



Byindeks Osloområdet

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	Vålerengtunnelen stengt juni 2020 - juni 2021	16
3.4	Nordbytunnelen stengt høsten 2018	16
3.5	Anleggsarbeid på E18 ved Bygdøy og Sjølyst	16
3.6	Oppgradering av tunneler på rv. 162 Ring 1	16
3.7	Innsnevring Ring 3 april og mai 2024	17

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 Osloområdet 2019-2029. Avtaleområdet omfatter Oslo kommune og sentrale deler av Viken fylkeskommune.

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

Tabell 1. *Veglengder.*

Vegkategori	Lengde (km)
Europaveg	314
Riksveg	118
Fylkesveg	1 930
Kommunalveg	3 923

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 90 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.

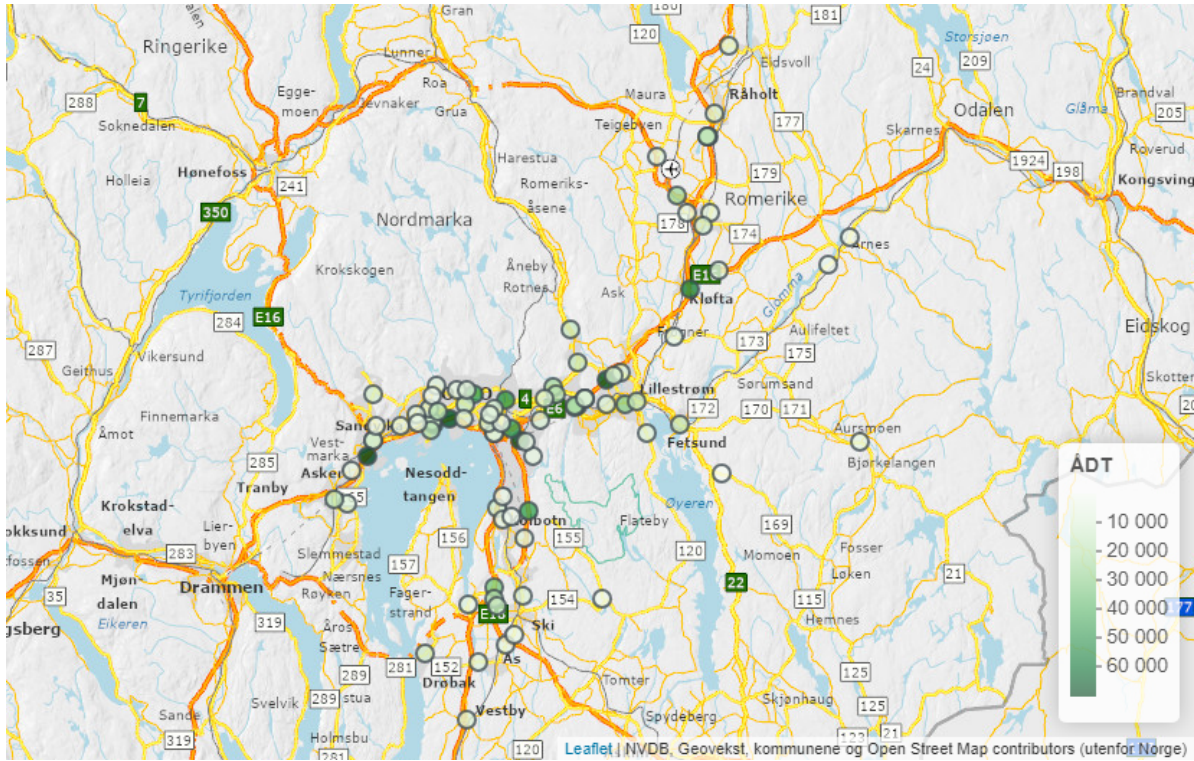
Tabell 2. Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.

Navn	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Nordbytunellen	EV6 S13D1 m12591	28 490	32 560	2023
Klemetsrud	EV6 S15D1 m1191	44 520	44 420	2023
E6 Manglerud	EV6 S16D1 m2289	65 260	66 840	2023
Helsfyr 1,2,3,4	EV6 S16D20 m2636	44 190	46 330	2023
E6 V/Karihaugen	EV6 S17D1 m5998	42 170	42 520	2023
Ø.akersvei Rampe Mot Hvam	EV6 S17D1 m7287 KD2 m50	5 420	5 250	2023
Ø.akersvei Rampe Mot Haugenstua	EV6 S17D1 m7287 KD3 m250	6 210	5 880	2023
Hvam Sør	EV6 S18D1 m3180	63 290	65 530	2023
Kløfta Sør	EV6 S21D1 m4578	52 970	53 560	2023
Mogreinakrysset Pårampe	EV6 S23D1 m9856 KD2 m90	650	520	2023
Mogreinakrysset Avrampe	EV6 S23D1 m9856 KD3 m290	380	380	2023
Mogreinakrysset	EV6 S23D1 m10036	19 690	22 010	2023
Bjørnegårdtunnelen Nord	EV16 S47D70 m7030		13 610	2023
Bjørnegårdtunnelen Syd	EV16 S47D70 m8542		13 240	2023
Kneppe	EV16 S56D1 m5049	9 960	9 780	2023
Gardermoen Kontroll	EV16 S57D1 m2950		24 790	2023
Borgenkrysset	EV16 S58D1 m3970	9 460	9 880	2023
Ikea	EV18 S50D1 m1850	70 940	69 930	2023
Lysakerlokket	EV18 S54D1 m724	53 880	49 520	2023
Maritim-510b	EV18 S55D1 m1561	71 710	66 570	2023
Ev 18 Mastemyr	EV18 S56D1 m8651	14 640	13 660	2023
Ev 18 V/Rasteplass Ski	EV18 S59D1 m1924	21 860	22 660	2023
Ammerud	RV4 S1D1 m6786	22 770	22 730	2023
Gjelleråsen	RV4 S2D1 m733	16 510	16 730	2022
Slattum	RV4 S3D1 m4065	16 220	15 880	2023
Statoil	RV22 S13D1 m2043	16 880	16 880	2023
Skedsmo (Stranden)	RV22 S15D1 m1932	10 800	10 560	2023

Navn	Vegreferanse	ÅDT	ÅDT	År
		referanseår	nyeste år	(nyeste)
Hovedkjørefelt Rv150 Grefsen	RV150 S1D1 m4269	48 020	48 700	2023
Gaustad 1,2,3,4,5	RV150 S2D1 m1524	41 560	44 890	2023
Granfosstunnelen Mot Lysaker	RV150 S3D1 m551	13 920	14 050	2023
Granfosstunnelen Mot Oslo	RV150 S3D1 m1781	13 410	14 310	2023
Karihaugen Rampe Mot Skårer	RV159 S1D1 m289	22 330	22 160	2023
Karihaugen Rampe Mot Furuset	RV159 S1D1 m1206	22 630	23 120	2023
Rælingstunnelen	RV159 S3D1 m4010	28 020	29 210	2023
Rv159 Varemessa	RV159 S3D1 m5647	16 050	17 440	2023
Kong Håkon 5.S Gt Nordgående	RV162 S1D1 m827	9 520	10 490	2023
Kong Håkon 5.S Gt Sydgående	RV162 S1D1 m1064	9 900	10 060	2023
Vaterlandtunnelen	RV162 S1D1 m2975	11 330	12 570	2023
Grorud Stasjon 1,2,3,4	RV163 S1D1 m6463	21 000	20 410	2023
Ø.akersvei 1,2	RV163 S1D1 m10230	14 750	13 240	2023
Fjerdingsby	FV120 S11D1 m2910	9 740	10 400	2023
Ullerudsletta	FV152 S1D50 m605	12 990	13 060	2023
Ås Nih Vollebekk	FV152 S2D1 m694	10 640	10 040	2023
Holstadveien (Ås)	FV152 S3D1 m2027	8 640	7 850	2023
Halstad Nordre	FV152 S4D1 m1147	5 730	6 050	2023
Roås	FV152 S6D1 m1657	10 060	10 300	2023
Mastemyrveien N1	FV152 S7D1 m6021	6 440	6 920	2023
Nygårdskrysset Xf	FV154 S1D1 m345	14 850	16 350	2023
Råken (Enebakk)	FV155 S2D1 m4368	3 970	3 890	2023
Nessetveien	FV156 S1D1 m9276	12 480	7 690	2023
Blåkollen	FV158 S1D1 m1767	11 230	10 740	2023
Nordbyveien	FV158 S1D1 m5944	13 630	13 200	2023
Oslo Grense	FV160 S1D1 m191	10 020	10 880	2023
Bærum Ringstadbekk	FV160 S1D1 m2026	8 550	9 130	2023
Brynsv V/Levre	FV164 S2D1 m1791	8 090	5 080	2023
Blakstad Nord	FV165 S1D1 m5173	11 650	10 820	2023
Fornebuveien	FV166 S1D1 m401	21 990	20 220	2023
Asker Xfv207 Sikta	FV167 S2D1 m5953	18 290	17 840	2023
Lysakerelva	FV168 S1D1 m12	10 440	9 830	2023
Lommedalsveien	FV168 S2D1 m2969	11 570	11 980	2023
A-H Lierfoss	FV170 S3D1 m5517	6 890	6 890	2023
Hval	FV171 S1D1 m2202	7 620	6 970	2023
Industriveien Jessheim	FV174 S2D1 m2775	8 460	8 700	2023
Nordre Brauter	FV175 S3D1 m6098	2 370	2 420	2023
Årnes Runni	FV175 S4D1 m1552	3 370	3 540	2023
Sand Ullensaker	FV178 S2D1 m2850	5 730	6 040	2023
Garmo	FV181 S1D1 m713	8 420	9 180	2023

Navn	Vegreferanse	ÅDT		År (nyeste)
		referanseår	nyeste år	
Fv 6 Vestby Storsenter	FV1361 S1D10 m151	10 170	10 590	2023
Taraldrudveien	FV1418 S2D1 m1115	9 660	10 120	2023
Skivn. Oslo Gr.	FV1422 S1D1 m899		3 520	2023
Kirkeveien Høvik	FV1428 S1D1 m2769	7 930	7 120	2023
Kirkeveien (Hvalstad)	FV1436 S1D1 m729	6 280	6 270	2023
Dølihagen Bussholde	FV1496 S6D1 m3069		13 340	2023
Vestbysvingen	FV1551 S2D10 m220		11 340	2023
Stabekk Seniorsenter	FV1630 S1D1 m1851	8 110	6 980	2023
Vollsveien	FV1632 S1D1 m1146	3 460	4 030	2023
Ljabrudiagonalen	KV155 S1D1 m8157		5 060	2023
Vækerøveien V/Ullernchaussen	KV160 S1D1 m1347		19 920	2023
Finnmarksgata	KV161 S1D1 m1087		5 520	2023
Vøyen Bru	KV161 S4D1 m1198		13 150	2023
Sørkedalsveien	KV168 S1D1 m2990		16 380	2023
Bygdøy Alle	KV10967 S1D1 m1314		11 080	2023
General Ruges Vei V/ Bøler	KV12212 S1D1 m1126		7 170	2023
Holmenkollveien	KV13070 S1D1 m1245		8 040	2023
Maridalsveien	KV14622 S9D1 m425		9 320	2023
Nedre Kaldbakkvei	KV14994 S1D1 m736		11 360	2023
Slemdalsveien	KV16621 S1D1 m2972		10 190	2023
Fjellsrud	KV17135 S1D1 m1763	2 720	240	2021
Tvetenveien V/Haugerud	KV17852 S8D1 m565		11 520	2022
Østensjøveien V/Østensjø Skole	KV18639 S4D1 m849		8 590	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.

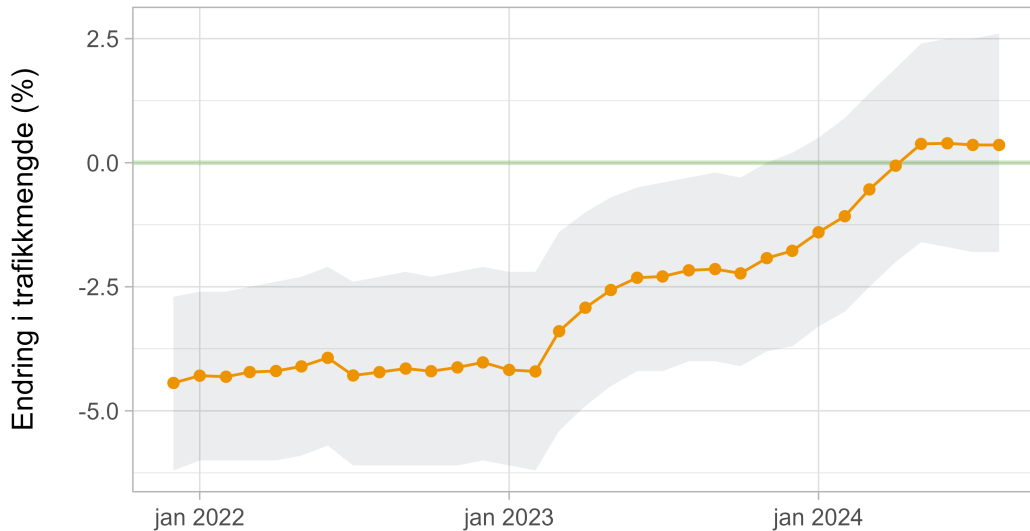
Resultatene for hele kalenderår er gitt i tabell 3. En tidsserie med månedsvis utvikling er vist i figur 2.

Tabell 3. Tre års glidende indeks.

Sammenligningsperiode	Antall punkt ^a	Endring i trafikkmengde (%)	Standardavvik (prosentpoeng)	Standardfeil (prosentpoeng)
2018 - (jan 2019 - des 2021)	49	-4,4	4,4	0,9
2018 - (jan 2020 - des 2022)	49	-4,0	4,9	1,0
2018 - (jan 2021 - des 2023)	51	-1,8	5,0	1,0
2018 - (sep 2021 - aug 2024)	51	0,4	5,8	1,1

^aAntall punkt som oppgis er hvor mange av de 90 byindekspunktene som har bidratt med data i det aktuelle tidsintervallet.

Estimert endring i trafikkmengde siste glidende 3 år Sammenlignet med 2018



Data: Statens vegvesen, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune.

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

Resultat nullvekstmål

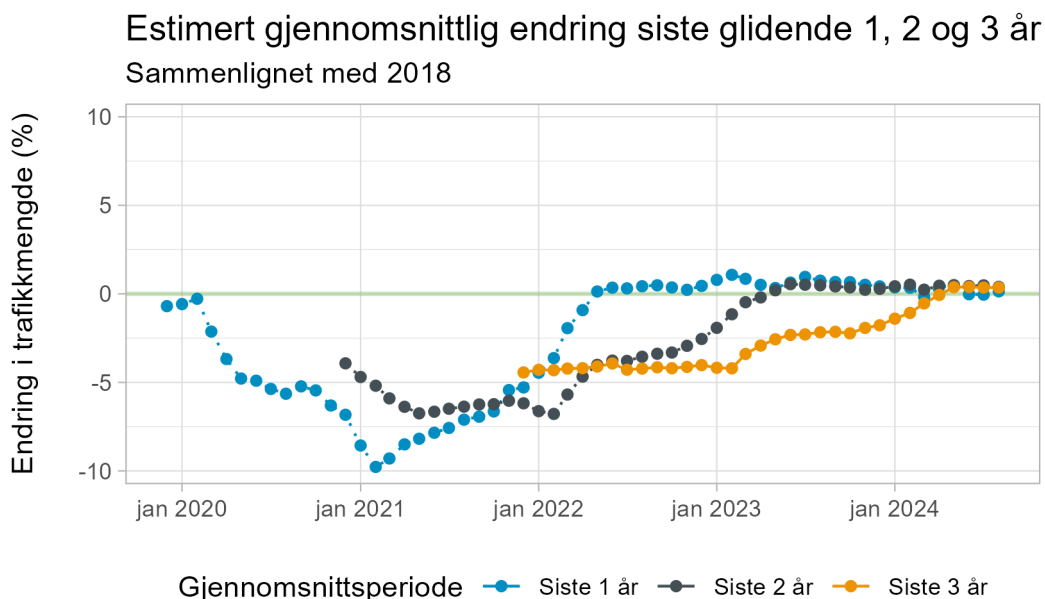
Sammenlignet med referanseåret er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 0,4 % større.

Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -1,8 % og 2,6 %. 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, Oslo kommune, Akershus 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	24	-0,3	0,5
2019-2020	jan-des	45	-6,9	1,3
2020-2021	jan-des	80	2,4	0,8
2021-2022	jan-des	83	5,5	1,0
2022-2023	jan-des	86	0,0	0,5
2023-2024	jan-aug	85	-0,7	0,7
2018-2020	jan-des	45	-7,1	1,3
2018-2021	jan-des	80	-4,9	1,5
2018-2022	jan-des	83	0,3	1,9
2018-2023	jan-des	86	0,4	2,0

Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2018 til 2023 til å være 0,4 %. Et 95 % konfidensintervall går fra -3,5 % til 4,2 %.

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 overordnet analyse gjennomført av Statens vegvesen viser at andelen gjennomgangstrafikk i byområdet er relativt liten, og det antas at den ikke har særlig innvirkning på byindeksen. For å kunne beregne byindeks uten at gjennomgangstrafikk er med i datagrunnlaget, må gjennomgangstrafikk estimeres på hvert enkelt rutevalg for alle kombinasjoner av veger inn og ut av området. For Osloområdet, som har stor geografisk utstrekning og mange alternative ruter, er dette en krevende og detaljert analyse. Vurderingen er derfor i stedet basert på gjennomgangstrafikkens totale andel av trafikkarbeidet i området. Andelen og endringen i gjennomgangstrafikk er vurdert til å gi ubetydelig bidrag til byindeksen.

3.3 Vålerengtunnelen stengt juni 2020 - juni 2021

I perioden hvor deler av Vålerengtunnelen var stengt er punktet på E6 ved Helsefyr utelatt fra beregningene.

3.4 Nordbytunnelen stengt høsten 2018

I perioden da Nordbytunnelen var delvis stengt høsten 2018 er punktene "Nessetveien" og "Nordbytunnelen" tatt ut av beregningene.

3.5 Anleggsarbeid på E18 ved Bygdøy og Sjølyst

I perioden juli - oktober 2023 foregikk det anleggsarbeid på E18 ved Bygdøy og Sjølyst. Anbefalt omkjøring var Ring 3. I denne perioden er noen trafikkregistreringspunkter utelatt for at omfordelingen av trafikk skal være balansert i datagrunnlaget.

3.6 Oppgradering av tunneler på rv. 162 Ring 1

Fra 1. juli 2024 til sommeren 2027 er rv. 162 Ring 1 mellom Oslo Spektrum i øst og Pilestredet/ St. Olavsgate i øst stengt for all trafikk. Trafikkregistreringspunktene i Kong Håkon 5.s gate, Maridalsveien og Finnmarksgata er utelatt fra indeksen i denne perioden.

3.7 Innsnevring Ring 3 april og mai 2024

På rv. 150 Ring 3 mellom Ullevål og Nydalen var det i april og mai 2024 innsnevring fra 4 til 2 kjørefelt. Dette førte til en omfordeling av trafikken. Punktene ved Grefsen og Gaustad er utelatt fra indeksen i denne perioden. Det er ingen punkt på Ring 2 med data i denne perioden.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag