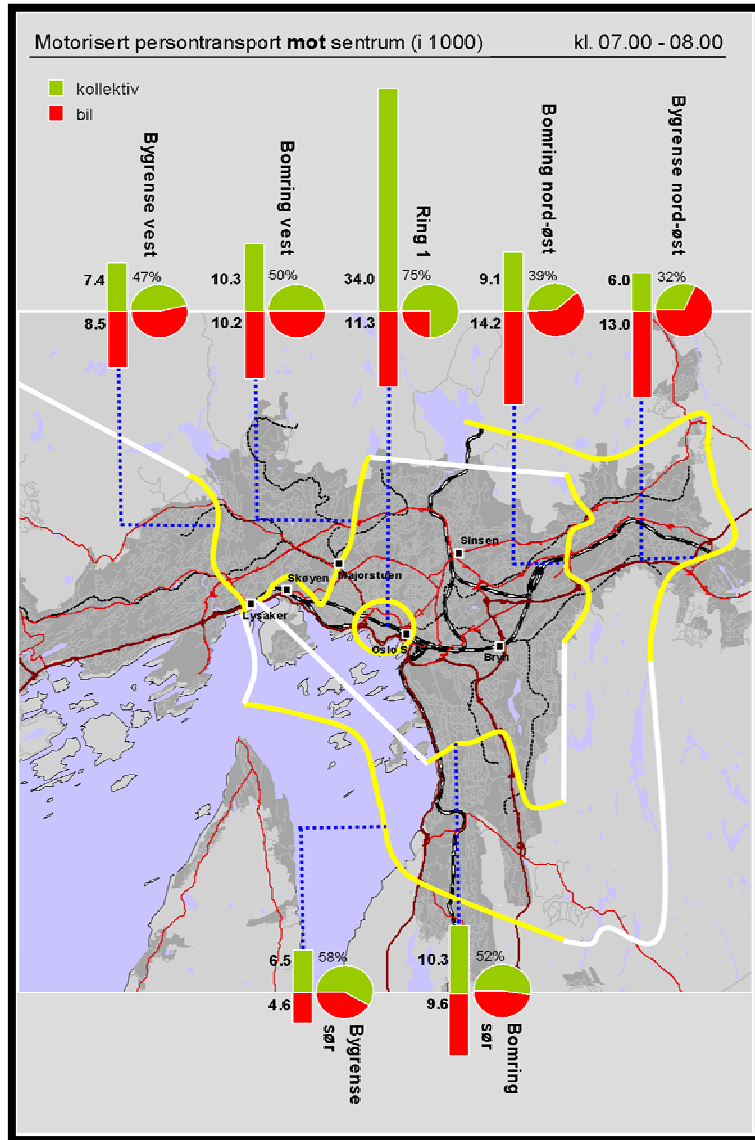


SAMARBEIDET FOR BEDRE TRAFIKKPROGNOSE I OSLO - OMRÅDET

AS Sporveier, Statens vegvesen Region øst, Statens vegvesen Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Akershus Fylkeskommune, NSB AS Persontog, Plan- og bygningsetaten
 Stor - Oslo Lokaltrafikk a.s., Samferdselsetaten



MARKEDSANDELER FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN I OSLO 2002



Fakta om PROSAM

1. Deltagere i PROSAM

PROSAM er et samarbeid mellom følgende offentlige etater og bedrifter:

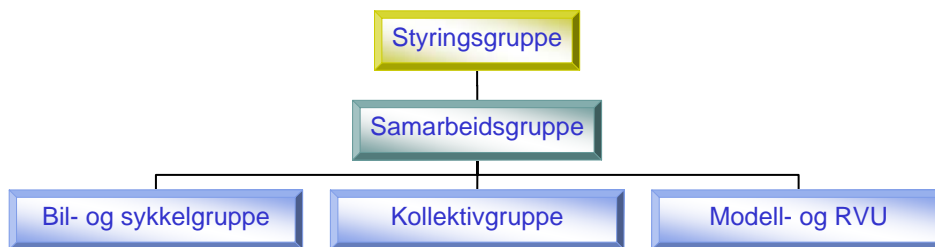
Staten:	Statens vegvesen Region øst Statens vegvesen Vegdirektoratet Jernbaneverket Region øst
Akershus fylkeskommune:	Sentraladministrasjonen
Oslo kommune:	Plan- og bygningsetaten Samferdselsetaten
Kollektivtrafikselskaper:	AS Oslo Sporveier Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s NSB AS Persontog

2. Formål med PROSAM

PROSAM ble i 1987 etablert for å styrke og koordinere arbeidet med trafikkdata- og prognoser i Oslo-området.

PROSAM har som oppgave å utvikle og vedlikeholde et felles datagrunnlag og nødvendig prognoseverktøy. Det gir de deltagende parter mulighet til å beregne transport- og trafikkmessige konsekvenser av tiltak innenfor vei- og kollektivsektoren samt alternativ arealbruk.

3. Organisering



Styringsgruppa:

- Behandler årlig arbeidsplan og budsjett for PROSAMs arbeid.
- Beslutter igangsetting av større prosjekter som er hensiktsmessig for de oppgaver som PROSAM skal løse, med tilhørende fremdriftsplaner.

Samarbeidsgruppa:

- Utarbeider årlig arbeidsplan med tilhørende budsjett for PROSAMs virksomhet.
- Bidrar til koordinering av undersøkelser og analyser som blir utført av de enkelte etater.
- Arbeider kontinuerlig med å utvikle grunnlagsdata for transportberegninger og transportprognoser.
- Behandler innspill fra faggruppene og gir anbefalinger til styringsgruppen.

De ulike faggruppene:

- Utarbeider detaljerte prosjektplaner, starter opp prosjektene og har en kontinuerlig oppfølging av disse.
- Publisere rapporter, artikler og eventuelt andre relevante publikasjoner.
- Skal være idéskapende for prosjekter i PROSAM-regi

TITTEL: Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2002	
PROSAM-RAPPORT NR: 123	DATO UTGIVELSE: Mai 2005
UTGIVER: AS Oslo Sporveier	
RAPPORTEN KAN LASTES NED FRA: www.Prosam.org	
KONSULENT: Transportøkonomisk institutt	
STIKKORD: Markedsandeler, kollektivtransport, hverdagstrafikk, rushtrafikk, Oslo 2002	
SAMMENDRAG/FORMÅL: Rapporten er en videreføring av PROSAM-rapport nr 56 og 94. Rapporten viser kollektivtrafikkens betydning for avvikling av hverdagstrafikken i Oslo.	

Forord

Denne rapporten har som ambisjon å vise motorisert persontrafikk over tre tellesnitt i tre transportkorridorer, fordelt på trafikktimer i et hverdagsdøgn.

Da trafikkteilingene – særlig for kollektivtrafikk – ikke er innrettet for et slikt formål, har det vært nødvendig å utføre beregninger og antagelser. Beregningene er basert på et stort datagrunnlag. Noen av beregningene er utført av transportselskapene selv, andre av Transportøkonomisk institutt, basert på tilgjengelig passasjerstatistikk og tellinger.

Prosjektet er utført for Oslo Sporveier AS, hvor Jo Inge Kaastad og Anne Cathrine Bakke har vært kontaktpersoner.

Ved Transportøkonomisk institutt har Berit Grue vært prosjektleder, og kvalitetssikrer har vært Nils Vibe.

Mai 2005

Berit Grue

Innhold

1 Innledning	1
2 Resultater for beregnet persontrafikk over snittene for rush- og døgntrafikk	3
2.1 Kartillustrasjoner	3
2.2 Diagram med tabeller.....	9
3 Noen hovedtall 1996-2002	20
4 Datakilder og bearbeiding av tallmaterialet	22
Vedlegg: Persontrafikk (1000) og kollektivtransportandeler (%) etter korridor, tellesnitt og retning. Hverdag 2002. Alle trafikktimer	24

1 Innledning

Denne rapporten belyser markedsandelene for kollektivtrafikken på tre forskjellige snitt i Oslo i 2002. Rapporten er bygget på samme prinsipp som PROSAM-rapport nr 94 og nr 56.

Resultatene er så langt mulig gjort representative for trafikken en hverdag i oktober 2002. En vesentlig del av datagrunnlaget, er materialet fra bygrensetellingen 2002 (PROSAM-rapport 108), hvor tellingene ble gjennomført tirsdag 22. oktober 2002. Øvrig datainnsamling og bearbeiding er gjort med tanke på best mulig å gjenspeile trafikken denne dato. Våre resultater representerer altså situasjonen for de mest trafikkerte døgn i Oslo, og vil derfor vise høyere verdier enn andre indikatorer som YDT (yrkesdøgntrafikk) og ÅDT (årsdøgntrafikk). Når vi i resten av rapporten benytter begrepet døgntrafikk menes det altså total-trafikken denne konstruerte hverdagen.

Persontrafikktallene er beregnet for tre snitt: bygrensa, bomringen og ring 1 (Ibsenringen). For bygrense- og bomringsnittet er resultatene inndelt etter de tre transportkorridorene: vest, nord-øst og sør. Resultatene for ring 1 gjelder trafikken nærmest bykjernen, og presenteres samlet for alle traséer.

I transportbildet for Oslo er rushtrafikken sentral. Presentasjonene for rushtrafikken omfatter de tre mest trafikkerte timene for hhv morgen og ettermiddag. For å få fram retningsulikhetene i rushtrafikken, skilles det mellom trafikk til og fra sentrum. I tillegg til rushtrafikken presenteres totaltall for døgntrafikken over snittene pr korridor.

I kapittel 2 presenteres hovedresultatene i form av kart og diagrammer. I kapittel 3 kommenteres noen hovedtall for 2002 sammenliknet med 1996 og 2000. I kapittel 4 beskrives datakildene og i korte trekk hvilke beregninger og modifikasjoner som er utført på datamaterialet. I vedlegget ligger bakgrunnstabellene for resultatene med fordeling på alle trafikktimer i døgnet.

Datagrunnlaget utgjøres av tellinger og beregninger fra flere ulike kilder og er varierende i form og tidspunkt. Derfor har det vært nødvendig å gjøre egne beregninger og vurderinger på mesteparten av materialet for å oppnå et datasett mest mulig representativt og samsvarende i angivelse av tid og kjøreretning. I tillegg til eventuelle tellefeil i bakgrunns materialet, bidrar beregninger og antakelser til stor usikkerhet i resultatene.

I likhet med de to foregående rapportene, er tallene som presenteres nivå-tall som alle er usikre på grunn av datas beskaffenhet og bearbeiding. Fordi usikkerhet i absolutte og relative forskjeller mellom slike tall er stor, er det ikke gjort noen omfattende sammenstillinger av 1996-, 2000- og 2002-resultatene i denne rapporten.

Datasett basert på en dags trafikktellinger er i utgangspunktet heller ikke velegnet som grunnlag for sammenlikninger av trafikksituasjonen mellom ulike år, da man

risikerer at utslag av tilfeldige svingninger i trafikkvolum kan bli tillagt for stor betydning. Disse rapportene er best egnet som dokumentasjon på trafikksituasjon og kollektivandeler slik det var de utvalgte telledagene.

2 Resultater for beregnet persontrafikk over snittene for rush- og døgntrafikk

I avsnitt 2.1 vises kartillustrasjoner for bil- og kollektivtrafikken over tellesnittene i 2002. Illustrasjonene viser trafikken i makstimen i morgenrushet (kl 7-8) og ettermiddagsrushet (kl 16-17) i to retninger, til og fra sentrum. I tillegg er det en figur for total døgntrafikk.

Diagrammene med tilhørende tabeller i avsnitt 2.2, viser trafikk tallene for 2002 regnet i 1000 personer med bil og kollektivtransport for de tre snittene bygrense, bomring og ring 1 inndelt etter transportkorridor. Det er også lagt inn sektordiagrammer som viser kollektivtransportandelene. Resultatene presenteres for rushtrafikk i morgentimene (06:00-08:59), ettermiddag (15:00-17:59) og døgntrafikken totalt. For rushperiodene skiller vi mellom trafikketretning til og fra sentrum.

2.1 Kartillustrasjoner

Figur 2.1 - 2.5: Motoriserte personturer over tellesnittene

I kartillustrasjonene er størrelsesforholdene mellom kollektivturer og bilturer vist med søylediagrammer for alle korridorer og snitt.

Tallene ved siden av søylene angir volumtallene (i 1000) for personturer over tellesnittene, og sektordiagrammene angir kollektivtrafikkens andeler av personturene.

Følgende trafikksituasjoner er illustrert med kartfigurer:

*Figur 2.1: Morgenrush, makstime kl. 0700-0800, retning **mot** sentrum*

*Figur 2.2: Morgenrush, makstime kl. 0700-0800, retning **fra** sentrum*

*Figur 2.3: Ettermiddagsrush, makstime kl. 1600-1700, retning **mot** sentrum*

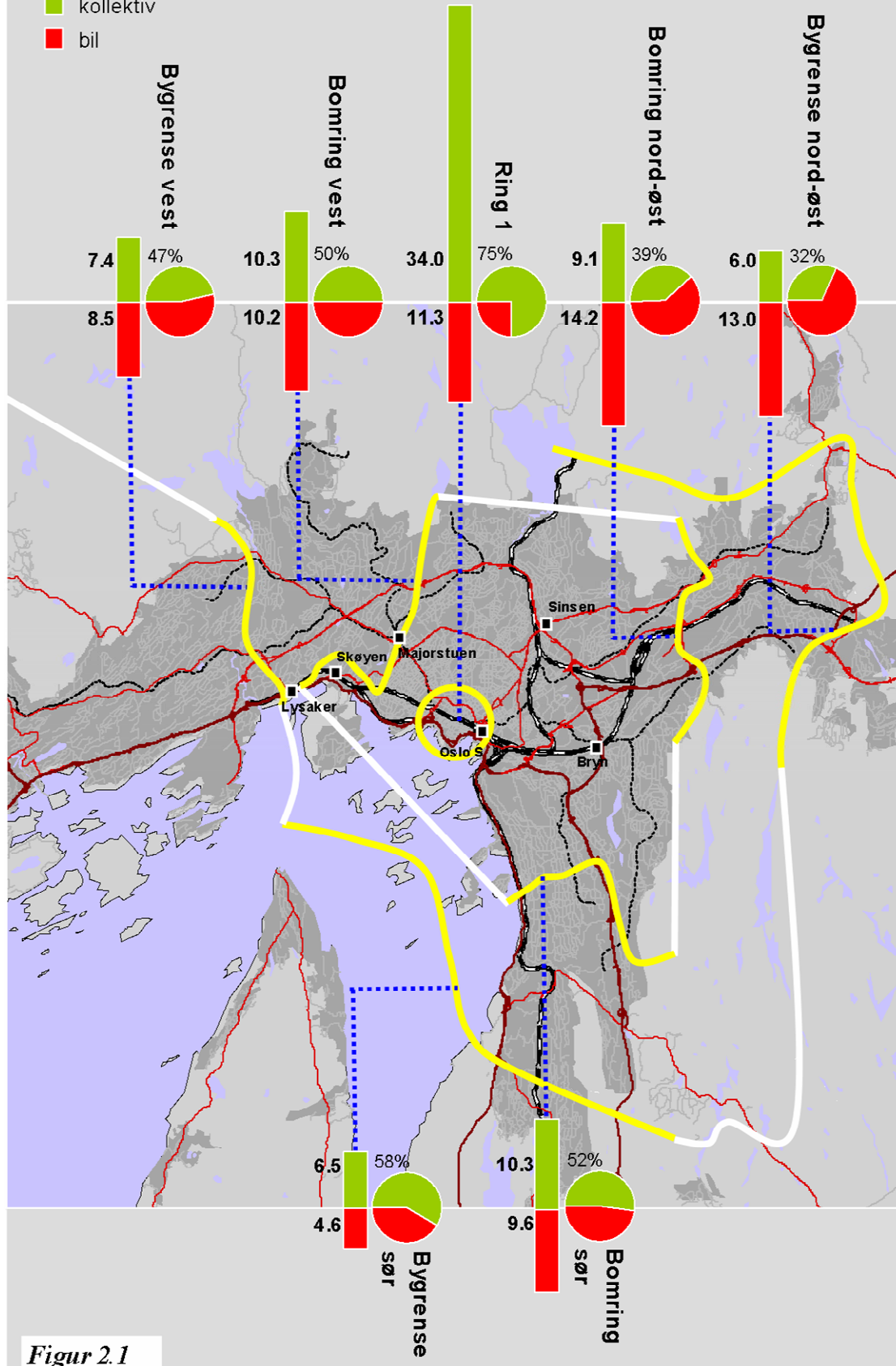
*Figur 2.4: Ettermiddagsrush, makstime kl. 1600-1700, retning **fra** sentrum*

Figur 2.5: Hverdagsdøgn, totaltrafikk for begge retninger

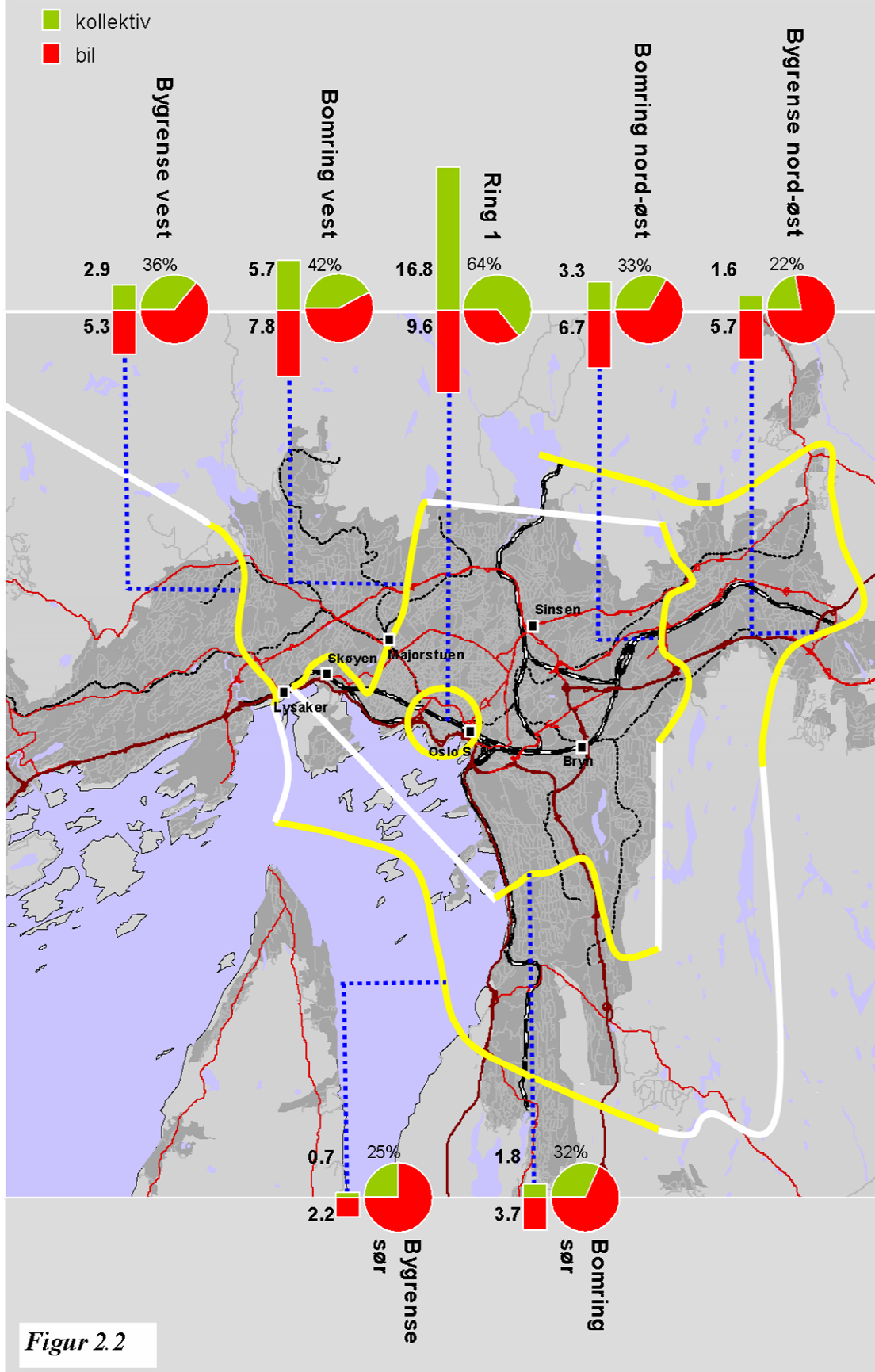
Motorisert persontransport **mot** sentrum (i 1000)

kl. 07.00 - 08.00

- kollektiv
- bil

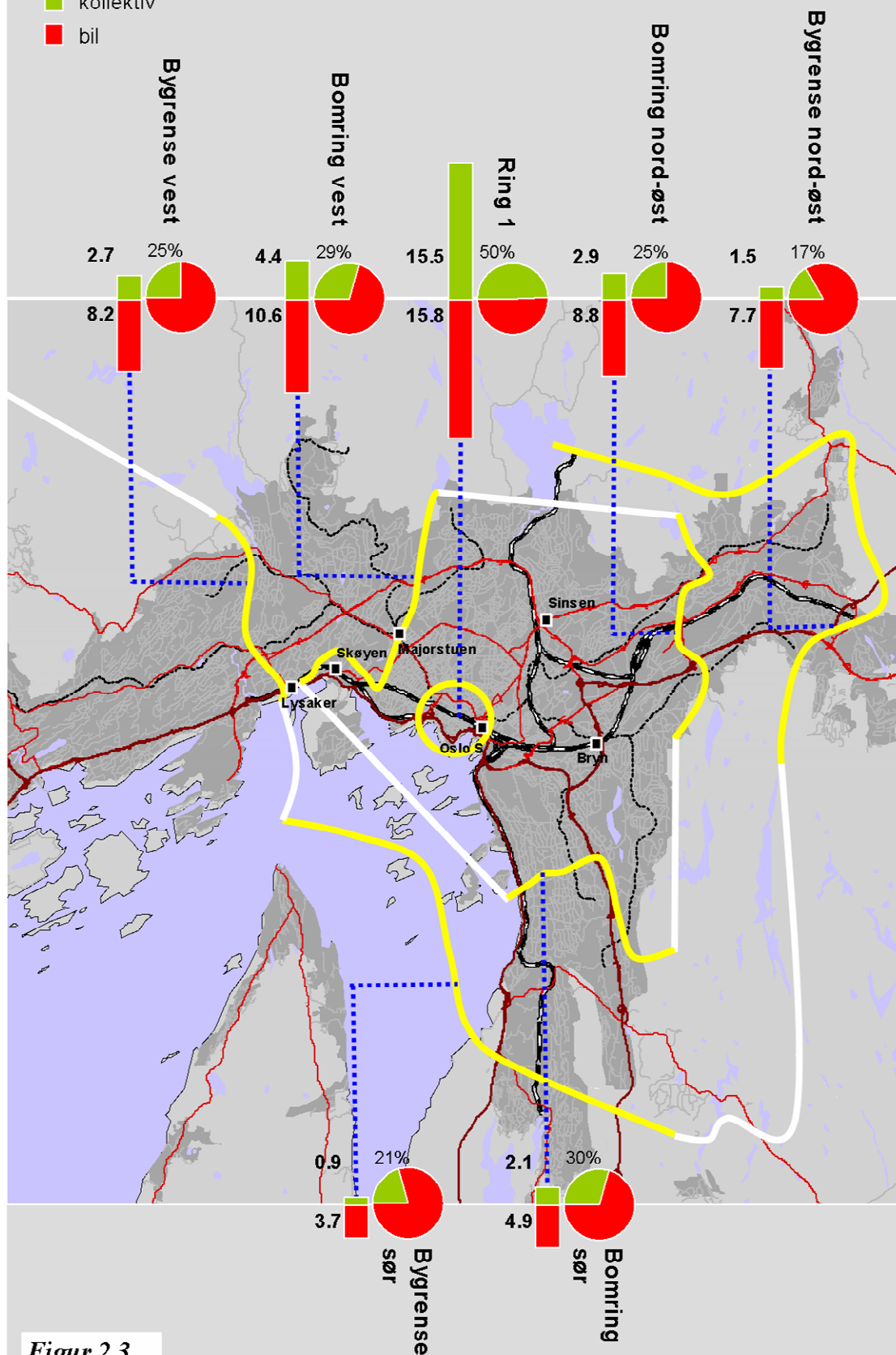


Figur 2.1

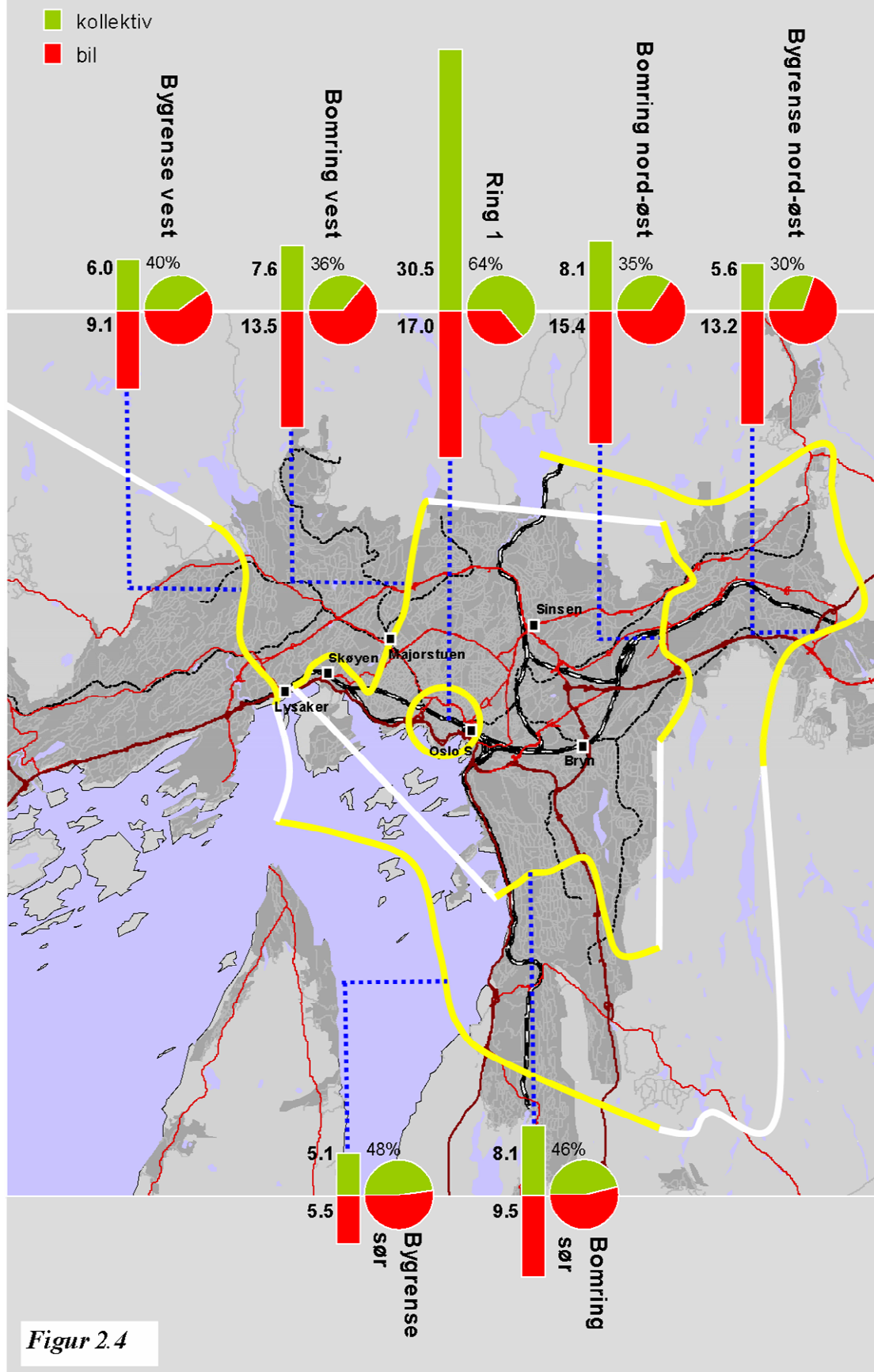


Figur 2.2

- kollektiv
- bil



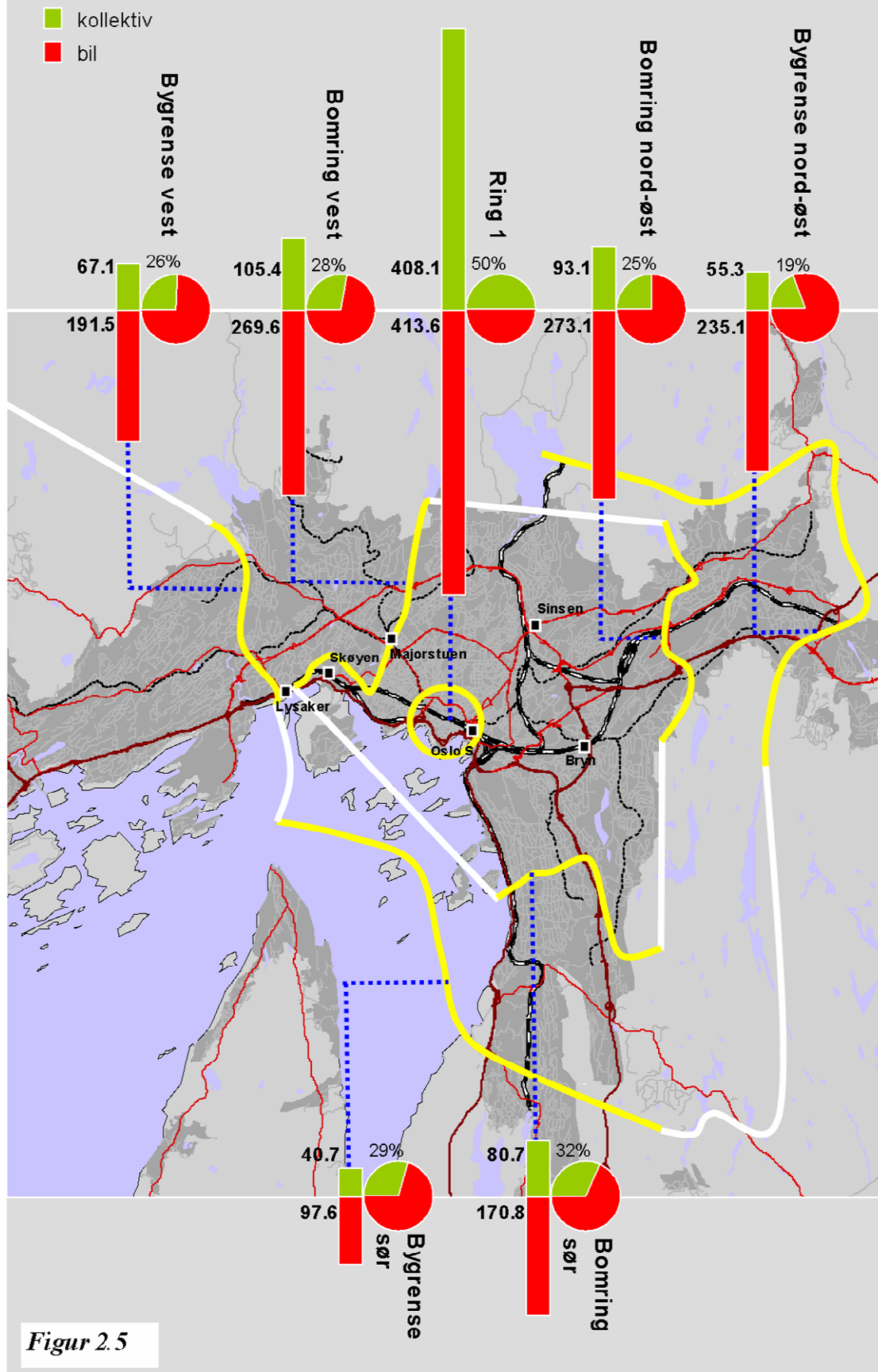
Figur 2.3



Figur 2.4

Motorisert persontransport til / fra sentrum (i 1000)

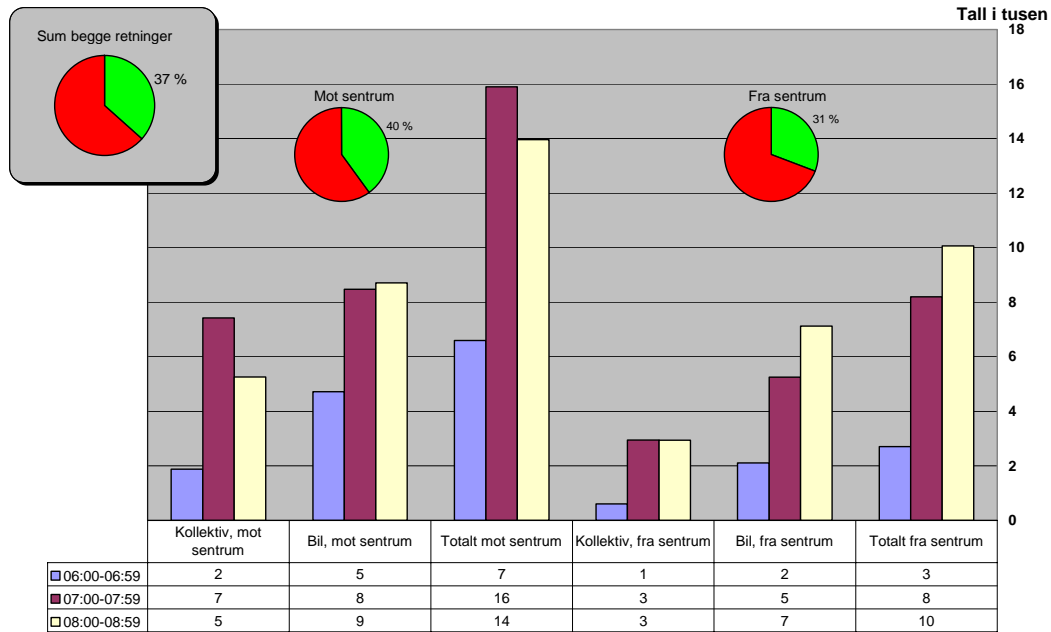
Hverdagsdøgn



Figur 2.5

2.2 Diagram med tabeller

Bygrense vest

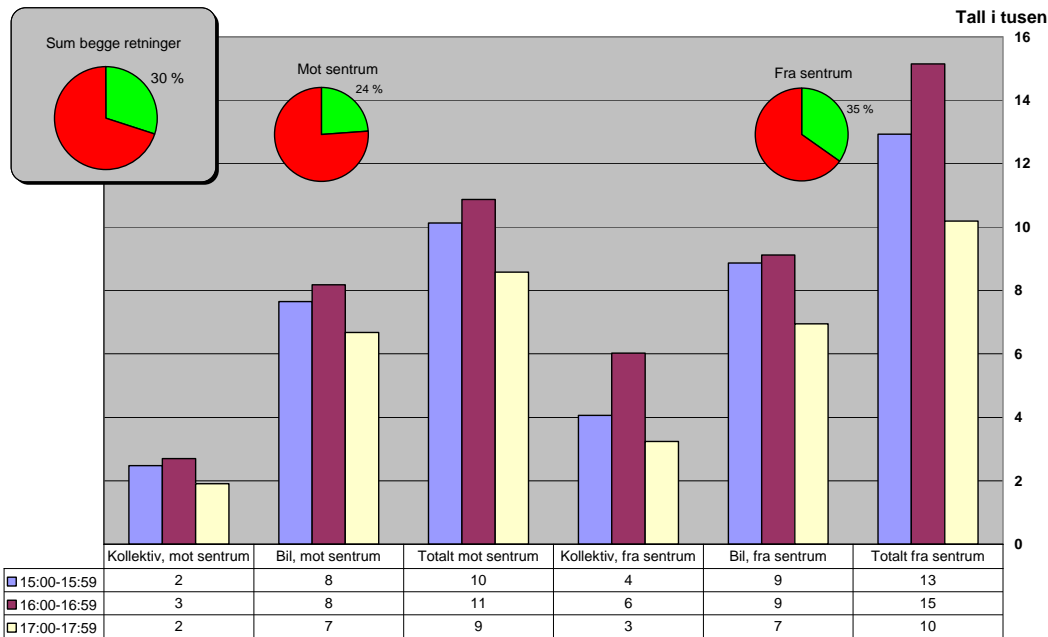


Figur 2.6: Bygrense vest. Morgenrush (06:00-08:59).

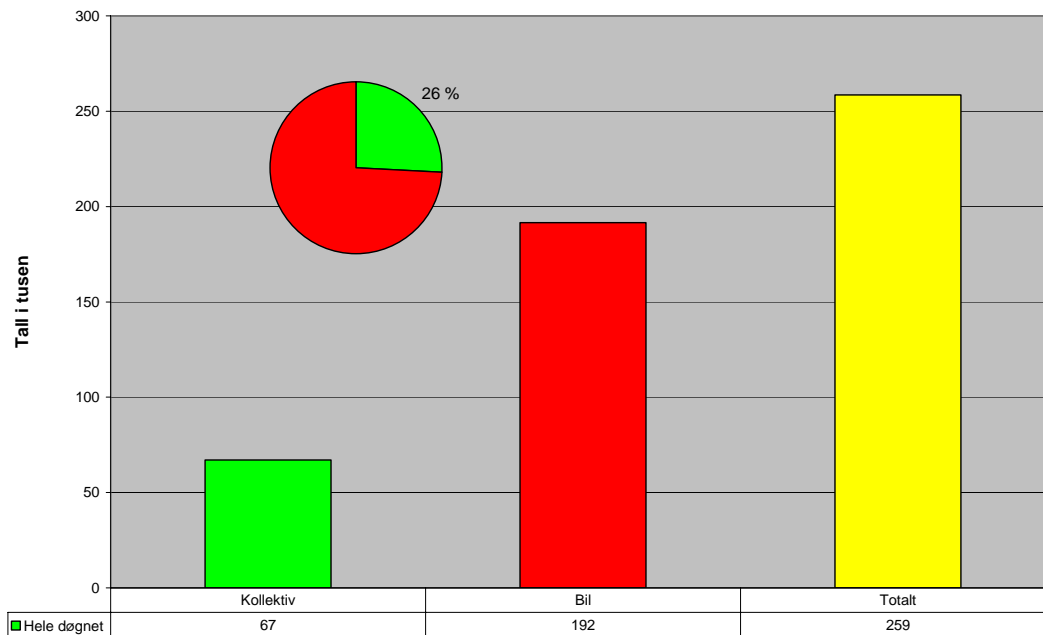
Motoriserte personturer til og fra sentrum.

Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.

Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.

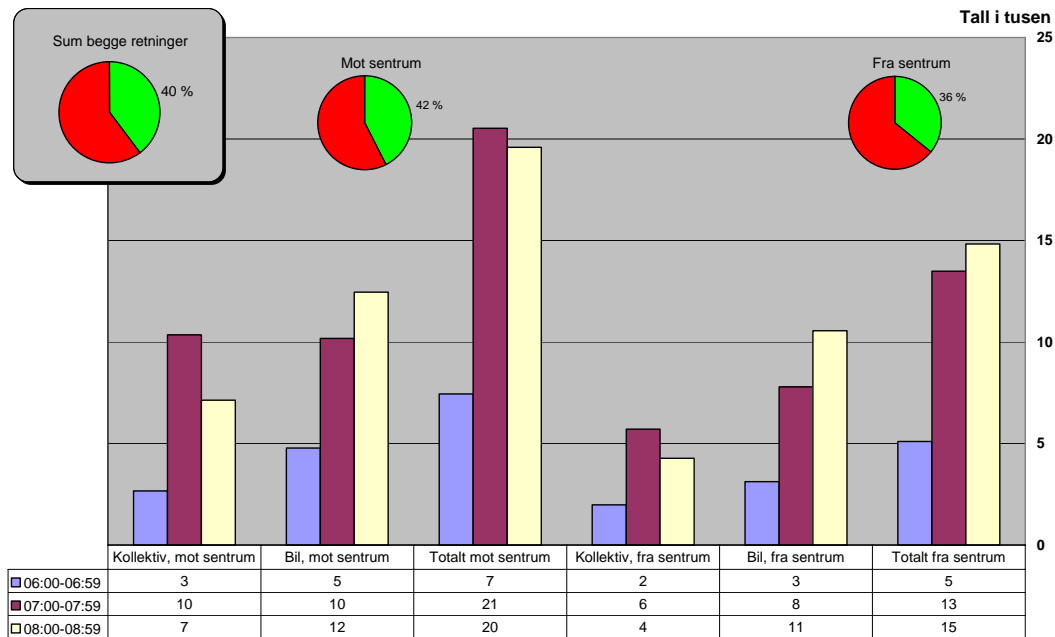


Figur 2.7: Bygrense vest. Ettermiddagsrush (15:00-17:59).
 Motoriserte personturer til og fra sentrum.
 Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.
 Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.



Figur 2.8: Bygrense vest. Hverdagsdøgn. Motoriserte personturer.
 Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen).
 Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn).

Bomring vest

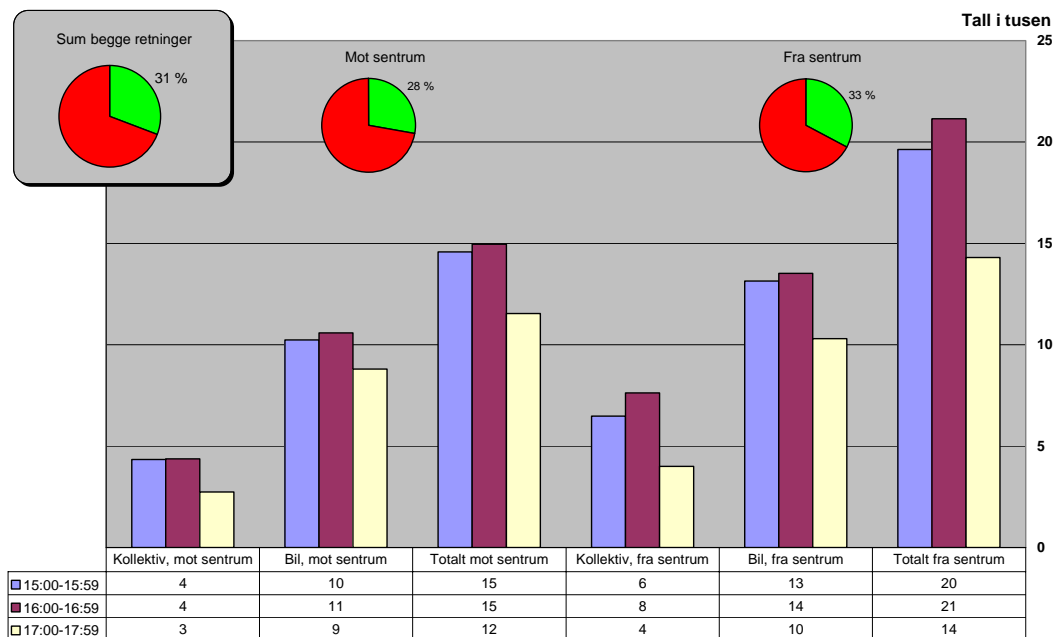


Figur 2.9: Bomring vest. Morgenrush (06:00-08:59).

Motoriserte personturer til og fra sentrum.

Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.

Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.

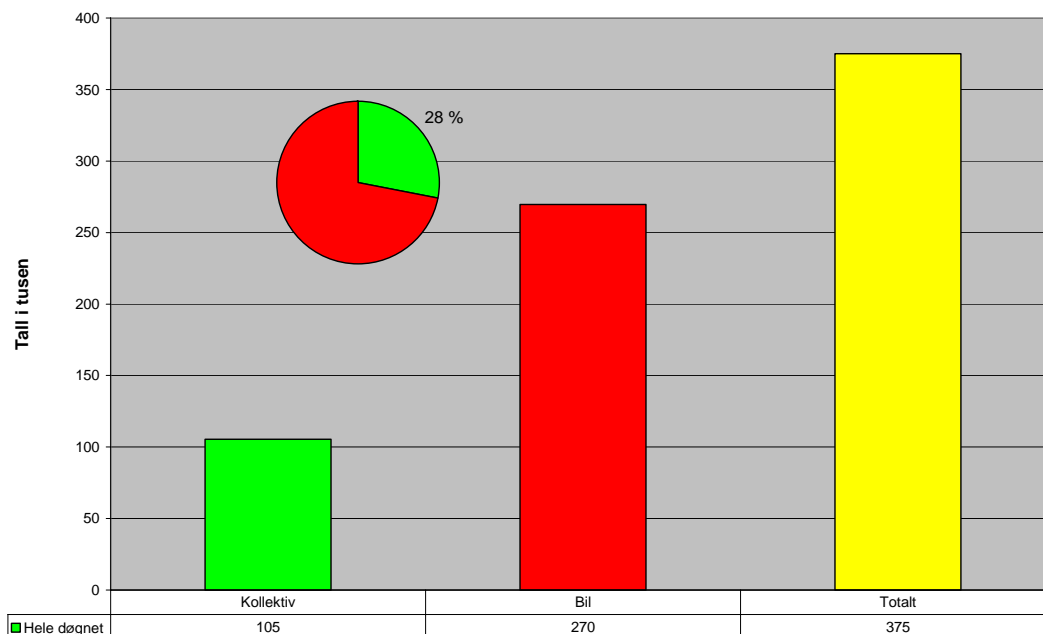


Figur 2.10: Bomring vest. Ettermiddagsrush (15:00-17:59).

Motoriserte personturer til og fra sentrum.

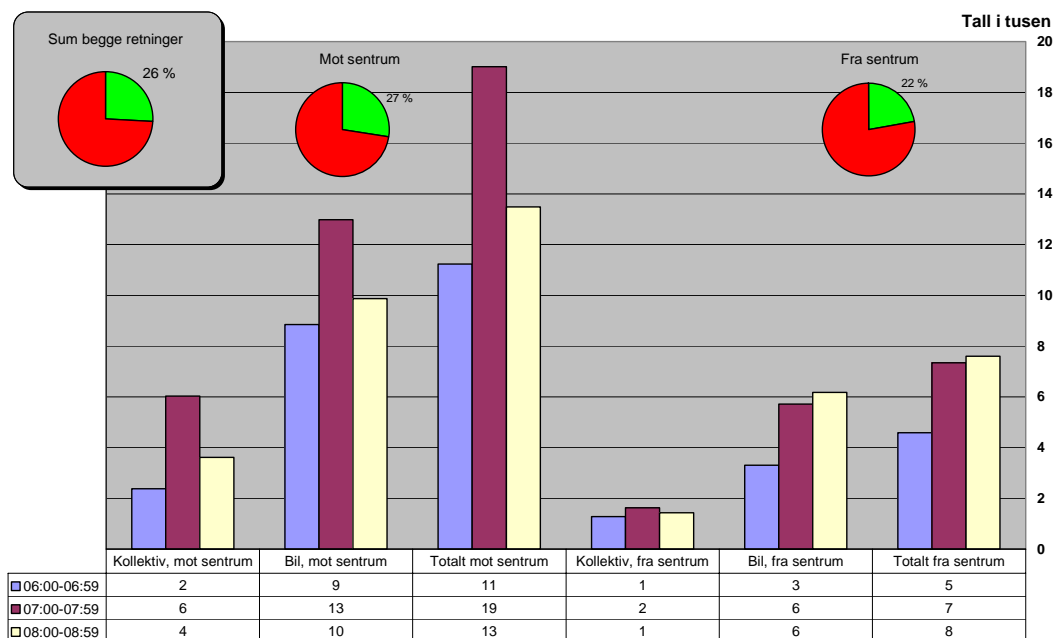
Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.

Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.

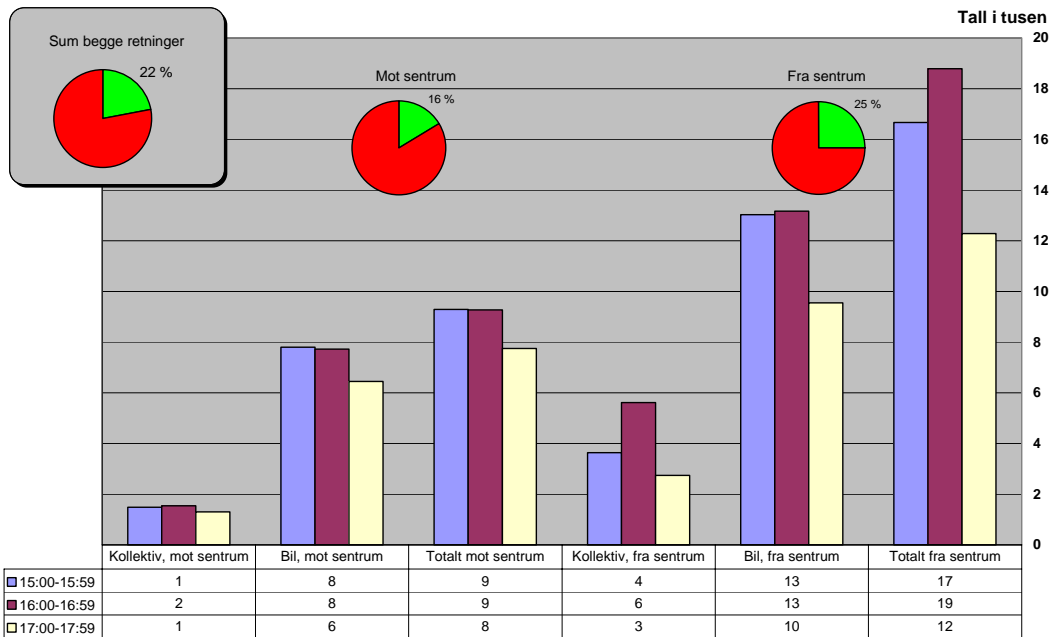


Figur 2.11: Bomring vest. Hverdagsdøgn. Motoriserte personturer. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen). Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn).

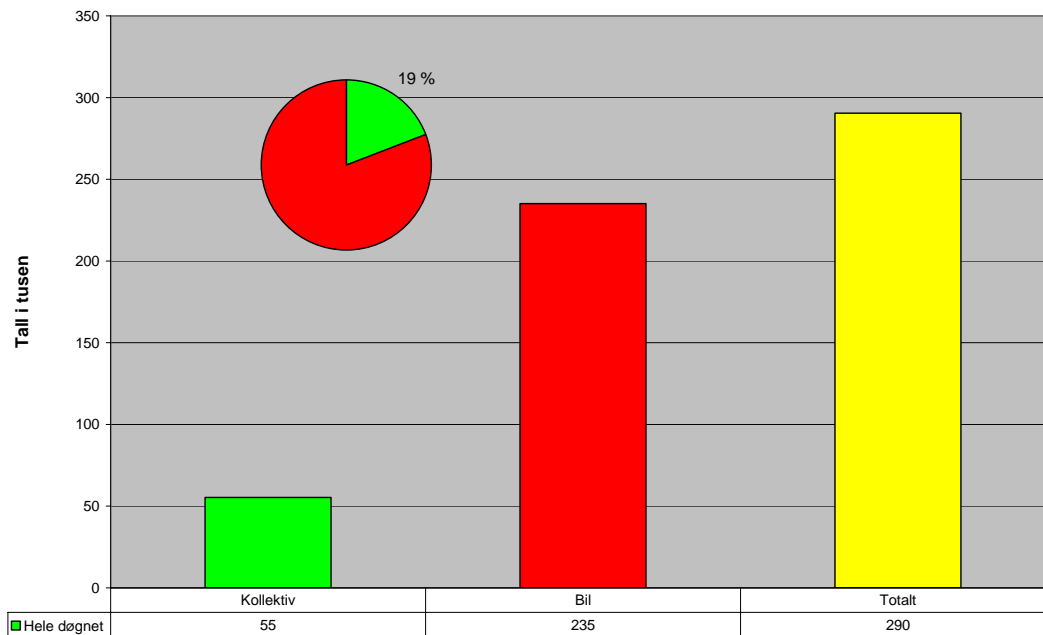
Bygrense nord-øst



Figur 2.12: Bygrense nord-øst. Morgenrush (06:00-08:59). Motoriserte personturer til og fra sentrum. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time. Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.

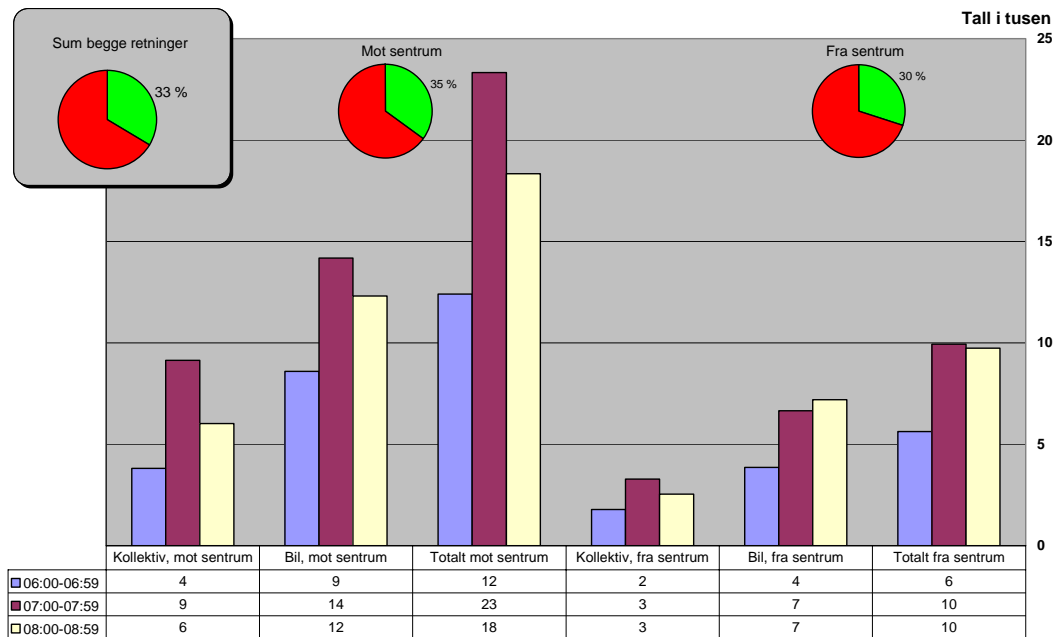


Figur 2.13: Bygrense nord-øst. Ettermiddagsrush (15:00-17:59). Motoriserte personturer til og fra sentrum. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time. Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.



Figur 2.14: Bygrense nord-øst. Hverdagsdøgn. Motoriserte personturer. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen). Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn).

Bomring nord-øst

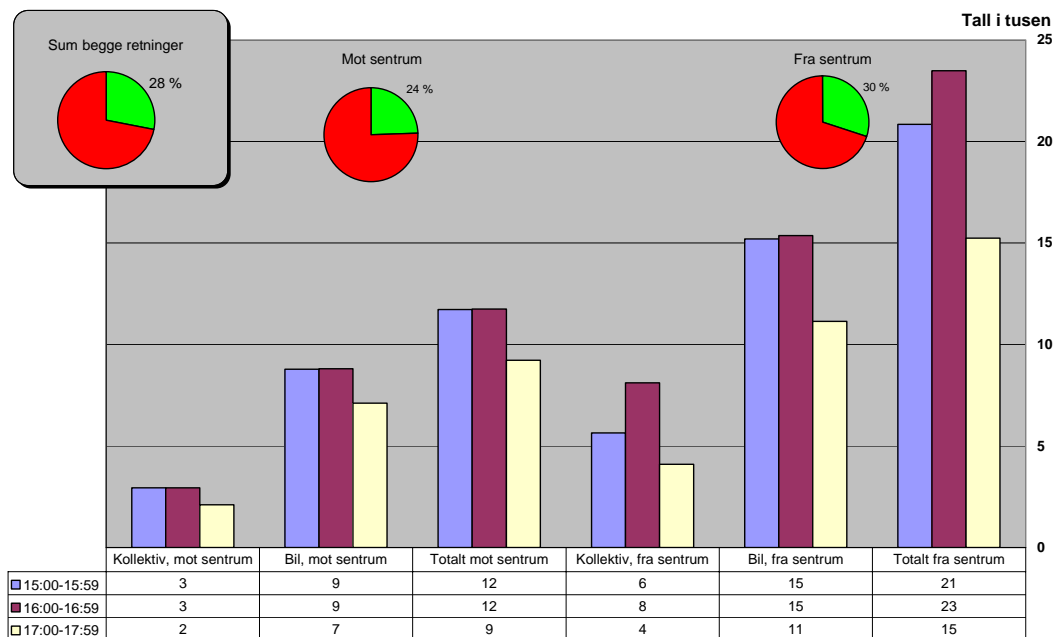


Figur 2.15: Bomring nord-øst. Morgenrush (06:00-08:59).

Motoriserte personturer til og fra sentrum.

Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.

Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.



Figur 2.16: Bomring nord-øst. Ettermiddagsrush (15:00-17:59).

Motoriserte personturer til og fra sentrum.

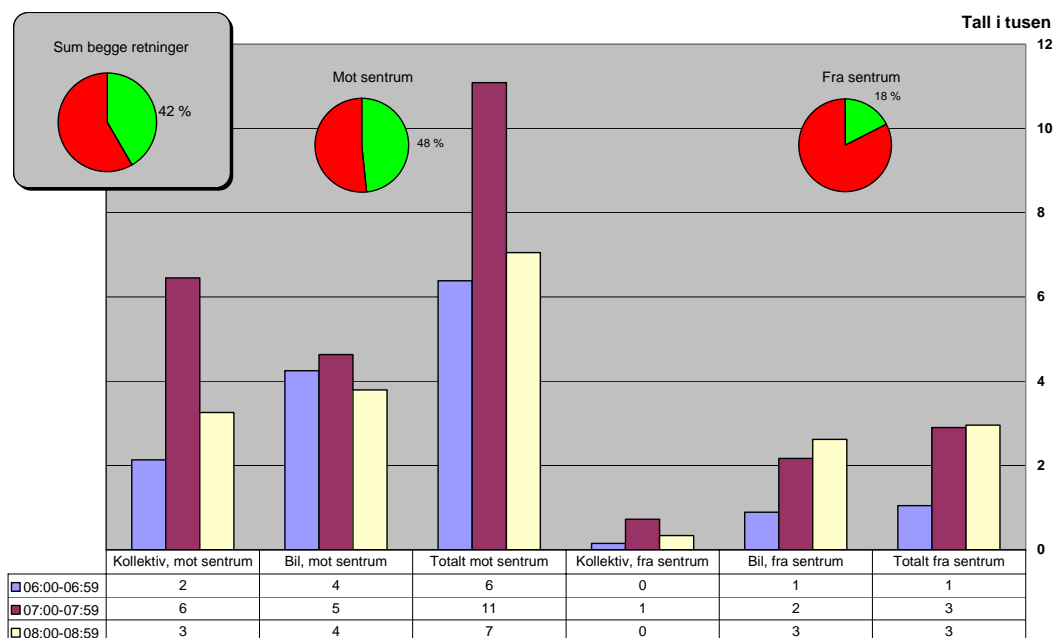
Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.

Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.

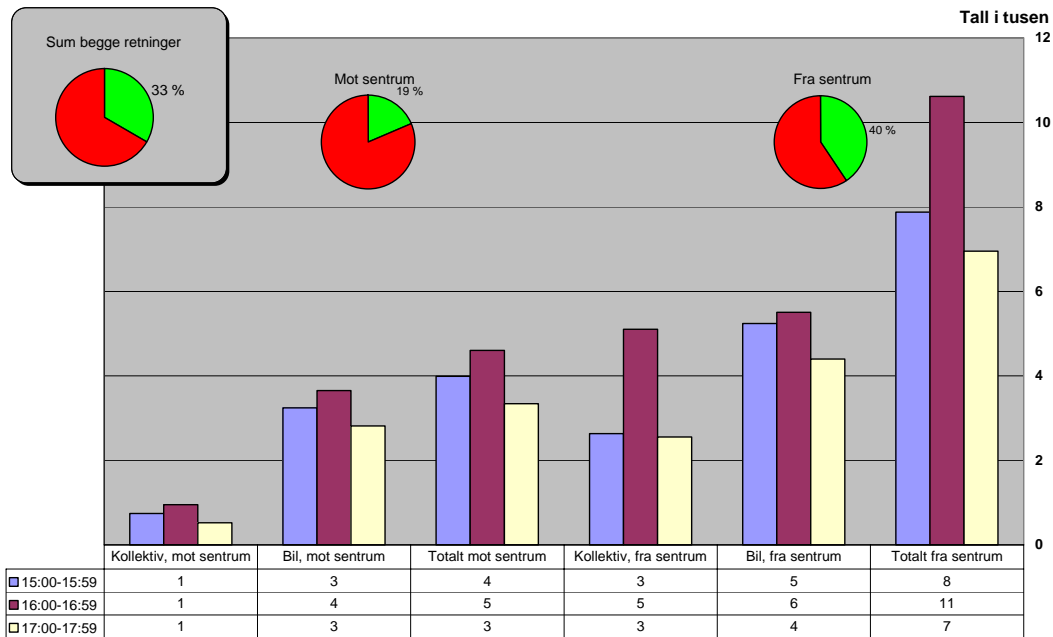


Figur 2.17: Bomring nord-øst. Hverdagsdøgn. Motoriserte personturer. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen). Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn).

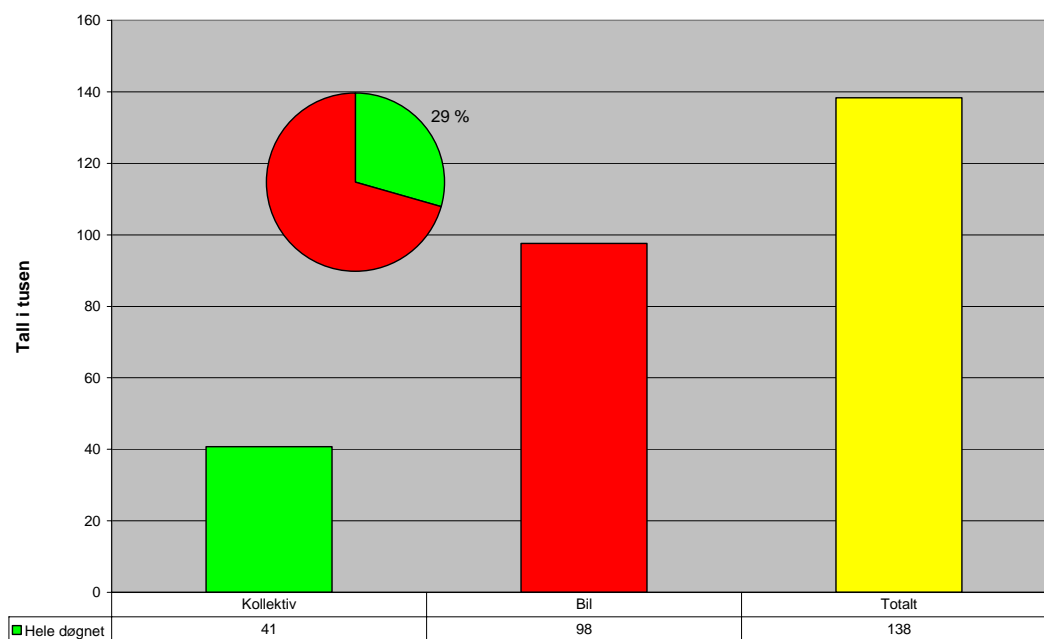
Bygrense sør



Figur 2.18: Bygrense sør. Morgenrush (06:00-08:59). Motoriserte personturer til og fra sentrum. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time. Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.

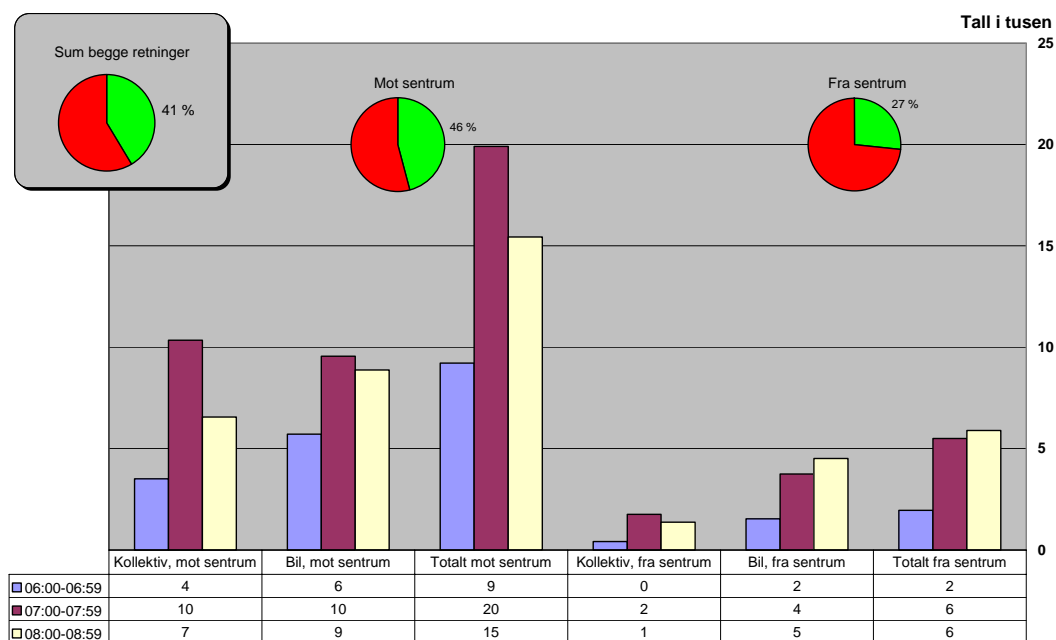


Figur 2.19: Bygrense sør. Ettermiddagsrush (15:00-17:59). Motoriserte personturer til og fra sentrum. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time. Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.



Figur 2.20: Bygrense sør. Hverdagsdøgn. Motoriserte personturer. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen). Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn).

Bomring sør

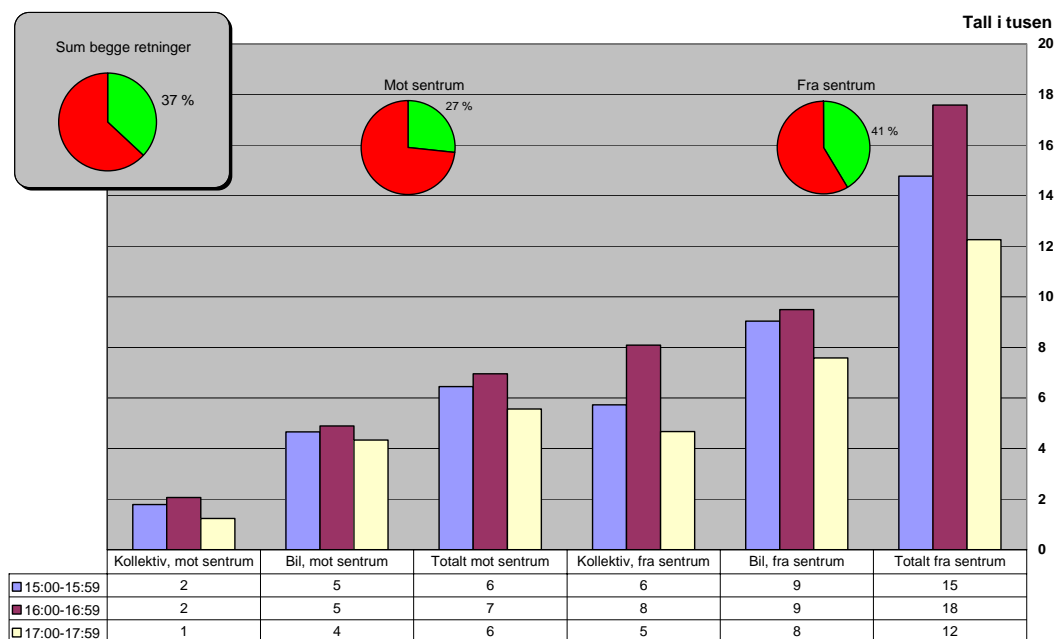


Figur 2.21: Bomring sør. Morgenrush (06:00-08:59).

Motoriserte personturer til og fra sentrum.

Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.

Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden

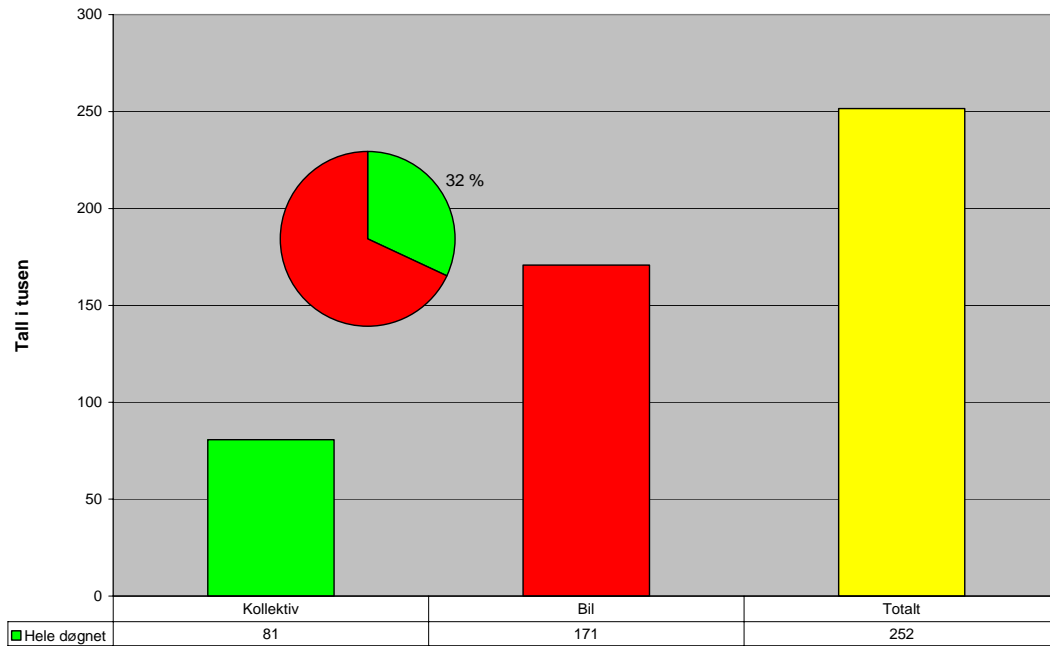


Figur 2.22: Bomring sør. Etermiddagsrush (15:00-17:59).

Motoriserte personturer til og fra sentrum.

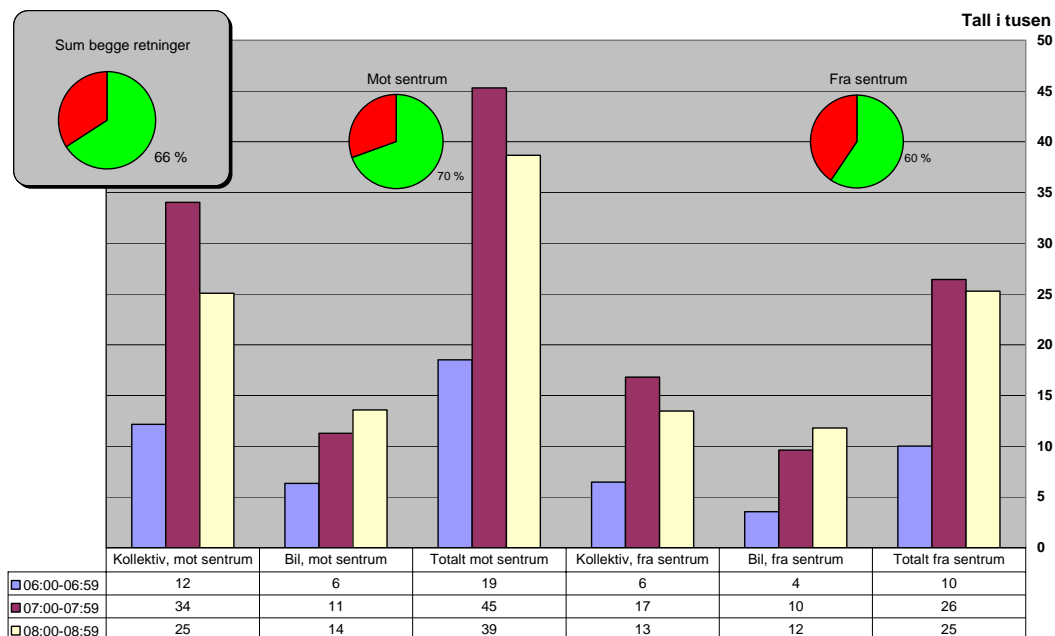
Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.

Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.

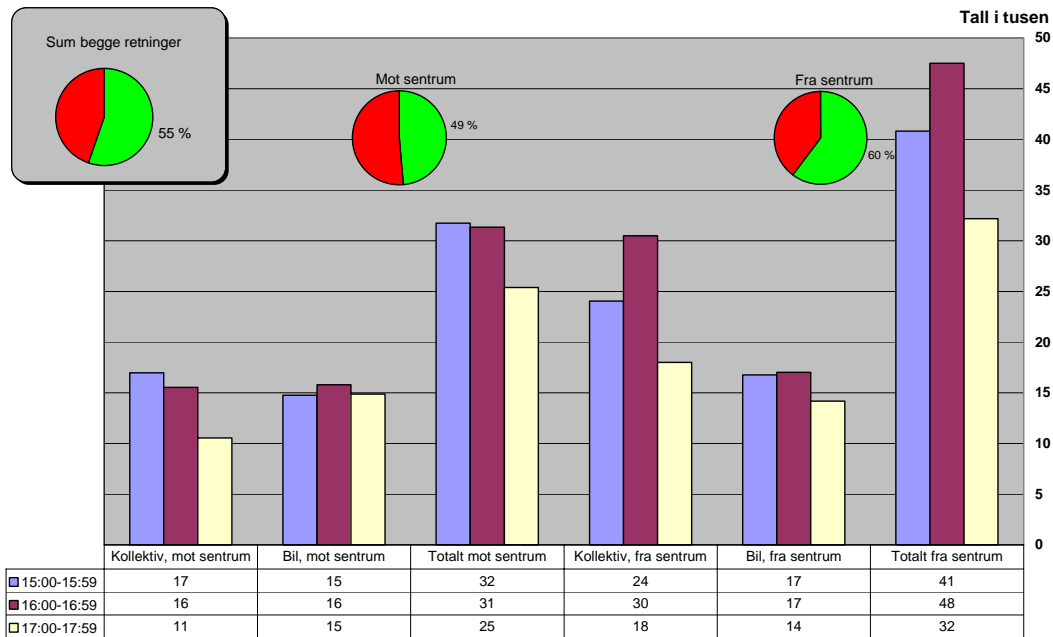


Figur 2.23: Bomring sør. Hverdagsdøgn. Motoriserte personturer. Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen). Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn).

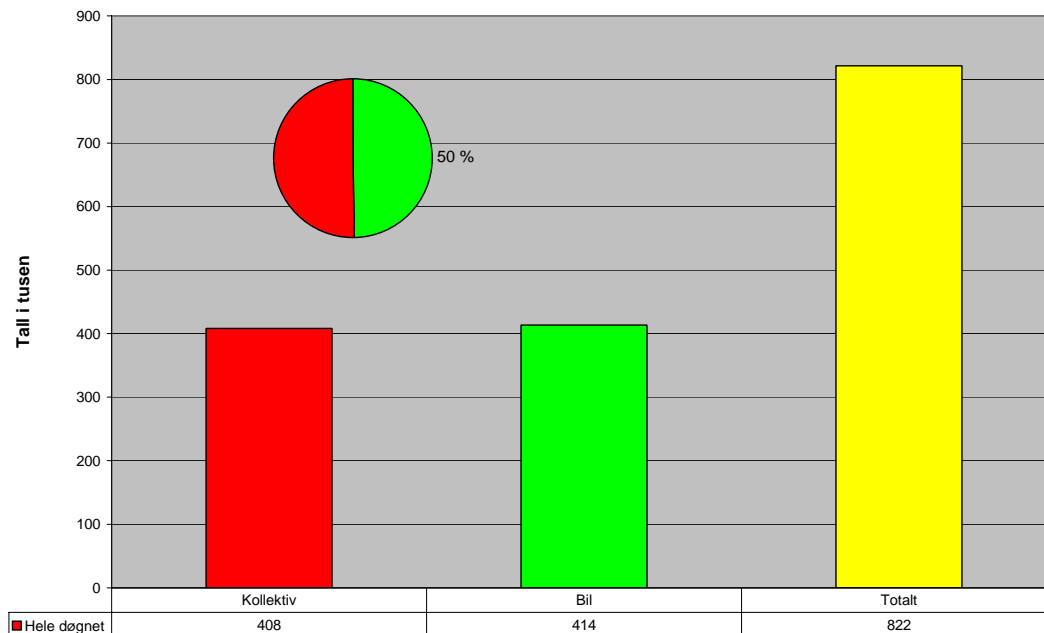
Ring 1



Figur 2.24: Ring 1. Morgenrush (06:00-08:59). Motoriserte personturer til og fra sentrum (inkl. gjennomkjøring Festningstunnelen). Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time. Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden



Figur 2.25: Ring 1. Etermiddagsrush (15:00-17:59).
 Motoriserte personturer til og fra sentrum (inkl. gjennomkjøring Festningstunnelen).
 Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen) pr time.
 Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn) i 3-timersperioden.



Figur 2.26: Ring 1. Hverdagsdøgn. Motoriserte personturer.
 Søylediagram med tabell: Antall turer (i tusen).
 Sektordiagram: Fordeling (%) mellom bil (rød) og kollektiv (grønn).

3 Noen hovedtall 1996-2002

Tabell 3.1: Beregnede tall for bil- og kollektivtrafikk 1996, 2000 og 2002, morgen makstime mot sentrum og totaltrafikk hverdagsdøgn. Personturer (i tusen)

	Morgen makstime mot sentrum			Hverdagsdøgn totalt		
	1000 personturer			1000 personturer		
	1996	2000	2002	1996	2000	2002
VEST						
Bygrense	14,5	15,2	15,9	251,1	251,7	258,6
Bomring	18,5	20,6	20,5	328,3	370,3	375,0
NORD-ØST						
Bygrense	18,0	19,7	19,0	222,8	291,8	290,4
Bomring	23,2	23,4	23,3	286,9	347,1	366,2
SØR						
Bygrense	11,0	10,6	11,1	117,2	140,0	138,4
Bomring	16,6	16,0	19,9	208,5	224,7	251,5
Bygrensen totalt	43,5	45,5	46,0	591,1	683,5	687,4
Bomringen totalt	58,3	60,0	63,7	823,7	942,1	992,7
Ring 1	40,9	48,0	45,3	778,0	932,5	821,7

Tabell 3.2: Beregnede kollektivtransportandeler (%) 1996, 2000 og 2002

	Morgen makstime mot sentrum			Morgen makstime fra sentrum			Hverdagsdøgn totalt		
	1996	2000	2002	1996	2000	2002	1996	2000	2002
	VEST								
Bygrense	46	47	47	36	20	36	25	23	26
Bomring	49	51	50	40	37	42	28	31	28
NORD-ØST									
Bygrense	40	30	32	18	15	22	20	19	19
Bomring	45	40	39	37	30	33	27	28	25
SØR									
Bygrense	55	52	58	32	19	25	32	31	29
Bomring	47	51	52	35	32	32	34	33	32
Bygrensen totalt	46	41	43	30	17	29	25	23	24
Bomringen totalt	45	47	47	32	33	37	27	30	28
Ring 1	72	73	75	60	60	64	45	49	50

Det omfattende datamaterialet for ulike snitt gjelder bruken av motorisert persontransport i Oslo i døgn med stor trafikk. Resultatene er i hovedsak basert på tellinger foretatt en hverdag i oktober, hhv 1996, 2000 og 2002. Noen nøkkeltall for de tre årene er vist i tabell 3.1 og 3.2. Forskjellene i disse tallene må anses å ligge innenfor variasjoner knyttet til usikkerheten i datamateriale og metode, og gir dermed ikke grunnlag for å si at det har vært vesentlige endringer i trafikkbildet i perioden 1996-2002.

Tallene for ring 1 er sannsynligvis de mest usikre på grunn av lite datagrunnlag. Den relativt store nedgangen fra 2000 til 2002 i tallet for totaltrafikk over dette snittet, kan skyldes ulikheter i bakgrunnsdata. For biltrafikken over ring 1, ble 2000-tallene basert på uttak av maskinelle telleresultater for enkelte hverdager, fortrinnsvis oktober, noe som kan forventes å gi høyere verdier enn 2002-tallene som er basert på YDT-tall beregnet av SVO. Tallene for ring 1 må også sees i sammenheng med trafikken over bomring og bygrense, hvor observasjonene er mindre usikre, og hvor resultatene ikke tyder på trafikknedgang, men tvert imot på en liten økning.

Størst usikkerhet er knyttet til tall og sammenlikninger på mer detaljerte nivåer, slik som den retningsspesifikke trafikken i makstimen om morgenen (kl 7-8). I store deler av bakgrunns materialet måtte timefordelingene baseres på estimer. Her kan tilfeldige svingninger på telledato gjøre store utslag. Slike tilfeldige svingninger, kan være årsak til at verdiene for kollektivandelene på bygrensen i retning fra sentrum, år 2000, er blitt svært lave i forhold til øvrige år. Her må vi også regne med stor usikkerhet knyttet til de relativt lave trafikkvolumene ut fra sentrum i en morgentime. Denne midlertidige nedgangen i kollektivandeler er så stor at den ikke kan regnes som reell.

Tar vi høyde for usikkerhet i datamateriale og beregninger, tyder resultatene på at kollektivandelene jevnt over er nokså uendret i perioden 1996 til 2002 (tabell 3.2). Trafikken mot sentrum i morgenrushet ser ut til å ha ligget stabilt i perioden 2000-2002 både i antall turer og kollektivandel.

4 Datakilder og bearbeiding av tallmaterialet

Datagrunnlaget er sammensatt av tellinger og registreringer fra flere kilder og av varierende dato, og er svært forskjellig i form og kvalitet. Det har derfor vært nødvendig å gjøre en del beregninger og antagelser for å så godt som mulig frambringe et datasett som gir et samlet trafikkbilde for en hverdag år 2002.

Estimeringer av manglende data er gjennomført med utgangspunkt i de data som må antas mest sikre, og er kontrollert for at viktige faktorer som retningsbalanse og timefordeling virker rimelig. Usikkerhetene i anslagene vil være varierende i størrelse mellom de ulike transportmidler og tellesnitt, og kan være vanskelig å anslå. Nivået på usikkerheten i trafikk tallene over et snitt vil både henge sammen med forholdet mellom beregnede og registrerte verdier, men også med kvaliteten på de tellinger og registreringer som finnes.

Mye av det innhentede datamaterialet stammer fra kombinasjon av tellinger og beregninger hos dataleverandørene, slik at innhentede data også i utgangspunktet kan være tilknyttet en viss usikkerhet.

I dette avsnittet gis en kort beskrivelse av datagrunnlag og beregninger.

Bygrense

Bygrensetellingen 2002 er kilde til alle tall for bygrensesnittet i denne rapporten. Bil- og kollektivtelling for tirsdag 22. oktober 2002 er hentet fra PROSAM rapport nr 108, desember 2002.

Busstrafikk over bomring og ring 1

Statistikk for passasjertall (antall påstigninger) gir totaltrafikk på alle AS Oslo Sporveiers og kontraktkjørende selskapers busslinjer i Oslo for en gjennomsnittlig hverdag i oktober 2002. Fordeling over bomring og ring 1 pr retning og trafikktime er gjort med utgangspunkt i detaljerte linjeprofiler for 27 av busslinjene. Linjeprofilene stammer fra perioden 1996-2000.

Av busspassasjerer på bussruter som krysser bygrensa, transporterer Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) de fleste. Øvrige selskaper er NBE, Nettbuss og SAS flybusser samt noen selskaper med mindre trafikkvolumer.

Ellers finnes passasjertall for busselskapene hovedsakelig i form av totaltall for busslinjene, slik at bygrensetellingen utgjør den mest detaljerte datakilden med henblikk på retnings- og timefordelt passasjertrafikk.

Flere av langdistanserutene har et begrenset stoppmønster innen Oslos grenser, og tallene fra bygrensetellingen 2002 er derfor i mange tilfeller samsvarende med trafikken over bomringen og ring 1.

For SL-trafikken finnes rapport for en telling på sentrumsholdeplassene utført i februar 1999, som for noen av busslinjene er brukt til å justere forholdet i passasjertall mellom snittene bygrense, bomring og ring 1.

T-bane og trikk

Tall for AS Oslo Sporveiers T-baner og trikkelinjer er basert på tellinger av påstigende passasjerer per holdeplass gjennomført i oktober 2002. Beregninger av belegg over bomring og ring 1 per retning og trafikktime er utført av Oslo Sporveier.

Tog

Beregningene av passasjertall for NSBs tog er utført av NSB. Passasjertall for flytog er basert på resultater fra en brukerundersøkelse kalt "Service Tracker" som gjennomføres jevnlig av FlyToget. Fra denne har vi brukt beregnet fordeling for påstignings-/avstigningsstasjon for passasjerer til/fra Oslo Lufthavn 2002.

Biltrafikk gjennom bomringen og ring 1

Registreringer av bilpasseringer inn gjennom alle bomstasjonene er levert av Fjellinjen AS for tirsdag 22. oktober 2002 (samme dato som bygrensetellingen).

For beregning av trafikken over bomringen, retning fra sentrum, er det som i PROSAM rapport nr 56 og 94, brukt en beregningsnøkkel tilsvarende fordelingen av trafikken ut over bygrensa. Det er også antatt at totaltrafikken gjennom bomstasjonene i en korridor over døgnet er likt fordelt på de to kjøreretningene.

Beregninger av persontrafikk med bil gjennom ring 1 er basert på trafikktegninger og beregninger fra Statens vegvesen Oslo. For flere av tellepunktene oppgis ÅDT fordelt pr time og kjøreretning. Disse tallene er oppjustert til YDT-nivå.

Personbelegg i bilene er hentet fra bilbeleggstillingen 1999, PROSAM-rapport nr 66. Rapporten oppgir bilbelegget over bomringsnittet for de tre korridorene i fire ulike tidsrom på døgnet. Disse tallene er brukt til beregning av persontrafikk både for bomring og ring 1, og er de samme som brukes til bygrensetellingene.

Båt

Både Nesoddbåtene og båtruten til Slemmestad/Vollen går direkte til Aker Brygge, og passasjertallene fra bygrensetellingen 2002 er derfor også brukt for bomringen i sør (Nesoddbåtene), vest (Slemmestad/Vollen) og for ring 1.

Vedlegg:

Persontrafikk (1000) og kollektivtransportandeler (%) etter korridor, tellesnitt og retning. Hverdag i oktober 2002. Alle trafikktimer

BYGRENSE VEST										
TIME	Mot sentrum, persontrafikk (1000)			Fra sentrum, persontrafikk (1000)			Kollektiv %			
	Kollektiv	Bil	Totalt	Kollektiv	Bil	Totalt	Mot sentr.	Fra sentr.	Totalt	
00:00-00:59	0	0	0	0	1	1	15	25	22	
01:00-01:59	0	0	0	0	0	0	1	15	10	
02:00-02:59	0	0	0	0	0	0	4	1	2	
03:00-03:59	0	0	0	0	0	0	2	2	2	
04:00-04:59	0	0	0	0	0	0	35	1	22	
05:00-05:59	0	1	1	0	0	0	30	3	23	
06:00-06:59	2	5	7	1	2	3	28	22	27	
07:00-07:59	7	8	16	3	5	8	47	36	43	
08:00-08:59	5	9	14	3	7	10	38	29	34	
09:00-09:59	2	7	9	1	5	6	22	18	21	
10:00-10:59	1	5	6	1	4	5	18	18	18	
11:00-11:59	1	5	6	1	4	5	18	17	18	
12:00-12:59	1	5	6	1	4	5	17	16	17	
13:00-13:59	1	5	6	1	5	6	17	18	18	
14:00-14:59	2	6	8	2	6	8	20	21	20	
15:00-15:59	2	8	10	4	9	13	24	31	28	
16:00-16:59	3	8	11	6	9	15	25	40	34	
17:00-17:59	2	7	9	3	7	10	22	32	27	
18:00-18:59	1	6	7	2	6	8	18	24	21	
19:00-19:59	1	5	5	1	5	6	14	23	19	
20:00-20:59	1	4	4	1	4	5	14	24	19	
21:00-21:59	1	3	3	1	3	4	16	22	19	
22:00-22:59	0	2	2	1	2	3	16	25	21	
23:00-23:59	0	1	2	1	2	2	12	26	21	
Hverdagsdøgn	34	100	134	33	91	124	25	27	26	

BOMRING VEST									
TIME	Mot sentrum, persontrafikk (1000)			Fra sentrum, persontrafikk (1000)			Kollektiv %		
	Kollektiv	Bil	Totalt	Kollektiv	Bil	Totalt	Mot sentr.	Fra sentr.	Totalt
00:00-00:59	0	1	1	0	1	1	13	17	16
01:00-01:59	0	0	0	0	1	1	1	7	4
02:00-02:59	0	0	0	0	0	0	2	1	1
03:00-03:59	0	0	0	0	0	0	1	2	2
04:00-04:59	0	0	0	0	0	0	6	1	3
05:00-05:59	1	1	2	0	1	1	39	25	34
06:00-06:59	3	5	7	2	3	5	36	39	37
07:00-07:59	10	10	21	6	8	13	50	42	47
08:00-08:59	7	12	20	4	11	15	36	29	33
09:00-09:59	3	9	13	2	8	10	25	22	24
10:00-10:59	2	7	9	2	6	8	22	21	22
11:00-11:59	2	7	9	2	6	8	23	21	22
12:00-12:59	2	7	9	2	7	8	21	20	20
13:00-13:59	2	7	9	2	7	9	22	23	23
14:00-14:59	3	9	12	3	9	12	25	26	26
15:00-15:59	4	10	15	6	13	20	30	33	32
16:00-16:59	4	11	15	8	14	21	29	36	33
17:00-17:59	3	9	12	4	10	14	24	28	26
18:00-18:59	2	8	10	3	9	11	22	22	22
19:00-19:59	1	6	8	2	7	9	18	23	20
20:00-20:59	1	5	6	2	5	7	17	24	21
21:00-21:59	1	4	5	1	5	6	19	23	21
22:00-22:59	1	3	4	1	4	5	20	25	23
23:00-23:59	0	2	2	1	3	4	14	24	20
Hverdagsdøgn	53	134	187	52	135	188	28	28	28

BYGRENSE NORD-ØST									
TIME	Mot sentrum, persontrafikk (1000)			Fra sentrum, persontrafikk (1000)			Kollektiv %		
	Kollektiv	Bil	Totalt	Kollektiv	Bil	Totalt	Mot sentr.	Fra sentr.	Totalt
00:00-00:59	0	1	1	0	1	1	18	20	19
01:00-01:59	0	0	0	0	0	0	0	4	2
02:00-02:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:59	0	1	1	0	0	0	0	26	12
05:00-05:59	0	2	2	1	1	2	13	37	25
06:00-06:59	2	9	11	1	3	5	21	28	23
07:00-07:59	6	13	19	2	6	7	32	22	29
08:00-08:59	4	10	13	1	6	8	27	19	24
09:00-09:59	2	6	8	1	5	5	26	14	21
10:00-10:59	1	5	6	1	5	6	16	12	14
11:00-11:59	1	5	6	1	5	6	17	11	14
12:00-12:59	1	5	6	1	5	6	14	14	14
13:00-13:59	1	5	6	1	6	7	12	13	13
14:00-14:59	1	6	7	2	8	10	13	17	15
15:00-15:59	1	8	9	4	13	17	16	22	20
16:00-16:59	2	8	9	6	13	19	17	30	26
17:00-17:59	1	6	8	3	10	12	17	22	20
18:00-18:59	1	7	8	1	8	10	9	15	12
19:00-19:59	1	6	7	1	7	8	15	12	13
20:00-20:59	1	5	6	1	6	6	17	11	14
21:00-21:59	1	4	5	1	4	5	17	12	14
22:00-22:59	1	3	4	1	3	4	19	14	16
23:00-23:59	0	2	3	0	2	2	19	13	16
Hverdagsdøgn	28	116	144	27	119	146	19	19	19

BOMRING NORD-ØST									
TIME	Mot sentrum, persontrafikk (1000)			Fra sentrum, persontrafikk (1000)			Kollektiv %		
	Kollektiv	Bil	Totalt	Kollektiv	Bil	Totalt	Mot sentr.	Fra sentr.	Totalt
00:00-00:59	0	1	1	0	1	1	18	27	23
01:00-01:59	0	0	0	0	0	0	0	6	3
02:00-02:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:59	0	1	1	0	0	0	0	9	4
05:00-05:59	1	1	2	1	1	2	29	37	33
06:00-06:59	4	9	12	2	4	6	31	32	31
07:00-07:59	9	14	23	3	7	10	39	33	37
08:00-08:59	6	12	18	3	7	10	33	26	31
09:00-09:59	3	8	11	1	5	7	29	21	26
10:00-10:59	2	7	9	1	6	7	22	19	20
11:00-11:59	2	7	8	1	6	8	22	19	20
12:00-12:59	2	7	9	2	6	8	20	21	21
13:00-13:59	2	7	9	2	7	9	20	22	21
14:00-14:59	2	8	10	3	10	13	22	24	23
15:00-15:59	3	9	12	6	15	21	25	27	26
16:00-16:59	3	9	12	8	15	23	25	35	31
17:00-17:59	2	7	9	4	11	15	23	27	25
18:00-18:59	1	8	9	3	10	12	14	20	18
19:00-19:59	2	6	8	2	8	9	20	18	19
20:00-20:59	1	5	6	1	7	8	21	17	19
21:00-21:59	1	4	5	1	5	6	21	20	20
22:00-22:59	1	3	4	1	4	5	24	22	23
23:00-23:59	1	2	3	1	2	3	23	21	22
Hverdagsdøgn	47	135	182	46	138	184	26	25	25

BYGRENSE SØR										
TIME	Mot sentrum, persontrafikk (1000)			Fra sentrum, persontrafikk (1000)			Kollektiv %			
	Kollektiv	Bil	Totalt	Kollektiv	Bil	Totalt	Mot sentr.	Fra sentr.	Totalt	
00:00-00:59	0	0	0	0	0	0	1	15	54	43
01:00-01:59	0	0	0	0	0	0	0	13	8	
02:00-02:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
03:00-03:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
04:00-04:59	0	0	0	0	0	0	22	0	14	
05:00-05:59	0	1	1	0	0	0	24	3	20	
06:00-06:59	2	4	6	0	1	1	33	15	31	
07:00-07:59	6	5	11	1	2	3	58	25	51	
08:00-08:59	3	4	7	0	3	3	46	11	36	
09:00-09:59	1	3	4	0	2	3	30	10	22	
10:00-10:59	1	3	3	0	2	3	24	12	19	
11:00-11:59	1	2	3	0	2	3	20	15	18	
12:00-12:59	1	2	3	0	3	3	22	14	18	
13:00-13:59	1	2	3	1	3	4	17	22	19	
14:00-14:59	1	3	3	1	4	5	22	21	22	
15:00-15:59	1	3	4	3	5	8	19	33	28	
16:00-16:59	1	4	5	5	6	11	21	48	40	
17:00-17:59	1	3	3	3	4	7	16	37	30	
18:00-18:59	0	3	3	1	4	5	12	27	21	
19:00-19:59	0	2	2	1	3	4	13	31	24	
20:00-20:59	0	2	2	1	2	3	18	28	24	
21:00-21:59	0	1	1	1	2	2	23	31	28	
22:00-22:59	0	1	1	1	1	2	22	40	34	
23:00-23:59	0	1	1	0	1	1	9	28	23	
Hverdagsdøgn	20	47	68	20	50	71	30	29	29	

BOMRING SØR									
TIME	Mot sentrum, persontrafikk (1000)			Fra sentrum, persontrafikk (1000)			Kollektiv %		
	Kollektiv	Bil	Totalt	Kollektiv	Bil	Totalt	Mot sentr.	Fra sentr.	Totalt
00:00-00:59	0	0	0	0	0	1	9	50	36
01:00-01:59	0	0	0	0	0	0	0	18	10
02:00-02:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:59	0	0	0	0	0	0	10	0	7
05:00-05:59	0	1	2	0	0	1	29	12	25
06:00-06:59	4	6	9	0	2	2	38	21	35
07:00-07:59	10	10	20	2	4	6	52	32	48
08:00-08:59	7	9	15	1	5	6	42	23	37
09:00-09:59	3	5	8	1	4	5	34	17	28
10:00-10:59	2	5	6	1	4	5	30	18	25
11:00-11:59	2	4	6	1	4	5	28	19	24
12:00-12:59	1	4	5	1	4	6	27	21	24
13:00-13:59	1	4	5	2	5	7	27	27	27
14:00-14:59	2	4	6	3	7	9	29	28	28
15:00-15:59	2	5	6	6	9	15	28	39	35
16:00-16:59	2	5	7	8	9	18	30	46	41
17:00-17:59	1	4	6	5	8	12	22	38	33
18:00-18:59	1	5	6	3	6	9	18	29	25
19:00-19:59	1	4	4	2	4	6	16	30	25
20:00-20:59	1	3	4	2	4	5	17	30	25
21:00-21:59	1	3	3	1	3	4	16	32	26
22:00-22:59	0	2	2	1	2	3	14	42	30
23:00-23:59	0	1	2	1	2	2	9	29	21
Hverdagsdøgn	40	84	125	40	87	127	32	32	32

RING1									
TIME	Mot sentrum, persontrafikk (1000)			Fra sentrum, persontrafikk (1000)			Kollektiv %		
	Kollektiv	Bil	Totalt	Kollektiv	Bil	Totalt	Mot sentr.	Fra sentr.	Totalt
00:00-00:59	1	2	2	1	3	4	23	32	29
01:00-01:59	0	1	1	0	2	2	0	5	4
02:00-02:59	0	1	1	0	1	1	1	0	0
03:00-03:59	0	1	1	0	1	1	0	0	0
04:00-04:59	0	1	1	0	1	1	35	4	18
05:00-05:59	2	1	3	1	1	2	60	58	59
06:00-06:59	12	6	19	6	4	10	66	65	65
07:00-07:59	34	11	45	17	10	26	75	64	71
08:00-08:59	25	14	39	13	12	25	65	53	60
09:00-09:59	12	12	25	7	8	16	50	46	48
10:00-10:59	9	11	20	7	9	16	45	41	43
11:00-11:59	9	11	20	7	10	17	44	40	42
12:00-12:59	8	12	20	7	11	18	42	41	41
13:00-13:59	9	12	21	9	13	22	45	43	44
14:00-14:59	12	13	26	14	14	28	48	49	48
15:00-15:59	17	15	32	24	17	41	53	59	57
16:00-16:59	16	16	31	30	17	48	50	64	58
17:00-17:59	11	15	25	18	14	32	41	56	50
18:00-18:59	8	14	22	11	14	26	36	44	40
19:00-19:59	6	12	18	8	12	20	33	40	37
20:00-20:59	5	10	15	7	11	18	33	38	36
21:00-21:59	4	6	10	6	8	14	39	41	40
22:00-22:59	3	5	8	5	8	13	37	39	39
23:00-23:59	2	5	7	3	6	9	26	36	32
Hverdagsdøgn	204	206	410	204	208	412	50	49	50

PROSAM-RAPPORTER

Nr	Tittel	Utgiver	Utgitt
1	Biltrafikkutviklingen i Oslo.	PBE	April 1987
2	Referat fra seminar 2. - 4. juni 1987 på Sundvollen hotell.	SVO	Desember 1987
3	Plan for maskinelle trafikktegninger i Oslo m/vedlegg.	PBE	Desember 1987
4	Trafikkutvikling 1966 - 1987; Trafikkundersøkelser 1986 og -87 m/vedlegg.	PBE	April 1988
5	Trafikkundersøkelse Kirkeveiringen m/vedl. (teknisk rapport).	SVO	Mars 1988
6	Nummerskiltregistrering Nordstrandsområdet 20.april 1988.	SVO	Juni 1988
7	Soneinndeling i Oslo-området. NB! Ikke utgitt; info fås hos PBE/SVA		
8	Godstransport i transportanalyser. Litteraturstudier.	SVO	August 1988
9	Parkeringsbelegg og turproduksjon i parkeringshus 1987 og -88.	PBE	Januar 1989
10	NSB's hovedtelling 1987.	NSB	Januar 1989
11	Bygrensetelling høsten 1988.	SL	Januar 1989
12	Trafikkutvikling 1966 - 1988; Trafikkundersøkelser 1988.	PBE	Mai 1989
13	Referat fra seminar 11. - 13. oktober 1988 på Sundvollen hotell.	SVO	Juni 1989
14	Trafikkundersøkelser i nordøstregionen m/vedlegg (teknisk rapport).	SVA	Juli 1989
15	Godstransport på veg, begreper og metoder.	SVO	November 1989
16	NSB's lokaltog passasjertellinger høsten 1989.	NSB	Februar 1990
17	Bomstasjonstillinger OS og SL, høsten 1989.	SL/OS	Mai 1990
18	Trafikkutvikling 1966 - 1989; Trafikkundersøkelser 1989.	PBE	Juni 1990
19	Parkeringsundersøkelser. Trafikksjefens etat.	TSE	Desember 1990
20	Bygrense og bomstasjonstilling 1990 SL trafikk.	SL	Februar 1991
21	Bomstasjonstillinger høsten 1990 for Sporveiens linjenett.	OS	Mars 1991
22	Tilstandsbeskrivelse - Transportplan for Oslo og Akershus.	PBE	Mars 1992
23	Trafikkutvikling for Kjøretøy i Oslo 1966-1991. Trafikkundersøkelse i Oslo 1991.	OVV	Mai 1992
24	Privat og offentlig parkeringstilbud innefor Kirkeveiringen.	PBE	Oktober 1992
25	Samferdselsdata Oslo og Akershus 1991.	PBE	Desember 1992
26	Bygrensetelling høsten 1992. Kollektivtrafikk.	SL	April 1993
27	Vare og godstransport i Oslo og Akershus.	PBE	April 1993
28	Trafikkutvikling 1966 - 1992; Trafikkundersøkelser 1992.	OVV	Mai 1993
29	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1990, 91 og 92	OVV	April 1994
30	Nye variasjonskurver for Oslo med statistisk vurdering av telleopplegg.	SVA	September 1993
31	Plan for trafikktegninger i Oslo 1994 - 1997.	OVV	August 1994
32	Fredrik II, transportanalyseverktøy for Oslo og Akershus.	PBE	August 1994
33	Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966 - 1993; Trafikkundersøkelse i Oslo 1993.	OVV	Oktober 1994
34	Referat fra seminar 26. og 27. oktober 1994 på Klækken hotell.	SVA	Desember 1994
35	Bygrensetelling høsten 1994. Kollektivtrafikk.	SL	Desember 1994
36	Bompengeringen. Holdningsundersøkelse 1989-94.	SVO	Desember 1994
37	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1992, 93 og 94	OVV	Januar 1995
38	Samferdselsdata Oslo og Akershus 1993	PBE	Mars 1995
39	Trafikkundersøkelse i Oslo 1994; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1994	OVV	Mai 1995
40	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-95	SVO	Desember 1995
41	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1993, 94 og 95	SE	April 1996
42	Trafikkundersøkelse i Oslo 1995; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1995	SE	April 1996
43	Innfartsparkering for bil i Oslo og Akershus per oktober 1995	AFK	April 1996
44	Sykkeltellinger over Henrik Ibsenringen vest, september 1994/95 -Vedlagt data fra sykkeltellinger	PBE	September 1996
45	PARIMO; Forbedret håndtering av kollektivtrafikk, inkl. Park and ride i EMMA	AFK	September 1996
46	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1994, 95 og 96	SE	Februar 1997
47	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1996	SVO	Februar 1997
48	Transportmodeller og nytte/kostnadsmetodikk	AFK	Mars 1997
49	Trafikktall 1996 Riksveger Fylkesveger	SVA	Mai 1997
50	Bygrensetellingen høsten 1996. Kollektivtrafikk	SL	Mai 1997
51	Trafikkundersøkelse i Oslo 1996; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1996	SVO	Mai 1997
52	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1997	SVO	Desember 1997
53	Plan for trafikktegninger i Oslo 1998 - 2001	SE	Desember 1997
54	Sykkeltellinger i Oslo 1994 - 1997	PBE	Mars 1998
55	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 1995,96 og 97	SE	Mai 1998
56	Markedsandeler - særlig rushtrafikken	OS	Mai 1998
57	Trafikkundersøkelse i Oslo 1997 Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1995-1997	SVO	September 1998
58	Busstreikundersøkelsen - analyse av resultater	SVA	Desember 1998
59	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1998	SVO	Januar 1999
60	Forundersøkelse transport Gardermoen, Hovedrapport	SVO	Mars 1999
61	Forundersøkelse transport Gardermoen, Sammenstilling av temarapporter	SVO	Mars 1999
62	Arbeidsplassdata Oslo og Akershus 1997	PBE	Mars 1999
63	Trafikktall 1998, Riksveger, Fylkesveger	SVA	Mars 1999

64	Sykkeltellinger i Oslo 1998	PBE	April 1999
65	Elevplassdata Oslo og Akershus 1997	PBE	Juni 1999
66	Bilbeleggstellinger Oslo	SAM	Des 1999
67	Bompengeringen – Holdningsundersøkelse 1989 – 1999	SVO	Des 1999
68	Brukerbeskrivelse KOMODE med tilhørende programvare	SAM	Feb 2000
69	Bygrensetellingen 1998	SL	Jan 2000
70	Etterundersøkelse Gardermoen – Hovedrapport	SVA	Mai 2000
71	Etterundersøkelse Gardermoen – Tilleggsrapport	SVA	Mai 2000
72	Trafikkundersøkelse i Oslo 1999 Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1995-1999	SVO	Juni 2000
73	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 1997,98 og 99	SAM	Juni 2000
74	Trafikktall 1999, Riksveger, Fylkesveger	SVA	Juli 2000
75	Metodikk for registrering av fotgjengere	SAM	Sep 2000
76	Samferdselsdata for Oslo og Akershus	SAM	Sep 2000
77	FREDRIK→TRIPS	SAM	Okt 2000
78	Fremkommelighetsmåling kollektivtrafikk GPS	SL	Okt 2000
79	Arealdata transportmodell Oslo/Akershus	PBE	Okt 2000
80	Brukerundersøkelsen PROSAM	AFK	Okt 2000
81	Sykkeltellinger i Oslo 1999 og 2000	PBE	Okt 2000
82	Bompengeringen – holdningsundersøkelse 1989-2000	SVO	Jan 2001
83	Analyse av framkommelighetsregistreringer på veier i Oslo og Akershus 1990-1999	SAM	Feb 2001
84	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus	SAM	Feb 2001
85	Grunnlag for nye volum/hastighets-funksjoner til transportmodellen for Oslo og Akershus	SVO	Mai 2001
86	Bygrensetellingen 2000	SL	Juni 2001
87	Trafikktall 2000 Akershus, riks- og fylkesveger	SVA	Nov 2001
88	Utnyttelse av styrings- og overvåkningssystemer - forprosjekt	SAM	Aug 2001
89	Sykkeltellinger i Oslo 2001	PBE	Nov 2001
90	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2000	SAM	Des 2001
91	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2001	SVO	Jan 2002
92	Utnyttelse av styrings- og overvåkningssystemer – test av datakvalitet fra ulike detektorer	SAM	Jan 2002
93	Plan for trafikktellinger i Oslo 2002-2005	SvO	Mars 2002
94	Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2000	OS	Okt 2002
95	RVU Rikshospitalet - før og etter flytting	VD	Okt 2002
96	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2002	SVO	Des 2002
97	Sykkeltellinger i Oslo 2002	SAM	Jan 2003
98	Forprosjekt Bruk av GPS i fremkommelighetsmålinger for bil	SAM	Jan 2003
99	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2001	SAM	Jan 2003
100	Reisevaner i Oslo og Akershus 2001 Oppsummering av PROSAMs reisevaneundersøkelse 2001/2002	OS	Mars 2003
101	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2000–2002	SAM	Mars 2003
102	Fremkommelighetsregistrering regionbusser Oslo og Akershus 2002/03	SVRØ	Mars 2003
103	Turproduksjonsfaktorer for kontor og kjøpesenter	SVRØ	Mars 2003
104	Kollektivtilbudet i Osloreionen Trafikantenes verdsetting av tid	OS	April 2003
105	Fremkommelighet på utvalgte Buss- og trikkelinjer til AS Oslo Sporveier	OS	Juni 2003
106	Hovedresultater framkommelighet buss og trikk i Oslo og Akershus 2002/03	SVRØ	Juni 2003
107	SPOT i Kvadraturen – Før/etterundersøkelse	SAM	Okt 2003
108	Bygrensetellingen 2002	SL	Des 2003
109	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2003	SVRØ	Jan 2004
110	Telleplan sykkeltellinger i Oslo og Akershus 2005-2009	SAM	Feb 2004
111	Sykkeltellinger i Oslo 2003	PBE	Feb 2004
112	Metode for nyttekostnadsanalyser av knutepunkter og stasjoner	SVRØ/OP2	Nov 2004
113	Nye volum/delay-funksjoner til bruk i transportmodeller	SVRØ	Okt 2004
114	Bytte mellom kollektive transportmidler i Oslo og Akershus	SVRØ	Sept 2004
115	Trafikkundersøkelser i Oslo 2000 - 2002	SVRØ	Juni 2004
116	Reisematriser for det sentrale østlandsområdet – basert på RVU og tellinger 2001	VD	Okt 2004
117	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2002	SVRØ	Okt 2004
118	Trafikkundersøkelser i Akershus 2001 - 2003	SAM	Nov 2004
119	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2003	SAM	Nov 2004
120	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2004	SVRØ	Des 2004
121	Turproduksjonstall for dagligvarebutikker	SVRØ	Feb 2005
122	Tilrettelegging basismatriser	OS	Mai 2005
123	Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2003	OS	Mai 2005



www.prosam.org

PROSAM - RAPPORTER

40 fagrapporter tilgjengelig om trafikk i Osloområdet: trafikk tall, prognoser, framkommelighet, holdningsundersøkelser og transportmodeller m.m. 2-5 nye rapporter hvert år. Rapportene kan lastes ned i pdf-format og er fritt tilgjengelig.

PROSAM ATLAS

interaktive kart (gis) på internett med flere transporttema.

PROSAM NYHETSBREV

sett deg på PROSAM mailingliste og bli oppdatert om nytt fra PROSAM (rapporter, kurs)