

Sammendrag:

Et kollektivt løft for Oslo lufthavn Gardermoen

Hva skal til for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken?

TØI rapport 1224/2012

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli, Frode Longva, Liva Vågane og Harald Thune-Larsen
Oslo 2012, 48 sider

Avinor har mål om å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken til Oslo lufthavn til 70 prosent innen 2020. Resultatene fra dette prosjektet viser at de viktigste faktorene som kan motiverer til økt bruk av kollektivtransport, er at det blir lettere å komme seg 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 også 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.

Om prosjektet

Avinor har mål om å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken til/fra sine lufthavner som et ledd i å redusere klimagassutslippet fra virksomheten. Med støtte fra Transnova og Akershus fylkeskommune startet 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. Denne rapporten omhandler Oslo lufthavn (OSL). Tilsvarende rapporter er utarbeidet for de andre lufthavnene.

Formålet med prosjektet har vært å generere kunnskap som vil bidra til å utvikle kollektivtransporttilbudet til Oslo lufthavn og gjøre bruk av buss og tog mer attraktivt sett opp mot privatbil og taxi. Prosjektet bygger på fem delanalyser: (i) litteraturgjennomgang, (ii) analyser av Avinors reisevaneundersøkelse på fly 2011 (RVU 2011) for å kartlegge tilbringermarkedene geografisk, (iii) spørreundersøkelse mot passasjerer som benytter bil/drosje som tilbringer, (iv) kartlegging av de ansattes arbeidsreiser og (v) dybdeintervju med transportselskapene. Samlet har dette gitt et grunnlag for å drøfte ulike tiltak for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken.

Trafikkstrømmer og transportmiddelbruk

Oslo lufthavn hadde i 2011 i alt 21 millioner terminalpassasjerer. Beregninger basert på RVU 2011 viser at om lag 15,3 millioner passasjerer ankommer/reiser fra flyplassen med overflatetransport. Oslo kommune er desidert største start-/målpoint og genererer ca 7,2 millioner tilbringerreiser til/fra OSL. Akershus står for 18 prosent av trafikken. Bærum er største bosted/reisemål i Akershus med drøyt 600 000 reiser.

Ellers har Oslo lufthavn et stort nedslagsfelt og genererer overflatetransport fra de fleste fylkene i Sør-Norge.

Oslo lufthavn hadde i 2011 en kollektivandel på 61 prosent (buss, tog og flytog), mens 32 prosent kom med bil (parkert, ”kiss and fly” og leiebil) og fem prosent med drosje (to prosent oppga andre transportmidler). Grunnet vedlikeholdsarbeidet på jernbanenettet i Oslo i fjor sommer var nok kollektivandelen noe lavere enn hva den normalt ville vært. Flytoget er den mest populære reisemåten – hver tredje tilbringerreise skjer med Flytoget. Buss står for 21 prosent av tilbringerreisene, mens NSBs tog har en markedsandel på syv prosent.

Oslo er kommunen med lavest bilandel i tilbringertrafikken – bare en av fire reisende til/fra Oslo benytter bil eller drosje ut til OSL. Flytoget er den mest brukte transportmåten med 47 prosent markedsandel. Det er imidlertid store interne forskjeller i Oslo. I Oslo nord (Groruddalen) er bilandelen om lag 60, mens bare 20 prosent benytter bil til/fra Oslo sentrum.

I Akershus har seks av de 22 kommunene bilandeler på 50 prosent eller lavere; Bærum, Asker, Nesodden, Rælingen, Ås og Oppegård. I Østfold er det en slående forskjell mellom Sarpsborg (og til dels Halden) og Fredrikstad/Moss. Flybuss-ekspressen fanger opp mye av trafikken til/fra Fredrikstad og Moss (45-50 prosent markedsandel), mens kun hver tredje reise til/fra Sarpsborg går med flybuss. Tilbudet fra Sarpsborg krever imidlertid omstigning på Rygge. Ellers er det interessant å merke seg at Flytoget har fått et solid fotfeste i Drammen (55 prosent markedsandel).

Fleksibilitet og reisetid det viktigste for å velge bil

Fleksibilitet, kontroll med tiden, tidsbruk og komfort er avgjørende for at man velger bil eller drosje på reisen til Oslo lufthavn; mellom 60 og 70 prosent oppga at dette var viktige årsaker. Hele 71 prosent av dem som kjører egen bil nevner også gode parkeringsmuligheter som en viktig årsak til transportmiddelvalget. Økonomiske aspekter, dvs at det er billigere å bruke bil/drosje enn kollektivtransport, er relativt sett mindre viktige.

De viktigste faktorene som kan motivere til økt bruk av kollektivtransport, er at det blir lettere å komme seg til flybuss/tog, at man slipper å bytte mellom transportmidler, og at reisetiden med kollektivtransport forkortes. Sømløs transport er et viktig stikkord. En positiv respons på takstendringer kommer også til uttrykk når 41 prosent svarer at de ganske eller helt sikkert ville valgt kollektivtransport dersom billettprisene på flybuss/tog var blitt redusert med 50 prosent. Økte frekvenser vektlegges mindre.

Tiltak for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken

Basert på passasjerenes respons, analyser av RVU-data og samtaler med transport-selskapene foreslås en rekke større og mindre tiltak, både positive og restriktive, for å øke kollektivandelen i tilbringertransporten til Oslo lufthavn. Blant disse er bedre informasjon ut mot kundene, innfartsparkeringer og tilbudsforbedrende tiltak knyttet til noen nye ruter for flybuss/tog. Informasjonstavlene i ankomsthallen bør også forbedres og være et dominerende blikkfang hvor de reisende får sanntids-

informasjon for avganger med kollektive transportmidler og estimert reisetid inn til sentrum.

For flybussene gjør mangelen på sammenhengende kollektivfelt at man taper i konkurransen mot bilen. Ifølge våre informanter er dette særlig prekært langs Ringveien og E6 nordover. Eventuelle tiltak kan være å bygge kollektivfelt eller gjøre om et av dagens bilfelt til samkjørings- og kollektivfelt.

Økte kollektivandeler fordrer imidlertid også mer restriktive tiltak på parkering. I tråd med ”best practice” anbefales kombinasjoner av positive og restriktive tiltak for å endre folks reiseatferd.

Tiltak for å redusere bilbruken blant de ansatte

Halvparten av de ansatte som deltok i undersøkelsen (ansatte i Avinor/Oslo lufthavn) oppga at de brukte bil hver eneste dag de reiste til/fra arbeid på OSL i 2011. Også de som kombinerte flere reisemåter gjennom året hadde en klar overvekt av bilbruk. Nesten tre av fire som svarte på undersøkelsen oppga en kommune i Akershus som bosted, og aller flest bor i en kommune på Romerike (65 prosent). I gjennomsnitt har de ansatte 38 km til jobb. De som bor på Romerike har i gjennomsnitt en reisevei på 23 km.

Spredt bosetting og mye skiftarbeid gjør det krevende å utvikle effektive tiltak for å redusere bilbruken på arbeidsreisene. Resultatene indikerer imidlertid at det kan være et potensial for å øke sykkelbruken blant dem som bor i Ullensaker i sommerhalvåret. Det er også en del som er åpne for tiltak som kan stimulere samkjøring.