

Synpunkter på Arlandasamordnarens delrapport ”Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft”

Sveriges Bussföretag tackar för möjligheten att komma med skriftliga inspel på rubricerad delrapport. Till att börja med vill vi tacka för ett väl genomfört arbete hittills vilket inte minst blev tydligt under hearingen den 24 mars. Från vår sida är vi glada att så många aktörer visar engagemang för hur busstrafiken kan utvecklas.

Vi har tagit del av delrapportens analyser och material och har några synpunkter att skicka med till det kommande arbetet.

Bussen är inte enbart ett komplement

Sveriges Bussföretag har noterat att genomgående i båda delrapporterna läggs stor vikt vid järnvägsförbindelsernas betydelse. Här vill vi än en gång lyfta busstrafikens stora flexibilitet, kostnadseffektivitet och skalbarhet med korta ledtider i jämförelse med spårtrafiken och att busstrafiken redan idag serverar stora delar av Sverige med direktförbindelser till och från Arlanda flygplats. Utöver detta utgör busstrafiken även ett viktigt bidrag till målen om ökad hållbarhet inom transportsektorn. Med låga utsläpp per resenärskilometer och en förhållandevis energieffektiv drift är bussen ett konkurrenskraftigt alternativ för den som vill resa till Arlanda på ett mer miljövänligt sätt.

Busstrafik till och från centrala Stockholm

Sveriges Bussföretag håller inte med om analysen kring att busstrafik främst ska ses som en lösning för de tvärgående kollekttrafikstråken och att resande till/från centrala Stockholm i första hand bör nyttja järnvägsförbindelserna. Busstrafiken kommer absolut vara central för att tillgodose Arlandas tillgänglighet från växande områden i storstadsregionens utkanter, där spårbunden trafik ofta saknas. Samtidigt är starka och pålitliga förbindelser från Stockholms innerstad minst lika avgörande. I det sammanhanget spelar den kommersiella direkttrafiken mellan Cityterminalen och Arlanda en viktig roll. Det är en väl inarbetad och högfrekvent linje som dagligen transporterar tusentals resenärer till och från flygplatsen, med hög kapacitet, plats för bagage och en prismodell som är tillgänglig för breda resenärsgupper. Det är inte en stödstruktur till annan trafik, utan en viktig pusselbit i det kollektiva utbudet mot Arlanda.

De flesta flygresenärer är inte arbetspendlare. Många reser med skrymmande bagage, barnvagn eller i grupp och har behov av komfort, tillgänglighet och tillförlitlighet. Pendeltåg i rusningstid med ståplats och trängsel för dessa grupper anser vi inte är ett fullvärdigt alternativ. Här erbjuder bussen ett mer ändamålsenligt, stabilt och uppskattat resealternativ.

Bussen fyller en viktig funktion redan idag då den har flera upptagningsområden mellan Stockholm City och Arlanda som inte tåget når. Med kollektivtrafikkörfält så skulle en bussresa direkt mellan Stockholm City och Arlanda ta omkring 30 minuter. Det finns goda skäl att skapa förutsättningar för snabbgående busstrafik även i denna relation, inte minst för redundansen i trafiksystemet. Redundans som buss erbjuder är inte bara "bra att ha ifall tåg inte fungerar", utan det är på egna ben kritisk infrastruktur ur ett säkerhets- och robusthetsperspektiv. Att stärka busstrafikens infrastruktur är därför en investering i hela systemets robusthet. De senaste åren har det blivit tydligt att när järnvägsstrafiken utsätts för större trafikstörningar behöver det finnas andra trafikslag att välja på utöver taxi och egen bil. Erfarenheter från dessa trafikstörningar visar tydligt att bussens flexibilitet varit avgörande för att upprätthålla tillgängligheten till Arlanda. När

tågtrafiken har stått still har busstrafiken snabbt kunnat skalas upp och därigenom säkerställt att resenärer fortsatt har haft möjlighet att nå flygplatsen.

Busstrafik i tvärgående stråk

Förslaget om ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort är intressant. Här vill vi dock spela in frågan om huruvida denna trafik ska bedrivas i upphandlad regi, kommersiell regi eller som en kombination av dessa. Att upprätta dessa förbindelser förutsätter inte att de upphandlas (och därmed subventioneras) utan skulle också kunna ske med olika typer av koncessionsavtal eller att berörda regioner skulle köpa platser i kommersiell trafik under en fas då trafiken byggs upp. Lämpliga pilotprojekt för sådan samverkan skulle kunna vara Nacka-Arlanda eller Åkersberga-Arlanda.

Vi vill också kommentera resonemanget kring att buss kan nyttjas som en tillfällig lösning i väntan på utbyggnad av järnväg/spårtrafik. Infrastrukturplanering får inte ersätta efterfrågestyrning. Även efter att exempelvis tunnelbanan till Nacka står klar kommer det att finnas resenärer som föredrar snabb och direkt expressbusstrafik till Arlanda. Resekedjor med flera byten tappar i attraktivitet, särskilt för tidspressade eller bagagetunga flygresenärer.

Åtgärder på E4

Det är positivt att flertalet åtgärder föreslås i väginfrastrukturen på E4, däribland dynamiska busskörfält som bussbranschen har efterfrågat länge.

Angöringen på Arlanda måste fungera

En av de mest avgörande frågorna vad gäller busstrafikens attraktivitet som trafikslag för att ta sig till och från Arlanda är angöringsmöjligheterna på plats. Sedan fem år får busstrafiken inte angöra vid terminal 5 vilket skapat stora problem, dels utifrån kapacitet (bussangöringen räcker inte till, antalet hållplatslägen är för få), dels utifrån attraktivitet (det är långt att gå från busshållplatserna till terminal 5). Detta faktum försvårar resan, särskilt för äldre, barnfamiljer och personer med funktionsnedsättning. Den nuvarande placeringen av busshållplatserna signalerar att busstrafiken inte är en prioriterad del av flygplatsens tillgänglighetssystem. Om målet är att fler ska resa hållbart till och från Arlanda, måste det också synas i utformningen av terminalnära angöring. Vi har kännedom om att en ny angöring är under projektering, men för att andra åtgärder ska kunnat nyttjas fullt ut (exempelvis busskörfält på E4) behöver angöringen på plats också fungera.

Alkolås med bommar

Ett förslag som läggs fram är att det bör inrättas alkolås med bom vid utfarten från terminalområdet för att bidra till nykterhet i busstrafiken. Här vill vi, precis som vi lyfte under hearingen, upplysa om att bussar idag uteslutande levereras med alkolås monterat, trots att det inte är krav på alkolås i kommersiell busstrafik. Vi har därmed inga synpunkter på att Swedavia skulle ställa krav på alkolås i bussarna som trafikerar Arlanda flygplats, men vi ser att flera parallella system så som bommar kan bli krångligt och framför allt ta tid.

Bättre rast- och vilomöjligheter för yrkesförare i Arlandas omland

Det är positivt att denna aspekt av yrkestrafiken uppmärksammas i sammanhanget. Det är dock viktigt att inte glömma att det finns behov för detta även för busstrafiken. I dagsläget finns en så kallad "bussremote" på Arlanda flygplats där bussar kan ta lagstadgade raster och invänta körningar exempelvis vid flygförseningar. Genom åren har dock Swedavia haft flera olika mer

eller mindre bra lösningar och frågan är viktig att den löses även långsiktigt. Det är också högaktuellt att titta på frågan tillsammans med laddinfrastruktur för tunga fordon.

Allt får inte handla om stationsavgiften

Avslutningsvis så har vi konstaterat att den absoluta majoriteten av den debatt som förts med anledning av de två delrapporterna i grund och botten handlar om en fråga: att få bort stationsavgiften på Arlanda C (vilket i realiteten handlar om att lösa ut A-trains avtal i förtid). Om stationsavgiften togs bort skulle kostnaden för att åka till och från Arlanda med pendeltåg eller regionaltåg minska. Merparten av den aktuella tågtrafiken upphandlad och därmed subventionerad med offentliga medel och det finns därför en reell risk att kommersiell tåg- och busstrafik på sträckan skulle konkurreras ut. Om stationsavgiften tas bort är det avgörande att konkurrensen sker på lika villkor. Det vore problematiskt om offentligt subventionerad trafik med stöd av slopad avgift slår ut kommersiell trafik som inte bara är kostnadseffektiv utan också erbjuder viktiga mervärden, såsom direktresor utan byten, ändamålsenlig fordonskapacitet (för bagage) och flexibelt utrymme vid trafikstörningar. I värsta fall förlorar samhället ett trafikslag som fungerar väl utan skattepengar, till förmån för ett som kräver långsiktigt stöd.

Sveriges Bussföretags ståndpunkt är att om trafik potentiellt kan drivas på kommersiella villkor, utan subventioner, är det viktigt att utvärdera på ett öppet och transparent sätt och jämföra med alternativet, alltså upphandlad trafik. Det säkerställer en sund konkurrens, stimulerar innovation och gör att offentliga medel kan riktas till de stråk och grupper där behovet av stöd är som störst. När subventioner används i stråk där det finns fungerande kommersiell trafik riskerar man inte bara att snedvrider marknaden, utan även att tränga undan aktörer som erbjuder attraktiva och hållbara resealternativ utan att belasta skattebetalarna.

Det är ingen tvekan om att frågan kring stationsavgiften och Arlandabanan är viktig för helheten i trafiksystemet. Samtidigt finns det risk att frågan om stationsavgiften får en oproportionerlig tyngd i den fortsatta debatten, på bekostnad av andra viktiga åtgärdsförslag som är nödvändiga för ett långsiktigt välfungerande trafiksystem. Det är av stor vikt att helhetsperspektivet bevaras och att fokus läggs på att skapa ett robust, tillgängligt och hållbart transportsystem för alla trafikslag till och från Arlanda.

Sveriges Bussföretag och våra medlemsföretag som trafikerar Arlanda flygplats står så klart fortsatt till tjänst för vidare diskussioner.

Stockholm 2025-04-11

Sveriges Bussföretag

Kontaktperson: Oscar Sundås, oscar.sundas@transportforetagen.se, 072-204 45 21