



Infrastrukturdepartementet

Skickas till: i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

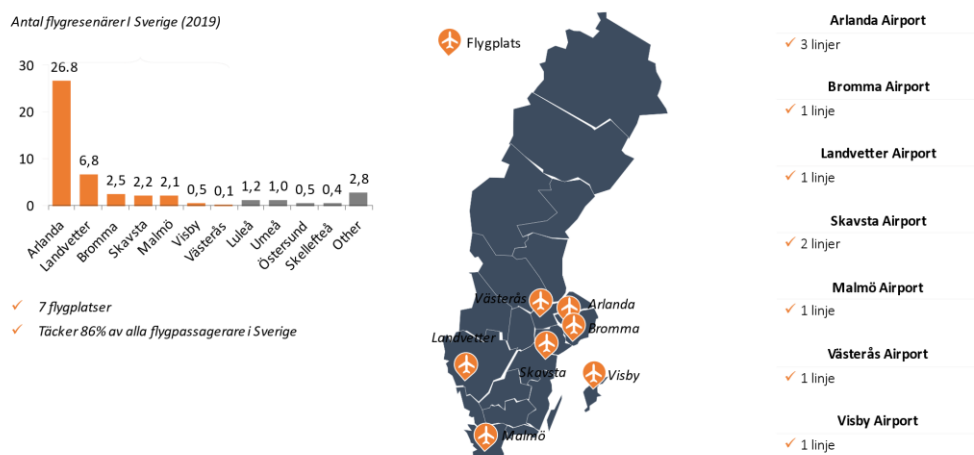
Göteborg, 31.10.2022

Ref I2022/01350

Vy Flygbussarna och Vy Bus4You – Remissyttrande angående rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Vy Flygbussarna och Vy Bus4You driver kommersiell kollektivtrafik till och från våra flygplatser och till och från våra största städer. Vy Flygbussarna är med omkring 5 miljoner passagerare årligen den enskilt största leverantören av kommersiell linjetrafik med buss till och från svenska flygplatser, med Arlanda som viktigaste och största destination. Alla resor utförs med fossilfria drivmedel. Vy Flygbussarna och Vy Bus4You trafikerar Arlanda flygplats med linjer till olika platser i Stockholms, Södermanlands, Västmanlands, Örebro, Västra Götalands, Östergötlands, Jönköpings och Värmlands län. Syftet med våra linjer är att erbjuda ett kollektivt alternativ till bilen.

VY Flygbussarnas täckning i Sverige



Figur 1. Genom totalt tio linjer till sju flygplatser, täcker Vy Flygbussarna 86 procent av flygpasagerarna i Sverige.

Utifrån vår erfarenhet och position anser vi att nedanstående synpunkter bör tas i beaktande och kunna utgöra ett stöd för framtida utredningar och beslut.

Remissvar

Vy Flygbussarna fokuserar i detta remissvar på marktransporter och kollektivtrafik. Vi har inget att erinra angående förslagen för utvecklingen av Arlanda flygplats, svenskt luftrum, energiförsörjningen eller insatser ur totalförvarssynpunkt. Vi välkomnar alla förslag som leder till att fler resenärer kan besöka Stockholm och Sverige. För oss är det särskilt viktigt att resenärerna får ett bra mottagande och en god service oavsett om det är det första intrycket av Sverige eller början på en resa till ett annat land.

Vi delar utredarens syn på att attraktiviteten för kollektiva färdmedel för arbetspendlare behöver höjas samt behovet för styrmedel för minskat pendlare med bil.

Vi tillstyrker utredningens förslag för transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda. Vi välkomnar särskilt förslaget för ökad andel kollektiva resor, men anser att det är för lågt satt i förhållande till de svenska klimatmålen och -ambitionerna samt målen för transportpolitiken. En storstadsregion som ska vara Europas mest attraktiva borde ha högre ambitioner. Vi föreslår att målet sätts till 70 % kollektivt resande.

Vi håller med om att det är angeläget att skyndsamt tillsätta en Arlandaförhandling. Vi anser att en framtida Arlandaförhandlare bör ta stöd från kollektivtrafikens aktörer, utöver kommuner, regioner, Trafikverket och Swedavia för att åstadkomma en utveckling mot en flerkärnig region.

Vi håller med om att Trafikverket bör uppdras att utreda behovet för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen, och anser att möjligheterna för styrmedel utforskas djupare och framförallt att fler kollektivkörvägar till Arlanda behöver inrättas skyndsamt.

Vy Flygbussarna välkomnar utredningen och vill ta tillfället i akt att bidra med ett antal synpunkter samt relevanta erfarenheter inför fortsatta utredningar och förhandlingar. Nedan följer en mer detaljerad redogörelse av våra synpunkter.

Bakgrund till remissvaret

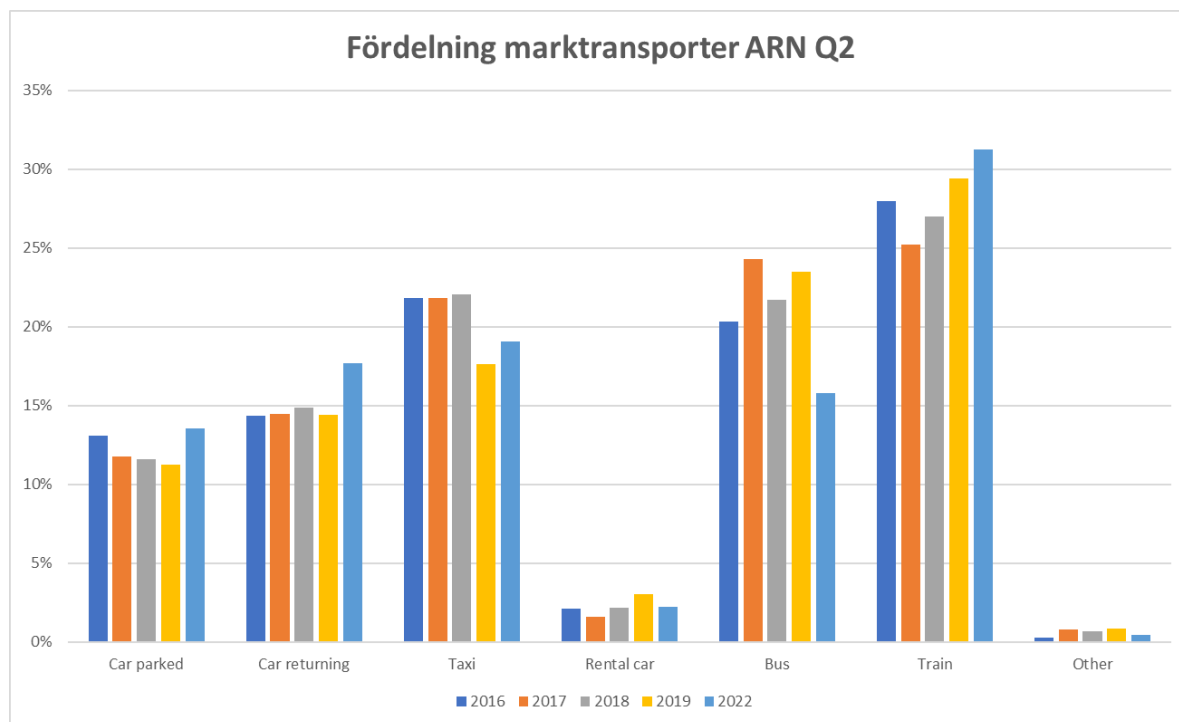
Flygbussarna har sedan 1989 varit en av de viktigaste aktörerna för att försörja svenska flygplatser med kollektivtrafik. Vid Arlanda flygplats står vi för omkring 15-20 procent av marktransporterna, till största del för privatresenärer och i viss utsträckning för arbetspendling. Kundnöjdheten är mycket hög (91 procent) och en grundläggande anledning till det är att vi kan trafikera andra stråk än de radiella i kombination med vårt låga pris. Det bör i sammanhanget påpekas att vi är en helt kommersiell kollektivtrafikaktör som lever på marknadens villkor.

Sedan utsläppstaket för koldioxid för marktransporter till och från Arlanda togs bort, har flygplatsägaren Swedavia genomfört ett flertal fysiska förändringar för busstrafiken vid Arlanda. Konkret innebär dessa förändringar att angöringsplatserna för bussar har blivit färre och flyttats till ett större avstånd från terminalerna än tidigare. Vi har också fått en sämre exponering inne på terminalerna.

Parallellt har Swedavia förbättrat och utvecklat förutsättningarna för marktransporter med bil, främst i form av fler parkeringsytor, utvecklad service och aggressiv marknadsföring. Detta är ett agerande som vi under flera år har ställt oss frågande till, med tanke på nationella mål för ökat kollektivt resande, minskad klimatpåverkan och flygplatsens funktion.

Konsekvensen av dessa förändringar är att antalet bussresenärer har minskat kraftigt, i takt med att busstrafikens tillgänglighet har försämrats. Mellan 2019 och 2022 har kollektivtrafikens andel av marktransporter minskat från 52 till 48 procent. Bussen har förlorat 7 procent, medan tåg har ökat med omkring 3 procent. Sett till normala trafikflöden vid Arlanda, skulle det innebära omkring 2 miljoner

resor. Samtidigt har resor med bil inklusive taxi ökat med 8 procent från 45 till 53 procent, motsvarande två miljoner resenärer. Vi vågar påstå att bilen är på sin högstanivå när situationen borde vara det omvända. Bilberoendet riskerar att bita sig fast om inte insatser för förbättrad kollektivtrafik görs snart.



Figur 2. Marktransporter till och från Arlanda 2016-2022. Mellan 2019 och 2022 har kollektivtrafikens andel minskat från 52 till 48 procent, medan bil har ökat från 28 till 34 procent. Observera att ingen statistik har förts för pandemiåren 2020-2021. Källa: Swedavia.

Covidpandemin är inte en bra förklaring till ökat bilresande. Om pandemin hade varit främsta orsaken till att kollektiva färdmedel väljs bort, hade även resor med tåg minskat. Resandet med tåg har i stället ökat under jämförelseperioden. Vi ser att det minskade resandet med buss inte går att förklara på annat sätt än som en effekt av Swedavias agerande.

Swedavias agerande står i motsats till de åtaganden man själv har ställt upp i sin handlingsplan för minskade utsläpp till luft för åren 2019-2021. Där pekas bland annat förbättringen av kollektivtrafiken till Arlanda ut som ett viktigt åtgärdsområde. Swedavias agerande gentemot busstrafiken bör anses ha haft direkt negativ verkan på målen för minskade utsläpp. Swedavias egen statistik för marktransporterna visar också tydligt att busstrafikens andel har minskat avsevärt under senare år (figur 2).

Detaljerad redogörelse för remissvaret

Synpunkter angående landtransporter till och från Arlanda

När det kommer till utredningens förslag angående landtransporterna och särskilt avseende kollektivtrafiken har vi vissa synpunkter och vill lägga till vår bild av situationen för busstrafik på Arlanda. Vi välkomnar förslagen om förstärkt robusthet och kapacitet i spår- och väginfrastrukturen samt förslag för att stärka och förbättra förutsättningarna för kollektiva resor.

Vi instämmer till fullo i att andelen kollektiva resor till och från Arlanda behöver ökas snarast. Dock anser vi att målet om minst 60 procent till senast 2030 bör skärpas och höjas, minst till 70 procent, för att svara mot Sveriges klimatambitioner, de trafikpolitiska målen och Stockholmsregionens trängselproblem.

För att klara det krävs dock att den fysiska infrastrukturen vid Arlanda utvecklas för alla aktuella kollektiva färdmedel samt att styrmedel används i större utsträckning. Vi delar utredarens bild av behovet för breddning av E4 längs ett antal utpekade sträckor. Detta bör kompletteras med dedikerade kollektivtrafikkörfält, åtminstone i rusningstrafik, om den kollektiva andelen resande ska kunna öka. Vi delar även uppfattningen att styrmedel för ökat kollektivt resande behövs. (En relevant jämförelse är att se till hur andelen kollektiva resor ökades vid Gardermoen's flygplats i Oslo. Genom att sätta ett ambitiöst mål om minst 70 procent andel kollektivtrafik till senast 2020, undersöka förutsättningar och genomförande av förbättrande insatser, bl.a. kollektivtrafikkörfält och styrmedel, kunde andelen kollektivtrafik höjas från 61 procent 2011 till 72 procent 2017.)

Vi anser också att utredningen i väl stor utsträckning ser till de radiella stråken i spårtrafiken. Därigenom går några viktiga perspektiv förlorade. Busstrafikens roll för kapacitet och flexibilitet är ett av dem. Nedan redogör vi för perspektiv som saknas.

Busstrafikens del i kollektivtrafiksystemet för Arlandas och Stockholmsregionens utveckling

För att kunna ta emot fler flygresenärer på Arlanda, behöver markinfrastrukturen nyttjas effektivt, vilket inte görs till fullo i dag. En stor andel av flygresenärerna, men även flygplatspersonal och andra arbetspendlare, har en annan startpunkt respektive slutdestination än Stockholms innerstad. Bristande tvärgående förbindelser inom Stockholms län och till andra län gör att kollektivtrafikens resenärer i stor utsträckning måste resa via centrala Stockholm, i stället för direkt till slutdestinationen. Därför är det viktigt att även andra kommunikationer än tågresorna längs de radiella stråken får ett större utrymme i kommande utredningar och beslut.

Behovet för att i större utsträckning se till tvärförbindelser är intressant ur ett regionalt utvecklingsperspektiv för Stockholmsregionen. Inom ramarna för den regionala utvecklingsplanen, RUF2050, ska regionen utvecklas mot flerkärnighet. Det innebär att utpekade delar av regionen ska förtätas och utvecklas till regionala stadskärnor. Dessa kommer inte att föras med spårbundna direktförbindelser till Arlanda. För att tillgodose kollektiva kommunikationer mellan till exempel Arlanda och Täby-Arninge har bussen tillräcklig kapacitet och flexibilitet för att kunna ge ett gott alternativ till resor med bil. Detta tankesätt följer också Trafikverkets fyrstegsprincip att se till effektivisering och nyttjande innan ny infrastruktur byggs.

Fysiska brister för busstrafiken på Arlanda

Det finns ett antal brister som hindrar en effektiv busstrafik vid Arlanda. Detta gäller för såväl linjebuss som charterbuss. Främst är det angöringsplatserna som är problematiska, vilket har redogjorts för i bakgrunden ovan. Det finns nu färre angöringsplatser för buss än år 2020 och endast vid terminalerna 2 och 4. Angöringsplatser ligger långt från terminal 5 – den terminal där överlägset flest resenärer, uppemot 80-90 procent, reser till och från. Avståndet mellan hållplatserna och terminalerna är i förhållande till andra färdmedel mycket stort, vilket gör att resenärernas gångväg blir orimligt lång. I dagsläget krävs 10-12 minuters och ibland uppemot 20-30 minuters gång för att gå från terminal till buss med bagage. Angöring för bil, taxi och flygtåg ligger alla i direkt anslutning till terminalerna, med korta gångavstånd. Till detta bör läggas att skyltningen är otydlig, vilket gör att ovana resenärer får svårt att hitta fram till busshållplatserna. Det innebär att bussen blir mindre attraktiv och bidrar till att fler åker bil, vilket i sin tur ökar trängseln i vägsystemet runt Arlanda.

Följden av de försämrade förutsättningarna för busstrafiken är att färre bussar kan angöra Arlanda på ett effektivt sätt. Det minskar utbudet och tillgängligheten kraftigt, vilket måste åtgärdas för att andelen kollektiva resor ska kunna ökas i enlighet med utredningens förslag och vårt högre ställda förslag. Bättre förutsättningar för effektivare nyttjande av busstrafikens höga kapacitet och flexibilitet är ett första steg. Relativt enkla tillgänglighetshöjande insatser, såsom förtur för buss och hållplatser nära terminal, skulle kunna ge stor effekt och sannolikt bidra till att fler tvärgående linjer skulle kunna upprättas, utöver de som redan trafikeras av Vy flygbussarna idag. Sådana förslag har Swedavia hittills inte velat ta fasta på, snarare har de bortsett från våra förslag och genomfört förändringar som går i motsatt riktning, främst avseende bättre förutsättningar för bilresor.

Ett inspel till fortsatt beredning är att regeringen bör ställa krav på Swedavia att förbättra de grundläggande förutsättningarna för busstrafiken och bussresenärerna.

Resenärsperspektivet

Vi anser att resenärsperspektivet bör adresseras ur ett bredare perspektiv i påföljande utredningar och fördjupningar.

Flygresenärer förväntar sig effektiva och bekväma färdmedel till och från flygplatsen och förväntar sig inte att behöva gå långa sträckor med bagage för att komma till bussen. I dagsläget krävs 10-12 minuters och ibland uppemot 20-30 minuters gång för att gå från terminal till buss med bagage. Därtill är det som angivits tidigare svårt för ovana resenärer att hitta fram till busshållplatserna till följd av bristfällig skyltning. De ledtider som redovisas i figurerna 5.2 och 5.3 i utredningen utgår från att resenären inte har omfattande bagage och hittar på flygplatsen.

Detta gör att passagerare i större utsträckning väljer bil, som är ett mer terminalnära alternativ än kollektivtrafik med buss. För linjetrafiken innebär det att resenärerna blir färre, vilket i sin tur har resulterat i glesare tidtabeller och nedlagda linjer. Den sämre tillgängligheten och minskade

servicefrekvensen har bidragit till reklamationer och klagomål. Utöver förlust av passagerare för busstrafiken, innebär detta att bilden av Stockholm och Sverige som resmål färgas på ett negativt sätt.

En fråga som också bör adresseras är sammansättningen av resenärer. Andelen nöjesresenärer och lågprisresenärer ökar i förhållande till affärsresenärerna. Det innebär att fler vill resa med mindre kostsamma alternativ och att efterfrågan på andra målpunkter än centrala Stockholm kommer att öka.

Kollektivtrafiksystemet

Vi har idag tre övergripande kollektiva färdmedel till och från Arlanda: SL (pendeltåg och buss), A-train samt Flygbussarna. I vårt perspektiv är det viktigt och bra att dessa kompletterar varandra ur flera perspektiv.

Tidsaspekten är ett perspektiv, som inte bör underskattas. Under delar av dygnet är den enda möjligheten att resa kollektivt med Flygbussarna. Nattetid är vi det enda kollektiva färdmedlet.

SL:s uppdrag är inte att tillhandahålla flygplatsresor per se. De är inriktade på arbetspendling och bör så vara även i framtiden. Skattebetalarna ska inte finansiera affärsresor och turism. Deras färdmedel är heller inte anpassade för stora bagagemängder, särskilt inte i rusningstrafik.

Arlanda Express har en god och snabb service till flygplatsen. De är ett relativt kostsamt alternativ och finns främst till för affärsresenärer. De har också endast en målpunkt – Stockholms central.

Flygbussarna är inriktade på privatresenärer. Vi är anpassade för flygplatsresenärer och har fler målpunkter än centrala Stockholm. Vi erbjuder också ett lägre pris och service dygnet runt.

Ovanstående beskrivning är schematisk, exempelvis är en andel av Flygbussarnas resenärer arbetsplatspendlare. Antagligen beror detta på att vi har fler stationer än Stockholms central och trafikerar flygplatsen dygnet runt.

Att vi har ett fungerande och kompletterande kollektivtrafiksystem är också en viktig vid störningar. Vi har sett det under situationen med långa köer till incheckningen på Arlanda. Resenärerna efterfrågade då att vara tidigt på flygplatsen vilket ledde till att vi snabbt satte in extra bussar på tider när de andra operatörerna inte tillhandahåller kollektivtrafik. Det samma hände under den period när spåren norrut från Stockholm stängdes av för underhåll. Det sistnämnda är viktigt inte minst i händelse av större kris eller krig. Arlanda är av nationellt intresse och störningar i ett kollektivtrafiksystem bör kunna mötas med tillfälligt ökad kapacitet i andra system.

X

Robert Nyberg
VD