



Byindeks Bergensområdet

2018 - august 2024

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	Områdeavgrensning og vegnett	4
1.3	Byindekspunktene	6
2	Endring i trafikkmengde	10
2.1	Endring i glidende treårsperiode	10
2.2	Endring i ett- og toårsperiode	13
2.3	Endring per år	14
3	Spesielle trafikkforhold	15
3.1	Trafikale følger av tiltak mot koronaviruspandemien	15
3.2	Gjennomgangstrafikk	16
3.3	Carl Konows gate stengt i 2020	16
3.4	Ny E39 Svegatjørn - Rådal	16

Tabeller

1	Veglengder.	4
2	Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.	6
3	Tre års glidende indeks.	11
4	Estimert endring i trafikkmengde per år.	14

Figurer

1	Kart som viser trafikkregistreringspunkt og årsdøgntrafikk.	9
2	Tidsserie med tre års glidende indeks.	12
3	Tidsserier med ett, to og tre års glidende indeks.	13

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	150
Riksveg	22
Fylkesveg	904
Kommunalveg	1 220

Lengden på vegnettet gjelder per 1. januar 2021, 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 sånn 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. tøløp-stuneller 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.

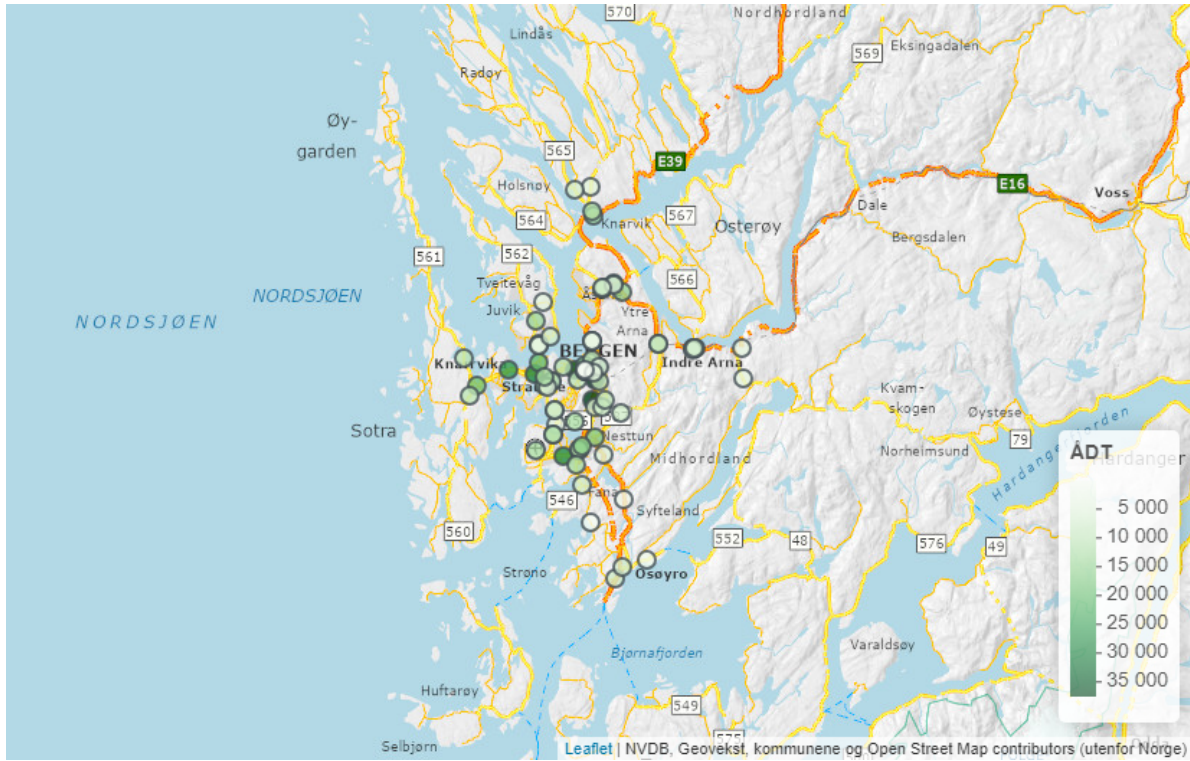
Tabell 2. Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.

Navn	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Christies Gate	EV16 S1D1 m1842	7 720	7 200	2023
Blindheim	EV16 S2D1 m1212	15 670	14 850	2023
Indre Arna Ev16	EV16 S3D1 m78	14 250	12 480	2023
Osterøy-Trengereid	EV16 S3D1 m4894 KD1 m90	170	170	2021
Trengereid-Osterøy	EV16 S3D1 m4894 KD3 m110	170	170	2021
Rampe Osterøy Til Arna	EV16 S3D1 m4894 KD4 m175	1 750	1 740	2021
Rampe Arna Til Osterøy	EV16 S3D1 m4894 KD5 m201	1 760	1 740	2021
Herland	EV16 S3D1 m4953	8 700	8 340	2023
Trengereidtunnelen	EV16 S4D1 m3215	4 670	4 530	2023
Knarvik	EV39 S74D1 m762	14 210	13 200	2023
Vågsbotn	EV39 S76D1 m43	23 630	23 710	2023
Amalie/Sandviken	EV39 S77D1 m3165 KD1 m193	6 170	5 830	2023
Amalie/Fløyfjellet	EV39 S77D1 m3165 KD2 m30	2 580	2 530	2023
Munkebotntunnelen	EV39 S77D1 m3165 KD4 m10	4 440	3 840	2023
Fløyfjellstunnelen Sørgående	EV39 S77D1 m6550	21 310	22 190	2023
Nygård, Danmarks plass - Nygårdstunnelen	EV39 S77D1 m7122 KD3 m305	6 000	6 810	2023
Danmarks plass-Sentrum	EV39 S77D1 m7122 KD6 m50	6 460	6 550	2023
Danmarks plass-Åsane	EV39 S77D1 m7483	8 370	9 140	2023
Fløyfjellstunnelen Nordgående	EV39 S77D1 m8154	20 530	21 470	2023
Danmarks Plass Ved Ladestasjon	EV39 S78D1 m995	39 460	37 230	2023
Fjøsanger V/Bomst.	EV39 S78D1 m3437	35 020	36 850	2023
Troldhaugtunnelen - Lagunen	EV39 S79D10 m1189	8 670	3 950	2023

Navn	Vegreferanse	ÅDT	ÅDT	År
		referanseår	nyeste år	(nyeste)
Røykenes	EV39 S79D50 m7019	11 440	2 040	2023
Vallaheiene	EV39 S79D50 m13764	13 310	5 690	2023
Nesttunnellen	EV39 S79D50 m16564	18 250	16 590	2023
Moberg V/Lekven	EV39 S81D1 m1308	7 250	7 820	2023
Damsgårdstunnelen	RV555 S1D1 m2621	36 520	35 680	2023
Lyderhorntunnelen Øst	RV555 S1D1 m6136	31 600	31 300	2023
Rampe Sotra - Knappetunnelen	RV555 S1D1 m6270 KD3 m138	6 760	7 260	2023
Harafjelltunnelen	RV555 S1D1 m8548	27 990	28 720	2023
Sotrabrua Vest	RV555 S1D1 m11739	25 120	25 300	2023
Kolltveittunnelen	RV555 S1D1 m16428	18 110	18 380	2023
Torborg Nedreaas Gate	RV555 S1D20 m342	17 560	15 980	2023
Håvardstun	RV580 S1D1 m4474	23 290	27 340	2023
Lagunen - Troidhaugtunnelen Og Sørås	RV580 S1D10 m2620	18 560	12 790	2023
Bergen Lufthavn, Flesland	RV580 S2D1 m1472	12 980	12 800	2023
Gullbotn	FV49 S12D1 m3689	4 560	4 390	2023
Knarvik - Isdalstø	FV57 S1D1 m399	12 890	12 240	2023
Isdalstø Fartstavle	FV57 S1D1 m3671	5 470	5 330	2023
Løvestakkunnelen	FV540 S1D1 m1201	9 750	9 760	2023
Rådal	FV546 S1D1 m1168	12 910	12 910	2018
Fana V/Kirkevoll Sk	FV546 S1D1 m3663	10 460	7 290	2023
Moberg	FV552 S1D1 m227	5 540	7 320	2023
Hattvik Fartstavle	FV552 S1D1 m4102	1 610	1 800	2023
Bønes	FV556 S1D1 m2620	15 590	12 520	2023
Straume Bro	FV556 S1D1 m5178	3 520	3 960	2023
Knappetunnelen Ved Dolvik - Fyllingsdalsveien	FV557 S1D1 m2515	10 890	11 780	2023
Knappetunnelen Nord, Nordgående	FV557 S1D1 m5509	7 210	7 960	2023
Knappetunnelen Nord, Sørgående	FV557 S1D1 m13590	7 330	7 720	2023
Knappetunnelen Ved Dolvik - Ytrebygdsvegen	FV557 S1D1 m16575	21 830	11 450	2023
Lyderhornsveien V/Gravdal	FV558 S1D1 m3260	10 830	10 830	2023
Håkonsvernveien	FV558 S1D1 m7123	13 270	14 580	2023
Fjell Kirke	FV560 S1D1 m1485	9 980	10 130	2023
Knappskog Fartstavle	FV561 S1D1 m3338	10 980	10 430	2021
Olsviktunnelen	FV562 S1D1 m1355	18 800	19 660	2023
Storeklubben, Rampe	FV562 S1D1 m3555			
Askøybrua-Kleppestø	KD1 m269	3 920	3 940	2023
Storeklubben, Rampe	FV562 S1D1 m3555			
Kleppestø-Strusshamn	KD2 m34	1 760	1 800	2023

Navn	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Storeklubben,	FV562 S1D1 m3555	5 050	5 260	2023
Strusshamn-Kleppstø-Askøybrua	KD4 m29			
Juvik Nord	FV562 S1D1 m6532	13 750	13 780	2023
Florvågtunnelen	FV563 S1D1 m1683	6 970	7 260	2023
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	10 650	2022
Åsamyrene Sør	FV578 S2D1 m300	13 050	13 270	2022
Åsamyrane	FV578 S2D1 m413	13 810	14 390	2023
Vågsbotn Fv. 578	FV578 S3D1 m928	5 380	4 620	2022
Skjøld	FV582 S1D1 m272	19 290	16 300	2023
Storetveitveien Bom	FV582 S2D1 m3716	6 130	5 940	2023
Ibsensgate	FV584 S1D1 m639		9 410	2023
Michael Krohns Gate Ved Bomstasjon	FV584 S1D1 m2846	8 060	6 500	2020
Gyldenpris - Puddefjordsbroen	FV584 S1D1 m3004 KD2 m27	480	2 180	2023
Laksevåg - Puddefjordsbroen	FV584 S1D1 m3004 KD3 m80	2 390	410	2023
Natland Bomstasjon	FV585 S1D1 m1690	8 860	8 420	2020
Mannsverk	FV585 S1D1 m2628	10 510	9 660	2020
Kalfarbakken	FV585 S1D1 m7059	5 020	4 110	2023
Heldal Fartstavle	FV587 S2D1 m3720	9 620	7 820	2021
Nordvik	FV5158 S2D1 m243	2 240	410	2023
Loddefjord Nord	FV5216 S1D1 m975	12 400	13 140	2023
Steinrusten	FV5256 S1D1 m1668	3 870	4 340	2023
Salhusveien	FV5300 S1D1 m40	6 240	6 880	2022
Gamle Nygårdsbro	FV5332 S1D1 m235	4 990	4 800	2023
Indre Arna	FV5354 S2D1 m3730	8 160	8 850	2023
Damgårdsveien Bom	KV4382 S1D1 m1203	630	760	2023

Kartet i figur 1 viser plasseringen av trafikkregistreringspunktene i avtaleområdet.



Figur 1. Kart som viser trafikkregistreringspunkt og årsgjennomsnittlig dagstrafikk.

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 trafikklenke. Vegnettet i et byområde består av et antall trafikklenker 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.

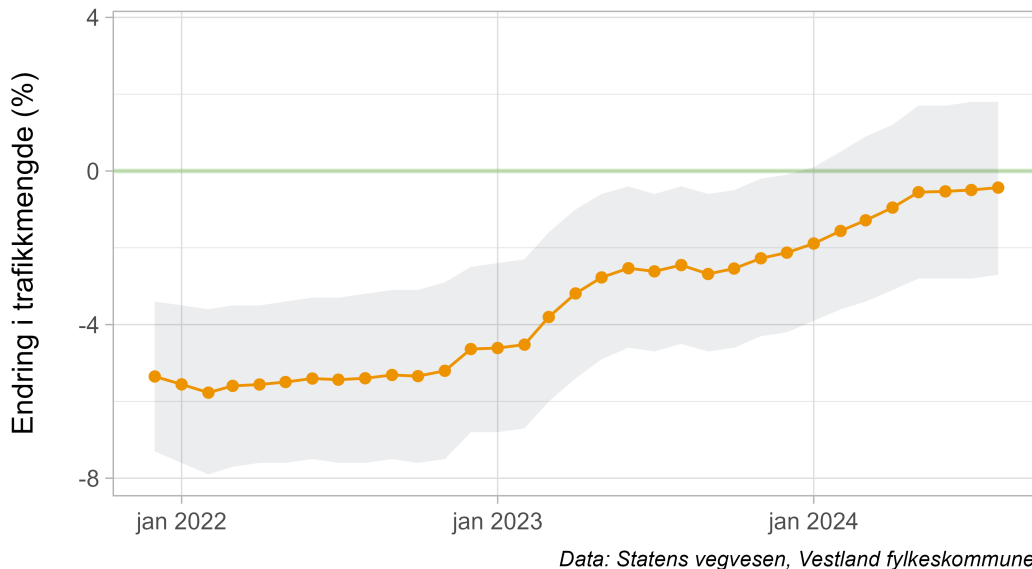
Resultatene for hele kalenderår er gitt i tabell 3. En tidsserie med månedsvis utvikling er vist i figur 2.

Tabell 3. Tre års glidende indeks.

Sammenligningsperiode	Antall punkt ^a	Endring i trafikkmengde (%)	Standardavvik (prosentpoeng)	Standardfeil (prosentpoeng)
2018 - (jan 2019 - des 2021)	49	-5,4	5,6	1,0
2018 - (jan 2020 - des 2022)	43	-4,6	5,9	1,1
2018 - (jan 2021 - des 2023)	42	-2,1	5,3	1,0
2018 - (sep 2021 - aug 2024)	37	-0,4	5,6	1,1

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

Estimert endring i trafikkmengde siste glidende 3 år Sammenlignet med 2018



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

Resultat nullvekstmål

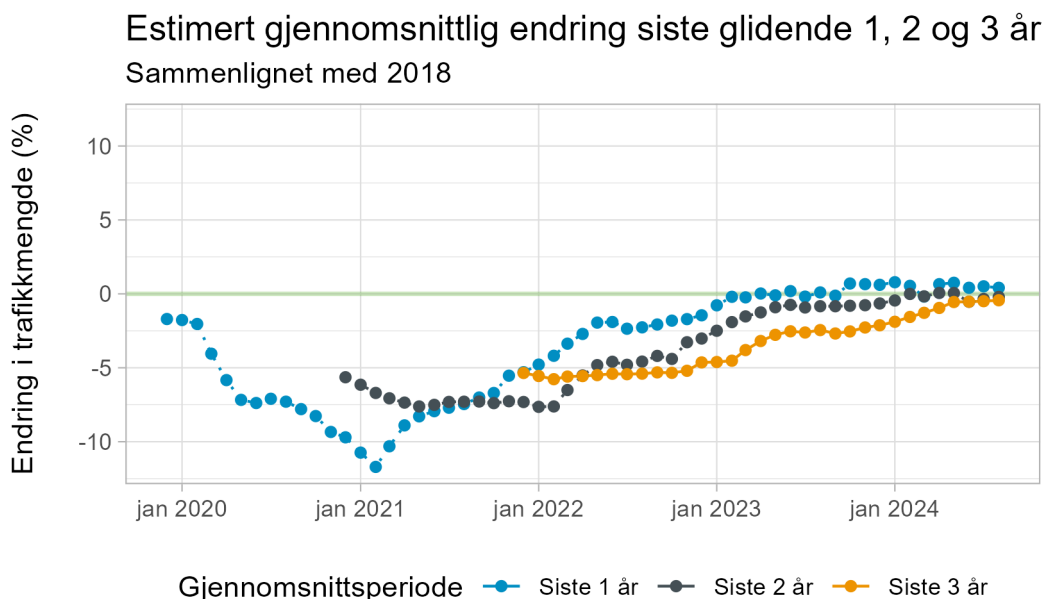
Sammenlignet med referanseåret er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 0,4 % mindre.

Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -2,7 % og 1,8 %. Dette intervallet er et konfidensintervall på 95 %, som vil si at den sanne endringen i trafikkmengde vil ligge innenfor et slikt intervall 95 % av gangene en tilsvarende måling blir gjort. Usikkerheten er i stor grad avhengig av hvor mange trafikkregistreringspunkter som inngår i beregningene, men også større trafikale omfordelinger vil bidra.

Så lenge pandemiperioden fra mars 2020 til februar 2022 inngår i treårsperioden, vil denne indeksen vise en verdi som er preget av det generelt lavere trafikknivået som var i disse årene. Verdien for tre års glidende indeks per mars 2023 er den første i denne tidsserien som ikke omfatter alle pandemimånedene.

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 tar denne beregningen utgangspunkt i indeksen mellom to påfølgende år. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes registrert trafikk dato for dato og time for time mellom to påfølgende år.

Indekstall som gjelder for lengre perioder enn to påfølgende år er beregnet som en kjedet indeks av de mellomliggende års indekser. En kjedet indeks er en multiplikasjon av indekser på desimalform hvor en indeks på 1 tilsvarer ingen endring.

Tabell 4 viser den årlige endringen, samt prosentvis endring for ulike perioder.

Tabell 4. *Estimert endring i trafikkmengde per år.*

Periode		Antall punkt	Endring i trafikkmengde (%)	Standardfeil (%)
2018-2019	jan-des	66	-1,7	0,5
2019-2020	jan-des	62	-8,0	1,0
2020-2021	jan-des	68	5,6	0,4
2021-2022	jan-des	61	3,5	0,9
2022-2023	jan-des	50	1,2	0,6
2023-2024	jan-aug	67	-0,4	0,6
2018-2020	jan-des	66	-9,5	1,1
2018-2021	jan-des	68	-4,5	1,2
2018-2022	jan-des	68	-1,1	1,5
2018-2023	jan-des	68	0,0	1,6

Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2018 til 2023 til å være 0,0 %. Et 95 % konfidensintervall går fra -3,1 % til 3,2 %.

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

Store deler av 2020 har Carl Konows gate vært stengt for gjennomkjøring. Dette har omfordelt 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 avlaster omkringliggende vegnett, deriblant den opprinnelige strekningen på E39 gjennom Kaland og Syfteland. En omfordeling av trafikken oppstår 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, vil det ta et helt år 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 Troldhaugtunnelen - Lagunen
- rv. 508 Lagunen - Troldhaugtunnelen 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