

**Sammendrag:**

# Et kollektivt løft for Værnes

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

TØI rapport 1222/2012

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli, Frode Longva, Liva Vågane og Harald Thune-Larsen  
Oslo 2012, 49 sider

*Avinor har mål om å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken til Værnes fra 45 til 60 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. Utvikling av et mer sømløst tilbud krever også bedre tilrettelegging på Værnes, blant annet i form av flere oppstillingsplasser for flybuss. Resultatene peker også på at informasjonen om kollektivtransporttilbudet til passasjerene når de kommer inn i ankomsthallen må bli vesentlig bedre. Økt kollektivandel fordrer imidlertid også mer restriktive tiltak på parkering av privatbil.*

### 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 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 Trondheim Værnes. Tilsvarende rapporter er utarbeidet for de andre lufthavnene.

Formålet med prosjektet har vært å generere kunnskap som vil bidra til å utvikle kollektivtransporttilbudet til Værnes og gjøre bruk av buss og tog mer attraktivt sett opp mot privatbil og taxi. Prosjektet bygger på fem delanalyser: (i) litteraturogennomgang, (ii) analyser av Avinors reisevaneundersøkelse på fly 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

Værnes hadde i 2011 i alt 3,9 millioner terminalpassasjerer. Beregninger basert på RVU 2011 viser at om lag 3,4 millioner passasjerer ankommer/reiser fra flyplassen med overflatetransport. Trondheim er det desidert største startstedet/målpunktet for tilbringertrafikken – ca 60 prosent av trafikken (drøyt 2 millioner reiser) genereres/attraheres her. Stjørdal har knapt 200 000 reiser, mens om lag 320 000 reiser genereres/attraheres i de større kommunene langs E6 nord for Stjørdal (Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer). Ellers fordeler trafikken seg på de mange mindre kommunene i fylkene.

Værnes hadde i 2011 en kollektivandel på 45 prosent (buss og tog), mens 40 prosent kom med bil (parkert, ”kiss and fly” og leiebil) og 13 prosent med taxi (to prosent oppgaa andre transportmidler). Buss står for 85 prosent av kollektivreisene, mens 15 prosent skjer med tog. Det er store geografiske forskjeller i transportmiddelbruken. De større kommunene langs E6 nord for Stjørdal har kollektivandeler på +/- 40 prosent. Her har toget et forholdsvis godt fotfeste. I flyplasskommunen Stjørdal står derimot bil/taxi for ca 80 prosent av tilbringerreisene. Høy bilbruk (+/- 80 prosent) kjennetegner også tilbringertransporten fra omegnskommunene til Trondheim (Malvik, Klæbu, Melhus og Skaun).

Til/fra Trondheim er kollektivandelen 55 prosent, som er høyest. Også her er det imidlertid store forskjeller mellom bydelene. De sentrumsnære områdene har som forventet lave bilandeler, mellom 20 og 30 prosent. Lademoen skiller seg ut med kun 13 prosent bil/taxi. Men jo lenger sør man kommer, jo høyere blir andelen bil/taxi. Bare 20-25 prosent av tilbringerreisene fra Heimdalsområdet skjer for eksempel med kollektivtransport. Tilsvarende peker områdene Charlottenlund, Jakobsli og Ranheim seg ut med høye bil-/taxiandeler. En generell observasjon er at bydelene som sogner til Omkjøringsveien og E6 har lavere kollektivandeler enn andre områder med noenlunde tilsvarende kollektivtilbud.

## **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 Værnes – ca 70-75 prosent av bil-/taxibrukerne oppgir at dette er viktige årsaker. Halvparten av dem som kjører egen bil nevner også gode parkeringsmuligheter som en viktig årsak til transportmiddelvalget. Relativt få (i alt 25 prosent) oppgir økonomi, dvs at det er billigere å bruke bil/drosje enn kollektivtransport.

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. Sømløs transport er et viktig stikkord. Frekvenser og priser på flybuss/tog vektlegges mindre. Resultatene indikerer at selv en halvering av billettprisene vil gi vesentlig mindre etterspørsels-effekt 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 Værnes. Blant disse er bedre informasjonen ut mot kundene, innfartsparkeringer og tilbudsforbedrende tiltak knyttet til endrede rutetider og nye ruter for flybussene. For å realisere det siste er det viktig at det etableres flere oppstillingsplasser for flybuss på Værnes. 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**

Knapt halvparten av de ansatte som deltok i undersøkelsen oppga at de brukte bil hver eneste dag de reiste til/fra arbeid på Værnes i 2011. Men også de som kombinerte flere reisemåter gjennom året hadde en klar overvekt av bilbruk. Mer enn 80 prosent av arbeidsreisene til/fra Værnes genereres i Stjørdal eller Trondheim. Responsen på undersøkelsen tyder på at flere parkeringsplasser for sykkel under tak og bedre garderobefasiliteter kan bidra til økt sykkelbruk blant dem som bor i Stjørdal. Bosatte i Trondheim ønsker seg bedre avtaler med flybussene (billigere billetter/ månedskort), men her kan det virke som om kunnskapen om dagens ordninger er mangelfull. En enkel informasjonskampanje i samarbeid med selskapene kan ha positiv effekt.