



Infrastrukturdepartementet

Skickas till: i.remissvar@regeringskansliet.se

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

Stockholm 2022-10-31

Ref I2022/01350

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

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Vi kommer i vårt svar att fokusera på det kommersiella bussperspektivet, såväl linje- som beställningstrafik. Vi hänvisar till våra kollegor inom Transportföretagen för synpunkter på övriga delar av utredningen.

Förslaget i korthet

Sveriges Bussföretags medlemsföretag berörs framför allt av de förslag som berör transport- och infrastruktur försörjning till och från Arlanda flygplats. Det avser bland annat att:

- Andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast 2030.
- Regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling. Inriktningen för förhandlingen bör vara att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv.

Synpunkter

Sveriges Bussföretag tillstyrker de ovan nämnda förslagen och välkomnar särskilt förslagen om förstärkt robusthet och kapacitet i väg- och spårinfrastrukturen och målsättningen om ett ökat kollektivt resande. Om målsättningen om ökat kollektivt resande från Arlanda flygplats ska uppnås måste dock den nuvarande utvecklingen brytas. Kollektivt resande mellan 2019 och 2022 gått ner från 52 till 48 procent och minskningen har framför allt skett avseende busstrafiken. Detta belyser den avgörande betydelsen av denna trafik om målet ska kunna nås.



Sveriges Bussföretag föreslår en höjning av ambitionsnivån vad gäller andelen kollektiva resor till 70 procent, för att ytterligare påvisa betydelsen av kollektivt resande och förstärka styrningen mot uppsatta mål. En mer ambitiös målsättning skulle både bidra till ökade positiva effekter vad gäller klimat och trängsel samt bidra till de trafikpolitiska målen.

Främst är det angöringsplatserna för buss på Arlanda flygplats som är problematiska. Swedavia har sedan 2020 genomfört flera fysiska förändringar för busstrafiken och det finns nu färre angöringsplatser för buss än tidigare och då endast vid terminalerna 2 och 4 – långt från terminal 5, som har de största passagerarflödena. Avståndet mellan hållplatserna och terminalerna, gör att resenärernas gångväg blir orimligt lång i förhållande till andra färdmedel och detta har visat sig tydligt i att marknadsandelen för buss minskat. 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. Flygresenärer förväntar sig helt enkelt effektiva och bekväma färdmedel i kombination med att inte behöva gå långa sträckor med bagage.

Följden av de försämrade förutsättningarna för busstrafiken är att färre bussar kan angöra Arlanda på ett effektivt sätt – såväl linje- som beställningstrafik. Bättre förutsättningar för effektivare nyttjande av busstrafikens höga kapacitet och flexibilitet är en förutsättning för utvecklingen av det kollektiva resandet. Relativt enkla tillgänglighetshöjande insatser, såsom förtur för buss och kortare avstånd mellan hållplats och terminal, skulle kunna ge stor effekt och sannolikt också bidra till att fler tvärgående linjer skulle kunna upprättas. Utredningen fokuserar enligt vår mening tyvärr lite väl ensidigt på de radiella stråken i spårtrafiken, vilket gör att viktiga perspektiv missas. Många resenärer har i dagsläget en annan startpunkt och/eller slutdestination än centrala Stockholm och bristen på tvärgående förbindelser gör att många resenärer tvingas åka in till Stockholm för att ta sig vidare.

Vi vill också upprepa den argumentation som framfördes i det samlade remissvar på Nationell plan som lämnades av Transportföretagen och däri ingående förbund¹. Vi citerar:

”Transportföretagen ser t. ex ett behov av att öka framkomligheten för buss på storstädernas infartsleder. Restid är den enskilt viktigaste faktorn för busstrafikens konkurrenskraft. Genom sammanhängande egna körfält in mot stadskärnorna, bussprioritering i korsningspunkter samt bekväma hållplatser och bytespunkter kan kollektivtrafikandelen i högtrafik öka. Utöver nyttan för bussresenärerna uppstår också nyttor för övriga transportslag när trängseln på vägarna minskar som ett resultat av busstrafikens ökade attraktionskraft.”

Utredningen refererar flertalet gånger till Arlandas betydelse för medborgare och näringsliv, medan besökare som målgrupp helt utelämnas, bortsett från hänvisningar till affärsresenärers behov. Eftersom internationella besökare många gånger har andra behov än medborgarna är detta mycket olyckligt. Med målgruppen besökare i åtanke så ökar betydelsen av ett gott värdskap – det är här som många resenärer får sitt första intryck av såväl Stockholm som Sverige. Det räcker inte med att flygplatsen är effektiv utan utveckling måste också ske utifrån perspektivet att besökaren ska få en bra helhetsupplevelse. Här spelar gott bemötande och service, fungerande bagageservice och en upplevd enkelhet att ta sig vidare stor roll. Tyvärr ser vi att hanteringen av grupper och inkommande långväga resenärer (så kallad incoming), framför allt när det kommer till att resa vidare på ett smidigt sätt, avsevärt försämrats i och med den tidigare

¹https://www.transportforetagen.se/globalassets/remisser/remisser-2022/i2021_02884-transportforetagen-trafikverkets-forslag-till-infraplan-.pdf?ts=8d9fad82200e600



nämnda flytten av busstrafiken. Detta underminerar på sikt Stockholms attraktivitet vad gäller exempelvis turnaround (att man börjar eller slutar sin resa där) för kryssningstrafiken. Fungerande anslutningstrafik är otvivelaktigt en central del av helhetsupplevelsen.

Vi delar utredarens bild av att Arlandas nationella och internationella funktion som flygnav behöver utvecklas och stärkas, liksom dess roll som multimodal bytespunkt. Arlanda är redan idag ett stort nav i transportsystemet och vikten av att smidigt kunna ta sig vidare med olika trafikslag, framför allt de kollektiva, är central för att detta ska kunna fortsätta.

Stockholm som ovan

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef