



Byindeks Bergensområdet

2018 - desember 2025

Innhold

1	Formål og datagrunnlag	3
1.1	Metodikk og datagrunnlag	3
1.1.1	Lette kjøretøy	3
1.1.2	Næringstransport og mobil tjenesteyting	3
1.1.3	Gjennomgangstrafikk	4
1.1.4	Motorsykler	4
1.1.5	Saktegående kø	4
1.2	Områdeavgrensing og vegnett	5
1.3	Byindekspunktene	7
2	Endring i trafikkmengde	11
2.1	Endring i glidende treårsperiode	11
2.2	Endring i ett- og toårsperiode	15
2.3	Endring per år	16
2.3.1	Sammenheng med tre års glidende indeks	16
3	Spesielle trafikkforhold	17
3.1	Trafikale følger av tiltak mot koronaviruspandemien	17
3.2	Gjennomgangstrafikk	18
3.3	Carl Konows gate stengt i 2020	18
3.4	Ny E39 Svegatjørn - Rådal	18

Tabeller

1	Veglengder.	6
2	Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.	7
3	Tre års glidende indeks.	12
4	Årlig indeks, og kjedet årlig indeks.	16

Figurer

1	Kart som viser trafikkregistreringspunkt og årsdøgntrafikk.	10
2	Tidsserie med tre års glidende indeks.	13
3	Tidsserier med ett, to og tre års glidende indeks.	15

1 Formål og datagrunnlag

Byvekstavtalene har mål om nullvekst i persontransport med bil: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.* Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks og reisevaneundersøkelser, ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene.

1.1 Metodikk og datagrunnlag

Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistreringer fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveger, samt på enkelte kommunale veger, og er ment å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Det tas hensyn til perioder hvor registreringsutstyret ikke har vært i drift, og perioder hvor trafikken i stor grad er påvirket av vegstenginger, omkjøringer og permanente strukturelle endringer i vegnettet (åpning av nye veger).

Metodikken for beregning av byindeks er beskrevet nærmere i rapporten “Metodikk for beregning av byindeks”, som er tilgjengelig på vegvesen.no.

1.1.1 Lette kjøretøy

Datagrunnlaget for byindeksen består av kjøretøy klassifisert som “lette” kjøretøy. Trafikkregistreringsutstyret måler kjøretøylengde og lengder kortere enn 5,6 m tilsvarer i stor grad kjøretøy med tillatt totalvekt under 3,5 tonn. Det er noen unntak fra denne tilnærmingen, og det er hovedsaklig lette kjøretøy som er lengre enn 5,6 m (større varebiler, bobiler) og lette kjøretøy med henger. Der hvor det er en del slike kjøretøy vil trafikkregistreringsutstyret derfor systematisk overestimere andelen tunge kjøretøy. Endringen i mengden av trafikk med slike kjøretøy fanges dermed ikke opp av en indeks for lette kjøretøy.

1.1.2 Næringstransport og mobil tjenesteyting

En del næringstransport foretas med kjøretøy som blir målt til kortere enn 5,6 m og vil dermed inngå i datagrunnlaget til byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille på lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke inngår i målet. Trafikkarbeidet som innhentes ved hjelp av reisevaneundersøkelser, vil imidlertid kun gjelde reisene som er omfattet av nullvekstmålet (private personbilturer inkludert reiser til og fra møter). Dersom byindeksen gir en vekst i trafikken mens reisevanedataene gir nullvekst, kan det antas at vekst i byindeks skyldes trafikk med lette kjøretøy som ikke omfattes av nullvekstmålet.

1.1.3 Gjennomgangstrafikk

I trafikkregistreringene er det ikke mulig å skille ut gjennomgangstrafikk fra lokal trafikk. Plasseringen til byindekspunktene kan ha mye å si for hvor mye gjennomgangstrafikk som blir med i datagrunnlaget. Statens vegvesen har nylig gjennomført en vurdering av gjennomgangstrafikkens størrelse i byområdene. Denne analysen er basert på satellittposisjonsdata og trafikkregistreringer, og har sammenlignet antall kjøreturer som i sin helhet går gjennom byområdet med turer som starter og/eller slutter innenfor området. Se kapittel [3.2](#).

1.1.4 Motorsykler

Motorsykler registreres og inngår i datagrunnlaget på lik linje med andre lette kjøretøy. Tidligere var ikke motorsykler en del av trafikkregistreringene, men dette ble gradvis innført (ulikt tidspunkt for hvert trafikkregistreringspunkt) i perioden 2015 - 2018.

1.1.5 Saktegående kø

Med dagens trafikkregistreringsutstyr er det utfordrende å få god datakvalitet når trafikken er veldig saktegående og tidvis stillestående. Punkter med høy andel av denne typen trafikk bør ikke tas med i byindeksen. I slik trafikk vil lengdemålingene til en viss grad bli feil og underkjent. Dermed blir det mindre datagrunnlag for lette kjøretøy.

1.2 Områdeavgrensning og vegnett

Rapporteringen av byindeksen gjelder for byvekstavtalen for Bergensområdet 2019-2029. Avtaleområdet inkluderer Bergen, Øygarden, Alver, Bjørnafjorden og Askøy kommuner.

Veglengder fordelt på vegkategori for gjeldende område er oppsummert i tabell 1.

Tabell 1. *Veglengder.*

Vegkategori	Lengde (km)
Europaveg	148
Riksveg	19
Fylkesveg	906
Kommunalveg	1 227

Lengden på vegnettet gjelder per 1. januar 2025, og omfatter kun bilveg. Lengde på kryssystem og sideanlegg er utelatt.¹

Trafikkregistreringene som ligger til grunn for byindeksen foretas i all hovedsak på riks- og fylkesvegnettet. Oversikten viser at kommunalt vegnett har størst samlet lengde, men dette omfatter også alle små boligater som hver for seg har relativt lite trafikk. Trafikkregistreringene på de mer trafikkerte riks- og fylkesvegene vil fange opp en betydelig andel av trafikkmengden i området, og vil sann sett være representativt som grunnlag for et mål på den totale endringen i trafikkmengden.

¹Videre filtrering: kun topologinivå VT+VTKB, kun vegtype kanalisert veg og enkel bilveg, kun veglenketype "hoved". Adskilte løp: kun "Nei" og "Med" - dette som en enkel måte å unngå dobbelttelling av f.eks. toløpstuneller på.

1.3 Byindekspunktene

De 83 trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen er listet opp nedenfor. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er oppgitt for lette kjøretøy (målt til kortere enn 5,6 m). NB! I beregning av ÅDT-verdiene er det ikke tatt hensyn til eventuelle strukturelle endringer i vegnettet på samme måte som dette kan føre til ekskluderinger i indeksberegningene. Endring i summert ÅDT for flere punkt kan derfor ikke ukritisk benyttes som mål på endring i trafikkmengde for området.

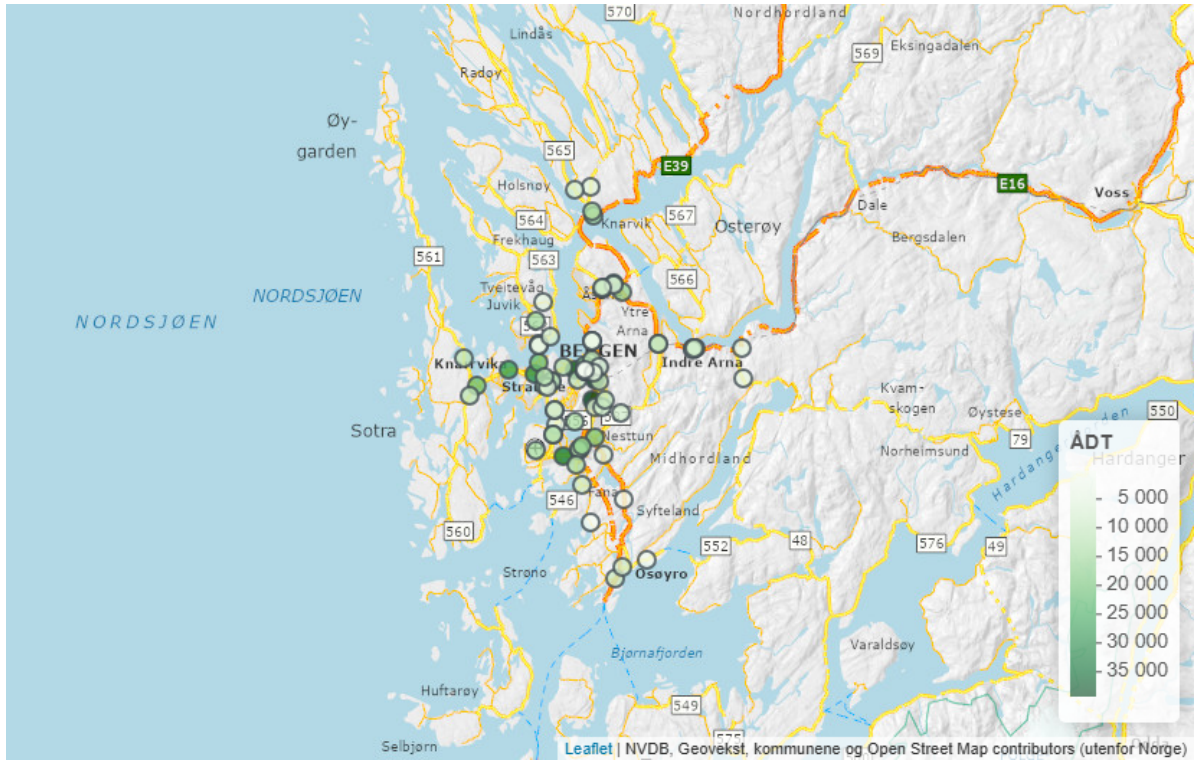
Tabell 2. Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.

Navn	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Christies gate	EV16 S1D1 m1842	7 720	7 210	2025
Blindheim	EV16 S2D1 m1212	15 670	15 240	2025
Indre Arna	EV16 S3D1 m78	14 250	12 970	2025
Osterøy-Trengereid	EV16 S3D1 m4894 KD1 m90	170	170	2025
Trengereid-Osterøy	EV16 S3D1 m4894 KD3 m110	170	200	2025
Rampe Osterøy til Arna	EV16 S3D1 m4894 KD4 m175	1 750	1 900	2025
Rampe Arna til Osterøy	EV16 S3D1 m4894 KD5 m201	1 760	1 890	2025
Herland	EV16 S3D1 m4953	8 700	9 210	2025
Trengereidtunnelen	EV16 S4D1 m3215	4 670	5 020	2025
Knarvik	EV39 S74D1 m762	14 210	13 930	2025
Vågsbotn	EV39 S76D1 m43	23 630	24 060	2025
Amalie/Sandviken	EV39 S77D1 m3165 KD1 m193	6 170	5 670	2025
Amalie/Fløyfjellet	EV39 S77D1 m3165 KD2 m30	2 580	2 400	2025
Munkebotntunnelen	EV39 S77D1 m3165 KD4 m10	4 440	3 700	2024
Fløyfjellstunnelen sørgående	EV39 S77D1 m6550	21 310	22 480	2025
Nygård, Danmarks plass - Nygårdstunnelen	EV39 S77D1 m7122 KD3 m305	6 000	7 430	2025
Danmarks plass-sentrum	EV39 S77D1 m7122 KD6 m50	6 460	7 180	2025
Danmarks plass-Åsane	EV39 S77D1 m7483	8 370	9 670	2025
Fløyfjellstunnelen nordgående	EV39 S77D1 m8154	20 530	21 870	2025
Danmarks plass ved ladestasjon	EV39 S78D1 m995	39 460	38 440	2025
Fjøsanger v/bomst.	EV39 S78D1 m3437	35 020	39 080	2025
Troldhaugtunnelen - Lagunen	EV39 S79D10 m1192	8 670	4 050	2025

Navn	Vegreferanse	ÅDT	ÅDT	År
		referanseår	nyeste år	(nyeste)
Røykenes	EV39 S79D50 m7019	11 440	1 880	2025
Vallaheiene	EV39 S79D50 m13764	13 310	5 890	2025
Nesttunnellen	EV39 S79D50 m16575	18 250	17 860	2025
Moberg v/Lekven	EV39 S81D1 m1308	7 250	8 790	2025
Damsgårdstunnelen	RV555 S1D1 m2621	36 520	35 680	2023
Lyderhorntunnelen øst	RV555 S1D1 m6136	31 600	31 630	2025
Rampe Sotra - Knappetunnelen	RV555 S1D1 m6270 KD3 m138	6 760	7 740	2025
Harafjelltunnelen	RV555 S1D1 m8548	27 990	28 270	2025
Sotrabrua vest	RV555 S1D1 m11730	25 120	25 490	2025
Kolltveittunnelen	RV555 S1D1 m16438	18 110	19 590	2025
Torborg Nedreaas gate	RV555 S1D20 m342	17 560	16 560	2025
Håvardstun	RV580 S1D1 m4474	23 290	30 730	2025
Lagunen - Troidhaugtunnelen og Sørås	RV580 S1D10 m2710	18 560	12 820	2025
Bergen lufthavn, Flesland	RV580 S2D1 m1470	12 980	13 370	2025
Gullbotn	FV49 S12D1 m3688	4 560	4 410	2025
Knarvik - Isdalstø	FV57 S1D1 m399	12 890	13 040	2025
Isdalstø fartstavle	FV57 S1D1 m3673	5 470	5 480	2025
Løvestakkunnelen	FV540 S1D1 m1201	9 750	9 770	2025
Rådal	FV546 S1D1 m1170	12 910	12 910	2018
Fana v/Kirkevoll sk	FV546 S1D1 m3663	10 460	7 670	2025
Moberg	FV552 S1D1 m228	5 540	7 520	2025
Hattvik fartstavle	FV552 S1D1 m4094	1 610	1 370	2025
Bønes	FV556 S1D1 m2620	15 590	12 740	2025
Straume bro	FV556 S1D1 m5178	3 520	3 890	2025
Knappetunnelen ved Dolvik - Fyllingsdalsveien	FV557 S1D1 m2515	10 890	11 680	2025
Knappetunnelen nord, nordgående	FV557 S1D1 m5509	7 210	7 850	2025
Knappetunnelen nord, sørgående	FV557 S1D1 m13590	7 330	7 780	2025
Knappetunnelen ved Dolvik - Ytrebygdsvegen	FV557 S1D1 m16575	21 830	11 530	2025
Lyderhornsveien v/Gravdal	FV558 S1D1 m3260	10 830	11 420	2025
Håkonsvernveien	FV558 S1D1 m7123	13 270	13 160	2025
Fjell kirke	FV560 S1D1 m1483	9 980	10 430	2025
Knappskog fartstavle	FV561 S1D1 m3353	10 980	10 430	2021
Olsviktunnelen	FV562 S1D1 m1355	18 830	19 800	2025
Storeklubben, rampe	FV562 S1D1 m3555	3 920	3 940	2023
Askøybrua-Kleppestø	KD1 m269			
Storeklubben, rampe	FV562 S1D1 m3555	1 760	1 820	2025
Kleppestø-Strusshamn	KD2 m34			

Navn	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Storeklubben,	FV562 S1D1 m3555	5 050	4 750	2025
Strusshamn-Kleppstø-Askøybrua	KD4 m29			
Juvik nord	FV562 S1D1 m6532	13 750	13 860	2025
Florvågtunnelen	FV563 S1D1 m1683	6 970	7 160	2025
Alversund skule	FV565 S1D1 m2382	6 780	6 810	2019
Bjørndalstræ	FV574 S2D1 m3561	6 710	5 410	2020
Torget	FV577 S1D1 m1024	12 110	10 640	2022
Åsamyrene sør	FV578 S2D1 m300	13 050	14 330	2025
Åsamyrane	FV578 S2D1 m413	13 810	14 980	2025
Vågsbotn Fv. 578	FV578 S3D1 m928	5 380	4 620	2022
Skjøld	FV582 S1D1 m272	19 290	16 260	2025
Storetveitveien bom	FV582 S2D1 m3714	6 130	5 950	2025
Ibsensgate	FV584 S1D1 m639		9 750	2025
Michael Krohns gate ved bomstasjon	FV584 S1D1 m2846	8 060	6 500	2020
Gyldenpris - Puddefjordsbroen	FV584 S1D1 m3004 KD2 m27	480	4 120	2025
Laksevåg - Puddefjordsbroen	FV584 S1D1 m3004 KD3 m80	2 390	620	2025
Natland bomstasjon	FV585 S1D1 m1694	8 860	8 420	2020
Mannsverk	FV585 S1D1 m2634	10 510	9 660	2020
Kalfarbakken	FV585 S1D1 m7064	5 020	2 530	2025
Heldal fartstavle	FV587 S2D1 m3720	9 620	7 820	2021
Nordvik	FV5158 S2D1 m243	2 240	400	2024
Loddefjord nord	FV5216 S1D1 m974	12 400	11 790	2025
Steinrusten	FV5256 S1D1 m1669	3 870	4 530	2025
Salhusveien	FV5300 S1D1 m40	6 240	6 960	2025
Gamle Nygårdsbro	FV5332 S1D1 m235	4 990	4 710	2025
Indre Arna	FV5354 S2D1 m3730	8 160	9 160	2025
Damsgårdsveien bom	KV4382 S1D1 m1203	630	1 040	2025

Kartet i figur 1 viser plasseringen av trafikkregistreringspunktene i avtaleområdet.



Figur 1. Kart som viser trafikkregistreringspunkt og årsgjennsnittstrafikk.

2 Endring i trafikkmengde

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikktutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til de fire største byområdene datert 11.12.2019. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett, som betyr at det er trafikknivået i referanseåret 2018 det skal sammenlignes med. Det skal være netto nullvekst i perioden.

2.1 Endring i glidende treårsperiode

Tre års glidende indeks blir beregnet ved å ta et gjennomsnitt av trafikknivået de siste tre årene for så å sammenligne dette med trafikknivået i referanseåret. For hvert av trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen benyttes gjennomsnittlig døgntrafikk. For at denne treårs glidende indeksen skal kunne oppdateres månedlig, benyttes gjennomsnittlig døgntrafikk per måned, kjent som månedsdøgntrafikk (MDT).

Det er i perioder bortfall av data som skyldes nedetid på registreringsutstyr eller ensidig påvirkning av større trafikkomlegginger. Et krav om at alle 36 måneder i treårsperioden skal ha data for et trafikkregistreringspunkt, er så strengt at få punkter oppfyller det. For å sikre at flere punkter bidrar med data til beregningen, er det derfor satt krav om at hvert punkt har minst 10 måneder i enhver 12-månedersperiode, samt minst 2 av hver kalendermåned i treårsperioden.

Trafikkmengden som registreres på et trafikkregistreringspunkt representerer en vegstrekning i byområdet. Denne vegstrekningen er avgrenset av kryss i hver ende, og har langs hele sin lengde det samme antall passerende kjøretøy i løpet av et døgn. En slik vegstrekning kalles en trafikklénke. Vegnettet i et byområde består av et antall trafikklénker som alle har ulik trafikkmengde. For at en byindeks skal kunne sammenligne trafikken over tid, må de samme trafikkregistreringspunktene inngå i både treårsperioden og referanseåret.

En ulempe med denne metodikken er at utvalget av trafikkregistreringspunkter begrenses til de som hadde gode nok data i referanseåret.

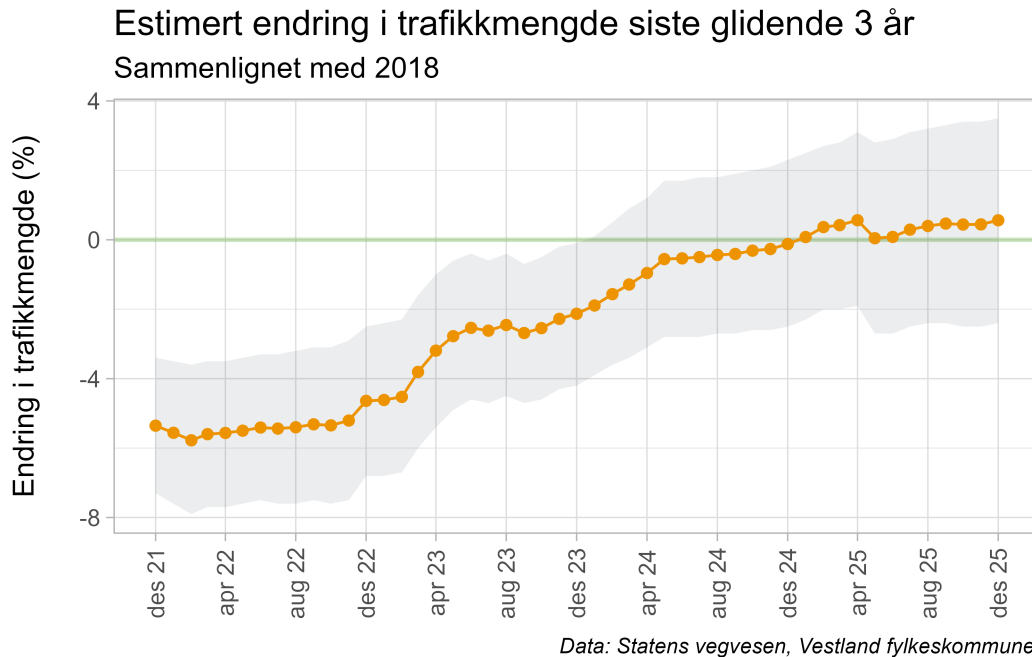
En treårs glidende indeks er tilgjengelig fra og med det er gått tre år etter referanseåret.

Resultatene for hele kalenderår er gitt i tabell 3. En tidsserie med månedsvís utvikling er vist i figur 2.

Tabell 3. Tre års glidende indeks.

Sammenligningsperiode	Antall punkt ^a	Byindeks (endring i trafikkmengde) (%)	Konfidensintervall (%-poeng)
2018 - (jan 2019 - des 2021)	49	-5,4	(-7,3, -3,4)
2018 - (jan 2020 - des 2022)	43	-4,6	(-6,8, -2,5)
2018 - (jan 2021 - des 2023)	42	-2,1	(-4,2, -0,1)
2018 - (jan 2022 - des 2024)	37	-0,1	(-2,5, 2,3)
2018 - (jan 2023 - des 2025)	37	0,6	(-2,4, 3,5)

^aAntall punkt som oppgis er hvor mange av de 83 byindekspunktene som har bidratt med data i det aktuelle tidsintervallet.



Figur 2. Tidsserie med tre års glidende indeks. Skravert område angir usikkerheten i beregningene i form av et 95 % konfidensintervall.

Resultat nullvekstmål

For de 37 byindekspunktene som inngår i indeksen for tre års glidende gjennomsnitt, viser beregningen at trafikken for de tre siste årene har hatt en svak økning på 0,6 % sammenlignet med referanseåret 2018. Beregningene har en feilmargin som betyr at trafikknivået ligger et sted mellom -2,4 % og 3,5 % sammenlignet med referanseåret. Når denne regnemåten legges til grunn kan man ikke si helt sikkert om trafikken har økt eller ikke sammenlignet med referanseåret, men den ligger omtrent på samme nivå.

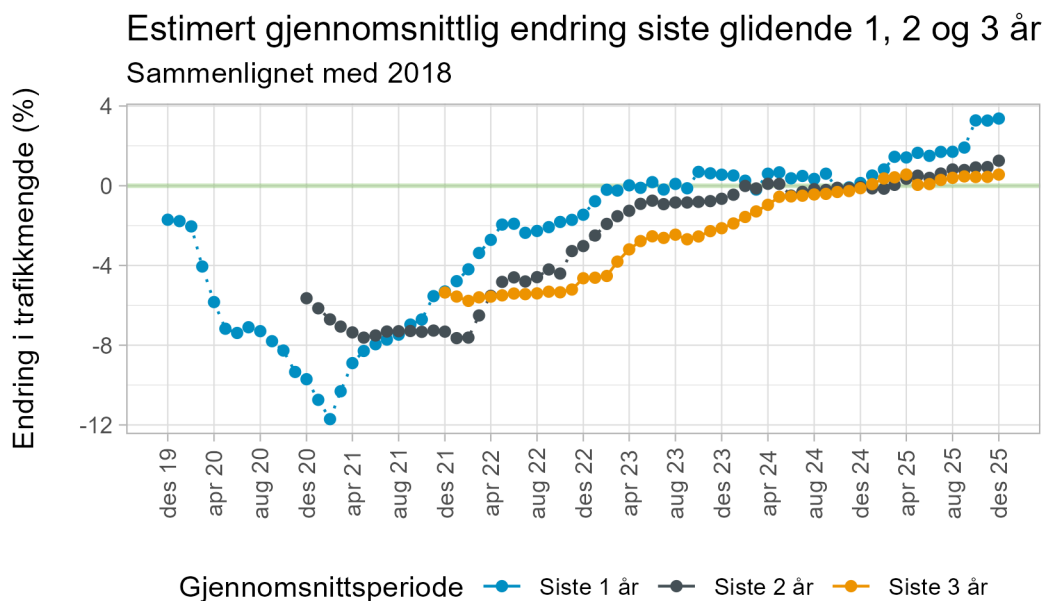
Byindeksen har en viss usikkerhet knyttet til seg fordi den beregnes med data fra et begrenset *utvalg* trafikkregistreringspunkt. Intervallet som er angitt ovenfor er et konfidensintervall på 95 %, som vil si at den sanne endringen i trafikkmengde vil ligge innenfor intervallet 95 % av gangene en tilsvarende måling blir gjort. Usikkerheten er i stor grad avhengig av hvor ulik endringen er i de trafikkregistreringspunktene som inngår i beregningene. Større endringer i vegnettet, som lokalt fører til endrete rutevalg for en betydelig andel av trafikken, vil derfor bidra til økt usikkerhet. Se forøvrig kapittel 3 for en nærmere omtale av spesielle trafikkforhold.

Pandemiperioden som startet i mars 2020 og varte til februar 2022 hadde generelt lavere

trafikknivå enn normalt. Den tre års glidende indeksen viser en verdi som er påvirket av dette tre år etter. Verdien for tre års glidende indeks for mars 2023 er den første i denne tidsserien som ikke omfatter alle pandemimånedene. Pandemi-perioden vil deretter gli ut av treårsvinduet måned for måned, og den tre års glidende indeksen for februar 2025 blir den første i tidsserien som ikke har noen av pandemimånedene i seg.

2.2 Endring i ett- og toårsperiode

Tre års glidende indeks glatter ut trender som er av kortere varighet, men som kan være synlige dersom den glidende indeksen beregnes for kortere perioder. Eksempelvis kan en økende trend i trafikken som har oppstått det siste året bli lite synlig i den tre års glidende indeksen dersom de to første årene var stabile eller hadde nedgang. For å kunne si noe om hvilken utvikling den tre års glidende indeksen kan få framover i tid, er det nyttig å se tilsvarende glidende indekser for perioder på ett og to år. Dette vises i figur 3.



Data: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune.

Figur 3. Tidsserier med ett, to og tre års glidende indeks.

Dersom trafikkmengden i årene framover blir liggende på samme nivå som i dag, vil det glidende gjennomsnittet for både 2 og 3 år sammenfalle med det som gjennomsnittet for 1 år ligger på i dag.

2.3 Endring per år

Endring i trafikkmengde er også beregnet for hele kalenderår. I stedet for et tre års glidende gjennomsnitt beregnes en indeks mellom to påfølgende år. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes da registrert trafikk dato for dato og time for time.

Indekstall som gjelder for lengre perioder enn to påfølgende år er beregnet som en kjedet indeks av de årlige indeksene.²

Tabell 4 viser den årlige indeksen, samt en prosentvis endring sammenlignet med referanseåret i form av kjedet indeks.

Tabell 4. Årlig indeks, og kjedet årlig indeks.

Periode	Antall punkt	Byindeks (endring i trafikkmengde) (%)	Konfidensintervall (%-poeng)
2018-2019 jan-des	66	-1,7	(-2,7, -0,7)
2019-2020 jan-des	62	-8,0	(-9,9, -6,1)
2020-2021 jan-des	68	5,6	(4,8, 6,4)
2021-2022 jan-des	61	3,5	(1,7, 5,3)
2022-2023 jan-des	50	1,2	(0,1, 2,3)
2023-2024 jan-des	60	-0,0	(-1,1, 1,1)
2024-2025 jan-des	58	2,1	(1,6, 2,6)
2018-2020 jan-des	66	-9,5	(-11,6, -7,4)
2018-2021 jan-des	68	-4,5	(-6,8, -2,2)
2018-2022 jan-des	68	-1,1	(-4,1, 1,9)
2018-2023 jan-des	68	0,0	(-3,2, 3,2)
2018-2024 jan-des	68	0,0	(-3,4, 3,4)
2018-2025 jan-des	68	2,2	(-1,3, 5,7)

Beregningene estimerer her at endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2024 til 2025 var 2,1 %. Et 95 % konfidensintervall går fra 1,6 % til 2,6 %.

2.3.1 Sammenheng med tre års glidende indeks

Beregningsmetoden for tre års glidende indeks og årlig indeks er litt forskjellig. Det settes ulike krav til hvor mye data som skal være tilgjengelig for hvert punkt over tid, og dermed kan datagrunnlaget bli noe ulikt. Da er det naturlig at resultatene ikke alltid er helt like. Det er viktig å sammenligne konfidensintervallene og hvis disse i stor grad overlapper, så er ikke resultatene signifikant forskjellige.

²En kjedet indeks er en multiplikasjon av indekser på desimalform hvor en indeks på 1 tilsvarer ingen endring.

3 Spesielle trafikkforhold

Trafikkregistreringspunktene som benyttes i byindeksen dekker kun en andel av det aktuelle vegnettet. Derfor kan det oppstå omfordeling av trafikk i vegnettet som bare delvis fanges opp i datagrunnlaget. Et typisk eksempel er en veg som stenges i en lengre periode i forbindelse med vegarbeid, og som fører til at all trafikken som normalt kjører der må benytte andre veger i området. Da har vi to ulike scenarioer:

1. Den totale trafikkmengden i området er fortsatt den samme, siden omkringliggende vegnett har kapasitet til å føre den omdirigerte trafikken, samt at omkjøringen ikke tar så mye lengre tid at tureterspørselen går ned.
2. Den totale trafikkmengden i området går ned som følge av manglende kapasitet i omkringliggende vegnett, eventuelt at omkjøringsruter blir for lange, og med det tidkrevende, som gjør tureterspørselen lavere.

Formålet med en byindeks er å estimere en generell trend i trafikktviklingen over tid. Byindeksen skal derfor ikke få et endringsbidrag fra stengingen i scenario 1, mens den skal få det i scenario 2. Med full informasjon om trafikken på alle deler av vegnettet, ville byindeksen uten videre ha fanget opp dette. Men siden byindekspunktene bare har data fra deler av vegnettet, må det tas hensyn til det i utvalget av punkter som bidrar til indeksen til enhver tid.

Er det et byindekspunkt på en stengt veg, er det ikke alltid tilfelle at all den omfordelte trafikken fanges opp i andre byindekspunkt. Dette er avhengig av vegnettets struktur omkring den stengte vegen og fordeling av byindekspunktene der. Nedgangen i punktet på stengt veg veies derfor ikke alltid opp av tilsvarende økning i andre punkter, og det er derfor punkt på stengt veg i noen tilfeller tas ut av datagrunnlaget. Da må eventuelle andre punkt som får økning som følge av stengingen også tas ut.

Trafikkregistreringspunkter må derfor ses i sammenheng med langvarige hendelser på vegnettet som medfører omkjøringsruter.

Ved innføring eller fjerning av bomring, tilføring eller fjerning av bomstasjoner, samt endring av bomtakster, vil trafikken påvirkes. Trafikkregistreringspunkter som påvirkes av dette blir ikke tatt ut av datagrunnlaget så lenge de fanger opp trafikkfordelingen på veger som både får økt og redusert trafikk som følge av dette.

3.1 Trafikale følger av tiltak mot koronaviruspandemien

I store deler av perioden fra mars 2020 til februar 2022 ble trafikken i varierende grad påvirket av tiltak mot spredningen av det nye koronaviruset. Trafikken varierte i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Enkelte tiltak førte til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk kunne møtes fysisk. Oppfordringen om å unngå å benytte

kollektivtrafikk dersom mulig, kunne nok isolert sett øke personbiltrafikken noe, men totalt sett førte tiltakene til mindre biltrafikk.

3.2 Gjennomgangstrafikk

En analyse gjennomført av Statens vegvesen viser at andelen gjennomgangstrafikk i byområdet er så liten at den ikke har innvirkning på byindeksen.

3.3 Carl Konows gate stengt i 2020

I store deler av 2020 var Carl Konows gate stengt for gjennomkjøring. Dette førte til en omfordeling av trafikken i registreringspunktene ved Gyldenpris og Damsgårdsveien. Disse punktene har derfor indeksverdier som avviker fra de andre, men dekker samlet sett utviklingen i området.

3.4 Ny E39 Svegatjørn - Rådal

Ny E39 mellom Svegatjørn og Rådal ble åpnet 31. oktober 2022. Dette avlastet omkringliggende vegnett, deriblant den opprinnelige strekningen på E39 gjennom Kaland og Syfteland. En omfordeling av trafikken oppsto også i områdene Nesttun, Sørås samt til Fana og Nordvik. Trafikken som går på nyvegen er ikke en del av datagrunnlaget til byindeksen, og derfor må de byindekspunktene som står på avlastede veger holdes utenfor den årlige indeksen en periode. Siden indeksberegningene sammenligner trafikk mellom to påfølgende år, må også et år etter åpning utelates for disse punktene før indeksen sammenligner trafikk med samme vegnett som året før.

Derfor er følgende indekspunkter holdt utenfor i perioden november 2022 - oktober 2023:

- E39 Røykenes
- E39 Vallaheiane
- E39 Nesttuntunnelen
- E39 Troidhaugtunnelen - Lagunen
- rv. 508 Lagunen - Troidhaugtunnelen og Sørås
- fv. 546 Fana ved Kirkevoll
- fv. 5158 Nordvik

For den tre års glidende indeksen kan de samme punktene ikke lenger inngå i datagrunnlaget fra og med november 2022.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag