

Årsrapport 2009

*forskning
i bevegelse ...*



Innhold



Side	3: Om TØI
	4: Årsberetning
	8: Regnskap og økonomi
	10: Instituttchefen har ordet
	10: Ansatte
	12: Forskningsprogrammer og strategiske instituttprosjekt
	13: Næringsliv og godstransport
	14: Samfunnsøkonomiske analyser
	15: Utvikling og bruk av transportmodeller
	16: Risiko på tvers
	17: Trafikksikkerhet og samspill trafikant, veg og kjøretøy
	18: Analyser av miljø- og trafikksikkerhetstiltak
	19: Bærekraftig transport og mobilitet
	20: Areal- og transportplanlegging
	21: Kollektivtransport og transportpolitikk
	22: Regionale analyser
	23: Reisevaner og mobilitet
	24: Reiseliv
	25: Utadrettet virksomhet
	26: Internasjonal aktivitet
	28: Vitenskapelige artikler
	30: TØI-rapporter 2008

Årsrapporten er redigert av Harald Aas
 Utgivelse: April 2010
 Layout: Bring Dialog AS v/Stein H. Erichsen
 Portrettfoto: Svein Erik Dahl/Samfoto
 Forsidefoto: Thorfinn Bekkelund/Samfoto
 Illustrasjonsfoto uten fotobyline: Billedbyrået YAY Micro

Om TØI

Virksomhetsidé

Transportøkonomisk institutt er en ideell stiftelse som skal utvikle og formidle kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse.

Kjerneverdier

Instituttets virksomhet bygger på følgende kjerneverdier:

- Uavhengighet
- Etterrettelighet
- Fellesskap

Verken oppdragsgivere eller andre interessegrupper kan styre konklusjonene i TØIs arbeider. Konklusjonene følger av den analysen som blir gjort og den kunnskap som framkommer gjennom prosjektet.

TØIs rapporter og resultater er som hovedregel offentlige.

Både metode og resultater kan etterprøves.

TØI er ett institutt. Forskerne arbeider sammen og deler kunnskap og kompetanse på tvers av faggrensene.

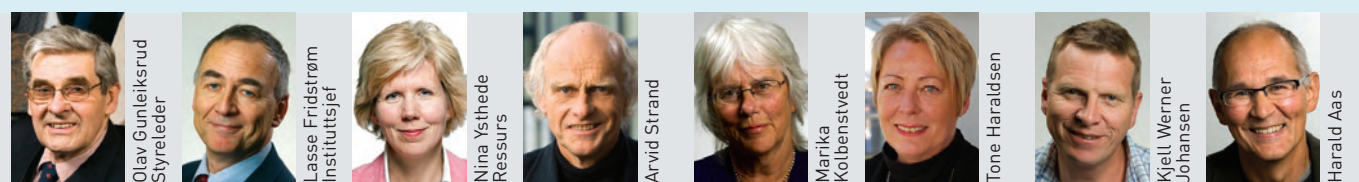
CIENS

Transportøkonomisk institutt har siden oktober 2006 vært samlokalisert med sju andre forskningsinstitutter i forskningsparken på Blindern i Oslo. Sammen utgjør forskningsinstituttene CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn. Senterets mål er å bli et ledende nasjonalt og internasjonalt tyngdepunkt for tverr- og flerfaglig forskning om miljø og samfunn. Mer informasjon: www.CIENS.no

Stiftelsens vedtekter

1. TØI skal fungere som et nasjonalt senter for samferdselsforskning med ansvar for å drive og fremme denne forskningen til nytte for norsk samfunns- og næringsliv.
2. TØI skal formidle informasjon om forskningsresultater og bidra til at forskningsresultatene blir nyttiggjort i samfunnet gjennom samarbeid med brukerne.
3. TØI skal arbeide for en høy samferdselsfaglig kompetanse og en hensiktsmessig utnyttelse av de samlede forskningsressurser innen samferdsel gjennom samarbeid med andre forskningsinstitusjoner og undervisningssteder.
4. TØI skal gi medarbeiderne muligheter for faglig utvikling og dyktiggjøre dem for innsats innenfor og utenfor stiftelsen.

TØIs organisasjon pr 31.12.2009:



Årsberetning 2009

Transportøkonomisk institutt (TØI) er organisert som stiftelse og har som virksomhetsidé å utvikle og formidle kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse.

Instituttet har lokaler i Forskningsparken på Blindern og er en del av CIENS-grupperingen – en samlokalisering av åtte selvstendige institutt og én assosiert partner, der ambisjonen er å trekke fordeler av et nærmere samarbeid mellom tematisk orienterte institutt, både samfunns- og naturvitenskapelige. CIENS står for Oslo Centre for Interdisciplinary Environmental and Social Research, på norsk Forskningsssenter for miljø og samfunn (se www.ciens.no).

Instituttet utførte i 2009 61,4 forskerårsverk. Omsetningen var på 91,6 millioner kr inkludert basisbevillingen. Driften gikk med et underskudd på 0,9 millioner kr, mens årsresultatet ble et overskudd på 2,9 millioner kr.

Utvalgte høydepunkt

Trafikksikkerhetshåndboka kom i 2009 ut i ny revidert utgave på engelsk, på Emerald forlag. Forfatterne er TØIs medarbeidere Rune Elvik, Alena Høye, Truls Vaa og Michael Sørensen. Håndboka er på 1124 sider og oppsummerer gjennom meta-analyser effektene av 128 ulike trafikksikkerhetstiltak. Rundt 2500 vitenskapelige rapporter og artikler er gjennomgått. Håndboka er tidligere oversatt til finsk, russisk og spansk. Den norske utgaven revideres fortløpende og er gratis tilgjengelig på www.toi.no.

Prosjektet om eksponering og risiko blant høyrisikogrupper i trafikken ble sluttført i 2009. Ungdom i aldersgruppen 16–17 år som kjører lett motorsykel, topper risikostatistikken. Disse har 13 ganger høyere risiko for å bli skadet eller drept i trafikken enn gjennomsnittet av motorsykkelførere, og hele 75 ganger høyere risiko pr kilometer enn en gjennomsnittlig bilist.

En studie om høyrisikogrupper viser at mellom 15 og 30 prosent av ulykker og uhell i trafikken skyldes at føreren ble distraheret. Samtale med barn og andre passasjerer forårsaker flest ulykker. Den høyeste risikoen er imidlertid forbundet med reklameplakater og med leting etter husnummer eller gatenavn.

En analyse av reisevanene i distrikts-Norge, publisert i Samferdsel nr 7, 2009, avslører at mange av de reisende foretrekker å kjøre lange veger til en stamflyplass framfor å benytte seg av nærmeste kortbaneflyplass. Dette har dels sammenheng med at gjennomgående billetter til og fra kortbaneplassene er svært dyre, dels at avgangstilbudet på stamflyplassene er atskillig større. Når brukerne selv tenderer til å velge bort de minst flyplassene, reiser dette et spørsmål om tiden er inne til å sentralisere flyplasstrukturen. Ved å samle alle flyavganger i et distrikt til én stamflyplass vil en legge bedre til rette for økt konkurranse, utvidet tilbud og

lavere priser. Sammen med de siste 20–30 års forbedringer i vegstandard vil dette alt i alt kunne innebære et forbedret tilbud for reisende til og fra utkantdistriktene.

Avinors reisevaneundersøkelse på fly, som gjennomføres av TØI, viser at Norwegian fortsetter å styrke sin posisjon. Siden 2007 har Norwegian økt sin markedsandel fra 23 til 34 prosent i innenriksmarkedet, og fra 18 til 25 prosent i utenlandsmarkedet. SAS er imidlertid fortsatt den største operatøren med 51 prosent av trafikken innenlands og 32 prosent av reisene mellom Norge og utlandet.

En undersøkelse finansiert av SMARTRANS-programmet i Norges forskningsråd og Statens vegvesen Vegdirektoratet viser at logistikkostnader i norske vareleverende bedrifter i gjennomsnitt utgjør 14,2 prosent av omsetningen. Andelen er høyere for engroshandelsbedrifter enn for industribedrifter. Transportkostnader og kostnader til lager er de to største kostnadskomponentene med ca 40 prosent hver.

Kostnadsandelen er høyere for eksportbedrifter enn for bedrifter som hovedsakelig leverer til innenriksmarkedet, og lavest for importbedrifter. Undersøkelsen viser at logistikkostnadene som andel av omsetning for norske bedrifter er på nivå med resultater fra liknende undersøkelser i andre land i Østersjøområdet, men at de norske transportkostnadene er blant de høyeste. De samlede logistikkostnader i Norge utgjorde ca 254 milliarder kroner i 2007, som utgjør 14,7 prosent av BNP for Fastlands-Norge.

Etter at de åtte forskningsinstituttene som utgjør CIENS ble samlokalisert i Forskningsparken på Blindern høsten 2006, har andelen som bruker bil til arbeid blitt bortimot halvert, fra 36 prosent til 20 prosent. Bedre kollektivdekning, færre parkeringsplasser og flere som bor i gang- og sykkelavstand til jobben, er de viktigste forklaringene. Kollektivandelen har økt fra 30 til 39 prosent og sykkelandelen fra 24 til 29 prosent, viser undersøkelsen som TØI har gjennomført.

Universell utforming av kollektivtrafikken har større nytte for vanlige kollektivtrafikanter enn det man tidligere har vært klar over. Tradisjonelt har man tenkt på rullestolbrukere, blinde og svaksynte eller andre med spesielle behov når det her vært snakk om universell tilrettelegging. Men slik standardheving kommer også vanlige trafikanter til gode. TØIs undersøkelse viser at trafikanter på allerede godt tilrettelagte kollektivreiser er villige til å betale ca 4 kroner mer pr kollektivreise dersom standarden i form av universell tilrettelegging økes ytterligere. Sanntidsinformasjon på holdeplassen, informasjon om neste holdeplass om bord, leskur med sitteplass og fjerning av snø og is på holdeplassen verdsettes høyt. Lavgulv med tilpasset holdeplass og renhold på holdeplassen har også klart positiv verdi.

Om lag halvparten av trafikantene oppgir at tiltakene for universell utforming bidrar til at de reiser mer kollektivt. Når det gjelder generelle tiltak for å øke andelen reisende med



FOTO: SVEIN ERIK DAHL, SAMFOTO

Styret i 2009:
 Foran:
 Direktør Olav Gunleiksrud (styrets leder),
 Bak:
 Ass. avdelingsleder Aslak Fyhri (ansattes representant), direktør Sigurd Larsen, professor Kurt Petersen, forsker Tora Skodvin, etatsdirektør Anita Skauge, forskningsleder Hanne Samstad (ansattes representant). Professor Gunn Elisabeth Birkelund (styrets nestleder) var ikke til stede da bildet ble tatt.

kollektivtransport, kommer imidlertid pris, punktlighet og frekvens betydelig høyere på listen enn tiltak som god informasjon og reduserte fysiske barrierer.

I året som gikk har det pågått en debatt om hvorvidt bedre veier gir mindre klimagassutslipp. I et prosjekt for Statens vegvesen besvares spørsmålet i hovedsak negativt. Dette skyldes både at bedre veier øker gjennomsnittshastigheten og fører til økt trafikk; den enkelte utfører flere og lengre turer og det skjer en overgang fra kollektive transportmidler og gang- og sykkeltrafikk til personbil.

Styrets stipend for 2009 ble tildelt forsker Rolf Hagman og personalrådgiver Anne-Lise Strømmen.

Klimaforskning

Prosjektet TEMPO er et tverrfaglig samarbeid mellom TØI, CICERO Senter for klimaforskning og tre utenlandske forskningspartnere, samt tolv norske brukerpartnere. Akronymet står for Transport and Environment – Measures and Policies. Prosjektet skal utvikle samfunnsvitenskapelig kunnskap om hvilke politiske og økonomiske tiltak som er best egnet til å nå de klimapolitiske målene. Utvikling av ny, miljøvennlig teknologi er ikke nok. Hovedutfordringen ligger i å få samfunnet – forbrukere, bedrifter og etater – til å ta de mer miljøvennlige løsningene i bruk på bred front.

Styret og ledelsen ved TØI er tilfreds med at RENERGI-programmet i Norges forskningsråd har funnet plass til TEMPO, som et kompetanseprosjekt med brukermedvirkning (KMB). Budsjettet er på ca 36 millioner kroner over fire år, hvorav

80 prosent kommer fra RENERGI. Prosjektet har egen nettside: www.transportmiljo.no.

Vitenskapelig rapportering, formidling og brukerkontakt

I 2009 publiserte TØIs medarbeidere 32 artikler i internasjonale og norske tidsskrifter med fagfelleevaluering, 9 flere enn året før. Dette utgjør 0,54 artikler pr forskerårsverk. Forskerne har også gitt ca 30 bidrag til konferanserapporter, fagbøker og lærebøker.

TØIs forskere deltar aktivt på nasjonale og internasjonale forskningskonferanser og seminarer og holdt ca 60 presentasjoner ved slike anledninger i 2009. Mange av TØIs ansatte innehar også redaktørvverv i fagtidsskrifter.

I 2009 ble det utgitt 51 TØI-rapporter. I tillegg kommer publikasjoner fra instituttets mange EU-prosjekter og andre samarbeidsprosjekter. Instituttets rapporter og resultater skal være lett tilgjengelig for alle interesserte brukere. TØI legger derfor vekt på aktiv og effektiv formidling. TØI-rapportene legges i sin helhet ut på www.toi.no.

Tidsskriftet Samferdsel er et viktig medium for å formidle forskningsresultater til brukerne, så vel fra TØI som fra andre forskningsinstitusjoner. Bladet bringer aktuelle reportasjer fra samferdselssektoren og bidrar til god kommunikasjon mellom brukerne og forskningsmiljøene. Bladet eies av TØI og Vegdirektoratet, og redigeres etter redaktørplakaten. TØI-forskerne skrev i 2009 48 artikler i Samferdsel og andre fagtidsskrifter.

Årsberetning 2009 forts.

Forskerne ved instituttet har også vært aktive allmennformidlere i 2009 ved å holde ca 150 foredrag for brukermiljøene. Tall fra Retriever viser at TØI var referert i over 3400 oppslag i ulike aviser eller på mediens internetsider i 2009. I tillegg kommer formidling gjennom radio og TV. Vel 700 av artiklene var i papiraviser. TØI er referert til i Aftenpostens morgen- eller aftenutgave mer enn én gang pr uke i gjennomsnitt (67 oppslag i 2009). I Bergens Tidende var TØI referert i 38 artikler.

Biblioteket ved TØI er også en viktig brukerkontakt, ikke minst overfor studenter som er interessert i transportområdet. Biblioteket magasinerer og organiserer skriftlig kunnskap og har en viktig gjenfinnings- og dokumentasjonsfunksjon.

Basisbevilgningen

TØIs muligheter til å ivareta og utvikle rollen som et vitenskapelig forskningsinstitutt er avhengig av basisfinansieringen som gis via Norges forskningsråd. Basisbevilgningen gir avgjørende bidrag til kompetanseheving gjennom doktorgradsarbeid, internasjonal publisering, kvalitetssikring og utvikling av det teoretiske og metodiske grunnlaget for våre kjerneområder. Andre viktige aktiviteter er nettverksbygging og veiledning, foredragsvirksomhet og andre typer formidling, undervisning og sensor-/opponentoppgaver ved universitet og høyskoler i inn- og utland. Samlet sett legger dette grunnlaget for faglig kvalitet på oppdragsforskningen og gir muligheter for internasjonale oppdrag, spesielt innenfor EUs rammeprogrammer.

Basisbevilgningen i 2009 besto av 9,9 mill. kr i grunnbevilgning og 5,7 mill. kr til strategiske instituttprogram (SIP). Samlet basisbevilgning utgjorde 17 % av TØIs inntekter.

Instituttet tilhører fra og med 2009 miljøforskingsarenaen i Forskningsrådets system, mens en tidligere var en del av den samfunnsvitenskapelige konkurransearenaen. Miljøforskingsarenaen gir bedre anledning til strategiske satsinger i samråd med instituttets viktigste oppdragsgivere. Styret anser det som viktig å opprettholde og videreutvikle sektororientering

ringen, da den bidrar til å sikre relevansen i instituttets forskningsvirksomhet.

Arbeidsmiljø, ytre miljø, likestilling og sikkerhet

Instituttet holder til i og er medeier i et bygg der det er lagt vekt på å finne fram til gode miljøløsninger: effektiv utnyttelse av geovarme, forvarming av varmtvannet med solenergi, solpaneler for el-produksjon, håndtering av takvann/avrenning fra tette flater, bruk av miljøriktige materialer og bruk av miljøplan/indikatorer under byggeperioden. Det er videre bygget et åpent varmepumpesystem som dekker store deler av oppvarmings- og kjølebehovet, både for CIENS og Forskningsparken for øvrig.

Bortsett fra medarbeidernes reisevirksomhet har instituttet ikke nevneverdig aktivitet som forurenser det ytre miljøet. Instituttets lokalisering tilrettelegger i utstrakt grad for at medarbeiderne kan bruke kollektivtransport til og fra jobb.

Instituttet hadde 90 ansatte ved utgangen av 2009. Sykefraværet i 2009 var totalt på 5,5 % mot 5,4 % i 2008. Langtidssykefraværet utgjorde 3,5 % i 2009. TØI hadde ingen hendelser med personskafe i 2009.

Instituttet legger vekt på likestilling og tilstreber god balanse mellom kjønnene på alle områder og nivå. Ledergruppen bestod ved utgangen av 2009 av tre kvinner og fire menn. Forskningslederne bestod av fem kvinner og åtte menn. Omlag 1/3 av forskerne var kvinner i 2009. Cirka 1/3 av forskerne er forsker I og/eller har doktorgrad. Etter styrets vurdering er det ikke behov for å iverksette spesielle tiltak med tanke på å forebygge diskriminering.

Instituttet legger opp til fleksible arbeidsformer som ivaretar individuelle behov og som særlig er til nytte for medarbeidere med spesielle behov. Instituttet tilbyr ergonomiske og psykososiale tjenester til sine ansatte ved behov. Arbeidsmiljøet ved instituttet ansees som godt.

Økonomi, oppdragsinngang og kapasitet

Den samlede omsetningen i 2009 var på 91,6 mill. kr. Årsresultatet for 2009 ble et overskudd på 2,9 mill. kr mot et underskudd på 7,7 mill. kr i 2008. Instituttets driftsresultat for 2009 ble på minus 0,9 mill. kr mot minus 2,8 mill. kr i 2008. Netto finansposter utgjorde i 2009 3,8 mill. kr, mot minus 4,9 mill. kr i 2008.

Hovedgrunnen til driftsunderskuddet er tap på prosjekt under EUs rammeprogram.

Styret og ledelsen legger følgende til grunn for den finansielle risikoen: En økende andel av inntektene fra utlandet, spesielt EU, gjør at TØI har en betydelig valutarisiko. Instituttet har ikke inngått avtaler eller tatt opp lån i utlandet for å motvirke valutarisikoen. Midler plassert i utenlandske aksjefond er imidlertid valutasikret. Instituttet har ikke lån, men er gjennom

sine finansplasseringer eksponert for endringer i renter og avkastning.

Kredittrisikoen er lav, da instituttet i stor grad har det offentlige som kunde og det historisk sett har vært lite tap på fordringer.

Instituttet har en god soliditet og likviditet. I samsvar med regnskapsloven § 3-3a bekreftes det at forutsetningen om fortsatt drift er til stede. Stiftelsen er i sunn økonomisk og finansiell stilling og har en egenkapitalandel på 58 %. Dersom man tar hensyn til netto balanseførte pensjonsforpliktelser på 11,5 mill kr, vil egenkapitalandelen utgjøre vel 46 %.

Kapasitetsmålet for 2009 var 62,5 forskerårsverk inklusive stipendiater (disse utgjør 2,5 årsverk), mens det realiserste omfanget ble 61,8 årsverk.

Én forsker sluttet i 2009. Sju nye forskere ble tilsatt. Dette gir et noe bedre utgangspunkt kapasitetsmessig for 2010 enn ved starten av 2009.

Instituttet fikk nye prosjekter for 94 mill kr. Forskningsrådet stod for 35 % av dette, inkludert basisfinansieringen på 15,5 mill. kr. Statens vegvesen/Vegdirektoratet var den største oppdragsgiveren i 2009 og stod for 17 % av prosjektinggangen. Samferdselsdepartementet stod for ytterligere 10 %.

TØI har i mange år hatt godt gjennomslag i EUs rammeprogram for forskning. Paradoksalt nok utsetter dette instituttet for betydelig økonomisk risiko og press på likviditeten. Skiftende retningslinjer for kostnadsberegning og fakturering i EU-systemet skaper stor uforutsigbarhet. Situasjonen er den samme ved mange andre anvendte forskningsinstitutt, så vel i Norge som utenlands. Problemstillingen har vært tatt opp i Europaparlamentet, med tydelig kritikk av Kommisjonen. Gjennom Forskningsinstituttenes fellesarena (FFA) og instituttets europeiske interesseorganisasjon ECTRI arbeider TØIs ledelse for å forbedre vilkårene for norsk deltakelse i rammeprogrammene. Styret noterer med tilfredshet at disse spørsmålene nå også står høyt på dagsordenen i Kunnskapsdepartementet og i Norges forskningsråd.

Organisering og daglig ledelse

TØIs instituttssjef i 2009 har vært Lasse Fridstrøm. Assisterende instituttssjef Sønneve Ølnes har ledet Ressursavdelingen, som ivaretar økonomistyring, personalpolitikk og de øvrige administrative funksjonene ved instituttet, fram til 1.10.2009, da hun gikk over i ny stilling som divisjonsdirektør i Norges forskningsråd. Marika Kolbenstvedt har ledet Avdeling for sikkerhet og miljø, Kjell Werner Johansen har ledet Avdeling for økonomi og logistikk, Arvid Strand har ledet Avdeling for organisering og iverksetting, og Tone Haraldsen har ledet Avdeling for kommunikasjon og tilgjengelighet.

Instituttets årsrapport for 2009, med årsberetning, er tilgjengelig på TØIs hjemmeside www.toi.no.

Styret

TØIs styre har i 2009 hatt fire møter. Styret har hatt følgende sammensetning:

Direktør Olav Gunleiksrud (styrets leder)
 Professor Gunn Elisabeth Birkelund (styrets nestleder)
 Forsker Aslak Fyhri (ansattes representant)
 Direktør Sigurd Larsen
 Professor Kurt Petersen
 Forskningsleder Hanne Samstad (ansattes representant)
 Etatsdirektør Anita Skauge
 Forsker Tora Skodvin

Styret og ledelsen vil takke alle medarbeidere ved TØI for arbeidsinnsatsen gjennom 2009. Styret er svært tilfreds med at så mange av instituttets medarbeidere utmerker seg på forskningsarenaen og i offentligheten.

Regnskap og økonomi

Regnskapet for 2009 gir et overskudd på 2,9 mill. kr mot et budsjettert resultat på 1 mill. kr. Omsetningen i 2009 var på 91,6 mill. kr mot en budsjettert omsetning på 86,2 mill. kr.

Inntekter

Samlede brutto inntekter utgjorde 91,6 mill. kr og økte med 9,5 mill. kr i forhold til 2008. Samlede basisbevilgninger (grunnbevilgninger på 9,8 mill. kr og strategiske instituttprogram (SIP) på 5,6 mill. kr) økte med ca 2 mill. kr fra 2008 og utgjorde 15,5 mill. kr. Økningen i brutto inntekter viser at TØI har økt sin andel i den konkurranseutsatte delen av markedet.

Kapasitet

I 2009 hadde TØI en total kapasitet på 75 årsverk, hvorav 59 var tilknyttet de forskningsfaglige og 16 de administrative funksjonene. FoU-kapasiteten var budsjettert til 60 årsverk for 2009. Når PhD-stipendiatene medregnes, var FoU-kapasiteten på 61,8 årsverk i 2009.

Prosjektinngang

I 2009 ble det etablert nye oppdrag for totalt 94,2 mill. kr. Målet for 2009 var 85 mill. kr, som da ble mer enn oppnådd. Til sammenligning ble det inngått nye kontrakter for 77,8 mill. kr i 2008. Oppdragsinngangen ble dermed 16 mill. kr høyere i 2009 enn i 2008.

Prosjektinngang for 2009 er 3,9 mill. kr høyere enn verdiskapningen i 2009. Dette bidrar til oppdragsreserven for 2010.

Aktiviteten overfor Forskningsrådet er spesielt viktig for TØI. Aktiviteten på programmer i Forskningsrådet samt tilskudd til EU-prosjekter i 2009 var på 17 mill. kr. Den samlede aktiviteten for Forskningsrådet inklusive basisbevilgninger utgjorde 35 prosent av aktiviteten i 2009.

TØIs største oppdragsgiver, Statens vegvesen/Vegdirektoratet, sto for 17 prosent av oppdragsinngangen totalt. For private og øvrige oppdragsgivere er prosjektinngangen på 12,7 mill. kr sammenlignet med 11,1 mill. kr i 2008. Andelen av total oppdragsmengde for private er 12 prosent, som er noe høyere enn i 2008.

Oppdragsinngangen var totalt sett tilfredsstillende i 2009.

Kostnader

Av den totale omsetningen på 91,6 mill. kr er 18,1 mill. kr direkte prosjektutlegg.

Lønn og sosiale kostnader er til sammen 60,9 mill. kr og utgjorde 83 prosent av netto inntekter.

Driftskostnader utgjorde til sammen 13,5 mill. kr og ble totalt 0,6 mill. kr høyere enn budsjettert og 0,9 mill. kr høyere enn i 2008.

Finans

Netto finansposter ble et overskudd på 3,8 mill. kr mot et budsjettert overskudd på 3 mill. kr. For 2008 var netto finansposter et underskudd på 4,9 mill. kr.

TØI har siden 1999 hatt en stor del av overskuddslikviditeten plassert i ulike fond. I 2009 har midlene vært plassert i pengemarkedsobligasjoner, norske aksjer, utenlandske aksjer og hedgefond utenom plasseringen i CIENS-eiendommen. I 2008 medførte finanskrisen en betydelig verdireduksjon av TØIs plasseringer. Gjennom 2009 har ca 60 prosent av denne verdireduksjonen blitt tatt igjen. Dette har medført en kursgevinst på 3,4 mill. kr som inngår i finansresultatet.

Skatt

I 2009 fikk TØI pålegg om å levere selvangivelse for 2008, og denne ble levert 1. november 2009. Spørsmålet om skatt på forskningsinstitutter mer generelt er fortsatt ikke avklart. Det er heller ikke avsatt midler for eventuell å dekke skatt på overskudd.

Omløpsmidler

Ved utgangen av 2009 hadde TØI totale omløpsmidler på 58,5 mill. kr mot 50,6 mill. kr i 2008. Kortsiktig gjeld ble økt fra 34,7 mill. kr i 2008 til 40,8 mill. kr ved utgangen av 2009.

Arbeidskapitalen ved utgangen av 2009 var 17,7 mill. kr. Arbeidskapitalen pr 31.12.2009 utgjorde 20 prosent av budsjettert omsetning i 2010. Dette er lavere enn det målet som er satt om at arbeidskapitalens andel av budsjettert omsetning i påfølgende år skal være 25 prosent. Det er imidlertid slik at omtrent halvparten av kortsiktig gjeld er forskudd fra oppdragsgivere, som sikrer sysselsettingen i begynnelsen av påfølgende år. Begrepet arbeidskapital må dermed tolkes fleksibelt.

Ressursavdelingen



Nina Ystehede
Avdelingsleder



Lars Hansson



Linda Jacobsen



Svein Johansen



Lisbeth Kjelstrup



Tore Gunnar Lien



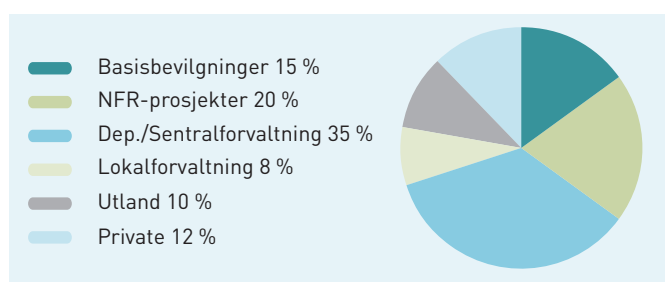
Ulta Nørgaard

Egenkapital

Egenkapitalen er med årets resultat på 2,9 mill. kr økt til 57,6 mill. kr. Egenkapitalandelen utgjør dermed 58 prosent i 2009. Dette er betydelig høyere enn målet på minst 40 prosent som er nedfelt i TØIs strategi.

Instituttet har en god styringsmodell for å følge opp den økonomiske aktiviteten. I 2010 vil en gjennomføre tiltak som forbedrer prosjektstyringen ytterligere gjennom bedre planlegging og oppfølging av økonomiske rammer og faglig fremdrift.

Diagrammet viser fordelingen av prosjektingang for 2009.



Utdrag fra regnskapet, 1000 kr

Resultatregnskap	2009	2008
Prosjektinntekter	74 802	67 216
Basisbevilgning	15 538	13 500
Andre inntekter	1 302	1 387
Sum driftsinntekter	91 643	82 103
Direkte prosjektkostnader	18 129	12 289
Personalkostnader	60 857	59 944
Drift av lokaler	4 954	4 529
Ordinære avskrivninger	1 826	2 053
Andre driftskostnader	6 752	6 079
Tapsavsetninger	-	18
Sum driftskostnader	92 518	84 911
Driftsresultat	(875)	(2 808)
Netto finans	3 803	(4 939)
Resultatregnskap	2 928	(7 747)
Balanse pr 31.12.		
Varige driftsmidler	5 420	6 159
Finansielle anleggsmidler	35 181	33 407
Prosjekter i arbeid	14 935	10 189
Bank, kortsiktige fordringer	43 535	40 419
Sum eiendeler	99 072	90 175
Grunnkapital	30 000	30 000
Øvrig egenkapital	27 632	24 703
Langsiktig gjeld	615	814
Kortsiktig gjeld	40 825	34 657
Sum gjeld og egenkapital	99 072	90 175



Espen Refstie



Arne Skogli



Anne-Lise Strømme



Unni Wettergreen

Instituttjefen har ordet

Mandatet for videre utredning av høyhastighetsjernbane i Norge foreligger. Jernbaneverket har ansvar for å analysere om en utbygging kan bidra til samfunnsøkonomisk effektive og bærekraftige løsninger, med økt kapasitet, framkommelighet og tilgjengelighet. Argumentene for og mot utbygging er mange.

Toget vil oppleves som et svært godt tilbud for de reisende og gi mulighet for effektiv arbeidstid eller avslapning på en helt annen måte enn fly, buss eller bil. Toget går fra bysentrum til bysentrum, noe ikke minst forretningsreisende kommer til å verdsette.

Dette innebærer at høyhastighetsbanen vil overta mesteparten av direktetraffikken med fly mellom de største byene, så sant reisetiden kommer under tre timer og billettprisen blir konkurransedyktig – dvs under 1000 kr én vei.

Vi behøver ikke å finne opp hjulet for å innføre slike tog i Norge, men kan dra nytte av den teknologiutvikling som har funnet sted i Japan, Tyskland, Frankrike eller Spania.

På minussiden må en for det første notere at den konkurransekraften som før jernbanen framtrer som et aktivum, fra luftfartens synspunkt fortøner seg som en skjebnesvanger undergraving av markedet. Siden overskuddet på de fire største lufthavene i realiteten finansierer hele flyplassnettet, vil markedssvikten ramme langt flere enn eiere og ansatte i flyselskapene.

Det andre viktige motargumentet er knyttet til trafikkgrunnet, som i Norge er vesentlig svakere enn i Japan, Tyskland, Frankrike og Spania, mens byggekostnadene trolig er minst like høye. Å drive en slik bane lønnsomt i Norge vil by på store utfordringer, enten en ser på samfunnsøkonomisk eller bedriftsøkonomisk avkastning.

Banen vil trolig gi lavere klimagassutslipp per personkm enn alle andre reisemidler, men for øvrig innebære betydelige naturinngrep og barrierevirkninger.

Banen vil stimulere til vekst og eiendomsverdistigning på de stedene som måtte få stasjoner. Men i utlandet finner en neppe noen eksempler på at lyntog betjener så små byer og tettsteder som vi har i Norge. Før en slik bane kan få allmenn tilslutning og realiseres her til lands, må en se for seg en grundig realitetsorientering overfor innbyggere og politikere på Dombås og Gol, og trolig også på Hamar og Lillehammer.

Prosjektet kan bare gjennomføres dersom en frigjør seg fra kontantprinsippet, dvs de årlige bevilgningene over statsbudsjettet. En utbygging vil kreve bevilgninger til samferdselssektoren i en helt annen størrelsesorden enn i dag.

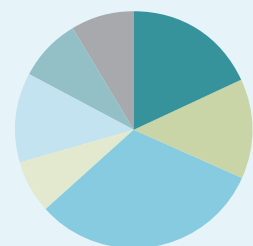
Høyhastighetsbanen er det mest spennende og utfordrende transportutredningsoppdraget som er blitt satt ut på mange tiår. Uavhengig av dette arbeider TØI sammen med CICERO for å utrede fremtidige miljøvennlige transportløsninger gjennom forskningsprosjektet TEMPO (www.transportmiljo.no).



Lasse Fridstrøm

Ansatte per 31.12.09

Ingeniører	16
Sosiologer	11
Økonomer	26
Statsvitere	6
Geografer	10
Psykologer	7
Andre	7



INSTITUTTSJEF

Lasse Fridstrøm Siviløkonom

MEDARBEIDERE I STAB

Dahl Flemming	Journalist	Vikar
Wormnes Are	Journalist	Redaktør
Aas Harald	Statsviter	Kommunikasjonleder

KOMMUNIKASJON OG TILGJENGELIGHET

Haraldsen Tone*	Sosiolog	Avdelingsleder
Denstadli Jon Martin	Siviløkonom hae	
Dybedal Petter	Samfunnsøkonom	Forskningsleder
Ekstrøm Tove Killingmoe		
Engebretsen Øystein	Samfunnsgeograf	
Farstad Eivind	Siviløkonom	
Gjerdåker Anne	Samfunnsgeograf	
Grue Berit	Ingeniør	
Haukeland Jan Vidar	Sosiolog	
Hjorthol Randi	Sosiolog	Forskningsleder
Jacobsen Jens Kr. Steen	Sosiolog	
Lian Jon Inge	Samfunnsgeograf	Forskningsleder
Nenseth Vibeke	Sosiolog	Forskningsleder
Rideng Arne	Samfunnsgeograf	
Rønnevik Joachim	Samfunnsgeograf	
Thrane Christer*	Professor i reiseliv	
Tønnesen Anders*	Samfunnsgeograf	
Vågane Liva	Samfunnsgeograf	

ORGANISERING OG IVERKSETTING

Strand Arvid	Sivilingeniør	Avdelingsleder
Fearnley Nils	Transportøkonom	
Hanssen Jan Usterud	Sivilingeniør	
Hoff Annelene Holden	Samfunnsgeograf	
Jansen Alf-Inge	Statsviter	
Larsen Odd I	Samfunnsøkonom	
Lauridsen Henning	Sivilingeniør	Forskningsleder
Leiren Merethe Dotterud	Statsviter	

Loftsgarden Tanja	Sivilingeniør	
Longva Frode	Sosiolog	
Nielsen Gustav	Sivilingeniør	Forskningsleder
Næss Petter	Arkitekt	
Olsen Silvia J.	Statsviter	
Osland Oddgeir	Sosiolog	Forskningsleder
Ramjerdi Farideh	Sivilingeniør	
Skollerud Kåre H.	Sosiolog	
Tennøy Aud	Sivilingeniør	
Aarhaug Jørgen*	Samfunnsøkonom	

RESSURSAVDELING

Wettergreen Unni		Fung. avdelingsleder
Abelvik Astrid		
Hansson Lars		
Jacobsen Linda	Siviløkonom	
Johansen Svein		
Kjelstrup Lisbeth		
Lien Tore Gunnar		
Nørgaard Ulla		
Refstie Espen	Siviløkonom	
Strømmen Anne-Lise		

SIKKERHET OG MILJØ

Kolbenstvedt Marika	Sosiolog	Avdlingsleder
Akhtar Juned	Sivilingeniør	
Amundsen Astrid Helene	Geograf	
Assum Terje	Sosiolog	
Backer-Grøndahl Agathe	Psykolog	
Bjørnskau Torkel	Statsviter	Forskningsleder
Elvebakk Beate	Filosof	
Elvik Rune	Statsviter	Forskningsleder
Fyhri Aslak	Miljøpsykolog	
Hagman Rolf	Sivilingeniør	
Høye Alena	Samfunnsviter	
Klæboe Ronny	Psykolog	
Meyer Sunniva Frislid	Statsviter	
Mosslemi Marjan*	Sivilingeniør	
Nordbakke Susanne	Sosiolog	
Phillips Ross	Psykolog	
Rømming Trude Christin		
Sagberg Fridulv	Psykolog	Forskningsleder
Sørensen Michael W. J.	Sivilingeniør	
Ulleberg Pål	Psykolog	
Veisten Knut	Samfunnsøkonom	
Vaa Truls	Psykolog	

ØKONOMI OG LOGISTIKK

Johansen Kjell Werner	Samfunnsøkonom	Avdelingsleder
Andersen Jardar	Sivilingeniør	
Askildsen Thorkel Christie	Samfunnsgeograf	
Bai Yu	Siviløkonom	
Eidhammer Olav	Samfunnsøkonom	
Eriksen Knut Sandberg	Samfunnsøkonom	
Flügel Stefan*	Samfunnsøkonom	
Halse Askill Harkjerr*	Samfunnsøkonom	
Hansen Wiljar	Samfunnsøkonom	
Hovi Inger Beate	Samfunnsøkonom	Forskningsleder
Jean-Hansen Viggo	Samfunnsøkonom	
Killi Marit	Samfunnsøkonom	
Ludvigsen Johanna	Siviløkonom hae	
Madslie Anne	Sivilingeniør	Forskningsleder
Minken Harald	Samfunnsøkonom	
Samstad Hanne	Samfunnsøkonom	Forskningsleder
Steinsland Christian	Sivilingeniør	
Thune-Larsen Harald	Samfunnsøkonom	
Vingan Anita	Samfunnsøkonom	

* Ansatt 2009

SLUTTET 2009

Ølnes Sønneve	Siviløkonom
Gripsrud Mattias	Medieviter
Skogli Arne	Ingeniør

Ansatte som har sluttet er inkl. i diagrammet

Stab



Lasse Fridstøm
Institutsjef



Harald Aas
Kommunikasjon



Astrid Abelvik



Are Wormnes
Redaktør



Flemming Dahl
Journalist



Basisfinansiering

Instituttets basisfinansiering består av grunnbevilgning og strategiske instituttprosjekt (SIP). Begge elementene er avgjørende for den faglige utvikling og for at instituttet kan holde en høy kvalitet og oppfylle kravene til vitenskapelige arbeidsformer og publisering. De strategiske instituttprosjektene har ulikt fokus, fra teori- og metodeutvikling som ramme rundt oppdragsprosjekter, til utvikling av nye satsingsområder. De er også et viktig virkemiddel for dialog med sektoren om faglige utfordringer framover og om behovet for grunnleggende forskning som basis for den anvendte oppdragsforskningen. Initiativet til tema tas av instituttet, ofte i dialog med sektoren.

TØI legger vekt på at alle forskningsområdene skal ha en eller annen form for langsiktig kjernefinansiering som SIP, et større forskningsrådsprosjekt, et større EU-prosjekt eller støtte som nasjonal funksjon. SIP-rammen (5,65 mill kr i 2009) er ikke stor nok til å dekke alle TØIs fagfelt. De som ikke har en SIP får i dag normalt kjernefinansiering fra grunnbevilgningen.

Fem strategiske instituttprosjekt

I 2009 hadde TØI følgende fem SIPer i arbeid;

1. Samspill mellom transport, mobilitet og informasjons- og kommunikasjonsteknologi
2. Tid og usikkerhet
3. Høyrisikogrupper og høyrisikoatferd i veitrafikken
4. Samordningenes muligheter og begrensninger. Utfordringer i og omkring transportsektoren
5. Kommunikasjoner, vekstkraftige regioner og regional fordeling

Forskningsområder og strategiske instituttprosjekt

Forskningen ved TØI er organisert i ulike forskningsområder som ledes av hver sin forskningsleder. Alle forskerne på instituttet har en hovedtilknytning til et forskningsområde, men kan også arbeide på andre områder.

På de neste sidene finner du en kort presentasjon av hovedaktiviteten på de ulike områdene i 2009.

40 prosent øremerkes SIP/SIS

I forbindelse med omleggingen av basisbevilgningssystemet for forskningsinstitutter har rollen til de strategiske instituttprosjektene vært diskutert. En har nå kommet fram til ulike modeller for de konkurransearenaer instituttene tilhører. TØI er glad for at en fortsatt vil ha strategiske program på miljøforskingsarenaen som vi nå tilhører. Det er også slått fast at 40 prosent av basisbevilgningen skal øremerkes til Strategiske instituttsatsinger (SIS) som de vil hete fra 2011.

TØIs strategiske satsinger er en viktig del av Samferdselsdepartementets forskningspolicy, og midlene til denne delen av TØIs basisbevilgning avsettes på Samferdselsdepartementets budsjett. Grunnbevilgningen ligger under Miljøverndepartementets budsjett. Med SIPer eller SISer er det videre lagt til rette for at andre oppdragsgivere kan gi tilskudd uten at det må betales merverdi.

Norske logistikkostnader

En undersøkelse finansiert av SMARTRANS-programmet i Norges forskningsråd og Statens vegvesen Vegdirektoratet viser at logistikkostnader i norske vareleverende bedrifter i gjennomsnitt utgjør 14,2 prosent av omsetningen. Andelen er høyere for engroshandelsbedrifter enn for industribedrifter. Transportkostnader og kostnader til lager er de største kostnadskomponentene med ca 40 prosent hver.

Kostnadsandelen er høyere for eksportbedrifter enn for bedrifter som hovedsakelig leverer til innenriksmarkedet, og lavest for importbedrifter. Undersøkelsen viser at logistikkostnadene som andel av omsetning for norske bedrifter er på nivå med resultater fra liknende undersøkelser i andre land i Østersjøområdet, men at de norske transportkostnadene er blant de høyeste. De samlede logistikkostnader i Norge utgjorde ca 254 milliarder kroner i 2007, som utgjør 14,7 prosent av BNP for Fastlands-Norge.

Utvikling og tjenestetilbud

Speditørene står i dag overfor et utvidet tjenestetilbud i logistikk- og transportindustrien. Dette gir behov for justeringer og utvidelser av standardavtalen NSAB 2000, som brukes mellom speditører og kunde. De minste aktørene har størst behov for en revisjon av avtalen. Speditørene forventer at det i framtiden vil bli økt fokus på totalleveranser, lager, laste- og lossetjenester, distribusjon, konsulent tjenester, bearbeiding av varer, IT-løsninger og tilgjengelighet for kunden. Studien viser at speditørene har bedre tilbud av "grønne transportløsninger" enn det transportkjøperne etterspør.

Prosjektet er finansiert av SMARTRANS-programmet i Norges forskningsråd og Logistikk- og terminaloperatørenes landsforening (LTL).

Næringsliv og godstransport

Målet for aktiviteten på dette området er økt systematisk kunnskap om

- Næringslivets logistikkostnader
- Varestrømmer
- Framtidig godstransportomfang
- Forretningsmodeller, effektivitet, konkurranse og lokalisering
- Internasjonal logistikk

Godstransport og logistikk i Osloregionen

I et prosjekt for Samarbeidsalliansen Osloregionen (56 kommuner rundt Oslo) er regionens plass i det nasjonale logistikknettverket analysert. Analysegrunnlaget er dagens varestrømmer til og fra terminaler, interne varestrømmer i regionen og varestrømmer mellom regionen og resten av landet, basert på transportetatens logistikkmodell og offentlig statistikk. Internasjonale trender og konkurranse blant norske grossister og utenlandske kjeder kan gi en utvikling der en får større lagre utenfor Norge. Dette er et resultat av bedre veier og kortere kjøretider.

Internasjonale prosjekter

Gruppen deltar også i flere pågående EU- og Interreg-prosjekt, blant annet RETRACK (Reorganisation of Transport networks by advanced Rail freight Concepts), CLOSER (Connecting Long and Short-distance networks for Efficient Transport) og SCANDRIA (Scandinavian- Adriatic Corridor for Growth and Innovation).

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



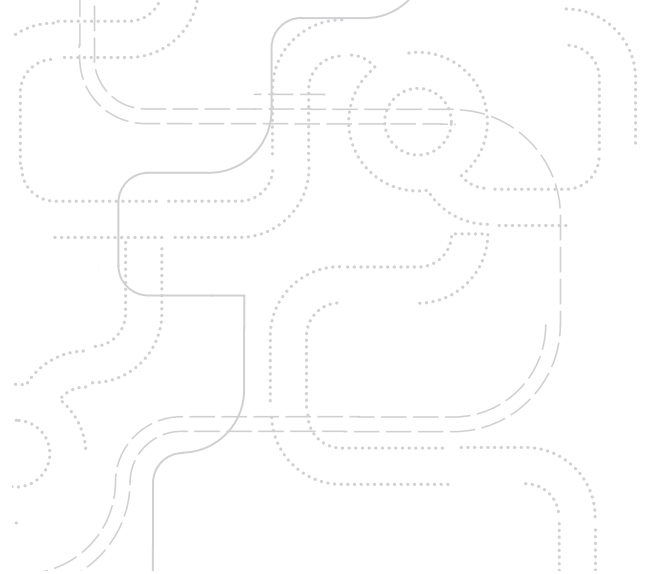


Samfunnsøkonomiske analyser

Forskningsområdet omfatter utvikling og tilrettelegging av metode og enhetspriser for samfunnsøkonomiske analyser i transportsektoren.

Videre gjennomføres nyttekostnadsanalyser av konkrete prosjekter og kvalitetssikring av analyser gjennomført av andre.

Forskningsområdet ble opprettet i 2008 og løper til og med 2010, med mulighet for forlengelse til 2012.



Verdsetting av tid, trafiksikkerhet og miljø

Den norske verdsettingsstudien er en sentral aktivitet i perioden 2007–2010. TØI utarbeider i samarbeid med SWECO en rekke nye enhetspriser for verdsetting av blant annet reisetid, ulykker og miljøbelastninger som støy og luftforurensning. I 2008 ble det utviklet en omfattende spørreundersøkelse som ble gjennomført i 2009. I undersøkelsen brukes verdsettingsteknikken "stated preference". Resultater med anbefalinger til oppdragsgiverne vil bli levert tidlig i 2010. Det innsamlede datamaterialet gir et godt grunnlag for videre forsknings og utviklingsarbeid framover.

Prosjektet utgjør, sammen med verdsettingsstudier av universell utforming og av tid og pålitelighet i godstransport, et større aktivitetsområde ved TØI.

Kvalitetssikring

Sammen med Dovre Group AS, utgjør TØI ett av fem fagmiljøer som utfører kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) ved store statlige investeringer innenfor en rammeavtale med Finansdepartementet.

TØI har i 2009 også kvalitetssikret nyttekostnadsanalysene i et utvalg prosjekter i den svenske infrastrukturplanleggingen. Dette er gjort på oppdrag fra Näringsdepartementet i Sverige og i samarbeid med Price Waterhouse Coopers i Stockholm.

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Ulike modeller

For persontransport består modellapparatet av en nasjonal langdistansemodell (NTM5) for turer over ti mil og fem regionale modeller, som til sammen utgjør en landsdekkende modell (RTM) for turer kortere enn ti mil. For godstransport finnes en ny modell, Logistikkmodellen, som omfatter transport av gods innen Norge og mellom Norge og utlandet. Under forskningsområdet ligger også ansvaret for bilbestandsmodellen BIG.

Modellverktøyene benyttes til detaljert infrastrukturplanlegging i egen regi hos transportetatene, mens de på TØI benyttes til mer generelle analyser av tiltak og virkemidler (infrastruktur, transporttilbud, avgifter osv) med fokus på tiltakenes effekt på transportomfang, transportmiddelfordeling og miljø.

Etablering av transportmodell for Oslofjordområdet

Området rundt Oslofjorden er delvis dekket av den regionale persontransportmodellen for region Øst, delvis av modellen for region Sør. For å få en modell egnet til bruk i konseptvalgutredning for ny forbindelse mellom Moss og Horten, har TØI på oppdrag fra Statens vegvesen etablert en ny modell for Oslofjordområdet basert på de to opprinnelige modellene. I den forbindelse ble det også gjort et omfattende arbeid med validering av modellens resultater mot trafikktegninger og annen statistikk.

Effektberegning av virkemidler

På oppdrag fra Samferdselsdepartementets program for overordnet transportforskning (POT) har vi benyttet modellsystemet til å beregne effekten av ulike tiltak og virkemidler på transportomfang og utslipp. Det er gjort beregninger både av enkelttiltak (f.eks. økt drivstoffpris, lavere kollektivtakster, økte satser i bomringer osv) og sammensatte pakker av tiltak.

Utvikling og bruk av transportmodeller

Forskningsområdet dekker anvendelse og videreutvikling av ulike strategiske planleggingsverktøy for person- og godstransport.

Mye av arbeidet er knyttet opp til analysebehov i forbindelse med transportetatenes arbeid med Nasjonal transportplan, herunder videreutvikling og anvendelser av etatens strategiske planleggingsverktøy.

Deler av arbeidet er samordnet med beregninger gjennomført for Klimakur2020, et tverretattlig prosjekt ledet av Klima- og forurensningsdirektoratet. Klimakur omfatter alle sektorer, og sluttrapporten som legges fram i februar 2010 skal bestå av en meny med ulike tiltak og virkemidler som kan bidra til å oppfylle Norges klimamål.

Uttesting av ny nasjonal godstransportmodell

Arbeidet med den såkalte Logistikkmodellen har vært en viktig og utfordrende oppgave de siste årene. Dette er en ny nasjonal godstransportmodell under utvikling for transportetatene. Mye av utviklings- og programmeringsarbeidet er gjort i Nederland. I Norge har TØI og SITMA bidratt med datagrunnlag, informasjon om varestrømmer og kostnadsfunksjoner. I tillegg er det lagt ned et betydelig arbeid knyttet til uttesting av modellen. Dette arbeidet fortsetter i 2010. I tillegg startes det opp et prosjekt for Forskningsrådet (innenfor SMARTRANS) knyttet til videre utvikling av Logistikkmodellen.

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Anne Madslien
(forskningsleder)

Christian
Steinsland

Anita Vingan



Aktivitet

Aktiviteten på området spenner vidt, fra dybdeanalyser av veitrafikkulykker og tradisjonelle risikoanalyser i transport, til kartlegginger av sikkerhetskultur og personvernsspørsmål. Vi har også omfattende forskningsaktivitet knyttet til risikopersepsjon i trafikk som omfatter risiko for ulykker, for kriminelle handlinger og for terrorisme.

- **Oppfatninger av terrortrusselen og allokering av securityressurser**

I forbindelse med TØIs prosjekt "Coping with the new risks" i RISIT-programmet i Norges forskningsråd, har vi i 2009 gjennomført såkalte inverse nyttekostnadsanalyser av securitytiltak i transport. I tillegg har en doktorgradsstipendiat arbeidet med spillteoretisk modellering av ressursallokeringen. Vi har også gjennomført undersøkelser av folks oppfatninger av terrortrusselen og securitytiltak. Dette er gjennomført blant passasjerer på fly, tog og ferje, både i Norge og i Sverige. Prosjektet er et samarbeid mellom TØI, UiO ved Senter for teknologi, innovasjon og kultur (TIK) og Lunds universitet.

- **Personvern og trafikksikkerhetstiltak**

I Statens vegvesens etatsprogram om personvern og trafikk har vi ansvar for å undersøke bilisters aksept for tiltak med personvernimplikasjoner. Her er det valgt ut tre tiltak: Streknings-ATK, Atferdsregistrator og Automatisk fartstilpasing (ISA). Aksepten blant bilister i Norge, Sverige og Danmark undersøkes ved hjelp av spørreundersøkelser til et utvalg av bileiere. I tillegg er det gjennomført en juridisk og personvernmessig vurdering og vi gjennomfører intervjuer med relevante beslutningstakere i Norge og Sverige. Prosjektet er et samarbeid mellom TØI, UiO ved Avdeling for forvaltningsinformatikk (AFIN) og Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i Sverige.

Risiko på tvers

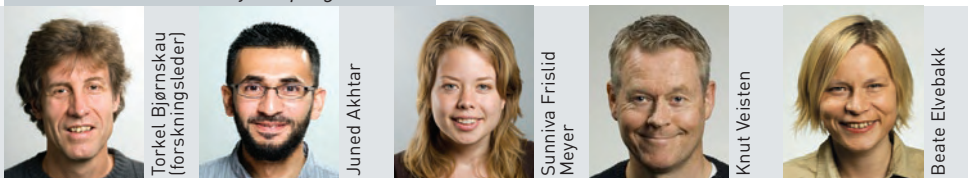
Forskningsområdet ble opprettet i 2007 ut fra et ønske om å utvide sikkerhetsforskningen ved TØI som tradisjonelt har hatt hovedfokus på ulykker og sikkerhet i veitrafikken.

Nye trusler, som følge av klimaendringer og internasjonal terrorisme, har økt behovet for bredere perspektiver i forskningen omkring risiko og sikkerhet i transportsektoren.

- **Høyrisikogrupper i vegtrafikken**

Prosjektet om eksponering og risiko blant høyrisikogrupper i trafikken ble sluttført i 2009. Dette har vært et stort prosjekt i Statens vegvesens etatsprogram om høyrisikogrupper. Dette dreier seg om unge og eldre bilførere, mc-førere, innvandrere mv. I prosjektet er det gjennomført en meget omfattende datainnsamling av ulike trafikantgruppers eksponering og gjort nye risikoberegninger.

Sentrale forskere tilknyttet programmet:





Trafikksikkerhet og samspill mellom trafikanter, veg og kjøretøy

Forskningsområdet skal gjennom teoriutvikling, empiriske studier og utprøving av tiltak gi bedre forståelse av trafikantenes atferd og deres forutsetninger for sikkerhet i trafikken. Siden 2005 har det strategiske instituttprogrammet (SIP) "Høyrisikoatferd og høyrisikogrupper i vegtrafikken" gitt et kunnskapsgrunnlag for å målrette trafikksikkerhetsarbeidet mot påvirkning av atferd som fører til mange ulykker.

andre tilstander, men økningen var ikke statistisk pålitelig. En egen studie med gjennomgang av forskningslitteratur om AD/HD viste at økningen i risiko forbundet med denne tilstanden er moderat, og lavere enn tidligere antatt.

Nye metoder for observasjon av kjøreatferd

TØI deltar i EU-prosjektet PROLOGUE som startet opp i 2009. Her utprøves metoder for observasjon av bilføreres atferd under vanlig kjøring, ved hjelp av små videokameraer og annet registreringsutstyr i bilen. Utstyret monteres slik at det ikke er synlig for føreren under kjøring. Denne metoden kan gi mulighet for ny kunnskap om ulykkesårsaker som det er vanskelig å undersøke med tradisjonelle forskningsmetoder, som f.eks. distraksjon, uoppmerksomhet og trøtthet. EU-prosjektet skal pågå til 2011 og har som formål å undersøke forutsetninger og presentere anbefalinger basert på en omfattende undersøkelse med flere tusen biler over lang tid i flere europeiske land.

Virkninger av trafikksikkerhetskampanjer

I EU-prosjektet CAST viste en metaanalyse av 119 undersøkte trafikksikkerhetskampanjer publisert i 12 land mellom 1975 og 2007 at ulykkene kan reduseres med mellom 6 og 12 prosent ved bruk av kampanjer. Viktige faktorer som kan bidra til at en kampanje har effekt, er bruk av personlig kommunikasjon, informasjon i vegmiljøet der trafikantene ferdes, og at kampanjen er forholdsvis kort.

Distraksjon er en viktig årsaksfaktor

I en spørreundersøkelse blant over 6000 bilførere som hadde rapportert uhell til sitt forsikringsselskap ble det spurt om ulike medvirkende årsaker til uhellet. Resultatene viste at mellom 15 og 30 prosent av ulykkene ble forårsaket av at føreren ble distraheret av forhold i eller utenfor bilen. Samtale med medpassasjer og barn i baksetet var de to hyppigste risikofaktorene som førerne oppga. Den høyeste risikoen var likevel forbundet med reklameplakater og med leting etter husnummer eller gatenavn, men disse faktorene forekommer ikke så hyppig som de to førstnevnte og forårsaker derfor ikke like mange ulykker.

Det ble også spurt om en rekke sykdommer og helseplager, og det ble funnet signifikant sammenheng med ulykkesinnblending for søvnproblemer, tidligere hjerneslag og for sterkt nedsatt syn. Det var svak tendens til økt risiko også for flere

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Fridulv Sagberg
(forskningsleder)



Ross Phillips



Truls Vaa



Aslak Fyhri



Susanne Nordbakke



Pål Ulleberg



Agathe Backer-Grøndahl



Analyser av miljø- og trafikksikkerhetstiltak

Forskningsområdet omfatter studier av faktorer som påvirker trafikkulykkene, hvordan man kan utpeke spesielt ulykkesbelastede steder, oppsummerer kunnskap om virkninger av trafikksikkerhets- og miljøtiltak og gjennomfører metaanalyser og nyttekostnadsanalyser av slike tiltak. Verdsetting av ikke-markedsgoder, hvordan miljøulempene rammer sosialt ulikt, nabokartlegging og analyser av tiltak for å redusere miljøulempene er også temaer som blir fokusert.

- Hvordan Nullvisjonen tolkes av ulike parter som arbeider med trafikksikkerhet. Nullvisjonen har nærmest enstemmig oppslutning, men ikke alle tolker likt hva den innebærer i praksis.
- Virkninger av rødluskameraer. De beste undersøkelsene finner at rødluskameraer øker ulykkestallene.
- Nytt for Sverige av svensk trafikksikkerhetsforskning. Finner at slik forskning i perioden 1971–2004 har gitt viktige bidrag til å bedre trafikksikkerheten og at nytten er klart større enn kostnadene til forskningen og tiltakene.
- Avveiningen mellom effektivitet og rettferdighet i trafikksikkerhetspolitikken. Effektivitet og rettferdighet er uforenlige mål for trafikksikkerhetspolitikken. Tiltak basert på nyttekostnadsanalyser fører ikke til en mer rettferdig fordeling av risiko mellom trafikantgrupper, bedømt ut fra rettferdighetsprinsippene til den amerikanske filosofen John Rawls.
- En ny metode for å anslå ulykkesrisikoen knyttet til mørke. Nye beregninger viser at ulykkesrisikoen i mørke øker for fotgjengere og syklist; for bilister er økningen beskjeden.

Trafikksikkerhetshåndboken

Trafikksikkerhetshåndboken ble utgitt i revidert utgave på engelsk i 2009. Den tilsvarende norske utgaven revideres kontinuerlig og er gratis tilgjengelig på internett (<http://tsh.toi.no>). Den omhandler nå kunnskap om virkninger av 128 trafikksikkerhetstiltak. Den spanske og russiske utgaven av boken vil trolig også bli revidert.

Vitenskapelige artikler

I 2009 ble 13 artikler publisert i internasjonale vitenskapelige tidsskrifter av forskere som arbeider på fagfeltet. Artiklene omfatter blant annet disse temaene:

- Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker i hjem, skole og fritid. Ulykker på andre samfunnsområder medfører større samfunnsøkonomiske kostnader enn trafikkulykker.

Miljø

På lokalmiljøfeltet er det særlig arbeidet med tiltak for å begrense helse/trivselsvirkninger av støy og vibrasjoner. Et stort EU-prosjekt, HOSANNA, som skal utvikle grønne tiltak mot støy, ble startet opp i 2009. Videre ble forholdet mellom støynivå, selvrappert helse, sensitivitet og støyplage behandlet i en vitenskapelig artikkel.

Man har også vurdert ulik utforming av sykkelanlegg. En studie av kryssløsninger i byområder viste at Norge har tilnærmet samme retningslinjer for sykkelanlegg som andre land i Europa. Samtidig finnes det en rekke krysstiltak som kan forbedre forholdene for syklist og fotgjengere. Flere av disse er ennå ikke prøvd ut i Norge.

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Eivik Rune
(forskningsleder)



Alena Høyve



Terje Assum



Marjan Mosslemi



Astrid Helene
Amundsen



Ronny Klæboe



Michael Wøhik
Jæger Sørensen

Klimaskifte for transportforskning

Når en forsvinnende liten andel av norsk klimaforskning har vært samfunnsvitenskapelig, sier det seg selv at det har vært enda mindre samfunnsforskning på klima og transport.

Så vel i forskningsmiljøene som i Forskningsrådet er det en klar dreining mot økt og mer konsentrert samfunnsvitenskapelig klimasatsing der transport står fram som en av hovedsektorene.

Et eksempel er gjennomslaget TØI, i samarbeid med CICERO, fikk i juni for et stortilt, fireårig, tverrfaglig og brukerrettet forskningsprosjekt – TEMPO (Transport and Environment – Measures and Policies). Ett av TEMPOs hovedtemaer er politiske og institusjonelle muligheter og barrierer for mer miljøvennlig transport.

Virkemidler som velges, er sjelden et direkte resultat av enkle beslutninger, men skjer snarere i et samspill mellom ulike typer politiske aktører, på tvers av sektorer og nivåer, transportetater og -brukere.

Nettverksorganiseringens betydning for politisk innovasjon og iverksetting er en sentral forskningsoppgave.

FOTO: THORFINN BEKKELUND/SAMFOTO

Bærekraftig transport og mobilitet

Forskningsområdet omfatter tverrfaglig teoriutvikling for å analysere sammenhengene mellom transportens miljøkonsekvenser og dens økonomiske, politiske og sosiale drivkrefter. I tillegg kommer empirisk utprøving gjennom komparative policyanalyser og sammenstilte indikatorer for å kunne tilby et bedre kunnskapsgrunnlag for politikk og planlegging.

Virkemidler for klimatilpasning i transportsektoren

Gjennom CIENS-prosjektet "ansvar og virkemidler for klimatilpasning" leverer TØI (sammen med NIBR, CICERO og NIVA) en utredning til 'Utvalet for klimatilpassing' som skal legge fram sin NOU høsten 2010.

Gjennomgangen av klimatilpassingsarbeidet i transportsektoren viser særlige utfordringer knyttet til et betydelig vedlikeholdsetterslep og et oppsplittet ansvar for investering og drift.

En bedre beredskap for å bringe transportinfrastrukturen opp på et nivå som vil være robust overfor virkningen av klimændringer, har direkte koblinger til virkemidlene for reduserte utslipp – for eksempel ved at tog og baner faktisk går når de skal.

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Vibeke Nenseth
(forskningsleder)



Anders Tønnesen



Farideh Ramjerdi,



Rolf Hagman



Areal- og transportplanlegging

Forskningsprogrammet omfatter rammebetingelser og tiltak som påvirker utviklingen av arealbruken og transportsystemet, og som effektivt kan bidra til å realisere politiske mål på alle forvaltningsnivåer.

Klimaspørsmålet har stått sentralt i flere prosjekter i 2009.

Kollektivtransporten trenger fornyelse

Kollektivtransportoppleggene i norske byer og distrikter trenger fornyelse. Det siste året har TØI bistått Bodø med omlegging av bussopplegget i byen og regionen. Forslaget innebærer en betydelig forenkling av tilbudet. Antallet linjer reduseres slik at det med den samme produksjonen er mulig å få til en vesentlig økning av avgangsfrekvensene.

Vi har også det siste året arbeidet med kollektivtransportplan for Telemark og Strategisk plan for kollektivtransporten i Oslo og Akershus. I Telemark er hovedutfordringen å få små ressurser omsatt i et mest mulig effektivt transporttilbud både i det sentrale Grenlandsområdet og ute i distriktene. I Oslo-området er hovedutfordringene mange, både bedre kollektiv framkommelighet i vegnettet, utnytte banenes kapasitet bedre, innfartsparkering, styrke knutepunktene for kollektive reiser, sikre tilgjengelighet, sikkerhet og miljø for kollektivpassasjerer og utvikle traseer og terminalstruktur for ekspressbusser.

Verdsetting av universell utforming

Universell utforming av kollektivtransporten står høyt på den politiske dagsorden, og er en sentral målsetting i Nasjonal transportplan. For Vegdirektoratet har TØI gjennomført en større kartlegging av kollektivtrafikanterens vurderinger av tiltak for universell utforming i kollektivtransporten. Det ble dokumentert at denne typen tiltak oppleves som generelle kvalitetsforbedringer for alle, og ikke bare for trafikanter med spesielle behov, og at tiltakene bidrar til at flere reiser kollektivt. Generelt fant vi at trafikantrytten er til dels betydelig høyere enn hva som tidligere har vært lagt til grunn i nyttekostnadsanalyser. Tiltak for universell utforming er i stor grad svært lønnsomme investeringer i samfunnsøkonomisk forstand.

Bedre veier – mer klimagassutslipp

Transportsektoren har mye å svare for når det gjelder klimagassutslipp. Målet er reduserte utslipp, men utslippene fra transport økte med 30 prosent fra 1990 til 2007. I et arbeid for Vegdirektoratet er påstandene om at bedre veier gir mindre klimagassutslipp i hovedsak tilbakevist. Dette skyldes først og fremst at bedre veier øker gjennomsnittshastigheten; en økning som ofte finner sted i det hastighetsintervallet hvor utslippene øker mest (over 80 km/t). Men utslippene øker også som følge av at transportmengden øker ved at den enkelte utfører flere og lengre turer, og ved at det skjer overgang fra kollektive transportmidler og gang- og sykkeltrafikk til personbil. Vegbyggingen i seg selv, og tilhørende drift og vedlikehold, øker også klimagassutslippene. Resultatene gjør det rimelig, i lys av klimautfordringen, å reise en debatt om så vel utbyggingsstandard på norske veier som politikken for fastsetting av fartsgrenser.

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Gustav Nielsen
(forskningsleder)



Nils Fearnley



Jan Usterud
Hanssen



Annelene Holden
Hoff



Tanja Loftsgarden



Petter Næss



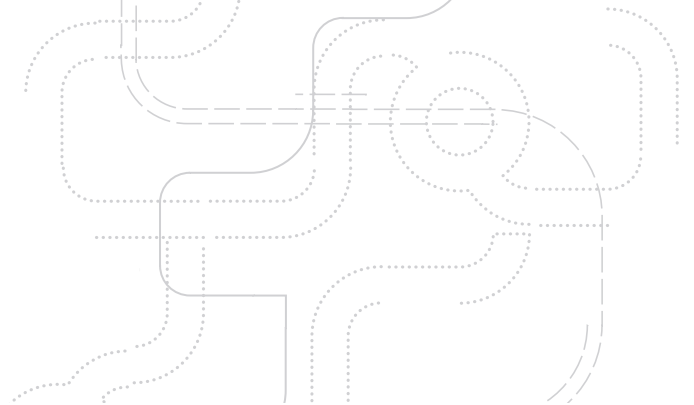
Aud Tennøy



Kollektivtransport og transportpolitikk

Forskningsområdet omfatter analyse av hvilke konsekvenser organisering og finansiering av kollektivtransporten og transportpolitikken har for å realisere politiske målsetninger, og hvilke samordningsutfordringer som oppstår i samspillet mellom ulike styringssystemer og politikkområder.

Ansvarsdeling mellom aktørene, deres tilpasning til finansierings- og andre styringsmodeller og effekter av ulike former for kontrakter og konkurranseutsetting, blir fokusert.



Transport- og miljøpolitikk

Innen studiet av transport- og miljøpolitikk har Leiren og Hepsø, sammen med Kasa ved Cicero, gjennom artikler i Plan, Nationen og Klima presentert hvordan en kan lære av svenske erfaringer i lokal og regional miljøpolitikk. Institusjonelle begrensninger som hindrer en mer miljøvennlig lokal transportpolitikk i Norge, er videre drøftet i en artikkel i Stat og styring, hvor også Osland er medforfatter. Videre har Jansen sammen med en annen kollega ved UiB diskutert forholdet mellom vitenskap og klimapolitikk i en artikkel i boken "Rätt grönt". Vänbok til Lennart J. Lundquist.

Strategisk instituttprogram

De artiklene vi har presentert ovenfor, inngår, sammen med andre arbeider ved OI-avdelingen, som byggesteiner i det strategiske instituttprogrammet "Samordningens muligheter og begrensninger – utfordringer i transportsektoren". Der sammenfattes også eksisterende kunnskap om forholdet mellom organisering og måloppnåelse i bytransportpolitikken (Osland og Strand i Samferdsel nr 1. 2009) og om NTP som samordningsarena (Osland og Holden Hoff i Samferdsel nr 9. 2009).

Konkurranseutsetting og fristilling

Aktiviteten på forskningsområdet har i løpet av 2009 resultert i en rekke publikasjoner om effekter av konkurranseutsetting og fristilling for politisk måloppnåelse. Ludvigsen og Osland tar i en artikkel i European Journal of Transport and Infrastructure Research opp virkningene av liberaliseringen av godstransport på jernbane i Europa, og viser hvordan intramodal konkurranse er utilstrekkelig for å få til konkurranse med veitransport. Aarhaug har i sin masteroppgave (trykt i TØI-rapport 1031/2009), fulgt opp tidligere forskning, og styrker tidligere funn om kostnadsbesparelser ved anbud i lokal kollektivtransport. Longva har sammen med flere kollegaer lagt fram paper på Thredbo 11-konferansen om henholdsvis regulering av persontransportmarkedene i Norge og Sverige og styringsutfordringer ved etablering av nye administrasjonsselskaper.

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Oddgeir Osland
(forskningsleder)



Alf-Inge Jansen



Merethe Dotterud
Leiren



Frode Longva



Silvia J Olsen



Kåre Skollerud



Jørgen Aarhaug



Henning
Lauridsen



Strategisk instituttprogram

Innenfor forskningsområdet ligger også det strategiske instituttprogrammet "Kommunikasjoner, vekstkraftige regioner og regional fordeling". Det har til formål å bygge opp og dokumentere kompetanse om forholdet mellom kommunikasjonsutvikling og regional utvikling og fordeling. Viktige undertema er næringsutvikling, regionaløkonomi og befolkningsutvikling/tettstedsstruktur.

Oslo lufthavn

I 2009 ble det utført en studie om Oslo lufthavns betydning for det norske samfunnet, spesielt knutepunktfunksjonen. OSL spiller en avgjørende rolle som knutepunkt i det norske luftfartssystemet. Dette gjelder for innlands- og utenlandsreiser og også for flyfrakt. Med fortsatt trafikkvekst og uendret kapasitet, vil trafikken presses ut til lufthavner syd for Oslo og prisene for flytrafikk til/fra og via OSL vil øke. I tillegg vil knutepunktfunksjonen bli ivaretatt av økt transfertrafikk i Bergen og Stavanger og ved økt bruk av utenlandske knutepunkt (Amsterdam, Frankfurt). Det er særlig nordvestlandet og Nord-Norge som er avhengig av OSL som knutepunkt for videre trafikk. For denne trafikken vil overgangsmulighetene bli dårligere og mer tungvinte. Videre har OSL som følge av sin knutepunktfunksjon et bedre rutetilbud enn Osloregionens størrelse skulle tilsi. Opprettholdelsen av en sterk knutepunktfunksjon med tilhørende godt rutetilbud er viktig for å gjøre Oslo mer attraktiv for internasjonal virksomhet.

Regionale analyser

Gode kommunikasjoner har betydning for regional utvikling. Innen dette forskningsområdet analyseres samspillet mellom regional utvikling og kommunikasjoner i bred forstand:

- Regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer
- Bosettingsmønster, tettstedsstruktur og transportutvikling
- Kraftfeltomland for ulike trafikksentra (flyplasser, turistattraksjoner mv.).
- Regionale effekter av nasjonal (transport)politikk
- Utvikling av teori og metode, særlig mht geografiske analyser.

Regional luftfart

I 2009 ble det videre gjennomført studier om regional luftfart og norske regioners avhengighet av høyt prisede nettverksreiser med fly. Som følge av høye priser er det stor lekkasje fra de naturlige geografiske nedslagsfeltene for de regionale lufthavnene. Passasjerene reiser lange veier med bil for å få tilgang til billigere billetter ved nærmeste stamflughavn. Studiene blir publisert i vitenskapelige tidsskrifter i 2010. Innen forskningsområdet har det i 2009 også pågått to større prosjekter om regionale virkninger av større veginvesteringer. Disse blir publisert første halvår 2010.

Sentrale forskere tilknyttet programmet:





Reisevaner og mobilitet

Forskningsområdet omfatter studier av samfunnsmessige betingelser for reiseaktivitet, utvikle teorier til forståelse av slik aktivitet, forbedre metoder for å kartlegge persontransport og å undersøke befolkningens mobilitet og reisevaner.

Det gjennomføres omfattende studier av alle typer reiser, både private og næringstilknyttede, korte og lange reiser. I tillegg studeres samspillet mellom den fysiske og den virtuelle mobiliteten, som er tema for det strategiske instituttprogrammet – Samspill mellom transport, mobilitet og kommunikasjonsteknologi.

størst på arbeidsreiser, der små endringer kan få store konsekvenser. Arbeidsreisen er forutsigbar siden de fleste kjører på samme tidspunkt og strekning hver dag, og samkjøring bør derfor være mulig å få til.

Flytrafikken

Resultater fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly 2009 (1. tertial) viser at Norwegian fortsetter å styrke sin posisjon. Siden forrige reisevaneundersøkelse i 2007 har Norwegian økt sin markedsandel fra 23 til 34 prosent i innenriksmarkedet, og fra 18 til 25 prosent i utenlandsmarkedet. Norwegian vekst har både kommet gjennom økt rutetilbud og økte markedsandeler på etablerte ruter. SAS er imidlertid fortsatt den største operatøren med 51 prosent av trafikken innenlands og 32 prosent av reisene mellom Norge og utlandet.

Transportløsninger for eldre i distriktene

I løpet av 20 – 30 år vil opp mot en fjerdedel av befolkningen være 67 år eller eldre. Dette stiller nye krav til transportsystemet. Kort oppsummert kan følgende tiltak rettes inn mot eldres transportbehov i distriktene: Forlenge bilkarrieren gjennom lokal kjørerett, gjøre det lettere å kombinere bil og kollektivtransport, skape trygghet/nærhet mellom bruker og operatør, bedre tilpasning av avgangstider til eldres behov, benker/hvileplasser på veg til butikk eller holdeplass, hjelp til bæring/bringning av varer hjem eller om bord og informasjon om alternative tilbud og muligheter for økonomisk støtte.

Aktiviteter

I 2009 har prosjektene innenfor programmet vært varierte. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2009/2010 startet. Ca 30 000 personer skal intervjues i løpet av 2009/2010. Det er publisert flere artikler internasjonalt om barns fysiske aktiviteter og reiser, finansiert av Norges forskningsråd. Analyser av flytrafikken er gjennomført for Avinor. Forslag til transportløsninger for eldre i distriktene er utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, og vurdering av endringspotensialet av bilbelegget er gjort for Vegdirektoratet. I tillegg er samferdselsstatistikken oppdatert.

Nedgang i bilbelegget

Resultater fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at bilbelegget er gradvis redusert siden 1985, og er lavest på arbeidsreisene. Belegget varierer fra 1,14 på arbeidsreiser til 1,94 på følge/omsorgsreiser. Potensialet for endring er derfor

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Randi Hjorthol
Forskningsteder



Øystein
Engbreitسن



Mattias Gripsrud



Liva Vågane



Jon Martin
Denstadli



Langsiktig satsing

Finansieringen av reiselivsforskningen er de senere årene blitt mer langsiktig. Aktivitetene i 2009 har således i stor grad vært knyttet til pågående programmer/prosjekter. Dette gjelder særlig tre større forskningsrådsprosjekter ledet av TØI:

- Sustainable tourism development in a national park region (SUSTOUR) er organisert under AREAL-programmet.
- Arctic climate change, tourism and outdoor recreation (ACTOR) er organisert under NORKLIMA-programmet
- Knowledge of the economic impact of tourism at regional and local levels as a platform for tourism policy (TOURIMPACT) er organisert under programmet REISELIVSPOLITIKK.

I 2009 ble det også opprettet en såkalt strategisk instituttsatsing (SIS) for reiseliv, finansiert av Norges forskningsråd/Nærings- og handelsdepartementet. Videre deltar TØI i prosjektet Cultural landscapes of tourism and hospitality (CULTOUR), som ledes av Norsk institutt for skog og landskap og som inngår i programmet Natur og næring.

Kompetanseoppbygging

Denne langsiktigheten i aktivitetene gir gode muligheter for både kompetanseoppbygging og akademisk publisering. 2009 har vært et godt år med tanke på publisering av arbeider i internasjonale tidsskrifter.

Blant annet som en følge av de langsiktige prosjektene, har aktivitetene overfor departement, ytre etater, fylkeskommuner og andre oppdragsgivere vært noe lavere enn i tidligere år. Instituttet gjennomførte i 2009 den årlige Gjesteundersøkelsen blant utenlandske ferie- og forretningsreisende i Norge. I 2009 ble det er også utgitt en TØI-rapport om effekter av kampanjer

Reiseliv

TØI har hatt en betydelig aktivitet innen reiselivsforskning siden 1980. Instituttets mål er å være et ledende nasjonalt kompetanse- og dokumentasjonscenter for reiseliv.

Det overordnede målet er å utvikle kunnskap om reiselivet som fenomen og betydning som næring.

for å få flere tyske, britiske og franske turister med fly til Østlandsområdet via Oslo Lufthavn Gardermoen. Det vil være en viktig oppgave framover å omsette forskning og kompetanseutvikling i flere anvendte forsknings- og utredningsoppgaver for offentlig og privat sektor.

Kjerneområder

- Forståelse av turisme som opplevelsesnæringer; etterspørsels-, atferds- og holdningsanalyser
- Reiselivsøkonomi og økonomiske ringvirkningsanalyser
- Landskapsopplevelser og utmarksnæringer
- Utvikling av reiseruter og reisemål
- Turisme og klimaendringer
- Bærekraftig reiselivsutvikling

Sentrale forskere tilknyttet programmet:



Petter Dybedal
(forskningsleder)



Jens Kristian
Steen Jacobsen



Eivind Farstad



Arne Rideng



Jan Vidar
Haukeland



Christer Thrane

Utadrettet virksomhet

TØI på internett, www.toi.no

TØIs hjemmeside på internett oppsummerer instituttets aktivitet og forskning.

Dette er smakebiter på hva som du kan finne på våre hjemmesider:

- En egen publikasjonsdatabase som inneholder TØIs publikasjoner og artikler fra og med 1995 og fram til i dag. TØI-rapportene ligger i fulltekst.
- Trafikksikkerhetskånboken og Miljøhåndboken ligger gratis tilgjengelig.
- Presentasjon av de ulike forskningsprogrammene.
- Presentasjon av de ansatte med bilde, arbeidsområde, e-post adresse, og en liste over de publikasjonene som de enkelte har skrevet.
- Administrativ og faglig representasjon samt foredrag som de ansatte har holdt på nasjonale og internasjonale konferanser/seminarer.

Biblioteket

Biblioteket omfatter ca 30 000 bind og 200 tidsskrifter samt spesialsamlinger tilknyttet samferdselsforskning. Litteratursøkinger gjøres i egne og internasjonale databaser. Her av kan nevnes: Transport, TRIS, ISI, ScienceDirect og SpringerLink. Biblioteket utfører en utstrakt informasjonsvirksomhet. Jevnlig mottas henvendelser og forespørsler fra journalister, studenter og andre – enten over telefon eller ved besøk.

TØI-kurset

TØI arrangerer sammen med Høgskolen i Molde årlig et ukes videreutdanningskurs innen samferdsel. I 2009 ble kurset arrangert på Reenskaug Hotell i Drøbak. De senere årene er kurset blitt svært populært og har flere år hatt større søkning enn antall plasser.

Kurset kan inngå som en del av høgskolens masterprogram i samferdselsplanlegging. Foredragsholderne er framstående forskere, politikere og representanter for næringsliv og forvaltning.

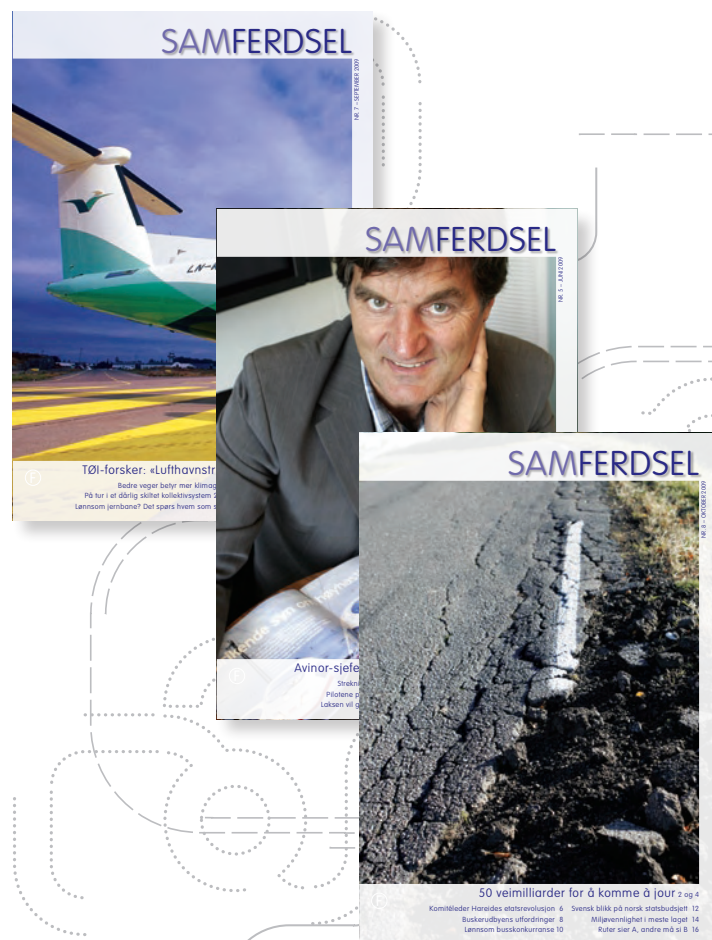
Samferdsel

Tidsskriftet Samferdsel har som målsetting å presentere forskningsbasert kunnskap for ulike beslutningstakere og stimulere samferdselspolitisk debatt. En vesentlig del av bladets innhold er popularisert forskningsstoff fra TØI og andre miljøer som arbeider med samferdselsforskning i Norge. Bladet bringer også aktuelle reportasjer fra samferdselssektoren. Mange av artiklene plukkes opp av dagspressen og andre medier som dermed bidrar til en vid spredning av stoffet både til fagmiljøet og allmennheten.

Tidsskriftet utgis av TØI og eies av TØI og Vegdirektoratet i fellesskap. For TØI er Samferdsel en viktig kommunikasjonskanal med omverdenen.

Samferdsel kom ut med ti nummer i 2009. Opplaget er omkring 1900 eksemplarer. Ettersom en stor del av abonnentene er bedrifter som sirkulerer bladet internt, er leserkretsen omkring 8000 personer for hvert nummer.

Tidsskriftet har et redaksjonsråd med medlemmer fra Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, Luftfartsverket, Oslo Sporveier, Rederienes Landsforening, Norsk Havneforbund, Jernbaneverket, Kystdirektoratet, Avinor og TØI.



Internasjonal aktivitet

TØI har et omfattende samarbeid med forskere i Europa og også i andre deler av verden. I 2008 presenterte TØIs forskere papers ved ca 50 internasjonale konferanser. Instituttet deltar i en rekke organisasjoner og arbeidsgrupper og er tungt inne i EUs rammeprogram for forskning, der vi i 2009 deltok i 14 ulike prosjekter. I tillegg til disse prosjektene hadde instituttet også andre oppdrag i utlandet, blant annet for det svenske Vägverket, det svenske forskningsrådet VINNOVA, ERA-NET og EUs INTERREG-program.

Viktige samarbeidspartnere internasjonalt

ECTRI

TØI har vært medlem av European Conference of Transport Research Institutes (ECTRI) siden stiftelsen i 2002. Organisasjonen er en sammenslutning av de toneangivende transportforskningsinstituttene i Europa. Målet er å fremme forskning som kan bidra til et sikkert, effektivt og enhetlig intermodalt transportsystem i Europa. www.ectri.no

SAFER

SAFER – Vehicle and Traffic Safety Centre ved Chalmers i Göteborg er en sammenslutning av over 20 partnere. Ulike forskningsmiljø, myndighetsorganisasjoner og industripartnere (blant annet Volvo og Scania) samarbeider for å utvikle sikre kjøretøy og framtidens trafikksikkerhetssystem. TØI ble med i samarbeidet i 2008. Målet er at dette senteret skal bli verdensledende når det gjelder å utarbeide trafikksikre løsninger.

Andre organisasjoner

TØI er også representert i en lang rekke internasjonale organisasjoner eller i deres arbeidsgrupper, blant annet i European Cooperation in Science and Technology (COST), The Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI), International Transport Forum (ITF), Nordisk vegteknisk forbund (NVF), Nordisk Transportforskning (NTF), OECD/ITF Joint Transport Research Committee, US Transportation Research Board (TRB) med flere. En fullstendig liste finnes på vår hjemmeside på Internett.

Prosjekter med finansiering fra EUs 6. og 7. rammeprogram

DRUID skal gi forskningsbasert kunnskap for å nå EUs trafikksikkerhetsmål i 2010. Retningslinjer og mål skal etableres for å bekjempe risikabel bilkjøring. Atferdstudier skal gjennomføres, blant annet av hvordan alkohol, ulovlig narkotika og ulovlige medisiner påvirker evnen til bilkjøring.

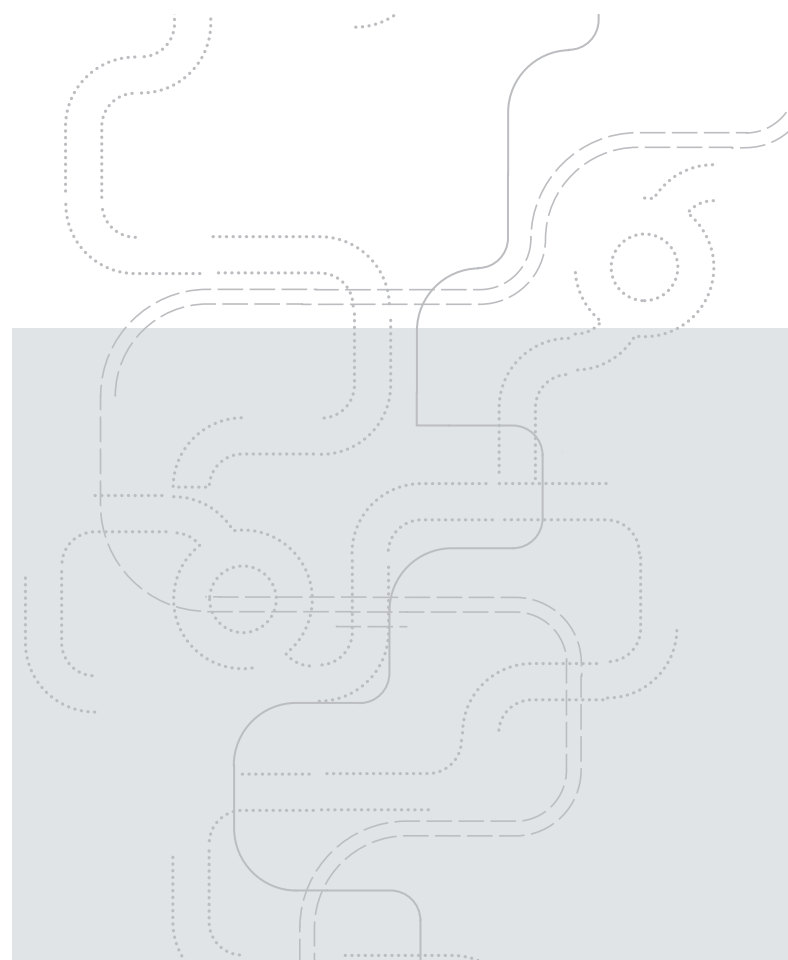
CAST skal imøtekomme EU-kommisjonens behov for å styrke trafikksikkerheten gjennom effektive trafikksikkerhetskampanjer. I tillegg skal det utvikles verktøy for evaluering og design av slike kampanjer.

PROMIT skal bidra til samarbeid og koordinering av nasjonale og europeiske initiativ innen intermodal godstransport. Partnere er promosjonssentre, teknologileverandører, forskningsinstitutter og brukergrupper.

EURO_ACCESS skal bidra til utviklingen av EUs politikk for å fremme tilgjengeligheten til transportsystemet for mennesker med funksjonshemming, og gjennom det legge til rette for aktiv deltagelse i samfunnet.

TOOLQIT skal utvikle og validere indikatorer for å vurdere nivået på og kvaliteten av servicen i forskjellige markedssegmenter i transportsektoren. Verktøyet skal dekke både person-, godstransport og intermodale transporter.

RETRACK skal utvikle, demonstrere og implementere et innovativt og markedstestet jernbanetilbud for gods langs en øst-vest transeuropeisk jernbanekorridor. Prosjektet skal blant annet bestemme typer av barrierer som hindrer tilbudet av konkurransedyktige intermodale jernbanetilbud i en valgt korridor.



ENACT har et tosidig mål: (i) å bestemme i hvilken grad introduksjon av marginalkostnadsprising er til hinder eller ikke for videre utvikling av OPS-prosjekter i samferdselssektoren og (ii) vurdere måter å inkorporere slike forpliktelser på i OPS-prosjekter, og på samme tid ta hensyn til de positive aspekter slikt samarbeid kan ha.

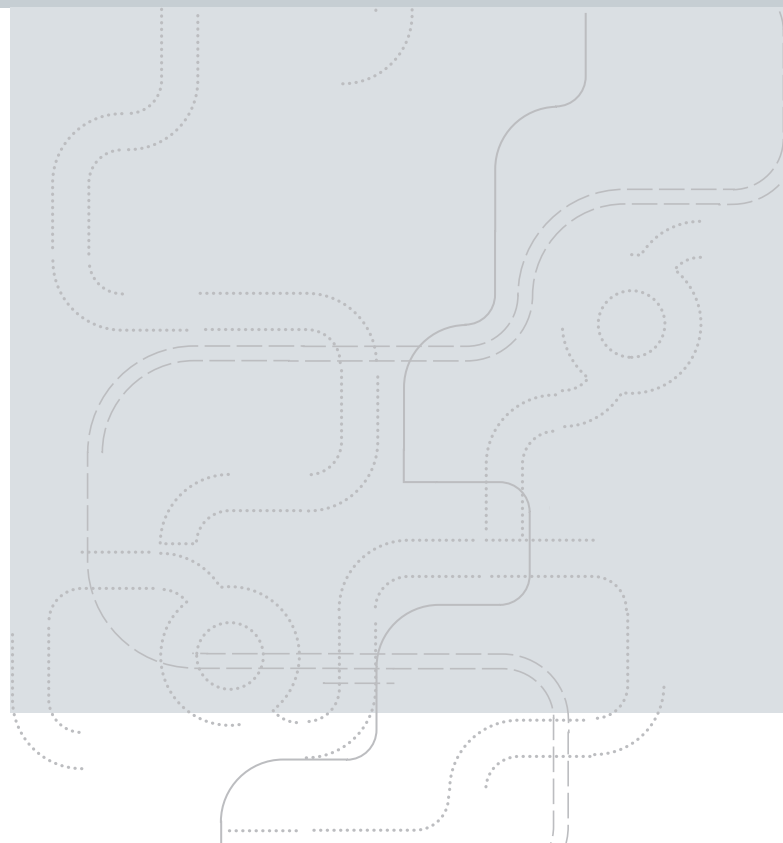
CONCERTOUR fokuserer på hvordan man kan gjøre europeisk turisme mer attraktiv og konkurransedyktig ved å finne transportløsninger bedre tilrettelagt for bærekraftig turisme.

EWENT skal analysere hvilken innvirkning ekstremvær vil ha på transportsystemet i Europa. Prosjektet skal også se på tiltak og kostnader for å forhindre eller redusere skadene.

OPTIC har som formål å analysere hvordan isolerte transportpolitiske tiltak kan få negative utilsiktede virkninger på andre områder. Prosjektet skal også beskrive hvordan det er mulig å designe og implementere pakker med tiltak for å redusere de negative effektene og i stedet skape positive synergieffekter.

ENNAH har som formål å etablere et europeisk forskningsnettverk på området helse og støy, gjøre litteraturstudier, utvikle analytiske modeller og formidle forskningsresultater.

PROLOGUE skal utvikle "naturlig observasjon" som metode innen trafikksikkerhetsforskningen. Metoden går ut på, gjennom tekniske innretninger, å registrere flest mulig aspekter ved kjøreatferden hos vanlige bilister over en lengre tidsperiode, og kople dette til andre data som distraksjoner inne i bilen og ytre forhold som vær, trafikk tetthet, etc. som også loggføres.



HOSANNA har som mål å bidra til å redusere støyplagen for folk i Europa ved utrede en helhetlig strategi basert på både naturlige forutsetninger og målrettede tiltak.

CLOSER skal studere og foreslå forbedringer for sammenkoplingen mellom langdistanse- og kortdistansenettverk for framføring av gods.



Vitenskapelige artikler

Artikler i tidsskrifter med reviewordning

Andersen, Jardar og Christiansen, Marielle

[Designing new European rail freight services,](#)

Journal of the Operational Research Society, 2009, 60 (3): 348-360

Andersen, Jardar; Crainic, Teodor Gabriel og Christiansen, Marielle

[Service network design with asset management: Formulations and comparative analyses](#)

Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 2009, 17(2): 197-207.

Andersen, Jardar; Crainic, Teodor Gabriel og Christiansen, Marielle

[Service network design with management and coordination of multiple fleets](#)

European Journal of Operational Research, 2009, 193 (2): 377-389

Backer-Grøndahl, Agathe; Fyhri, Aslak; Ulleberg, Pål og Amundsen, Astrid

[Accidents and unpleasant incidents: Worry in transport and prediction of travel behaviour](#)

Risk Analysis, 2009, 29 (9): 1217-1226.

Bax, Charlotte; Elvik, Rune og Veisten, Knut

[Knowledge utilisation in road safety policy: barriers to the use of knowledge from economic analysis.](#)

Knowledge, Technology and Policy, 2009, 22 (4) 275-285.

Dahl, Geir

[Disjoint congruence classes and a timetabling application](#)

Discrete Applied Mathematics, 2009, 157 (8): 1702-1710

Elvebakk, Beate

[Trafikksikkerhet i politikens grenseområde](#)

ARR Idéhistorisk tidsskrift, 2009, 21 (2): 73-79

Elvebakk, Beate og Steiro, Trygve

[First principles, second hand: Perceptions and interpretations of vision zero in Norway](#)

Safety Science, 2009, 47 (7): 958-966

Elvik, Rune

[The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport](#)

Accident Analysis and Prevention, 2009, 41 (4): 849-855

Elvik, Rune

[An exploratory analysis of models for estimating the combined effects of road safety measures.](#)

Accident Analysis and Prevention, 2009, 41 (4): 876-880

Elvik, Rune

[Developing Accident Modification Functions: Exploratory study](#)

Transportation Research Record, 2009, 2103: 18-24.

Elvik, Rune

[The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport](#)

Accident Analysis and Prevention, 2009, 41 (4): 849-855

Elvik, Rune

[The trade-off between efficiency and equity in road safety policy.](#)

Safety Science, 2009, 47 (6): 817-825

Elvik, Rune; Erke, Alena og Christensen, Peter

[Elementary Units of Exposure.](#)

Transportation Research Record, 2009, 2103: 25-31.

Johansson, Östen; Wanvik, Per Ole og Elvik, Rune

[A new method for estimating the risk of accident associated with darkness](#)

Accident Analysis and Prevention, 2009 41 (4): 809-815

Elvik, Rune; Kolbenstvedt, Marika; Elvebakk, Beate; Hervik, Arvid og Bræin, Lasse

[Costs and benefits to Sweden of Swedish road safety research](#)

Accident Analysis and Prevention, 2009, 41 (3): 387-392

Erke, Alena

[Red light for red-light cameras? A meta-analysis of the effects of red-light cameras on crashes.](#)

Accident Analysis and Prevention, 2009, 41 (5): 897-905.

Erke, Alena; Goldenbeld, Charles og Vaa, Truls

[The effects of drink-driving checkpoints on crashes – A meta analysis](#)

Accident Analysis and Prevention, 2009, 41 (5): 914-923.

Fyhri, Aslak og Hjorthol, Randi

[Children's independent mobility to school, friends and leisure activities](#)

Journal of Transport Geography, 2009, 17 (5): 377-384.

Fyhri, Aslak og Klæboe, Ronny

[Road traffic noise, sensitivity, annoyance and self reported health – a structural equation model exercise.](#)

Environment International, 2009, 35 (1): 91-97.

Fyhri, Aslak; Jacobsen, Jens Kristian Steen og Tømmervik, Hans

[Tourists' landscape perceptions and preferences in a Scandinavian coastal region](#)

Landscape and Urban Planning, 2009, 91 (4): 202-211.

Haraldsen, Tone og Isaksen, Arne

[Regional Resources, Global Knowledge Networks, and Innovation Policy: Special Issue in Honour of Bjørn Asheim](#)

European Planning Studies, 2009, 17 (4): 501-504.

Hjorthol, Randi

Information searching and buying on the Internet: travel-related activities?

Environment and Planning B: Planning and design, 2009, 36 (2): 229-244.

Hjorthol, Randi og Fyhri, Aslak

Do organized leisure activities for children encourage car-use?

Transport Research Part A, 2009, 43 (2): 209-218.

Hjorthol, Randi og Fyhri, Aslak

Sosialiserer vi våre barn til bilbruk?

Tidsskrift for samfunnsforskning 2009, 2: 161-182.

Hjorthol, Randi og Gripsrud, Mattias

Home as a communication hub: the domestic use of ICT

Journal of Transport Geography, 2009, 17(2): 115-123.

Ludvigsen, Johanna og Osland, Oddgeir

Liberalisation of Rail Freight Markets in the Old and New EU-Member States

European Journal of Transport and Infrastructure Research, 2009, 9 (1): 31-45.

Ludvigsen, Johanna

Liberalisation of Rail Freight Markets in Central and South-eastern Europe: What the European Commission Can do to Facilitate Rail Market Opening”

European Journal of Transport and Infrastructure Research, 2009 9 (1): 46-62.

Næss, Peter

Residential Self-Selection and Appropriate Control Variables in Land Use: Travel Studies

Transport Reviews, 2009, 29 (3): 293-324

Trømborg, Erik; Sjølie, Hanne; Solberg, Birger; Hovi, Inger Beate; Madslie, Anne og Veisten Knut

Economic and environmental impacts of transport cost changes on timber and forest product markets in Norway

Scandinavian Journal of Forest Research, 2009, 24 (4) 354-366

Veisten, Knut

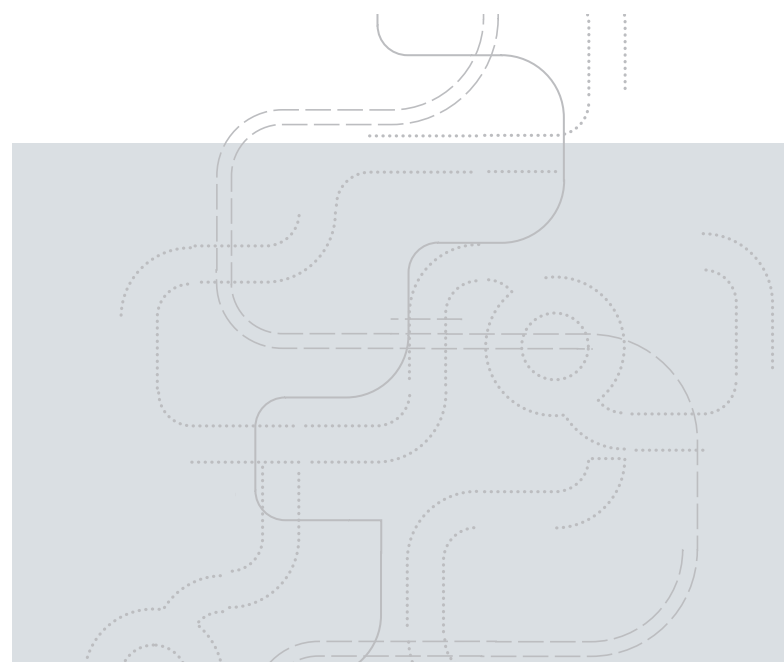
Eco-labelling of wood, and its effectiveness in consumer guidance and conservation: a review.

CAB Reviews: Perspectives in Agriculture, Veterinary Science, Nutrition and Natural Resources, 2009, 4 (70): 1-18.

Veisten, Knut; Nossum, Åse og Akhtar, Juned

Total costs of injury from accidents in the home and during education, sports and leisure activities: Estimates for Norway with assessment of uncertainty

European Journal of Health Economics, 2009, 10(3): 337-346



TØI-rapporter 2009

Næringsliv og godstransport

Alnabruterminalens regionale influensområde – en kartfesting av forsendelsesdata

(TØI rapport 1006/2009)

Thorkel Christie Askildsen

Produksjons- og konsumstruktur – trender og utviklingstrekk

(TØI rapport 1013/2009)

Inger Beate Hovi, Wiljar Hansen

Logistikk- og transportindustrien – utvikling og tjenestetilbud

(TØI rapport 1019/2009)

Olav Eidhammer, Jardar Andersen

Godstransport og logistikk i Osloregionen – Sammenendragsrapport

(TØI rapport 1022a/2009)

Viggo Jean-Hansen, Inger Beate Hovi

Godstransport og logistikk i Osloregionen – vedleggsrapport

(TØI rapport 1022b/2009)

Viggo Jean-Hansen, Inger Beate Hovi,

Modulvogntog i Norge. Status for prøveordningen pr. 1. Oktober 2009

(TØI rapport 1040/2009)

Olav Eidhammer, Michael Wøhlk Jæger Sørensen, Jardar Andersen,

Samfunnsøkonomiske analyser

Myter og fakta om køprising

(TØI rapport 1010/2009)

Harald Aas, Harald Minken, Hanne Samstad

Konseptvalgsutredninger og samfunnsøkonomiske analyser

(TØI rapport 1011/2009)

Harald Minken, Odd I Larsen, John Håvard Braute, Stein Berntsen, Thorleif Sunde

Helgeland lufthavn – marked og samfunnsøkonomi

(TØI rapport 1014/2009)

Harald Thune-Larsen, Jon Inge Lian

Virkningene i Norge av å inkludere luftfart i EU ETS

(TØI rapport 1018/2009)

Harald Thune-Larsen, Knut Sandberg Eriksen, Asbjørn Torvanger

Storbytrafikken i dag og fem til ti år framover

(TØI rapport 1026/2009)

Viggo Jean-Hansen, Jan Usterud Hanssen, Harald Aas

Samfunnsregnskap for Ruter 2008

(TØI rapport 1032/2009)

Knut Sandberg Eriksen, Anita Vingan, Rolf Hagman, Nils Fearnley

Etablering av transportmodell for Oslofjordområdet basert på RTM Sør og Øst

(TØI rapport 1035/2009)

Christian Steinsland

Energieffektivisering og CO₂-utslipp for innenlands transport 1994–2050

(TØI rapport 1047/2009)

Harald Thune-Larsen, Rolf Hagman, Inger Beate Hovi, Knut Sandberg Eriksen

Person- og godstransportmodeller

Nasjonal persontransportmodell i Cube Voyager. Systemdokumentasjon og brukerveiledning.

(TØI rapport 1049/2009),

Christian Steinsland, Anne Madslie

Risiko på tvers

Sikkerhetskultur i transport

(TØI rapport 1012/2009)

Torkel Bjørnskau, Frode Longva

Konsekvenser av forslag til ny farled utenfor norskekysten. Del 1 Røst – Utsira

(TØI rapport 1036/2009)

Juned Akhtar, Viggo Jean-Hansen

Konsekvenser av forslag til ny seilingsled for store skip utenfor norskekysten – Utsira – Oslofjord

(TØI rapport 1037/2009)

Juned Akhtar, Viggo Jean-Hansen

Samspill trafikant, veg og kjøretøy

En oversikt over 45 fartskampanjer

(TØI rapport 1003/2009)

Ross Phillips, Renata Torquato

Kryssløsninger i by – internasjonale anbefalinger for å sikre miljøvennlig bytransport

(TØI rapport 1004/2009)

Michael Wøhlk Jæger Sørensen

Fartsvalg i trafikken: Holdninger, kunnskap og atferd

(TØI rapport 1005/2009)

Agathe Backer-Grøndahl

Risikopersepsjon og transport – en litteraturgjennomgang

(TØI rapport 1008/2009)

Agathe Backer-Grøndahl, Aslak Fyhri

Trygghet og sikkerhet – trafikksikkerhetstiltaks effekt på myke trafikanters trygghetsopplevelse

(TØI rapport 1009/2009)

Michael Wøhlk Jæger Sørensen, Marjan Mosslemi

Aldersforskjeller i bilføreres oppfattelse av faresituasjoner. Resultater fra to undersøkelser med en videotest.

(TØI rapport 1015/2009)

Fridulv Sagberg

Promillekjøring med tunge kjøretøy. Omfang, ulykkesrisiko og mulige tiltak

(TØI rapport 1021/2009)

Terje Assum, Alena Høye

Kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet – 2008. Status og tendenser

(TØI rapport 1023/2009)

Ross Phillips, Aslak Fyhri

Fartsdempende tiltak i gangfelt – eksempler og erfaringer

(TØI rapport 1033/2009)

Alena Høye, Marjan Mosslemi

Mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede – bilens rolle

(TØI rapport 1041/2009)

*Susanne Nordbakke, Lisa Hansson***Analyser av miljø- og trafikksikkerhetstiltak****Potensmodellen for sammenhengen mellom fart og trafikksikkerhet. En oppdatering**

(TØI rapport 1034/2009)

*Rune Elvik***Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk**

(TØI rapport 1042/2009)

*Torkel Bjørnskau***Trafikksikkerhetsprogram for Stockholm – Innspill til målsetting, tilstandsmål og tiltak**

(TØI rapport 1044/2009)

*Michael Wøhlk Jæger Sørensen, Astrid Helene Amundsen, Rune Elvik,***Bærekraftig transport og mobilitet****Indikatorer for miljøvennlig bytransport – en kunnskapsstatus**

(TØI rapport 1029/2009)

*Vibeke Nenseth, Gustav Nielsen***Areal- og transportplanlegging****Kollektivtransport – Innspill til et satsingsområde i Bystrategi Region sør**

(TØI rapport 1002/2009)

*Arvid Strand, Jan Usterud Hanssen, Gustav Nielsen,***Lønnsomhetsvurderinger av nytt billetteringssystem i Oslo**

(TØI rapport 1007/2009)

*Nils Fearnley, Kjell Werner Johansen***Prinsipper og retningslinjer for handel i regionale planer – innspill til veileder**

(TØI rapport 1016/2009)

*Jan Usterud Hanssen, Tanja Loftsgarden, Gustav Nielsen***Kollektivtransport i Oppland – Bakgrunnsdokument for Oppland fylkeskommunes strategiske plan for kollektivtransporten 2009–2015**

(TØI rapport 1017/2009)

*Tanja Loftsgarden, Gustav Nielsen***Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen 2025 og 2050**

(TØI rapport 1020/2009)

*Aud Tennøy, Annelene Holden Hoff, Tanja Loftsgarden, Jan Usterud Hanssen***Utfordringen om bærekraftig mobilitet i byplanlegging og byutvikling i Osloregionen**

(TØI rapport 1024/2009)

*Petter Næss, Arvid Strand, Teresa Næss***Gir bedre veier mindre klimagassutslipp?**

(TØI rapport 1027/2009)

*Arvid Strand, Petter Næss, Aud Tennøy, Christian Steinsland,***Forvaltningsrevisjon i Oppland – Klima- og energiplanens punkter om arealplanlegging og kollektivtransport**

(TØI rapport 1030/2009)

*Arvid Strand, Tanja Loftsgarden, Aud Tennøy***Forslag til konsept for framtidig kollektivtransport i Bodø – Innspill til kollektivplan Bodø**

(TØI rapport 1038/2009)

*Tanja Loftsgarden, Gustav Nielsen***Kollektivtransport og transportpolitikk****Konkurrans og anbud i lokal rutebiltrafikk**

(TØI rapport 1031/2009)

*Jørgen Aarhaug***Kollektivtrafikanter verdsetting av tiltak for universell utforming**

(TØI rapport 1039/2009)

*Nils Fearnley, Stefan Flügel, Marit Killi, Merethe Dotterud Leiren, Kåre H. Skollerud, Åse Nossun, Jørgen Aarhaug,***Regionale analyser****Oslo lufthavns betydning for Norge**

(TØI rapport 1025/2009)

*Jon Inge Lian, Jon Martin Denstadli***Reisevaner og mobilitet****Flytrafikken i første tertial 2009**

(TØI rapport 1028/2009)

*Jon Martin Denstadli***Transportløsninger for eldre i distriktene**

(TØI rapport 1043/2009)

*Randi Hjorthol, Frode Longva, Kåre H. Skollerud, Liva Vågane***Transportytelser i Norge 1946–2008**

(TØI rapport 1046/2009)

*Liva Vågane, Arne Rideng***Flere i hver bil? Status og potensial for endring av bilbelegget i Norge**

(TØI rapport 1050/2009)

*Liva Vågane***Regionale analyser****Oslo lufthavns betydning for Norge**

(TØI rapport 1025/2009)

*Jon Inge Lian, Jon Martin Denstadli***Reiseliv****Gjesteundersøkelsen 2009 – Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge**

(TØI rapport 1045/2009)

*Arne Rideng, Eivind Farstad***Kampanjemålinger for Østlandsprosjektet – hovedrapport. Effekter av kampanjer for å få flere utenlandske turister til Østlandet via OSL Gardermoen**

(TØI rapport 1048/2009)

Petter Dybedal

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt

Gaustadalléen 21 Telefon: 22 57 38 00
NO 0349 Oslo Telefaks: 22 60 92 00
www.toi.no E-post: toi@toi.no



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innenfor områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo