



Byindeks Trondheimsområdet

2019 - 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	9
2.1	Endring i glidende treårsperiode	9
2.2	Endring i ett- og toårsperiode	12
2.3	Endring per år	13
3	Spesielle trafikkforhold	14
3.1	Trafikale følger av tiltak mot koronaviruspandemien	14
3.2	Gjennomgangstrafikk	15
3.3	Anleggsarbeid på fv. 6680 Tillerbrua - Klæbu	15
3.4	Bygging av Nydalsbrua ved Sluppen	15
3.5	Bygging av Saupstadbrua	16
3.6	Bygging av Gryta parkeringskjeller	16

Tabeller

1	Veglengder.	4
2	Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.	6
3	Tre års glidende indeks.	10
4	Estimert endring i trafikkmengde per år.	13

Figurer

1	Kart som viser trafikkregistreringspunkt og årsdøgntrafikk.	8
2	Tidsserie med tre års glidende indeks.	11
3	Tidsserier med ett, to og tre års glidende indeks.	12

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 Trondheim med referanseår 2019 og omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal.

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

Tabell 1. *Veglengder.*

Vegkategori	Lengde (km)
Europaveg	138
Riksveg	15
Fylkesveg	613
Kommunalveg	922

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 50 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	Type ^a	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Kroppanbrua	T	EV6 S75D1 m2632	44 260	44 180	2024
Sundland	T	EV6 S76D1 m1530	39 000	40 900	2024
Grillstadttunnelen fra Rotvoll	T	EV6 S76D1 m6959 KD2 m325	4 920	5 280	2024
Grillstadttunnelen til Rotvoll	T	EV6 S76D1 m6959 KD6 m100	5 190	5 760	2024
Grillstadttunnelen vest	T	EV6 S76D1 m7308	20 480	22 000	2024
Meådal	T	EV14 S5D1 m2692	2 200	2 350	2024
Øysand	T	EV39 S1D1 m2828	12 500	13 230	2024
Oslovegen	T	RV706 S1D1 m2498	11 940	12 550	2024
Marienborgtunnelen	T	RV706 S1D1 m4530	6 260	6 100	2024
Havnegata	T	RV706 S1D1 m8464	15 390	15 100	2024
Strindheimtunnelen mot Rotvoll	T	RV706 S2D1 m1340	10 000	10 180	2024
Strindheimtunnelen mot Nyhavna	T	RV706 S2D1 m3938	9 710	9 710	2024
Søndre Ilevollen	T	FV6650 S1D1 m1153	8 450	7 610	2024
Byåsveien ved Nyveibakken	T	FV6650 S2D1 m219		10 410	2024
Bjørndalsbrua vest	T	FV6650 S2D1 m9465	12 470	21 090	2024
Jonsvannsveien vest for Steinarvegen	T	FV6660 S1D1 m351	9 750	11 520	2024
Kong Øysteins veg ved Eberg	T	FV6664 S1D1 m2142		4 870	2018
Bromstadvegens forlengelse	T	FV6664 S1D1 m4433	12 780	12 050	2024
Festningsgata	T	FV6666 S1D1 m1869	8 450	6 640	2020
Haakon VII gt øst	T	FV6668 S1D1 m3062		15 370	2024
Heimdalsvegen ved Esp	T	FV6682 S1D1 m999	3 240	3 070	2024
Østre Rosten ved Sandmoen	T	FV6686 S1D1 m5641		5 900	2024
Innherredsveien ved Bakke kirke	T	FV6690 S1D1 m452	7 520	5 830	2024
Prinsens gt nord for Elgeseter bru	T	FV6690 S3D1 m640	16 720	16 390	2021
Jernbanebrua	T	FV6692 S1D1 m197	4 660	2 200	2021
Brattørbrua	T	FV6692 S1D20 m51	7 540	8 370	2023
Innherredsveien ved Fjæregata	T	FV6692 S2D1 m160	5 900	5 710	2022
Innherredsveien ved Saxenborg alle	T	FV6692 S2D1 m1291	4 820	3 860	2024
Jakobslivegen ved Skovgård	T	KV3330 S1D1 m70	8 340	7 850	2024

Navn	Type ^a	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Klett - E6	B	EV6 S73D1 m1972	23 530	26 720	2024
Ranheim	B	EV6 S77D1 m1436	18 200	17 230	2024
Nydalsbrua Sør (Oslovn)	B	RV706 S1D1 m1330	9 240	9 670	2024
Rv 706 Leangensletta	B	RV706 S2D1 m6287	23 300	23 630	2024
Fv 704 Torgårdsletta	B	FV704 S1D1 m1281	5 780	6 690	2024
Klett - Fv 707	B	FV707 S2D1 m10845	5 480	5 890	2024
Være (Gml. E6)	B	FV950 S1D1 m4461	8 540	9 910	2024
Klett Røddeveien	B	FV6608 S2D1 m1881	270	260	2024
Byåsveien	B	FV6650 S2D1 m2781	8 830	8 660	2024
Bøckmans veg	B	FV6656 S1D1 m526	5 130	5 680	2024
Thorbjørn Bratts veg	B	FV6658 S1D1 m688	12 650	12 150	2024
Haakon VII s gt	B	FV6668 S1D1 m4414	11 060	13 040	2024
Bratsbergveien	B	FV6680 S1D1 m330	5 370	5 940	2024
Tillerbrua	B	FV6680 S1D1 m7590	1 220	1 450	2024
Kroppan bru	B	FV6690 S4D1 m565	13 840	12 180	2024
Nedre Leirfoss (Fossestuvegen)	B	KV1827 S1D1 m794	1 910	1 940	2024
Gamle Oslovei	B	KV2020 S1D1 m1301	3 500	3 230	2024
Landbruksvegen	B	KV4235 S1D1 m314	5 000	6 160	2024
Tempeveien	B	KV7440 S2D1 m260	3 270	3 090	2024
Tungasletta	B	KV7703 S1D1 m311	7 240	7 230	2024
Nydalsbrua Nord (Oslovn)	B	RV706 S1D1 m2661	10 390	6 190	2023

^aB er bomstasjon, T er trafikkregistreringspunkt.

Kartet i figur 1 viser plasseringen av trafikkregistreringspunktene i avtaleområdet.



Figur 1. Kart som viser trafikkregistreringspunkt og årstdøgntrafikk.

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 2019 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 trafikklekke. Vegnettet i et byområde består av et antall trafikklekker 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.

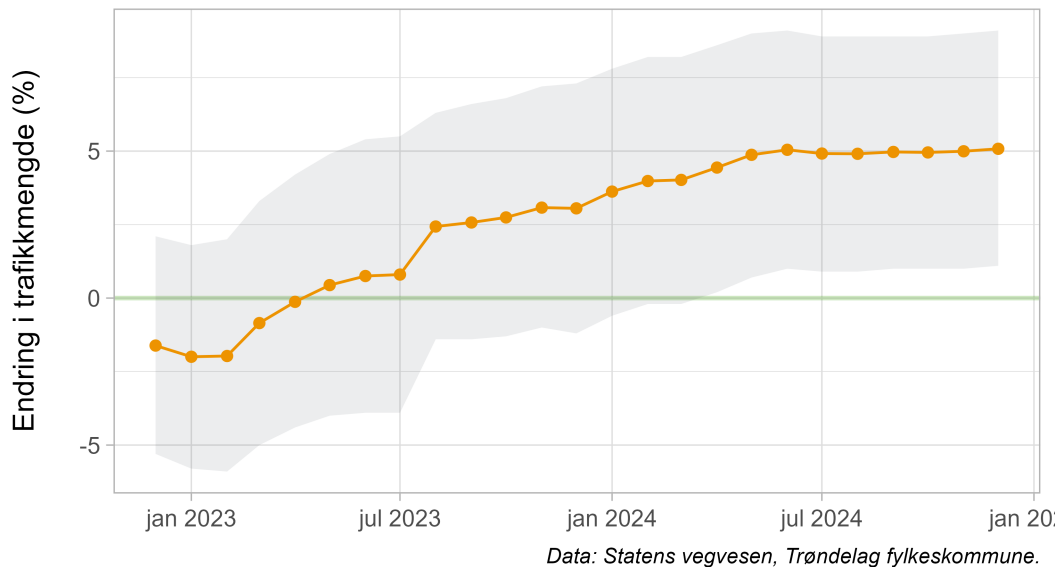
Resultatene for hele kalenderår er gitt i tabell 3. En tidsserie med månedsvise utvikling er vist i figur 2.

Tabell 3. Tre års glidende indeks.

Sammenligningsperiode	Antall punkt ^a	Byindeks (endring i trafikkmengde) (%)	Konfidensintervall (%-poeng)
2019 - (jan 2020 - des 2022)	32	-1,6	(-5,3, 2,1)
2019 - (jan 2021 - des 2023)	28	3,1	(-1,2, 7,3)
2019 - (jan 2022 - des 2024)	28	5,1	(1,1, 9,1)

^aAntall punkt som oppgis er hvor mange av de 50 byindekspunktene som har bidratt med data i det aktuelle tidsintervallet.

Estimert endring i trafikkmengde siste glidende 3 år Sammenlignet med 2019



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

Resultat nullvekstmål

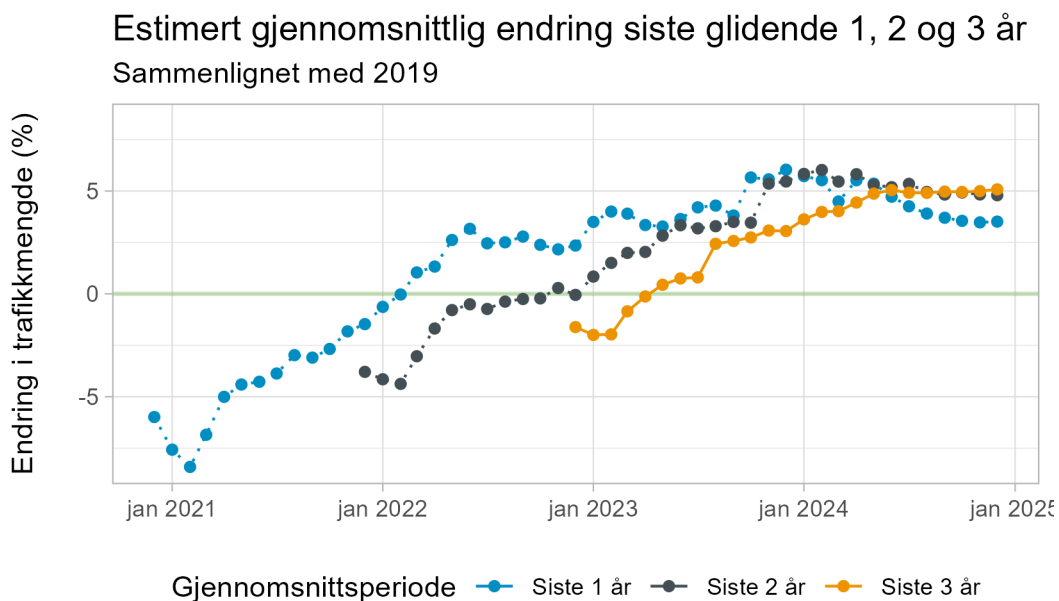
Sammenlignet med referanseåret er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 5,1 % større.

Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom 1,1 % og 9,1 %. 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, Trøndelag 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	Byindeks (endring i trafikkmengde) (%)	Konfidensintervall (%-poeng)
2019-2020 jan-des	38	-6,7	(-9,1, -4,3)
2020-2021 jan-des	42	2,8	(-0,9, 6,5)
2021-2022 jan-des	39	4,8	(0,2, 9,3)
2022-2023 jan-des	37	1,6	(-0,3, 3,5)
2023-2024 jan-des	35	-1,6	(-6,3, 3,2)
2019-2021 jan-des	42	-4,1	(-8,4, 0,1)
2019-2022 jan-des	42	0,5	(-5,8, 6,7)
2019-2023 jan-des	42	2,1	(-4,6, 8,7)
2019-2024 jan-des	42	0,5	(-7,7, 8,6)

Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2019 til 2024 til å være 0,5 %. Et 95 % konfidensintervall går fra -7,7 % til 8,6 %.

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 Anleggsarbeid på fv. 6680 Tillerbrua - Klæbu

Det har i flere perioder vært anleggsarbeid med helt stengt veg på fv. 6680 mellom Tillerbrua og Klæbu sentrum. Trafikken på denne strekningen har i disse periodene i stedet gått over fv. 704 forbi Torgårdsletta. Til sammen fanger de to bomstasjonene her opp den totale trafikken mellom Trondheim og Klæbu.

3.4 Bygging av Nydalsbrua ved Sluppen

Den første trafikkomleggingen av betydning i dette byggeprosjektet var stenging av nordgående avkjøring fra E6 ved Kroppan til rv. 706 (kryssnummer 35). Trafikken som vanligvis benyttet denne avkjøringen, måtte i stedet benytte avkjøring i kryssnummer 34 på Tonstad eller kryssnummer 37 ved Nidarvoll og Sluppen og kjøre tilbake over Sluppen bru. Sistnevnte trafikk kom da tilbake til enten bomstasjonen "Bjørndalen (Oslovn.);" eller trafikkregistreringspunktet "Oslovegen" som normalt, men har i tillegg passert bomstasjonen "Nord for Sluppen bru". Dette medførte en liten økning i antall passeringer på denne bomstasjonen som gjenspeiler en noe forlenget kjørerute for denne trafikken, og som derfor er beholdt i datagrunnlaget.

Den neste store trafikkomleggingen skjedde 19. mars 2021 med stengingen av rv. 706 rett sør for Sluppen bru. Dette påvirket direkte bomstasjonen "Bjørndalen (Oslovn.);" som ikke har noe data for denne perioden. Bomstasjonen "Nord for Sluppen bru" og trafikkregistreringspunktet "Oslovegen" var i denne perioden på samme strekning (ingen kryss mellom) og derfor er kun bomstasjonen "Nord for Sluppen bru" beholdt i datagrunnlaget.

Fra 5. mai 2021 ble rv. 706 ved Sluppen bru stengt på grunn av fare for ras, og vegen forble stengt i en periode mens forholdene ble utbedret. I denne perioden er punktet "Oslovegen" og bomstasjonen "Nord for Sluppen bru" helt uten trafikk. I tillegg er trafikken gjennom Marienborgtunnelen en del redusert. Det er rimelig å anta at trafikken som normalt går forbi disse punktene velger omkjøringsruter som er dekket av andre punkter.

Fra 23. juni 2021 ble rv. 706 gjenåpnet nord for Sluppen bru, før den igjen ble stengt i perioden 1. juli til 14. august 2021.

Fra 21. august 2021 ble rv. 706 gjenåpnet også sør for Sluppen bru.

Fra 3. januar 2022 og til 14. august 2023 var rv. 706 stengt nord for Sluppen bru. I denne perioden er det kun bomstasjonen "Nord for Sluppen bru" som bidrar med data til indeksen, og ikke bomstasjonen "Bjørndalen (Oslovn.)" eller trafikkregistreringspunktet "Oslovegen".

Fra og med 26. juni 2023 ble Sluppen bru stengt for biltrafikk. Bomstasjonen "Nord for Sluppen bru" var ikke lenger operativ etter dette.

Fra 14. august 2023 ble Oslovegen gjenåpnet fra sør til nord forbi Sluppen bru. Bomstasjonen som tidligere sto "Nord for Sluppen bru" på veg til Sluppen er etter dette flyttet til Oslovegen nord for Sluppen bru. Trafikk fra denne bomstasjonen er dermed ikke sammenlignbar før og etter dette tidspunktet.

I perioden 11. september 2023 til 15. oktober 2023 var kryss på kv. 7440 på Sluppen stengt. Dette førte til mindre trafikk gjennom bomstasjonen i Tempevegen. Denne trafikken vil i stedet ha passert en av bomstasjonene på E6 eller i Bratsbergvegen.

Nydalsbrua og tilhørende veger ble åpnet 16. oktober 2023.

I perioden fra mars 2021 til oktober 2023 kan byindeksen være noe kunstig høy. Dette skyldes at flere punkter har fått mer trafikk enn det antallet punkter som har fått mindre trafikk som følge av vegstengingene i anleggsperioden. For å unngå dette måtte de fleste punktene i Trondheim by ha vært ekskludert i denne perioden.

3.5 Bygging av Saupstadbrua

I perioden 14. november 2021 til 29. april 2022 var Fv 6682 i Bjørndalen stengt like nord for krysset med fv. 6688 grunnet bygging av ny gang- og sykkelbru. Dette påvirket byindekspunktene i liten grad.

3.6 Bygging av Gryta parkeringskjeller

I perioden fra november 2020 til november 2022 foregikk det byggearbeider ved fv. 6692 ved Gryta utenfor Trondheim sentralstasjon. Dette påvirket trafikken ved punktene på Jernbanebrua og Brattørbrua. Det antas at disse to punktene oppveide hverandre i byggeperioden, da mye av trafikken som normalt går over Jernbanebrua i stedet gikk over Brattørbrua. En større omlegging av trafikken begynte i februar 2021. I månedene desember 2021 til februar 2022 var punktet på Jernbanebrua ute av drift og derfor er også punktet på Brattørbrua ekskludert fra datagrunnlaget for at ikke trafikkomleggingen skal påvirke byindeksen ensidig som en økning. Fra og med mars 2022 er det sammenlignbare forhold med foregående år, slik at kun punktet på Brattørbrua er med i datagrunnlaget fram til november 2022. Så lenge punktet Jernbanebrua er ute av drift etter åpning av vegen i området, vil Brattørbrua holdes utenfor indeksen, inntil ett år etter åpning, fram til november 2023.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag