

Kollektivtrafik
Tove Ljungberg
tove.ljungberg@regionjh.se

Kollektivtrafiknämnden
KTN/57/2025
2026-02-05

Svar på initiativärende från Andrea Fors och Ronny Karlsson (SD) om en kollektivtrafik som möter flygresenärers behov

Ärendebeskrivning

Initiativärendet från Andrea Fors (SD) och Ronny Karlsson (SD) lyfter att Åre Östersund Airport trafikeras av busslinje 3 med ungefär timmestrafik och att flygplatsen har 1–6 flyg per dag. Alternativen att resa till och från flygplatsen är bil, taxi eller buss, och taxibilar står normalt inte på plats utan förbeställning. Initiativet pekar på att bussens avgångar inte är synkroniserade med flygets tider, vilket leder till långa väntetider och begränsad tillgänglighet för flygresenärer.

Kollektivtrafiken till flygplatsen bedrevs tidigare som en särskild flygbuss med avgångar anpassade till landningstider. Denna lösning avvecklades i samband med nytt linjenät 2024. Flygtrafiken ingick varken i kollektivtrafikutredningen som Ramboll genomförde, eller i den efterföljande upphandlingen av stadstrafiken.

Efter tecknade trafikavtal inkom en politisk uppmaning att säkerställa trafik till flygplatsen igen. Linje 3 förlängdes därför från Frösö Park, trots att delar av sträckan går på en enskild väg utan avtalat vinter- och vägunderhåll. Trafiken körs med fasta intervall hela trafikdygnet, oberoende av flygets tider, vilket innebär att resenärer ofta missar anslutningar eller får långa väntetider. Trafiken körs även när flygplatsområdet är stängt och vägen kan vara oframkomlig.

I december 2024 glesades trafiken på linje 3 från 30- till 60-minuterstrafik på grund av resursbrist och prioriteringar i södra Östersund. Trots glesningen behölls fasta avgångar från flygplatsen, vilket fortsatt genererat kundärenden. I december 2025 avvecklades linje 3 och linje 4 förlängdes i stället till flygplatsen. Denna lösning har upplevts negativt av flera resenärer, bl.a. på grund av förseningar, inställda turer och överfulla bussar. Inför fortsatt trafik längs denna sträcka behöver en riskbedömning genomföras, samt vidare samverkan ske mellan Regionen, Swedavia, Frösö Park och berörd vägförening för att bedöma om vägen kan trafikeras på ett säkert och hållbart sätt.

Statistik visar att endast 6–7 % av flygresenärerna använt busstrafiken, både historiskt under perioden med flyganpassad flygbuss och i nuvarande lösningar. Det är oklart om detta beror på tidtabell, prisnivå, restid eller andra faktorer. Restiden har ökat från cirka 15 till cirka 30 minuter, medan priset har blivit lägre. Resandet till och från flygplatsen utgör cirka 0,38 % av stadstrafikens totala resande, både nu och i det tidigare linjenätet. Jämförs med stomlinjerna 1 och 6 som står för nästan 50 % av trafiken. Ett framtida beslutsunderlag behöver därför bygga på fördjupade analyser av resestatistik, efterfrågan och riskbedömningar för att bedöma vilken trafikmodell som är mest ändamålsenlig.

Underlaget visar att nuvarande lösning har betydande utmaningar kopplat till drift,

vägförutsättningar, resenärserfarenheter och nyttjandegrad. Historiken visar även att helt flyganpassad trafik inte resulterat i högre nyttjande än dagens upplägg. Vid framtida utformning bör även regionens uppdrag att inte konkurrera ut taxinäringen beaktas. Sammantaget bedöms en särskild utredning krävas för att pröva alternativa trafikmodeller som bättre kan möta behov, förutsättningar och kostnadseffektivitet.

Regiondirektörens förslag

1. Initiativärendet anses besvarat.
2. Regiondirektören får i uppdrag att utreda en annan trafiklösning än nuvarande linjelagda kollektivtrafik till Åre Östersund Airport.

I tjänsten

Sara Lewerentz
Regiondirektör

Mattias Johansson
Områdeschef Kollektivtrafiken

Utdrag till

Andrea Fors och Ronny Karlsson (SD)
Områdeschef kollektivtrafik