

q656.211.26
(481.13)
NSB And

16
SB

An aerial, black and white photograph of the Oslo Central Station (Oslo Sentralstasjon) area. The image shows a dense urban environment with a complex network of roads and buildings. A prominent feature is a large, multi-level highway interchange with several overpasses and ramps, situated in the middle-right portion of the frame. To the left, a large body of water is visible, with a pier and several boats. The overall scene is a detailed view of a major transportation hub in a city.

oslo sentralstasjon

fotgjengere
delrapport nr. 11



OSLO SENTRALSTASJON
FOTGJENGERE

Delrapport nr. 11

Sandvika, oktober 1971

Andersson & Skjånes As
Institutt for samfunnsplanlegging

NSB
Dokumentasjonstjenesten

4:0

FORORD

Norges Statsbaner ved Plankontoret for Oslo Sentralstasjon har engasjert Andersson & Skjånes As, Institutt for samfunnsplanlegging, som byplan-konsulent til arbeidet med forprosjekt for Oslo Sentralstasjon. Prosjekterende arkitekt er John Enghs arkitektkontor A/S.

Foreliggende rapport om fotgjengere redegjør for hvor mange som kommer til Oslo S i morgenrushet, hvordan reisende til Oslo S vil fordele seg på andre kollektivmidler og hvordan fotgjengere fordeler seg på utgangsretninger.

Delrapporten er trykket i et opplag på 100 eksemplarer.

Tidligere rapporter:

1. Fotografisk registrering, februar 1971 (3 eksemplarer)
2. Eiendommer og eiere, mars 1971 (100 eksemplarer)
3. Byplanregistreringer, april 1971 (100 eksemplarer)
4. Bussterminal, juni 1971 (100 eksemplarer)
5. Drosjer, august 1971 (100 eksemplarer)
6. Vann- og avløpsregistreringer, august 1971 (5 eksemplarer)
7. Registrering av kabler, august 1971 (5 eksemplarer)
8. Transportbånd, august 1971, (100 eksemplarer)
9. Støyproblemer, august 1971 (100 eksemplarer)
10. Privatbiler, august 1971 (100 eksemplarer)

Ansvarlig for rapporten er sivilingeniør Ingvald Godal. Prosjektleder for utredningen er sivilingeniør Knut Aamodt.

Sandvika, oktober 1971

Andersson & Skjånes As
Institutt for samfunnsplanlegging

INNHOLD	Side
SAMMENDRAG	3
1. ANTALL ANKOMMENDE REISENDE	6
1.1 Ankomst med nærtrafikktoget	6
1.2 Ankomst med mellomdistanse- og fjerntog	8
1.3 Ankomst til bussterminalen	9
1.4 Ankomst til flyterminalen	9
1.5 Oppsummering av antall ankomende passasjerer i max.timen (07.00-08.00)	10
2. DE REISENDES FORDELING PÅ TRANSPORTMIDDEL OG FOT- GJENGERNES RETNINGSFORDELING	11
2.1 Ankomende personer med nærtrafikktoget	11
2.1.1 Fordeling på andre kollektivmidler	11
2.1.2 Fotgjengernes fordeling på utgangs- retninger	12
2.2 Ankomende personer med mellomdistanse- og fjerntog	16
2.3 Ankomende personer til bussterminalen	16
2.4 Ankomende personer til flyterminalen	19
2.5 Oppsummering av de reisendes fordeling på videregående transportmidler	21

SAMMENDRAG

For å legge forholdene best mulig til rette for de som skal stige om fra jernbane til andre kollektivmidler (inkludert annet jernbanetog) og for de som skal forlate Oslo S til fots, er følgende forhold undersøkt:

- 1) Hvor mange som ankommer til Oslo S og de tilliggende terminaler i morgenrushet
- 2) Hvordan disse fordeler seg på andre kollektivmidler
- 3) Hvordan fotgjengerne fordeler seg på utgangsretninger

For dimensjonering av utgangsretninger og overganger bør morgenrushets max.time (07.00-08.00) legges til grunn da det er her man vil få de største trafikkstøtene.

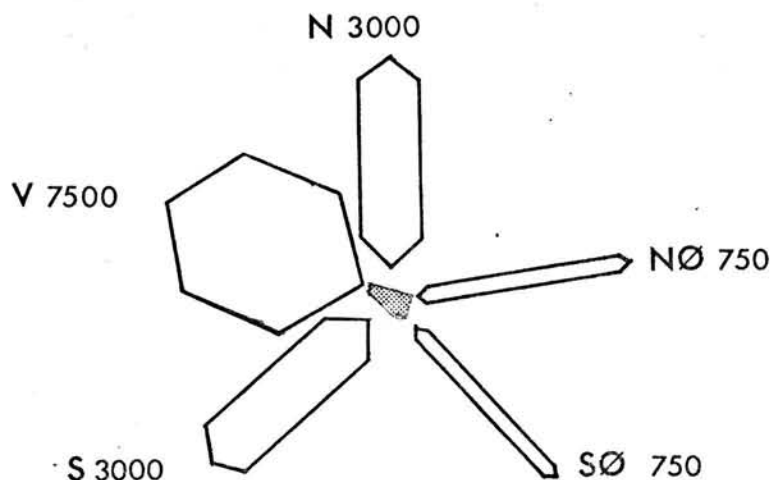
Tabellen viser antall passasjerer i max.timen fordelt på ankomstmidler i 1985.

		Ankommende	
		Antall	Prosent
Gjennomgående spor	Nærtrafikktoget	11.300	
	Mellomdistanse- og fjerntog	380	
	Sum	11.680	95
Butt spor	Nærtrafikktoget	300	
	Mellomdistanse- og fjerntog	320	
	Sum	620	5
Sum NSB		12.300	100
Bussterminalen		5.600	30
Flyterminalen		310	2
Total sum		18.210	100

Tabellen under viser de reisendes fordeling på videregående transportmidler i max.timen (07.00-08.00) i 1985.

Ankommet med	Fotgjengere	Omstigning	Privatbil	Drosje	Sum
Nærtrafikktoget	9.771	1.740	23	66	11.600
Mellomdistanse- og fjerntog (Buttspor Gjenomgående spor)	127	64	26	106	320
Sum	10.049	1.880	79	292	12.300
Buss-terminalen ^{x)}	4.710	840	10	40	5.600
Fly-terminalen	120	60	45	170	395 ^{xx)}
Sum antall	14.879	2.780	134	520	18.295
Sum prosent	81	15	1	3	100

Ankommende reisende med nærtrafikktoget i max.timen, som stiger om til kollektive transportmidler (1.740), fordeler seg med 2 prosent på jernbane, 7 prosent på T-bane/øst og 6 prosent på trikk/buss.



Antall fotgjengere ut fra stasjonen fordelt på retning.

x) Etter samme fordelingsnøkkel som for nærtrafikk

xx) På grunn av forhold som er omtalt i pkt. 2.4 ligger dette tallet over de 310 som er totalt antall reisende pr. time ved flyterminalen.

Passasjerer som kommer med nærtrafikk tog til bussterminalen får en retningsfordeling som vist i figuren. Fra mellomdistanse- og fjerntogene er det så få som fortsetter til fots, at det sees bort fra disse i dimensjoneringsøyemed.

1. ANTALL ANKOMMENDE REISENDE

1.1 Ankomst med nærtrafikktoget

Ifølge "Revidert prognose for NSBs nærtrafikk i Oslo-området i 1985" (Chr. F. Hareschou, TØI, 1969) vil følgende antall reisende komme til Oslo S med nærtrafikktoget i perioden kl. 06.00-09.00 en vanlig hverdag i 1985:

Fra vest	3.700 personer
Fra nord	1.500 "
Fra øst	6.300 "
Fra syd	4.200 "
<u>Sum</u>	<u>15.700 personer</u>

I delrapport nr. 5 "Drosjer", side 11, er det beregnet at antall reisende med nærtrafikktoget vil - ved innføring av et materbuss-system som anbefalt av Nærtrafikk-komiteen for Oslo-området - øke til 19.200 personer i samme tidsrom.

Det følgende baserer seg på de tall som fremkommer dersom materbusser innføres, dvs. antall ankommende kl. 06.00-09.00 tilsvarer 19.200 personer.

Ifølge AIBs notat av 6.12.1969 side 1 kan 60 prosent av disse ventes å ankomme i max.timen (07.00-08.00):

$$\frac{19.200 \times 60}{100} = 11.600 \text{ personer}$$

Tabell 1 viser hvordan de reisende ventes å ville fordele seg på gjennomgående stasjonsseksjon og buttseksjon ifølge sporplan 25. Tabellen er utarbeidet av konsulent Sandor Szücs, Plankontoret.

Tabell 1. Antall påstigende og avstigende reisende i prosent fordelt på stasjonsseksjonene

			Antall påstigende i prosent	Antall avstigende i prosent
			i 1985 etter dagens antall reisende driftsdøgn	i 1985 etter dagens antall reisende driftsdøgn
STASJONS-SEKSJON	GJENNOM- GÅENDE SPOR	Fjerntrafikk	54,8	26,7
		Mellomdistansetrafikk	41,1	30,1
		Nærtrafikk	100,0	97,3
	BUTT SPOR	Fjerntrafikk	45,2	73,3
		Mellomdistansetrafikk	58,9	69,9
		Nærtrafikk	-	2,7

Plak. 12.3.1971 S.Sz.

Etter dette får vi følgende fordeling på stasjonsseksjonene av ankommende passasjerer:

Tabell 2. Ankommende med nærtrafikktoget kl. 07.00-08.00 fordelt på stasjonsseksjonene

Fra	Antall ankommende	Gjennomgående spor		Butt spor	
		Prosent	Antall ankommende	Prosent	Antall ankommende
Nærtrafikktoget	11.600	97,3	11.300	2,7	300

Tabell 3. Ankommende med nærtrafikktoget kl. 06.00-09.00 fordelt på stasjonsseksjonene

Fra	Antall ankommende	Gjennomgående spor		Butt spor	
		Prosent	Antall ankommende	Prosent	Antall ankommende
Nærtrafikktoget	19.200	97,3	18.700	2,7	500

1.2 Ankomst med mellomdistanse- og fjerntog

Ifølge Plankontorets Sak 462 av 26.11.70 kan man vente 12.000 av- og påstigninger pr. normaldøgn i 1985, hvilket skulle tilsi 6.000 avstigninger. Det er ikke foretatt noen videre fordeling over døgnet.

Ifølge registreringene i rapport nr. 5 "Drosjer" bilag 1 ankommer følgende antall reisende med mellomdistanse- og fjerntog til Oslo V og Oslo Ø: kl. 07.00-08.00:

Tabell 4. Ankommende med mellomdistanse- og fjerntog til Oslo Ø og Oslo V kl. 07.00-08.00:

Fra	Tid	Antall ankommende			
		Ma	Fr	Lø	Sø
Trondheim o/Røros	07.20	82	123	226	-
Bergen	07.20	108	147	64	208
Stavanger	07.45	111	143	79	218
Trondheim o/Dombås	07.55	153	178	120	246
Stockholm	08.00	80	52	63	30
Sum		534	643	552	702

Under arbeidet med drosjetjenesten ble antall ankommende personer til Oslo Ø med mellomdistanse- og fjerntog i perioden kl. 07.00-09.00 av Plankontoret oppgitt å være 170 + 530 = 700 personer. (Rapport nr. 5, "Drosjer", kolonne 1 i tabell 1 side 5). Sammenligner vi dette med resultatene i tabell 4, synes det naturlig å benytte 700 reisende personer i dimensjoneringsøyemed.

Ovenstående gjelder dagens forhold. Imidlertid antas antall reisende personer med mellomdistanse- og fjerntog å forbli omtrent som i dag.

Antall ankommende med mellomdistanse- og fjerntog kl. 07.00-08.00 i 1985 = 700 personer. I forhold til normaldøgntrafikken blir dette

$$\frac{700 \times 100}{6.000} = 11,7 \text{ prosent}$$

Fordelt på stasjonsseksjonene etter fordelingsnøkkelen i tabell 1: (ettersom antall fjerntogreisende dominerer sterkt i forhold til antall mellomdistansereisende, benyttes fordelingsprosenten for fjerntrafikk)

Tabell 5. Ankomende med mellomdistanse- og fjerntog 0700-0800 fordelt på stasjonsseksjonene

Fra	Totalt antall ankomende	Gjennomgående		Butt	
		Prosent	Antall	Prosent	Antall
Mellomdistanse- og fjerntog	700	54,8	380	45,2	320

1.3 Ankomst til bussterminalen

Dette er utredet i Rapport nr. 5 "Drosjer", kapittel 3.3.3 side 13 og anslått til:

Antall ankomende 06.00-09.00: 9.800 personer

Antall ankomende 07.00-08.00: 5.600 personer

1.4 Ankomst til flyterminalen

På grunnlag av opplysninger fra Hovedflyplassutvalgets sekretariat vil 310 personer ankomme til flyterminalen fra flyplassen pr. time (Se rapport nr. 5 "Drosjer", kapittel 3.3.4 side 14).



1.5 Oppsummering av antall ankommende passasjerer i max.timen (07.00-08.00)

Tabell 6. Oppsummering av antall ankommende passasjerer i max-timen (07.00-08.00)

		Ankommende		
		Antall	Prosent	
Gjennomgående spor	Nærtrafikktoget	11.300		
	Mellomdistanse- og fjerntog	380		
	Sum	11.680	95	
Butt spor	Nærtrafikktoget	300		
	Mellomdistanse- og fjerntog	320		
	Sum	620	5	
	Sum NSB	12.300	100	68
Bussterminalen		5.600		30
Flyterminalen		310		2
Total sum		18.210		100

2. DE REISENDES FORDELING PÅ TRANSPORTMIDDELE OG FOTGJENGERNES RETNINGSFORDELING

2.1 Ankommende personer med nærtrafikktoget

2.1.1 Fordeling på andre kollektivmidler

Ifølge TØIs stensil 2045 utarbeidet av Ivar Frank (bygget på prognosene for NSBs nærtrafikk i Oslo-området 1985), vil 15 prosent av de ankommende nærtrafikkpassasjerer i perioden kl. 06.00-09.00 fortsette med andre kollektive personbefordringsmidler. Denne overgangsandelen ble beregnet på følgende måte:

"For avstigning til bydeler som ligger 1.000-1.500 m fra stasjonen ble det regnet med 50 prosent overgang til T-bane og 25 prosent overgang til trikk/buss hvis bydelen var dekket av begge trafikkmidler. Var den dekket av bare T-bane, fikk denne 50 prosent, og var den dekket av bare trikk/buss, fikk disse 50 prosent. For avstigning til bydeler som ligger mer enn 1.500 m fra stasjonen ble det regnet med 100 prosent overgang til T-bane og/eller trikk/buss."

All overgangstrafikk til T-banen mot vest er lagt til Abelhaugen, og all overgangstrafikk til T-banen mot øst er lagt til Oslo S.

De 15 prosent ankommende nærtrafikkpassasjerer fordeler seg slik på de forskjellige befordringsmidler:

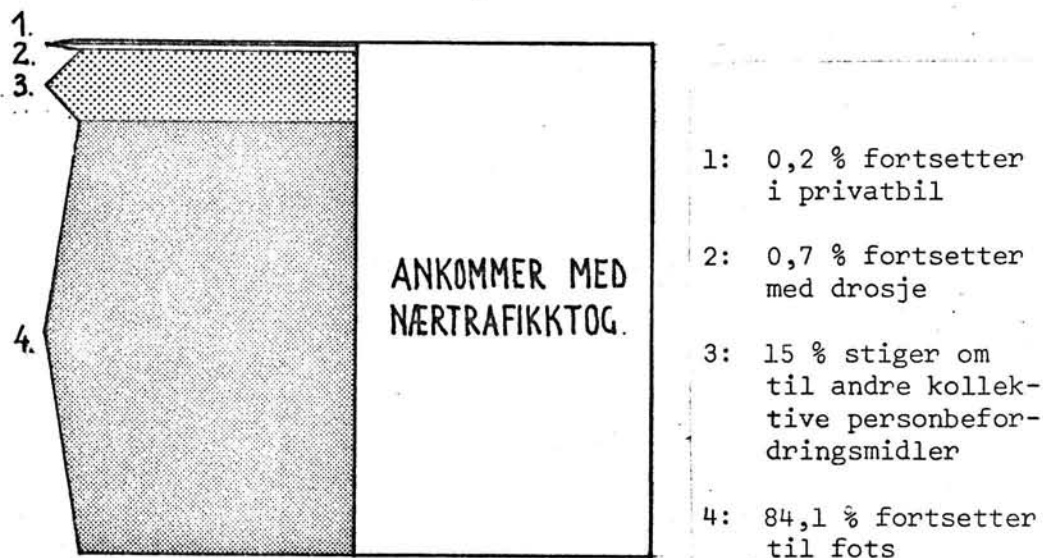
Overgang til jernbane:	2 prosent
Overgang til T-bane/øst:	7 "
Overgang til trikk/buss:	<u>6 "</u>
Sum	<u>15 prosent</u>

Totalt antall ankommende med nærtrafikktoget i max.timen (07.00-08.00) i 1985 er 11.600 personer (se pkt. 1.1 over). Fordelt etter ovenstående prosentandeler:

2 prosent stiger om til jernbane:	230 personer
7 prosent stiger om til T-bane/øst:	810 "
6 prosent stiger om til trikk/buss:	<u>700 "</u>

Totalt: 15 prosent stiger om til andre kollektive transportmidler 1.740 personer

0,7 prosent av totalt antall ankommende personer med nærtrafikktoget kan ventes å ville fortsette med drosje. I max.timen vil det si 66 personer (se rapport nr. 5 "Drosjer", side 3 og 11). Videre antas det at 0,2 prosent vil fortsette i privatbiler. I max.timen vil det si 23 personer (se rapport nr. 10, "Privatbiler", pkt. 2.1).



Figur 1: Figuren viser hvordan ankommende med nærtrafikktoget fortsetter fra stasjonsområdet.

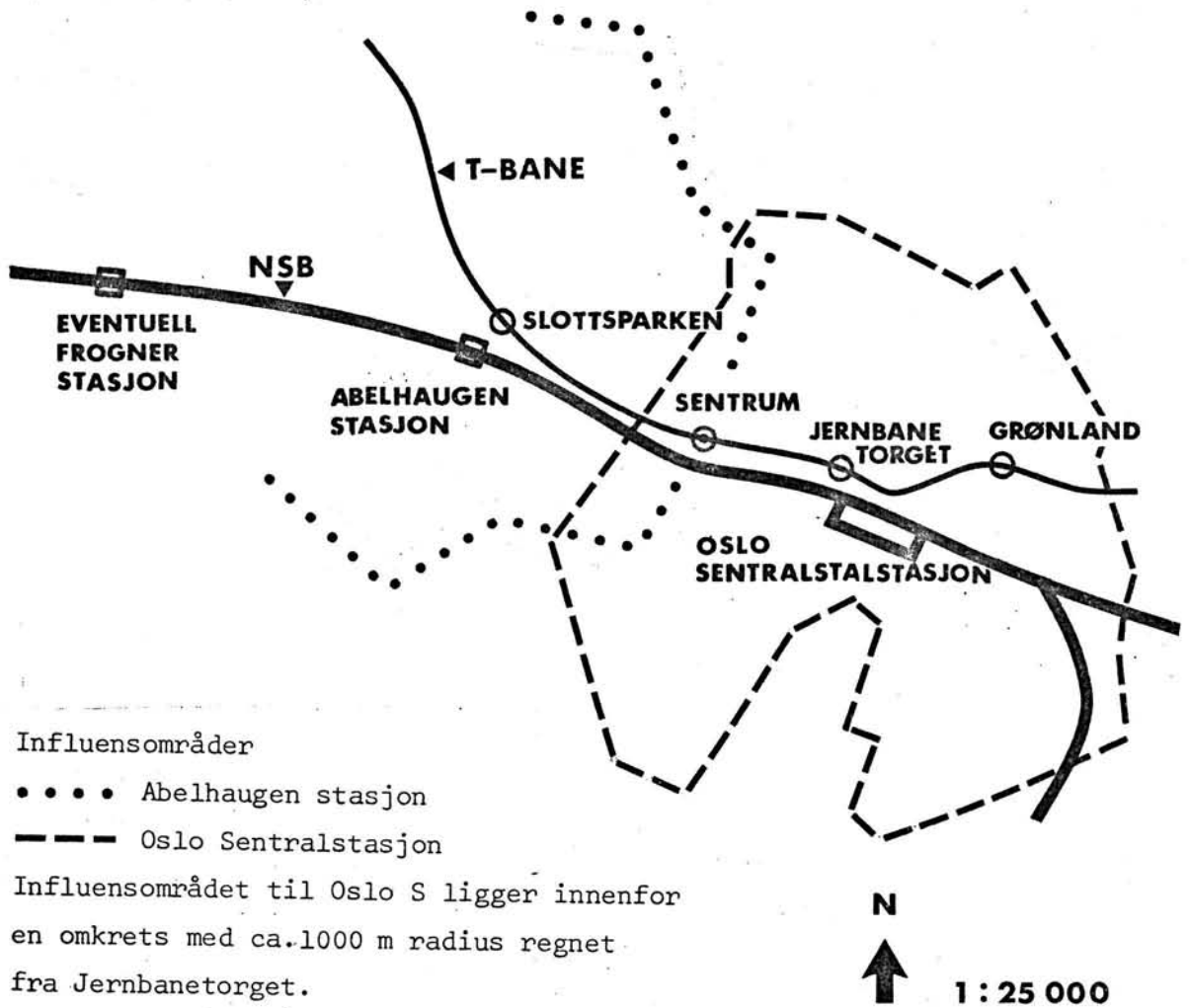
2.1.2 Fotgjengernes fordeling på utgangsretninger

De resterende 84 prosent av de som ankommer til Oslo S i max.timen (07.00-08.00) med nærtrafikktoget minus 0,9 (0,7 + 0,2) prosent som fortsetter med drosje og privatbil vil forlate Oslo S til fots, dvs. $\frac{11.600 \times 84,1}{100} = 9.771$, eller ca. 10.000 personer. Disse vil fordele seg i Oslo Sentralstasjons influensområde. Se fig. 2.

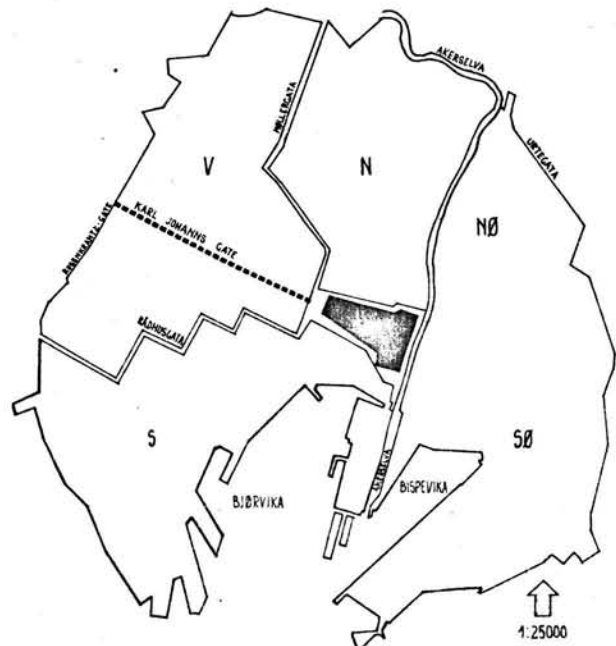
Figur 3 viser influensområdet inndelt i soner, N, Ø, S og V, og tabell 7 fordelingen av arbeidsplasser, ervervsareal og bosatte.

Det synes naturlig å anta at ankommende til Oslo S med nærtrafikktoget i morgenrushet som fortsetter til fots vil fordele seg i stasjonens influensområde i overensstemmelse med arbeidsplassenes fordeling (og vise versa i ettermiddagsrushet).

Ut ifra denne forutsetning og på grunnlag av tabell 7 er en skjematisk fordelingsnøkkel utarbeidet (figur 4).



Figur 2: Oslo Sentralstasjons influensområde.



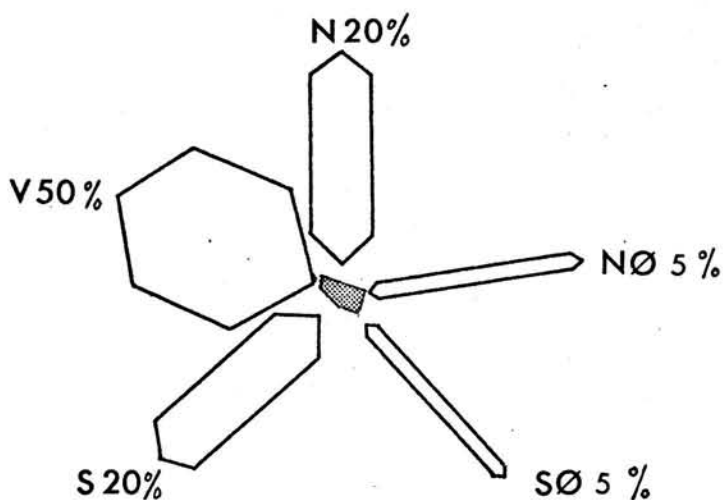
Figur 3: Influensområdet inndelt i soner.

Tabell 7. Arbeidsplasser og bosatte i influensområdet til Oslo S. Influensområde Oslo S tilpasset kvartals- & rodeinndelingen (stasjonskvartalet er ikke medregnet).

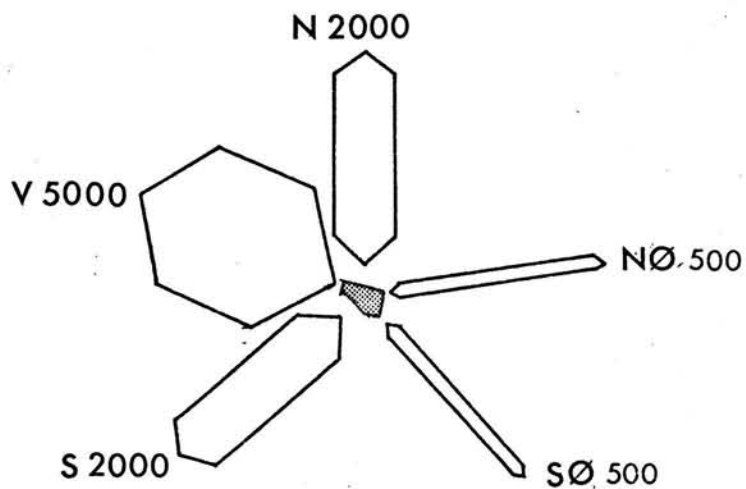
	N		Ø		S		V		Sum	
	antall	%	antall	%	antall	%	antall	%	antall	%
Arbeidsplasser ^{x)}	16.250	19	6.000	7	18.400	21	47.100	53	87.750	100
Arb.pl. medregnet Vaterlandprosj.	23.500	25	6.000	6	18.400	20	47.100	49	94.000	100
Bosatte ^{xx)}	2.200	27	2.750	34	250	3	3.000	37	8.200	100
Ervervsareal i h.h.t. TØI ^{xxx)}	-	15	-	17	-	20	-	48	-	100

Ovenstående tabell viser arbeidsplassenes, de bosattes og ervervsarealets fordeling i influensområdet til Oslo S. Frank har omtalt at fotgjengerne fordeler seg i området i overensstemmelse med ervervsarealets fordeling. Det synes imidlertid rimeligere å anta at fotgjengerne fordeler seg i overensstemmelse med arbeidsplassenes fordeling. Fordelingsnøkkelen som vist i figur 4 er derfor utarbeidet på det grunnlag.

x) Arbeidsplasser i sentrum pr. 1. jan. 1967, Oslo kommune
 xxx) Bosatte i Oslo 1970, Oslo kommune, Statistisk kontor
 xxxx) Stensil 2045, Frank, TØI 1964



Figur 4. Prosentvis fordeling av fotgjengere til og fra Oslo Sentralstasjon en vanlig hverdag i 1985, noe stilisert.



Figur 5. Fotgjengerstrømmen fra nærtrafikktoget ut fra Oslo Sentralstasjon kl. 07.00-08.00 en vanlig hverdag i 1985 (fordelt etter nøkkelen i figur 4).

2.2 Ankommende personer med mellomdistanse- og fjerntog

Totalt antall ankommende personer i max.timen kl. 07.00-08.00 i 1985 (pkt. 1.2) er 700 personer.

Ifølge prognose for drosjebehovet kan man vente at disse vil forårsake 161 drosjeavganger, med 1,4 personer pr. drosje blir dette 226 personer (se rapport nr. 5 "Drosjer", side 12 m.m.)

Vi har intet grunnlag for på direkte vis å anslå hvor stor del av de som ankommer med mellomdistanse- og fjerntog som vil fortsette i privatbil. Dersom forholdet $\frac{\text{privatbil}}{\text{drosje}}$ også her er 1/4 (se rapport nr. 10 "Privatbiler", pkt. 1.1.2), vil $\frac{226}{4} = 56$ personer av de som ankommer med mellomdistanse- og fjerntog fortsette i privatbil. De resterende 418 ($700 - 226 - 56 = 418$) personer vil fordele seg på andre kollektivmidler eller fortsette til fots.

Noen fordelingsnøkkel for dette finnes ikke, men vi antar at 2/3 fortsetter til fots og 1/3 med andre kollektivmidler (som for busser). Denne antakelse er nøyaktig nok i dimensjoneringsøyemed, da det angjeldende antall personer er ubetydelig i forhold til det totale antall personer som beveger seg på stasjonsområdet i max. timen.

Ankommende personer med mellomdistanse- og fjerntog	Personer	Prosent
Fortsetter med drosje	226	32
Fortsetter med privatbil	56	8
Fortsetter med andre kollektive midler	140	20
Fortsetter til fots	278	40
Sum	700	100

2.3 Ankommende personer til bussterminalen

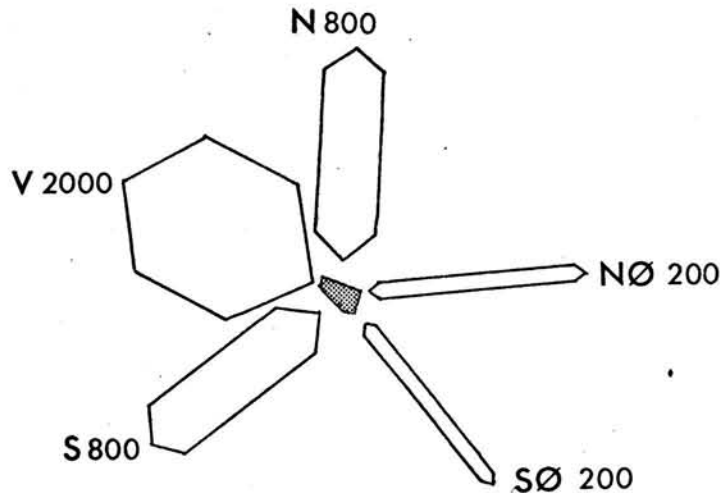
Totalt antall ankommende i max.timen (07.00-08.00) er 5.600 personer (pkt. 1.3). Ifølge AIBs notat av 31.1.1970 (side 9) vil disse fortsette som følger (sammenslått i kategorier):



Ankommende personer til bussterminalen	Personer	Prosent
Fortsetter med andre kollektivmidler	1.740	31,0
Fortsetter til fots	3.810	68,1
Fortsetter med privatbil	10	0,2
Fortsetter med drosje	40	0,7
Sum	5.600	100

Prosentandel som fortsetter i drosje og privatbil er antatt lik den for nærtrafikktoget.

Fotgjengere fordelt etter samme nøkkel som i figur 4.



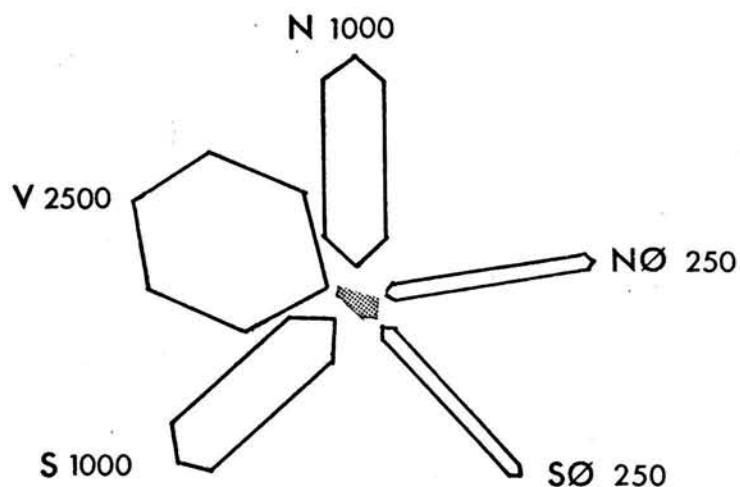
Figur 6. Fotgjengere fra/til bussterminalen fordelt på retningen
Totalt antall fotgjengere 3.820 eller avrundet til 4.000.

Ifølge TØIs stensil 2045 utarbeidet av Ivar Frank (bygget på prognose for NSBs nærtrafikk i Oslo-området 1985), vil 15 prosent av ankomne med nærtrafikktoget i perioden 06.00-09.00 fortsette med andre kollektive personbefordringsmidler. Mens altså AIBs rapport anslår denne prosent for ankomne til busstasjonen til 31 prosent. Det synes ikke å være noen rimelig grunn til å anta at dobbelt så mange av dem som ankommer med buss vil fortsette med andre kollektivmidler sett i forhold til ankomne med nærtrafikktoget.

Dersom de ankomme til bussterminalen fordeler seg etter samme nøkkel som ankomme med nærtrafikktoget, vil fordelingen bli:

Ankommende personer til bussterminalen	Personer	Prosent
Fortsetter med andre kollektivmidler	840	15,0
Fortsetter til fots	4.710	84,1
Fortsetter med privatbil	10	0,2
Fortsetter med drosje	40	0,7
Sum	5.600	100

Fotgjengerne fordelt etter samme nøkkel som i figur 4.



Figur 7. Totalt antall fotgjengere 4.710 eller avrundet til 5.000.

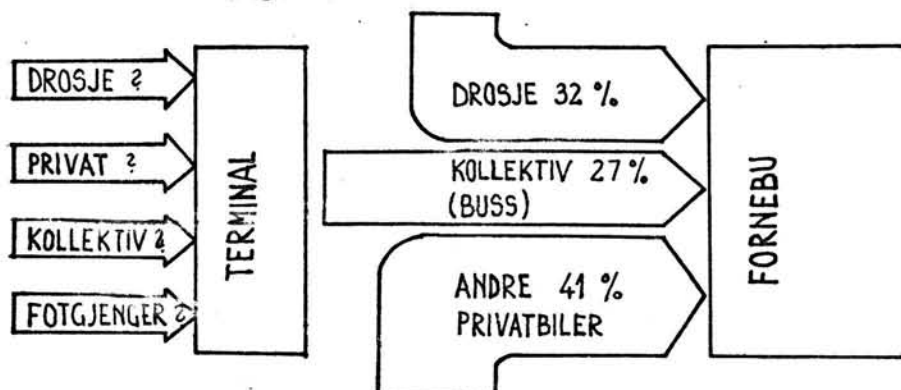
2.4 Ankommende personer til flyterminalen

Totalt antall ankommende pr. time er 310 personer (se pkt. 1.4).

Til Fornebu tar i dag kollektivtrafikken følgende prosentandeler av totaltrafikken (innstilling om hovedflyplass, 11. juni 1971, side 145):

	Flypassasjerer prosent	Besøkende/arbeid prosent	Total persontrafikk
Buss	27	6	13
Drosje	32	1	11

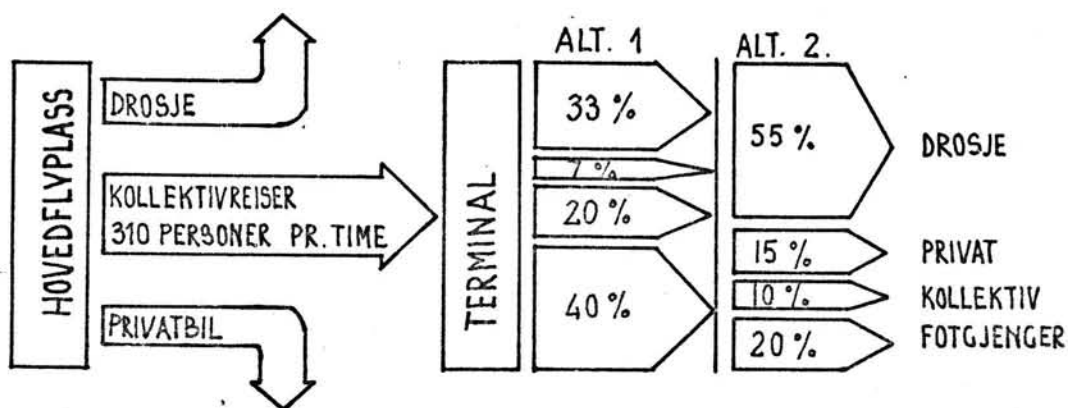
Skjematisk kan dette illustreres som følger:



Figur 8. Skjematisk fremstilling av trafikstrømmene til Fornebu(1970).

Vi ser av dette at drosjene tar 55 prosent $\frac{(32 \times 100)}{32+27} = 55$ prosent) av kollektivreisene til Fornebu. Hvilke befordringsmidler de reisende benytter til og fra terminalen er ikke undersøkt.

Når det gjelder den nye flyterminalen ved Oslo S kan forholdene gis følgende skjematiske form:



Figur 9. Skjematisk fremstilling av trafikstrømmene i forbindelse med en sentral flyterminal (1985).

Ifølge Flyplasskomitéen kommer det 310 reisende pr. time til flyterminalen fra flyplassen. Vår oppgave er å vurdere med hvilke befordringsmidler disse vil fortsette. Der foreligger ingen registreringer, derfor må vi forsøke å resonnerer oss fram. Resultatet framgår av kolonnene for alternativ 1 og 2 i ovenstående skisse.

Drosjebruken

I alternativ 1 har man antatt at drosjebruken blant reisende til og fra flyterminalen er omtrent som for reisende med fjerntrafikktog. Denne er registrert og funnet lik 33,5 prosent (se rapport nr. 5 "Drosjer", tabell nr. 1, side 5). Imidlertid er det vel rimelig å anta at folk som reiser med fly i større grad enn jernbanereisende legger vekt på å gjøre reisetiden kortest mulig, hvilket skulle bety et høyere drosjebruk. Til Fornebu tar i dag drosjene 55 prosent av kollektivreisene. Man har derfor satt denne andel som en øvre grense for drosjebruken (alternativ 2 i ovenstående skisse).

Privatbiltrafikken

Fra registreringer i forbindelse med mellomdistanse- og fjerntogtrafikken vet man at forholdet mellom antall reisende som fortsetter med henholdsvis privat og drosje er 1:4. I formuleringen av ovenstående alternativ 1 og 2 har man antatt at det samme forhold også gjør seg gjeldende ved flyterminalen.

Fotgjengere og reisende med andre kollektivmidler

Hvordan den resterende andel fordeler seg på kategoriene fotgjengere og andre kollektivmidler har man intet grunnlag for å vurdere og gjør derfor samme antakelse som for reisende med mellomdistanse- og fjerntog (pkt. 2.2), dvs. 2/3 til fots og 1/3 med andre kollektivmidler.

Oppsummering

I dimensjoneringsøyemed anbefales at høyeste prosentsats i oven-

stående alternativ benyttes, dvs. summen blir over 100 prosent og over 310 reisende.

Tabell 8. Fordeling av ankommende personer til flyterminalen

	Dimensjonerende	
	Prosentandel	Antall reisende
Drosje	55	170
Privatbil	15	45
Andre kollektive midler	20	60
Fotgjengere	40	120
Sum	130	396

2.5 Oppsummering av de reisendes fordeling på videregående transportmidler

Tabell 9. Oppsummering av de reisendes fordeling på transportmiddel i max.timen (07.00-08.00) i 1985:

Ankommet med	Fotgjengere	Omstigning	Privatbil	Drosje	Sum	
Nærtrafikk-tog	9.771	1.740	23	66	11.600	
Mellom- (Butt dist.& fjerntog { Gjeng.	127	64	26	106	320	
	151	76	30	120	380	
Sum tog	10.049	1.880	79	292	12.300	
Bussterminalen ^{x)}	4.710	840	10	40	5.600	
Flyterminalen	120	60	45	170	395 ^{xx)}	
Sum	Antall	14.879	2.780	134	520	18.295
	Prosent	81	15	1	3	100

x) Etter samme fordelingsnøkkel som for nærtrafikk

xx) På grunn av forhold som er omtalt i pkt. 2.4 ligger dette tallet over de 310 som er totalt antall reisende pr. time ved flyterminalen.

I

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



11TU00526

200000028592