



Utredning av flygbusstrafik till Göteborg Landvetter Airport och Göteborg City Airport

april 2009

Innehållsförteckning

Sammanfattning

1	INLEDNING	1
1.1	BAKGRUND	1
1.2	SYFTE	1
1.3	PROJEKTDELTAGARE	1
2	UPPGIFTER ANGÅENDE FLYGPLATSERNA	2
3	NUVARANDE BUSSTRAFIK TILL FLYGPLATSERNA	5
3.1	NUVARANDE UTBUD MED FLYGBUSS	5
3.2	ÖVRIG KOLLEKTIVTRAFIK I GÖTEBORGSOMRÅDET	6
3.3	TRAFIKAVTAL	7
3.4	KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	7
3.5	FLYGBUSSRESENÄRER	9
4	GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORTS PÅGÅENDE ARBETE	10
5	FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	11
5.1	INTEGRERAD BILJETT	11
5.2	FLYGBUSSBILJETTEN INGÅ I EVENEMANGSBILJETTER	12
5.3	TÅTARE TRAFIK	12
5.4	FÖRLÄNGNING AV BEFINTLIGA FLYGBUSSLINJER	13
5.5	NYA BUSSLINJER	14
5.6	TRAFIKERING AV MOTORVÄGSHÅLLPLATS VID LANDVETTERMOTET	18
5.7	STIMULANSÅTGÄRDER FÖR PERSONALEN PÅ FLYGPLATSERNA	19
5.8	KOLLEKTIVTRAFIKVÄRD PÅ LANDVETTER AIRPORT	19
5.9	FÖRBÄTTRAD INFORMATION PÅ FLYGPLATSERNA	20
5.10	MARKNADSFÖRING OCH INFORMATION	22
6	LINJER SOM HAR STUDERATS MEN AVFÄRDATS	23
7	AVSLUTNING	25

Bilaga 1: Flygbussarnas hållplatser med fördelning av på/avstigande

Bilaga 2: Fakta om flygbusslinjerna

Bilaga 3: Nuvarande tidtabeller

Sammanfattning

Väl utbyggda flygplatser och goda kommunikationer till flygplatserna är viktigt för en regions tillväxt och ekonomiska utveckling.

Västtrafik har på önskemål av Västra Götalandsregionen utrett förutsättningarna att öka det kollektiva resandet till de två flygplatserna i Göteborgsområdet, dvs. till Göteborg Landvetter Airport och Göteborg City Airport.

Utredningens syfte är att öka kollektivtrafikens marknadsandel för resor till och från de båda flygplatserna samt att öka flygbussarnas geografiska upptagningsområde.

De allra flesta flygpassagerare reser i egen bil, taxi eller blir lämnade vid flygplatsen. Med kollektivtrafiken reste 394 000 resenärer till/från Landvetter Airport under 2007. Motsvarande siffra för City Airport var 126 000 resor. Kollektivtrafikens marknadsandel för resor till Landvetter Airport uppgår till ca 9 % och till City Airport ca 17 %. Marknadsandelen för resandet till Landvetter Airport bedöms vara förhållandevis låg, när vi jämför med resandet till flera andra större flygplatser. En del av dessa större flygplatser har dock tåganslutning till flygplatsen. Marknadsandelen för resandet till City Airport bedöms vara rimligt hög.

Flygbusslinjen Göteborg - Landvetter Airport har idag ett relativt omfattande trafikutbud och linjen genererar idag ett ekonomiskt överskott. Flygbusslinjen Borås - Landvetter Airport har förhållandevis gles trafik, låg beläggning och linjen genererar ett ekonomiskt underskott. Tätare trafik har prövats utan framgång. Flygbusslinjen Göteborg - City Airport är idag tidsmässigt anpassad till flygets avgångar och ankomsttider. Linjen bär sig ekonomiskt idag. Från hösten 2008 finns också en kommersiell flygbusslinje mellan Karlstad, Vänerborg, Trollhättan, Uddevalla, City Airport och Landvetter Airport som trafikeras med två dubbelturer/dag. Trafiken körs av Europaresor Solstabussarna AB.

Flygbusslinjerna från Göteborg och Borås har ett begränsat geografiskt upptagningsområde. Stora delar av Göteborg och kranskommunerna saknar idag flygbusslinjer. Utredningen visar att det är svårt att etablera nya flygbusslinjer som kommer att generera ett ekonomiskt överskott. Nya linjer kommer att kräva att ekonomiska resurser ställs till förfogande. Det är en förhållandevis stor del av invånarna i Göteborgsregionen och Sjuhärad som kan nå flygbussarna genom att utnyttja den allmänna kollektivtrafiken för anslutningsresa till flygbussen. Ett byte är obekvämt och känns som ett osäkert moment i resan till flyget. Om osäkerhetskänslan kan minimeras och prisstrukturen anpassas, kan detta dock bli ett bättre resealternativ i framtiden.

I syfte att öka marknadsandelen och det geografiska upptagningsområdet har förslag till olika åtgärder utarbetats. Åtgärderna utgörs av trafikökningar, anpassning av prisstrukturen, kollektivtrafikvärd, information mm. För respektive åtgärd finns en översiktligt bedömd nettokostnad framräknad i mnkr/år.

Förslag till åtgärder

- Integrerad biljett; 0,7 mnkr/år
- Flygbussbiljetten ingå i evenemangsbiljetter; 0 mnkr/år
- Tätare trafik Göteborg - Landvetter Airport; 2,5 mnkr/år
- Förlängning av befintliga flygbusslinjer; 0,9 mnkr/år
- Ny busslinje Partille C – Landvetter C – Landvetter Airport; 2,7 mnkr/år
- Ny flygbusslinje Västra Frölunda – Mölndal – Landv. Airport; 4,0 mnkr/år
- Ny flygbusslinje Trollhättan – Vänersborg – Uddevalla- City Airport – Landvetter Airport; kostnad ej beräknad
- Trafikering av motorvägshållplats vid Landvettermotet
- Stimulansåtgärder för anställda vid flygplatserna
- Kollektivtrafikvärd på Landvetter Airport; 0,7 mnkr/år
- Förbättrad information på flygplatserna; 0,02 mnkr/år
- Marknadsföring och information

Nettokostnaden ovan innebär att behovet av ägartillskottet ökar med ca 12,5 mnkr per år.

Föreslagna åtgärder kommer att leda till att flygbusstrafiken får ett ökat geografiskt upptagningsområde och en ökad marknadsandel. Marknadsandelen för City Airport bedöms ha en potential att öka från 17 till 19 % och Landvetter Airport från 9 till 13 %.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Västtrafik är huvudman för flygbusstrafiken till Göteborg Landvetter Airport och Göteborg City Airport. Trafiken utförs av Flygbussarna AB och bedrivs med två linjer till Landvetter Airport och en till City Airport. Kollektivtrafikens marknadsandel är relativt låg för resor till Landvetter Airport:

- Göteborg – Landvetter Airport (9 %)
- Borås – Landvetter Airport (4 %)
- Göteborg – City Airport (17 %)

De flesta incoming-resenärerna åker taxi från flygplatsen till hotell och andra målpunkter. Av outgoing-resenärerna åker de flesta egen bil som parkeras på flygplatsen eller blir lämnade med bil. De som arbetar på flygplatserna åker i första hand med egen bil.

Flygbusslinjerna har ett begränsat geografiskt upptagningsområde, med ett fåtal hållplatser vardera. Många delar av närområdet, dvs. Göteborg (undantaget centrum), Mölndal och Partille saknar direktförbindelser till flygplatserna.

Flygbusslinjer till flera andra större flygplatser i Norden har ofta en högre marknadsandel och ett större upptagningsområde än linjerna till Landvetter Airport och City Airport har.

På önskemål av Västra Götalandsregionen, kommunikationsenheten, har Västtrafik genomfört denna utredning.

1.2 Syfte

Utredningens syfte är att:

- öka kollektivtrafikens marknadsandel för resor till de två flygplatserna
- öka flygbussarnas geografiska upptagningsområde

1.3 Projektdeltagare

Jan Efraimsson – Projektledare, Västtrafik

Ingela Berndt – Utredare, Västtrafik

Andreas Sörthaga – Västtrafik

Rebecca Sundborg – Västtrafik

Annika Börjesson - Västtrafik

Raymond Hellmark – People travel group AB

Mikael Skoglund – Flygbussarna

2 Uppgifter angående flygplatserna

Målgruppen för flygbussarna är i första hand flygpassagerarna. Nedan följer en kort presentation av de två flygplatserna och dess resenärer.

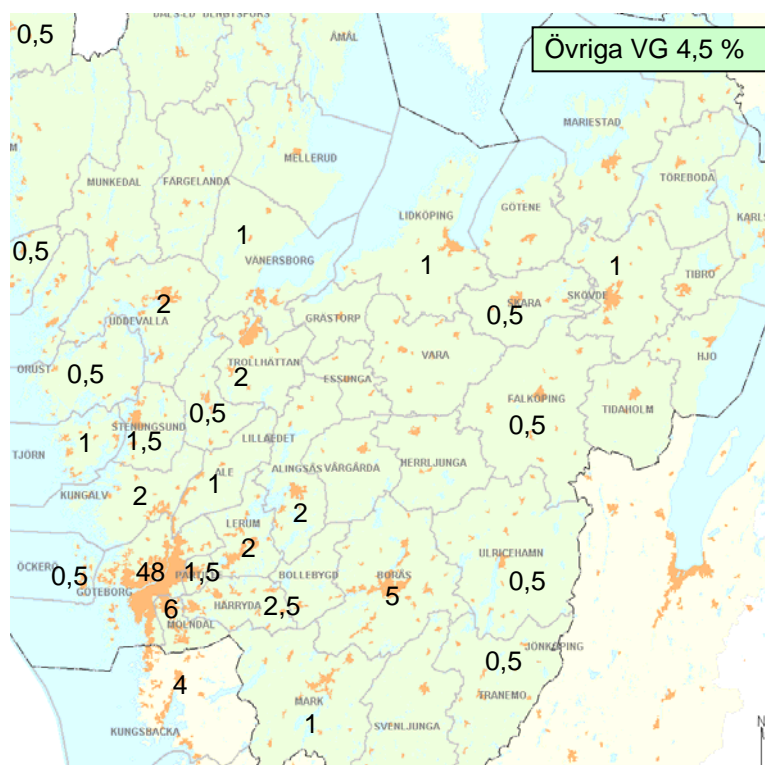
City Airport

År 2000 döptes flygplatsen om till Göteborg City Airport. Sedan 2001 har Ryanair trafikerat flygplatsen. En miljödom som vann laga kraft 2002 styr flygplatsens verksamhet. Bl a. reglerar den antal inflygningar per dygn. Antal flygpassagerare år 2007 var 477 000. Antal avgångar per dag är ungefär 12. City Airport har en stor andel utländska passagerare, 40 %, som flyger till och från flygplatsen.

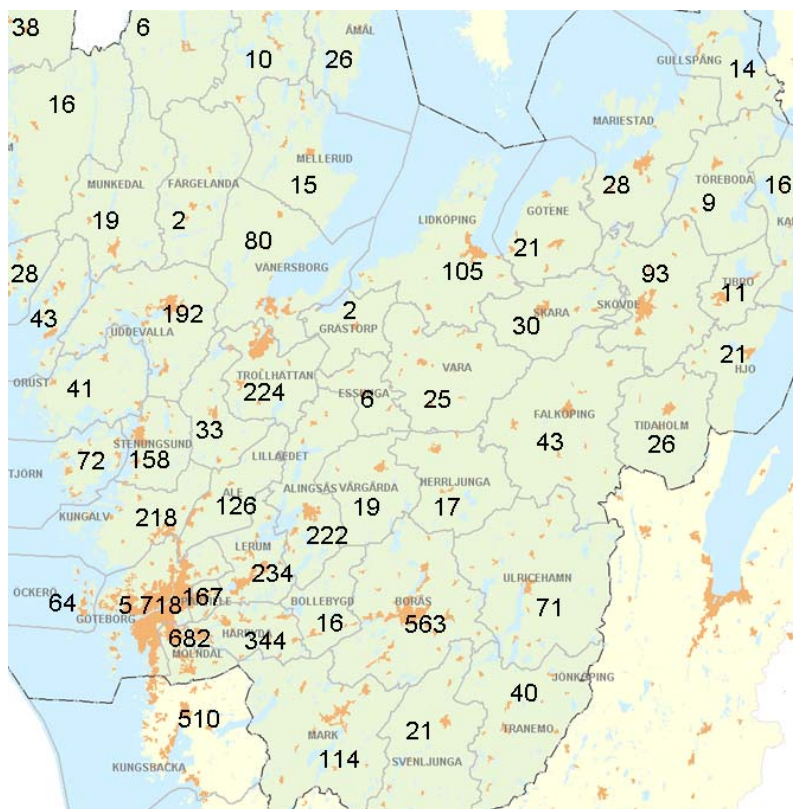
Landvetter Airport

Landvetter Airport är Sveriges näst största flygplats och är belägen i Härryda kommun. Avståndet till Göteborg är 24 km och till Borås 48 km. Resandet år 2007 uppgick till 4,4 miljoner passagerare. Antal flyglinjer är ungefär 100 stycken. Flygplatsen sysselsätter 3 500 personer och är Västsveriges största arbetsplats utanför tätort.

Enligt en undersökning gjord av LfV 1998 kommer 48 % av flygpassagerarna från Göteborg, medräknat närområdet är det närmare 80 %. Under 1998 uppgick antalet passagerare till ungefär 4,1 miljoner st. I figuren nedan visas antal passagerare som flög till/från Landvetter under en dag. Passagerarantalet har ökat med ungefär 300 000 under tidsperioden 1998-2008, men troligen är fördelningen sett utifrån hemkommun ungefär densamma 2008.



Figur 1: Procentuell fördelning av flygpassagerare till och från Landvetter under en dag 1998.



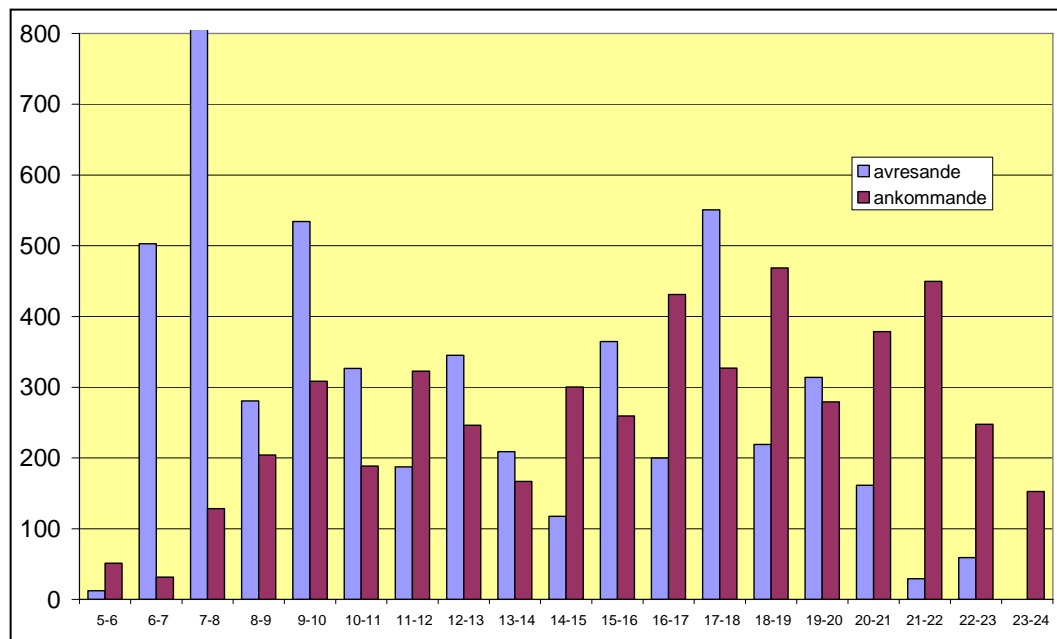
Figur 2: Antal flygpassagerare under en dag 1998, ankomst och avgång.

Den absolut största delen av flygpassagerarna bor i Göteborgsområdet, inom en timme till flygplatsen. Enligt kartan nedan visas de stråk där det är möjligt att åka kollektivt till flygplatsen inom 50 minuter med maximalt ett byte. Inom dessa stråk finns ca 100 000 hushåll.



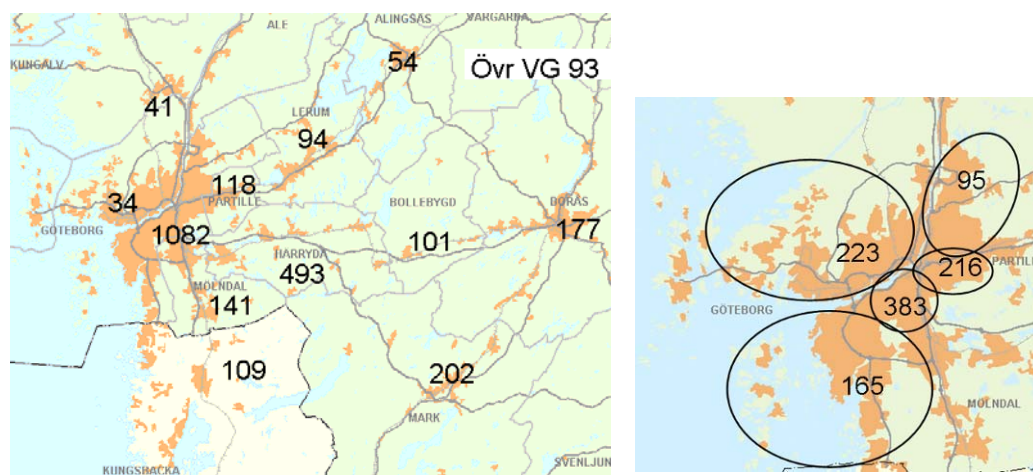
Figur 3: Vita stråk = max 50 min kollektivt med max ett byte till flygplatsen.

Peaken för flygpassagerare är på morgonen, mellan klockan 06.00 och 08.00, då flest avresor sker. På eftermiddagen är det fler ankommande resenärer. Se diagram nedan.



Figur 4: Antal flygpassagerare till och från Landvetter Airport

I en undersökning som är gjord av LFV (2 825 svarade) bor 2 712 anställda i närområdet. Kartan nedan visar bostadskommun för de anställda som svarade i undersökningen. Bortsett från Härryda kommun bor den största andelen av de anställda centralt i Göteborg.



Figur 5: Bostadskommun samt fördelning av boende i Göteborg, anställda vid Landvetter Airport.

3 Nuvarande busstrafik till flygplatserna

3.1 Nuvarande utbud med flygbuss

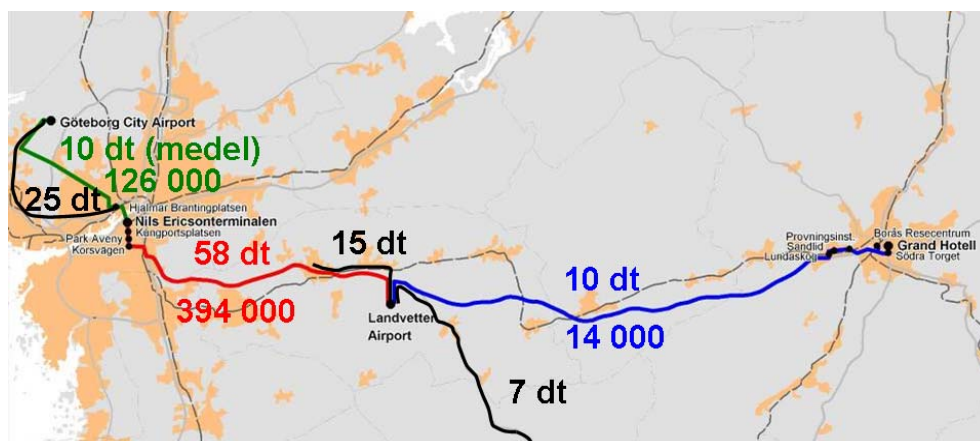
Landvetter Airport trafikeras idag av två flygbusslinjer samt två linjer i linjetrafik.

- flygbusslinje, Göteborg – Landvetter Airport (58 dubbelturer/dag)
- flygbusslinje, Borås – Landvetter Airport (10 dubbelturer/dag)
- linjetrafik, Landvetter C – Landvetter Airport (15 dubbelturer/dag)
- linjetrafik, Rävlanda – Hällingsjö – Landvetter Airport (7 dubbelturer/dag)

City Airport trafikeras av en flygbusslinje.

- flygbusslinje, Göteborg – City Airport (medeltal 10 dubbelturer/dag)
- linjetrafik, Göteborg – Skra Bro – Säve flygplats, ett byte och gå 10 minuter till City Airport (25 dubbelturer/dag)

Idag finns också en helt kommersiell flygbusslinje mellan Karlstad, Vänerborg, Trollhättan, Uddevalla, City Airport och Landvetter Airport som trafikeras med två dubbelturer/dag. Trafiken körs av Europaresor Solstabussarna AB.



Figur 6: Västtrafiks busslinjer, antal dubbelturer/dag samt antal kollektivtrafikresor/år

Flygbusslinjen Göteborg - Landvetter Airport trafikeras mellan kl. 04:20 – 00:20 med 20-minutertrafik stora delar av dygnet och 15-minuterstrafik i peaktimmarna (se tidtabell i bilaga 3). I utredningen kan vi konstatera att trafikens omfattning i vissa fall motsvarar Göteborgsregionens expressbusslinjer. Motsvarande jämförelse när det gäller resandet indikerar att flygbusslinjen har näst in till ett överutbud. Linjen genererar ett ekonomiskt överskott.

Flygbusslinjen Borås - Landvetter Airport trafikeras med 60-120-minutertrafik (se tidtabell i bilaga 3). Vi kan här konstatera att resandet är mycket lågt med linjen, i genomsnitt fyra resenärer per tur. Av samtliga flygpasagerare har ca 5 % start eller mål i Borås kommun. Detta är sannolikt för litet underlag för att motivera en flygbusslinje. Inom ramen för utredningen har det diskuterats om dessa resurser kan omfördelas till andra geografiska områden. Då ett av syftena är att öka det geografiska

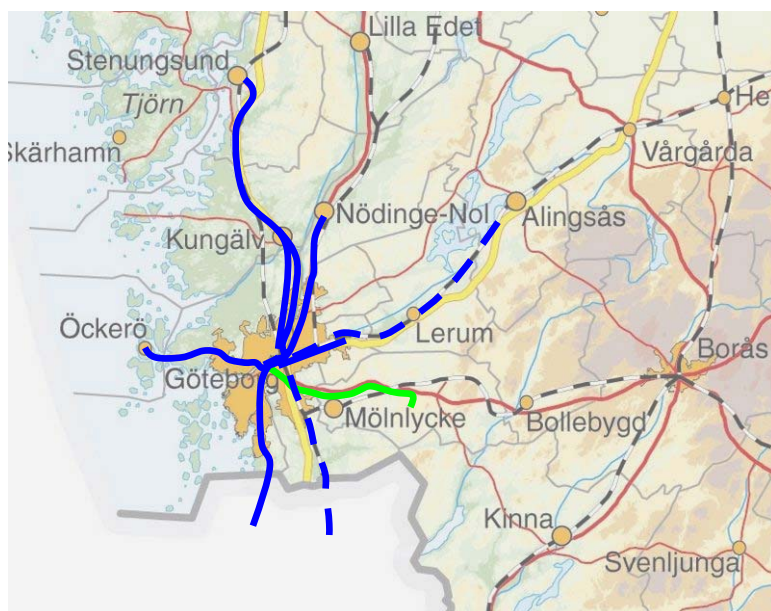
upptagningsområdet för flygbusstrafiken föreslår vi dock att linjen behålls oförändrad. Linjen genererar ett ekonomiskt underskott.

Flygbusslinjen Göteborg – City Airport är idag tidsmässigt anpassad till flygets avgångs- och ankomsttider (se tidtabell i bilaga 3). Linjen körs i genomsnitt med ca 10 dubbelturer per dag. Resandet är förhållandevis stort och linjen bedöms bära sig företagsekonomiskt.

3.2 Övrig kollektivtrafik i Göteborgsområdet

Flygbusslinjerna från Göteborg och Borås har ett förhållandevis begränsat geografiskt upptagningsområde, med ett fåtal hållplatser vardera. Stora delar av Göteborg och kranskommunerna saknar flygbusslinjer direkt till flygplatserna. Det är dock en förhållandevis stor del av invånarna i Göteborgsregionen och Sjuhärad som kan nå flygbussarna genom att utnyttja övrig kollektivtrafik som anslutningsresa. Nedan framgår en bild som visar att Göteborgsregionens befolkning kan åka kollektivt till flygplatserna genom att utnyttja övrig kollektivtrafik som anslutningsresa till flygbussen. Exempel på linjer som kan nyttjas för anslutningsresa är:

- Alla spårvagnslinjer i Göteborgs stad; 10-12 minuterstrafik
- Pendeltåg från Alingsås, Lerum och Partille; 15-minuterstrafik
- Pendeltåg från Kungsbacka och Mölndal; 15-minuterstrafik
- Lila express från Ale; 15-minuterstrafik
- Lila express från Lilla Varholmen; 15-minuterstrafik
- Blå express från Kungsbacka och Särö mm; 15-minuterstrafik
- Blå express från Partille; 15-minuterstrafik
- Röd express från Stenungsund; 15-minuterstrafik
- Grön express från Kungälv; 15-minuterstrafik



Figur 7: Pendeltågen och expressbussarna från Göteborgs kranskommuner som kan nyttjas för anslutningsresa till flygbussen.

Ett byte är obekvämt och känns som ett osäkert moment i resan till flyget. Om osäkerhets känslan kan minimeras och prisstrukturen anpassas, kan detta dock bli ett bättre resealternativ i framtiden. Vi kan också konstatera att resandeunderlaget är alltför begränsat för att skapa nya direktlinjer med flygbuss i dessa resrelationer.

3.3 Trafikavtal

Västtrafik är huvudman för kollektivtrafiken till och från de två flygplatserna. Flygbussarna AB bedriver trafiken på uppdrag av Västtrafik. Avtalet för flygbussarna till Landvetter Airport är ett nettoavtal, vilket innebär att entreprenören står för alla kostnader och för affärsrisken. Entreprenören bestämmer inom vissa givna ramar bl.a. utbud och biljettpriser. Avtalstiden sträcker sig till år 2012. Avtalet för flygbusslinjen till City Airport är det ett bruttoavtal och avtalstiden är till år 2012.

3.4 Kollektivtrafikens marknadsandel

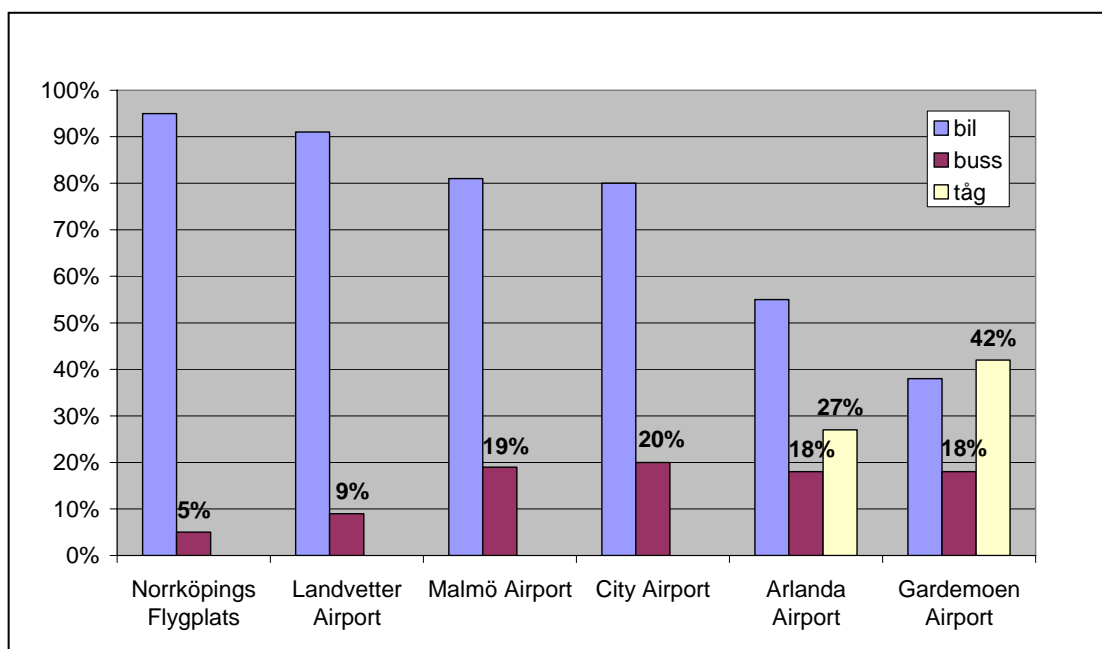
Flygbussresenärerna utgörs av dels flygpassagerare, dels anställda som arbetar på flygplatserna. Marknadsandelen för flygbussen är 9 % till Landvetter Airport och 17 % till City Airport. För anställda är siffran 5 % respektive 1 %. Se figur nedan.

	Landvetter Airport	City Airport
Flygpassagerare		
Antal flygpassagerare år 2007	4 400 000	744 000
varav reser med flygbuss	394 000	126 000
Kollektivtrafikens marknadsandel	9 %	17 %
Anställda		
Antal anställda på flygplatsen	3 500	150
Antal flygbussresor	79 000	1 000
Kollektivtrafikens marknadsandel	5 %	1 %
Totalt		
Kollektivtrafikens totala marknadsandel	7 %	15 %

Figur 8: Flygpassagerare, anställda och kollektivtrafikens marknadsandel 2007.

Kollektivtrafikens marknadsandel för flygpassagerare är högre till City Airport än Landvetter Airport, en förklaring är att turerna är anpassade efter flygens avgångs- och ankomsttider. Den låga marknadsandelen hos anställda till City Airport förklaras av det låga antal bussturer till flygplatsen och att dessa är anpassade efter flyget och inte efter arbetstiderna.

I jämförelse med andra större flygplatser är marknadsandelen för resandet till Landvetter förhållandevis låg. Flygplatserna Arlanda och Gardemoen har höga andelar kollektivtrafikresor, 45 % respektive 60 %, mycket beroende på att de även erbjuder tåg som färd sätt till flyget. Tåg har i många fall kortare restid jämfört med bilen. På flygbussen till och från Gardemoen gäller enkelbiljetter och de flesta periodkort som övergångsbiljett till flygbussen.



Figur 9: Jämförelse av färdssätt till och från olika flygplatser.

Fördjupad jämförelse mellan Malmö Airport och Landvetter Airport

Malmö Airport har nästan dubbelt så hög marknadsandel som Landvetter Airport. Malmö Airport har under många år haft två flygbusslinjer, en från Lund och en från Malmö¹. Avståndet till flygplatsen är ungefär dubbelt så långt från Malmö C som från Göteborg C, men biljettpriset skiljer bara 24 kronor med flygbussen (99 kr i Malmö och 75 kronor i Göteborg). Däremot är en taxiresa till Malmö Airport betydligt dyrare än till Landvetter Airport på grund av det längre avståndet. Det gör att prisdifferensen mellan flygbuss och taxi är betydligt större i Malmö. I Malmö och Lund är upptagningsområdet större för flygbussen. De kör längre sträckor i centrala delar där det bor mycket folk. Tillsammans har flygbussen i Malmö och Lund haft 17 hållplatser medan flygbussen till Landvetter Airport har fyra.

Malmö Airport har större andel inrikesresenärer än Landvetter Airport, vilka är den största kundgruppen för flygbussarna. Den största skillnaden mellan de två flygplatserna är att avgångarna till Malmö Airport är anpassade efter flygens avgångar medan flygbussarna till Landvetter går mer regelbundet. Med tanke på att flygbussarna till Malmö Airport är anpassade efter flygens avgångar är marknadsandelen lika med City Airport som har samma trafikeringsupplägg.

Det finns alltså ett antal förklaringsvariabler till att Malmö Airport har en högre marknadsandel än Landvetter Airport, dvs. yttäckningen, prisdifferensen, kundgrupper och trafikeringsupplägg.

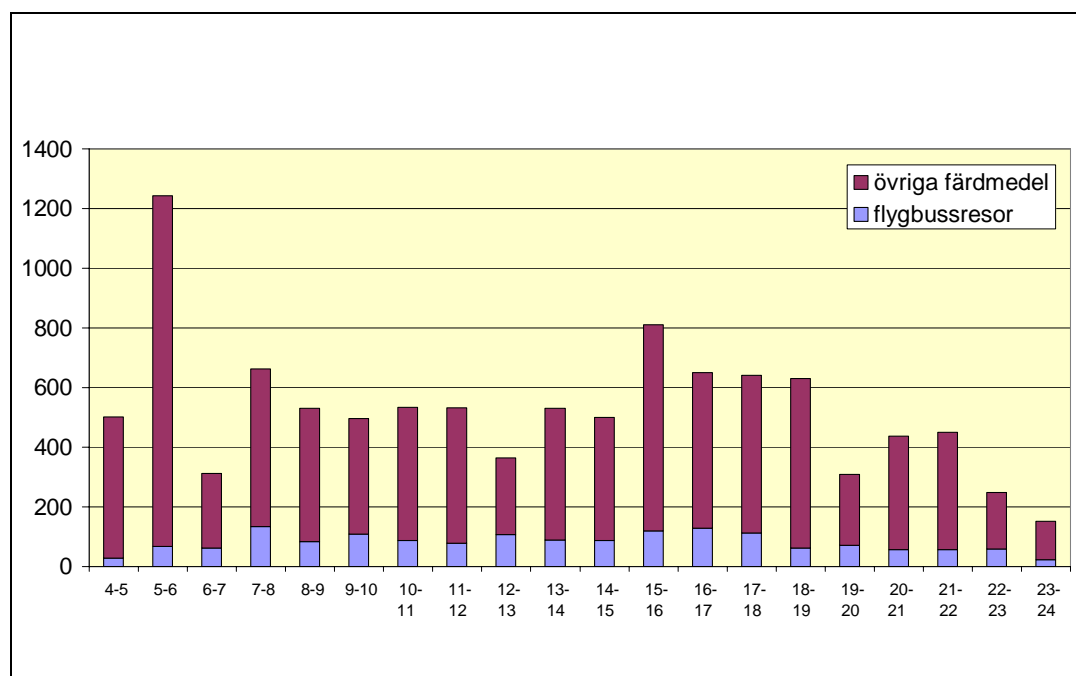
¹ Från den 15 september 2008 ändrades utbudet från två till en linje vilken trafikerar Lund Central och nio hållplatser i Malmö till Malmö Airport.

3.5 Flygbussresenärer

Under ett år reser 4,4 miljoner flygpassagerare till och från Landvetter Airport, för 9 % sker den anslutande resan med flygbuss. Flygpassagerare kan delas in i fyra grupper: Här är de angivna efter vilka som använder flygbussen mest som transportmedel:

- Inrikesresenärer
- Utrikesresenärer
- Utländska utrikesresenärer
- Charterresenärer

Flest flygpassagerare åker till flygplatsen mellan klockan fem och sex på morgonen. Vid den tiden är marknadsandelen för flygbussen väldigt låg, endast 5 %. Högst marknadsandel har flygbussen mitt på dagen mellan klockan 09.00 och 15.00, ungefär 20 %. I diagrammet nedan visas marknadsandelen för flygbussresor i förhållande till övriga färdmedel.



Figur 10: Flygpassagerares färd sätt till och från Landvetter Airport

Landvetter Airport har genomfört marknadsundersökningar (Scandinavian Research 2007 och 2008) av icke flygbusskunder. I undersökningarna uppger 47 % av ”icke-kunderna” att de kan vara potentiellt intresserade av flygbussarna som färdmedel till flygplatsen. De drivande argumenten för att åka flygbuss är pris, enkelhet, slippa parkera, närhet till hållplats, turtäthet, miljövänlighet. Motargumenten som uppgavs var långt till hållplats, lägre komfort (jmf bil) längre restid.

4 Göteborg Landvetter Airports pågående arbete

Samtidigt som Landvetter Airport arbetar för att bli en viktig internationell flygplats har de krav på sig att minska koldioxidutsläppen. Landvetter Airports miljöarbete har tre fokusområden:

- Miljösmarta flygvägar
- En grönare flygplats, bl a. Eco Driving, miljöklassade fordon, biobränsle, skärpta miljökrav i upphandling av transporter, premiering av miljötaxi och förmånlig parkering av miljöbilar.
- Res miljösmart

Inom ”Res miljösmart” arbetar Landvetter Airport med att ”väsentligt förbättra kollektivtrafiken i närtid (buss) i framtid (järnväg)”. Under hösten har Landvetter Airport fått en miljödom där det bl.a. framgår att de skall ”verka för en fördubbling av kollektivtrafiken 2006-2012”. Andra åtgärder som Landvetter Airport arbetar med är att möjliggöra för Göteborg & Co och Västtrafik att ge information om kollektivtrafik och destinationer i Göteborgsregionen (hotell, företag mm) i den nya ankomsthallen. Dessutom samarbetar Landvetter Airport med Göteborg & Co om att i marknadsföring av Göteborg som evenemangsstad möjliggöra för att det vid kongresser mm kan ingå ett kollektivtrafikerbjudande.



Figur 6: Flygplan på väg att lämna Landvetter Airport. (bild från www.lfv.se)

5 Förslag till åtgärder

För att uppnå syftet med utredningen att dels öka kollektivtrafikens marknadsandel, dels öka det geografiska upptagningsområdet, föreslås nedan åtgärder inom ett antal områden:

- Integrerad biljett
- Flygbussbiljetten ingå i evenemangsbiljetter
- Tätare trafik
- Förlängning av befintliga flygbusslinjer
- Nya busslinjer
- Motorväghållplats vid Landvettermotet
- Stimulansåtgärder för anställda vid flygplatserna
- Kollektivtrafikvärd på Landvetter Airport
- Förbättrad information på flygplatserna
- Marknadsföring och information

5.1 Integrerad biljett

Flygbussbiljetten bör gälla för resa med stadstrafiken i Göteborg och i Borås.
--

Flygbussens upptagningsområde täcker in centrala Göteborg, t ex City, Avenyn och Korsvägen med intilliggande evenemangsstråk. Flygbussresenärerna behöver således byta till stadstrafikens utbud för att nå övriga delar av Göteborgs stad. Idag är det skilda biljettsystem för flygbussen och övriga Västtrafik. Resenärer som åker med flygbussen från Landvetter Airport till Göteborg och därefter byter till spårvagn för att resa vidare, behöver dels köpa en flygbussbiljett, dels en Västtrafikbiljett. Här uppstår sannolikt en tveksamhet och osäkerhet för en del av flygpassagerarna. Det är svårt att kommunicera ut denna information på ett bra sätt till resenärerna.

I syfte att förenkla för resenärerna föreslås en *integrerad biljett* införas där både flygbussen och övrig kollektivtrafik ingår.

Flygbussbiljettens giltighetsområde bör utökas så att den gäller även i Göteborgs stadstrafik, förslagsvis i 90 minuter. Genom att utöka giltighetsområdet har resenärerna möjlighet att åka till sin slutdestination t.ex. något företag, hotell eller hem. Som jämförelse kan nämnas att i t.ex. Skellefteå, Umeå och Östersund är det fri övergång till lokaltrafiken med flygbussbiljetten.

Åtgärden innebär i princip ett intäktsbortfall för Västtrafik, dvs. de som idag betalar för att resa vidare med stadstrafiken kommer i framtiden att slippa göra detta. Intäktsbortfallet med nuvarande antal resenärer skulle vara ca 700 000 kr.

Motsvarande biljettgiltighet bör gälla även i Borås stadstrafik.

Under utredningens gång har det även inkommit önskemål om att även Mölndal och Partille skall ingå i giltighetsområdet. Detta har dock inte kostnadsberäknats.

5.2 Flygbussbiljetten ingå i evenemangsbiljetter

Flygbussbiljetten bör kunna ingå i evenemangsbiljetten, t ex Svenska mässan.

Svenska Mässan i Göteborg anordnar många mässor med deltagare från hela Sverige och även från utlandet. Deltagare som kommer med flyg till Landvetter Airport kan på ett smidigt sätt åka flygbuss till Korsvägen för att nå Svenska Mässa. Ett förslag att inkludera flygbussbiljetten i mässbiljetten har diskuterats i utredningen. Om flygbussbiljetten skall ingå kommer priset för mässbiljetten bli dyrare. Vi föreslår att det skall vara möjligt att boka flygbussbiljett i samband med bokning av mässbiljetten. Västtrafik skall aktivt verka för att denna möjlighet kan erbjudas mässbesökarna. Flygbussarna har ett e-ticket/internetsystem som skulle kunna integreras med t.ex. SvenskaMässan.

5.3 Tätare trafik

Utöka flygbussens turutbud mellan Nils Ericsonterminalen och Landvetter Airport.

Nils Ericsonterminalen – Landvetter Airport

Linjen trafikeras med 15-minuterstrafik under peaktimmarna, 20-minuterstrafik under stora delar av dygnet och lite glesare under kvällstid. Mellan Göteborg och Landvetter Airport föreslås en utökning till 10-minuterstrafik morgon och eftermiddag. Med en buss var tionde minut blir inte väntetiden lång. Byten exempelvis vid Korsvägen passar bättre när väntetiden blir kortare. Trafikarbetet bedöms öka med 38 %. Trafikkostnaden bedöms öka med 5 mkr/år. Med en kostnadstäckning på 50 % bedöms nettokostnaden uppgå till 2,5 mkr/år.

Nils Ericsonterminalen – City Airport

Det finns ingen anledning att utöka antalet turer till City Airport eftersom flygbussen är anpassad till flygens ankomst/avgångar. Antalet anställda vid flygplatsen är för litet och arbetstiderna är för oregelbundna för att det skall vara ekonomiskt försvarbart att sätta in ytterligare turer på linjen.

Borås – Landvetter Airport

Från Borås till Landvetter Airport föreslås inga förändringar. För några år sedan gjordes ett försök med att öka turtätheten på linjen. Tyvärr resulterade detta inte i något ökat resande med flygbussen.

5.4 Förlängning av befintliga flygbusslinjer

De två flygbusslinjerna från Nils Ericsonterminalen bör förlängas.

Landvetter Airport - Nils Ericsonterminalen

I syfte att öka upptagningsområdet för flygbussen mellan Landvetter Airport och Göteborg föreslås vissa turer förlängas från Nils Ericsonterminalen till Lindholmen. På Lindholmen finns det cirka 180 företag med 8 000 anställda och bland de största bolagen finns Volvo Cars, Volvo Technology, Ericsson, IBM, Semcon och SVT. Utredningen föreslår att 14 dubbelturer/dag förlängs till Lindholmen på vardagar. Trafikarbetet på linjen bedöms öka med 3 %. Trafikkostnaden bedöms öka med 0,5 mkr/år. Med en kostnadstäckning på 30 % bedöms nettokostanden bli 0,4 mkr/år.

City Airport - Nils Ericsonterminalen

I syfte att öka flygbusstrafikens geografiska upptagningsområde föreslås flygbusslinjen City Airport – Nils Ericsonterminalen förlängas till Korsvägen. Därmed får resenärer en direktresa till Svenska mässan, hotell mm. Redan idag är det mycket kollektivtrafik vid Korsvägen. Det tar längre tid att ta upp resenärer för flygbussen än för spårvagnar och många övriga bussar i och med betalning sker ombord på flygbussen. Tiden har troligen förkortas i och med att kontantbetalning upphörde vid årsskiftet 2008/2009. Dock kvarstår betalning ombord med betalkort.

För att linjen skall kunna förlängas till Korsvägen krävs det att den får en separat hållplats och en uppställningsplats för bussen mellan turerna. Åtgärder kan inte genomföras utan en särskild utredning som visar hur den fysiska utformningen av Korsvägen skall lösas. Trafikarbetet på linjen bedöms öka med 23 %. Trafikkostnaden bedöms öka med 1,0 mkr/år. Med en kostnadstäckning på 50 % bedöms nettokostanden bli 0,5 mkr/år.

5.5 Nya busslinjer

Partille, Västra Frölunda och Mölndal får busstrafik till Landvetter Airport.
Trestadsområdet får busstrafik till City Airport och Landvetter Airport.

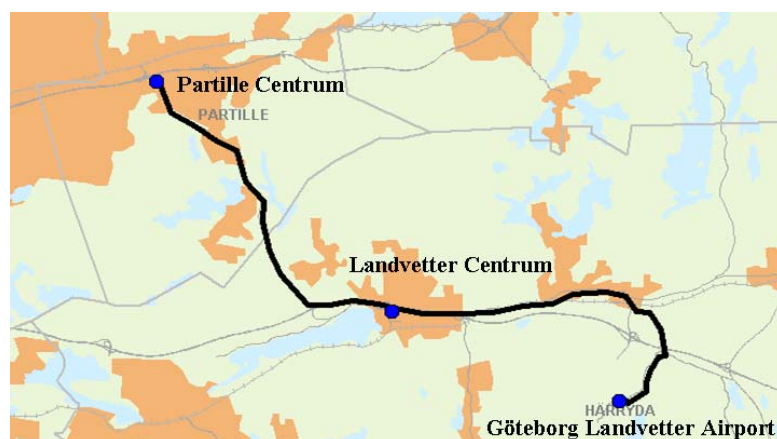
Kollektivtrafiken till och från flygplatserna kan ske med separata flygbusslinjer eller med allmän kollektivtrafik. Flygbussarna i Göteborg trafikerar en begränsad del av staden vilket gör att många potentiella resenärer behöver byta för att nå flygbussen. Ett byte upplevs ofta som något negativt, troligen mer negativt för en flygpasagerare.

Nya linjer kan vara ett sätt att utöka upptagningsområdet för flygpasagerare och personal till flygplatsen. Tre exempel på linjer föreslås nedan:

Partille centrum – Landvetter centrum – Landvetter Airport

Enligt en undersökning gjord 1998 är det 1,5 % av Landvetters flygpasagerare som har start eller mål i Partille kommun. Att starta upp en ny flygbusslinje mellan Partille och Landvetter Airportskulle vara ett dyrt alternativ, resandeunderlaget bedöms vara för litet. Förslaget är istället en sammanslagning av linjerna 511 och 615. Nuvarande linjesträckning för linje 511 är Partille C - Landvetter C och linje 615 Landvetter C – Landvetter Airport.

Den nya linjen förslås då trafikera som allmän linjetrafik i sträckningen Partille C- Landvetter C- Landvetter Airport. Även flygpasagerare kan naturligtvis använda linjen för resa till/från Landvetter Airport. Linjen stannar på samtliga hållplatser utefter linjen och prissättningen är den samma som för allmän kollektivtrafik. Linjen trafikeras i 30-minuterstrafik från kl. 05.00 till kl. 22.00, vardagar samt 60-minuterstrafik inom samma tidsintervall på helgerna. Trafikarbetet bedöms öka 107 %, jämfört med dagens samlade trafikarbete för linjerna 511 och 615. Nettokostnaden bedöms till 2,7 miljoner kronor².



Figur 7: En sammanslagning av dagens linje 511 och linje 615.

² Pga nuvarande avtal för linje 615 kvarstår en kostnad på 1,4 mnkr.

Frölunda torg – Mölndal centrum – Landvetter Airport

Enligt undersökning gjord 1998 om flygpassagerares start- och målort är 7 % från sydvästra Göteborg och 6 % från Mölndal, totalt 13 %. Som jämförelse har hela Göteborg totalt 48 % och Borås 5 %. Potentiella resenärer är de flygpassagerare som bor i upptagningsområdet (med upptagningsområdet menas här de som bor i närheten av en hållplats eller som med ett byte kan nå flygbussen), anställda på flygplatsen som bor i upptagningsområdet och affärsresenärer som skall till/från Astra Zeneca och Ericsson. En ”genväg” (streckad linje på kartan) mellan Gunnebogatan och Delsjömotet har tidigare utretts för att korta restiden mellan bl.a. Mölndal och Borås. Genvägen skulle även ge flygbussen en kortare körväg. Frågor om vägens standard, snöröjning, när vägen kan tas i bruk mm utreds inom affärsområdet Göteborg Regiontrafik.

Bruttokostnaden för en tur i timmen beräknas uppgå till 8 miljoner kronor. Nettokostnaden för linjen översiktligt bedömts till 4 miljoner. En särskild marknadsanalys krävs för att precisera biljettintäkterna.



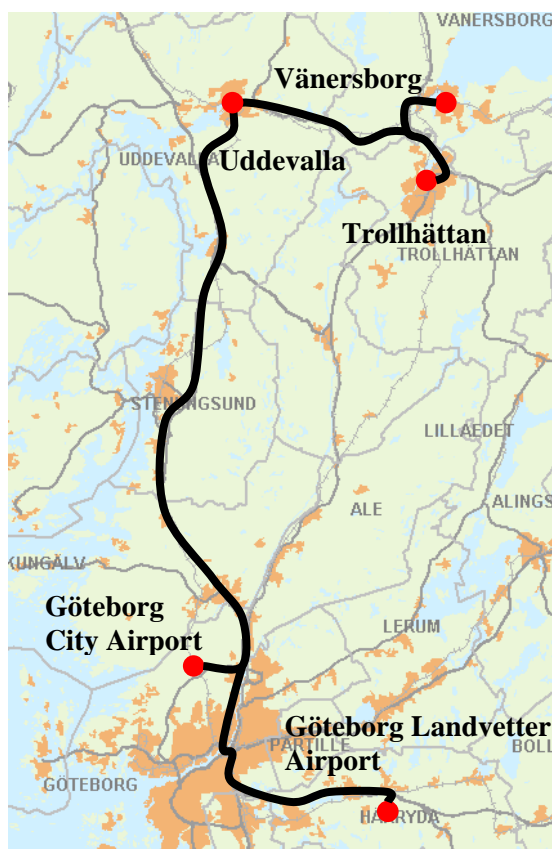
Figur 8: Ny flygbuslinje som har hållplatser vid Frölunda Torg, Radiomotet, Astra Zeneca, Mölndals station, Ericsson och Landvetter Airport. (Streckad linje är en önskad genväg.)

Trollhättan – Vänersborg – Uddevalla – City Airport – Landvetter Airport

I Trestadsområdet, dvs. Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla, bor ungefär 142 000 invånare, varav ungefär 95 000 bor i de tre tätorterna. Enligt undersökningen som gjordes 1998 över antalet flygpassagerare till och från Landvetter Airport under en genomsnittsdag är det ca 5 % av flygpassagerarna som kommer från upptagningsområdet, Trollhättan 2 % (224 resenärer), Vänersborg 1 % (80) och Uddevalla 2 % (192). Motsvarande uppgifter saknas för City Airport.

Västtrafik har idag inte någon flygbusstrafik från Trestadsområdet till City Airport och Landvetter Airport. Däremot kör Europaresor Solstabussarna AB på kommersiell bas flygbusstrafik från Karlstad via Dalsland och Trestadsområdet till City Airport och Landvetter Airport. Europaresor funderar nu på att utöka denna trafik till ca fyra dubbelturer Trestad – City Airport – Landvetter Airport. Om denna trafik inte kommer till stånd på kommersiell grund föreslås att Västtrafik upphandlar linjen.

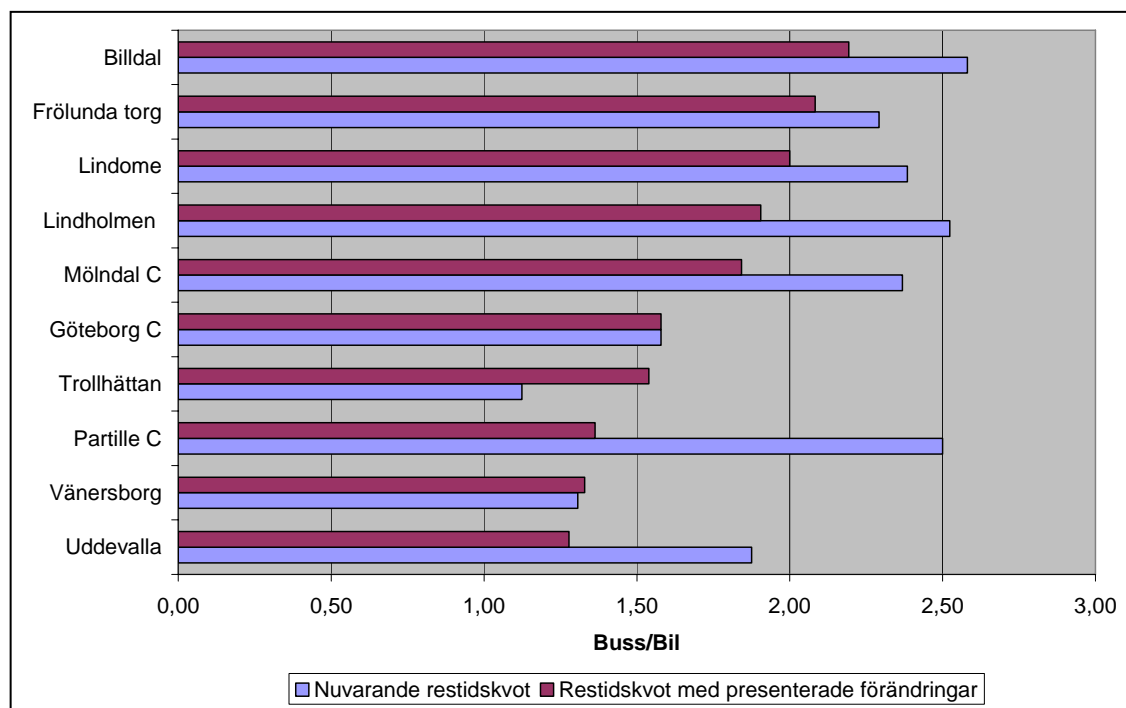
Linjen föreslås starta i Trollhättan och gå via Vänersborg och Uddevalla till City Airport och vidare till Landvetter Airport. Linjen föreslås trafikera med fyra dubbelturer under ett dygn. Tidtabellen bör, så långt det är möjligt, anpassas till flygens avgångs- och ankomsttider. Under ett inledningsskede skulle det vara passande att trafikera med ett mindre fordon med plats för 16-20 resenärer. Nettokostnad har inte beräknats.



Figur 9: Flygbusslinje Trollhättan - Vänersborg - Uddevalla - City Airport - Landvetter Airport.

Restidskvoter, buss/bil

I figuren nedan visas restidskvoten mellan flygbuss och bil, både nuvarande restidskvot men även den restidskvot som skulle bli om föreslagna åtgärder genomförs, dvs. nya linjer och förlängning av linjer. Nya linjer från Partille, Frölunda/Mölnadal och Trestadsområdet skulle förkorta restiden från Partille, Sydvästra Göteborg och från Uddevalla.

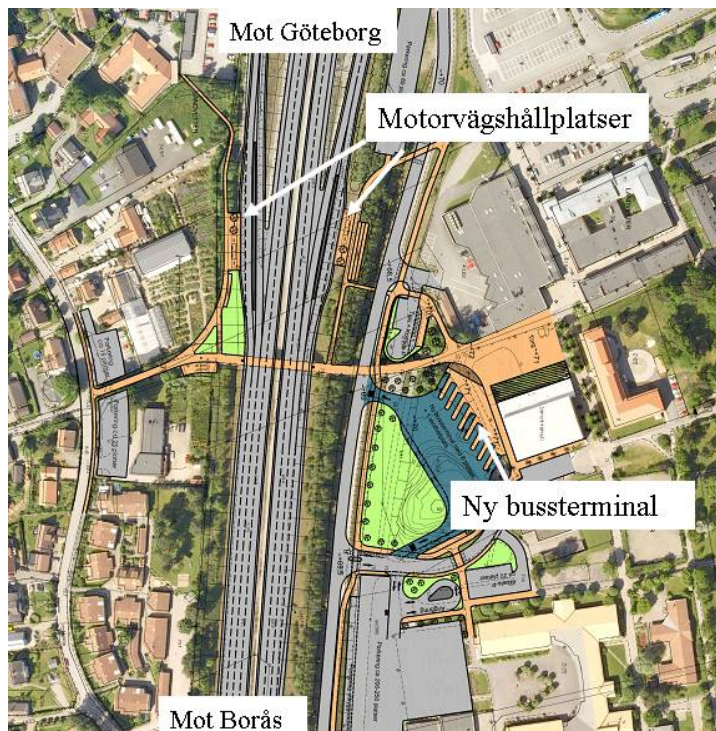


Figur 10: Restidskvot för resa till Landvetter Airport, nuvarande respektive efter presenterad förändring.

5.6 Trafikering av motorvägshållplats vid Landvettermotet

Vilka linjer som skall stanna vid motorvägshållplatsen utreds i en separat utredning som beräknas vara klar under våren 2009.

Idag är Landvetter centrum en knutpunkt för byten mellan bl.a. Röd Express och olika busslinjer i Härryda kommun. För närvarande planeras en ny bussterminal närmare Rv 40 vid Landvettermotet. I nära anslutning till bussterminalen planeras två motorvägshållplatser, en i vardera riktningen. Hållplatserna beräknas vara byggda i slutet av 2009. En utredning pågår inom Västtrafik för att ta fram trafikeringsalternativ för motorvägshållplatserna och den kommande bussterminalen.



Figur 11: Ny bussterminal och motorvägshållplatser i Landvetter.

5.7 Stimulansåtgärder för personalen på flygplatserna

Förmånskort för kollektivtrafiken och höjd parkeringsavgift för de anställda vid Landvetter Airport.

Landvetter Airport är en stor arbetsplats med ca 3 500 anställda. Personalen utför ca 80 000 resor per år med flygbussen, vilket motsvarar en marknadsandel på ca 5 %. Marknadsandelen behöver höjas.

Landvetter Airport

Under hösten har Landvetter Airport fått en miljödom där det bl.a. framgår att *Luftfartsverket ska verka för att fördubbla andelen resor med kollektivtrafiken till år 2012 jämfört med år 2006.*

För att ytterligare stimulera de anställda att resa kollektivt till arbetet föreslås följande åtgärder:

- Förmånskort i kollektivtrafiken till anställda, kostnaden för förmånskortet läggs på bruttolönen och den anställde förmånsbeskattas.
- Höjd parkeringsavgift för personalen. Idag är avgiften förhållandevis låg.
- Tätare trafik (se avsnitt 5.3)
- Nya linjer från Partille och Frölunda/Mölndal (se avsnitt 5.5)

City Airport

När det gäller anställdas resor till City Airport är begränsningen antalet turer med flygbussen och det glesa utbud som finns med ordinarie linjetrafik. Med oregelbundna arbetstider och relativt få anställda är det svårt att öka marknadsandelen kollektivtrafiken.

5.8 Kollektivtrafikvärd på Landvetter Airport

Kollektivtrafikvärd på Landvetter Airport

Många av inkommande turister och sällanresenärer har dålig kunskap om var flygbussen stannar i Göteborg och Borås. Det finns ett uppenbart behov av information dels angående flygbussens hållplatser, dels hur man reser vidare med stadstrafiken till ett specifikt hotell eller evenemang. Det finns också ett behov av information angående hur man betalar och biljettpriser för flygbuss och stadstrafiken. Idag får förarna av flygbussen ta emot frågorna och svara efter bästa förmåga. Förarnas kunskap om Västtrafiks priser och utbud är sannolikt begränsat.

Med en kollektivtrafikvärd i ankomsthallen på Landvetter Airport skulle resenärerna på ett annat sätt än idag kunna slussas till bussen och få snabba svar på sina frågor angående kollektivtrafiken. En kollektivtrafikvärd skulle fungera som informatör till flygpassagerarna. Motsvarande värd finns idag på flygplatserna Arlanda, Bromma och Skavsta.

Under hösten 2007 genomförde Flygbussarna ett projekt med att bemanna flygplatsen med en kollektivtrafikvärd. Satsningen bedömdes dock inte vara företagsekonomiskt motiverad. Den vanligaste frågan som ställdes av flygpassagerare var följande:

”Kan jag åka till adress xxxx med Flygbussen, eller måste jag ta en taxi?”

Det finns ett uppenbart behov av utökad information till flygpassagerarna, t ex hur man reser vidare med stadstrafiken. Vi föreslår införande av en kollektivtrafikvärd placerad i ankomsthallen på Landvetter Airport. Behovet av en kollektivtrafikvärd ökar om fler byten skall göras till stadstrafiken i framtiden, se kapitel 5.1 ovan. Kostnaden för en kollektivtrafikvärd beräknas till ungefär 1,3 mnkr/år. Med en uppskattad täckningsgrad motsvarande 50 % blir nettokostnaden 0,65 mnkr/år.

5.9 Förbättrad information på flygplatserna

Förbättrad kollektivtrafikinformation i flygplatsernas ankomsthall.

Landvetter Airport

I ankomsthallen finns rikligt med anvisningsskyltar till flygbussen. Skyltar finns i tak, på väggar och i golv. Flygbussens hållplats är nybyggd och läget är attraktivt i direkt anslutning till entrédörren. Det finns också en monitor som visar flygbussens avgångstider till Göteborg respektive Borås, om än med något omodern i sin design. Monitorn är placerad ihop med parkeringsautomaten, en brevlåda, två andra monitorer som visar flygtider samt med Göteborg & Co monter och terminal, se bild 16 nedan.



Figur 12: Nuvarande monitor med kollektivtrafikinformation

Bilden visar att kollektivtrafikinformationen ”drunknar” i övrig information i ankomsthallen. Annonseringen bör förbättras.

Västtrafik föreslår att kollektivtrafikinformationen i ankomshallen förbättras genom att:

- samla all kollektivtrafikinformation i ett eget separat utrymme i ankomshallen
- annonsera detta utrymme på ett tydligt sätt, gärna med stor tygvepa på väggen, liknande de tygvepor som finns i tullhallen där passagerarna hämtar sitt bagage.
- etablera en informationsdisk i ankomshallen där kollektivtrafikvärderna har sin utgångspunkt när denne skall informera flygpassagerarna.
- Etablera en terminal i informationsdisken. Terminalen kan användas för att planera sin resa med Västtrafiks reseplanerare.
- Terminalkostnad cirka 15 000 kr. Kostnad för internetanslutning tillkommer.
- Utbyte till ny monitor med modern design.
- Linjenätsskator och informationsfoldrar bör finnas vid disken för
 - flygbusslinjer
 - stadstrafik i Göteborg och Borås
 - övrig linjetrafik



Figur 13: Idéskiss: Eget utrymme med kollektivtrafikinformation i ankomshallen på Landvetter Airport.

City Airport

För de flygpassagerare som inte redan har bestämt sig för transportsätt från City Airport till Göteborg när de landar är det viktigt att bussarna marknadsförs på ett tydligt sätt på flygplatsen. Även de flygpassagerare som redan har bestämt sig för t ex taxiresa från flygplatsen får då se att de nästa gång kan välja bussen. Västtrafik föreslår att information om avgångstider för flygbussen och en linjenätsskarta över kollektivtrafiken i Göteborg finns i ankomshallen. Kostnaden är marginell.

5.10 Marknadsföring och information

Informera tydligare om försäljningsställen av flygbussbiljett samt placera linjenätskartor och tidtabeller ombord på flygbussarna.
--

Enligt avtalet mellan Västtrafik och Flygbussarna är det Flygbussarna till Landvetter Airport som har ansvaret för marknadsföringen av linjerna. Flygbussarna marknadsför bl.a. genom att skicka ut tidtabeller och foldrar till turistbyråer och hotell.

Västtrafik sköter marknadsföringen för kollektivtrafiken i övrigt för att få fler att välja bussen. Under hösten 2008 pågår en klimatkampanj för att värva fler resenärer som idag åker bil. Om fler väljer att åka kollektivt i vardagen, letar troligen fler flygpassagerare efter information om flygbussen när de skall flyga. Det är av stor vikt att information om flygbussen är lättillgänglig, bl.a. information avseende tidtabell, hållplatser och vad det kostar.

Vilka försäljningsställen för flygbussbiljetter som finns borde bli tydligare. Ännu viktigare blir det om flygbussbiljetten skall bli giltig i stadstrafiken. Information om alla försäljningsställen föreslås finnas på Västtrafik och Flygbussarnas hemsidor. Dessutom i den tryckta tidtabellen.

Hemsidor

En viktig informationskälla är Internet och information om flygbussarna finns att hämta på bl.a. följande hemsidor; Flygbussarna, Västtrafik, Landvetter Airport och City Airport. För att flygpassagerare skall finna alternativ till att ta bilen till flygplatsen bör det vara lätt att hitta information om flygbussarna. Under utredningens gång har Luftfartsverket ändrat informationen på *förstasidan* på deras hemsida (www.landvetter.lfv.se). Tidigare informerades det om parkeringsmöjligheterna vid flygplatsen. Nu finns information om att man kan åka kollektivt till flygplatsen.

Ombord på Flygbussen

Ombord på flygbussarna finns ställ för tidtabeller. I dessa ställ föreslås det finnas linjenätskartor för Göteborg respektive Borås stadstrafik i fickformat. Under tiden som resenärerna färdas i flygbussen in till de centrala delarna av de två städerna har de tid att studera linjenätet för respektive stadstrafik. På så sätt känner kanske fler att de kan fortsätta resan med kollektivtrafiken eller använda kollektivtrafiken under sin vistelse i de två städerna.

6 Linjer som har studerats men avfärdats

Två linjer har studerats men avfärdats i utredningen, då de inte anses ekonomiskt försvarbara eller inte medverkar till att uppnå syftet med utredningen.

Jönköping – Ulricehamn - Borås – Landvetter Airport

En förlängning av nuvarande linje mellan Borås och Landvetter Airport till Jönköping har studerats, vilket skulle öka det geografiska upptagningsområdet. Enligt undersökningen som gjordes 1998 över antalet flygpassagerare till och från Landvetter Airport är det endast 1,5 % av flygpassagerarna som kommer från upptagningsområdet, Jönköping (1 %) och Ulricehamn (0,5 %).

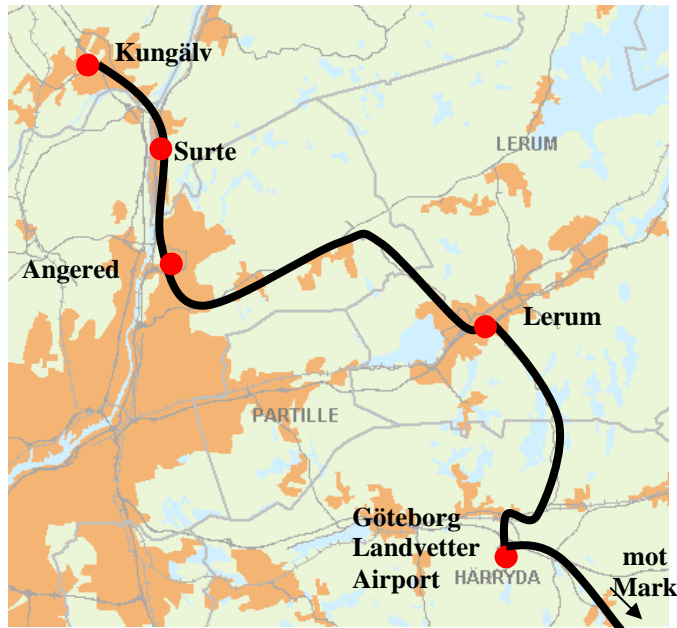
Med en turtäthet på 90 minuter i högtrafik och 180 minuter i lågtrafik skulle trafikkostnaden öka med 11,5 mnkr/år jämfört med dagens trafikkostnad för flygbusslinjen Borås – Landvetter Airport. Om kostnadstäckningen blir ungefär densamma som för flygbusslinjen mellan Borås och Landvetter Airport blir nettokostnaden för linjen öka med ungefär 9 miljoner.



Figur 14: Flygbusslinje Jönköping - Ulricehamn - Borås - Landvetter Airport har avfärdats i utredningen.

Kungälv - Ale - Angered - Lerum - Landvetter Airport – Mark

Det har framkommit önskemål om en ny linje mellan Kungälv – Ale – Angered – Lerum – Landvetter Airport – Marks kommun. För flygbussresenärerna från Kungälv, Ale och Angered blir restiden kortare om de först åker med allmän linjetrafik till Göteborg och där byter till flygbussen. Flygpassagerare från Lerum kommer att kunna åka Alingsåspendeln till Partille och byta till den föreslagna linjen mellan Partille och Landvetter Airport. Vägen mellan Lerum och Härryda är smal, krokig och olycksdrabbad, dessutom är den lågt prioriterad vid halkbekämpning.



Figur 15: Buslinje Kungälv - Surte - Angered - Lerum - Landvetter Airport - Marks kommun, har avfärdats i utredningen.

7 Avslutning

Nedan presenteras förslag till ett antal konkreta åtgärder för att utveckla trafiken i riktning mot de två uppsatta målen för utredningen. Flera av åtgärderna medför ökade kostnader. I de fall ägarersättningen behöver utökas anges detta i tabellen nedan (nettokostnad). Nettokostnaden är endast översiktligt uppskattad. Vi har också föreslagit vilket år som åtgärden skulle kunna genomföras under förutsättning att åtgärden inarbetas i budget och trafikförsörjningsplan. När det gäller trafikeringen av den framtida motorväghållplatsen vid Landvettermotet (kapitel 5.6) pågår en särskild utredning angående vilka busslinjer som skall angöra hållplatsen.

Kan eventuellt genomföras under 2010 (Trafikförsörjningsplan 2010)	Brutto- kostnad mnkr	Netto- kostnad mnkr	Marknadsföring/ information riktad till
1. Integrerad biljett (kap 5.1)	0,7	0	Nuv. och pot. resenärer
2. Flygbussbiljett ingå i evenemangsbiljetter (kap 5.2)			Evenemangsbesökare
3. Ny busslinje Partille – Landv. C – Landv Airport (kap 5.5)	3,9	2,7 ³⁾	Boende i Partille, anställda på Landv. Airp.
4. Kollektivtrafikvärd på Landvetter Airport (kap 5.8)	1,3	0,7	Ank. flygpassagerare
5. Förmånskort i kollektivtrafiken till anställda vid Landvetter Airport (kap 5.7)			Anställda på Landvetter Airport
6. Höjd parkeringsavgift för de anställda vid Landvetter Airport (kap 5.7)			Anställda på Landvetter Airport
7. Förbättrad information på Landv Airport (kap 5.9)			Ank. flygpassagerare
8. Förbättrad information på City Airport (kap 5.9)			Ank. flygpassagerare
9. Ny flygbusslinje Trollh – Vänersb – Uddev – City Airport – Landvetter Airport (kap 5.5) ⁴⁾	ej beräknad	ej beräknad	Boende i Trollh, Vänersb, Uddev
Kan eventuellt genomföras under 2011 (Trafikförsörjningsplan 2011)			
10. Tätare trafik Nils Ericsonterm. – Landvetter Airport (5.3)	5,0	2,5	Potentiella resenärer
11. Förlängning av flygbuss NET – Landvetter Airport, vissa turer startar vid Lindholmen (kap 5.4)	0,5	0,4	Företagen vid Lindholmen
12. Ny flygbusslinje Frölunda torg – Mölndal C – Landvetter Airport (kap 5.5) ⁵⁾	8,0	4,0	Boende/företag i Frölunda och Mölndal
Kan eventuellt genomföras 2012 eller senare.			
13. Förlängning av flygbuss Nils Ericsonterm – City Airport, start vid Korsvägen (kap 5.4) ⁶⁾	1,0	0,5	Potentiella resenärer

³⁾ Pga nuvarande avtal för linje 615 kvarstår en kostnad på 1,4 mnkr.

⁴⁾ Linjen upphandlas om den inte kan köras på kommersiell grund, se kapitel 5.5

⁵⁾ Uppskattad nettokostnad. Särskild marknadsanalys krävs för att precisera biljetintäkterna

⁶⁾ Endast trafikeringkostnad. Infrastrukturstyrkostnaden för ombyggnad vid Korsvägen är inte beräknad.

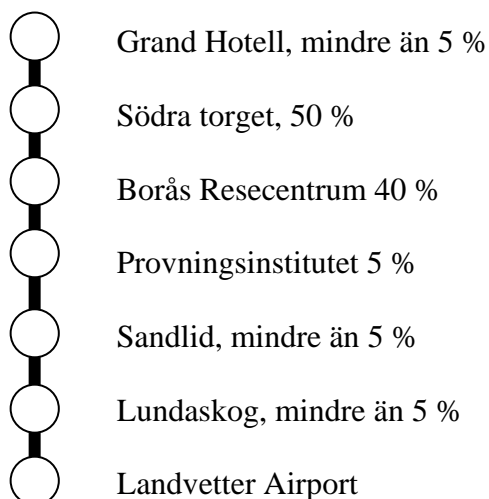
Bilaga 1

Flygbussarnas hållplatser med fördelningen av på-/avstigande

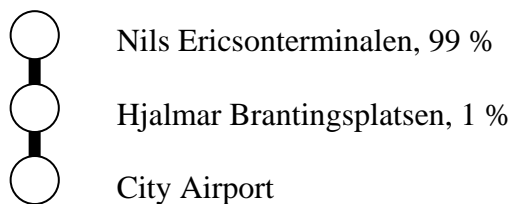
Göteborg – Landvetter Airport



Borås – Landvetter Airport



Göteborg – City Airport



Bilaga 2

Fakta om flygbusslinjerna

Göteborg – Landvetter Airport

Trafikdygn	Turtäthet	Restid	Enkelbiljett	Rabatt	Områdesladdning
04.20 – 00.30 alla dagar	Vardagar 15/20/30, lör och sön 20/30	30 min	80 kr vuxen	T&R 140 kr 10-resor 675 kr Ungdom 50 kr (8-17 år) Barn 0 kr (0-7 år)	Göteborg + 735 kr (gäller endast anställda vid flygplatsen)

Borås – Landvetter Airport

Trafikdygn	Turtäthet	Restid	Enkelbiljett	Rabatt	Områdesladdning
05.00 – 23.05 mån- fre 05.00-18.15 lör	I genomsnitt varannan timme	40 min	80 kr vuxen	T&R 150 kr Ungdom 50 kr (8-17 år) Barn 0 kr (0-7 år)	Regionen Runt 1 350 kr (gäller endast anställda vid flygplatsen)



Göteborg – City Airport

Trafikdygn	Turtäthet	Restid	Enkelbiljett	Rabatt	Områdesladdning
06.00 – 21.55	Anpassad till flygavg/ flygets ankomst	25 min	60 kr vuxen	T&R 110 kr 10-resor 540 kr Ungdom 50 kr (8-17 år) Barn 0 kr (0-7 år)	Kommunladdning Göteborg 410 kr (gäller endast anställda vid flygplatsen)

Bilaga 3

Nuvarande tidtabeller

(giltiga tom 28 mars 2009)

 FRÅN GÖTEBORG			 TILL CITY AIRPORT			
Destination	Flyg nr.	Flyg avg.tid	Avg. Nils Ericson term.	Hjalmer Brantingspl.	City Airport	Veckodag
Warszawa	W6 458	08.15	05.55	06.00	06.20	M, O, F, S
Alicante	FR9087	10.00	07.40	07.45	08.05	Ti, To, L
London (Stansted)	FR965	10.20	08.00	08.05	08.25	M-L
Glasgow (Prestwick)	FR7893	12.20	10.00	10.05	10.25	L
Glasgow (Prestwick)	FR7893	12.25	10.05	10.10	10.30	To
Berlin	AB8719	13.00	10.40	10.45	11.05	S
Dublin	FR953	13.15	10.55	11.00	11.20	M, O, F
Gdansk	W6 378	13.25	11.05	11.10	11.30	Ti, To
Gdansk	W6 378	13.35	11.15	11.20	11.40	L
Berlin	AB8719	13.40	11.20	11.25	11.45	M-F
Glasgow (Prestwick)	FR7893	14.05	11.45	11.50	12.10	S
London (Stansted)	FR967	15.25	13.05	13.10	13.30	S
London (Stansted)	FR967	15.30	13.10	13.15	13.35	M-L
Glasgow (Prestwick)	FR7893	17.10	14.50	14.55	15.15	M, F
Milano	FR4713	17.20	15.00	15.05	15.25	Ti, To, L
Budapest	W6 280	17.45	15.25	15.30	15.50	M, O, F
Frankfurt (Hahn)	FR9838	17.50	15.30	15.35	15.55	M-S
Marseille	FR6548	19.55	17.35	17.40	18.00	O, S
Madrid	FR5413	20.35	18.15	18.20	18.40	M, F
Barcelona	FR9384	20.45	18.25	18.30	18.50	Ti, To, L
London (Stansted)	FR969	21.20	19.00	19.05	19.25	M-To, S
London (Stansted)	FR969	21.35	19.15	19.20	19.40	F

ÖBÖ. Flygbussarnas tidtabell till City Airport är direkt anpassad till Ryanair, Air Berlin och Wizz Air. Bussen avgår alltid från Nils Ericson terminalen 2 tim och 20 min före planet's avgångstid.

N.B. The Airport Coaches timetables to City Airport correspond with Ryanair, Air Berlin and Wizz Air. The bus always departs from the Nils Ericson terminal 2 hrs 20 mins before each flight's departure.

Restid till Landvetter:	30 min	26 min	24 min	20 min	0 min
MÅN-FRE	Nils Ericson Term. /Centralstationen	Kungssports- platsen	Götaplatsen /Park Avenue	Korsvägen /Svenska Mässan	Ca ank. Landvetter Airport
04	20 45	24 49	26 51	30 55	50
05	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
06	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
07	05 20 35 50	09 24 39 54	11 26 41 56	15 30 45	15 35 50
08	05 25 45	09 29 49	11 31 51	00 15 35 55	05 20 35 55
09	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
10	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
11	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
12	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
13	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
14	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
15	05 20 35 50	09 24 39 54	11 26 41 56	15 30 45	15 35 50
16	05 20 35 50	09 24 39 54	11 26 41 56	00 15 30 45	05 20 35 50
17	05 25 45	09 29 49	11 31 51	00 15 35 55	05 20 35 55
18	05 25 45	09 29 49	11 31 51	15 35 55	15 35 55
19	05 25 50	09 29 54	11 31 56	15 35	15 35 55
20	20 50	24 54	26 56	00 30	20 50
21	20 50	24 54	26 56	00 30	20 50
22	20 50	24 54	26 56	00 30	20 50
23	20 50	24 54	26 56	00 30	20 50
00				00	20

1/5, 6/6, 20/6 OCH 21/6 TRAFIKERAS SOM LÖRDAGAR.

SAMTLIGA TIDER ÄR CA-TIDER.

Restid till Landvetter:	40 min	37 min	35 min	33 min	29 min	28 min	27 min	25 min	
MÅN-FRE	Grand Hotel	H. Searbäck/Comf och Höglökallan	Södra Torget	Borås Reser- centr.	Sv. Promnings- och Forskningsnat.	Särstid	Lundsläktog	Vilared	Landvetter (ank.)
06.06	06.08*	06.10	06.12	06.16	06.17	06.18	06.20*	06.45	
06.30	06.33*	06.35	06.37	06.41	06.42	06.43	06.45*	07.10	
09.06	09.08*	09.10	09.12	09.16	09.17	09.18	09.20*	09.45	
10.35	10.38*	10.40	10.42	10.46	10.47	10.48	10.50*	11.15	
12.30	12.33*	12.35	12.37	12.41	12.42	12.43	12.45*	13.10	
14.35	14.38*	14.40	14.42	14.46	14.47	14.48	14.50*	15.15	
16.10	16.13*	16.15	16.17	16.21	16.22	16.23	16.25*	16.50	
18.15	18.18*	18.20	18.22	18.26	18.27	18.28	18.30*	18.55	
20.40	20.43*	20.45	20.47	20.51	20.52	20.53	20.55*	21.20	
22.20	22.23*	22.25	22.27	22.31	22.32	22.33	22.35*	23.00	

* Endast vid avrop senast 10 min före avgång på tel 031-336 22 74.

1/5, 6/6, 20/6 och 21/6 trafikeras som lördagar.

OBS. Samtliga tider är ca-tider och kan komma att variera beroende på flyg- och trafikförändringar.

Så långt det är möjligt inventar vi ankommande flyg. Passagerare ansvarar själva för sitt bagage.

