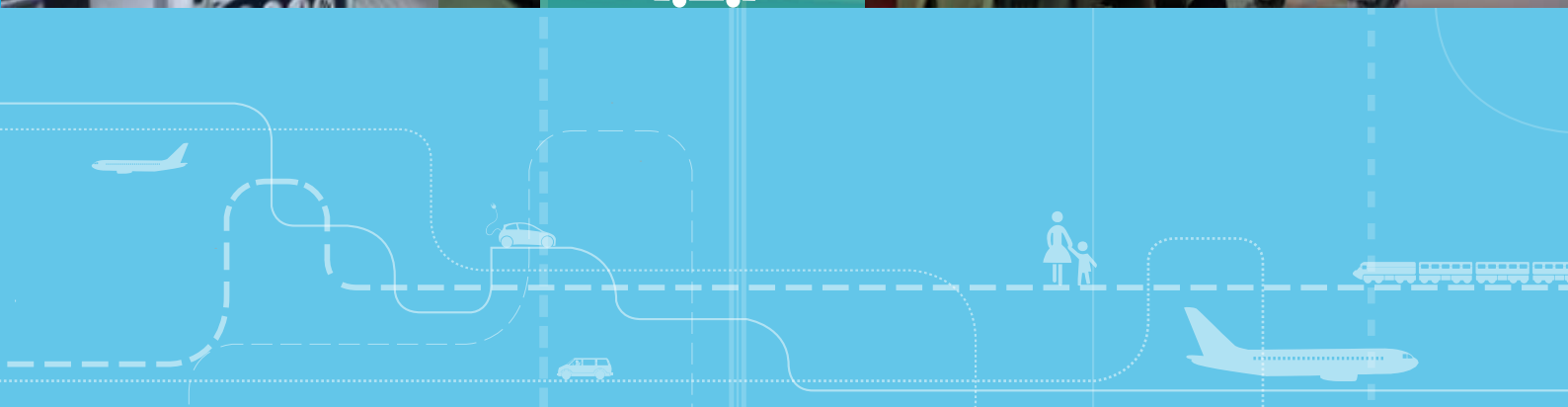


MILJØVENNLIG TILBRINGER- TRANSPORT TIL LUFTHAVN

Oppsummering av Avinors tilbringerundersøkelse





Sammendrag:

Avinor har mål om å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken. Gjennom spørreundersøkelser, intervjuer med transportselskapene og en gjennomgang av internasjonale studier har prosjektet hatt som mål å identifisere faktorer som motiverer til økt bruk av kollektivtransport. Blant disse er; enklere tilgjengelighet til flybuss/tog, at man slipper å bytte mellom transportmidler og at reisetiden med kollektivtransport forkortes. Det er også en positiv respons på reduserte takster på buss og tog. Resultatene peker videre på at informasjonen om kollektivtransporttilbudet til passasjerene når de kommer inn i ankomsthallen må bli vesentlig bedre. Økte kollektivandeler fordrer imidlertid også restriktive tiltak på parkering. I tråd med «best practice» anbefales kombinasjoner av positive og restriktive tiltak for å endre folks reiseatferd.

Miljøvennlig tilbringertransport til lufthavn. Oppsummering av Avinors tilbringerundersøkelse

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli,
Frode Longva, Liva Vågane,
Tom Erik Julsrud, Harald Thune-Larsen

Rapportnr: 1241/2012

Denne sammendragsrapporten bygger på følgende rapporter:

Et kollektivt løft for Flesland. TØI-rapport 1221/2012
Et kollektivt løft for Værnes. TØI-rapport 1222/2012
Et kollektivt løft for Sola. TØI-rapport 1223/2012
Et kollektivt løft for Oslo lufthavn Gardermoen.
TØI-rapport 1224/2012

Prosjektnr: 3748

Prosjektnavn: **Miljøvennlig tilbringer til lufthavn**

Programnr: 12

Kvalitetsansvarlig: **Randi Hjorthol**

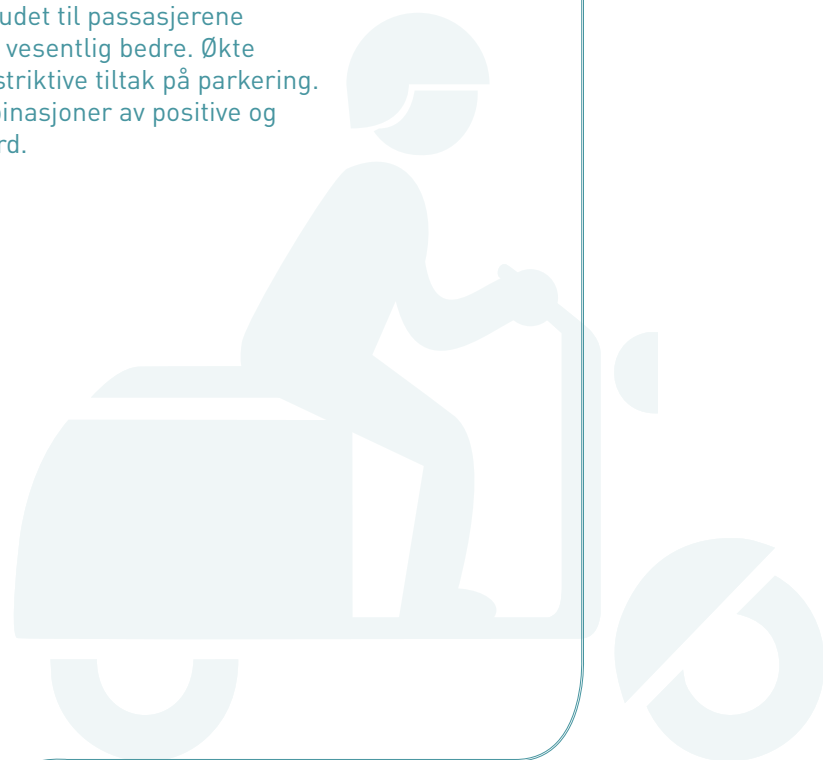
Prosjektleder: **Jon Martin Denstadli**

Utgivermåned og år: **November 2012**

Antall sider inkl vedl: 12

Finansieringskilde: **Transnova, Avinor
og Akershus fylkeskommune.**

Emneord: Tilbringertransport;
kollektivtransport; luftfart; lufthavn



Innhold

Om prosjektet	3
Dagens tilbringertransport:	4
Tiltak for å øke kollektivandelen	8



Om prosjektet

Som et ledd i å redusere klimagassutslippet fra virksomheten, har Avinor mål om å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken til/fra sine lufthavner. Med støtte fra Transnova og Akershus fylkeskommune initierte Avinor våren 2011 et prosjekt med formål å identifisere tiltak som kan øke kollektivbruken til/fra landets fire største lufthavner; Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Formålet med prosjektet har vært å generere kunnskap som vil bidra til å utvikle kollektivtransporttilbudet til lufthavnene, og gjøre bruk av buss og tog mer attraktivt sett opp mot privatbil og drosje. Dette vil også kreve tiltak som er utenfor Avinors kontroll.

Prosjektet bygger på fem delanalyser: (i) gjennomgang av internasjonal litteratur om tilbringertransport, (ii) analyser av Avinors Reisevaneundersøkelse på fly 2011 (RVU 2011), (iii) undersøkelse blant flypassasjerer om potensialet for å overføre tilbringertransport fra bil til kollektivt, (iv) undersøkelse om de flyplassansattes arbeidsreiser og forventet respons på ulike tiltak for å redusere bilbruken på disse reisene, og (v) dybdeintervju med representanter fra transportselskapene.

Samlet danner dette grunnlag for utforming av forslag til konkrete tiltak for å øke attraktiviteten til kollektivtransporten til/fra de fire lufthavnene. Dette notatet sammenfatter resultatene fra prosjektet. Det er utarbeidet egne rapporter for hver enkelt lufthavn som mer detaljert beskriver undersøkelsesopplegg, resultater og anbefalte tiltak for å øke kollektivandelen i tilbringertransporten.

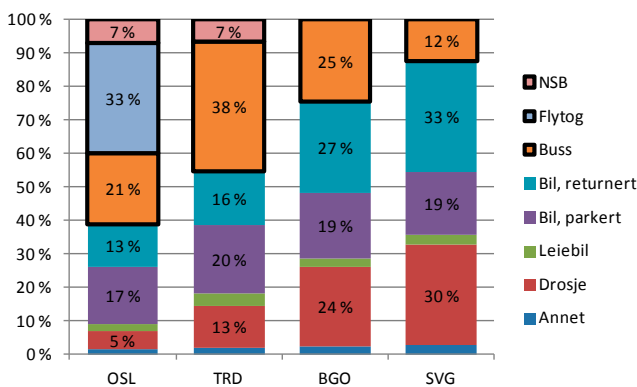


Dagens tilbringertransport

Store forskjeller i kollektivandelen

Det er betydelige forskjeller i kollektivandelen mellom lufthavnene. Figur 1 viser transportmiddelfordelingen i 2011:

- Oslo: Hadde en kollektivandel på 61 prosent i 2011. Målet i 2020 er 70 prosent. Grunnet vedlikeholdsarbeider på jernbanenettet i Oslo sommeren 2011 var kollektivandelen sannsynligvis lavere enn hva den normalt ville vært (65 prosent i 2009). Flytoget var største tilbringermåte med 33 prosent markedsandel, mens buss (inkl. skyttelbuss fra hotellene) sto for 21 prosent. Knappt hver tredje tilbringerreise ble foretatt med privatbil. Drosjemarkedet er begrenset.
- Trondheim: 45 prosent kollektivandel i 2011. Målet i 2020 er 60 prosent. Buss sto for 85 prosent av kollektivreisene og tog for 15 prosent. Markedet til toget er primært nordfra. 40 prosent av tilbringertrafikken fra Steinkjer er med tog. Drøyt hver tredje tilbringerreise skjer med privatbil, og 13 prosent med drosje.
- Bergen: 25 prosent kollektivandel i 2011. Målet i 2020 er 40 prosent forutsatt framføring av bybanen. I all hovedsak skjer kollektivreisene med buss, men det er også båtanløp ved Flesland kai med overgang til skyttelbuss. Mer enn hver fjerde passasjer ble kjørt av andre («kiss and fly»), mens 19 prosent parkerte bil ved flyplassen. Også et betydelig drosjemarked (24 prosent).
- Stavanger: Kollektivandel (buss) på 12 prosent. Målet i 2020 er 30 prosent. Privatbil står for mer enn halvparten av tilbringerreisene – hver tredje flypassasjer blir kjørt av andre og 19 prosent parkerer egen bil ved flyplassen. Drosjemarkedet er betydelig, hele 30 prosent av passasjerene ankommer Sola med drosje.



Figur 1: Transportmiddelfordeling i tilbringertrafikken 2011



Kollektivandelen til Gardermoen var i 2011 på 61 prosent og flytoget hadde en markedsandel på 33 prosent.
Foto: Flytoget

Fleksibilitet og reisetid det viktigste for å velge bil

Tabell 1 gir årsaker for å velge bil på tilbringerreisen. Responsen er i stor grad sammenfallende på tvers av lufthavnene:

- Fleksibilitet, kontroll med tiden og tidsbruk er avgjørende for at man velger bil eller drosje – ca 65-75 prosent av bil-/drosjebrukerne oppgir at dette er viktige årsaker.
- Om lag 70 prosent av dem som kjører egen bil til Oslo, Bergen og Stavanger nevner også gode parkeringsmuligheter som en viktig årsak til transportmiddelvalget. Trondheim skiller seg ut ved at bare halvparten oppgir dette som en viktig årsak.
- Relativt få (25-30 prosent) på Bergen, Trondheim og Stavanger oppgir økonomi som viktig årsak, dvs at det er billigere å bruke bil/drosje enn kollektivtransport. For passasjerene på Oslo er økonomi en mer tungtveiende årsak.
- For mange som reiser med barn oppleves det som enklere å bruke bil enn å reise med kollektivtransport. Om lag to av tre i denne gruppen oppga dette som en viktig årsak for transportmiddelvalget. Dette er likevel en forholdsvis liten passasjergruppe (under 10 prosent).
- Blant dem som ble kjørt («kiss and fly») oppga ca to av tre «ble tilbudt skyss» som en viktig årsak til transportmiddelvalget. I de fleste tilfeller er dette med andre ord ikke planlagt atferd.



Tabell 1: Respons på spørsmål: «Hvor viktig var følgende forhold for at du reiste med bil/drosje til flyplassen i dag?» Svarskala: 1=ikke viktig, 5=meget viktig. Andel som har oppgitt 4 eller 5

	OSL	BGO	TRD	SVG
Bil/drosje gir større fleksibilitet enn kollektivt	70	76	74	77
Kortere reisetid med bil/drosje enn med kollektivtransport	69	74	69	77
Bil/drosje gir bedre kontroll med tiden	65	74	72	74
Mer komfortabelt med bil/drosje enn kollektivtransport	61	61	57	58
Tidlig flyavgang/kommer hjem sent	43	37	39	30
Flere som reiser sammen	39	34	35	30
Billigere å bruke bil/drosje enn kollektivtransport	44	29	25	26
Hadde mye bagasje	32	29	24	25
Ble tilbudt skyss (hvis kjørt av andre) ¹	63	67	60	66
Gode parkeringsmuligheter ²	71	70	51	70
Enklere med bil når man reiser med barn ³	64	70	70	67

1) Kun de som ble kjørt («kiss and fly»)

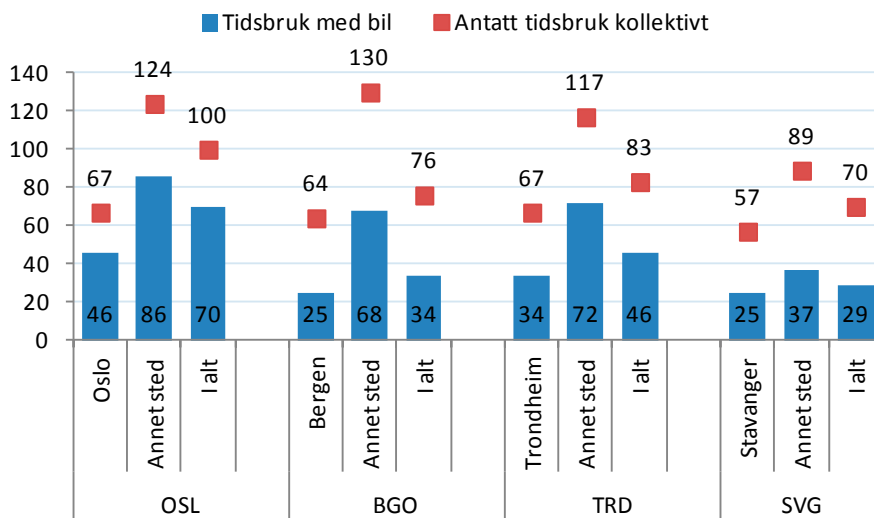
2) Kun de som hadde bil parkert ved flyplassen

3) Kun de som hadde med barn på reisen

Flypassasjerer som ankom lufthavnen med bil/drosje ble spurt om hvor lang tid de hadde brukt på tilbringerreisen, samt hvor lang tid det alternativt ville tatt dersom de hadde reist kollektivt. Den tidsmessige ulempen med å benytte kollektivtransport versus bil, slik den anslås av intervjupersonene, er i gjennomsnitt 30 minutter på Oslo, 42 minutter på Bergen, 37 minutter på Trondheim og 41 minutter på Sola (figur 2). De som kjører fra bykommunene har mindre tidsuleppe ved bruk av kollektivtransport enn de som starter i andre kommuner.



Omkring 70 prosent av dem som kjører bil til lufthavnene i Oslo, Bergen og Stavanger nevner gode parkeringsmuligheter som en viktig årsak til transportmiddelvalget. Illustrasjonsfoto fra Bergen lufthavn, Flesland. Foto: Harald Aas



Figur 2: Oppgitt tidsbruk (minutter) på tilbringerreisen med bil/drosje og respondentenes subjektive anslag på hvor lang tid det ville tatt dersom de skulle reist med kollektivtransport. Startsted i bykommunen eller annet sted i influensområdet

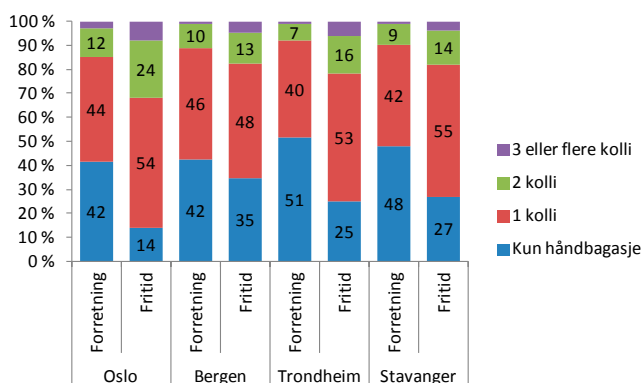




Mellom 40 og 50 prosent av dem som er på forretningsreise har kun håndbagasje. Foto: Harald Aas

Få som reiser med mye bagasje

Mellom 25 og 30 prosent av respondentene i tilbringerundersøkelsen oppga at mye bagasje var en viktig årsak til at man benyttet bil/drosje til flyplassen. Figur 3 viser at de aller fleste av bil-/drosjebrukerne bare reiser med håndbagasje eller med ett kollo som sjekkes inn. Det er store forskjeller avhengig av reiseformål, men også blant fritidsreisende er det et klart mindretall som sjekker inn mer enn ett kollo. Mellom 40 og 50 prosent av dem som er på forretningsreise har kun håndbagasje.

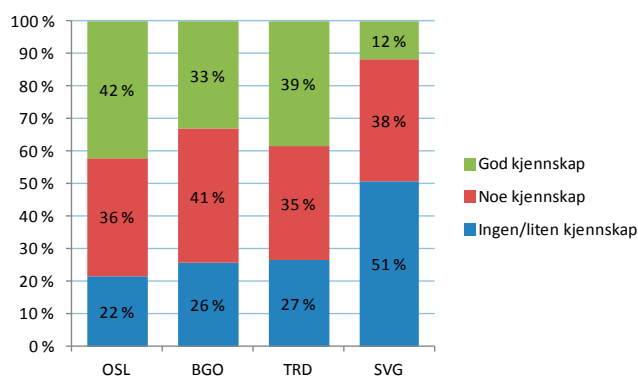


Figur 3: Antall kollo man har sjekket inn. Passasjerer som benytter bil/drosje til flyplassen

Det er imidlertid en sterk sammenheng mellom antall kollo man reiser med og hvor viktig man angir at «mye bagasje» var for transportmiddelvalget. Reiser man med to eller flere innsjekkede kollo blir dette med andre ord et viktig argument for å benytte bil/drosje.

Variierende kjennskap til kollektivtilbudet

Tilsynelatende har passasjerene på Oslo, Bergen og Trondheim rimelig god kjennskap til kollektivtilbudet ut til flyplassene (figur 4). Om lag tre av fire oppgir at de har noe eller god kjennskap, mens hver fjerde har liten eller ingen kjennskap om hvordan man kommer seg ut til flyplassen med kollektivtransport. Blant passasjerene på Stavanger er kunnskapen vesentlig dårligere – drøyt halvparten sier at de har ingen eller liten kjennskap til kollektivtilbudet. Kjennskapen er som ventet vesentlig bedre blant bosatte enn blant besøgende. Dette gjelder alle lufthavnene.



Figur 4: Kjennskap til kollektivtilbudet til/fra lufthavnene

På mer konkrete spørsmål om kjennskap til kollektivtilbudet øker imidlertid andelen «ingen/liten kjennskap» betydelig. Blant passasjerene på Oslo sier 60 prosent at de verken kjenner til prisene eller rutetilbudet til NSB. Gjennomgående er kjennskapen til Flytoget størst, men også her ligger andelen «ingen/liten kjennskap» mellom 35 og 40 prosent.

På Bergen oppgir halvparten at de ikke kjenner til rutetider eller priser på Flybussen. På Trondheim er andelen 44 prosent, mens over 60 prosent av passasjerene på Stavanger verken kjenner til priser eller rutetider på Flybussen.





Bedre tilgjengelighet viktigst for å få flere til å velge kollektivt

Tabell 2 viser bil- og drosjebrukernes svar på spørsmål om man ville brukt kollektivtransport på reisen til flyplassen dersom ulike forhold var tilstede. Responsen er i stor grad sammenfallende på tvers av lufthavnene:

- Tilgjengelighetsaspekter ved kollektivtransporten tillegges størst vekt. Om lag halvparten ville brukt kollektivtransport dersom det var mer lettvinnt å komme seg til flybuss/tog, dersom de hadde sluppet å bytte transportmiddel og om den totale reisetiden med kollektivtransport var kortere.
- Om lag 30 prosent på Bergen, Trondheim og Stavanger sier at de ganske eller helt sikkert ville brukt kollektivtransport dersom de kunne kjøpt rabattert billett på flybuss/tog samtidig med flybilletten. Denne andelen er vesentlig høyere på Oslo.
- Frekvenser og priser på flybuss/tog vektlegges relativt sett mindre.
- Økte parkeringsavgifter synes å ha mindre effekt enn tilgjengelighet til kollektivtransport. Blant dem som kjører egen bil og parkerer ved flyplassen ville om lag hver femte latt bilen stå og tatt kollektivtransport dersom parkeringsavgiftene økte med 50 prosent. Økte drosjetakster ville derimot hatt noe større effekt blant drosjebrukerne.
- De som ble kjørt av andre («kiss and fly») ble bedt om å vurdere adkomstbegrensninger til terminalbygningen. For begge tiltakene indikerer resultatene at mellom 20 og 25 prosent med stor sannsynlighet ville valgt kollektivtransport dersom dette var blitt innført.
- I Bergen vil Bybanen utgjøre en ny kollektivforbindelse mellom sentrum og Flesland når forlengelsen står ferdig sommeren 2016. Bybanen skal integreres i den nye flyplassterminalen slik at det blir mulig for passasjerene å gå direkte om bord på banen. I henhold til responsen kan dette bli et vellykket tiltak – nær halvparten sier at de ganske eller helt sikkert ville tatt Bybanen dersom denne hadde gått helt frem til flyplassen.
- Generelt er passasjerene på OSL mer prissensitive enn på de andre lufthavnene. Dette gjelder både priser på kollektivtransport og parkering.

Mellom 30 og 40 prosent av dem som benytter bil/drosje sier at de sannsynligvis ville brukt kollektivtransport dersom de kunne kjøpt rabattert billett på flybuss/tog samtidig med flybilletten.

Tabell 2: Respons på spørsmål «Ville du brukt kollektivtransport på reisen til flyplassen i dag dersom...».

Svarskala: 1 (helt sikkert ikke) – 5 (helt sikkert).

Andel som har svart 4 eller 5

	OSL	BGO	TRD	SVG
Du hadde sluppet å bytte mellom transportmidler	49	54	47	51
Det var mer lettvinnt å komme seg til flybuss/tog	48	48	49	51
Den totale reisetiden med kollektivtransport var kortere	48	55	45	50
Du kunne kjøpt rabattert billett på flybuss/tog samtidig med flybilletten	41	32	28	27
Billettprisene på flybuss/tog var 50% lavere	41	25	27	19
Parkering ved flyplassen var 50% dyrere ¹	31	22	22	19
Flybuss/tog hadde flere avganger	30	32	28	32
Drosjetaksten til Værnes var 50% høyere ²	29	31	31	21
Det var en avgift på kr 50 for å komme til terminalen med bil ³	23	25	25	18
Du måtte gå de siste 200m til terminalbygningen ³	22	25	25	18
Bybanen hadde gått helt fram til Flesland	-	48	-	-

1) Kun de som hadde bil parkert ved flyplassen

2) Kun de som ankom med drosje

3) Kun de som ble kjørt («kiss and fly»)



Tiltak for å øke kollektivandelen

1. Tilbudsforbedrende tiltak

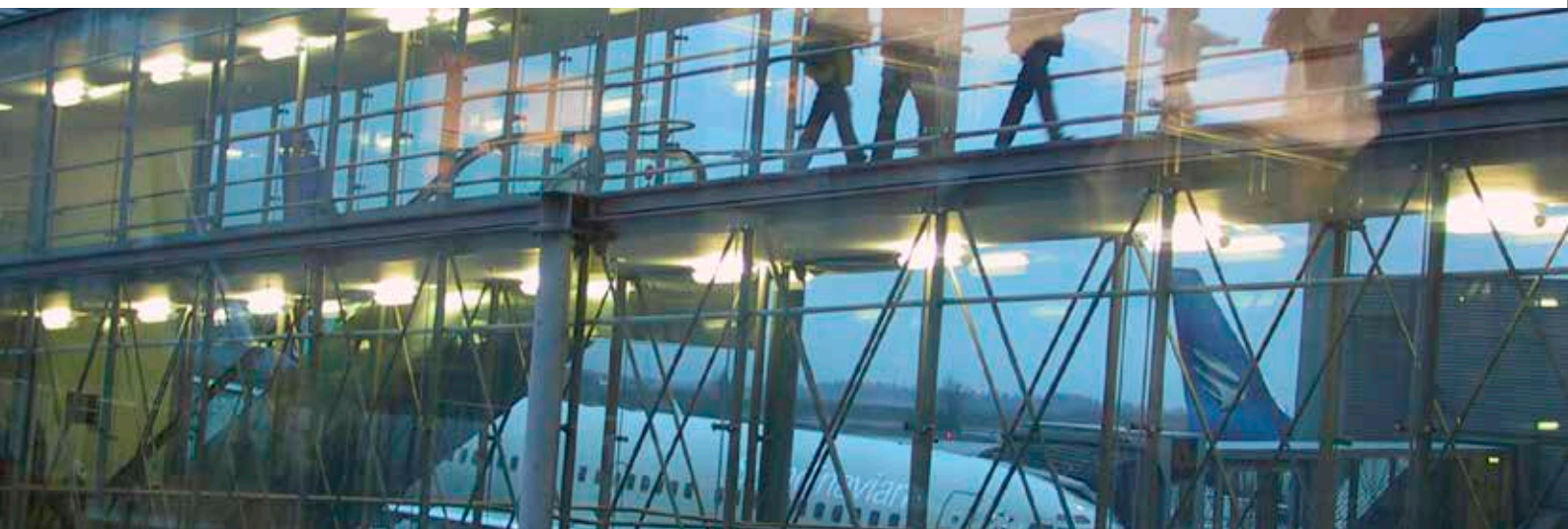
Resultatene viser at det viktigste for å få flere til å benytte kollektivtransport er å utvikle sømløse transportløsninger som er konkurransedyktig på tid. Dette er rimelig, men har ingen enkle løsninger. Likevel peker analysene på noen konkrete tiltak som kan vurderes. Nedenfor oppsummeres de viktigste.

Oslo

- Fremkommelighet på de store utfartsårene: Kollektivfelt på de mest trafikkbelastede strekningene vil styrke konkurranseevnen til flybussene betydelig (alternativt omgjøre et av dagens bilfelt til samkjørings- og kollektivfelt). Dette korter reisetiden til OSL og øker forutsigbarheten for passasjerene. Ifølge våre informanter er dette særlig prekært langs Ring 2, Ring 3 og E6 nordover.
- Ny holdeplass på Skedsmokorset: Skedsmo kommune genererte/attraherte ca 300 000 flyreiser i 2011. Over halvparten av tilbringerreisene fra Skedsmo var med privatbil. Skedsmokorset betjenes potensielt av 10 flybuss i timen. En godt utviklet holdeplass vil kunne fange (store) deler av det lokale privatbilmarkedet.
- «Park and ride»/»kiss and ride»: Bedre overganger mellom transportmidler er viktig for å få flere til å reise kollektivt. Det bør legges bedre til rette for parkering ved sentrale holdeplasser og for at man enkelt kan slippe av/hente passasjerer med flybussen. Områder som bør vurderes nærmere: Smedstua, Ring 3 (flere steder med stor trafikk og dårlig tilrettelagt for å slippe av/ta på personer), Oslo 7 (fange opp trafikk fra Røa, Hovseter, Holmenkollen) og Furuset (både Flybussen og Flybusekspressen stopper ved Furuset skole, men holdeplassen er dårlig tilrettelagt for overgang bil/buss).

Bergen

- Nye flybussruter i Bergen: Flybussen må opprettholde et tilbud som tilbyr rask transport til og fra sentrum. Innenfor Bergen kommune er det imidlertid områder med betydelig passasjergrunnlag som ikke har tilgang til flybuss. Dette gjelder spesielt Nesttun, Loddefjord, Fridalen/Slettebakk, Åsane og Sandviken. En bør vurdere mulighetene for nye ruter som bedre fanger opp passasjergrunnlaget i disse områdene.
- Flybussruter i omegnskommunene: Man bør også vurdere å utvide flatetilbudet i omegnskommunene Os, Fjell og Askøy, som alle har et betydelig passasjergrunnlag, men lave kollektivandeler.
- Samordning: Bilandelen blant reisende fra kommunene Os, Kvam/Fusa/ Samnager, Meland/ Radøy/ Austrheim, Fjell og Askøy er høy. For å øke bruken av ekspress- og lokalbuss må tilbudet optimaliseres og gjøres mer attraktivt. De som kommer med kystbuss og andre ekspressbuss må kunne bytte til flybuss eller bane uten lang ventetid. Viktige knutepunkter for bytte fra buss til bane kan antas å bli Lagunen og Birkelandsskiftet.
- Bybanen: Ferdigstillingen av siste byggetrinn av Bybanen representerer en viktig fornyelse av kollektivtilbudet. Denne er forventet å ta en betydelig del av tilbringertrafikken. Eventuelle justeringer for å sikre at Bybanen får den tilsiktede effekten bør gjøres når en har fått etablert et tilstrekkelig erfaringsgrunnlag basert på regulær drift.



Trondheim

- Bedre togtilbud og flybuss nordfra: Det er et betydelig marked i de største kommunene langs E6 nord for Stjørdal (Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer). Det anbefales tidligere morgenavgang med tog fra Steinkjer og høyere frekvens. Bedre flatedekning gjør at et flybusstilbud potensielt kan fange opp et større marked enn hva toget gjør i dag (også med eventuelle tilbudsforbedringer).
- Bedre togtilbud sørfra: Halvtimesfrekvenser på tog fra Trondheim kombinert med færre stopp. Et gjennomgående togtilbud sørfra (uten omstigning på Trondheim sentralstasjon) vil kunne fange opp mye trafikk fra Melhus og området Heimdal/ Rosten.
- Flybusssekspress Trondheim-Værnes: En egen flybussrute som prioriterer kort reisetid vil potensielt kunne fange opp (store) deler av det reisetidssensitive drosjemarkedet fra Trondheim sentrum.
- AtBs rute 301: En oppgradering av AtBs rute 301 (stopp ved flyplassen, hyppigere frekvens og mer forutsigbart kjøremønster) vil kunne fange opp trafikk fra Melhus/Midtre Gauldal og tettstedene langs gamle E6 i Malvik kommune.

Stavanger

- Ekspressruter med flybuss: Betydningen av reisetid, Solas beliggenhet og ulempen ved bytte, taler for å satse på et forenklet kollektivtilbud med flere direkte ekspressruter framfor flatedekning. I dag går det kun direktebuss fra Stavanger sentrum. Analysene viser at det er betydelig markeder utenfor Stavanger sentrum, spesielt Forus, Sandnes og Sola. Det kan være markedsgrunnlag for ekspressruter fra disse områdene (også et tilbud fra Forus utenom Statoil-bussen, eventuelt i et samarbeid med den). For at nye ekspressbusstilbud skal bli kommersielt drivverdige bør det innføres restriktive tiltak på Sola for privatbil/drosje, og/eller ytes finansiell driftsstøtte fra næringsliv, fylkeskommune/kommune eller Avinor.

- «Park and ride»/»kiss and ride»: Gjennom å utvikle gode overgangsmuligheter mellom privatbil/taxi og kollektivt kan man gjøre samlet reisetid betydelig kortere og på den måten bidra til økt konkurransevne mot bil. Analysene peker på følgende områder:
- Jæren: Fra Jæren til Sola er kostnadene med privatbil og taxi såpass store at kollektivtransporten kan ha bedre muligheter enn i nærliggende områder. Må samordnes med det nye flybussalternativet til Rogaland taxi.
- Kollektivknutepunkt tog-flybuss på Sandnes: Dette er et overgangspunkt som kan utvikles til å bli et knutepunkt for kollektivtrafikken til/fra Sola.
- Sømløse takster: Flybussen fra Sola tilbyr ikke overgang til lokale bussruter på egen billett slik tilfellet er i Trondheim og med SAS Flybussen i Oslo. Dette er et viktig element i utviklingen av et sømløst kollektivtilbud.

2. Markedsføring/informasjonskampanjer

Kjennskapen til kollektivtilbudet bør bli bedre. Dette kan være generelle informasjonskampanjer som treffer bredt, men basert på resultatene i prosjektet bør man også vurdere noen geografisk målrettede kampanjer:

Oslo: Kortere reisetid er en av de viktigste årsakene til at man velger bil fremfor kollektivtransport. Resultatene avdekker at det er et misforhold mellom faktisk og antatt reisetid med kollektivtransport til OSL, spesielt gjelder dette blant bosatte i Oslo nord (Bjerke, Årvoll, Grorud, Stovner) og Oslo øst (Alna, Furuset, Høybråten). Dette er områder som har høy bilandel i tilbringertrafikken. Kort kjørevei bidrar til høy bilandel, men kunnskapen om kollektivtilbudet er også for dårlig, og spesielt om tidsbruken ved å reise kollektivt. En geografisk målrettet markedsførings-/informasjonskampanje mot bosatte i disse områdene kan ha positiv effekt.

Trondheim: Rettet informasjonskampanje mot bosatte på Byåsen, spesielt de som bor langs busslinjene 5 og 8, som har avgang hvert 10. minutt med stopp i Sentrumsterminalen. Alternativt er det kun 10 minutters kjøring ned til sentrum og flybuss/ tog. Bydelen genererer stor trafikk, og 69 prosent av tilbringertrafikken skjer i dag med bil/taxi. Det bør også vurderes en rettet kampanje

mot bedriftsmarkedet fra Trondheim sentrum. Store deler av denne trafikken går med drosje. Uavhengig av en eventuell Flybussekspress (se over) bør det utarbeides en informasjons-/kampanjepakke rettet mot næringslivet og hoteller i sentrum. Dette er noe aktørene kan samarbeide om for at kundene skal få en helhetlig tilbudsoversikt.

Bergen: Det er i dag betydelig drosjetrafikk fra sentrumsområdene. Det bør utarbeides en informasjons-/kampanjepakke rettet mot næringsliv og hoteller i sentrum og i området nærmere lufthavnen (Sandsli, Kokstad og Birkelandskrysset). Alle hoteller i sentrum og omegn bør oppfordres til etablere en klar policy for hvordan de effektivt kan kommunisere bruk av kollektivtransport til og fra Flesland for sine gjester.

Stavanger: Det er et betydelig bedriftsmarked fra Stavanger sentrum til Sola. Store deler av denne trafikken går med drosje. I 2012 gikk flybussen over til avganger hvert kvarter (mot tidligere hvert 20. minutt), kombinert med at den fikk en ny trase som prioriterer direktetransport og kortere reisetid. Dette har gitt et bedre tilbud fra Stavanger sentrum, men man har ikke fullt ut utnyttet potensialet i sentrumsmarkedet. For i større grad å fange det reisetidsorienterte drosjemarkedet bør det utarbeides en informasjons-/kampanjepakke rettet mot næringslivet, bedrifter og hoteller i sentrum.

3. Infrastruktureltiltak på flyplassene Informasjonstavler og reklameplass

For samtlige lufthavner gjelder at informasjonstavlene i ankomsthallen bør forbedres. Informasjonstavlene bør være et dominerende blikkfang hvor de reisende får sanntidsinformasjon for samtlige avganger med kollektive transportmidler og estimert reisetid inn til sentrum.

I den sammenheng har det også blitt pekt på at de beste informasjonsplassene ofte er avsatt til kommersiell reklamevirksomhet. Et konkret eksempel er reklameplassene ved bagasjebåndene. Dette er ideell plasseringen for informasjon om kollektivtilbudet. En nærliggende tanke er å overlate denne plassen kollektivselskapene.

Kortere reisetid totalt er en av de viktigste grunnene til at mange velger bil framfor kollektivtransport til Oslo lufthavn, Gardermoen. Foto: Harald Aas

Lavere/gratis anløpsavgift

Det kan fortone seg som et paradoks at lufthavnene knytter kostnader til at de blir betjent av kollektivtransport. Dette øker kostnadene ved å opprette nye flybussruter og krever større inntektsgrunnlag for flybussene for å ta risikoen knyttet til nyetableringer. Det foreslås reduksjon/fritak for anløpsavgiften i kombinasjon med krav om etablering av nye ruter (bør gjøres i prøveperioder før man ser om rutene er kommersielt drivverdige).

Andre tiltak

Bergen: Flesland kan gjennom arealbruken legge til rette for at buss og bane blir mer tilgjengelig. Den nye Bybanen får adkomst direkte fra den nye terminalen. Tilsvarende bør flybussen og andre bussruter få en fremtredende plass utenfor terminalen, med god skilting og fremkommelighet.

Trondheim: Det er i dag for få oppstillingsplasser for flybuss utenfor ankomsthallen på Værnes. Manglende oppstillingsplasser er en viktig årsak til at flybussene ikke øker tilbudet eller differensierer det i retninger skissert over.

Stavanger: Forbedret holdeplass for flybuss. I motsetning til drosjeholdeplassen er ikke holdeplassen for flybussen under tak. På samme tid er de to holdeplassene utformet slik at man først går inn mot drosjeholdeplassen. En forbedring bør samordnes med tiltak hvor plassering av drosje- og flybussholdeplassene sees i sammenheng.



I mange tilfeller vil det være nødvendig med en kombinasjon av positive og restriktive tiltak for å endre måten folk reiser på til og fra lufthavnen. Foto: Harald Aas

4. Kjøp av kollektivbillett via flyselskapenes hjemmesider

En stor del av reisene planlegges og bestilles på Internett. Det er derfor viktig å informere om eksisterende kollektivtilbud på de største nettportalene til reiseselskaper og flyselskaper. Det bør spesielt vurderes om det er mulig å utvikle et tettere samarbeid med flyselskapene om å bestille (rabattert) kollektivbillett samtidig som en kjøper flybilletten. Dette er et tilbud som mange bil-/drosjebrukere kan tenke seg å benytte (jf resultater over). Gatwick Express har blant annet et slikt samarbeid med easyJet og Ryanair.

5. Forbedre informasjon i appene

Alle lufthavnene har egne apper med tilbringerinformasjon. Ideelt sett bør man her kunne angi et sted eller en adresse, og så få informasjon om alternative reisemåter, reisetid og kostnad. Det vil også være et stort pre om man kan kjøpe billett via appen. Et alternativ er at Avinor sentralt utarbeider en tilbringerapp for alle Avinors lufthavner, eventuelt inkluderer dette i den eksisterende. For passasjerene vil dette være det enkleste.

6. Restriktive tiltak Høyere parkeringsavgifter

Vissheten om at det er god parkeringskapasitet er en faktor som driver bilbruken. Resultatene fra undersøkelsen viser at økte parkeringsavgifter er et virkemiddel for å redusere konkurransefortrinnet til bilen. Effekten av økte parkeringsavgifter synes å være størst på OSL.

Erfaringer fra andre land tyder på at en for restriktivt parkeringspolitikk (økte avgifter og/eller begrenset kapasitet) kan forskyve noe av trafikken til private parkeringstilbud eller øke andelen som blir kjørt/hentet (gitt at det ikke innføres restriksjoner på «kiss and fly»). På bakgrunn av resultatene fra denne undersøkelsen er det ikke mulig å si noe om omfanget av slike effekter. En nylig gjennomført studie fra USA viser at direkte-ruter til destinasjonen, pris på flybilletten og reisetid (flight travel time) er de viktigste årsakene til valg av avreiseflyplass¹. For å unngå en eventuell forskyvning til private aktører kan man også oppfordre flyplasskommunene til å utvikle en felles parkeringspolitikk for å bidra til å begrense det totale parkeringstilbudet i umiddelbar nærhet til lufthavnen.



7. Kombinerte tiltak

I mange tilfeller vil det være nødvendig med kombinasjoner av positive og restriktive tiltak for å endre måten folk reiser på. Hvis målsetningen er å få flere til å benytte kollektivtransport framfor bil, vil det ikke være nok å forbedre kollektivtilbudet hvis privatbilen fremdeles oppleves som et bedre alternativ. Det vil heller ikke være tilstrekkelig å innføre restriktive tiltak hvis det ikke er et godt kollektivtilbud på strekningen. Innføringen av restriktive tiltak må derfor kombineres med tilbudsforbedringer og informasjon om alternative transportmuligheter.

Slike kombinasjoner av tiltak peker også mot et annet generelt poeng i arbeidet med å øke kollektivandelen: Avinor kan spille en viktig rolle som samordnende aktør av ulike tiltak, både positive og negative, og rekkefølgen de blir innført på. Dette har vært påpekt av flere av intervjupersonene i undersøkelsen. Gjennom å ta en slik aktiv og samordnende rolle kan Avinor og OSL øke sannsynligheten for at ulike aktører og tiltak drar i samme retning samtidig.

Referanser:

Et kollektivt løft for Flesland. Hva skal til for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken? TØI-rapport 1221/2012. Forfattere: Tom Erik Julsrud, Frode Longva, Jon Martin Denstadli, Harald Thune-Larsen, Liva Vågane

Et kollektivt løft for Værnes. Hva skal til for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken? TØI-rapport 1222/2012. Forfattere: Jon Martin Denstadli, Frode Longva, Liva Vågane, Harald Thune-Larsen

Et kollektivt løft for Sola. Hva skal til for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken? TØI-rapport 1223/2012. Forfattere: Liva Vågane, Frode Longva, Jon Martin Denstadli, Harald Thune-Larsen

Et kollektivt løft for Oslo lufthavn Gardermoen. Hva skal til for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken? TØI-rapport 1224/2012. Forfattere: Jon Martin Denstadli, Frode Longva, Liva Vågane, Harald Thune-Larsen

1 Transportation Research Board (2010): «Handbook to assess the impacts of constrained parking at airports». ACRP report 34

Transportøkonomisk institutt (TØI) **Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs ramme-programmer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO-0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no