

Sammendrag:

# Et kollektivt løft for Flesland

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

TØI rapport 1221/2012

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

Oslo 2012, 38 sider

*Årlig reiser om lag 4,7 millioner passasjerer til og fra Flesland med overflatetransport. Transporten domineres i dag av bilbruk i form av taxi, personbil som parkeres på lufthavnen eller biler som returneres ("kiss & fly"). Kun hver fjerde reise gjøres med kollektivtransport. Økt satsing på fly- og lokalbuss i tillegg til framføring av Bybanen vil kunne ta viktige deler av denne trafikken. Avinors målsetting er at kollektivtransporten til/fra Flesland skal håndtere 40 prosent av de reisende i 2020. Dette betinger imidlertid aktiv promotering av den nye Bybanen i samspill med øvrig kollektivtransport.*

Bergen kommune er i særstilling det viktigste området for trafikk til og fra Flesland - over 70 prosent av de reisende har dette som start- eller endepunkt for sine reiser. Til sammen utgjør dette 3 355 000 passasjerer. Kun to andre kommuner i Hordaland - Fjell og Askøy - har mer enn 100 000 reiser.

Tre av fire tilbringerreiser ble i 2011 foretatt med bil, leiebil eller drosje. Nær hver femte passasjer benyttet bil som ble parkert ved lufthavnen, mens "kiss and fly" utgjorde 27 prosent av tilbringerreisene. Kollektivandelen lå på 25 prosent, i all hovedsak reiser foretatt med flybuss og rutebuss.

I flyplasskommunen Bergen står bilbruken for 70 prosent av alle reisene til/fra flyplassen. Det er særlig drosjetrafikken som trekker opp bilbruken. Andelen som parkerer egen bil på Flesland er imidlertid lavere for reisende til/fra Bergen enn for de øvrige kommunene. Det er særlig høye andeler med bilbruk for tilbringerreiser i de nærliggende kommunene Os, Fjell og Askøy, mens reisende til/fra Voss, Kvinnherad, Bømlo/Stord/Fitjar i større grad benytter kollektivtransport. Dette kan til dels forklares gjennom eksisterende tilbud fra rutebåt og ekspressbussruter.

Innenfor Bergen kommune er det i sentrumsområdet at andelen kollektivbrukere er høyest. I Bergen sentrum benytter halvparten av alle reisende buss, mens bilandelene er over 90 prosent for mange bydeler utenfor sentrum. Høyeste andel bilbrukere finner vi i Fana, Bønes, Loddefjord, Nesttun, Arna/Lone, Ytrebygda, Fyllingsdalen, Landås-Sædalen og Eidsvåg/Ternes-Salhus. Flybussforbindelsen ser ut til å ha liten betydning for andelen kollektivreisende utenfor sentrumsområdet.

Fleksibilitet, kortere reisetid og bedre kontroll med tiden er avgjørende for at mange reisende i dag velger bil eller taxi. Samtidig er kjennskapen til kollektivtilbudet til/fra Flesland relativt dårlig, spesielt blant de besøkende. Totalt har hver fjerde passasjer ingen eller liten kunnskap til kollektivtilbudet ved lufthavnen.

De viktigste faktorene som kan motiverer til økt bruk av kollektivtransport er kortere reisetid og færre bytter mellom transportmidler. Nær halvparten av de reisende

mener dessuten at framføringen av Bybanen til flyplassen vil gjøre at de kommer til å erstatte bil med bane i fremtiden.

Det er i dag ca 2 400 ansatte ved Flesland lufthavn. Over halvparten av de ansatte bruker bil til jobben alle dager i uken, og bruken av kollektiv og ikke-motorisert transport er lav: Kun syv prosent benytter buss alle dager og to prosent sykkel. Her ligger et betydelig potensial for å redusere bilbruken. De ansatte selv indikerer at færre bytter av transportmidler sammen med flere avganger er de viktigste forbedringene i tilbudet som de tror vil endre reiseatferden.

Bybanen, sammen med utbygging av en ny Ringveg Vest, vil medføre at tilbudet for reisende til og fra Flesland endres dramatisk om få år. Det blir viktig å legge til rette for at områder som i dag har store andeler bilreisende får et forbedret kollektivtilbud. For de omkringliggende kommunene gjelder dette blant annet Fjell, Askøy, Os og Meland/Radøy/Austrheim. Samtidig må det legges til rette for at en større andel av dagens mange reiser til/fra sentrum gjøres med bane og buss. På dette området spiller trolig raske ekspressbussene en nøkkelrolle, sammen med den nye Bybanen. Det lokale og regionale busstilbudet må tilpasses slik at det sammen kan understøtte en overgang til kollektiv og ikke- motorisert tilbringertransport.