



Byindeks Osloområdet

2018 - desember 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	Områdeavgrensing 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	14
2.3	Endring per år	15
3	Spesielle trafikforhold	16
3.1	Trafikale følger av tiltak mot koronaviruspandemien	16
3.2	Gjennomgangstrafikk	17
3.3	Vålerengtunnelen stengt juni 2020 - juni 2021	17
3.4	Nordbytunnelen stengt høsten 2018	17
3.5	Anleggsarbeid på E18 ved Bygdøy og Sjølyst	17
3.6	Oppgradering av tunneler på rv. 162 Ring 1	17
3.7	Innsnevring Ring 3 april og mai 2024	18
3.8	Stengt pårampe fra Starveien til E6 i kryss 42	18

Tabeller

1	Veglengder.	5
2	Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.	6
3	Tre års glidende indeks.	11
4	Estimert endring i trafikkmengde per år.	15

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.	14

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 Akershus fylkeskommune.

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

Tabell 1. *Veglengder.*

Vegkategori	Lengde (km)
Europaveg	323
Riksveg	118
Fylkesveg	1 928
Kommunalveg	3 962

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 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. toløpstuneller 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.

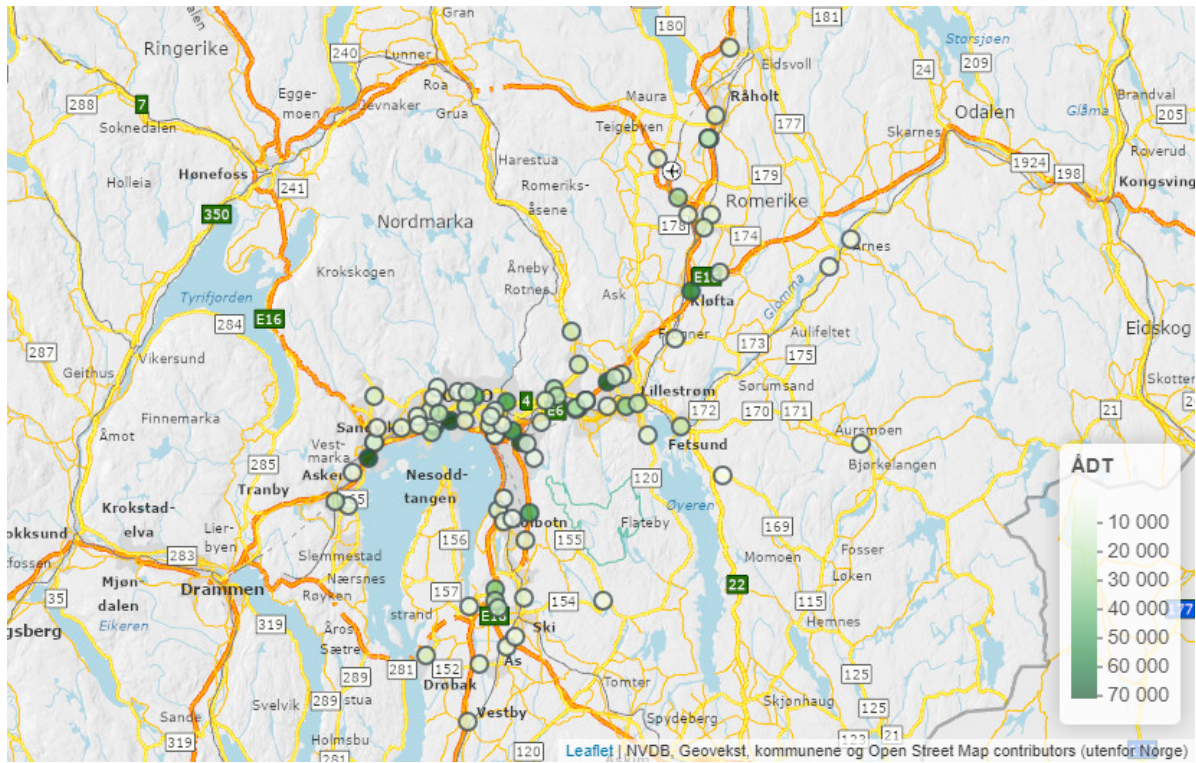
Tabell 2. Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.

Navn	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Nordbytunellen	EV6 S13D1 m12591	28 490	32 710	2024
Klemetsrud	EV6 S15D1 m1191	44 520	44 420	2023
E6 Manglerud	EV6 S16D1 m2289	65 260	67 170	2024
Helsfyr 1,2,3,4	EV6 S16D20 m2636	44 190	47 560	2024
E6 v/Karihaugen	EV6 S17D1 m5998	42 170	43 800	2024
Ø.Akersvei rampe mot Hvam	EV6 S17D1 m7287 KD2 m50	5 420	5 650	2024
Ø.Akersvei rampe mot Haugenstua	EV6 S17D1 m7287 KD3 m250	6 210	5 930	2024
Hvam sør	EV6 S18D1 m3180	63 290	64 590	2024
Kløfta sør	EV6 S21D1 m4578	52 970	54 380	2024
Mogreinakrysset pårampe	EV6 S23D1 m9856 KD2 m90	650	410	2024
Mogreinakrysset avrampe	EV6 S23D1 m9856 KD3 m290	380	310	2024
Mogreinakrysset	EV6 S23D1 m10036	19 690	22 600	2024
Bjørnegårdtunnelen SYD	EV16 S47D70 m7030		13 550	2024
Bjørnegårdtunnelen Nord	EV16 S47D70 m8542		12 900	2024
Kneppe	EV16 S56D1 m5049	9 960	9 950	2024
Gardermoen kontroll	EV16 S57D1 m2950		25 760	2024
Borgenkrysset	EV16 S58D1 m3970	9 460	9 900	2024
Slependen (Ikea)	EV18 S50D1 m1850	70 940	68 390	2024
Lysakerlokket	EV18 S54D1 m724	53 880	50 960	2024
MARITIM-510B	EV18 S55D1 m1561	71 710	70 300	2024
Mastemyr	EV18 S56D1 m8651	14 640	13 120	2024
EV 18 v/rasteplass Ski	EV18 S59D1 m1924	21 860	23 010	2024
Ammerud	RV4 S1D1 m6786	22 770	22 600	2024
Gjelleråsen	RV4 S2D1 m733	16 510	16 220	2024
Slattum	RV4 S3D1 m4065	16 220	15 620	2024
Fetsund (Tidl. Statoil/Circle K)	RV22 S13D1 m2043	16 880	17 320	2024
Skedsmo (Stranden)	RV22 S15D1 m1932	10 800	10 540	2024

Navn	Vegreferanse	ÅDT	ÅDT	År
		referanseår	nyeste år	(nyeste)
Hovedkjørefelt RV150 Grefsen	RV150 S1D1 m4269	48 020	45 940	2024
Gaustad 1,2,3,4,5	RV150 S2D1 m1524	41 560	41 390	2024
Granfosstunnelen mot Lysaker	RV150 S3D1 m551	13 920	13 340	2024
Granfosstunnelen mot Oslo	RV150 S3D1 m1781	13 410	12 650	2024
Karihaugen rampe mot Skårer	RV159 S1D1 m289	22 330	21 180	2024
Karihaugen rampe mot Furuset	RV159 S1D1 m1206	22 630	23 630	2024
Rælingstunnelen	RV159 S3D1 m4010	28 020	30 070	2024
RV159 VAREMESSA	RV159 S3D1 m5647	16 050	17 670	2024
Kong Håkon 5.s gt. nordgående	RV162 S1D1 m827	9 520	9 560	2024
Kong Håkon 5.s gt. sydgående	RV162 S1D1 m1064	9 900	8 990	2024
Vaterlandstunnelen	RV162 S1D1 m2975	11 330	12 570	2023
Grorud Stasjon 1,2,3,4	RV163 S1D1 m6463	21 000	20 290	2024
Ø.Akersvei 1,2	RV163 S1D1 m10230	14 750	13 920	2024
Fjerdingsby	FV120 S11D1 m2911	9 740	10 340	2024
Ullerudsletta	FV152 S1D50 m605	12 990	13 030	2024
Ås (Vollebekk)	FV152 S2D1 m694	10 640	10 050	2024
Holstadveien (Ås)	FV152 S3D1 m2027	8 640	7 830	2024
Holstad nordre	FV152 S4D1 m1147	5 730	6 200	2024
Roås	FV152 S6D1 m1657	10 060	10 240	2024
Mastemyrveien N1	FV152 S7D1 m6020	6 440	7 170	2024
Nygårdskrysset xf	FV154 S1D1 m345	14 850	16 980	2024
Råken (Enebakk)	FV155 S2D1 m4368	3 970	3 910	2024
Nessetveien	FV156 S1D1 m9276	12 480	7 640	2024
BLÅKOLLEN	FV158 S1D1 m1767	11 230	9 570	2024
Nordbyveien	FV158 S1D1 m5944	13 630	13 960	2024
Oslo grense	FV160 S1D1 m191	10 020	11 640	2024
Bærum Ringstadbekk	FV160 S1D1 m2026	8 550	9 690	2024
Brynsv v/Levre	FV164 S2D1 m1791	8 090	4 980	2024
Blakstad nord	FV165 S1D1 m5173	11 650	10 970	2024
Fornebuveien	FV166 S1D1 m401	21 990	19 720	2024
ASKER XFV207 SIKTA	FV167 S2D1 m5953	18 290	17 680	2024
Lysakerelva	FV168 S1D1 m12	10 440	7 560	2024
Lommedalsveien (Bærums verk)	FV168 S2D1 m2969	11 570	11 890	2024
A-H Lierfoss	FV170 S3D1 m5517	6 890	7 020	2024
Hval	FV171 S1D1 m2202	7 620	7 410	2024
Industriveien Jessheim	FV174 S2D1 m2745	8 460	7 920	2024
Nordre Brauter	FV175 S3D1 m6098	2 370	2 390	2024
Årnes Runni	FV175 S4D1 m1552	3 370	3 490	2024
SAND ULLENSAKER	FV178 S2D1 m2850	5 730	5 880	2024
Garmo	FV181 S1D1 m713	8 420	9 130	2024

Navn	Vegreferanse	ÅDT		År (nyeste)
		referanseår	nyeste år	
Fv 6 Vestby storsenter	FV1361 S1D10 m151	10 170	10 940	2024
Taraldrudveien	FV1418 S2D1 m1115	9 660	10 730	2024
Skivn. Oslo gr.	FV1422 S1D1 m899		3 600	2024
Kirkeveien Høvik	FV1428 S1D1 m2769	7 930	7 370	2024
Kirkeveien (Hvalstad)	FV1436 S1D1 m729	6 280	7 080	2024
Dølihagan/Trondheimsvegen	FV1496 S6D1 m3069		13 890	2024
Vestbysvingen	FV1551 S2D10 m220		11 460	2024
Stabekk seniorsenter	FV1630 S1D1 m1851	8 110	7 120	2024
Vollsveien	FV1632 S1D1 m1146	3 460	4 230	2024
Ljabrudiagonalen	KV155 S1D1 m8157		4 870	2024
Vækerøveien v/Ullernchaussen	KV160 S1D1 m1347		20 320	2024
Finnmarksgata	KV161 S1D1 m1083		5 260	2024
Vøyen bru	KV161 S4D1 m1198		13 100	2024
Sørkedalsveien	KV168 S1D1 m2990		15 900	2024
Bygdøy alle	KV10967 S1D1 m1314		11 080	2023
General Ruges vei v/ Bøler	KV12212 S1D1 m1126		6 980	2024
Holmenkollveien	KV13070 S1D1 m1245		8 040	2023
Maridalsveien	KV14622 S9D1 m425		10 770	2024
Nedre Kalbakkvei	KV14994 S1D1 m736		11 480	2024
Slemdalsveien	KV16621 S1D1 m2972		9 890	2024
Fjellsrud	KV17135 S1D1 m1763	2 720	240	2021
Tvetenveien v/Haugerud	KV17852 S8D1 m565		11 520	2022
Østensjøveien v/Østensjø skole	KV18639 S4D1 m849		8 990	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.

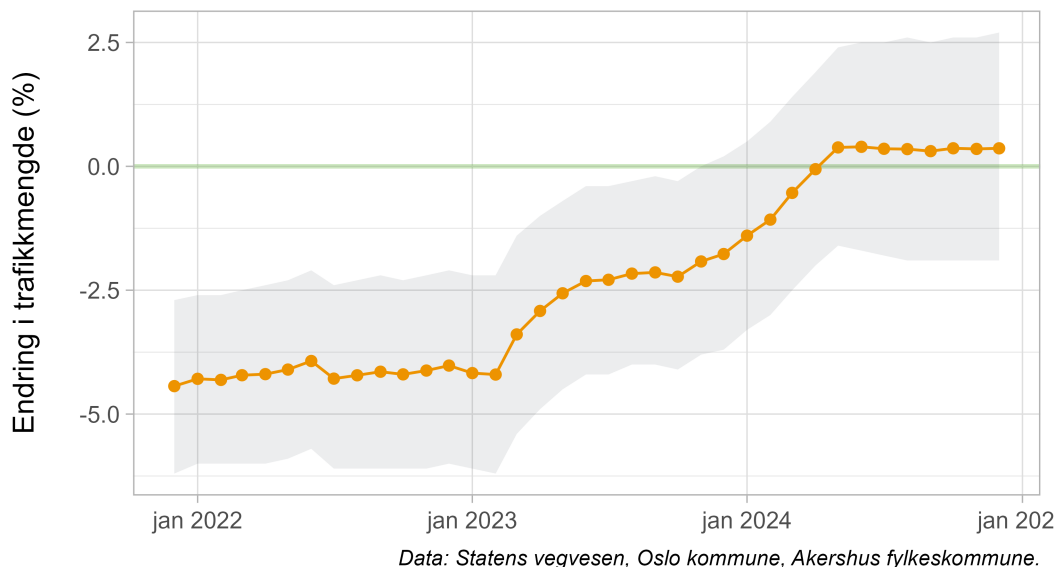
Resultatene for hele kalenderår er gitt i tabell 3. En tidsserie med månedsvis utvikling er vist i figur 2.

Tabell 3. Tre års glidende indeks.

Sammenligningsperiode	Antall punkt ^a	Byindeks (endring i trafikkmengde) (%)	Konfidensintervall (%-poeng)
2018 - (jan 2019 - des 2021)	49	-4,4	(-6,2, -2,7)
2018 - (jan 2020 - des 2022)	49	-4,0	(-6, -2,1)
2018 - (jan 2021 - des 2023)	51	-1,8	(-3,7, 0,2)
2018 - (jan 2022 - des 2024)	50	0,4	(-1,9, 2,7)

^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



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.

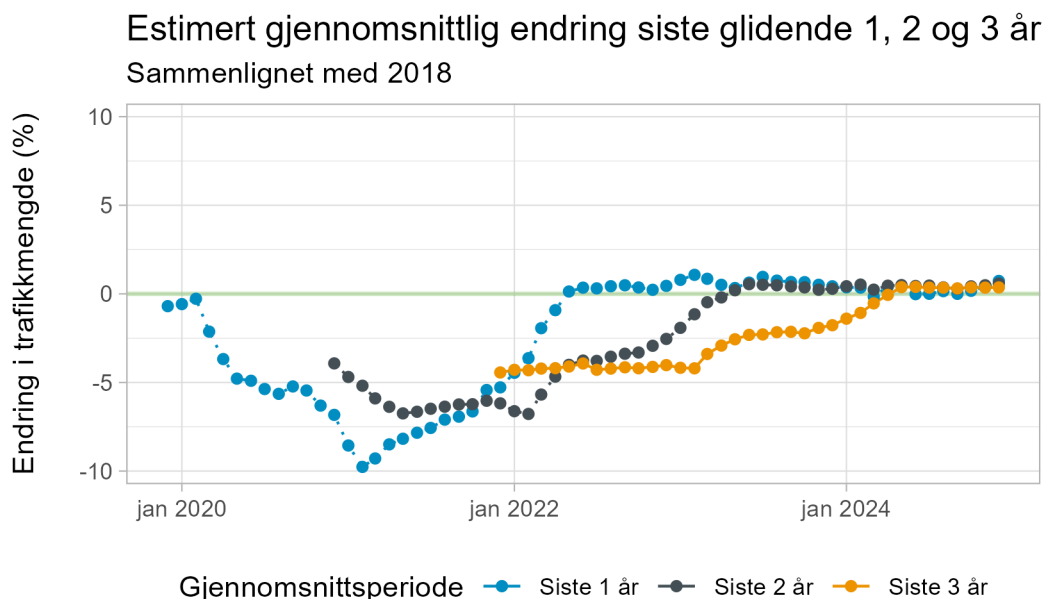
Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -1,9 % og 2,7 %. Dette intervallet er et konfidensintervall på 95 %, som vil si at den sanne endringen i trafikkmengde vil ligge innenfor et slikt intervall 95 % av gangene en tilsvarende måling blir gjort. Usikkerheten er i stor grad avhengig av hvor 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. Pandemiperioden 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, 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 årsindeksene.²

Tabell 4 viser den årlige endringen, samt prosentvis endring sammenlignet med referanseåret.

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

Periode	Antall punkt	Byindeks (endring i trafikkmengde) (%)	Konfidensintervall (%-poeng)
2018-2019 jan-des	24	-0,3	(-1,2, 0,6)
2019-2020 jan-des	45	-6,9	(-9,4, -4,4)
2020-2021 jan-des	80	2,4	(0,9, 3,9)
2021-2022 jan-des	83	5,5	(3,5, 7,5)
2022-2023 jan-des	86	0,0	(-1, 1)
2023-2024 jan-des	82	0,1	(-1,2, 1,4)
2018-2020 jan-des	45	-7,1	(-9,7, -4,5)
2018-2021 jan-des	80	-4,9	(-7,9, -1,9)
2018-2022 jan-des	83	0,3	(-3,4, 4)
2018-2023 jan-des	86	0,4	(-3,5, 4,3)
2018-2024 jan-des	86	0,4	(-3,7, 4,5)

Beregningene estimerer her at endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2023 til 2024 var 0,1 %. Et 95 % konfidensintervall går fra -1,2 % til 1,4 %.

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 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 Helsefyrt 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 vest 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.

3.8 Stengt pårampe fra Starveien til E6 i kryss 42

Pårampen fra Starveien og ut på E6 var stengt i perioden juli-november 2024. Dette førte til mer trafikk på punktene Karihaugen rampe mot Furuset, Østre Aker vei og Østre Aker vei rampe mot Hvam. Disse er utelatt fra datagrunnlagt 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