



Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:

Tor-Erik Jule Lian/45273446

Vår dato: 03.06.2026

Vår referanse: 26/167860-1

Til:	Styringsgruppen for Miljøløftet
Fra:	Statens vegvesen
Kopi til:	

Forbedret byindeks

Saken gjelder

Byindeksen er hovedindikatoren for oppfølging av nullvekstmålet. Statens vegvesen har over noe tid sett behov for å forbedre metodikken, redusere usikkerheten i byindeksen, og følge utviklingen i personbiltrafikken tett.

Statens vegvesen har foreslått forbedringer i metodikken for beregning av byindeks, og Samferdselsdepartementet har i brev av 29.05.2026 gitt tilslutning til Statens vegvesens anbefalinger om at forbedret byindeksmetode tas i bruk som grunnlag for vurdering av måloppnåelse i byvekstavgiftene, og at ett års glidende indeks erstatter tre års glidende indeks. Ettårig indeks gir mer tidsnære målinger, og forbedret byindeksmetode gir et mer presist, robust og sammenlignbart grunnlag for å følge utviklingen i personbiltrafikken.

Samferdselsdepartementet har bedt om at forbedret byindeksmetode og ett års glidende indeks legges til grunn som premiss i kommende reforhandlinger av byvekstavgiftene.

I øvrige byområder med byvekstavgifter orienterer Statens vegvesen lokale parter om endringen med utgangspunkt i at dette skal tas inn i oppfølgingen av gjeldende avtaler.

Bakgrunn

Metoden for beregning av byindeks har i hovedsak vært uendret siden inngåelsen av byvekstavgiftene. Dagens metode har kjent usikkerhet, særlig i Nord-Jæren og i Trondheimsområdet, noe som har svekket indikatorens legitimitet for styring. Eksterne rådgivere har pekt på metodiske svakheter og anbefalt forbedringer. På denne bakgrunn har Statens vegvesen utviklet en forbedret metode for beregning av byindeks.

I brev av 11.12.2019 besluttet Samferdselsdepartementet at byindeks skulle baseres på treårig glidende indeks i stedet for siste år. Dette har bidratt til mindre tidsnære målinger og

et mindre riktig bilde av nåsituasjonen. Dette gjør at vi har et svakere beslutningsgrunnlag til å kunne vurdere mer løpende justeringer i løpet av avtaleperioden.

Implementering

Samferdselsdepartementet har bedt om at forbedret byindeksmetode og ett års glidende indeks legges til grunn som premiss i kommende reforhandlinger av byvekstavtalene.

Statens vegvesen vil presentere forbedret metode innledningsvis ved oppstart av reforhandling av byvekstavtalene for Nord-Jæren, Oslo-området og Trondheims-området som er forventet i juni.

Forbedret byindeksmetode tas i bruk som hovedindikator for nullvekstmålet i reforhandlet avtale. Overgang fra treårig til ettårig indeks som hovedindikator skjer fra samme tidspunkt.

I øvrige byområder med byvekstavtaler orienterer Statens vegvesen lokale parter om endringen med utgangspunkt i at dette skal tas inn i oppfølgingen av gjeldende avtaler.

Statens vegvesen vil i løpet av 2026 gjennomføre forbedringer i IT/-trafikkdatasystemet hvor byindeksen beregnes slik at forbedret byindeks kan tas i bruk fra 01.01.27.

Som det framgår av etterfølgende orientering om ny indeks vil usikkerheten om trafikkutviklingen reduseres betydelig med ny metode. Det må per i dag antas at alle de fire store byene ved utgangen av 2025 hadde større trafikk enn i referanseåret.

Nærmere om endringer i forbedret byindeksmetode

Dagens treårs glidende indeks fanger ikke opp summen av endringer før det har gått tre år, og gir dermed ikke endelig svar på om man har nådd målet i avtaleperioden før tre år etter at avtaleperioden er over.

Forbedret metode ligger innenfor rammene av dagens byindeks og føringer gitt av Samferdselsdepartementet i brev av 31.01.2018 og 08.06.2020. Vurdering av måloppnåelse vil fortsatt suppleres med øvrige indikatorer i det felles indikatorsettet for byvekstavtalene og vurderes i et flerårig perspektiv.

Endring fra tre års til ett års glidende indeks avviker fra brev 11.12.2019, og er en justering av dagens føringer.

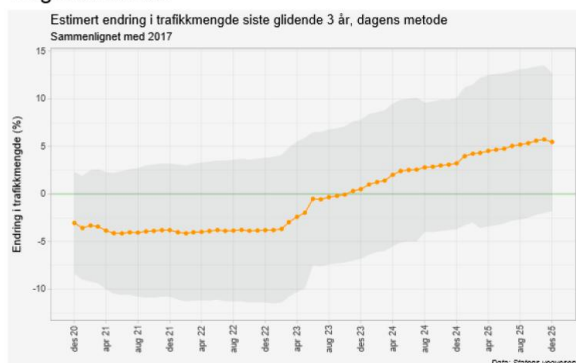
Datagrunnlaget baseres fortsatt på faktiske trafikkregistreringer i punkt på utvalgte veilenker. Data hentes fra automatiske trafikkregistreringsstasjoner i kontinuerlig drift, og kan suppleres med data fra utvalgte bomstasjoner.

Forbedringene omfatter:

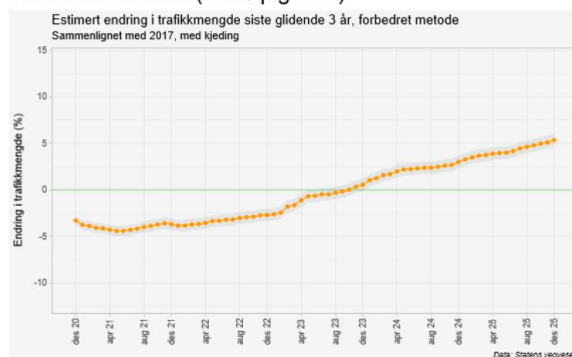
- **En tydeligere områdeavgrensning:** Den forbedrede metoden følger prinsippene og føringene fra 2018 og 2020 om at byindeksen skal måle personbiltrafikk i og nær de største tettstedene innenfor avtaleområdet, mens mer spredtbygde områder holdes utenfor.
- **Vekting av trafikkregistreringene:** En mer representativ indeks ved at personbiltrafikken vektes etter hvor mye trafikk og hvor stor del av vegnettet målepunktene representerer, ikke bare antall passeringer.
- **Justering for skjevheter i datagrunnlaget:** Mer robust måling ved korrigerende for skjevfordelinger i datagrunnlaget. For eksempel når enkelte vegtyper (hovedveier, samleveier og adkomstveier) er overrepresentert, eller når data mangler midlertidig som følge av veiarbeid eller tekniske problemer.
- **Kalenderjustert datagrunnlag:** Reduserer effekter av at kalendermånedene har ulik sammensetning av yrke- og helgedøgn fra år til år, slik at byindeksen ikke påvirkes av om for eksempel påsken faller tidlig eller sent.
- **Riktigere kjøretøyklassifisering for lette kjøretøy:** Direkte Kjøretøyklassifisering av lette og tunge kjøretøy. (Tidligere klassifisert større eller mindre enn 5,6 m).
- **Mer fleksibel håndtering av datagrunnlag over tid:** Gjør det mulig å etablere lengre og mer konsistente tidsserier over ti år. Kan fase inn nye trafikkregistreringer og fange opp endringer og omlegginger i veinettet.
- **Bedre beregningsmetode og riktigere estimering av usikkerhet:** Gir mer presise beregninger og mindre usikkerhet (smalere konfidensintervaller). Dette gir et tryggere grunnlag for vurdering av måloppnåelse.

Samlet bidrar forbedringene til lavere usikkerhet (konfidensintervall), som her vist for Nord-Jæren.

Dagens metode



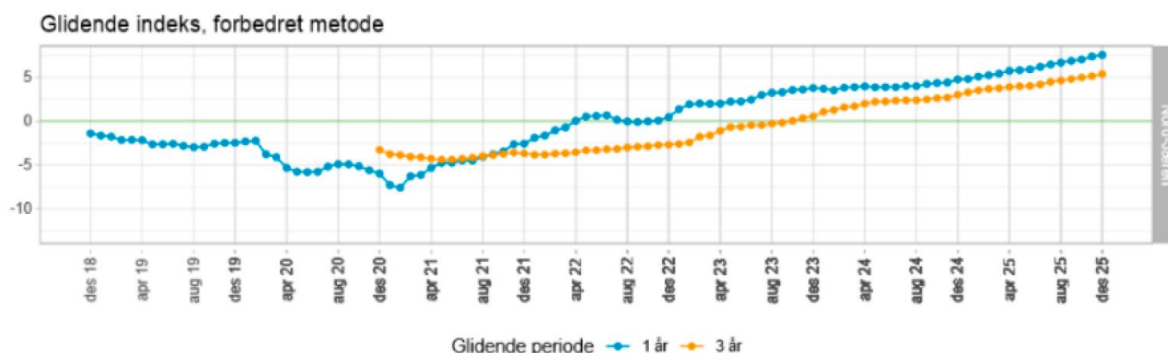
Forbedret metode (foreløpige tall)



Figur 1. Tre års glidende indeks for Nord-Jæren med dagens og forbedret metode. Forbedret metode har tilsvarende utvikling, men vesentlige lavere usikkerhet (grått felt).

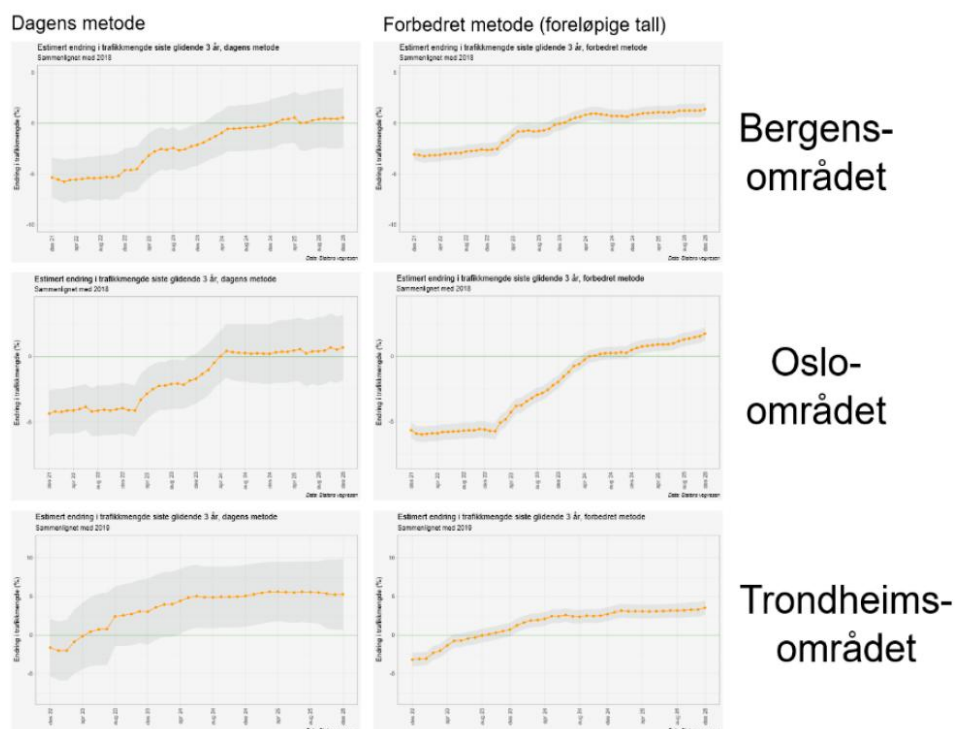
Nærmere om forbedringer ved ett års glidende indeks: Tre års glidende indeks har vært brukt siden Samferdselsdepartementets beslutning i 2019, men på grunn av kjente

svakheter i metoden har den vært supplert med bla ett- og toårig glidende indeks. Tre års glidende indeks bidrar til å jevne ut kortsiktige svingninger, men har samtidig svakheter da første fullverdige måling foreligger tre år etter avtaleinngåelse, og større endringer i trafikkutviklingen fanges opp sent. Pandemien illustrerte dette tydelig ved at trafikkreduksjonen preget treårsindeksen både under pandemien og i årene etter. Ved vedvarende trafikkvekst vil treårig indeks systematisk ligge bak faktisk utvikling. Dette er tydelig i eksempelet for Nord-Jæren, som vist i Figur 2.



Figur 2. Ett års glidende indeks (blått) og tre års glidende indeks (oransje) for Nord-Jæren. Tre års glidende indeks ligger hele tiden etter når det er jevn vekst i trafikken over tid.

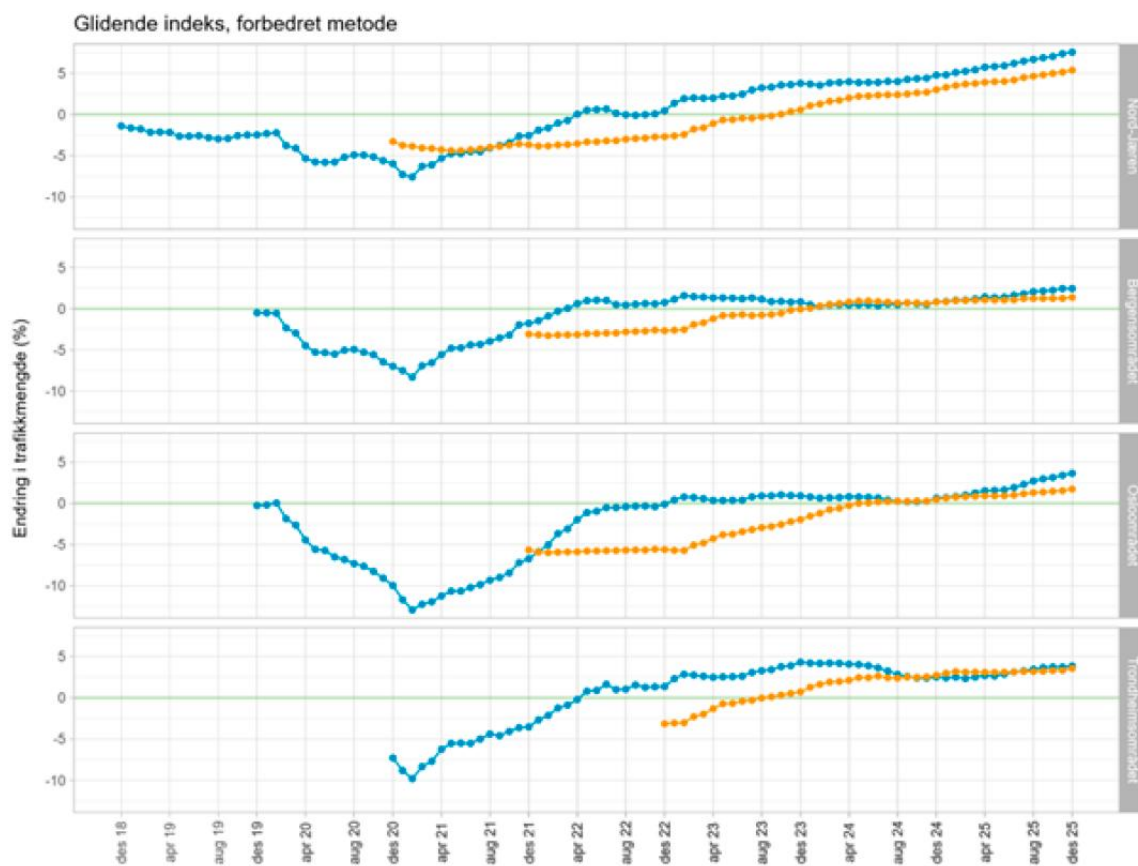
Nedenfor vises tre års glidende indeks med dagens og forbedret metode for Bergensområdet, Oslo-området og Trondheims-området. Forbedret metode har tilsvarende utvikling, men vesentlige lavere usikkerhet (grått felt).



Figur 3: Sammenligning av tre års glidende indeks med dagens og forbedret metode.

Nedenfor i figur 4 vises ett års glidende indeks (blått) og tre års glidende indeks (oransje) for de fire største byvekstavtaleområdene. Tre års glidende indeks ligger hele tiden på

etterskudd når det er jevn vekst i trafikken over tid. I Trondheims-området har trafikkveksten flatet ut og da ligger treårig og ettårig indeks på om lag samme nivå.



Figur 4. Sammenligning mellom tre og ett års glidende indeks. Ny ett års indeks i blått