av besökare från storstäder och viktiga internationella knutpunkter till resten av landet. Det är här viktigt att de prioriterade forsknings- och innovationsinsatserna inte enbart utgår från

Svensk Turism AB

godstrafik, industri och medborgarnas behov utan även från besökarens behov och möjlighet att uppleva hela Sverige. Bl.a. talas det om insatser för effektivt transportsystem för näringsliv och medborgare där "näringsliv" och "exportföretag" tenderar att likställas med industri. Besöksnäringen är en av landets snabbast växande exportnäringar, således behöver även besöksnäringens behov av effektivt transportsystem inkluderas i nämnda insatser. Ett "effektivare transportsystem för näringsliv" kan för besöksnäringen innebära andra aspekter än för traditionell industri. Tex finns efterfrågan på möjligheten till bagagetransport över olika trafikslag, utveckling av nya boknings- och betalningsmetoder som fungerar både för svenska och internationella resenärer etc.

Svensk Turism ser positivt på Trafikverkets förslag på *informations – och kunskapshöjande åtgärder* (sid. 99) Satsningarna på omställning till en fossilfri transportsektor, utvecklingen av lösningar för att möta medborgarnas mobilitetsbehov genom delade resurser samt kraftsamlingen för öppen kollektivtrafikdata är alla insatser som rätt genomförda kan gynna besöksnäringens utveckling och konkurrenskraft gentemot andra länder och samtidigt resultera i mer klimatsmart resande. Det är därför mycket angeläget att besöksnäringens och nationella och internationella besökarens behov redan inledningsvis inkluderas i dessa projekt.

Kollektivtrafik

Trafikverket konstaterar att de möjligheter till kollektivt resande som finns i dag genom flyg, spårbunden trafik och buss i framtiden behöver få ett större genomslag för att avlasta transportsystemet från de periodvisa brister i kapacitet som blir allt mer påtagliga (sid. 189). Målsättningen att få fler att resa kollektivt är inte bara viktig ur ett trängsel – eller medborgarperspektiv utan även ur ett besöksnäringsperspektiv. Ökad möjlighet till kollektivt resande till landets besöksmål är viktigt för tillgängliggörandet av landets besöksmål för en bredare kundgrupp samt ett viktigt led i utvecklingen av hållbar turism.

Idag försvåras dock många gånger besökarens möjligheter att resa med kollektivtrafik då denna i mycket stor utsträckning planeras och prioriteras utifrån arbetspendling och medborgarnas behov. På vissa destinationer innebär detta exempelvis kraftigt reducerad busstrafik under turistiska högsäsonger när dessa sammanfaller med semesterperioder. Det är därför av stor vikt att även besökarnas behov tillgodoses i de trimnings – och miljöåtgärder som planeras för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och utveckla attraktiva och funktionella stationer och bytespunkter. Exempelvis har besökaren inte samma kunskap om hur trafiken fungerar på det valda besöksmålet vilket ställer ökade krav på tydlig och lättillgänglig information på fler språk med tydliga uppgifter om hur man kan resa med olika trafikslag samt att det är lätt att orientera sig tex genom att hållplatser har samma namn som de besöksmål som finns i anslutning till en plats. Kollektivtrafiken påverkas även av besöksnäringen exempelvis i samband med stora evenemang som festivaler, matcher, lopp etc. Hänsyn bör tas till dessa redan i planerandet av stationer, kapacitet etc för åtminstone de återkommande evenemangen.

Ett exempel på område där det kommer ställas stora krav på kraftfullare kollektivtrafiknät framöver är Skåne där den fasta förbindelsen mellan Danmark/Själland och Tyskland (Fehmern-

Svensk Turism AB

förbindelsen) kommer möjliggöra mycket snabba resor från tex Hamburg till Malmö. En region med ca 25 miljoner invånare är då mycket nära Skåne med bil och tåg vilket kommer att ställa krav på ett kraftfullt, smart och tydligt kollektivtrafiknät i Skåne och ännu längre ut till attraktiva besöksmål.

Kommentarer utifrån trafikslag

Då planförslaget i huvudsak hanterar de olika transportslagen var och ett för sig har även Svensk Turism valt att nedan kommentera dem var för sig men med en tydlig hänvisning till ovan resonemang kring att alla trafikslag tillsammans är avgörande för besöksnäringens utveckling.

Väg

En stor del av det turistiska resandet sker med bil och många attraktiva destinationer ligger avlägset och är helt beroende av bra vägar oavsett trafikintensitet på sträckan. Planförslaget lyfter fram att det mindre vägnätet i Sverige riskerar försämrad standard under planperioden. På många viktiga besöksmål är vägkapaciteten redan idag undermålig vilket leder till sänkt hastighet, längre restider och i förlängningen färre besökare. Försämrad vägstandard riskerar därför att minska tillgängligheten för besöksnäringen i delar av landet. 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. Av den anledningen är det angeläget att medel kan fördelas till att upprätthålla hastigheten på åtminstone de större stråken. Idag har man på exempelvis på E14 till Åre sänkt hastigheten från 100 till 80 km/h vilket drabbar en turistisk destination med över 30 000 gästbäddar.

Gällande vägtrafik på landsbygden konstaterar man i planförslaget: "För besöksnäringen och andra företag som är etablerade på landsbygderna handlar det både om kundernas tillgång till besöksnäringens anläggningar och tillgång till företagets marknader. Här behövs en godtagbar standard för besöksnäringen, särskilt under högsäsong, och upplevelsevärden i vägnätet. Det handlar också att säsongsanpassa åtgärder för vidmakthållande, för minsta möjliga störning." (sid. 68)

Detta är helt riktigt men det är i sammanhanget viktigt att inte enbart utgå från destinationens nuvarande högsäsong utan även beakta det faktum att besöksnäringens aktörer idag arbetar intensivt med att utveckla nya säsonger med ökad tillväxt och sysselsättning större delar av året som målsättning. En förutsättning för att lyckas i den ambitionen är att vägar och övrig transportinfrastruktur har en godtagbar standard året runt dvs även utanför det som *idag* anses som högsäsong. Ur ett besöksnäringsspektiv är det också av vikt att inte enbart titta på snitt för trafikintensitet utan att även titta på sträckans mest intensiva perioder och hur framkomligheten vid dessa tillfällen påverkar besökare och besöksnäringens utveckling.

Vid planering av regionala vägsatsningar behöver besöksnäringen vara en av utgångspunkterna så att det regionala perspektivet hänger ihop nationellt och olika regioners vägsatsningar kopplas samman med angränsande regioners satsningar för förbättring av viktiga turistiska vägstråk.

Svensk Turism AB

Järnväg

Liksom Trafikverket konstaterar i planförslaget anser Svensk Turism att det är mycket angeläget att få till stånd rätt förutsättningar för tågtrafikens utveckling, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Snabba, bekväma och klimatsmarta resor bidrar starkt till den svenska besöksnäringens konkurrenskraft. För besöksnäringens fortsatta utveckling behöver viktiga besöksnäringstråk återupprättas och vidmakthållas samt de delar i den nationella transportinfrastrukturplanen som har nära koppling till besöksnäringen utvecklas.

Exempel på viktiga besöksnäringssatsningar:

Ostkustbanan: Banan utgör stammen för trafiken mellan Stockholm/Arlanda och norra Sverige. Här har det tidigare funnits planer på dubbla spår mellan Gävle och Härnösand, något som skulle gynna besöksnäringen i form av ökad kapacitet, högre pålitlighet och kapad restid till hela norra Sverige (exempelvis Höga Kusten, Jämtlands fjällvärld, orterna längs norrlandskusten samt hela övre Norrland). I liggande planförslag finns dock få nya investeringar kopplade till Ostkustbanan och realiseringen av dubbla spår presenterade. Ostkustbanan, som en del av Södra Norrlandskusten, ligger mitt i Sverige och är av stor strategisk betydelse både för arbetspendling, traditionell industri och besöksnäringen i hela norra Sverige. Ur ett systemperspektiv torde dubbelspår här vara en mycket angelägen nationell järnvägssatsning som skulle knyta samman södra och norra Sverige och halvera restiderna. En starkare sammanknytning med Ostkustbanan, Bergslagsbanan och en ytterligare utvecklad Norra Stambanan skulle ha stor betydelse för en stark struktur med hög redundans. Även på Mittbanan, dvs den sträcka som sammankopplar Ostkustbanan med t ex Åre och Trondheimsområdet på norsk sida finns tydliga behov av höjd kapacitet.

Tågförbindelse Göteborg – Borås via Landvetter flygplats: EU har utpekat Landvetter som en Core-flygplats, vilket innebär att flygplatsen har särskilt stor betydelse för landet. Ett kriterium för Core-flygplatser är dock att de ska ha järnvägsanslutning. I den nu gällande nationella planen finns etappen Mölnlycke – Bollebygd, inklusive en station vid Landvetter flygplats, med. Etappen är en del av sträckan Göteborg – Borås. I liggande planförslag är etappen dock borttagen och istället pekas hela sträckan Göteborg – Borås ut som en brist som ska fortsätta att utredas men där ingen byggstart planeras före planperiodens slut 2029. Detta innebär försämrade förutsättningar för den västsvenska besöksnäringen att växa och nå sin fulla potential.

Botniabanan/Norrbotniabanan: I planförslaget ligger satsningar på att förlänga Botniabanan upp till Skellefteå. För besöksnäringen i Norrbotten är det dock av vikt att Botniabanan byggs ut hela vägen till slutdestinationen Luleå. Detta då dragningen in i Luleå bl.a. skulle koppla ihop banan med Luleå Airport och därmed öka intermodaliteten. Banan skulle även gynna mer kortväga resor mellan orterna Umeå och Luleå.

Inlandsbanan: Satsningar kopplade till Inlandsbanan är av stor vikt för besöksnäringen både genom att många reser från start till slut men även mellan destinationer inom längs banan. Inlandsbanan utgör inte enbart en transportväg utan är även viktigt som turistmål i sig själv.

Svensk Turism AB

För både väg och tåg gäller att i samband med den indelning av olika vägtyper och tågbanor som görs vid vidmakthållande av anläggningarna inkludera besöksnäringens behov så att begreppet "närliv" i realitet inkluderar besöksnäringen och begreppet "persontrafik" inkluderar nationella och internationella besökares resor. När det gäller prioriteringen av lågtrafikerade banor och vägar är det av vikt att beakta de fall där dessa detta till trots är avgörande för den lokala besöksnäringen - både utifrån dagens verksamhet men också utifrån framtida utvecklingsplaner.

För både väg och tåg gäller även att det inte alltid är tillräckligt att enbart räkna på personkilometer för en korrekt samhällsekonomisk värdering. Även det som olika typer av resenärer genererar i det större perspektivet behöver vägas in. En besökares resa genererar tex mer än biljettpris eller inköpt drivmedel i form av övrig konsumtion som aktiviteter, boende, shopping etc. Spetsigare verktyg behöver troligen utvecklas för en mer rättvisande bild av vissa prioriteringars samhällsekonomiska effekter där hela värdet i destinationssystemet bättre kan jämföras med tex värdet på transporterade varor.

Flygtrafik

I planförslaget konstateras att "Svenskarnas långväga resor i stråken inrikes sker till stor del med bil, samtidigt som resorna utomlands många gånger sker med flyg, med Arlanda som Sveriges största flygplats. För svenskarna i södra Sverige dominerar Kastrups flygplats, som genom att vara Skandinaviens största flygplats har ett stort utbud av förbindelser." (sid. 83) Flygplatser i anslutning till de större städerna har mycket stor betydelse för besöksnäringen och som poängterats tidigare är det viktigt att här inte enbart se till *svenskars* resor utomlands utan även internationella besökares resande *till och från* Sverige. Det bör även poängteras att alla nordiska länder genom sina storflygplatser skapat internationella nav för internationella besökare. Generellt sett så växer flygtrafiken inom området privatresande och det är det internationella resandet som växer starkast. Detta speglar också besöksnäringens utveckling och en internationell gäst reser ofta in till Sverige via flyg och sedan vidare inom Sverige via flyg, tåg eller väg. Landets flygplatser spelar en stor roll både för besöksnäringens utveckling, för arbetspendling och för det lokala näringslivets möjlighet att etablera och driva verksamhet över hela landet. Både flygplatser med internationell – och nationell trafik utgör en viktig del av infrastrukturen och måste inkluderas i det trafikslagsövergripande perspektivet så att den svenska transportinfrastrukturen nyttjas optimalt. Väl fungerande flygtrafik möjliggör för besökarna att ta sig vidare ut i landet och ända fram till sin slutdestination.

Idag är den internationella tillgängligheten en utmaning för exempelvis hela östra Mellansverige. Vid sidan av Arlanda är Skavsta som Södra porten till Stockholm en viktig del i Stockholms och östra Mellansveriges flygplatsstruktur. Tillsammans med Ostlänken, TGOJ-banan och Oxelösunds hamn har Skavsta stora möjligheter att fortsätta utvecklas och med det öka attraktions- och konkurrenskraften för Stockholm och östra Mellansverige.

Trots att flygplatser lyfts som viktiga för både internationella och nationella förbindelser innehåller planförslaget få konkreta åtgärder kopplat till flygtrafik. Ett förslag på åtgärd återfinns i mellersta Sverige: "24 Sälens flygplats, statligt investeringsbidrag till landningsbana (pågående)" (sid. 192)

Svensk Turism AB

Sjöfart

Svensk Turism konstaterar att resonemang och åtgärder kopplat till sjöfart i stort sett uteslutande har godstransportfokus. Under kapitlet Personresor – viktiga stråk för långväga persontrafik (sid. 83) konstateras dock att *"Sjöfarten har stor betydelse för resandet till och från våra grannländer och under senare år har det blivit vanligare att kryssningsfartyg anlöper svenska hamnar."* Vi kan bara förstärka detta - passagerarrederierna transporterar årligen över 25 miljoner människor till och från Sverige vilket innebär att de i stort sett transportera lika många ankommande gäster till Sverige som flyget gör. De paketerar också destinationsupplevelser med boende eller andra typer av attraktioner och genererar mycket stora flöden till landets fartygsdestinationer men också vidare ut i landet för längre och kortare besök. Viktigt för passagerarfärjor och kryssningsfartyg är att det finns citynära kajplatser och bra hamninfrastruktur.

Precis som för flyget kan Svensk Turism inte nog framhålla vikten av att färjehamnar är sammankopplade med landinfrastrukturen, så att besökare smidigt kan fortsätta sin resa med bil, tåg eller buss. Dessa noder måste vara en del i det trafikslagsövergripande perspektivet.

Svensk Turism är positiva till föreslagna satsningar på Göta Kanal som kommer kunna gynna besöksnäringen. Viktigt blir då parallella satsningar på att rusta upp gästhamnar, skapa attraktiva farleder etc.

Cykel

Svensk Turism är positiva till att planförslaget stärker förutsättningarna för cykeltrafik (sid. 150). Enligt en undersökning från EU-parlamentet 2012 skapar cykelturismen i Europa ekonomiska värden för mångmiljardbelopp. Här finns potential för Sverige. För att ta tillvara på den är det angeläget att, i de satsningar som görs, beakta att cykelturism och cykelpendling i alla avseenden inte är samma sak. Cykelturismens tillväxt är exempelvis beroende av leder i turistiskt attraktiva områden och att lederna inte följer starkt trafikerad bilväg. Genom god initial planering i samband med upprustning och nybyggen av cykelstråk kan synergier uppnås där båda cykelturismens och cykelpendlingens behov tillgodoses. Tex är avstickare från stora cykelvägar till besöksmål och matställen viktigt för just cykelturismen. Förutom tillgång till cykelparkeringar vid tågstationer osv behövs också servicestationer och toaletter längs med cykelvägnäten. För cykelturismen är också estetiska perspektiv viktigt, dvs att man planerar för attraktiva leder och rastplatser.

Svensk Turism ställer sig positiva till möjligheten att ta med cykel på buss eller tåg som nämns i förslaget (sid. 151) då det skulle vara av stor betydelse även ur besöksnäringssperspektiv. Cykelturismens utveckling är inte enbart en lokal fråga utan något som sträcker sig över länsgränserna. Cykelturism behöver ses i ett större perspektiv där nya och gamla leder knyts samman och där det finns god tillgänglighet och möjlighet att kombinera cykling med resor i kollektivtrafiken. Det är idag svårt och dyrt att resa runt i Sverige med egen cykel.

Busstrafik

Svensk Turism ställer sig positiva till Trafikverkets förslag på satsningar på kollektivtrafikkörfält, nya och förbättrade busshållplatser och plattformar samt åtgärder för att prioritera kollektivtrafik i

Svensk Turism AB

korsningar och signaler. Det är dock av stor vikt att även turist- och beställningstrafik inkluderas i kapacitetsberäkningarna då dessa behöver få tillträde till hållplatser och terminaler samt tillgång till busskörfält i samma utsträckning som den upphandlade trafiken för att besöksnäringens fortsatta expansion ska tillgodoses. Svenskarna gör 7,8 miljoner bussresor nationellt och internationellt kopplat till turist- och beställningstrafik varje år. Utöver detta tillkommer bussresor från internationella besökare som kommer till Sverige med flyg eller färjor. Trots detta är tillgängligheten för turistbussar ett påtagligt hinder på många attraktiva destinationer. Dessa problem gäller inte minst i våra storstäder, där turistbussar idag har problem med framkomlighet och parkering. Parkeringsproblemen leder i förlängningen till att bussarna kör runt tomma eller långt utanför städerna för att parkera vilket leder till tomkörningar. På många besöksplatser och utanför hotell föreligger även problem i samband med av- och påstigning där det är många gånger är så trångt att det är direkt trafikfarligt för bussar att stanna och ta upp eller släppa av människor.

Rätt planerat kan buss utgöra ett attraktivt alternativ till tex tågtrafik i de områden där detta saknas och på så sätt öka det kollektiva resandet. Exempelvis planeras i Skåne för så kallade superbussar som ska trafikera viktiga stråk i regionen. I samband med det planeras för uppgradering av busshållplatserna till stationer med ökad service, gång- och cykelbanor hela vägen fram till stationen, närliggande pendlarparkeringar och i trafiken prioriteras busstråken och ges företräde och rakast möjliga körväg.

Sammanfattande kommentarer

Svensk Turism ser positivt på att besöksnäringens betydelse tydligt uttrycks i planförslaget men konstaterar samtidigt att resonemang och konkreta förslag i mångt och mycket fortfarande relaterar till medborgarnas behov, godstrafik och näringsliv i form av traditionell industri. Besöksnäringens utveckling är beroende av långsiktighet och uthållighet i befintliga och kommande transportlösningar där transportbehovet gällande nationella och internationella besökare, anställda och varuförsörjning är väl tillgodosett.

Vidare anser Svensk Turism att det transportslagsövergripande systemperspektivet har ett för begränsat utrymme och att det finns stor potential i att öka systemperspektivet och prioritera åtgärder som på ett effektivt sätt kan sammankoppla olika trafikslag samt även ta hänsyn till våra grannländers internationella nav. Först när både spårbunden trafik, vägar, flyg, buss och båt är väl utvecklade och effektivt sammankopplade finns rätt förutsättningar för besöksnäringens fulla potential.

Avslutningsvis vill Svensk Turism återkoppla till besöksnäringens fördubblingsvision - besöksnäringen är idag en basnäring med en tydlig vision om ökad sysselsättning och fördubblad omsättning och exportvärde. Ett fungerande transportsystem är en av huvudnycklarna för att vi ska nå dit. Det är därför avgörande att besöksnäringen på ett systematiskt sätt inlemmas i den nationella åtgärdsplaneringen och att planerade investeringar som rör turistintensiva områden genomförs i ett tidigt skede av planperioden. Det behövs framgent även en grundlig genomlysning av

Svensk Turism AB

besöksnäringens behov och kriterier för att kunna ge en av Sveriges snabbast växande näringar
förutsättningar att växla upp och fortsätta leverera momsintäkter och jobb i hela landet.



Elisabeth Haglund

Ordförande Svensk Turism AB

