

Yttrande över Nattågsutredningen för perioden 2018-2029 (TRV 2015/66037)

Härmed inkommer vi med ett gemensamt yttrande avseende Nattågstrafiken efter 2018. De tre parterna som står bakom detta är Swedish Lapland Visitors Board, Svenska Turistföreningen (STF) och Marknadsgruppen för nattåg.

Kort beskrivning av parterna

Swedish Lapland Visitors Board

Swedish Lapland Visitors Board är regionens officiella företrädare för besöksnäringen som genom en näringslivsorienterad samverkansplattform verkar för att stötta näringens ambitioner att göra affärer av den internationella och nationella efterfrågan på destinationens utbud av subarktiska produkter och upplevelser. Målet är en fördubbling av omsättningen (TEM-rapporten) fram till år 2020, från 2010 års nivå om 4,1 miljarder till 8,2 miljarder. Destinationen Swedish Lapland består av alla kommuner/destinationer i Norrbottens län samt Skellefteå och Sorsele kommun och ägs av bland annat Kiruna Lappland, Visit Gällivare, Destination Jokkmokk, Boden Turism, Älvsbyns kommun, Arvidsjaurs kommun, Arjeplogs kommun, Sorsele kommun, Visit Skellefteå, Destination Piteå, Visit Luleå samt Heart of Lapland (Kalix, Överkalix, Haparanda, Övertorneå och Pajala kommuner i sammanslutning). Alla destinationer arbetar under de gemensamma platsvarumärket Swedish Lapland.

Svenska Turistföreningen

Svenska Turistföreningen är 240 000 medlemmar över hela landet. Föreningen är en ideell organisation som i olika former driver drygt 300 boenden med över 1,3 miljoner gästnätter. Samtidigt är STF en expertorganisation med friluftsför- och turistkunskande på toppnivå.

STF vill få alla att upptäcka Sverige och brinner för att göra unika natur- och kulturupplevelser tillgängliga för alla som vill komma närmare sig själva, andra och Äventyret Sverige. STF driver verksamhet i den svenska fjällvärlden.

Marknadsgruppen för nattåg

Marknadsgruppen för nattåg i norra Norrland är i dag en aktiv grupp som koordineras av Swedish Lapland Visitors Board. Andra medlemmar i gruppen är bland andra STF, Norrbottens Handelskammare, Visit Gällivare Lapland och Kiruna Lapland, Lapland Resorts, SJ Norrlandståg samt Trafikverket Region Nord. I marknadsgruppen sker uppföljning, informationsutbyte, dialog om aktörernas behov och förutsättningar samt uppföljning av förbättringsåtgärder. Det finns även en arbetsgrupp där Trafikverket inte ingår som jobbar med planering, samordning och genomförande av marknadsaktiviteter.

Bakgrund

Besöksnäringens utveckling

Turismen i världen växer och under de senaste 20 åren har den internationella turismen ökat med 110 %. Enligt UNWTO – United Nation World Travel Organisation pekar prognosen på fortsatt tillväxt med tre procent årligen fram till år 2030. För destinationen Swedish Laplands del innebär utvecklingen stora möjligheter.

Besöksnäringen har växt sig allt starkare i Sverige. Mellan 2014 och 2015 ökade antalet gästnätter i landet enligt SCB med 5 procent. Destinationen Swedish Lapland såg samma ökning. Mellan åren 2010 till 2015 har antal gästnätter på destinationen ökat med närmare 30%. I regionen är besöksnäringen idag en viktig basnäring gällande tillväxt och sysselsättning. Tillväxten i besöksnäringen på destinationen Swedish Lapland har varit enorm. Mellan åren 2000 till 2015 ökade omsättningen med 150 %, till 6,1 miljarder kronor och antal årsarbeten med 90 %. Idag sysselsätter näringen i regionen drygt 3 700 personer och destinationen har 3,5 miljoner kommersiella gästnätter.

Destinationen Swedish Lapland sett en stor ökning av gäster under de mörka månaderna, sept till april.

Beläggningen på de största turistanläggningarna i övre Norrland består till stora delar av gäster som anlänt med nattåget. Enligt jämförelser med hur många som reser till tre av de största fjällanläggningarna och hur många ankommande gäster anläggningarna haft per månad, går det att utläsa att i exempelvis Abisko skulle det kunna vara cirka 70 procent av gästerna som rest upp med tåget. I en enkät som gjorts på anläggningen svarade 80 procent att de rest till anläggningen med tåg.

Framtida potential

Besöksnäringen i Sverige har satt som mål att fördubbla omsättningen till år 2020. Swedish Lapland och alla destinationer i regionen ställer sig bakom detta och målet är att fördubbla näringens omsättning från 4,1 miljarder kronor år 2010 till 8,2 miljarder år 2020.

Tillgänglighet i form av transporter är en avgörande affärskritisk faktor för att nå målet, särskilt för utvecklingen av fjällturismen.

Argument för två nattåg

Trafikverket har utrett förutsättningarna för staten att bidra till nattågstrafik mellan Stockholm och övre Norrland även efter 2018. Tre möjliga alternativ har presenterats utan att något av alternativen förordas. Alternativen är:

1. Att fortsätta med dagens utbud med två nattåg i vardera riktningen per dygn.
2. Att trafikera med ett nattåg i vardera riktningen per dygn.
3. Att köra två nattåg per dygn under högsäsong och ett tåg under lågsäsong.

För oss som företräder besöksnäringen i länet är endast alternativ 1 tänkbart. Alltså en fortsatt trafik med två nattåg i varje riktning per dygn. Vi stödjer Trafikverkets egen analys att detta alternativ ger de största tillgänglighetseffekterna och möjliggör avgångs- och ankomsttider som är anpassade även till turistnäringens behov.

Den regionala strategin för besöksnäringen i Swedish Lapland pekar ut god tillgänglighet till och inom destinationen Swedish Lapland som avgörande för näringens tillväxt. Det är väsentligt för näringens utveckling att det sker centrala satsningar på att stärka infrastrukturen och transportsystemet inom regionen. Det krävs långsiktigt och kontinuerligt arbete för att säkerställa framtida transporter och planera för den infrastruktur som krävs för att kunna utveckla destinationen. Transportsystemet måste

formas utefter hela resan. Därför är det lika viktigt att trafiken är rätt planerad som att informationssystem, reseutbud, tillgänglighet och ombytestpunkter mellan transportslag är riktigt utformade med fokus på hög servicenivå till gästen.

Tillväxtverket ger oss rätt när de i en rapport skriver att transportinfrastruktur och tillgänglighet är stora utmaningar kopplat till tillväxtpotential för turismen. En bättre förståelse för de långväga persontransporternas behov och för god tillgänglighet både internationellt, nationellt och regionalt, är avgörande för besöksnäringens attraktions- och konkurrenskraft. Behovet av transporter för besöksnäringens tillväxt är även något som visas på i nationell strategi för besöksnäringen – hållbar tillväxt för företag och destinationer.

Nattåget är av enormt stor vikt för besöksnäringen. Att besöksnäringen finns med som en av åtta kriterier som Trafikverket använder för sin bedömning av nattågstrafiken är visserligen bra. Det blir dock ett problem när kriteriet gällande besöksnäringen är felriktat då en destinations huvudort inte alls är detsamma som den turistiska målpunkten, samt att det kan finnas flertalet turistiska målpunkter inom samma kommun. Dessutom är vistelsetid på orten, avrese- och ankomsttider för nattågets del ofta viktigare än kriteriet om att mer än hälften av Sveriges befolkning ska kunna nå huvudorten i en kommun med maximalt 5 timmars eller 7 timmars restid. Detta går dessutom inte att uppfylla för många destinationer där nattåget är avgörande, vilket innebär att besöksnäringens kriteriet blir verkningslöst när Trafikverkets olika alternativ ska vägas mot varandra.

Trafikverket har satt som krav på besöksnäringen att antalet resenärer på nattågen ska öka under den innevarande upphandlingsperiod. Genom arbetet i Marknadsgruppen är både Swedish Lapland VB och STF delaktiga i arbetet att uppfylla det kravet. I rapporten *"Uppföljning 2015-Arbetet i Marknadsgruppen för nattåg i norra Norrland"* presenteras marknadsgruppens framgångsrika arbete. Under 2015 ökade också trafiken, något som håller i sig under 2016. Det är viktigt att Trafikverket uppmärksammar den uppåtgående trenden.

Tidigare i upphandlingsperioden minskade trafiken. Men Trafikverket erkänner själv i sin rapport att de har ett stort ansvar i problemet med den minskande trafiken under 2011-2014. Bristande underhåll har orsakat oplanerade stopp, långa restider etc vilket gjort produkten nattåg mindre attraktiv. Viktigt att ha i beaktning är att under samma period ökade antalet gästnätter inom destinationen Swedish Lapland med närmare 30 %, vilket innebär att det inte var intresset för att resa till regionen som minskade. Därför kan inte 2011-2015 års siffror på antalet tågresenärer i sin helhet få gälla som underlag för bedömningen utan en trendanalys bör biläggas vilket talar om ökat nattågsresande idag och på sikt.

I rapporten "Nattågstrafik efter 2018" står det att Trafikverket kunde motivera en kortvarigt högre insats för att ge trafiken en nystart i samband med förra upphandlingen. Vi anser att perioden måste förlängas på grund av de stora störningar i trafiken där Trafikverket haft stort ansvar.

Att enbart köra två tåg under s.k. högsäsong och ett tåg under lågsäsong visar på att besöksnäringens kriteriet inte är fullständigt i tillgänglighetsanalysen. Dessutom sker stora regionala och nationella insatser för att stärka besöksnäringen under s.k. mellansäsong,

något som redan skett och sker. Att under den tillväxtfasen strypa tågtrafiken in till destinationen under det som tidigare var lågsäsong skulle hämma utvecklingen enormt.

Att dra ner på ett nattåg skulle innebära stora intäktsbortfall för besöksnäringen. Enligt Trafikverkets egen undersökning skulle 4 % välja en annan destination om tåget inte fanns eller gick på fel tider. Tar vi exemplet med turistorten Abisko skulle detta (utifrån Trafikverkets egna siffror) innebära 751 färre gäster som stiger av årligen. Enligt samma undersökning står det att gästen stannar två nätter i Abisko. Detta innebär dock inte att gästen sedan åker tillbaka till hemorten utan i de flesta fall att den reser vidare inom destinationen. Vilket innebär att gästerna i genomsnitt, enligt SLVBs nyckeltal, stannar fyra nätter omkring destinationen Abisko. Detta skulle innebära ett bortfall på drygt 3000 gästnätter. Generellt i Swedish Lapland omsätter en gästnatt 1740 kr. För en ort som Abisko skulle det innebära en omsättningsminskning med 5 220 000 kr årligen och 5 årsverken. Totalt under hela avtalsperioden 2018-2023 skulle besöksnäringens omsättning minska med hela 31 320 000 kr enbart i Abisko. Ett stort bortfall för en liten ort med ca 130 boende. Denna minskning med 4 % gäller ju för alla orter längs nattågssträckning och kommer få stora konsekvenser för besöksnäringens utveckling.

Detta exempel visar med all tydlighet hur inskränkningar i nattågstrafiken direkt slår mot en liten ort, ett mikrokosmos. Men konsekvenserna i hela regionen blir enorma.

Tittar man på hela resandet på nattågen generera de årligen ca 300 000 avstigande resenärer längs hela sträckan. Merparten är besökare och reser helt vägen till destinationen Swedish Lapland. Med det som utgångspunkt kan vi säga att minst 150 000 besökare kommer till Swedish Lapland med nattågen (troligtvis lågt räknat). En minskning med 4% skulle innebära en minskning med 6000 gäster, vilket skulle innebära en minskning med 24 000 gästnätter och en minskning med omsättning i besöksnäringen på 41 760 000 kr per år och totalt sett drygt 250 miljoner under hela upphandlingsperioden. Det skulle få stora konsekvenser för sysselsättning, skatteintäkter och den nätverksekonomi som besöksnäringen är.

Vår bild är dessutom att den beräkning som Trafikverket gjort om att 4 % skulle välja annan destination om nattågenstrafiken minskas, är mycket lågt räknat. Besöksnäringen är en nätverksekonomi vilket innebär att många branscher som transport, handel, restaurang, aktivitetsföretag och hotell tar del av turistens konsumtion, den s.k. turistkronan. Turismen skapar intäkter och arbetstillfällen för många olika branscher och företag. Dessutom bidrar utländska gästers konsumtion i landet till ökade skatteintäkter.

Enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, dvs riksdagens uppdrag till Trafikverket ska myndigheten:

- verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken
- medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet

Vi menar att myndigheten bara kan leva upp till detta genom att besluta om två nattåg per dygn i varje riktning.

Att gå en annan väg genom att minska nattågstrafiken och ersätta den med busstrafik kopplat till flyglinjer rimmar dessutom illa med de klimatmål som Trafikverket själv satt upp. På sin hemsida skriver de:

”Trafikverkets prognos fram till 2030 och 2050 pekar på en svag minskning av utsläppen. Samtidigt finns det en prioritering om fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och mål om att Sverige inte ska ha några utsläpp av växthusgaser år 2050. Det kommer inte att räcka med tekniska åtgärder som energieffektivare fordon och drivmedel för att nå dessa mål. Det behövs även en ny inriktning i planeringen och utvecklingen av samhället och infrastrukturen.”

Enligt nattågsrapporten skulle resandet med flyg och bil öka markant om ett nattåg togs bort.

Slutsats

Trafikverket har tagit fram all den fakta som behövs. Myndigheten måste bara göra en riktig analys av den fakta som föreligger.

- Besöksnäringen i norra Sverige är en växande bransch.
- Besöksnäringen i norra Sverige är extremt viktig för regionens utveckling långsiktigt och skapar ett ökat antal arbetstillfällen, särskilt i glesbygd.
- Besöksnäringen i norra Sverige får allt fler internationella gäster.
- Tillgängligheten är avgörande för att den utvecklingen ska kunna fortsätta.
- Många turistorter, särskilt de i fjällvärlden är beroende av nattågstrafiken. Merparten av gästerna anländer med tåg.
- Den förordning som styr Trafikverkets agerande och beslut pekar tydligt ut att myndigheten har ett uppdrag för generell tillgänglighet och att bidra i det regionala tillväxtarbetet.
- Infrastruktur är helt avgörande för tillväxten i besöksnäringen.
- Inriktningen i planering och utveckling av infrastrukturen ska bidra till att minska de fossila utsläppen.

Bakom alla dessa punkter har Trafikverket siffror. Slutsatsen kan bara bli en enda: En fortsatt nattågstrafik med två nattåg per dygn i vardera riktningen. Besöksnäringen består av många små företag där de flesta vill växa och utvecklas. För att våga göra de för Sverige så viktiga investeringarna måste det finns en pålitlig infrastruktur som gör att gästen kommer till området.

Sverige 2016-08-30



Erica Mattsson
VD Swedish Lapland Visitors Board



Erica Mattsson
Marknadsgruppen för nattåg



Magnus Ling
Generalsekreterare Svenska Turistföreningen



Maria Ros Jernberg
Vice generalsekreterare Svenska
Turistföreningen