Swedish Lapland Visitors Board

Swedish Lapland Visitors Board
769607–5758
Skeppsbrogatan 6, 972 38 Luleå

REMISSYTTRANDE
2025-12-30

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

LI2025/01587

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Swedish Lapland Visitors Board företräder besöksnäringen den nordligaste och arktiska delen av Sverige – Norrbottens län som representerar 25% av Sverige som resmål. Vi främjar besöksnäringens hållbara utveckling vilket stärker länets attraktions- och utvecklingskraft samt marknadsför Norrbotten som internationellt och nationellt resmål. Swedish Lapland Visitors Board är en näringslivsorienterad samverkansplattform med uppdrag att stötta näringens ambitioner att göra affärer av den internationella och nationella efterfrågan på destinationens utbud av arktiska upplevelser. Styrkan är en organisatorisk samverkan mellan lokala, offentliga och privata aktörer, där resurserna samhandlar både operativt och strategiskt. Gemensamma satsningar maximerar möjligheterna till direkteffekter för tillväxt, nya jobb och företag utifrån offentligt investerade medel samt säkerställer den långsiktiga och hållbara regionala utvecklingen. Swedish Lapland Visitors Board ansvarar för framtagande Norrbottens besöksnäringsstrategi 2030[1], är sedan 12 år sammankallande i Samverkansgruppen för nattåg till Övre Norrland enligt med Trafikverket gemensam upprättad avsiktsförklaring[2] samt representerar länets besöksnäring i Trafikverkets nyligt inrättade Malmbanegrupp.

Den 1 januari 2026 övergår verksamheten som helhet i dotterbolag till Region Norrbotten och byter namn till Arctic Sweden Visitors Board AB.[3]

INLEDNING

Swedish Lapland Visitors Board välkomnar regeringens uppdrag till Trafikverket givet de transportpolitiska övergripande samt funktionella transportpolitiska målen att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och ***långsiktigt hållbar*** transportförsörjning för medborgarna och ***näringslivet i hela landet*** där transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge ***alla*** en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt ***bidra till utvecklingskraft i hela landet*** samt att transportsystemet ***ska vara jämställt***, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Att målen uppnås är av yttersta vikt för Sveriges nordligaste län som har särskilda förutsättningar då Norrbotten utgör en fjärdedel av Sveriges yta, har längst till huvudstaden som nationell intermodal transportnod, är glest befolkat, enda länet med landsgräns till två grannländer samt har långa avstånd mellan centralorterna.

---

[1] https://www.swedishlaplandvisitorsboard.com/om-oss/strategi2030/
[2] https://www.swedishlaplandvisitorsboard.com/nyheter/uppdaterad-avsiktsforklaring-mellan-trafikverket-och-samverkansgruppen-for-utveckling-av-nattag-till-ovre-norrland/
[3] https://www.swedishlaplandvisitorsboard.com/nyheter/besoksnaringen-i-arktiska-sverige-tar-ett-kliv-framat-arctic-sweden-visitors-board-ab-bildas/

Swedish Lapland Visitors Board

Norrbotten och Swedish Lapland som resmål positioneras internationellt och nationellt som Sveriges arktiska destination vilken lockar ett starkt växande antal besökare från hela världen. Resmålet är etablerat globalt med sina 25% internationella gästnätter, en andel som stadigt ökar jämfört med de nationella gästnätterna. 2024 noterades 3 miljoner gästnätter och landets starkaste ökning med 5%[4].

Utifrån det tidigare målet om besöksnäringens fördubblade omsättning mellan åren 2010–2020 hade Norrbotten som ett av få svenska län nått målet, om inte pandemin satt stopp för utvecklingen. Gästnätterna har ökat stadigt med ett par procent varje år under perioden 2010–2019. Efter pandemiåren 2020 och 2021 hade länet redan 2022 återhämtat sig och slagit det tidigare rekordet 2019. Enligt Tillväxtverkets nya mätmetoder konstaterades att besökare i länet konsumerade för 10,6 miljarder 2023, en ökning från det tidigare rekordåret 2019 (9,6 miljarder) med +13%. Detta skiljer sig från det nationella genomsnittet, där Tillväxtverket beskriver att riket som helhet fortfarande befinner sig i en återhämtningsfas efter pandemin. Norrbottens besöksnäring har drivit fram en egen konjunktur utifrån de potentialer som den ständigt ökande efterfrågan på vårt arktiska resmål skapar.

Norrbotten erbjuder besöksmål[5] som är unika i såväl Sverige som Europa och världen. Här hittar du världssensationer som Icehotel, Treehotel och Arctic Bath med utmärkelsen Michelin Key – som den enda anläggningen utanför storstäderna. Vi bjuder in gäster från hela världen att dela vår arktiska vardag och vårt sätt att leva – nära, och med respekt för, naturen där Care for the Arctic – It's our home[6] är resmålets huvudintressenters gemensamma agenda för inte bara en hållbar turismutveckling, utan med större ambitioner – att vara regenerativ.

Turism[7] – är förflyttad konsumtion, oavsett om resan görs på fritiden, i tjänst eller i affärer, och stärker Norrbottens som Sveriges varumärke och attraktionskraft och bidrar till ökad export, investeringar och kompetensförsörjning. På lokal nivå skapar turismen attraktiva miljöer för boende, besökare och företag, växande lokala ekonomier och sysselsätter hundratusentals personer inom besöksnäringens nätverksekonomi som består av 12 olika varugrupper. Med rätt förutsättningar kan näringens bidrag till lokala, regionala och nationella ekonomin och utveckling öka ytterligare.

Eftersom turism bygger på människors rörlighet är hög tillgänglighet en grundförutsättning för ett konkurrenskraftigt Norrbotten och Sverige. Detta kräver ett väl fungerande transportsystem med robust infrastruktur, god funktion i alla transportslag och effektiva kopplingar mellan dem. Transporternas centrala roll innebär att utvecklingen av en hållbar och konkurrenskraftig besöksnäring är nära kopplad till transportsektorns klimatomställning. Besökare behöver erbjudas attraktiva och lättillgängliga hållbara resealternativ, samtidigt som utsläppen minskar i snabb takt på ett kostnads- och samhällsekonomiskt effektivt sätt utan att begränsa möjligheten att resa.

SAMMANFATTNING BESÖKSNÄRINGEN I NORRBOTTENS PRIORITERINGAR

1. **Behov av ett stärkt besökarperspektiv i transportplaneringen. Swedish Lapland Visitors Board konstaterar att planförslaget fortsatt präglas av ett starkt fokus på medborgare och traditionell industri, där besökaren som resurs för näringslivsutveckling osynliggörs. Detta är problematiskt mot bakgrund av att besöksnäringen utgör en av Sveriges och i Norrbotten utpekade, basnäringar och omfattas av det näringspolitiska målet att stärka svensk konkurrenskraft och skapa fler jobb i växande företag. Med besökare som exportvara är reseinfrastrukturen en förutsättning.**

[4] https://www.swedishlaplandvisitorsboard.com/nyheter/norrbotten-okar-mest-i-landet-tredje-rekordaret-pa-raken-for-besoksnaringen/
[5] https://www.swedishlapland.com/sv/
[6] https://www.swedishlaplandvisitorsboard.com/care-for-the-arctic/
[7] https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomturism/turismensbegrepp.2525.html

2. Staten tar ett större ansvar för finansiering av statlig infrastruktur som säkerställer att även Norrbottens besöksnäring inkluderas i den infrastrukturella framtiden och politiska ambitionen om hela landet ska omfattas av Trafikverkets plan – och bindas ihop, och därmed lever upp till de transportpolitiska målen.

3. Hela Norrbotniabanan måste färdigställas inom planperioden, med tydliga målår och bildande av ett projektbolag för ett snabbt och kostnadseffektivt genomförande. För att påskynda den totala byggtiden ska arbetet även starta norrifrån för att möta utbyggnaden söderifrån. Byggstart norrifrån i närtid skulle skapa kapacitetshöjning på en av flaskhalsarna på sträckan Luleå- Gammelstad.

4. Anslå statliga medfinansiering och samordning för byggande av Resecentrum i Norrbotten i samband med att Norrbotniabanan byggs.

5. Dubbelspår Luleå-Boden på Malmbanan måste som helhet återföras till planen.

6. Viltstängsel och faunapassager längs Malmbanan bör omprövas och prioriteras.

7. Sträckor för mötesseparering längs E10 bör omprövas och prioriteras.

8. Inför drift- och underhållsstöd för laddinfrastruktur för att besökare och besöksnäring i Norrbotten ska kunna använda elfordon och bidra till att klimatmålen uppnås. Många turismanläggningar ligger långt från centralorter och behöver kunna erbjuda möjligheter att ta emot ansvarsfulla och medvetna resenärer.

9. Stärk kopplingarna till Finland och Norge genom gränsöverskridande infrastruktur, särskilt i norra Sverige där utbytet mellan besöksnäringsföretagen är stort samt militär mobilitet och redundans är avgörande. En möjlig och viktig sådan satsning är mellan Svappavaara och Kolari.

10. Utveckla underhållsstrategier som säkerställer hur underhåll och trafikering av gods och persontransporter kan genomföras parallellt på ett effektivt sätt.

11. Säkerställ långsiktig statlig finansiering för drift och utveckling av de icke-statliga flygplatser.

12. Säkerställ att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planeringen.

13. Driftsbidrag till Inlandsbanan erhåller indexuppräknat driftsbidrag.

14. Koppla EU-finansiering direkt till prioriterade infrastrukturprojekt för att säkerställa genomförandet av TEN-T.

15. Länstransportplanernas ekonomiska ramar måste utökas, särskilt i län med omfattande vägnät och låg trafikintensitet men högt samhällsvärde.

16. Transparenta Samhällsekonomiska kalkyler som verktyg för prioritering behöver utvecklas för att bättre fånga upp strategiska värden och vara representativa för landets behov.

Swedish Lapland Visitors Board

KOMMENTARER TILL TRAFIKVERKETS FÖRSLAG TILL INFRASTRUKTURPLAN

Besöksnäringen i Norrbottens krav på ett sammanhängande och behovsanpassat transportsystem

Turismens och Norrbottens besöksnärings behov i transportsystemet handlar övergripande om ett tydligt, transportslagsövergripande systemperspektiv. Det innebär att lokala, regionala, nationella och internationella resenoder och stråk behöver knytas samman. Alla trafikslag behövs och fyller sin funktion.

I den länsövergripande företagsundersökningen som Swedish Lapland Vistiors Board gör i besöksnäringen vart annat år, har näringen i de fyra senaste svarat att reseinfrastruktur till och inom regionen är det största affärshindret för företagets möjligheter till utveckling.

För besöksnäringen i länet är det exempelvis viktigt att väg- och järnvägsstråk med koppling till turistiska perifera besöksmål utvecklas och vidmakthålls, samt att flygplatser är väl integrerade med laddinfrastrukturen så att besökare smidigt kan resa vidare med olika transportslag.

Planeringen av laddinfrastruktur för personbilar, turistbussar, flyg, sjöfart och varutransporter behöver utgå från besöksnäringens faktiska behov och dimensioneras med hänsyn till säsongsvariationer i turistintensiva stråk och besökarnas målpunkter. Med en behovsanpassad planering kan genomförda och planerade satsningar bli ett viktigt verktyg för att utveckla en hållbar turism och en internationellt fortsatt konkurrenskraftig besöksnäring.

Ny statistik som underlag för beräkningsgrunder och infrastrukturplanering

Swedish Lapland Visitors Board delar Trafikverkets bedömning om behovet av bättre statistik om besökarnas resor, kompletterande undersökningar och nya mätmetoder. Dessa underlag är viktiga för att framtidssäkra landets infrastrukturplanering som bättre tar hänsyn till turismens och besöksnäringens förutsättningar och behov samt potentialer för lokal, regional och nationell stärkt konkurrenskraft och utvecklingskraft.

I avsaknad av idag tillgänglig statistik anser vi att de teoretiska antagandena om säsongsvariationer för besöksintensiva platser och destinationer bör ses över inför planperioden 2026–2037, så att de bättre speglar den verkliga trafikvolymen.

För att långsiktigt attrahera och stärka Sveriges och dess regioners rykte som resmål krävs även en mer behovsstyrd modell för fördelning av medel till länsplanerna. En sådan modell bör i större utsträckning ta hänsyn till säsongsbundna variationer i antalet personer som vistas i ett område i relation till den folkbokförda befolkningen för att stärka viktiga turistiska vägstråk.

Beräkningsgrunder måste inkludera Norrbottens besökare som målgrupp

Beräkningsgrunder måste bättre spegla turismens betydelse i prioriteringar och samhällsekonomiska analyser. Besökarna reser till stor del med bil eller minibuss och många populära turistdestinationer har i dag en infrastruktur där åtgärder och reinvesteringar i första hand prioriteras utifrån årsmedelsdygnstrafik och befolkningsstatistik. Detta ger en otillräcklig bild av den faktiska belastningen under perioder med hög efterfrågan. ärutöver bör turist- och beställningstrafik med buss inkluderas i kapacitetsberäkningar.

Swedish Lapland Visitors Board

Under högsäsong kan antalet personer på plats – besökare, boende och säsongsanställda – öka kraftigt, vilket försämrar framkomligheten och påverkar både invånares och besökares upplevelse samt besöksnäringens möjligheter att utveckla verksamheten, förlänga säsonger och bidra till ökad tillväxt och sysselsättning. I grunden handlar detta om att besökare ofta har andra resmönster och behov än bofasta medborgare.

Underhåll av väg och järnväg – en förutsättning för tillgänglig turism i länet och landet

Swedish Lapland Visitors Board välkomnar de ökade ekonomiska ramarna för underhåll och Trafikverkets besked om att det eftersatta vägunderhållet beräknas återtas under planperioden. Samtidigt efterfrågar vi en mycket högre ambitionsnivå för att minska underhållsskulden på järnväg, där återkommande störningar och akuta åtgärder i dag försämrar den punktlighet och tillförlitlighet (på såväl Norra Stambanan som Malmbanan) som besökare förväntar sig.

Många av Norrbottens attraktiva besöksmål är belägna i länets glesare delar och är helt beroende av fungerande väg- och järnvägsförbindelser. I dag präglas järnvägssystemet präglas av kapacitetsbrist och långvariga hastighetsnedsättningar, längre restider, omoderna nattåg, vilket minskar resandet och i förlängningen minskat besöksantal.

En årlig undersökning[8] av svenskarnas resvanor visar att tåg som färdmedel har ökat efter pandemin och att tåg är något som svenskarna tror att de kommer spendera mer pengar på under de kommande åren.

Behov av transparent och regionalt nedbrytbart analysverktyg som tillför turismens samhällsekonomiska bidrag

Trafikverket anger att arbetet med den nationella planen har utgått från samhällsekonomiska principer och behovet av ett väl fungerande transportsystem i hela landet. Den samhällsekonomiska analysen av infrastrukturinvesteringar skulle dock stärkas av en tydligare och mer heltäckande beskrivning av turismens transportflöden. För att analysen ska bli rättvisande är det inte alltid tillräckligt att enbart utgå från personkilometer på väg eller järnväg, utan även de turismekonomiska lokala och regionala effekter som resor ger upphov till genom konsumtion av boende, aktiviteter, restauranger, handel och andra tjänster – både under resan och på destinationen – behöver beaktas.

För att möjliggöra mer relevanta och jämförbara samhällsekonomiska bedömningar, exempelvis mellan turistiskt resande och godstransporter, krävs mer utvecklade analysverktyg som bättre fångar turismens samlade samhällsekonomiska värde regionalt som nationellt.

Jämställd infrastruktur för bättre balans i Norrbottens arbetsmarknad

En jämställd infrastruktur är avgörande för en jämställd arbetsmarknad. I Norrbotten är det avgörande för att möta länets behov av såväl befolkningsförsörjning som kompetensförsörjning att en utökad kollektivtrafik bidrar till en bättre balans mellan den traditionellt manligt kodade industrin i Norrbotten och besöksnäringen, som i hög grad erbjuder attraktiva arbetstillfällen och karriärmöjligheter för kvinnor. Genom transportsystem och samhällsplanering som stödjer både industriella etableringar och platsbundna tjänstenäringar stärks regionens kompetensförsörjning och långsiktiga attraktivitet. En sådan infrastruktur bidrar till att fler kvinnor kan bo, arbeta och utveckla karriärer i Norrbotten, vilket i sin tur stärker regionens sociala hållbarhet och konkurrenskraft.

[8] Kairos Future Travel Trend Report 2024

Swedish Lapland Visitors Board

Balans mellan varu- och tjänsteexport för ett konkurrenskraftigt Norrbotten

Norrbotten är ett av Sveriges största exportlän, där näringslivet i dag domineras av varuexport från basindustrin. För att stärka länets långsiktiga konkurrenskraft finns ett behov av att utveckla balansen mellan varuexport och tjänsteexport, där besöksnäringen spelar en central roll. En stark besöksnäring bidrar till ökad internationell synlighet, fler exportintäkter genom konsumtion på plats och ett mer diversifierat näringsliv. Genom att skapa goda förutsättningar för både varu- och tjänsteexport kan Norrbotten stå starkare i en global ekonomi och bli mindre sårbart för konjunktursvängningar.

Norrbotten som motor för omställning mot 2030

Utvecklingen inom den traditionella basnäringen i länet har varit väldigt positiv under 2020-talet. I april 2024 togs ett investeringsbeslut på drygt 50 miljarder från SSAB som ska ersätta sitt traditionella stålverk med masugn mot ett med ljusbågsugnar i Luleå. Tekniken kommer att minska CO_2 utsläppet i landet med 7% på årsbasis. LKAB investerar i REEMAP i Luleå, en ny pilotanläggning för att utvinna kritiska jordartsmetaller och fosfor med målet att göra en fullskalig anläggning på Svartön i Luleå. Stegras (fd H_2 Green Steel) satsning på att uppföra ett nytt stålverk i Boden fortgår med full kraft med en finansierad investering på idag mer än 70 miljarder. Stora satsningar fortsätter kontinuerligt inom flera näringar i Malmfälten, där gruvans expansion även fortsättningsvis leder till att stora delar av Kiruna måste flyttas.

Även investeringar i besöksnäringen fortsätter att öka under de kommande åren, efter att näringen har återhämtat sig från pandemin. För en hållbar utveckling och att regionens fortsatt ska vara attraktiv såväl att besöka som leva och bo i - med ett ökat behov av inflyttad kompetens-krävs att infrastrukturen också utvecklas i takt med såväl industri- som besöksnäring.

Besöksnäringen är en viktig kugge i utvecklingen av regionen. Region Norrbotten pekar fortsatt ut besöksnäringen som en av fem näringar med stor tillväxtpotential och möjlighet att bidra till den sammantagna bilden av regionens konkurrenskraft.

Att besöksnäringen är viktig för länets utveckling belyses även av Norrbotten Regional Innovation Center, som är en samverkansplattform (S3) för att skynda på samhällsomvandlingen på ett smart och hållbart sätt. Det ska ske genom inter-regionalt europeiskt samarbete.

Fokus ligger på att vidareutveckla innovation inom fem ekosystem som pekas ut av Region Norrbotten som strategiskt viktiga: gruvindustri, vätgassamhälle, rymdteknik, turism och informations- och kommunikationsteknik (ICT).

Industrisatsningarna som pågår kommer dessutom leda till ännu mer resande både inom och till regionen. Swedish Lapland Visitors Board belyser i Norrbottens besöksnäringsstrategi 2030, att med tanke på alla de stora satsningarna som görs inom den tyngre industrin i norra Sverige krävs det att besöksnäringen får möjlighet att blomstra och hjälpa till med utvecklingen av platsens attraktivitet.

Norra Sverige behöver fler invånare och det är lättare att locka till sig fler invånare om vi som bor här är stolta över vår plats. En plats med många besökare får bland annat en internationell atmosfär, skapar underlag för restauranger av bra kvalitet och hjälper till att bidra till en levande landsbygd. Detta är än viktigare nu när norra Sverige behöver locka tusentals nya invånare för att klara de olika industrisatsningarna.

Helt enkelt bidrar besöksnäringen till att skapa en plats man vill bo och verka på.

I samband med den industriella utvecklingsboomen som sker i regionen, har även en tro annan slags turism ökat, nämligen Technical Visits samt delegationsresor för att ta del av lokal expertis och spetskompetens inom det arktiska samhällets offentliga och ideella sektor som privat näringsliv.

Det innebär fördjupade studiebesök som arrangeras på kommersiella grunder. Besökarna får exempelvis träffa forskare eller specialister eller se anläggningar som är i framkant i den gröna omställningen vilket ger besökarna en förstklassig upplevelse bakom kulisserna. Ofta är även lokala upplevelser och lokal mat kopplade till dessa resor och det ger en positiv bild av länet och en helhetsupplevelse.

Botniska korridoren och Norrbotniabanan

Tågnätet i regionen är sårbart eftersom järnvägen mestadels är enkelspårig och persontågen delar spår med godstrafiken. Vårt klimat med kalla och snörika vintrar kräver också att infrastrukturen är robust och pålitlig. I dag är det tyvärr många potentiella resenärer som väljer bort tåget på grund av bristande pålitlighet. Dessutom är det ofta billigare att ta flyget eller bilen till Stockholm än att ta nattåget, vilket är tråkigt då många vill göra klimatsmarta val.

För besöksnäringen är det oerhört viktigt att få en hållbar och säker infrastruktur på plats, därför ser vi det som en självklarhet att Norrbotniabanan ska byggas omgående. För att få full effekt av vårt järnvägsnät bör den sista biten, mellan Skellefteå och Luleå, vara färdigbyggd innan 2030, för att koppla samman norra Sverige med resten av landet men också med Europa.

Vi anser att Trafikverket inte tar tillräckligt stor hänsyn till de stora satsningar som påbörjats i norra Sverige. Vi måste ha tydligare deadlines för när de viktiga satsningarna, såsom Norrbotniabanan, ska vara färdigbyggda. Tempot på utbyggnaden av infrastrukturen behöver påskyndas för att få ut maximal nytta av industriinvesteringarna och för att underlätta finansiering från EU.

En stark pulsåder längs kusten är väsentlig för oss inom hela Norrbotten, då det inte bara gynnar våra företag längs kusten utan även öppnar upp nya transportmöjligheter för företagen och samhällena i inlandet. Många av våra företag är etablerade på landsbygden och vi ser Norrbotniabanan som ett bra komplement till malmbanan och inlandsbanan.

Malmbanan

Med anledning av de omfattande industrisatsningar som göra i norra Sverige kommer trycket att öka ännu mer på Malmbanan. Detta fortsätter att oroa besöksnäringen som är beroende av en fungerande persontransport på sträckan. Vi anser att det omgående krävs åtgärder för att höja hastigheten och kapaciteten på Malmbanan och sträckan Luleå–Boden. Detta för att säkerställa att både gods, invånare och besökare kommer fram på utsatt tid men också att alla delar ryms på spåret. Konsekvenesrna blir stora när driftstopp och till och med inställda tåg planeras till storhelger och semestrar. Länets besöksnäring är beroende av att tågen går när de planeras och att besökarna kommer fram i tid.

Inlandsbanan

Inlandsbanan har stor potential som turistisk infrastruktur och är ett bra komplement till buss. Det är en viktig kulturbärare och produkt för besöksnäringen. Det är svårt att utveckla järnvägen finansieringen ska grunda sig på finansiering från de små kommunerna som järnvägen passerar. Vi ser många möjligheter med Inlandsbanan om den elektrifieras och blir ett bra komplement till Norrbotniabanan.

Swedish Lapland
Visitors Board

Komplettering med det Öst-västliga perspektivet avgörande för Norrbotten

Norrbottens län är det enda län i Sverige som gränsar till två andra länder och Swedish Lapland utgör hela 25 procent av Sveriges yta. Destinationens unika natur och lokala kultur har ett högt internationellt attraktionsvärde och 31 procent av gästnätterna är utländska. Under pandemin har många svenskar valt att semestra på hemmaplan men för att skapa långsiktig och hållbar tillväxt behöver Swedish Lapland den internationella besökaren. Internationella besökare stannar längre på platsen och spenderar mer pengar. Enbart den inhemska besökaren räcker inte för att fylla näringens kapacitet och önskan om tillväxt.

Region Norrbotten pekar ut gränsöverskridande samarbeten, i synnerhet med grannländerna Norge och Finland, som strategiskt viktiga för att utveckla infrastrukturen.

För oss som bor och arbetar här är det viktigt med bra kommunikationer till våra grannländer. Vi anser att det är väldigt viktigt för besöksnäringens utveckling att den påbörjade sammankopplingen mellan finsk och svensk järnväg, i Haparanda–Torneå, blir av.

Det är även viktigt för oss att gods- och persontransporter sker på ett effektivt och miljömässigt sätt för att värna om vår närmiljö. Varje dag passerar ungefär 500 lastbilar över gränsen i Haparanda- Torneå9 , mycket av det här godset skulle kunna gå på järnväg. Våra besökare som kommer hit vill se det genuina, klimatsmarta Sverige. Det är viktigt för oss att få över lastbilstrafiken till järnväg, för säkerheten på vägarna, för vår boendemiljö och för klimatets skull.

Nya fordon till nattåget brådskar

För att fler ska välja tåget som färdmedel krävs det att tågvagnarna lever upp till resenärens förväntningar, eller helst till och med överträffar dessa. Det är alltså viktigt att de nattåg som ska ta lokalbefolkningen och besökare till och inom Norrbotten är attraktiva och svarar upp mot den globala resenärens behov.

Den upphandling av olika anledningar inte kommit vidare måste skyndsamt avslutas och de nya fordonen beställas. När nu södra Sverige nattågstrafik kopplas samman med Europa är det än viktigare att våra nattåg håller samma standard som resten av Europa, men är anpassade efter våra tuffa vintrar.

Vägnätet behöver bättre rastplatser och underhåll av utsiktspunkter

För våra besökare är det viktigt med trafiksäkra vägar, välkomnande och underhållna rastplatser och bra möjligheter att stanna vid besöksmål och utsiktspunkter längs vägarna. Våra företag är oftast lokaliserade på landsbygd och det är viktigt att vägar utanför städerna också har en hög standard. Ett exempel är väg 99 mellan Haparanda och Övertorneå där besöksnäringen har ökat mycket och stora investeringar nyligen har skett. Detta kommer att leda till att fler besökare väljer att ta denna väg, även cyklister, vilket kommer att skapa ett bekymmer då alla ska samsas på den smala vägen.

Det finns mycket att göra för att anpassa vägarna efter besöksnäringens önskemål, regionala turiststråk och noder behöver identifieras och utvecklas. Sverige har mycket att lära från Norge och deras fantastiska ”Norwegian Scenic Routes”.

Det behöver också säkerställas att besöksnäringen kontinuerligt tar plats i diskussioner kring infrastruktur så att våra behov finns med tidigt i planering av såväl kollektivtrafik som sammankoppling mellan olika trafikslag.

Swedish Lapland
Visitors Board

Fossilfritt resande med bil i ett län med långa avstånd mellan servicepunkter och besöksmål

En viktig pusselbit i arbetet med att nå regionens och nationens klimatmål fram till 2030, är fossilfria transporter. Besöksnäringen kan vara till hjälp på den resan. Idag är delar av kollektiv- och länstrafik fossilfri men vad gäller övriga färdsätt för lokalbefolkning och platsens besökare, finns stor utvecklingspotential på sikt.

För att eldrivna fordon ska bli ett hållbart och konkurrenskraftigt alternativ krävs ytterligare publik laddinfrastruktur med snabbladdare, speciellt längs de stora färdstråken samt vid viktiga samhällsfunktioner och destinationer. Problemet är att marknadsmässiga krafter inte kan styra detta. Politiken behöver hjälpa till att få ett utbyggt system med laddare, annars kommer det dröja väldigt länge innan vi har laddningsmöjligheter på landsbygden.

Besöksmål är bra knutpunkter för laddinfrastrukturen då det går att erbjuda laddningsmöjligheter för besökare som kan genomföra aktiviteter eller utforska sevärdheter samtidigt som bilen laddas. Med bilismen kommer också en ökad andel av den så kallade oorganiserade turismen till vår region. Med hjälp av marknadsföring och kommunikation kan vi hjälpa dessa resenärer med information och förslag så att de kan ta ansvar och göra rätt val under resan.

Avslutningsvis bekräftar vi Region Norrbotten, Länsstyrelsen Norrbotten och Norrbottens kommuners yttranden – en effektiv och fungerande infrastruktur är en förutsättning för att Norrbotten ska kunna välkomna framtiden, skapa nya arbetstillfällen, växande lokala ekonomier, exportintäkter och bidra till länets och landets gemensamma välstånd och konkurrenskraft samt uppfyllande av klimat- och miljömål.

Hur ska vi kunna hantera besöksnäringens och samhällets sammanvävda behov av många nya invånare och besökare om vi inte kan lita på infrastrukturen vilket är helt avgörande för att skapa attraktiva samhällen och resmål?

Annika Fredriksson,

VD
Swedish Lapland Visitors Board