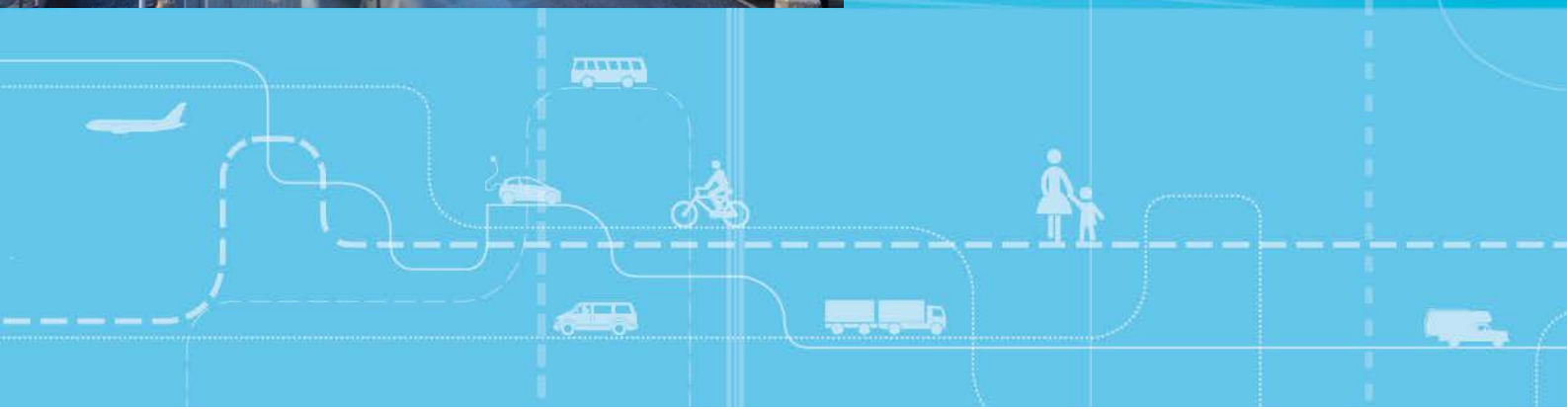


# Kartlegging av 11 innfartsparkeringer i Bærum kommune - revidert november 2017





# Kartlegging av 11 innfartsparkeringer i Bærum kommune – revidert november 2017

Anja Fleten Nielsen  
Eva-Gurine Skartland  
Oddrun Helen Hagen

Forsidebilde: Oddrun Helen Hagen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

**Tittel:** Kartlegging av 11 innfartsparkeringer i Bærum kommune – revidert november 2017

**Forfattere:** Anja Fleten Nielsen  
Eva-Gurine Skartland  
Oddrun Helen Hagen

**Dato:** 11.2017

**TØI-rapport:** 1553/2017, rev. 1

**Sider:** 25

**ISBN elektronisk:** 978-82-480-1863-6

**ISSN:** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Ruter AS

**Prosjekt:** 4416 – Kartlegging av innfartsparkering

**Prosjektleder:** Oddrun Helen Hagen

**Kvalitetsansvarlig:** Aud Tennøy

**Fagfelt:** Byutvikling og bytransport

**Emneord:** Innfartsparkering  
Parkering  
Parker og reis  
T-bane  
Tog  
Byutvikling  
Bytransport

#### **Sammendrag:**

Kapasitet og belegg for biler og sykler på innfartsparkeringer ved 11 tog- og T-banestasjoner i Bærum er kartlagt november 2016. Undersøkelsen viser at de fleste av parkeringsplassene er fulle, men belegget er høyere ved T-banestasjonene enn togstasjonene. Gjennom innhenting av registreringsnummer for parkerte biler er det gjort analyser av hvor langt det er mellom bileiers bosted og stasjon. 25 % av de som bruker innfartsparkeringene har registrert bostedsadresse mindre enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen. Ytterligere 38 % har adresse mellom en og tre kilometer i luftlinje fra den stasjonen de har parkert ved. Enkelte av stasjonene har imidlertid en høyere andel av parkerte biler der bileier har boligadresse mer enn tre kilometer i luftlinje fra stasjonene. Dette gjelder først og fremst T-banestasjonene Avløs, Gjønnnes og Kolsås, der denne andelen ligger på 45-48 %. Felles for disse tre stasjonene er at de er av de største undersøkte parkeringsplassene i undersøkelsen.

*Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)*

**Title:** Mapping of 11 park and rides in Bærum municipality – revised November 2017

**Authors:** Anja Fleten Nielsen  
Eva-Gurine Skartland  
Oddrun Helen Hagen

**Date:** 11.2017

**TØI Report:** 1553/2017, rev. 1

**Pages:** 25

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1863-6

**ISSN:** 0808-1190

**Financed by:** Ruter AS

**Project:** 4416 – Mapping of commuter parking

**Project Manager:** Oddrun Helen Hagen

**Quality Manager:** Aud Tennøy

**Research Area:** Sustainable Urban Development and Mobility

**Keywords:** Commuter parking  
Parking  
Park and ride  
Metro  
Train  
Urban development  
Urban transport

#### **Summary:**

The capacity and number of parked cars and bikes at commuter parkings have been mapped out November 2016 at 11 train and subway stations in Bærum Municipality. The survey shows that most of the parking lots are full, but the parking at subway stations are more used than the parking lots at train stations. Through registration of number plates, we have analyzed distances between car owner`s home address and station. 25% of those who use the park and ride have registered residential address less than one kilometer from the station. Additional 38% live in a distance from one to three kilometer from the station. However, at the stations with the highest capacity, a higher proportion of parked cars belongs to car owners with residential address more than three kilometer from the station. This applies to the metro stations Avløs, Gjønnnes and Kolsås, where this ratio is 45-48%.

**Language of report:** Norwegian

*Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)*

# Forord

Reiser er sammensatte, og reisekjeder består for eksempel av kombinasjon av kollektiv og gange eller kollektivtransport og bilbruk. Når det gjelder reisekjeder der kollektiv og bil kombineres, skal innfartsparkering kompensere for dårlig flatedekning i kollektivtilbudet. Ved å tilrettelegge for innfartsparkering skal transportsystemet gjøres tilgjengelig for flest mulig, og gjøre det mulig blant annet å kombinere en kollektivreise med andre ærend, som levering av barn i barnehage.

I denne rapporten er kapasitet og belegg for biler og sykler på innfartsparkeringer ved 11 tog- og T-banestasjoner i Bærum kartlagt. Gjennom innhenting av registreringsnumre for parkerte biler er det gjort analyser av hvor langt det er mellom bileiers registrerte bostedsadresse og stasjon.

Rapporten er utarbeidet med midler fra Ruter AS. Rapporten er skrevet av Anja Fleten Nielsen, Eva-Gurine Skartland og Oddrun Helen Hagen (prosjektleder). Aud Tennøy har kvalitetssikret arbeidet. Analyser og kartpresentasjoner er utført av Fleten Nielsen og Skartland. Vi takker Trude Flatheim i Ruter AS for et spennende og interessant oppdrag, og for godt samarbeid.

Vi håper at rapporten vil være til nytte for Ruter og andre aktører involvert i planleggingen og utviklingen av transportsystemet i Oslo-regionen.

Vi gjør oppmerksom på at dette er en revidert versjon av rapporten fra april 2017. Det er gjort korreksjoner for Haslum T, da noen av de registrerte parkeringsplassene var private. Dette har medført rettinger av tabeller og kart der Haslum T inngår. Rettingen har ikke påvirket hovedkonklusjonen i rapporten.

Oslo, november 2017

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
Direktør

*Frode Longva*  
Avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn og formål .....	1
1.2	Avgrensning .....	1
1.3	Rapportstruktur .....	2
<b>2</b>	<b>Metodetilnærming og analyse</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Resultater</b> .....	<b>4</b>
3.1	Kapasitet og belegg ved de ulike stasjonene.....	4
3.2	Oversikt over alle registrerte biler.....	6
3.3	Avstandsanalyser .....	7
3.4	Nærmere om de ulike innfartsparkeringene .....	9
<b>4</b>	<b>Konklusjon</b> .....	<b>22</b>
<b>5</b>	<b>Referanser</b> .....	<b>23</b>
	<b>Vedlegg 1</b> .....	<b>24</b>





## Sammendrag

# Kartlegging av 11 innfartsparkeringer i Bærum kommune – revidert november 2017

TØI rapport 1553/2017, rev. 1

Forfattere: Anja Fleten Nielsen, Eva-Gurine Skartland, Oddrun Helen Hagen

Oslo 2017 25 sider

*Kapasitet og belegg for biler og sykler på innfartsparkeringer ved 11 tog- og T-banestasjoner i Bærum er kartlagt november 2016. Undersøkelsen viser at de fleste av parkeringsplassene er fulle, men belegget er høyere ved T-banestasjonene enn togstasjonene. Gjennom innhenting av registreringsnummer for parkerte biler er det gjort analyser av hvor langt det er mellom bileiers bosted og stasjon. 25 % av de som bruker innfartsparkeringene har registrert bostedsadresse mindre enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen. Ytterligere 38 % har adresse mellom en og tre kilometer i luftlinje fra den stasjonen de har parkert ved. Enkelte av stasjonene har imidlertid en høyere andel av parkerte biler der bileier har boligadresse mer enn tre kilometer i luftlinje fra stasjonene. Dette gjelder først og fremst T-banestasjonene Avløs, Gjøannes og Kolsås, der denne andelen ligger på 45-48 %. Felles for disse tre stasjonene er at de er av de største undersøkte parkeringsplassene.*

## Oppdraget

I denne rapporten er kapasitet og belegg for biler og sykler på innfartsparkeringer ved 11 tog- og T-banestasjoner i Bærum kartlagt. Kartleggingen omfatter stasjonene Kolsås T, Gjøttum T, Avløs T, Haslum T, Gjøannes T, Ringstabekk T og Jar T langs Kolsåsbanen og Østerås T og Eiksmarka langs Røabanen. I tillegg er innfartsparkeringene ved togstasjonene Høvik og Stabekk kartlagt. Det er gratis å parkere på parkeringsplassene knyttet til T-banestasjonene, mens plassene på innfartsparkeringene ved de to togstasjonene er avgiftsbelagt og koster 50 kroner per måned ved bruk av oblat. Alle stasjonene bortsett fra Høvik stasjon ligger i sone 1 i takstsystemet. Høvik stasjon ligger i sone 2.

Registreringene ble gjort uke 44, 45 og 46 i november 2016. Antall oppmerkete parkeringsplasser (ordinære og reserverte for handikappede), samt antall plasser for sykkelparkering er registrert. For sykler er det skilt mellom plasser under tak og i friluft. Antall parkerte sykler og biler er registrert på hver stasjon. For biler er det også registrert om det er barnesete i bilen, samt registreringsnummer slik at vi har kunnet innhente bileiers adresse fra Det sentrale motorvognregisteret. Med utgangspunkt i registreringsnummer og innhenting av tilhørende adresse har vi kunnet gjøre analyser av hvor langt det er mellom bileiers registrerte bostedsadresse og stasjon.

Rapporten er utarbeidet med midler fra Ruter AS.

## Antall plasser og antall parkerte biler

Det er totalt registrert 1129 parkeringsplasser for bil på de 11 stasjonene, samt 22 plasser reservert for handikappede. Innfartsparkeringene varierer i størrelse, fra 26 parkeringsplasser på Gjøttum T og Haslum T til 220 parkeringsplasser på Kolsås T. Kartleggingen viser at innfartsparkeringen ved de fleste stasjonene stort sett er fylt opp. Totalt var ca. 90 % av plassene benyttet på registreringstidspunktet. Parkeringsplassene ved

de to togstasjonene hadde lavest belegg, med kun 28 % av kapasiteten brukt på Høvik stasjon og 70 % på Stabekk stasjon. Ved de øvrige stasjonene var mer enn 91 % av kapasiteten utnyttet. På Østerås T var det flere parkerte biler enn oppmerkete plasser, og også Eiksmarka T hadde fullt belegg.

I løpet av den perioden vi gjorde kartleggingen kom det noe snø, og ved enkelte av innfartsparkeringene var kapasiteten redusert ved at 1-2 plasser ble benyttet til snøopplagring.

## Syklister

Siden kartleggingen er gjort utenom sykkelsesongen, påvirker dette tallene for syklister. Totalt er det registrert 861 sykkelparkeringsplasser i tilknytning til de 11 stasjonene, 28 % av plassene er under tak. Kun 14 % av plassene var benyttet på registreringstidspunktet. Høyest belegg fant vi på Eiksmarka (11 av 27 plasser), etterfulgt av Østerås T (13 av 48 plasser) og Stabekk stasjon (19 av 72 plasser).

## Hvor langt reiser bilistene?

Kartleggingen viser at 25 % av bilistene som bruker innfartsparkeringene har registrert bostedsadresse mindre enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen. Ytterligere 38 % bor mellom en og tre kilometer i luftlinje fra den stasjonen de har parkert ved. På innfartsparkeringene ved Haslum T, Høvik, Jar T og Ringstabekk T har vi registrert de største andelene med kort avstand i luftlinje mellom registrert bosted og benyttet parkeringsplass. Her kan 40-75 % av de parkerte bilene knyttes til bileiere med mindre enn en kilometer i luftlinje mellom registrert adresse og stasjon. Enkelte av stasjonene har imidlertid en høyere andel av parkerte biler der bileier har registrert boligadresse mer enn tre kilometer i luftlinje fra stasjonene. Dette gjelder først og fremst stasjonene Avløs T, Gjønnes T og Kolsås T, der 45-48 % av bilene er registrert med eiere med boligadresse mer enn tre kilometer i luftlinje fra stasjonene. Felles for disse tre stasjonene er at de er av de største parkeringsplassene i denne undersøkelsen, og at de er av stasjonene som har flest parkerende med boligadresse mer enn tre kilometer i luftlinje fra stasjonen.

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og formål

Det er et overordnet mål for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus at transportveksten skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler. I denne sammenhengen er det et mål at innfartsparkering skal kompensere for dårlig flatedekning i kollektivtilbudet og bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt (Akershus Fylkeskommune, 2014).

I denne rapporten har formålet vært å kartlegge kapasitet (antall parkeringsplasser for bil og sykkel) og kapasitetsutnyttelse på innfartsparkeringer ved 11 utvalgte stasjoner langs tog- og T-banenettet (Kolsåsbanen og Røabanen) i Bærum kommune. I tillegg er registreringsnummer på samtlige parkerte biler registrert og disse er knyttet opp mot boligadresser innhentet fra Det sentrale motorvognregistret. Dermed kan avstand i luftlinje mellom bosted og stasjon analyseres. Til slutt har vi gjennomført analyser for å oppsummere antall parkerte biler med registrert boligadresse innenfor en, tre og fem kilometer i luftlinje fra stasjonen. Funnene er presentert i kart og tabeller. På denne måten kan man få en grov oversikt over kapasitetsutnyttelsen ved stasjonene på registreringstidspunktet, hvor de ulike bilistene kommer fra og om de har valgt å reise til nærmeste innfartsparkering.

Rapporten omhandler ikke ytterligere undersøkelser av bruk og brukerne av innfartsparkeringene, dette er grundigere behandlet i tidligere TØI-rapporter, se for eksempel Hanssen mfl. (2014) og Christiansen og Hanssen (2014).

## 1.2 Avgrensning

Kartleggingen er gjennomført for innfartsparkeringsplasser ved følgende 11 stasjoner:

### **Togstasjoner**

Høvik  
Stabekk

### **T-banestasjoner langs Røabanen**

Østerås T  
Eiksmarka T

### **T-banestasjoner langs Kolsåsbanen**

Kolsås T  
Gjettum T  
Avløs T  
Haslum T  
Gjønnes T  
Ringstabekk T  
Jar T

Alle T-banestasjonene ligger i sone 1, og det er samme takst knyttet til disse (ordinær kollektivbillett koster 32 kroner innenfor denne sonen per 2016).

Innfartsparkeringsplassene ved T-banestasjonene er gratis. De to togstasjonene har avgiftsbelagt parkering, der månedsparkering med oblat koster 50 kroner per måned.

Stabekk stasjon ligger i samme sone som T-banestasjonene, mens Høvik stasjon ligger i sone 2 (ordinær billett koster 52 kroner for reiser fra sone 2 til sone 1 per 2016).

### 1.3 Rapportstruktur

Rapporten er delt inn i følgende deler:

- Kapittel 1 og 2 inneholder innledning, avgrensning, metode og data.
- Kapittel 3 presenterer resultater fra kartleggingen og analyse. Her presenteres kartene for de 11 stasjonene, samt tabeller med analyse som viser hvor mange biler som har parkert innenfor en, tre og fem kilometer i luftlinje fra stasjonen.
- Kapittel 4 inneholder konklusjon hvor vi oppsummerer hva registreringene og analysene viser oss.
- Vedlegg 1 viser kart med registreringer av kapasitet og belegg på innfartsparkeringene ved Kolsås T og Gjøannes T fra 2015, utført for Akershus fylkeskommune. Disse kartene har ikke vært publisert tidligere.

## 2 Metodetilnærming og analyse

I dette prosjektet har vi vært ute og registrert antall oppmerkede plasser for bil, antall plasser for handikapparkering, antall parkerte biler, antall parkerte biler med barnesete, antall sykkelparkeringer med/uten tak, samt antall parkerte sykler ved de 11 innfartsparkeringene.

Kartleggingen er gjennomført på en normal arbeidsdag, tirsdag til torsdag, på dagtid mellom klokken 9 og 15. Dette for å unngå dager og tider hvor arbeidstakere i større grad ikke er på jobb. Registreringene ble gjort i november 2016, i uke 44, 45 og 46. Den da omtrent fem uker lange togstreiken ble avsluttet i uke 43, og parkeringsplassene på togstasjonene ble undersøkt i uke 45<sup>1</sup>. Flere av kartleggingene ble gjennomført på dager hvor det var kaldt og/eller snø, noe som kan ha påvirket både antall parkerte biler og særlig antallet som har valgt å sykle. I tillegg var parkeringskapasiteten redusert ved enkelte av innfartsparkeringene, da et fåtall plasser ble benyttet til snøopplagring og det dermed ikke var mulig å parkere på disse. Plassene er imidlertid telt med i det totale antallet parkeringsplasser.

Registreringsnummer på alle parkerte biler ble registrert og deretter knyttet opp mot Det sentrale motorvognregisteret for å hente ut bileiers registrerte boligadresse. Resultatene er først presentert på et oversiktskart, slik at man kan se hvor biler som har parkert ved innfartsparkeringen knyttet til hver enkelt stasjon har sin registrerte boligadresse. Deretter har vi laget kart for hver stasjon for å vise hvem som benytter seg av innfartsparkeringen ved den aktuelle stasjonen og hvor langt i luftlinje fra stasjonen bileier har registrert hjemmeadresse. Det er innhentet tillatelse fra Norsk senter for forskningsdata AS vedrørende behandling av personvernopplysninger.

Noen adresser faller utenfor kartutsnittene, men er allikevel med i opptellingen av biler med registrert boligadresse mer enn fem kilometer i luftlinje fra innfartsparkeringene. I analysene har vi også mistet 13 % av de registrerte bilene på grunn av manglende adresser (138 biler). I stor grad gjelder dette biler som er registret på postboksadresser, hvilket gjør at vi ikke får koblet på koordinater for gateadresse. Disse bilene inngår i beregning av belegg, men ikke i avstandsanalysene.

Bilene er delt inn etter om de har barnesete eller ikke, ettersom levering/henting i barnehage kan påvirke hvilken stasjon den reisende velger å parkere ved. Dette fremkommer av kartene, men er ikke analysert nærmere, da vi ikke vet om reisen omfatter bringing eller henting av barn. Vi vet heller ikke om bilføreren faktisk har reist fra bileiers registrerte hjemmeadresse eller fra et annet sted, eller hvilken reiserute som er valgt.

Dataene er presentert i målestokker og med et kartgrunnlag som gjør at det ikke skal være mulig å identifisere hvem bileier er. Enkelte adressepunkter er utelatt fra kartpresentasjonene, da de ligger for seg selv og identifikasjon kan være mulig.

---

<sup>1</sup> Togene gikk som normalt igjen fra og med tirsdag i uke 44.

## 3 Resultater

### 3.1 Kapasitet og belegg ved de ulike stasjonene

Tabell 1 viser en oversikt over kapasiteten for innfartsparkeringene ved de 11 stasjonene, samt belegget på registreringstidspunktet. Det er totalt registrert 1129 parkeringsplasser på de 11 stasjonene, herav 22 plasser reservert handikappede. Innfartsparkeringene varierer i størrelse, fra 26 parkeringsplasser ved Gjøttum T og Haslum T til 222 parkeringsplasser ved Kolsås T. Alle parkeringsplassene er lokalisert rett ved stasjonen, bortsett fra ved Haslum T der innfartsparkeringen ligger noe lengre vekk fra stasjonen (vest for Kirkeveien).

Tabell 1: Oversikt over antall tilgjengelige parkeringsplasser for bil og sykkel, antall parkerte biler og sykler, samt belegg på parkeringsplassene ved de ulike stasjonene.

Stasjon	Antall oppmerkede parkeringsplasser	Antall HC-parkeringsplasser	Antall parkerte biler	Belegg biler	Antall sykkel-plasser med tak	Antall sykkel-plasser uten tak	Antall parkerte sykler under tak	Antall parkerte sykler uten tak	Belegg sykler
Østerås	103	2	106	101 %	48	0	13*	0	27 %
Eiksmarka	56	0	56	100 %	27	0	9	2*	41 %
Jar	95	2	94	97 %	30	87	3	15	15 %
Gjønnes	217	2	215	98 %	15	87	0	20	20 %
Avløs	156	2	149	94 %	0	88	0	5	6 %
Kolsås	220	2	217	98 %	0	102	0	15	15 %
Ringstabekk	52	3	50	91 %	0	58	0	3	5 %
Haslum <sup>2</sup>	24	2	24	92 %	0	55	0	7	13 %
Gjøttum	24	2	24	92 %	0	72	0	7	10 %
Høvik	73	3	21	28 %	98	22	0	3	3 %
Stabekk	109	2	78	70 %	24	48	4	15	26 %
Totalt <sup>2</sup>	1129	22	1034	90 %	242	619	29	92	14 %**
Gjennomsnitt per stasjon <sup>2</sup>				87 %					16 %

\* Noen av syklene var parkert ved gjerder og ikke ved faktiske sykkelstativ.

\*\* 12 % av sykkel-parkeringsplassene under tak var benyttet, mens 14 % av registrerte sykkel-parkeringsplasser under tak var benyttet.

<sup>2</sup> I den første utgaven av rapporten, publisert april 2017, var parkeringsplasser nærmest Haslum T regnet som del av innfartsparkeringen. Dette viste seg å være beboerparkering for tilgrensende borettslag. I denne reviderte utgaven av rapporten er disse plassene og bilene som var parkert her, fjernet fra utvalget. Dette innebærer at antall parkeringsplasser ved Haslum T er endret fra 60 til 24 plasser (antall HC-parkeringsplasser er uendret) og antall parkerte biler er endret fra 37 til 24. Belegget er dermed også endret, fra 60 % til 92 %. Dette påvirker også det totale antallet oppmerkede parkeringsplasser og totalt antall parkerte biler, men totalt belegg er uendret. Gjennomsnittlig belegg per stasjon er endret fra 84 % til 87 %.

### 3.1.1 Belegg for bil

Det ble totalt registrert 1034 parkerte biler ved de 11 innfartsparkeringene. Av disse hadde 293 biler barnesete. Tabell 1 viser at de aller fleste parkeringsplassene var i bruk på registreringstidspunktet, totalt var 90 % av plassene benyttet. Unntaket er Høvik stasjon, hvor det var mange ledige plasser på registreringstidspunktet. Parkeringsplassene ved de to togstasjonene, Høvik stasjon og Stabekk stasjon, er innfartsparkeringene med lavest belegg på registreringstidspunktet, med kun 28 % av kapasiteten brukt på Høvik og 70 % på Stabekk. Dette er de to stasjonene som er avgiftsbelagt, i tillegg til at Høvik ligger i en annen sone enn øvrige stasjoner.

Ved de øvrige stasjonene var mer enn 90 % av kapasiteten utnyttet ved hver stasjon. Ved Østerås T ble det registrert flere parkerte biler enn parkeringsplasser, her var det så fullt at biler har parkert utenfor oppmerkede plasser. Parkeringsplassen ved Eiksmarka T var også full.

### 3.1.2 Belegg for sykkel

Siden kartleggingen er gjort utenom sykkelsesongen, påvirker dette tallene for syklistene. For sykkel ser det ut til å være god kapasitet ved stasjonene denne tiden av året, av totalt 861 sykkelparkeringsplasser ble det registrert 121 parkerte sykler. Høyest belegg fant vi på Eiksmarka T (11 av 27 plasser var benyttet), etterfulgt av Østerås T (13 av 48 plasser var benyttet) og Stabekk stasjon (19 av 72 plasser var benyttet). 28 % av sykkelparkeringsplassene er under tak, men på flere av stasjonene er det kun plasser uten takoverbygg. På mange av stasjonene er sykkelparkeringene fordelt på flere steder. Der det både er sykkelparkeringsplasser med og uten tak, er det på befaringstidspunktene registrert at en større andel av plassene uten tak er benyttet enn de under tak. Vi har ikke sett nærmere på årsaken til dette, men hvor stativene er plassert kan være én forklaring.

Ettersom registreringen er gjennomført på vinteren kan dette bildet tenkes å se annerledes ut i de varmere årstidene da det er flere syklistene.

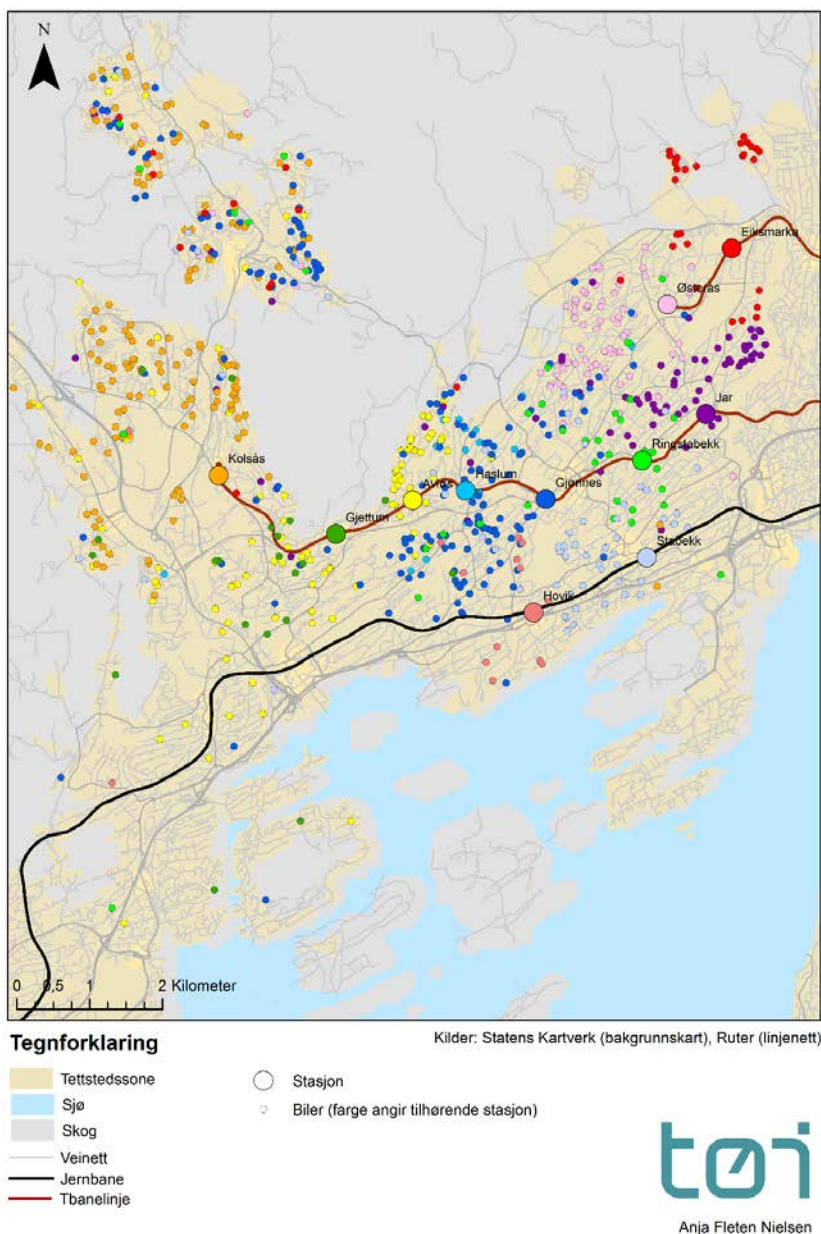


Figur 1: Sykkelparkering med tak på Stabekk stasjon til venstre, og sykkelparkering uten tak på Høvik stasjon.



### 3.2 Oversikt over alle registrerte biler

Oversiktskartet (figur 2) viser at de fleste reisende for hver enkelt stasjon kommer fra samme område. Unntaket er Lommedalen (øverst i venstre hjørne på kartet i figur 2), der de fleste velger enten parkeringsplasser tilknyttet Kolsås T og Gjøannes T, men også Eiksmarka T, Østerås T og Ringstabekk T er representert. Også området sør for Haslum T/Avløs T har noe spredning i hvor de som benyttet parkeringene reiser fra – men de fleste drar til Gjøannes T, også de som bor nærmest Høvik stasjon. En annen interessant observasjon er at mange av de som parkerer på Avløs T (markert med gul farge i kartet) ser ut til å velge å reise forbi nærmeste stasjon Gjøttum T, noe som sammen med tallene over kan tyde på underdekning på denne stasjonen. Innfartsparkeringen ved Gjøttum T er den med færrest parkeringsplasser i denne undersøkelsen.



Figur 2: Oversiktskart over alle undersøkte stasjoner med angivelse av hvor parkerte biler på innfartsparkeringene har sin registrerte hjemmehadresse. Stor sirkel angir stasjonen innfartsparkeringen er lokalisert ved og små sirkler i tilsvarende farge representer bileiers adresse for biler parkert ved stasjonen.



### 3.3 Avstandsanalyser

Det totale antall biler i avstandsanalysene skiller seg fra totalt antall registrerte biler, ettersom vi ikke har fått adressepunkter for alle biler vi har registrert (tabell 1 versus tabell 2). Vi har sett nærmere på antall parkerte biler ved hver stasjon, hvor i forhold til stasjonen bileier har sin registrerte hjemmeadresse og i hvilken avstand i luftlinje fra stasjonen bileiers hjemmeadresse ligger (tabell 2 og 3). Analysene viser at de aller fleste tilreisende til innfartsparkeringene ved stasjonene (81 %) kommer fra et område på fem kilometer eller mindre fra stasjonen (tabell 3). På enkelte stasjoner har en stor andel av de som parkerer ved stasjonene registrert bostedsadresse under en kilometer fra stasjonen. For eksempel utgjør dette 75 % av de som parkerer på Haslum T og 57 % av de som parkerer på Høvik stasjon. Totalt sett har 25 % av de parkerte bilene eiere med registrert boligadresse mindre enn en kilometer avstand i luftlinje fra stasjonene de parkerer ved. Ser man på kartene (figur 3-13) viser også disse at enkelte av de som benytter innfartsparkeringsplassene bor veldig nærme stasjonene.

Analysene av hver stasjon viser i enda større grad enn oversiktskartet at folk ikke alltid velger den nærmeste stasjonen. En av de parkerte bilistene nevnte for oss at han hadde vært på tre stasjoner før han fant en ledig plass, noe som kan være en av årsakene til at man reiser lenger enn man egentlig behøver. Basert på antall registrerte biler på de ulike stasjonene (tabell 1), kan dette også peke mot at det kanskje er underdekning flere steder eller at gratis parkering gjør at flere enn de med et reelt behov kjører til stasjonen. En annen forklaring kan være at man må levere barn i barnehage et annet sted enn ved bosted. Dette er ikke undersøkt i dette prosjektet. Ved Avløs T, hvor det er en stor andel av de parkerte bilene som kommer fra områder lenger bort fra stasjonen (tabell 2), er det en stor andel av bilene som har barneseter (figur 5). Vi har ikke gjort undersøkelser av om reisen omfatter bringing eller henting av barn.

Tabell 2: Antall parkerte biler innenfor ulike avstander i luftlinje fra stasjonen, basert på bileieres adresse. Absolutte verdier og i prosent (i parentes).

Stasjon	Antall biler innenfor gitte avstander i luftlinje og i prosent								Totalt antall biler
	< 1 km		1 - 3 km		3 - 5 km		> 5 km		
Avløs	36	(27 %)	36	(27 %)	38	(29 %)	22	(17 %)	132
Eiksmarka	7	(15 %)	24	(52 %)	1	(2 %)	14	(30 %)	46
Gjettum	7	(33 %)	9	(43 %)	4	(19 %)	1	(5 %)	21
Gjønnes	35	(18 %)	72	(38 %)	32	(17 %)	53	(28 %)	192
Haslum <sup>3</sup>	15	(75 %)	2	(10 %)	2	(10 %)	1	(5 %)	20
Høvik	8	(57 %)	4	(29 %)	0	(0 %)	2	(14 %)	14
Jar	31	(40 %)	29	(37 %)	4	(5 %)	14	(18 %)	78
Kolsås	17	(9 %)	82	(43 %)	42	(22 %)	50	(26 %)	191
Ringstabekk	20	(47 %)	10	(23 %)	2	(5 %)	11	(26 %)	43
Stabekk	23	(36 %)	25	(39 %)	1	(2 %)	15	(23 %)	64
Østerås	25	(26 %)	53	(54 %)	0	(0 %)	20	(20 %)	98
Totalt antall biler <sup>3</sup>	224	25 %	346	38 %	126	14 %	203	23 %	899
Gjennomsnitt <sup>3</sup>		35 %		36 %		10 %		19 %	

Tabell 3: Prosentandel parkerte biler innenfor ulike avstander i luftlinje fra stasjonen. Kumulativ prosent.

Stasjon	Kumulativ prosent				Total antall biler
	< 1 km	< 3 km	< 5 km	> 5 km	
Avløs	27 %	55 %	83 %	100 %	132
Eiksmarka	15 %	67 %	70 %	100 %	46
Gjettum	33 %	76 %	95 %	100 %	21
Gjønnes	18 %	56 %	72 %	100 %	192
Haslum <sup>3</sup>	75 %	85 %	95 %	100 %	24
Høvik	57 %	86 %	86 %	100 %	14
Jar	40 %	77 %	82 %	100 %	78
Kolsås	9 %	52 %	74 %	100 %	191
Ringstabekk	47 %	70 %	74 %	100 %	43
Stabekk	36 %	75 %	77 %	100 %	64
Østerås	26 %	80 %	80 %	100 %	98
Gjennomsnitt for alle stasjoner <sup>3</sup>	35 %	71 %	81 %	100 %	

<sup>3</sup> Som omtalt på side 4, er det i den reviderte utgaven av rapporten gjort endringer i antall parkeringsplasser og antall parkerte biler på Haslum T på grunn av feilregistrering. Avstandsanalysene er oppdatert i tråd med dette, med endringer i biler innenfor gitte avstander i luftlinje oppgitt i antall og i prosent (tabell 2) og i kumulativ prosent (tabell 3) for Haslum T. Endringen utgjør lite for oppgitte prosent totalt og i gjennomsnitt (tabell 2) eller for gjennomsnittlig kumulativ prosent for alle stasjoner (tabell 3).

## 3.4 Nærmere om de ulike innfartsparkeringene

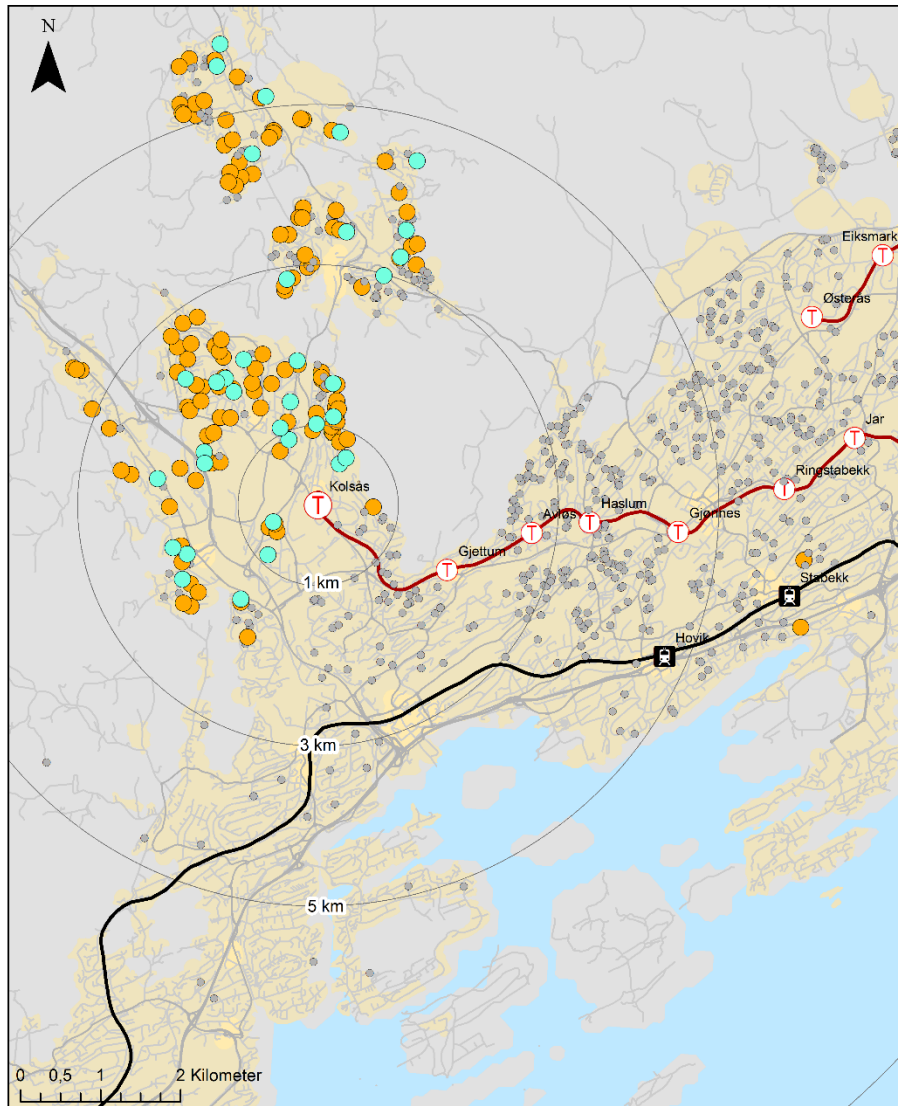
Kart og oppsummering av kapasitetsutnyttelse ved de 11 innfartsparkeringene følger på de neste sidene. Der TØI har gjort tidligere undersøkelser av samme innfartsparkering er det henvist til dette. Det vises til «Kartlegging av innfartsparkering i Oslo-området» for (Akershus fylkeskommune, 2013) og til data fra en kartlegging av stasjonene Kolsås T og Gjøannes T for Akershus fylkeskommune i 2015, se vedlegg 1.

### 3.4.1 Kolsås T

Kolsås T er endestasjon på Kolsåsbanen, og har den største innfartsparkeringen i denne registreringen, med plass til 222 biler. Kun 9 % av de parkerte bilene er registrert med eiere med boligadresse nærmere enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen (figur 3). Flesteparten av de som benytter denne innfartsparkeringen ser ut til å være bosatt i en avstand i luftlinje på en til tre kilometer fra stasjonen. Mange av de parkerte bilene har sitt opprinnelsessted nord for stasjonen, særlig i Lommedalen. Det ser ut til at for mange av brukerne av innfartsparkeringen er dette den nærmeste stasjonen. TØI undersøkte denne stasjonen også i november 2015, og det er omtrent den samme prosentfordelingen innenfor avstandssonene som nå<sup>4</sup>, se vedlegg 1.

---

<sup>4</sup> I undersøkelsen fra 2015 var det 207 parkerte biler på Kolsås stasjon, 9 % av disse er registrert med eiere med boligadresse nærmere enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen, og totalt 52 % med mindre enn tre kilometer i luftlinje fra stasjonen.



**Tegnforklaring**

- |  |               |  |                            |
|--|---------------|--|----------------------------|
|  | Tettstedssone |  | Tbanelinje                 |
|  | Sjø           |  | T-bane stasjon             |
|  | Skog          |  | Biler med barnesete        |
|  | Veinett       |  | Biler uten barnesete       |
|  | Jernbane      |  | Alle biler andre stasjoner |
|  | Togstasjon    |  |                            |

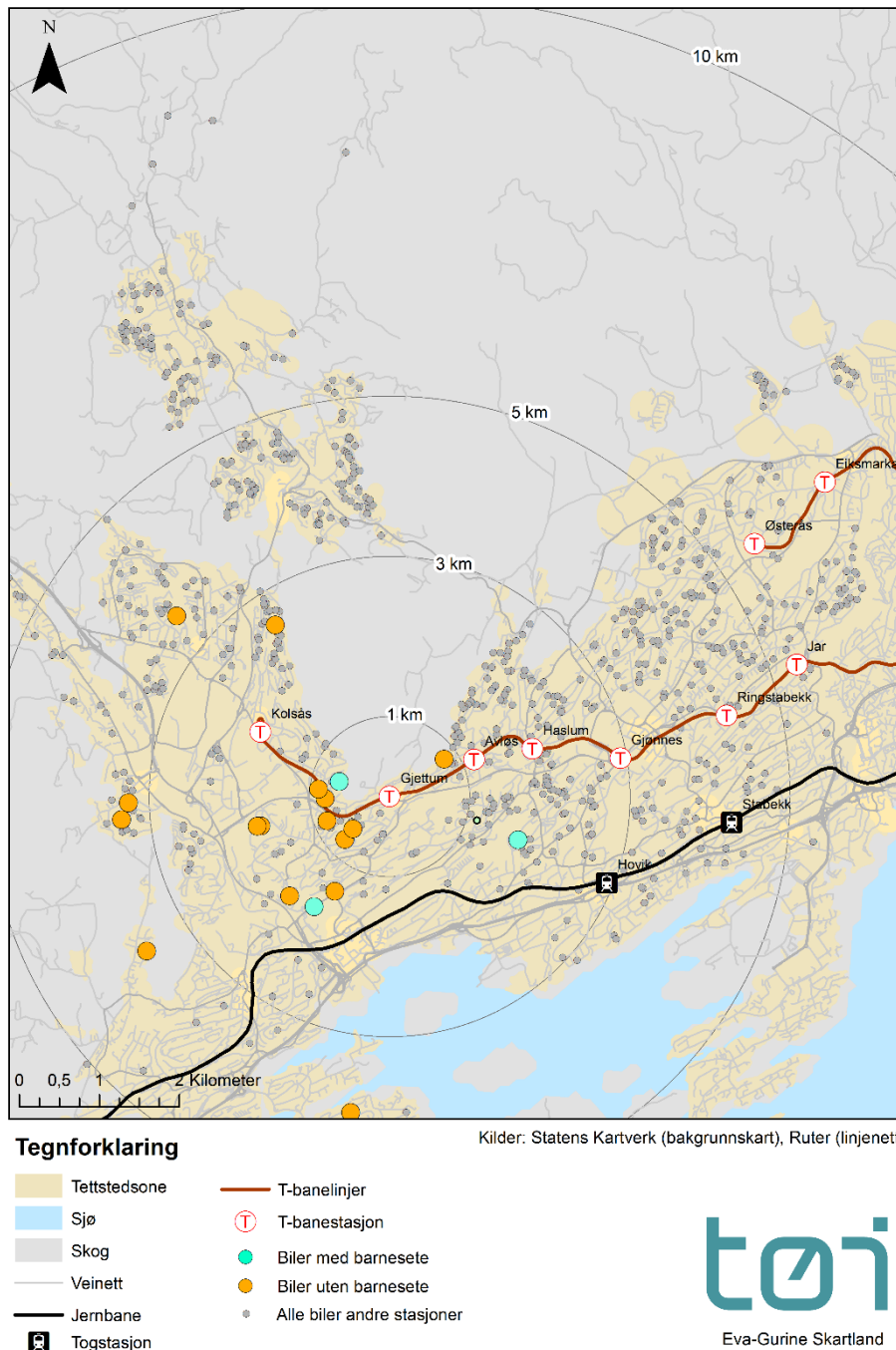
Kilder: Statens Kartverk (bakgrunnskart), Ruter (linjenett)

**tøi**  
Anja Fleten Nielsen

Figur 3: Avstandsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Kolsås T er hjemmeborende.

### 3.4.2 Gjettum T

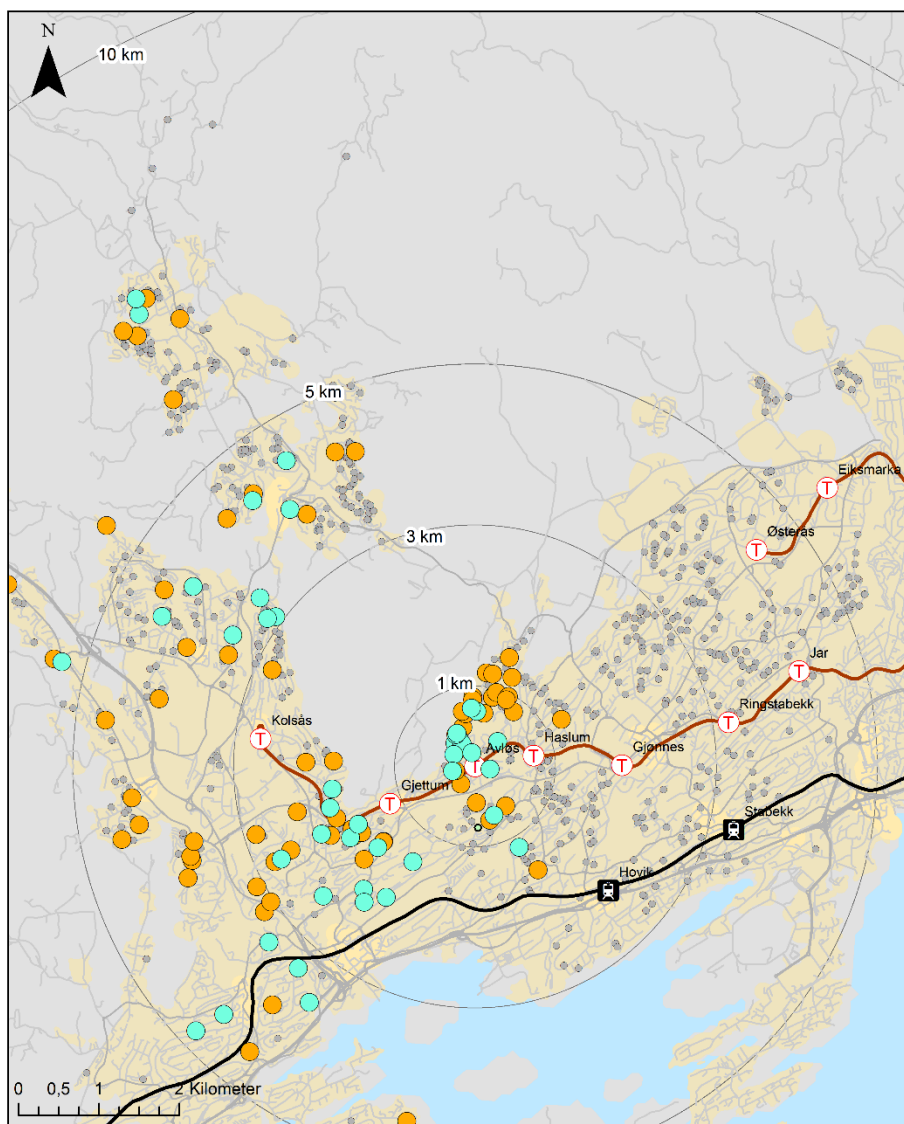
Gjettum T (figur 4) har den minste innfartsparkeringen som er undersøkt i denne rapporten, med kun 26 parkeringsplasser. 1/3 av de parkerte bilene på denne stasjonen har hjemmeadresse mindre enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen. For øvrig ser vi at det er en del spredning i hvor de som benytter innfartsparkeringen kommer fra. Flere av de som parkerte her på registreringstidspunktet har kortere avstand i luftlinje til andre innfartsparkeringer.



Figur 4: Avstandsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Gjettum T er hjemmeborende.

### 3.4.3 Avløs T

Innfartsparkeringen ved Avløs T er den tredje største av de undersøkte plassene og har 158 parkeringsplasser. Det er kort avstand målt i luftlinje til de to neste stasjonene på linje 3, som også har innfartsparkering. På registreringstidspunktet var 94 % av plassene ved Avløs T tatt i bruk. 55 % av bilene har eiere med boligadresse innenfor tre kilometer i luftlinje fra stasjonen. Mange har hjemmeadresse nord for stasjonen, men stasjonen har også en ganske stor andel parkerende som kommer fra områder nordvest og vest for stasjonen, og som passerer andre stasjoner på veien (figur 5).



Kilder: Statens Kartverk (bakgrunnskart), Ruter (linjenett)

#### Tegnforklaring

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| Tettstedsone | T-banelinjer               |
| Sjø          | T-banestasjon              |
| Skog         | Biler med barnesete        |
| Veinett      | Biler uten barnesete       |
| Jernbane     | Alle biler andre stasjoner |
| Togstasjon   |                            |

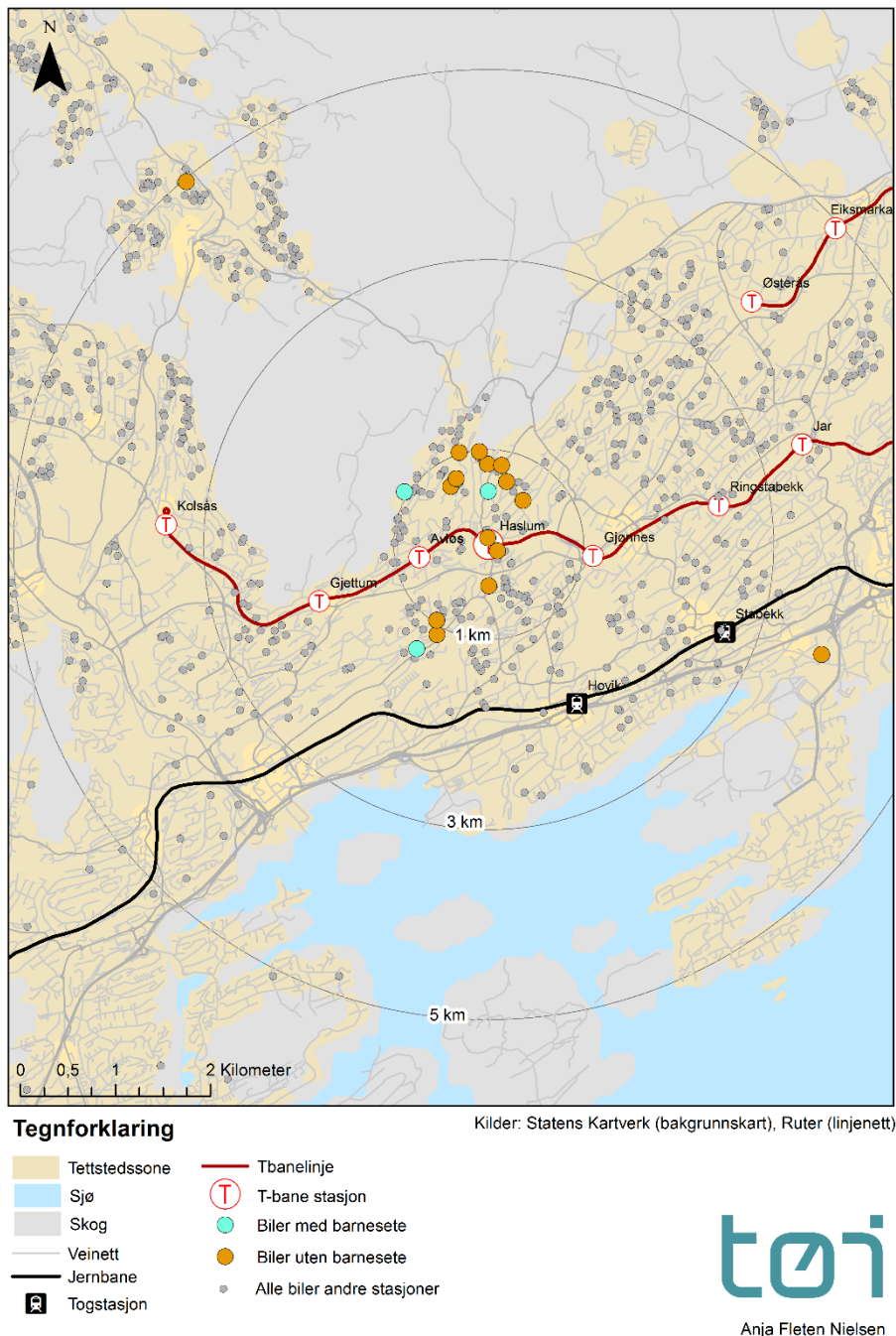
**tøi**  
Eva-Gurine Skartland

Figur 5: Avstandsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Avløs T er hjemmehørende.



### 3.4.4 Haslum T<sup>5</sup>

Haslum T (figur 6) har innfartsparkeringen med den høyeste andelen av parkerte biler med kort reiseavstand målt i luftlinje til stasjonen. 75 % av de parkerte bilene har mindre enn en kilometer i luftlinje fra bileieres hjemmeadresse til stasjonen. Det er kort avstand til de neste T-banestasjonene på linje 3, Avløs T og Gjønnes T, som har større kapasitet enn innfartsparkeringen ved Haslum T.



Figur 6: Avstandsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Haslum T er hjemmehørende.

<sup>5</sup> Som omtalt i fotnote 2 og 3 er det i den reviderte utgaven av rapporten gjort endringer i antall parkeringsplasser og antall parkerte biler på Haslum T på grunn av feilregistrering.

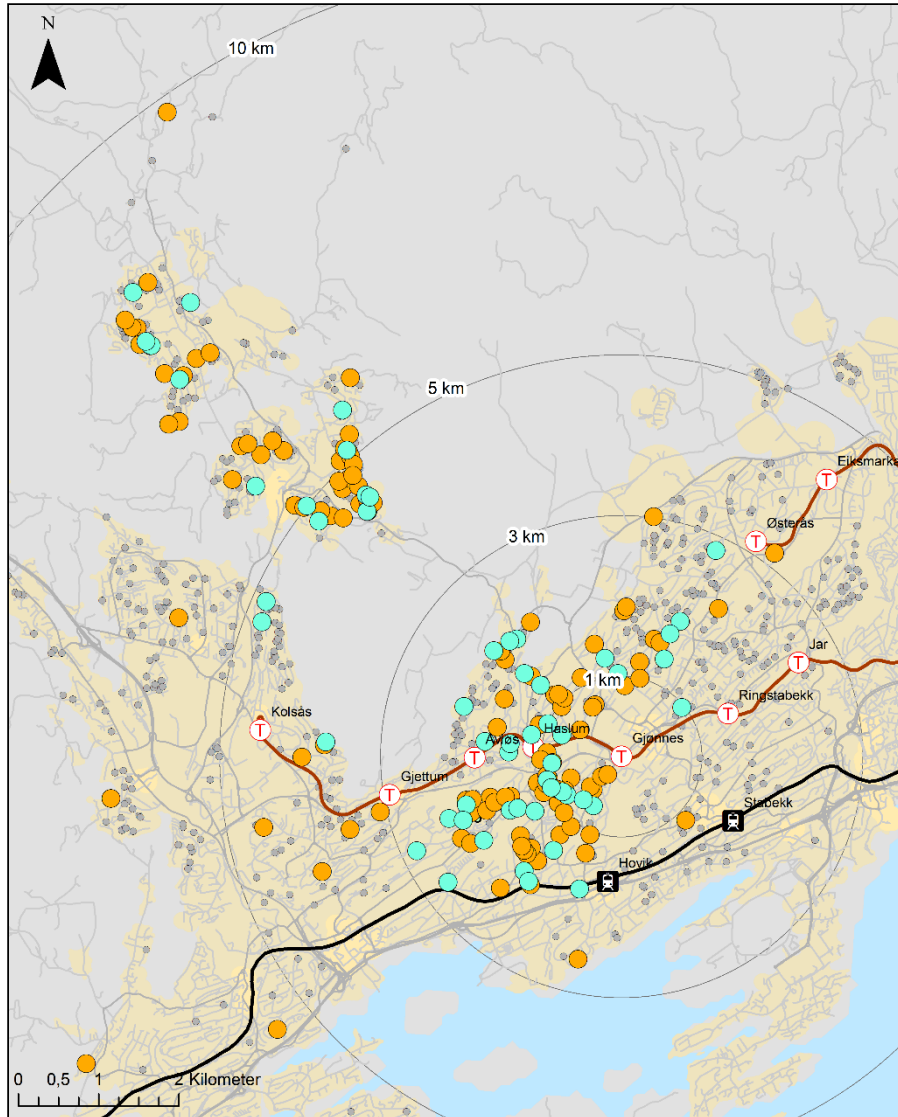
### 3.4.5 Gjøttes T

Innfartsparkering ved Gjøttes T (figur 8) har kapasitet til 219 biler, og på registreringstidspunktet sto 215 biler parkert her (98 % belegg). Ca. 50 % av de parkerte bilene har eiere med registrert hjemmeadresse mer enn fem kilometer i luftlinje fra stasjonen, og som kartet viser er det ganske stor spredning i hvor brukerne reiser fra. Kapasitet og belegg på denne stasjonen ble også registrert i desember 2012 og i november 2015. I 2012 var 93 % av kapasiteten utnyttet (Akershus fylkeskommune 2013). 72 % av de parkerte bilene var da hjemmehørende mindre enn fem kilometer i luftlinje fra stasjonen. Parkeringsplassen har blitt utvidet etter dette. I 2015 var 98 % av innfartsparkeringen benyttet og 30 % av de parkerte bilene var da registrert med hjemmeadresse mer enn fem kilometer i luftlinje fra stasjonen, se vedlegg 1. Sammenlignet med den tidligere registreringene ser vi at en vesentlig større andel av de som parkerte her på registreringstidspunktet i 2016 har lengre avstand i luftlinje mellom hjem og parkering enn tidligere. På registreringstidspunktet i 2012 var kun 4 % av sykkelparkeringsplassene benyttet, mot 20 % i 2016.



Figur 7: 20 % av parkeringsplassene for sykkel ved Gjøttes T var i bruk på registreringstidspunktet.





**Tegnforklaring**

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| Tettstedsone | T-banelinjer               |
| Sjø          | T-banestasjon              |
| Skog         | Biler med barnesete        |
| Veinett      | Biler uten barnesete       |
| Jernbane     | Alle biler andre stasjoner |
| Togstasjon   |                            |

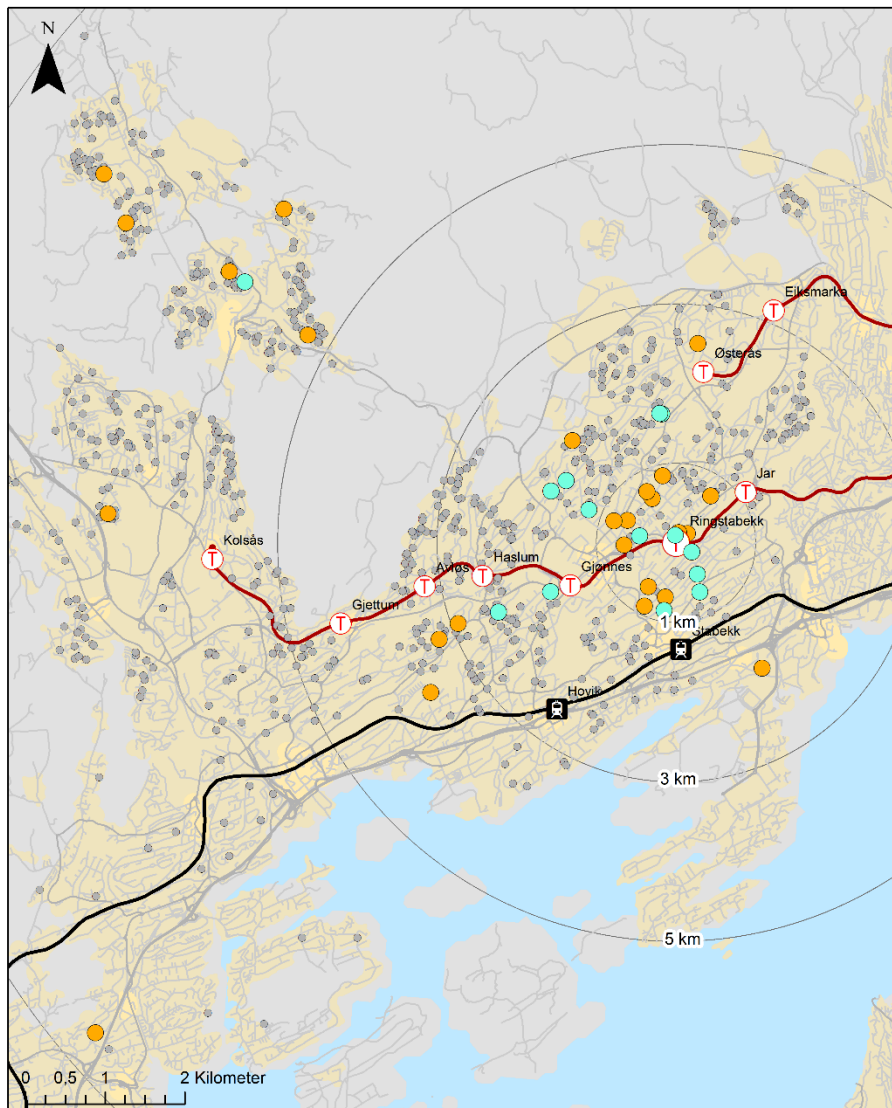
Kilder: Statens Kartverk (bakgrunnskart), Ruter (linjenett)

**tøi**  
Eva-Gurine Skartland

Figur 8: Anstasjonsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Gjønnes T er hjemmehørende.

### 3.4.6 Ringstabekk T

Ringstabekk T har 55 parkeringsplasser tilknyttet stasjonen. Belegget var 91 % på registreringstidspunktet. Svært mange, 47 %, av de parkerte bilene, er hjemmehørende mindre enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen (figur 9).



#### Tegnforklaring

Tettstedssone	T-banelinje
Sjø	T-bane stasjon
Skog	Biler med barnesete
Veinett	Biler uten barnesete
Jernbane	Alle biler andre stasjoner
Togstasjon	

Kilder: Statens Kartverk (bakgrunnskart), Ruter (linjenett)

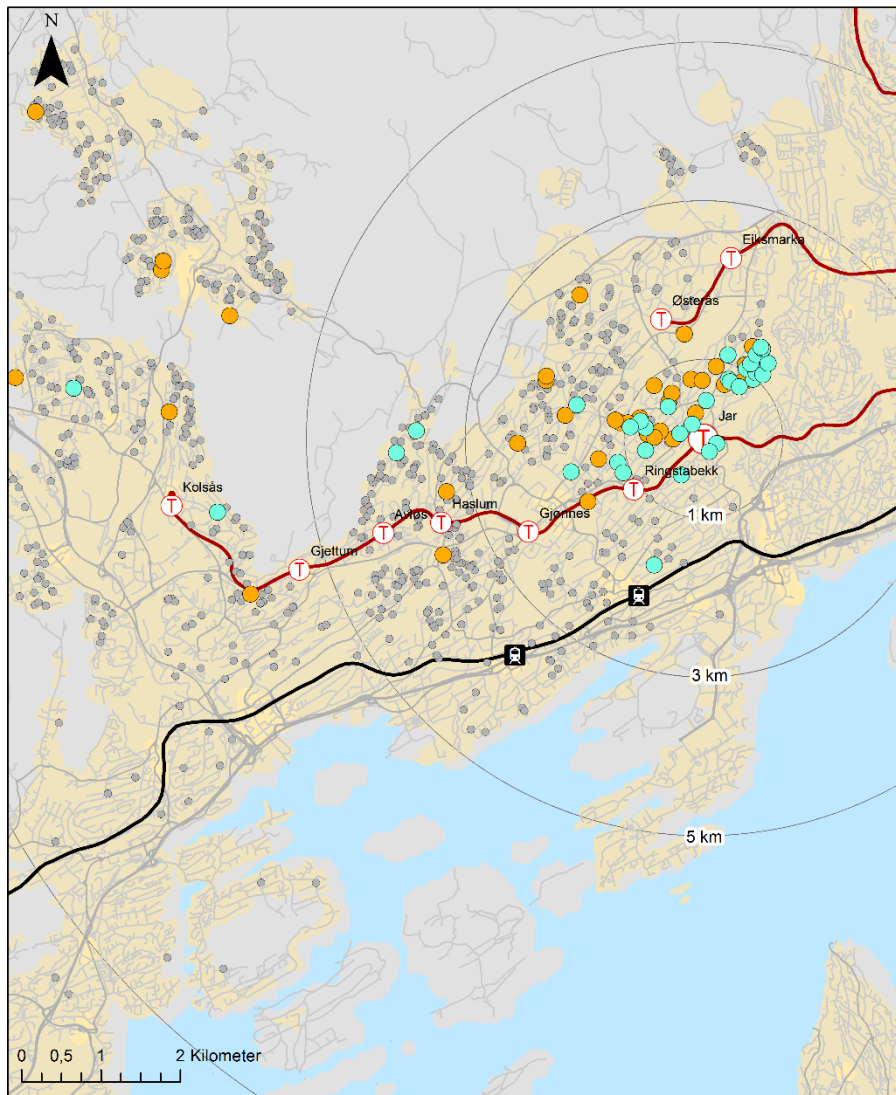
**tøi**

Anja Fleten Nielsen

Figur 9: Avstandsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Ringstabekk T er hjemmehørende.

### 3.4.7 Jar T

Innfartsparkeringen på Jar T hadde et belegg på 97 % på registreringstidspunktet i 2016, mot 78 % da den ble registrert i desember 2012 (Akershus fylkeskommune 2013). Fra de siste registreringene ser vi at brukerne i hovedsak har bostedsadresser nord og nordvest for stasjonen (figur 10). 77 % av de parkerte bilene har bileiere med hjemmeadresse mindre enn tre kilometer i luftlinje fra stasjonen, mens 40 % bor nærmere stasjonen enn en kilometer målt i luftlinje.



**Tegnforklaring**

- Tettstedssone
- Sjø
- Skog
- Veinett
- Jernbane
- T Togstasjon
- T-banelinje
- T T-bane stasjon
- Biler med barnesete
- Biler uten barnesete
- Alle biler andre stasjoner

Kilder: Statens Kartverk (bakgrunnskart), Ruter (linjenett)

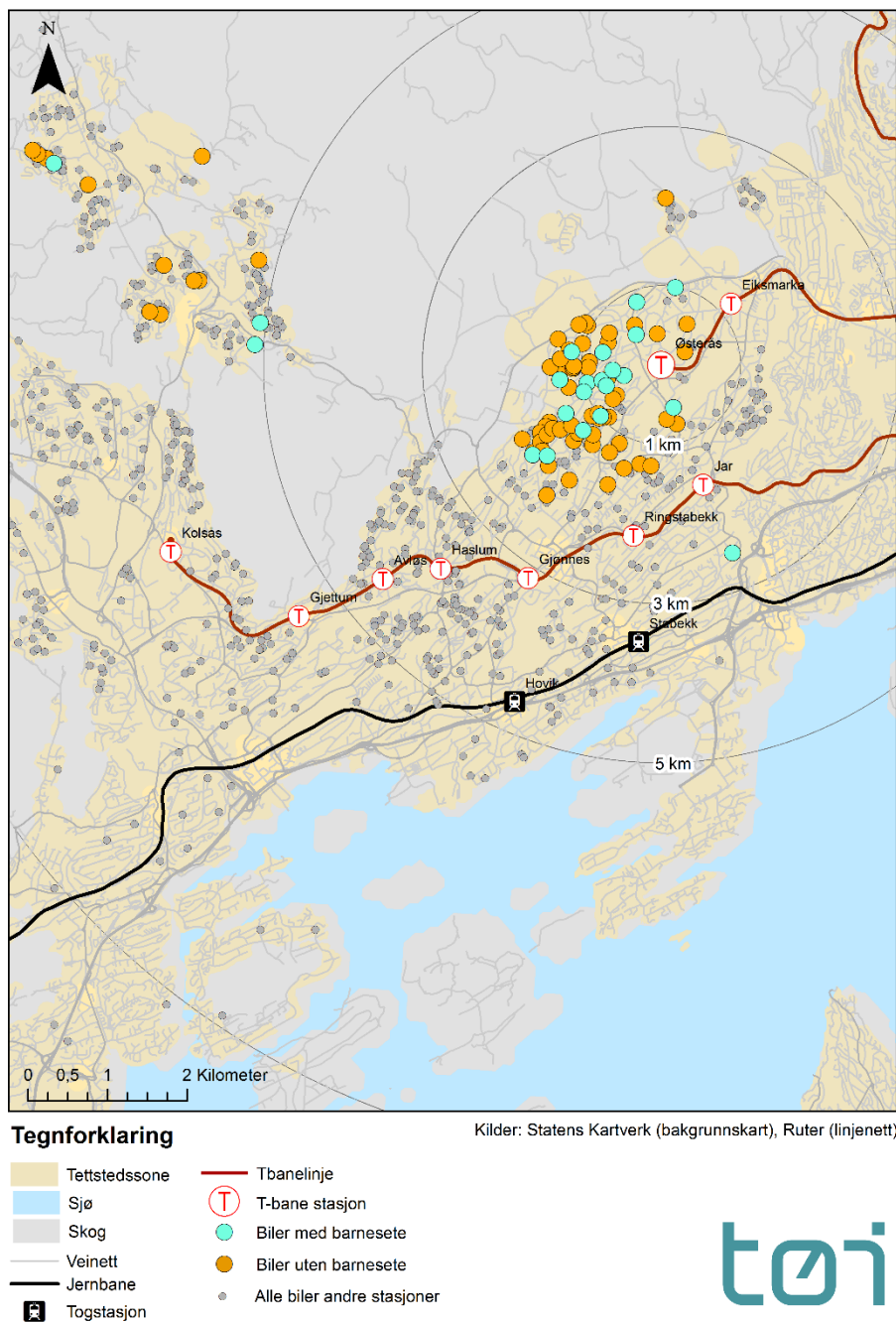


Anja Fløten Nielsen

Figur 10: Avstandsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Jar T er hjemmehørende.

### 3.4.8 Østerås T

Østerås T er endestasjon på Røabanen. Innfartsparkeringen har kapasitet til 105 biler, og på registreringstidspunktet var det flere parkerte biler enn oppmerkete plasser. De fleste som parkerer her har bostedsadresse vest for stasjonen og 47 % har mindre enn en kilometer i luftlinje fra hjemsted til parkeringen (figur 11).

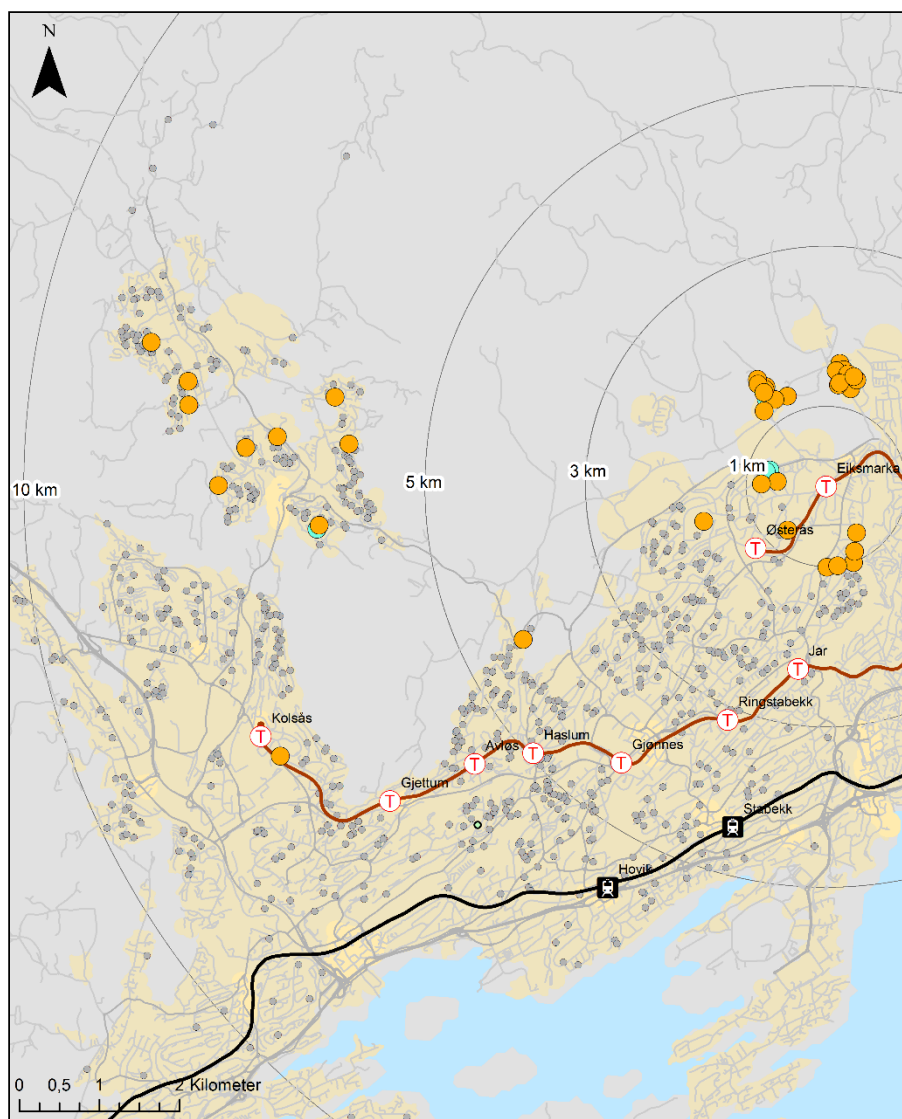


Figur 11: Anstadsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Østerås T er hjemmehørende.



### 3.4.9 Eiksmarka T

Eiksmarka T (figur 12) har en innfartsparkering med kapasitet for 56 biler, og denne var helt utnyttet på registreringstidspunktet. Blant innfartsparkeringene på de 11 undersøkte stasjonene er dette den stasjon der vi har registrert størst prosentandel med reiseavstand over fem kilometer målt i luftlinje mellom hjemmeadresse og parkeringsplass, hele 30 %. Kun 15 % har mindre enn en kilometer i luftlinje mellom hjemsted og parkering. Innfartsparkeringen ved denne stasjonen ble også registrert i desember 2012, og hadde da et belegg for bil på 95 % og et belegg for sykkel på 21 % (Akershus Fylkeskommune 2013). 76 % av bilene var da hjemmehørende mindre enn fem kilometer i luftlinje fra stasjonen.



#### Tegnforklaring

	Tettstedsone		T-banelinjer
	Sjø		T-banestasjon
	Skog		Biler med barnesete
	Veinett		Biler uten barnesete
	Jernbane		Alle biler andre stasjoner
	Togstasjon		

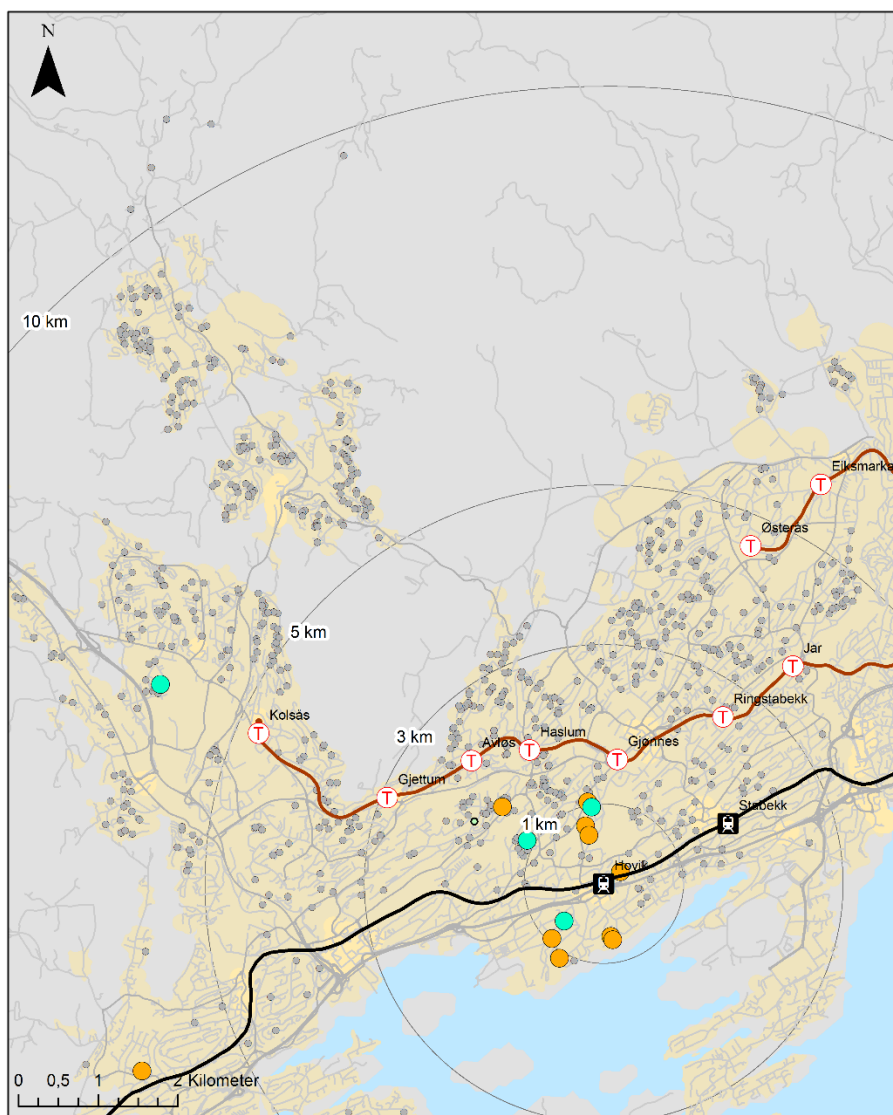
Kilder: Statens Kartverk (bakgrunnskart), Ruter (linjenett)

**tøi**  
Eva-Gurine Skartland

Figur 12: Anstadsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Eiksmarka T er hjemmehørende.

### 3.4.10 Høvik stasjon

Høvik stasjon ligger langs jernbanen, og som tidligere nevnt i en annen sone enn de øvrige stasjonene. Parkeringen er også avgiftsbelagt. På registreringstidspunktet var kun 28 % av kapasiteten på 76 plasser utnyttet. 57 % av de parkerte bilene har bileiere med registrert hjemmeadresse mindre enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen (figur 13). Kapasitet og belegg ble også undersøkt i november 2012 (Akershus fylkeskommune 2013), 23 % av parkeringsplassene var da utnyttet.



#### Tegnforklaring

- Tettstedsone
- Sjø
- Skog
- Veinett
- Jernbane
- R Togstasjon
- T-banelinjer
- T T-banestasjon
- Biler med barnesete
- Biler uten barnesete
- Alle biler andre stasjoner

Kilder: Statens Kartverk (bakgrunnskart), Ruter (linjenett)

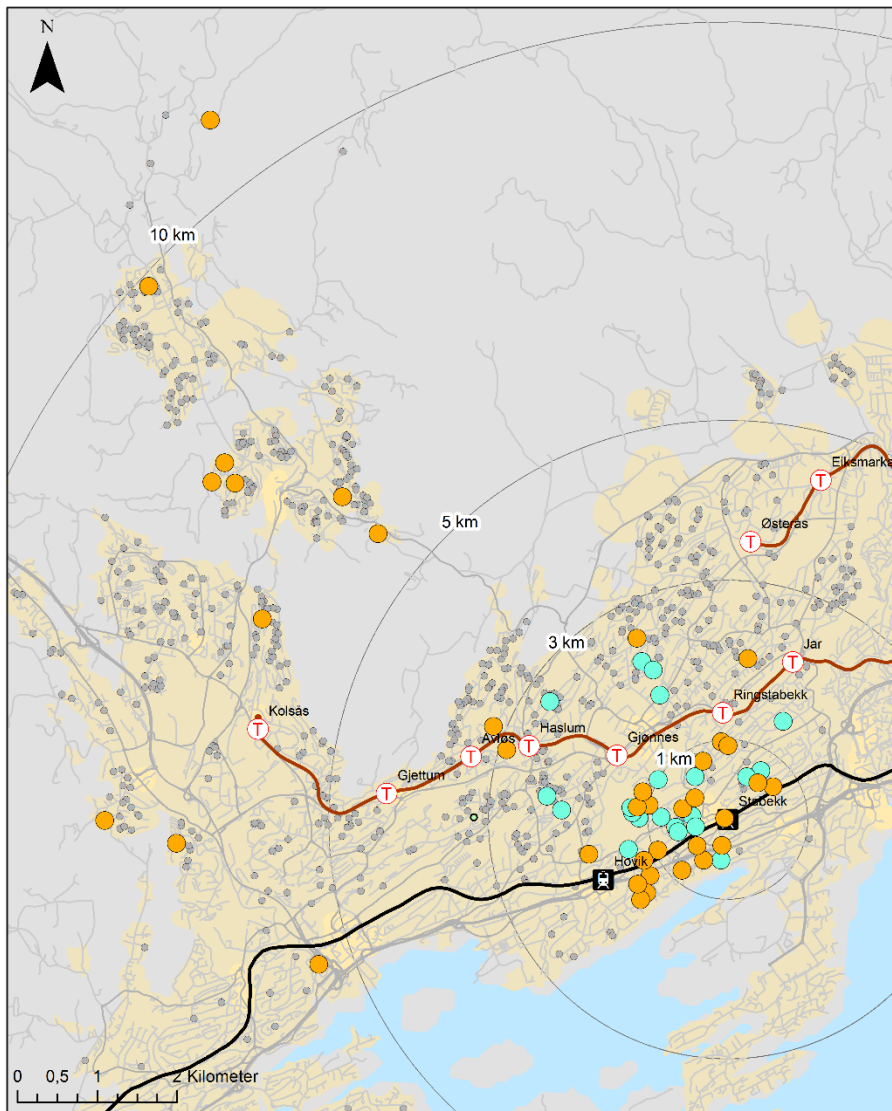
**tøi**

Eva-Gurine Skartland

Figur 13: Avstandsanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Høvik stasjon er hjemmeborende.

### 3.4.11 Stabekk stasjon

Også Stabekk stasjon ligger langs jernbanen, men i samme sone som T-banestasjonene. Innfartsparkeringen er avgiftsbelagt. På registreringstidspunktet var kun 70 % av kapasiteten på 111 plasser utnyttet. 36 % av de parkerte bilene har bileiere med registrert hjemmeadresse mindre enn en kilometer i luftlinje fra stasjonen, 23 % bor lengre enn fem kilometer i luftlinje fra stasjonen (figur 14). Kapasitet og belegg ble også undersøkt i november 2012 (Akershus fylkeskommune 2013), og kun 57 % av denne var da utnyttet.



**Tegnforklaring**

- Tettstedsone
- Sjø
- Skog
- Veinett
- Jernbane
- T Togstasjon
- T-banelinjer
- T T-banestasjon
- Biler med barnesete
- Biler uten barnesete
- Alle biler andre stasjoner

Kilder: Statens Kartverk (bakgrunnskart), Ruter (linjenett)



Figur 14: Anstansanalyse av hvor biler parkert ved innfartsparkeringen ved Stabekk stasjon er hjemmeborende.

## 4 Konklusjon

De fleste innfartsparkeringene vi har sett på i denne undersøkelsen er fullt utnyttet, men ved innfartsparkeringene på togstasjonene er det ledig kapasitet for bilparkering. Det understrekes her at parkering ved togstasjonene er avgiftsbelagt, mens det er gratis å parkere ved T-banestasjonene. En av togstasjonene ligger også i en annen sone enn øvrige stasjoner, med høyere billettpris inn til for eksempel Oslo sentrum.

Når det gjelder sykkelparkeringer er det på registreringstidspunktet god dekning på alle stasjoner, men siden registreringene fant sted i november vet vi ikke hvordan dette er i de månedene man sykler mest. I de ukene kartleggingene fant sted, var det også kaldt og noe snø.

De aller fleste som parkerer på innfartsparkeringene har registrert boligadresse mindre enn fem kilometer i luftlinje fra stasjonen de parkerer ved. I gjennomsnitt for alle stasjonene utgjør dette 81 % av de reisende. 25 % av de reisende har mindre enn en kilometer målt i luftlinje mellom hjem og innfartsparkering. Men det er noen forskjeller mellom de ulike stasjonene på dette. For stasjonene Avløs T, Gjønnest T og Kolsås T, er 45-48 % av bilene registrert med eiere med boligadresse mer enn tre kilometer fra stasjonene. Felles for disse tre stasjonene er at de er av de største parkeringsplassene i denne undersøkelsen. Basert på denne undersøkelsen kan vi ikke si noe om hvorfor det er ulikheter eller hvorfor folk velger å bruke bilen på relativt korte strekninger, men fra tidligere spørreundersøkelser vet vi at mange også gjør ærender på veien (Hanssen mfl. 2014). Vi registrerte for eksempel at 293 av 1034 parkerte biler hadde barnesete, det vil si 28 %. Vi vet imidlertid ikke om reisen omfatter bringing eller henting av barn, og om dette i så fall påvirker valg av innfartsparkering. Det er også en stor andel som ser ut til å velge stasjoner lenger borte fra hjemsted enn de «behøve» rent avstandsmessig. Vi kan heller ikke her si noe om hvorfor basert på denne registreringen, men på befaringsene var det bileiere som kommenterte at de hadde vært innom flere steder for å finne ledig plass. Hanssen mfl. (2014) viser også til at takstsoner og prising av innfartsparkeringen påvirker hvordan man reiser til parkeringen og hvilken innfartsparkering man reiser til, noe som kan være årsaken til at både Høvik stasjon og Stabekk stasjon har lavere utnyttelse enn innfartsparkeringene med gratis parkering ved T-banestasjonene.



## 5 Referanser

Akershus Fylkeskommune (2014) *Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo*. Oslo.

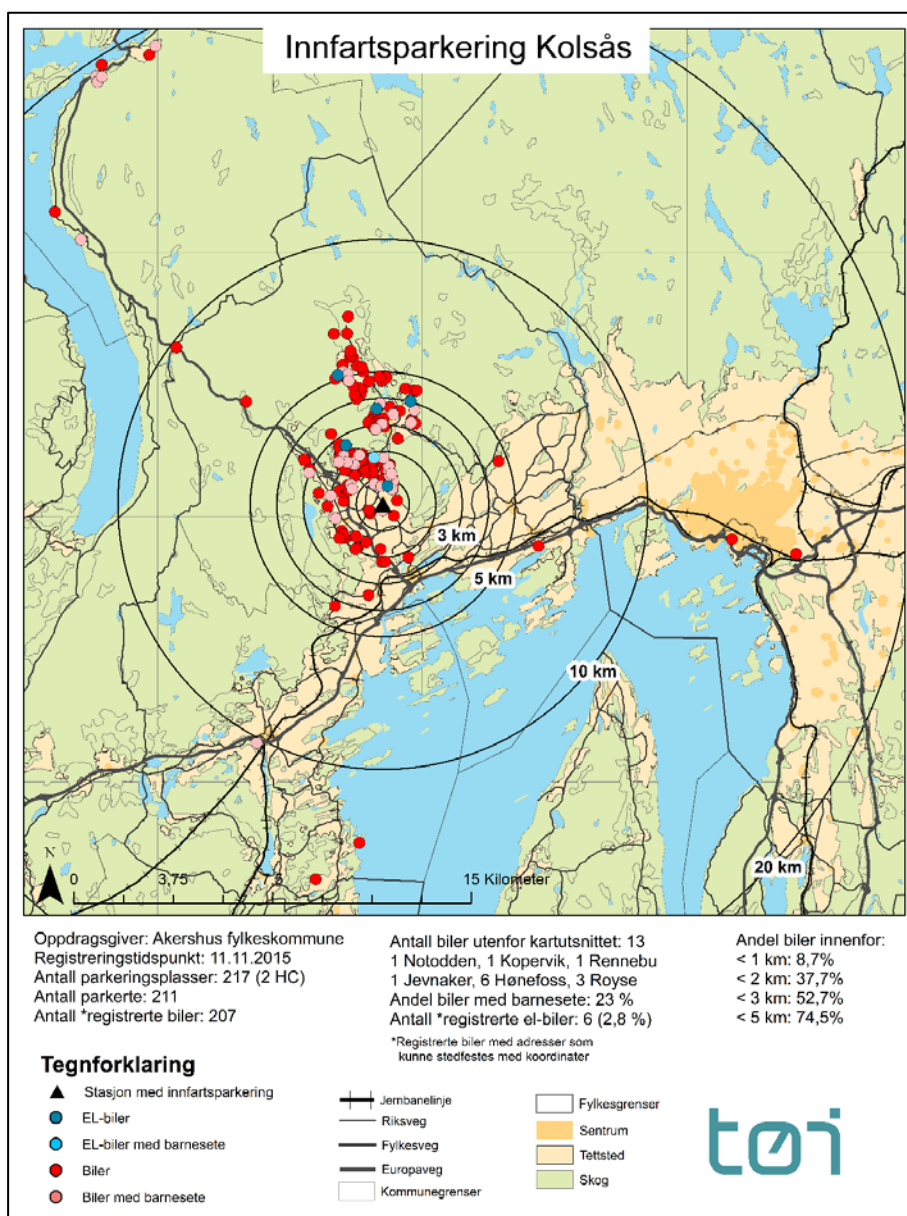
Akershus fylkeskommune (2013) *Kartlegging av innfartsparkering i Oslo-området. For Akershus med utvalgte plasser i Buskerud*. Vedlegg til sak til hovedutvalg for samferdsel den 24. april 2013.

Hanssen, J. U., Tennøy, A., Christiansen, P. og K.V. Øksenholt. (2014) *Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?* TØI-rapport 1366/2014.

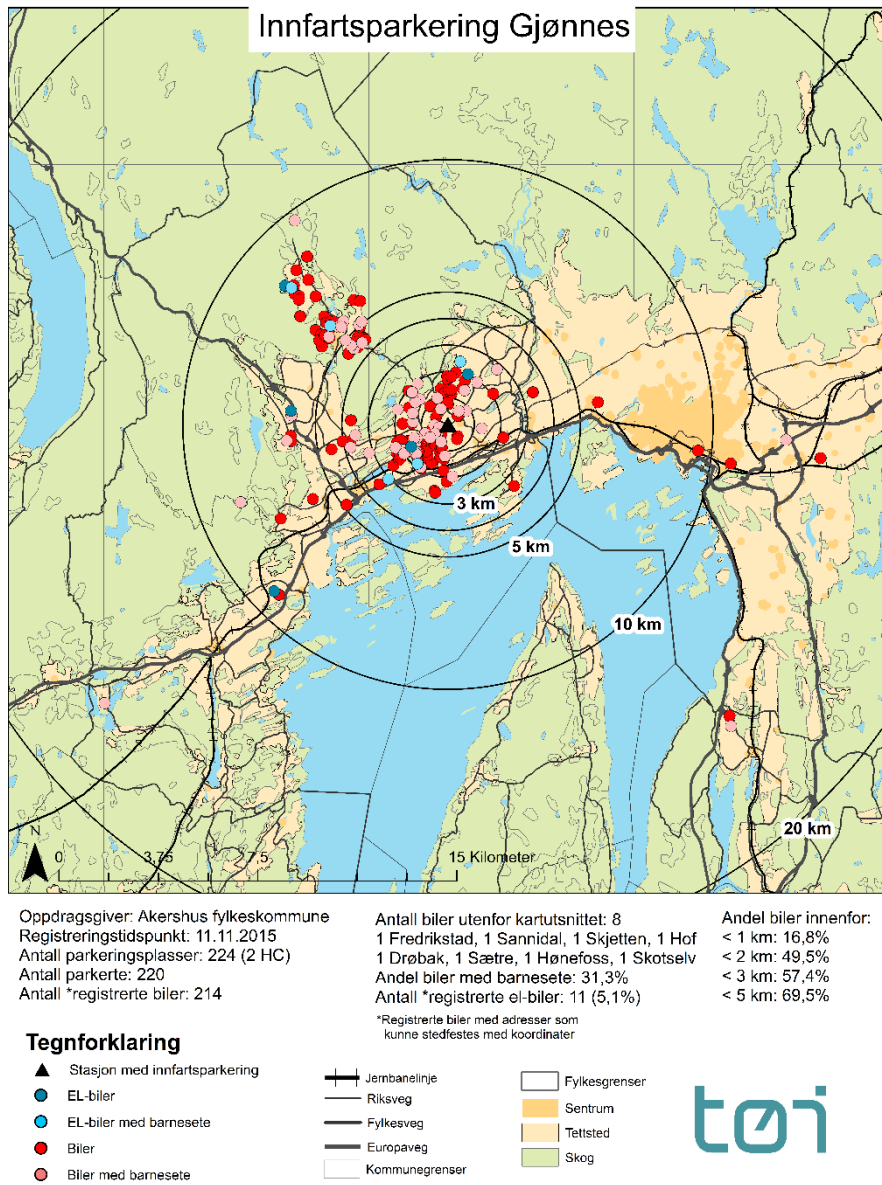
Christiansen, P. og J.U. Hanssen (2014) *Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere*. TØI rapport 1367/2014

# Vedlegg 1

I november 2015 ble det gjort en registrering av kapasitet og belegg på innfartsparkeringene ved Kolsås T og Gjønnes T for Akershus fylkeskommune. Resultatene er vist i etterfølgende figurer.



Figur V 1: Kapasitet og belegg ved innfartsparkeringen ved Kolsås T fra en kartlegging for Akershus fylkeskommune i 2015.



Figur V 2: Kapasitet og belegg ved innfartsparkeringen ved Gjøttes T fra en kartlegging for Akershus fylkeskommune i 2015.

## Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)