

# Follobanen og innfartsparkering

## Bruk av innfartsparkeringsplasser før og etter åpning av Follobanen

TØI rapport 1996/2023 • Forfattere: Erik Bjørnson Lunke, Torstein S. Throndsen • Oslo 2023 • 32 sider

- Åpningen av Follobanen innebar en kraftig forbedring av togtilbudet mot Oslo fra Ski stasjon og stasjonene lengre sør på Østfoldbanen. Samtidig var det ingen endring i togtilbudet på stasjonene nord for Ski stasjon.
- Etter åpningen av Follobanen har bruken av innfartsparkering økt betraktelig på stasjonene på Østfoldbanen, til sammen 18,8 prosent økning på de stasjonene vi har studert.
- Det har vært mest økning på de stasjonene som har hatt størst forbedring i kollektivtilbudet. Stasjonene nord for Ski stasjon opplever lav eller ingen vekst etter åpningen av Follobanen. På Ski stasjon og lengre sør er økningen høyere.
- Sonestruktur har en viss effekt: stasjoner som ligger helt i ytterkanten av en prissone ser ut til å oppleve noe høyere brukervekst.

Våren 2023 åpnet Follobanen og Blixtunnelen for ordinær togtrafikk mellom Ski og Oslo sentralstasjon. Med det ble togtilbudet for beboere i både Ski og deler av Follo og Østfold kraftig forbedret. Reisetiden fra Ski til Oslo S var nå 11 minutter, en halvering fra tidligere situasjon. I tillegg gav dobbeltsporet mulighet for å øke frekvensen på linjen, med dobbelt så mange avganger mellom Oslo og Ski, og økt antall avganger mellom Oslo og byene i Østfold. Stasjonene på Østfoldbanen nord for Ski fikk derimot ikke dra nytte av forbedringen i reisetid, men også her gav åpningen av Follobanen mulighet for å forbedre frekvensen og antallet avganger gikk fra to til fire i timen.

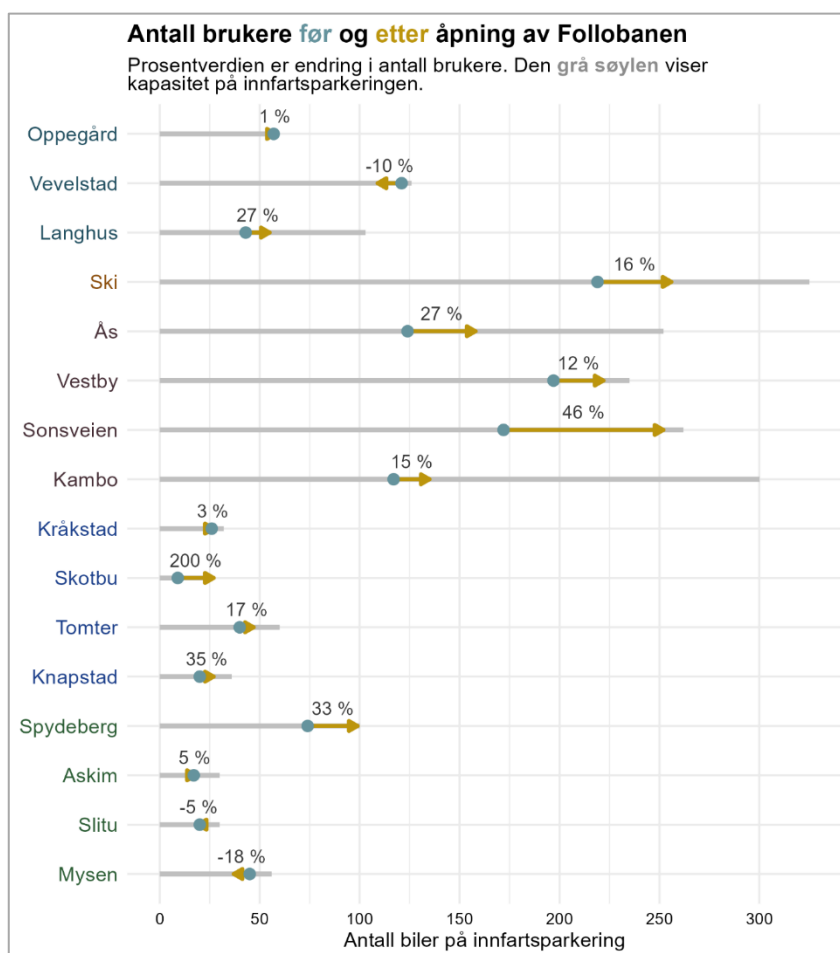
Med åpningen av Follobanen dukket det opp en bekymring hos Bane NOR knyttet til bruken av jernbanens innfartsparkeringsplasser. Ville den kraftige tilbudsforbedringen på Ski stasjon føre til at flere kjørte bil dit, selv om de bodde nærmere andre stasjoner, fordi dette ville innebære kortere reisetid totalt sett? Og ville det bli behov for regulering av innfartsparkeringen på Ski stasjon for å unngå unødvendig mye biltrafikk?

TØI har, på oppdrag for Bane NOR, undersøkt bruken av innfartsparkeringsplassene ved Ski stasjon og andre stasjoner på Østfoldbanen høsten 2022 og våren 2023, altså før og etter åpningen av Follobanen. Vi har registrert alle biler som parkerte på innfartsparkeringsplassene og koblet dette med bostedet til bilenes eiere. Vi har brukt disse dataene for å besvare følgende forskningsspørsmål:

- Har bruken av innfartsparkeringsplassene endret seg etter at Follobanen åpnet?
- Har det skjedd en endring i kapasitetsutnyttelse og kjøreavstander etter åpning av Follobanen?

## Stor variasjon i bruksendring

Kapasitetsutnyttelsen varierer mye mellom de ulike stasjonene. Enkelte stasjoner hadde mye ledig plass, mens andre var tilnærmet fulle på registreringstidspunktet. Kapasitetsutnyttelsen, og endring før og etter åpning av Follobanen, er vist i figur S.1.

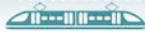


Figur S.1: Endring i antall brukere av innfartsparkering ved hver togstasjon.

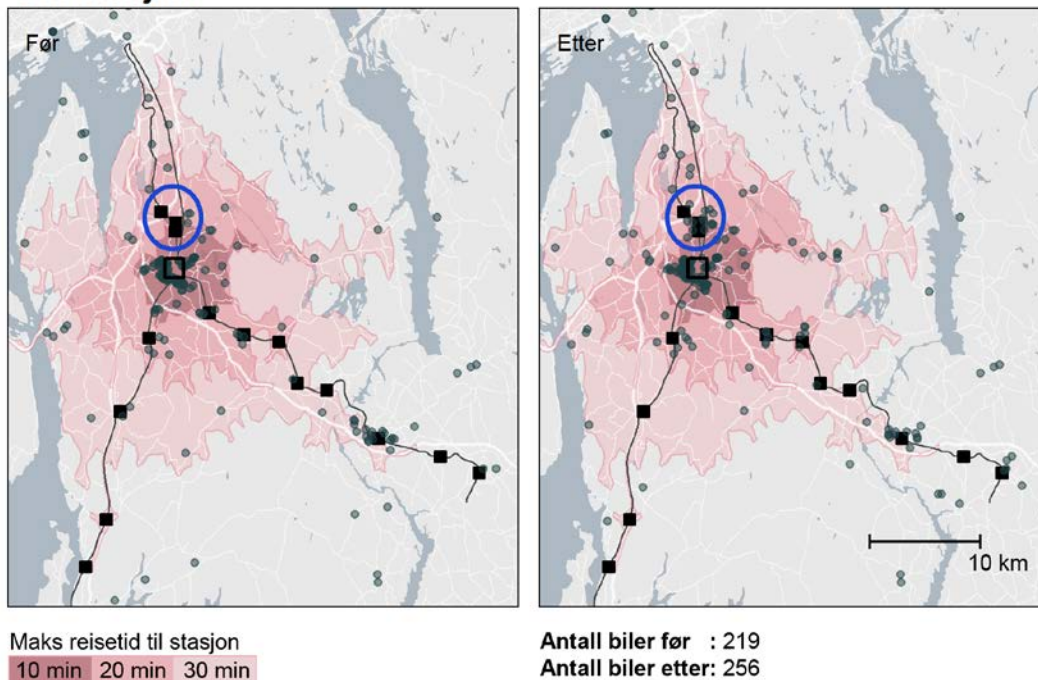
De aller fleste innfartsparkeringene opplevde økt pågang etter åpningen av Follobanen. Ski stasjon er blant de stasjonene som opplevde en tydelig økning. En hypotese har vært at bruken av innfartsparkering nord for Ski ville bli lavere, fordi det ble relativt mer attraktivt å kjøre til Ski og ta toget derfra, sammenlignet med stasjoner sør for Ski. Dette kan se ut til å stemme et stykke på vei. På Vevelstad har bruken gått betydelig ned, på Oppegård har den ligget stabil på kapasitetsgrensen, mens den har økt på Langhus. Til sammenligning har det vært kraftigere vekst på Ski stasjon og stasjonene på Østfoldbanens vestre linje, til og med Kambo.

## Flere brukere og lengre avstander til Ski stasjon

Figur S.2 viser på kart hvor brukerne av Ski stasjon bor. Ski stasjon tiltrekker seg brukere fra hele regionen, både Follo, men også Indre Østfold.



## Ski stasjon



Figur S.2: Kart over hvor brukere av Ski stasjons innfartsparkering har bostedsadresse, før og etter åpning av Follobanen. De røde områdene viser reisetid med bil til stasjonen. Kartdata: Kartverket

Bostedsmønsteret er ganske likt før og etter åpningen. Ett sted er det imidlertid en tydelig og markant endring, og det er ved togstasjonene nord for Ski. Området er fremhevet med den blå sirkelen i kartene. Før åpningen var det få brukere av Ski stasjon som bodde i disse områdene i Nordre Follo. Etter åpningen er det imidlertid en høyere tetthet av Ski-brukere i umiddelbar nærhet til stasjonene Opegård, Vevelstad og Langhus. Vi finner også at gjennomsnittlige kjørelengder til Ski stasjon har økt. Median reiselengde er omtrent én kilometer lengre etter åpningen av Follobanen enn før åpningen (en økning fra 5,8 til 6,8 kilometer).

## Bruken av innfartsparkering har økt etter åpningen av Follobanen

Kort oppsummert finner vi at bruken av innfartsparkering (og dermed trolig bruken av jernbanen) har økt. Vi ser noen geografiske forskjeller i hvordan bruken endrer seg. For det første finner vi at innfartsparkering sør for Ski har en markant vekst, spesielt gjelder dette stasjonene langs vestre linje. Dette tyder på at det er liten grad av overgang fra disse stasjonene til Ski. Nord for Ski er bildet imidlertid annerledes. Her ser vi også en viss økning i bruken, men betraktelig lavere. Dette har delvis sammenheng med at kapasiteten allerede var nesten fullt utnyttet i før-situasjonen, men det kan også ha sammenheng med endringen i togtilbud. Mens tilbudet har blitt betraktelig bedre sør for Ski stasjon, har stasjonene nord for Ski liten tilbudsendring. Dette gjenspeiles altså i bruken av innfartsparkering, som i stor grad øker i takt med forbedring av togtilbudet.

Analysen av kjørelengder gir også noen interessante funn. For det første finner vi en tydelig økning i median kjørelengde til Ski stasjon, som tyder på at omlandet til denne innfartsparkeringsplassen har blitt utvidet. Nord for Ski stasjon og langs vestre linje finner vi ingen endring i median kjørelengde. Derimot observerer vi omtrent en halvering i median kjørelengde til sta-



sjoner langs østre linje. Dette betyr at mens omlandet til Ski stasjon har økt, så har omlandet til stasjonene langs østre linje blitt mindre. En mulig forklaring på dette er at det har blitt mer attraktivt å bruke stasjonene (og innfartsparkeringsplassene) langs østre linje for de som bor relativt nærmere, mens det for de som bor lengre unna kan ha blitt mer attraktivt å heller kjøre til Ski stasjon. Dette er naturlig: dersom man i utgangspunktet har relativt lang kjørelengde til den nærmeste jernbanestasjonen, er det mindre ulempe å kjøre til en stasjon litt lengre unna. Hvis denne stasjonen også har fått betraktelig bedre togtilbud, som er tilfellet på Ski stasjon, kan effekten av å kjøre noe lengre faktisk bli kortere reisetid totalt sett.

Vi finner også en viss effekt av sonestruktur og billettpriser på hvordan bruken av innfartsparkering endres. Skotbu er et viktig eksempel. Stasjonen ligger helt i ytterkanten av en billettsoner, og resultatene tyder på at flere velger å kjøre dit etter åpningen av Follobanen. En del av denne økningen kan trolig forklares av muligheten for lavere billettpris på Skotbu enn på stasjoner lengre unna Oslo.

For å følge opp dette prosjektet vil Bane NOR foreta nye tellinger på innfartsparkeringsplassene i januar/februar 2024. TØI har fått ansvaret for å analysere også disse tellingene, for å studere utviklingen fra 2022, via 2023 til 2024.