



Statens vegvesen

10.06.2024

Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet



Teams, 10.06.24
Oskar Kleven

Indikatorsett for byvekstavtalene

- Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere på måloppnåelse og indikatorene til Samferdselsdepartementet, basert på rapportering fra partene.
- Det rapporteres på indikatorene i felles indikatorsett som ligger til grunn for alle byvekstavtalene

2. MINIMUM FELLES INDIKATORSETT

Tabell 1 gir en oversikt over indikatorene som skal rapporteres, datakilde og ansvarlig for rapporteringen.

Tabell 1: Felles indikatorsett for oppfølging av bymiljø- og byvekstavtalene.

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Målintikatorer		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
Supplerende indikatorer		
Endring i transportmiddelfordelingen.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).	SSB/kollektiv-selskapene (fylkeskommunene)	FK/JBD
Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet.	Miljødirektoratet	Kommunene
Oppfølging av innsatsområder		
Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	GIS-analyse	Kommunene
Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.	GIS-analyse	Kommunene
Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	Telling	Kommunene
<ul style="list-style-type: none"> Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer) Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte 		
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk.		Alle avtaleparter (ved behov)




Endring i ÅDT for lette kjøretøy («byindeks»)
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.

**INDIKATORER FOR OPPFØLGING
AV BYVEKSTAVTALER**
Minimum felles indikatorsett

Felles indikatorsett er sentralt på tvers av byene i arbeidet med «trafikkdata by»

Kontinuerlig arbeid med datakilder og datakvalitet

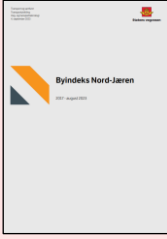



Datakilder

Datakilder

Byindeks og trafikkarbeid


- Metodikk
- Datakvalitet
- Representativitet

Sykkeltellinger/sykkelindeks

- Prinsipper for måling av sykkeltrafikk
- Sykkelindikator i byvekstområdene
- Dialog med byområdene

Analyser for økt kunnskap om metode og utvikling




Analyser

Analyser

- **Gjennomgangstrafikk**
- Arbeidet er gjennomført
- Orienteringer pågår i byområder med byvekststavnale
- Innspill til forhandlingene Nedre Glomma og Kristiansand

- **Næringstrafikk- og mobile tjenesteytere**
- Arbeidet startet opp.
- Ser på mulig bruk av ABAX kjørebok
- Ser på mulig bruk av SSB-data
- Ser på varebilundersøkelser
- Ser på mulig bruk av bomdata
- Sannsynligvis behov for å kombinere ulike datakilder

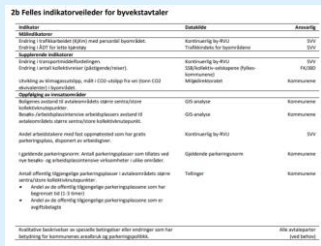
Dialog og oppfølging av spørsmål om indikatorene



Ansvar og samarbeid

Ansvar og samarbeid


- Dialog med byområdene
- Referansegruppe
- Indikatorveileder



Innspill til forhandlinger

- Nedre Glomma
- Kristiansand

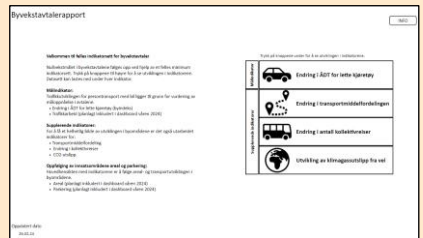
Tilgjengeliggjøring av rapportering og datakilder



Sammenstilling

Sammenstilling

- **Dashboard – felles indikatorsett (steg 1)**
- Supplerende datakilder (steg 2)



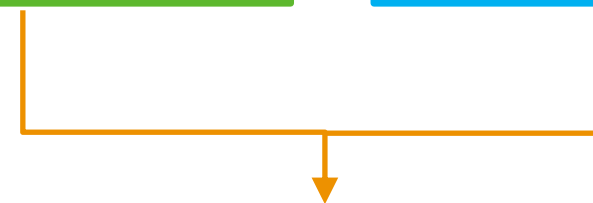
Steg 1 Dashboard - felles indikatorsett

Oppfølging av nullvekstmålet



Statens vegvesen

- Det brukes to måleindikatorer for å følge opp det videreutviklede nullvekstmålet.
 - «**Endring i ÅDT for lette kjøretøy**» (byindeksen) er hovedindikator.
 - «**Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet**» fungerer som støtteindikator.
 - Dette innebærer at byindeksen vil gi informasjon om trafikkutviklingen i avtaleområdet i forhold til nullvekstmålet, mens trafikkarbeidet vil gi utfyllende informasjon som bidrar til bedre forståelse av endringene i byindeksen
 - Dersom byindeksen gir en vekst i trafikken mens reisevanedataen gir nullvekst, må resultatene ses i sammenheng og forklares.



Rapporteres i statsbudsjettet.
Prop. 1 S

Byindeks og trafikkarbeid | Forskjeller



Statens vegvesen

RVU måler reiser og i liten grad absolutt trafikkmengde, mens byindeksene måler trafikkvolum og i liten grad reiser.

- 1) RVU registrerer reiser, mens trafikktelegningene registrerer kjøretøy. Det betyr at en bil eller sykkel kan passere flere tellepunkter på én tur og dermed registreres flere ganger
- 2) Tellepunktene tar ikke hensyn til antall passasjerer i bilen – er det fire personer i bilen regnes det som fire reiser i en RVU, mens det fremdeles er én bil i trafikktelegningene.
- 3) Tellepunktene får med seg trafikk av personer som ikke er registrert bosatt i Norge, slik som yrkessjåfører fra andre land, feriegjester og sesongarbeidere. Disse kan ikke trekkes ut til å delta i noen RVU.
- 4) Tellepunktene får også med seg trafikk generert av mobile tjenesteytere, både knyttet til person- og varetransport, og annen næringsvirksomhet. Dette fanges bare delvis opp i en RVU. Disse forskjellene gjør at en i liten grad direkte kan sammenligne tall fra tellepunkt og RVU-data.



«Å måle nullvekst» – TØI-rapport (2013/2024) | datakilder for å måle endring i trafikkomfang, tiltak

- For utvikling fra år til annet er det bedre å se på trafikktegninger, for eksempel sammenstilt med byindekser.
- For endringer som skjer fra ett år til neste er ikke RVU en egnet indikator for måloppnåelse i byvekstavtaleområdene. Til det er utvalgene for små i forhold til fenomenet som skal studeres.
- For endringer over en lengre tidsperiode er RVU best egnet
 - Eksempelvis sammenligne 2018/19 med 2022/23 vil RVU være bedre egnet enn byindeksene, fordi en med RVU ser på reiseformål direkte, og dermed kan unngå feil som følger av at indikatoren, kjøretøy av en viss lengde, ikke treffer helt på målet man ønsker å vurdere, persontrafikk med bil.

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Å måle nullvekst

Vurdering av datakilder og datakvalitet til byvekstavtalene

Jørgen Aarhaug, Ingunn Opheim Ellis,
Fredrik Alexander Gregersen, Berit Grue, Anne Madslie

2013/2024

- RVU 2013/2014
- RVU 2018/2019
- RVU 2022/2023

- «Rydder» mere i datasettene for å få de så sammenlignbare som mulig (bl.a. tar bort mobile tjenesteytere, bilfører med lastebil)
- Stedfestingen er kvalitetssikret
- Beregner endringer i trafikkarbeid for hele BVA området og bykommunen

TØI rapport 1647/2018

Øystein Engebretsen

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Måling av trafikkarbeid med
reisevaneundersøkelser



Byvekstavtale kommunene

	RVU 2023 (endring % KjtKm, bykommune)			
	2013/14- 2018/19	2013/14- 2022/23		2018/19- 2022/23
Oslo	-7,4	-15,7		-8,9
Bergen	-5,1	-6,8		-1,7
Stavanger	-19,0	-18,5		0,7
Trondheim	-0,5	6,3		6,8

Bykommunene

	RVU 2023 (endring % KjtKm, BVA)			Byindeks	
	2013/14- 2018/19	2013/14- 2022/23		2018/19- 2022/23	2019- 2023
Oslo/Akershus	-3,2	-3,6		-0,5	0,6
Bergen	-7,3	-3,8		3,7	1,8
Nord Jæren	-15,8	-11,1		5,6	4,2
Trondheim	-1,0	12,0		13,2	2,1

