

Sammendrag:

# Et kollektivt løft for Sola

## Hva skal til for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken?

TØI rapport 1223/2012

Forfatter(e): Liva Vågane, Frode Longva, Jon Martin Denstaadli og Harald Thune-Larsen  
Oslo 2012, 36 sider

*Avinor har mål om å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken til Sola fra 12 til 30 prosent innen 2020. Passasjerer som benytter bil på tilbringerreisen, oppgir fleksibilitet, kort reisetid og kontroll med tiden som de viktigste grunnene til transportmiddelvalget. Bedring av kollektivtilbudet kan få flere over på buss, mens pris har mindre betydning. Økt kollektivandel 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. Resultatene fra prosjektet viser også at kunnskapen om kollektivtilbudet til Sola er svært lav blant både besøkende og bosatte.*

### Om prosjektet

Avinor har mål om å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken til/fra lufthavnene 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 Gardermoen, Bergen Flesland, Trondheim Værnes og Stavanger Sola. Denne rapporten omhandler Stavanger Sola. Tilsvarende rapporter er utarbeidet for de andre lufthavnene.

Formålet med prosjektet har vært å generere kunnskap som vil bidra til å utvikle kollektivtransporttilbudet til Sola og gjøre bruk av buss 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

Sola hadde i 2011 i alt 3,8 millioner terminalpassasjerer. 2,2 millioner av disse på innland og 1,6 millioner på utland (charter inkludert). Beregninger basert på RVU 2011 viser at transferpassasjerer utgjør drøyt 100 000, og at drøyt 3,6 millioner ankommer eller reiser fra Sola med overflatetransport. 54 prosent av trafikken skal til eller fra Stavanger kommune. Dette utgjør i underkant av to millioner reiser. I tillegg til Stavanger går mange reiser til og fra Sandnes kommune (ca. 440 000 reiser) og Sola kommune (ca. 180 000 reiser). Klepp, Time og Hå kommuner står for til sammen rundt 270 000 reiser, mens Haugalandet har nærmere 90 000 reiser – 60 000 av disse fra Karmøy og Haugesund. Ryfylke er endepunkt for nærmere 130 000 reiser – med Rennesøy og Strand som de viktigste kommunene.

Sola hadde i 2011 en kollektivandel på 12 prosent (buss), mens 55 prosent kom med bil (parkert, ”kiss and fly” og leiebil) og 30 prosent med taxi (tre prosent oppga andre transportmidler). Nesten halvparten av de forretningsreisende bruker taxi, og halvparten av de fritidsreisende blir kjørt. Bilbruken er jevnt over høy. I Stavanger kommune er bilandelen 80 prosent. Kollektivandelen er høyest i områder som ligger et stykke unna flyplassen, som Ryfylke og Dalane.

Ser vi på Stavanger, Sandnes og Sola kommuner, er det i sentrale områder i Stavanger at bilandelen er lavest. Dette er områder som har god tilgang på flybuss. Alle områder i Sandnes har bilandel på over 93 prosent.

## **Fleksibilitet og reisetid det viktigste for å velge bil**

Fleksibilitet, kontroll med tiden og tidsbruk er avgjørende for at man velger bil eller taxi på reisen til Sola – ca 70-80 prosent av bil-/taxibrukerne oppgir at dette er viktige årsaker. 70 prosent av dem som kjører egen bil nevner også gode parkeringsmuligheter som en viktig årsak til transportmiddelvalget. Relativt få (i alt 26 prosent) oppgir økonomi, dvs at det er billigere å bruke bil/taxi enn kollektivtransport. Mer enn halvparten oppgir bytte av transportmiddel, eller at det er tungvint å komme seg til flybussen, som ”meget viktig” årsak til at de ikke reiser kollektivt.

De viktigste faktorene som kan motivere til økt bruk av kollektivtransport, er at det blir lettere å komme seg til flybuss, at man slipper å bytte mellom transportmidler, og at reisetiden med kollektivtransport forkortes. Frekvenser og priser på flybuss vektlegges mindre. Resultatene indikerer at selv en halvering av billettprisene vil gi en vesentlig mindre etterspørselseffekt enn bedre tilgjengelighet og mer sømløs transport.

## **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 Sola. Blant disse er bedre informasjonen ut mot kundene og tilbudsforbedrende tiltak. Dagens tilbud er ikke tilfredsstillende for så mye mer enn Stavanger sentrum, og kunnskapen om tilbudet er lav. Bare 18 prosent av de bosatte som ankom Sola med bil, svarer at de har god kjennskap til kollektivtilbudet. Hele 72 prosent har ingen eller liten kjennskap til rutebusstilbudet. Økt kollektivandel 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**

Knappt halvparten av de ansatte som deltok i undersøkelsen oppga at de brukte bil hver eneste dag de reiste til/fra arbeid på Sola i 2011. Men også de som kombinerte flere reisemåter gjennom året, hadde en klar overvekt av bilbruk. Bosatte i Stavanger har den høyeste kollektivbruken – syv prosent brukte buss hver dag. Bedret kollektivtilbud med kortere reisetid, høyere frekvens og færre bytter kan få nesten 40 prosent over på bussen. Billigere månedskort hjelper også. Bedring av sykkelveg-

nettet kan få flere av dem som bor i nærområdet til å sykle mer. Resultatene tyder også på at de ansatte er negativt innstilt til tiltak som begrenser parkeringsmulighetene, og positive til tilrettelegging for syklende. Mest positive er de til reduserte månedskortpriser.