



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

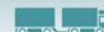
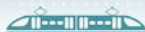


Trafikkarbeid i seks byområder

Målt med reisevanedata fra RVU 2018/19 til 2023/24

Berit Grue

2095/2025



Tittel:	Trafikkarbeid i seks byområder – Målt med reisevanedata fra RVU 2018/19 til 2023/24
Tittel engelsk:	Road traffic volumes in six urban areas – Measured with travel survey data from 2018/19 to 2023/24
Forfatter:	Berit Grue
Dato:	07.2025
TØI-rapport:	2095/2025
Antall sider:	26
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1783-7
Oppdragsgivers p.nr.:	23/123710
Finansieringskilder:	Statens vegvesen
TØIs p.nr.:	5587 – Trafikkarbeid RVU 2024
Prosjektleder:	Berit Grue
Kvalitetsansvarlig:	Anne Madslien
Ferdigstilling:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Reisevaner og mobilitet
Emneord:	Reisevaneundersøkelse, byvekstavtaler, nullvekstmål, byindeks

Kort sammendrag

Byvekstavtalene er viktigste verktøy for å nå målet om nullvekst i biltrafikken i de største byområdene. Trafikkarbeid målt med RVU-data er én av indikatorene for oppfølging av nullvekstmålet. Rapporten viser trafikkarbeid beregnet for seks byområder med RVU-data fra 2018/19 til 2023/24. Resultatet tyder på noe nedgang i trafikkarbeidet for Osloområdet i denne perioden. For Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren antydes fortsatt noe trafikkvekst. I Tromsø beregnes redusert trafikkarbeid. I de fire største byområdene er det største bykommune som bidrar til lavere vekstrater. En tydelig negativ vekstrate tyder på redusert trafikkarbeid med personbiler i Oslo. I Bergen og Stavanger antydes også nedgang eller nullvekst i trafikkarbeidet i de mest sentrale områdene. Parallelt med dette måles trafikkvekst i øvrige deler av byområdene mellom 2018 og 2024. I Nedre Glomma dekker beregningene foreløpig bare siste ettårsperiode, og er dermed usikre, men antyder noe trafikkvekst.

Summary

The urban growth agreements are fundamental instruments for achieving the zero-growth objective for passenger car transport in the largest city areas. Among indicators used for measuring goal achievements, are vehicle kilometers estimated from travel survey data. This report presents such estimates based on survey data from six urban areas over the years from 2018/19 to 2023/24. Measures of zero-growth, and in some cases traffic reductions, are mainly related to the largest city municipalities, accompanied by traffic growth in surrounding municipalities.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



Forord

Byvekstavtalene er viktigste verktøy for å nå målet om nullvekst i biltrafikken i storbyområdene. Personbiltrafikken i byområdene beregnet med data fra reisevaneundersøkelser (RVU) er én av indikatorene for oppfølging av nullvekstmålet. Denne rapporten presenterer RVU-beregnet trafikkarbeid i seks byområder, og endringer for perioden 2018/19 til 2023/24.

Trafikkarbeid beregnet med data fra reisevaneundersøkelser (RVU) er støtteindikator for oppfølging av nullvekstmålet. Offisiell hovedindikator er byindeksene basert på trafikkteLLinger. I denne rapporten er byindeksene fra SVV tatt inn for sammenstilling med resultatene fra RVU-beregningene.

Datagrunnlaget fra RVU er hentet fra «Den Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-19» og «Den Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2020-2024». Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion (RVU 2018-2019) og Opinion (RVU 2022-2024) og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor, Epinion eller Opinion er ansvarlig for analysen av dataene, eller tolkninger gjort i denne rapporten.

Oppdragsgiver er Statens vegvesen, hvor Oskar Kleven har vært oppdragsgivers kontaktperson.

Ved TØI har Berit Grue vært prosjektleder, tilrettelagt datagrunnlagene, utført beregningene og skrevet rapporten. Anne Madslien har hatt ansvaret for kvalitetssikringen av rapporten.

Oslo, juli 2025
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Petter Christiansen
Forskningssjef



Innhold

Sammendrag

1	Innledning.....	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Rapportstruktur	1
2	Data og metode	2
2.1	Byområdene: Geografiske avgrensninger.....	2
2.2	RVU-data som grunnlag for trafikkarbeidsberegninger.....	3
2.3	Beregningsopplegget	3
3	Resultater	5
3.1	Trafikkarbeidet i byområdene	5
3.2	RVU-indeks for byområdene vs. byindeksene.....	12
3.3	To ulike datakilder gir ulike trafikkindikatorer.....	17
4	Oppsummering og diskusjon.....	21
	Referanser	23
	Vedlegg.....	24
	Vedlegg 1. Byområdene og intervjutall i RVU	24

Trafikkarbeid i seks byområder

Målt med reisevanedata fra RVU 2018/19 til 2023/24

TØI rapport 2095/2025 • Forfatter: Berit Grue • Oslo 2025 • 26 sider

Byvekstavtalene er viktigste verktøy for å nå målet om nullvekst i biltrafikken i de største byområdene. Trafikkarbeid målt med data fra reisevaneundersøkelser (RVU) er én av indikatorene for oppfølging av nullvekstmålet.

Rapporten presenterer trafikkarbeid med personbiler i seks byområder beregnet med RVU-data fra 2018/19 til 2023/24. For perioden måles noe redusert trafikkarbeid i Osloområdet. I Nord-Jæren, Trondheimsområdet og Bergensområdet antydes fortsatt noe trafikkvekst, men de to sistnevnte får mer moderate vekstrater enn i forrige beregning med RVU 2022/23.

I Tromsø beregnes redusert trafikkarbeid mellom 2018/19 og 2023/24.

I de fire største byområdene er det de største bykommunene som står for mesteparten av trafikkreduksjonen. En tydelig negativ vekstrate tyder på redusert trafikkarbeid med personbiler i Oslo. I Bergen og Stavanger antydes også nedgang eller nullvekst i trafikkarbeidet i de mest sentrale områdene. Parallelt med dette måles trafikkvekst i de øvrige delene av byområdene mellom 2018 og 2024.

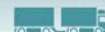
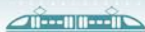
I Nedre Glomma dekker beregningen foreløpig bare siste ettårsperiode, og er dermed usikker, men den antyder noe trafikkvekst.

Byvekstavtalene, nullvekstmål, og måling av nullvekstmålet

Bak denne rapporten ligger byvekstavtalene som er inngått mellom staten og seks store byområder. Befolkningen i byområdene øker, og gjennom byvekstavtalene er nullvekstmålet et veletablert mål når det gjelder trafikkutvikling i byområdene (Samferdselsdepartementet 2025).

Nullvekstmålet går ut på at vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det vil si at personbiltrafikken totalt i avtaleområdene ikke skal øke. Trafikkarbeid i byområdene er en av indikatorene for oppfølgingen av nullvekstmålet. Hovedresultatene i denne rapporten er trafikkarbeid og endringer beregnet med RVU-data fra 2018/19 til 2023/24 i fem byområder: Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren og Tromsø. I byområdet Nedre Glomma, som har nyere byvekstavgift, er 2022/23 første beregningsår med RVU-data.

Regjeringen har besluttet at de tellepunktbaserte byindeksene skal være hovedindikator for måling av trafikkutvikling og oppfølging av nullvekstmålet i byområdene. Byindeksene er



beregnet og dokumentert av Statens vegvesen (SVV 2025). I denne rapporten er byindeksene brukt i sammenstillinger med utviklingen i RVU-beregnet trafikkarbeid for byområdene.

Trafikkarbeidet i byområdene

Resultatene i kapittel 3 føyer seg til tidligere beregninger i Grue (2024) av trafikkarbeidet i de fire største byområdene for 2018/19 og 2022/23. Nytt i denne rapporten er at materialet er utvidet med 2024-data og at det er gjort beregninger for to nye byområder med byvekst-avtaler: Tromsø og Nedre Glomma.

Fra beregnet nullvekst for Osloområdet i Grue (2024), antydes nå noe nedgang i trafikkarbeidet. For Trondheimsområdet og Bergensområdet beregnes fortsatt trafikkvekst, men med mer moderate vekstrater enn tidligere, mens Nord-Jæren får en økning i vekstraten. Estimer på trafikkendring i byområder over en ettårsperiode er forbundet med høy usikkerhet, så nivåforskjellene fra forrige beregning er ikke statistisk signifikante.

Et hovedtrekk for de fire største byområdene i perioden fra 2018/19 til 2023/24 er at største bykommune bidrar til lavere vekstrater for byområdet. En tydelig negativ vekstrate for Oslo kommune tyder på redusert trafikkarbeid med personbiler der. I Bergen og Stavanger antydes også nedgang eller nullvekst i trafikkarbeidet i bykommunen. Parallelt med dette måles trafikkvekst i øvrige deler av byområdene mellom 2018 og 2024.

For Nord-Jæren betyr det at beregnet vekst i trafikkarbeidet stammer fra byområdet utenfor Stavanger. Tilsvarende for Osloområdet er det beregnet trafikkvekst i Akershus parallelt med nedgangen i Oslo.

I Trondheimsområdet beregnes positive vekstrater som kan tyde på noe trafikkøkning. For Trondheim kommune er vekstraten vesentlig mer moderat enn i det øvrige byområdet, og ikke signifikant forskjellig fra nullvekst.

I Tromsø beregnes redusert trafikkarbeid mellom 2018/19 og 2023/24. I Nedre Glomma dekker beregningene foreløpig bare siste ettårsperiode, og er dermed usikre, men de antyder noe trafikkvekst.

RVU-trafikkarbeidet vs. byindeksene

Det RVU-beregnete trafikkarbeidet og de tellepunktbaserte byindeksene er begge basert på målinger av biltrafikk, men på ulike måter. Et fellestrekk for RVU-beregningene og byindeksene er at begge datakilder er forbundet med ulike typer usikkerhet som gir relativt store feilmarginer på trafikkendringstallene. Dermed er nivåforskjellene mellom vekstratene fra RVU vs. byindeks i de fleste tilfeller ikke statistisk signifikante.

I rapporten vises alle vekstratene i figurer hvor RVU-beregnet utvikling i trafikkarbeid og byindeksene er sammenstilt for byområdene.

At det forekommer nivåforskjeller mellom estimatene må sies å være som forventet. I tillegg til ulike målemetoder og kilder til usikkerhet, vil det være utslag av at datagrunnlagene ikke måler akkurat samme trafikk:

- Graden av sammenfall mellom tellepunktene plassering og det trafikkarbeidet som omfattes av nullvekstmålet ser ut til å variere en del mellom byområdene.
- Ingen av datagrunnlagene skiller fullstendig de kategoriene biltrafikk som er omfattet av nullvekstmålet fra de som skal unntas. Sammensetningen av ulike kategorier biltrafikk i datagrunnlaget er forskjellig i RVU og byindeksene, og forskjellene kan



forekomme i ulik grad mellom byområdene. Rapporten inneholder en oversikt over trafikksammensetning i de to datagrunnlagene.

At utfordringene med datagrunnlagene i ulik grad er tilstede i byområdene krever forsiktighet med sammenligning, både mellom de to datakildene og mellom byområdene.

Det første punktet er spesielt relevant hvis trafikkmengdene endres ulikt i ulike deler av byområdet. I de tilfellene skal vekstraten for byområdet fange opp generell endring i bilbruken, men også endringer i bilførerers kjørevaner, for eksempel ved at bilturer overføres fra de mest sentrale bykommunene til andre deler av byområdet.

Resultatene fra RVU-målinger av trafikkarbeidet separat for hver av de fire største byene, tyder på større nedgang eller lavere vekst i trafikkarbeidet for bilkjøring til/fra/i de største bykommunene enn i mange av kommunene rundt.

Byområdene er ulike i geografisk utstrekning og i utbredelse av tellepunkt. I noen av de store byområder kan det se ut til at tellepunktens plassering gir byindekser som måler trafikkutviklingen best for de mest sentrale delene av byområdet.

Dokumentasjonen av byindeksene skiller ikke på geografiske inndelinger eller soner i byområdene. Tellepunktbaserte målinger med geografiske forskyvninger i trafikkbildet vil kreve jevnt god dekning og stabile trafikkregistreringer over tid i alle deler av byområdene.

1 Innledning

Utviklingen i trafikkarbeidet med personbil er en sentral indikator for oppfølging av målet om nullvekst i områder med byvekstavtaler. Ved bruk av reisevaneundersøkelser (RVU) med tilstrekkelig datagrunnlag kan trafikkarbeid beregnes (Engebretsen 2018).

Denne rapporten er resultat av et oppdrag fra Statens vegvesen hvor det skal beregnes endring i trafikkarbeid for byområder med byvekstavtaler. Beregningene er basert på RVU-data fra byområdene, hvor to etterfølgende årganger er slått sammen til ettårige datasett: RVU 2018/19, RVU 2022/23 og RVU 2023/24. Resultatene føyer seg til tidligere beregninger i Grue (2024) av trafikkarbeidet i de fire største byområdene for 2018/19 og 2022/23. Nytt i denne rapporten er at materialet er utvidet med 2024-data og at det er gjort beregninger for to nye byområder med byvekstavtaler: Tromsø og Nedre Glomma.

1.1 Bakgrunn

Befolkningen i byområdene øker, og gjennom byvekstavtalene er nullvekstmålet et veletablert mål i de største byområdene (Samferdselsdepartementet 2025). Nullvekstmålet går ut på at vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det vil si at personbiltrafikken i byområdene ikke skal øke.

Byvekstavtalene og indikatorene for måloppnåelse er omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) publisert av Samferdselsdepartementet. Nasjonale transportplaner og byvekstavtalene finnes på regjeringen.no.

Regjeringen har besluttet at de tellepunktbaserte byindeksene skal være hovedindikator for måling av trafikktvikling og oppfølging av nullvekstmålet i byområdene. Byindeksene er beregnet og dokumentert av Statens vegvesen (SVV 2025). Trafikkarbeid beregnet med data fra reisevaneundersøkelsene (RVU) skal inngå som støtteindikator. I denne rapporten er byindeksene brukt i sammenstillinger med utviklingen i RVU-beregnet trafikkarbeid for byområdene.

Resultatene i dette oppdraget er trafikkarbeid og endringer beregnet med data fra RVU 2018/19, RVU 2022/23 og RVU 2023/24. Byvekstavtalene det refereres til gjelder Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019-2029, Tromsø 2023-2032 og Nedre Glomma 2024-2033, tilgjengelig på regjeringen.no.

Beregningene av trafikkarbeid baseres på RVU-data med store lokale intervjuutvalg (tilleggsutvalg) i byområdene. Med RVU-data beregnes indikatorene for nullvekstmålet som totalt antall kjøretøykilometer per år med personbil utført innenfor definerte deler av avtaleområdene.

1.2 Rapportstruktur

RVU 2018/19, RVU 2022/23 og RV 2023/24 er datagrunnlaget for alle beregninger utført i dette oppdraget. I kapittel 2 omtales datagrunnlag, beregningsmetodene, definisjonene og prinsippene ved bruk av RVU-data til å beregne trafikkarbeid for nullvekstmålet i byområdene.

Kapittel 3 starter med resultater fra beregningene med RVU-dataene for hvert av byområdene, framstilt med tabeller, figurer og tekst. I avsnitt 3.2 er RVU-tallene for trafikkarbeidet omregnet til indeks for prosentvis endringer over perioden 2018/19 til 2023/24. Disse presenteres sammen med byindeksene fra Statens vegvesen, og i avsnitt 3.3 omtales noen vesentlige forskjeller i datagrunnlag og beregningsmåter mellom de to typene indeks.

I kapittel 4 oppsummeres resultatene fra beregninger og sammenstillinger.

2 Data og metode

Resultatene i denne rapporten er basert på metode for databehandling og beregninger beskrevet i TØI-rapport 1647/2018 av Øystein Engebretsen, hvor datagrunnlaget var RVU 2013/14 (Engebretsen 2018).

Tilsvarende metodikk ble brukt i Grue (2024) på nyere data (RVU 2018/19 og RVU 2022/23) for beregninger og sammenligninger av trafikkarbeid i de fire største byområdene. I denne rapporten er omfanget utvidet med nye RVU-data for 2024 og med to nye byområder: Tromsø og Nedre Glomma. Trafikkarbeidet for Tromsø er i likhet med de fire største byområdene beregnet tilbake til 2018/19. Første beregningsår med RVU-data for Nedre Glomma er 2022/23.

Måleindikator for trafikkarbeid i byvekstavgiftene er totalt antall kjøretøykilometer per år med personbil utført innenfor et definert område i hver byregion. Å beregne indikatorene og utviklingen over tid stiller høye krav til datapresisjon i reisevaneundersøkelsene og til konsistens i datastruktur og -kvalitet over tid.

2.1 Byområdene: Geografiske avgrensninger

Gjeldende avtaleområder er spesifisert i byvekstavgiftene mellom byområdene og staten (regjeringen.no).

Avtaleområdet:

Betegner de kommunene som inngår i byvekstavgiftene med staten. Opprinnelig var kommunene som inngår i avtalene sammenfallende med områdene som omfattes av nullvekstmålet og som trafikkarbeidet beregnes innenfor.

Flere kommuner i avtaleområdene er senere utvidet som følge av kommunesammenslåinger. Det er likevel slik at nye områder i sammenslåtte bykommuner ikke omfattes av nullvekstmålet i byvekstavgiftene for 2019-2029. Det betyr at trafikkarbeidet skal beregnes innenfor avgrensningene slik de var før kommunesammenslåingene 01.01.2020. Begrepet «avtaleområde» er dermed ikke lenger nødvendigvis sammenfallende med området hvor trafikkarbeidet måles.

I resten av denne rapporten benyttes derfor følgende begreper, i tråd med Engebretsen (2018) og Grue (2024):

Virkeområdet: Den delen av avtaleområdet som trafikkarbeidet beregnes innenfor og hvor nullvekstmålet gjelder.

Omland: Områder som ligger utenfor virkeområdet, men hvor befolkningen genererer en del trafikkarbeid inne i virkeområdet.

Influensområdet: Omfatter hele virkeområdet og omlandet. Også kalt **utvalgsmrådet** i metodebeskrivelsen til Engebretsen (2018), som kan referere til behovet for ekstra RVU-utvalg for alle kommuner hvor data skal inngå i trafikkarbeidsberegninger.

Virkeområder og omlandskommuner som inngår i beregningene i denne rapporten er listet i vedlegg 1. Virkeområdene er i tråd med byvekstavgiftene og NTP og følger kommunegrensene slik de var før 01.01.2020.

Omlandskommuner er ikke spesifisert i byvekstavgiftene. Dette er kommuner med en del biltrafikk til og fra virkeområdene. For denne biltrafikken gjøres anslag på den delen av trafikkarbeidet som foregår innenfor virkeområdet for nullvekstmålet, og denne trafikken regnes med når måloppnåelsen vurderes. Trafikkarbeid i omlandskommuner holdes utenfor beregningene.

Nyere datagrunnlag fra 2018 til 2024 dekker ikke alle aktuelle omlandskommuner basert på kriteriene i Engebretsen (2018). En viktig betingelse for beregningsopplegget er at alle kommuner som tas inn i beregningene må ha store nok intervjuutvalg over tid i RVU.

Alle omlandskommuner som er tatt med i beregningene ligger derfor innenfor grensene for tilleggsutvalgene i RVU gjennom alle årene fra 2018 til 2024. Det er ikke tilfelle for alle omkringliggende kommuner som kan bidra med trafikkarbeid i virkeområdene, og en del trafikk er derfor ikke medregnet, for eksempel mellom Østfold og Osloområdet¹.

I beregningene utført i dette oppdraget har alle kommuner i virkeområder og omland tilleggsutvalg i alle RVU fra 2018/19 til 2023/24. Unntaket er omlandet til Nedre Glomma, hvor flere Østfold-kommuner enn de som hadde tilleggsutvalg i RVU 2018/19 er tatt med. Dette er gjort fordi her starter beregningsopplegget med RVU 2022/23. Oversikt over kommunene som er med i beregningene er vist i vedlegg 1, med intervjutall pr kommune.

2.2 RVU-data som grunnlag for trafikkarbeidsberegninger

Med bruken av utvalgsdata fra reisevaneundersøkelser til å måle endringer i trafikkarbeid over tid følger noen kilder til målefeil og usikkerhet i resultatene. Tre hovedkilder er nevnt i Grue (2024):

1. Beregningsrutinene
2. Statistisk usikkerhet
3. Datakvalitet

I de RVU-baserte trafikkarbeidstallene for byområdene vil alle disse feilkildene kunne opptre samtidig. Intervjugrunnlaget i RVU er i de fleste områder for lite til å vise signifikante endringstall i byområdene fra et år til det neste.

På tilsvarende måte som med datagrunnlaget fra RVU 2018/19 er dataene for de tre årgangene 2022, 2023 og 2024 slått sammen til to dobbelt så store ettårige datasett hvor den midterste årgangen, RVU 2023, inngår i begge. De doble datasettene gir resultater med mindre utslag av datafeil og tilfeldige variasjoner, og dermed sikrere antydninger om mulige endringer i trafikkarbeidet.

RVU-data leveres fra SVV, men dette er ikke data som er analyseklare for formål hvor trafikkarbeid beregnes og summeres. På sentrale variabler, spesielt utvalgsvektene og kjøredistansene, er det behov for oppgradering i datagrunnlaget for RVU-årgangene som inngår i beregningene. I dette oppdraget er det nye datagrunnlaget for RVU 2024 og sammenslåing og vekting til RVU 2023/24 behandlet på samme måte som tidligere datasett omtalt i Grue (2024).

Med data som utgis i flere årganger vil tidsserier og sammenligninger over tid påvirkes av endringer i datainnsamlingsmetoder og gjennomføring. Feil og usikkerhet i beregningsresultater kan ha opphav i metoder og rutiner i alle ledd, og kan oppstå lenge før resultatene beregnes og tas ut, for eksempel ved utvalgstrekkning, datainnsamling og i produksjonen av analyseklare datasett. På alle disse punktene kan reisevaneundersøkelsene i årene 2018-2024 ha vært gjenstand for endringer som påvirker beregningsresultatene.

2.3 Beregningsopplegget

Primærutvalget fra RVU-dataene er intervjugrunnlaget bestående av personer bosatt i de kommunene som utgjør influensområdet for byområdene. Av disse er det bilførerne som produserer trafikkarbeidet,

¹ Intervjugrunnlag mangler i RVU 2018/19 for kommunene i det som nå heter Indre Østfold

så de utgjør sekundærutvalget. Utvalget av reiser er avgrenset til bilførerreiser innenfor virkeområdet eller mellom virkeområdet og omlandet. Utvalgsstørrelsene framgår av tabellene i vedlegg 1.

Indikatoren for trafikkarbeidet er beregnet antall bilkilometer innenfor virkeområdets grenser. Anslag på kilometer kjørt i omlandskommuner holdes utenfor beregningene. Gjennomgangstrafikk og trafikk til/fra andre områder er ikke regnet med. Beregningsopplegget er nærmere beskrevet i Engebretsen (2018), og nye beregninger er utført i tråd med beregningene i Grue (2024).

3 Resultater

I byvekstavgiftene spesifiseres referanseår som gjelder for indikatorene ved oppfølging av nullvekstmålet. For Osloområdet og Bergensområdet er referanseåret 2018, Trondheimsområdet og Tromsø 2019, Nord-Jæren 2017 og Nedre Glomma 2023.

RVU-beregningene gjøres med RVU 2018/19 som utgangspunkt for endringstallene i de fem første byområdene, og RVU 2022/2023 som er første beregningsår for Nedre Glomma. Basisår for RVU-beregningene er dermed ikke nøyaktig sammenfallende med referanseåret i de enkelte byvekstavgiftene.

I dette kapittelet er de nye beregningene med RVU 2023/24 vist sammen med tidligere resultater for RVU 2018/19 og RVU 2022/23 i form av tabeller og figurer med trafikkarbeid for hvert byområde.

Bruttoutvalgene for analysene er bosatte innenfor influensområdene (virkeområder og omland). Netto-utvalgene er bilførerne som har kjørt innenfor virkeområde eller mellom virkeområde og omlandskommunene. Utvalgsstørrelsene framgår av tabellene i vedlegg 1.

Tallene som er tatt ut er beregnet antall millioner bilkilometer per år kjørt innenfor byregionenes virkeområder for nullvekstmålet. Varebiler og kjøring i forbindelse med mobil tjenesteyting inngår ikke.

3.1 Trafikkarbeidet i byområdene

Beregnet trafikkarbeid i virkeområdene viser noen endringer mellom RVU-årene 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Trafikkarbeid i millioner bilkilometer er vist i tabell 3.1 og endringstallene i prosent fra 2018/19 i tabell 3.2.

Totalt beregnet trafikkarbeid i virkeområdene utført av bosatte i influensområdene (dvs. virkeområde pluss omland) er illustrert i figur 3.1.

De nye beregningene for perioden 2018/19 - 2023/24 gir noen relativt store forskjeller fra forrige måling (2018/19 – 2022/23). Nivåforskjellene mellom de to målingene ligger likevel innenfor feilmarginene, så det kan ikke konstateres noen statistisk signifikante endringer som følge av ettårsforskyvningen i data-grunnlaget.

Resultatene pr byområde er nærmere omtalt i avsnitt 3.1.1 – 3.1.6.

For hvert byområde vises figurer hvor det skilles mellom trafikkarbeidet fra bosatte i virkeområdet og bosatte i omlandskommunene².

For de fire største byområdene vises også figurer hvor det skilles på reiser som berører største bykommune vs. det øvrige byområdet. Som i tidligere beregninger (Grue 2024) er det meste av trafikkreduksjon eller redusert trafikkvekst fra 2018/19 knyttet til den største bykommunen innenfor byområdet.

En tydelig negativ vekstrate tyder på redusert trafikkarbeid med personbiler i Oslo kommune. I bykommunene Bergen og Stavanger antydes også nedgang eller nullvekst i trafikkarbeidet. Parallelt med dette måles trafikkvekst i de øvrige delene av byområdene mellom 2018 og 2024.

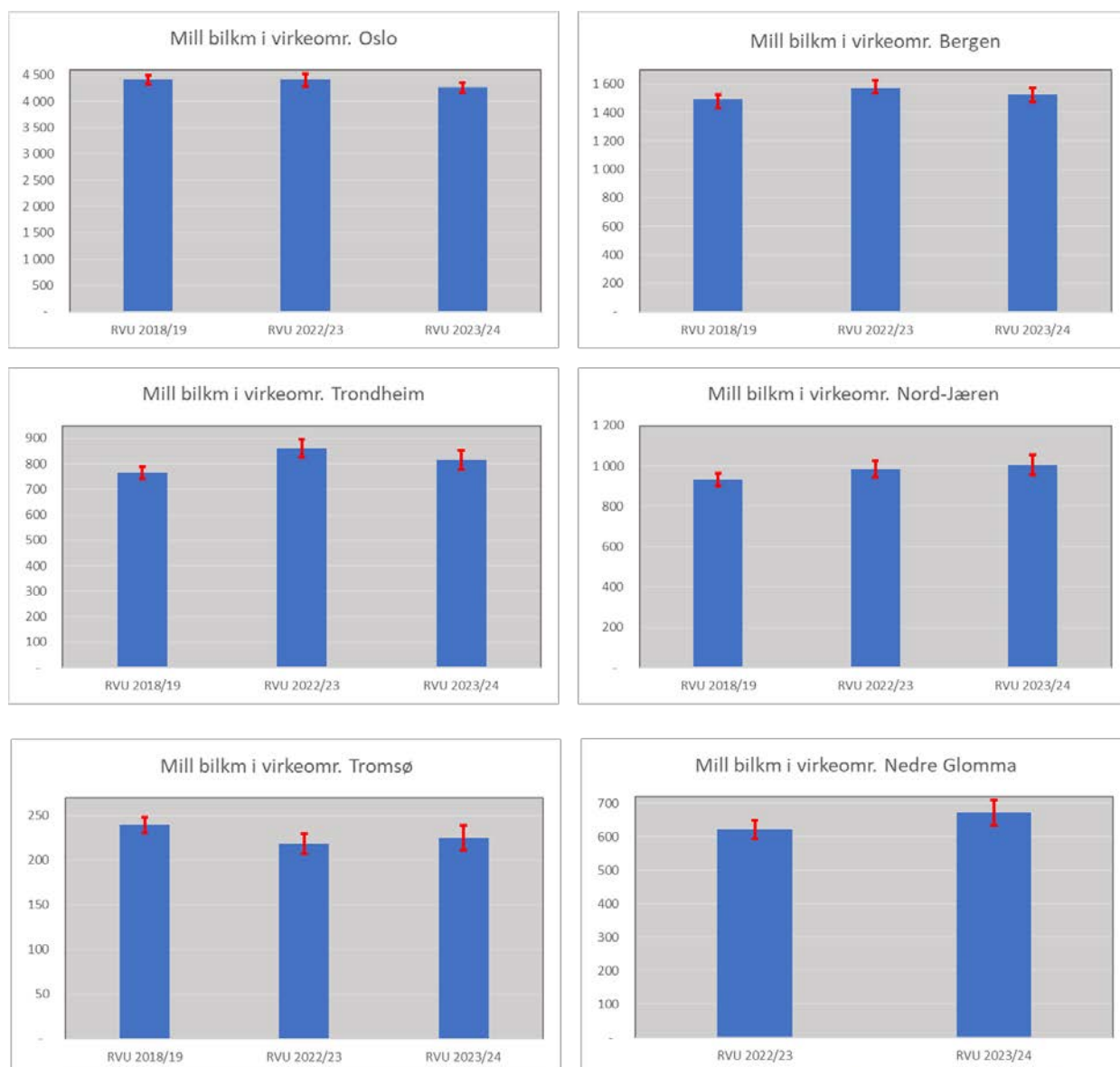
² Trafikkarbeidet i Tromsø beregnes for Tromsø kommune uten omlandskommuner

Tabell 3.1: Beregnet trafikkarbeid innenfor byvekstavtalenes virkeområde for nullvekstmålet. RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig med feilmarginer (95% CI) i mill bilkm og prosent.

Byområde	RVU-år	Mill bilkm	Feilmargin ±	Feilmargin ± %
Osloområdet	RVU 2018/19	4 405	84,5	1,9
Osloområdet	RVU 2022/23	4 403	117,9	2,7
Osloområdet	RVU 2023/24	4 263	96,2	2,3
Bergensområdet	RVU 2018/19	1 495	32,8	2,2
Bergensområdet	RVU 2022/23	1 570	53,9	3,4
Bergensområdet	RVU 2023/24	1 524	45,6	3,0
Trondheimsområdet	RVU 2018/19	766	23,8	3,1
Trondheimsområdet	RVU 2022/23	861	35,5	4,1
Trondheimsområdet	RVU 2023/24	815	37,0	4,5
Nord-Jæren	RVU 2018/19	932	32,3	3,5
Nord-Jæren	RVU 2022/23	985	41,1	4,2
Nord-Jæren	RVU 2023/24	1 005	49,9	5,0
Tromsø	RVU 2018/19	240	8,9	3,7
Tromsø	RVU 2022/23	218	11,2	5,1
Tromsø	RVU 2023/24	225	13,7	6,1
Nedre Glomma	RVU 2022/23	622	28,1	4,5
Nedre Glomma	RVU 2023/24	672	36,9	5,5

Tabell 3.2: «RVU-indeksene» for fem byområder: Prosentvis endring med feilmargin (95% CI) for beregnet trafikkarbeid RVU 2018/19-2022/23 og RVU 2018/19-2023/24.

Osloområdet	Endring %	Feilmargin ±
RVU 2018/19 - 2022/23	0,0	3,3
RVU 2018/19 - 2023/24	-3,2	3,0
Bergensområdet	Endring %	Feilmargin ±
RVU 2018/19 - 2022/23	5,0	4,1
RVU 2018/19 - 2023/24	2,0	3,7
Trondheimsområdet	Endring %	Feilmargin ±
RVU 2018/19 - 2022/23	12,5	5,2
RVU 2018/19 - 2023/24	6,4	5,5
Nord-Jæren	Endring %	Feilmargin ±
RVU 2018/19 - 2022/23	5,7	5,4
RVU 2018/19 - 2023/24	7,9	6,0
Tromsø	Endring %	Feilmargin ±
RVU 2018/19 - 2022/23	-8,9	6,3
RVU 2018/19 - 2023/24	-6,1	7,1



Figur 3.1: Beregnet trafikkarbeid i virkeområdet for nullvekstmålet i seks byområder. RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargin (95% CI).

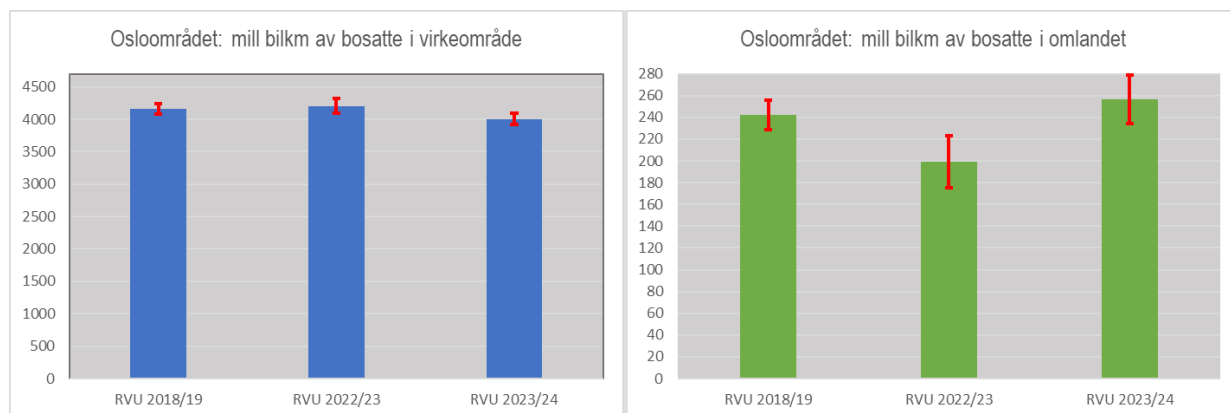
3.1.1 Osloområdet

Beregnet totalt trafikkarbeid i virkeområdet har noe nedgang pr år i perioden 2022 til 2024, hvor 2022 er på nivå med RVU 2018/19, og laveste nivå er beregnet i 2024. Endringene er ikke signifikante mellom enkeltårene. Det antydes noe reduksjon i trafikkarbeidet i perioden mellom 2018 og 2024.

Reduksjonen i beregnet trafikkarbeid stammer fra bilførerne bosatt innenfor virkeområdet for nullvekstmålet (figur 3.2). Trafikkarbeidet fra omlandskommunene er basert på få observasjoner og høy usikkerhet i beregningene. Størst variasjon stammer fra lav måling i RVU 2022, som gir stor forskjell mellom RVU 2022/23 og 2023/24. Målt mot RVU 2018/19 bidrar omlandskommunene med litt høyere trafikkarbeid i RVU 2023/24, men denne forskjellen er ikke en signifikant økning.

Som i tidligere måling er det reduksjon i den delen av trafikkarbeidet som berører største bykommune, Oslo (figur 3.3). Trafikkarbeidet i resten av byområdet (dvs. Akershus) er uendret fra forrige måling. Det var den gang en økning for Akershus som tilsvarer en nedgang i Oslo, noe som resulterte i at en beregnet nullvekst for Osloområdet samlet.

Med nyeste data beregnes en samlet reduksjon målt til -3,2% ($\pm 3,0$) for Osloområdet, som stammer fra redusert trafikkarbeid for bilkjøring til/fra/i Oslo, og ingen endring for øvrige byområde. Feilmarginene er relativt store, og endringen i vekstrate fra 0,0 til -3,2 for byområdet er ikke statistisk signifikant.



Figur 3.2: Osloområdet. Beregnet trafikkarbeid i virkeområdet for nullvekstmålet. Separat for bosatte i virkeområdet (blå søyler) og bosatte i omlandskommuner (grønne søyler). RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI)



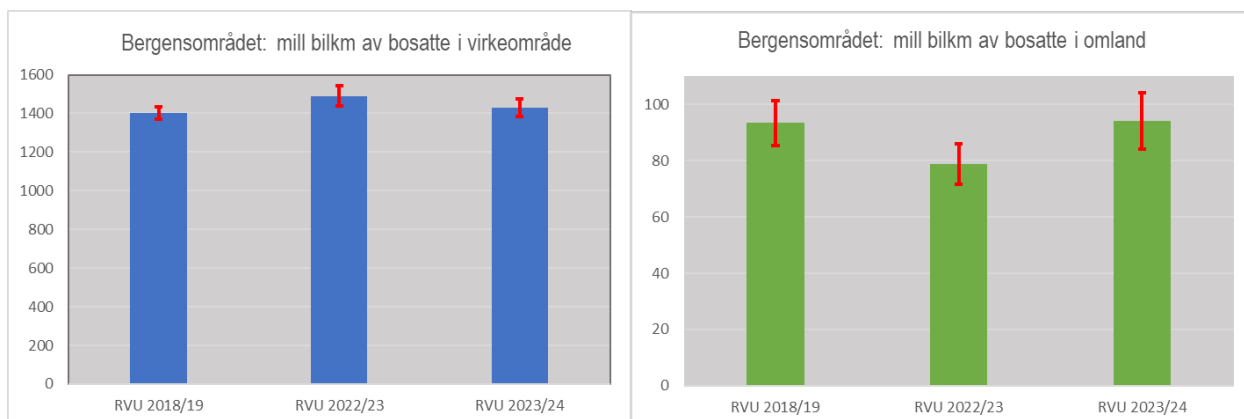
Figur 3.3: Osloområdet. Beregnet trafikkarbeid separat for reiser til/fra/i Oslo (blå søyler), og i øvrige deler av Oslo-området (grønne søyler). RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI)

3.1.2 Bergensområdet

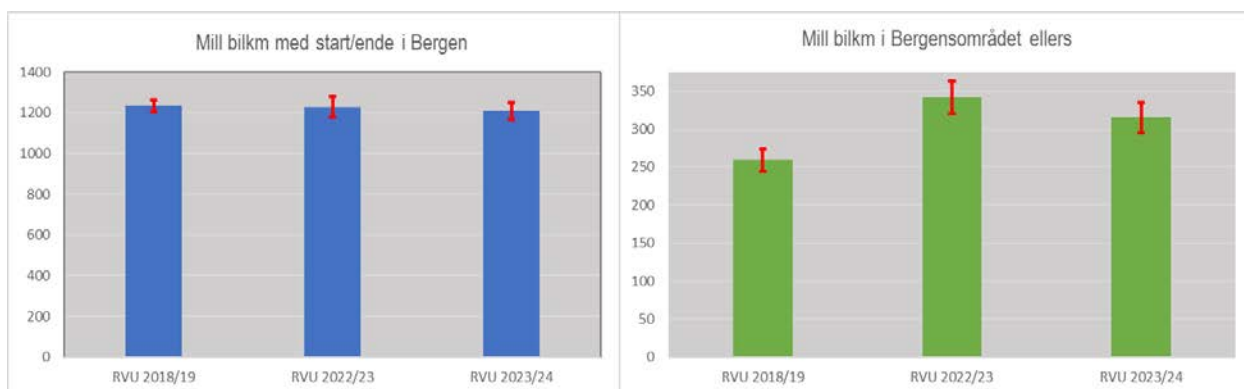
Som i Osloområdet er resultatene for Bergensområdet også en liten nedgang i totalt beregnet trafikkarbeid pr år i perioden 2022 til 2024. Endringene er ikke signifikante mellom enkeltårene. Høyeste nivå er fra 2022, noe som samlet ga beregnet vekst fra 2018/19 til 2022/23 på 5,0% ($\pm 4,0$), og et noe mer moderat anslag på 2,0% ($\pm 3,7$) vekst fra RVU 2018/19 til RVU2023/24. Justeringen i vekstraten fra fem til to prosent stammer fra noe lavere anslag med RVU 2024 på trafikkarbeidet både for største bykommune, Bergen, og for det øvrige byområdet (figur 3.5) .

Totalt mellom årene 2018 og 2024 tyder beregningene på noe trafikkvekst, men vekstraten på to prosent for Bergensområdet er ikke signifikant forskjellig fra nullvekst.

Fra bilførere bosatt innenfor virkeområdet måles ikke trafikkvekst etter RVU 2022. Fra omlandskommunene er bidraget til trafikkarbeidet i RVU 2023/24 på nivå med RVU 2018/19 (figur 3.4).



Figur 3.4: Bergensområdet. Beregnet trafikkarbeid i virkeområdet for nullvekstmålet. Separat for bosatte i virkeområdet (blå søyler) og bosatte i omlandskommuner (grønne søyler). RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI).



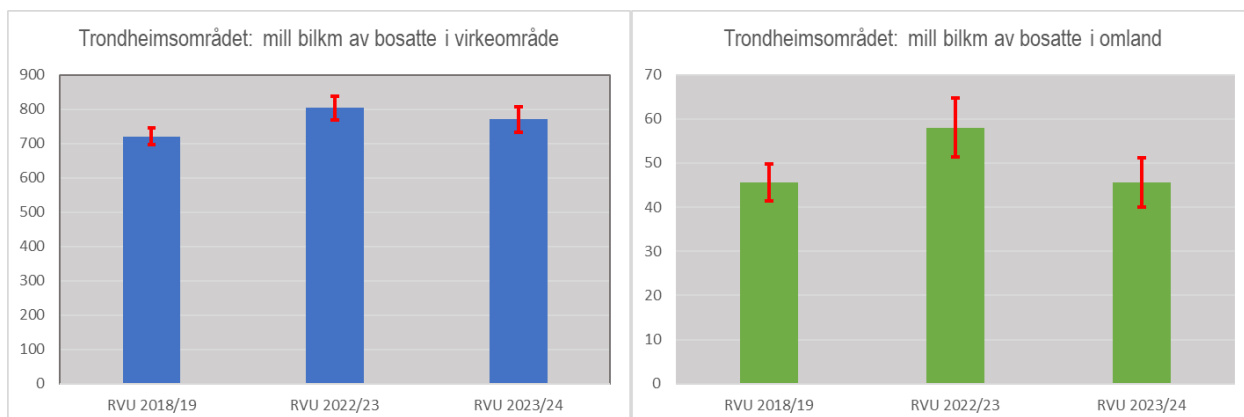
Figur 3.5: Bergensområdet. Beregnet trafikkarbeid separat for reiser til/fra/i Bergen (blå søyler), og i øvrige deler av Bergensområdet (grønne søyler). RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI).

3.1.3 Trondheimsområdet

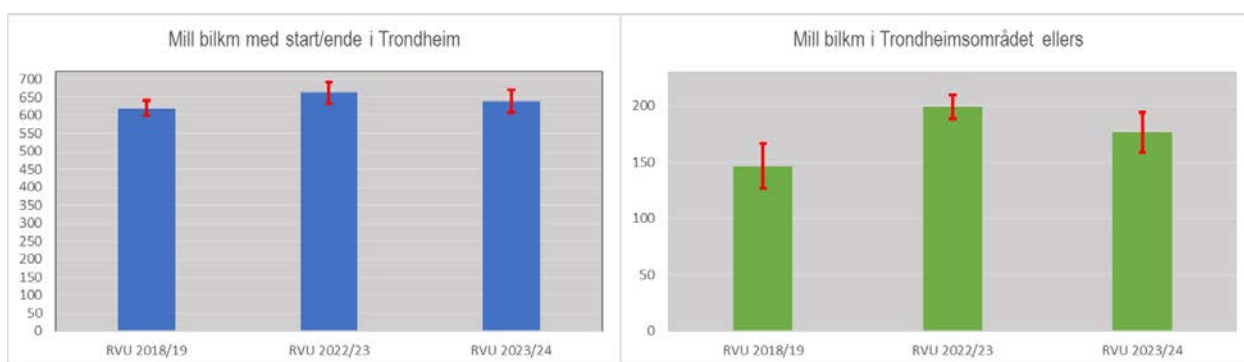
Også i Trondheimsområdet beregnes en årlig nedgang i totalt trafikkarbeid i perioden fra 2022 til 2024. Endringene er ikke signifikante mellom enkeltårene. Her lå RVU 2022 svært mye høyere enn RVU 2018/19. Beregnet vekst fra RVU 2018/19 til RVU 2023/24 er på 6,4% ($\pm 5,2$), men denne er vesentlig mer moderat enn forrige beregning for 2018/19-2022/23 på 12,5% ($\pm 5,5$). RVU-beregningene tyder på noe trafikkvekst i Trondheimsområdet i perioden. Med relativt store feilmarginer og tilhørende svingninger mellom målingene, kan estimatene ikke tolkes som reelle nivå på endringene.

Fra omlandskommunene er befolkningen og trafikkgrunnlaget mindre og tallene mer usikre. Med topp i RVU 2022/23 og en lav måling i RVU 2024 ender biltrafikken fra omlandskommunene målt med RVU 2023/24 på nivå med RVU 2018/19 (figur 3.6).

Justeringen i vekstraten fra 12,5 til 6,4 prosent stammer fra mer moderate anslag på trafikkveksten både for største bykommune, Trondheim, og for det øvrige byområdet (figur 3.7).



Figur 3.6: Trondheimsområdet. Beregnet trafikkarbeid i virkeområdet for nullvekstmålet. Separat for bosatte i virkeområdet (blå søyler) og bosatte i omlandskommuner (grønne søyler). RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI).

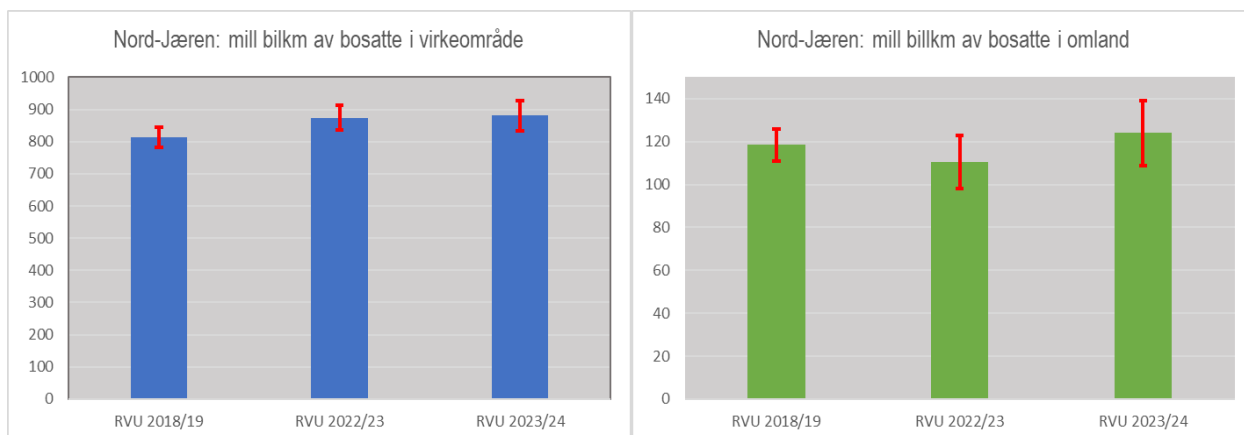


Figur 3.7: Trondheimsområdet. Beregnet trafikkarbeid separat for reiser til/fra/i Trondheim (blå søyler), og i øvrige deler av Trondheimsområdet (grønne søyler). RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI).

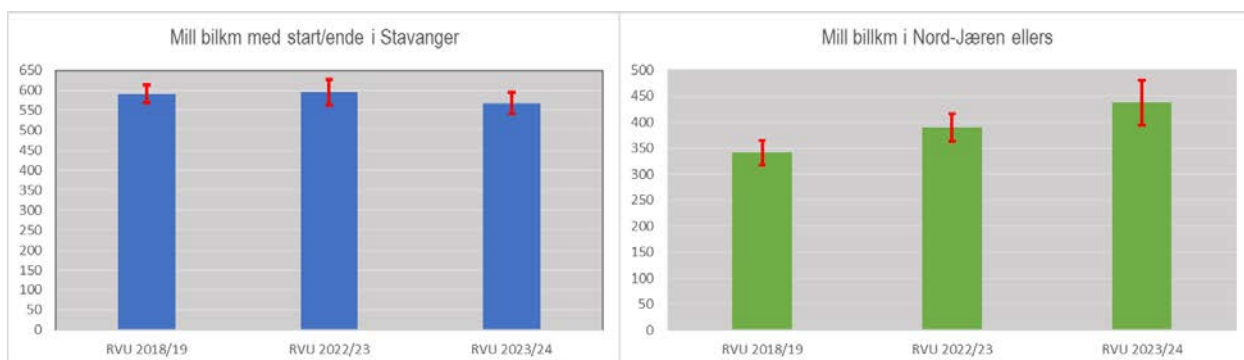
3.1.4 Nord-Jæren

Beregnet trafikkarbeid for Nord-Jæren varierer, hvor RVU 2022 gir resultater på nivå med RVU 2018/19. Både RVU 2023 og 2024 gir høyere anslag, med en topp i 2023. Dette, sammen med en lav måling på trafikkarbeidet fra omlandskommunene i RVU 2022, gir høyere beregnet vekst for 2018/19 til 2023/24 (7,9% ($\pm 6,0$)) enn for 2018/19 til 2022/23 (5,7% ($\pm 5,4$)) (figur 3.8). Endringene mellom enkeltårene fra 2022 til 2024 og beregnet vekst fra RVU 2022/23 til 2023/24, er ikke statistisk signifikante, men samlet sett kan vekstratene tyde på noe økning i trafikkarbeidet på Nord-Jæren i årene fra 2018 til 2024.

Størsteparten av RVU-beregnet vekst stammer fra trafikkarbeidet i den delen av byområdet som ligger utenfor største bykommune, Stavanger. For trafikk i eller til/fra Stavanger beregnes nullvekst eller reduksjon (ikke signifikant) i trafikkarbeidet (figur 3.9).



Figur 3.8: Nord-Jæren. Beregnet trafikkarbeid i virkeområdet for nullvekstmålet. Separat for bosatte i virkeområdet (blå søyler) og bosatte i omlandskommuner (grønne søyler). RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI)



Figur 3.9: Nord-Jæren. Beregnet trafikkarbeid separat for reiser til/fra/i Stavanger (blå søyler), og i øvrige deler av Nord-Jæren (grønne søyler). RVU 2018/19, 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI).

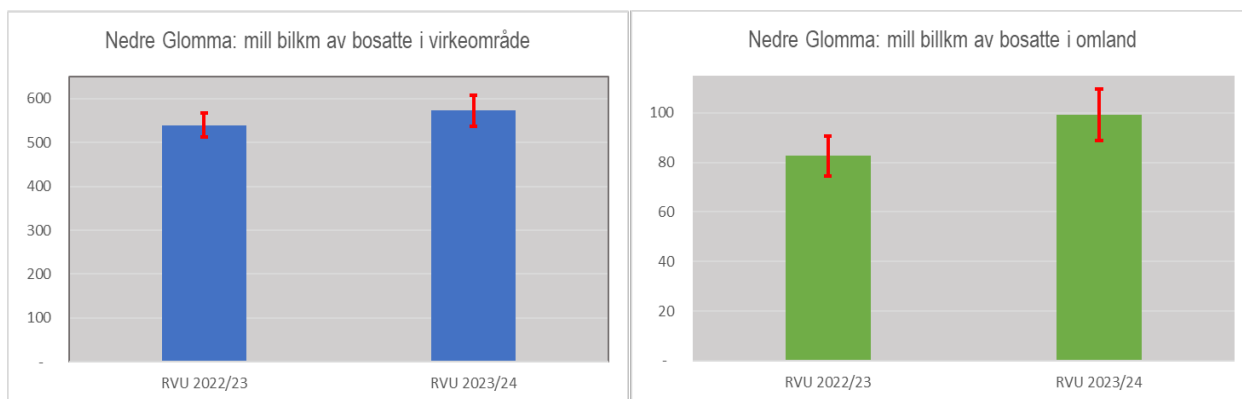
3.1.5 Tromsø

Beregnet trafikkarbeid i Tromsø har variert noe. Alle beregningene for årene 2022-2024 ligger lavere enn RVU 2018/19, med laveste nivå i 2023. Dermed viser resultatene nedgang fra RVU 2018/19 til 2022/23 (-8,9% ($\pm 6,3$)) og 2023/24 (-6,1% ($\pm 7,1$)). Trafikkvolumet er relativt lite, og feilmarginene store, men samlet sett kan endringstallene tyde på noe nedgang i trafikkarbeidet i Tromsø mellom 2018/19 og 2023/24. Trafikkarbeid beregnes for Tromsø kommune uten omland. Resultatene for Tromsø er illustrert i figur 3.1. tidligere i dette kapittelet.

3.1.6 Nedre Glomma

Første beregningsår med RVU er 2022/23. Beregnet trafikkarbeid varierer en del gjennom de tre årgangene fra 2022 til 2024, med laveste nivå i 2022 og høyeste i 2023. Det gir en vekst fra RVU 2022/23 til 2023/24 på 8,0% ($\pm 7,1$). Dette er et estimat på ettårig endring med usikre tall og store feilmarginer.

Det er spesielt trafikkarbeidet fra omlandskommunene som bidrar med store utslag av usikkerhet i beregningene (figur 3.10). For bosatte innenfor virkeområdet beregnes et litt mer moderat anslag på 6,1% ($\pm 7,9$) økning i trafikkarbeid for ettårsperioden. For disse ligger forskjellen i beregnet trafikkarbeid innenfor feilmarginene, og er dermed ikke statistisk signifikant, men samlet kan vekstratene tyde på noe trafikkøkning i Nedre Glomma.



Figur 3.10: Nedre Glomma. Beregnet trafikkarbeid i virkeområdet for nullvekstmålet. Separat for bosatte i virkeområdet (blå søyler) og bosatte i omlandskommuner (grønne søyler). RVU 2022/23 og 2023/24. Mill bilkm årlig, med feilmargen (95% CI).

3.2 RVU-indeks for byområdene vs. byindeksene

Regjeringen har besluttet at byindeks basert på trafikktegninger er hovedindikatoren for oppfølging av nullvekstmålet (Samferdselsdepartementet 2021), med RVU som supplerende kilde.

Byindeksene estimeres med utgangspunkt i et referanseår, og gir trafikkutvikling over tid for lette biler som passerer utvalgte tellepunkter i byområdene. Det er dermed antall biler og ikke trafikkarbeid som ligger til grunn for byindeksene. I rapportene for byindeksene (SVV 2025), vises trafikkutvikling i form av indekser fra to ulike beregningsmåter:

1. Treårig glidende gjennomsnitt:

Indeks for gjennomsnittet av de tre siste årene målt mot referanseåret. Treårsperioden det refereres til er januar 2022 til desember 2024³⁴. Disse vekstratene har vist tendenser til økning fra tidligere målinger etter hvert som pandemiårene gradvis er faset ut av det treårige gjennomsnittet.

2. Kjedet indeks av ettårige trafikkindekser mellom referanseåret og 2024:

«Beregningsmetoden er den samme som for Vegtrafikkindeksens fylkesindeks, men det geografiske området avgrenses av de utvalgte trafikkregistreringspunktene i det aktuelle byområdet. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes registrert trafikk dato for dato og time for time mellom to påfølgende kalenderår. Indekstall som gjelder for lengre perioder enn to påfølgende år er beregnet som en kjedet indeks av indekser for alle mellomliggende påfølgende års indekser. En kjedet indeks er en multiplikasjon av indekser på desimalform hvor en indeks på 1 tilsvarer ingen endring» (SVV 2023).

Sistnevnte beregningsmåte er mest sammenlignbar med RVU-beregningene, og er de som brukes videre i denne rapporten, dvs. estimert endring i trafikkarbeid pr kalenderår, og kjedet indeks av disse som

³ Det har gitt følgende resultater (SVV 2025):

- Osloområdet: Gjennomsnittlig endring siste tre år fra referanseåret 2018 er 0,3% ($\pm 2,3$)
- Bergensområdet: Gjennomsnittlig endring siste tre år fra referanseåret 2018 er -0,1% ($\pm 2,4$)
- Trondheimsområdet: Gjennomsnittlig endring siste tre år fra referanseåret 2019 er 5,1% (± 4)
- Nord-Jæren: Gjennomsnittlig endring siste tre år fra referanseåret 2017 er 3,2% ($\pm 6,9$)

⁴ Det er ikke publisert indeks for Tromsø. Trolig er tellegrunnlaget i referanseåret 2019 for lite (SVV 2025e). Nedre Glomma har referanseår 2023, så treårig gjennomsnitt blir tidligst for perioden 2024-2026 (SVV 2025b).

estimat på endring over flere år. Følgende estimater på endring i trafikkmengde for lette kjøretøy er oppgitt i SVVs publikasjoner:

Tabell 3.3: SVVs byindekser estimert som kjedet indeks mellom referanseår og 2024.

Kilde	Byområde	Periode	Byindeks	Feilmargin (95% CI)
SVV 2025d	Osloområdet	2018-2024	0,4%	[-3,7% , 4,5%]
SVV 2025a	Bergensområdet	2018-2024	0,0%	[-3,3% , 3,3%]
SVV 2025f	Trondheimsområdet	2019-2024	0,5%	[-7,7% , 8,6%]
SVV 2025c	Nord-Jæren	2017-2024	0,6%	[-5,6% , 6,8%]
SVV 2025e	Tromsø	2019-2024	-6,3%	[-10,9% , -1,6%]
SVV 2025b	Nedre Glomma	2023-2024	-2,1%	[-4,0% , -0,2%]

I de neste avsnittene viser figurene 3.11 – 3.15 sammenstillinger mellom tellepunktbaserte byindekser og indekser for RVU-beregnet trafikkarbeid. Her vises de fem byområdene hvor referanseåret for nullvekstberegninger er i perioden 2017-2019. I figurene vises byindekser for årene 2022-2024 beregnet med både 2018 og 2019 som referanseår for hvert byområde, uansett gjeldende referanseår i byvekst-avtalene. I tillegg er referanseåret 2017 med i figurene for Nord-Jæren.

Til sammenstillingene er RVU-beregnet trafikkarbeid i virkeområdene vist som indeks for prosentvis endring fra 2018/19 til 2022/23 og 2023/24. Tallgrunnlaget for RVU-indeksene finnes i avsnitt 3.1.

Det må understrekes at de to datakildene ikke er direkte sammenlignbare. Ulikhetene er nærmere omtalt i avsnitt 3.3.

3.2.1 Osloområdet

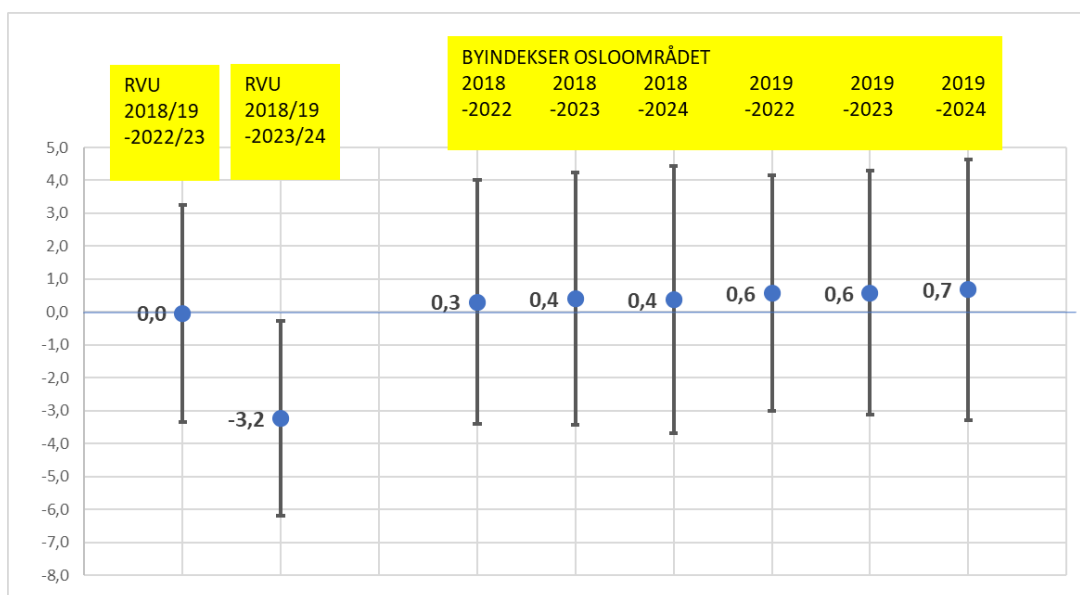
Alle byindekser i perioden 2018 til 2024 har en liten positiv vekstrate, men ingen som viser signifikante forskjeller fra nullvekst. Vekstratene fra RVU-beregningene er heller ikke signifikant forskjellige fra byindeksene, men siste måling med nye data fra RVU 2023/24 antyder en trafikknedgang som ikke framkommer av byindeksene (figur 3.11). Nedgangen i RVU-tallene er i stor grad knyttet til trafikk som berører Oslo kommune.

For resten av Osloområdet, det vil si Akershus, har RVU-beregningene gitt vekst fram til forrige måling med RVU 2022/23. Da balanserte Osloområdet samlet sett på nullvekst. Med tilskudd av nye data fra RVU 2024 beregnes fortsatt trafikkreduksjon for Oslo, samtidig som det ikke beregnes ytterligere vekst i Akershus.

For å måle eventuelle geografiske forskyvninger i trafikkutviklingen kreves god dekning og kontinuitet i trafikkregistreringene for byindeksene i området. Geografiske forskjeller i trafikkutvikling og feilmargi- nene tatt i betraktning, er det likevel fortsatt et visst samsvar mellom RVU-indeksene og byindeksene for Osloområdet totalt.

Utviklingen i beregnet trafikkarbeid til/fra/i Oslo ble vist i figur 3.3. Reduksjonen er hele 14,1% ($\pm 4,4$) fra RVU 2018/19 til 2023/24.

Antallet tellepunkt som bidrar med data i den kjedete byindeksen økte i dette tidsrommet fra 45 til 86, av totalt 90 (SVV 2025d).

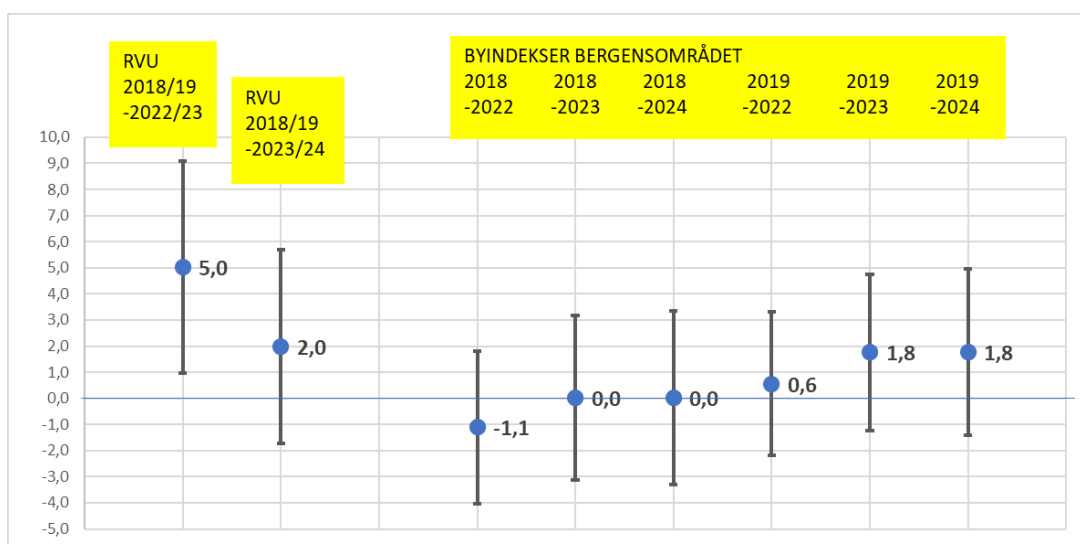


Figur 3.11: Indekser for Osloområdet (prosent endring med feilmargin CI 95%). RVU 2018/19-2022/23 og 2018/19-2023/24: Trafikkarbeid i virkeområdet av bilførere bosatt i influensområdet. Byindeks: Lette biler over tellepunkt fra 2018 til 2022, 2023 og 2024, og fra 2019 til 2022, 2023 og 2024 (referanseår for byindeks Osloområdet er 2018).

3.2.2 Bergensområdet

Byindeksene i perioden 2018 til 2024 antyder litt trafikkøkning i Bergensområdet, men nullvekst ligger innenfor feilmarginene for alle målinger. Mellom referanseåret 2018 og 2024 estimerer byindeksen nullvekst, som med de relativt store feilmarginene ikke er signifikant forskjellig fra RVU-indeksen på 2 prosent vekst i trafikkarbeidet beregnet fra 2018/19 til 2023/24 (figur 3.12).

RVU-indeksen på 2 prosent og byindeksen blir omtrent sammenfallende om referanseåret 2018 endres til 2019 for byindeksen. Opptil 68 tellepunkt bidrar med data i den kjedete byindeksen, av totalt 83 (SVV 2025a).



Figur 3.12: Indekser for Bergensområdet (prosent endring med feilmargin CI 95%). RVU 2018/19-2022/23 og 2018/19-2023/24: Trafikkarbeid i virkeområdet av bilførere bosatt i influensområdet. Byindeks: Lette biler over tellepunkt fra 2018 til 2022, 2023 og 2024, og fra 2019 til 2022, 2023 og 2024 (referanseår for byindeks Bergensområdet er 2018).

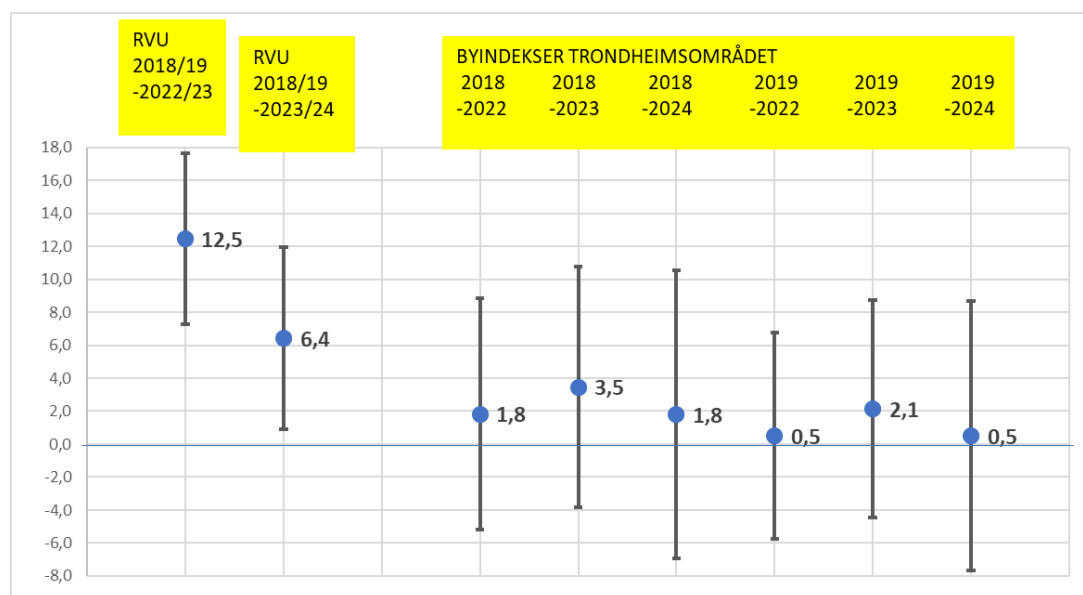
3.2.3 Trondheimsområdet

Beregnet med RVU 2023/24 anslås vekstraten for trafikkarbeidet i Trondheimsområdet å være vesentlig lavere enn med forrige måling med RVU 2022/23. For Trondheimsområdet samlet sett er RVU-indeksen fortsatt høyere enn byindeksene, men ikke lenger signifikant forskjellig fra disse (figur 3.13).

Byindeksene ligger nærmere nullvekst, og tilsvarer i derfor i større grad RVU-beregnet vekstrate for den delen av trafikkarbeidet som berører Trondheim kommune.

For trafikkarbeidet i eller til/fra Trondheim kommune gir RVU-indeksen nærmere halvparten så høy vekst som for samlet virkeområde. Utviklingen i beregnet trafikkarbeid til/fra/i Trondheim ble vist i figur 3.7. Det gir vekst på 3,1% ($\pm 5,9$) fra RVU 2018/19 til 2023/24. Da nærmer «storbyindeksen» fra RVU seg byindeksene for Trondheimsområdet, noe som kan tyde på at tellepunktene plassering gir byindekser som treffer best på trafikkutviklingen for de mest sentrale delene av byområdet.

Opptil 42 tellepunkt bidrar med data i den kjedete byindeksen, av totalt 50 (SVV 2025f).



Figur 3.13: Indekser for Trondheimsområdet (prosent endring med feilmargin CI 95%). RVU 2018/19-2022/23 og 2018/19-2023/24: Trafikkarbeid i virkeområdet av bilførere bosatt i influensområdet. Byindeks: Lette biler over tellepunkt fra 2018 til 2022, 2023 og 2024, og fra 2019 til 2022, 2023 og 2024 (referanseår for byindeks Trondheimsområdet er 2019).

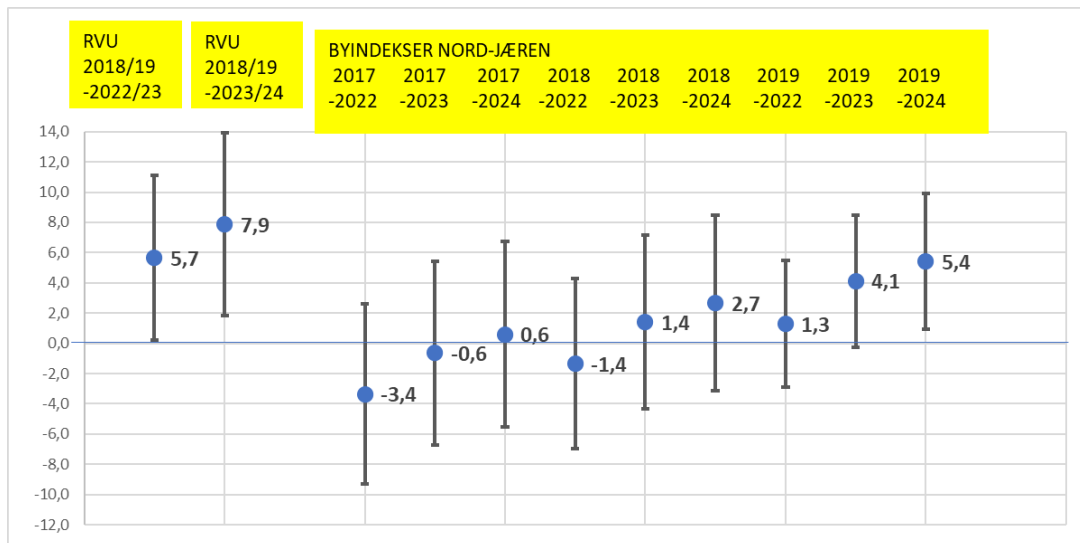
3.2.4 Nord-Jæren

RVU-beregnet trafikkarbeid og byindekser mellom 2017 og 2024 tyder på noe trafikkvekst på Nord-Jæren (figur 3.14). Vekst i trafikkarbeidet beregnet med RVU stammer fra de delene av byområdet som ligger utenfor Stavanger kommune. Utviklingen i beregnet trafikkarbeid til/fra/i Stavanger ble vist i figur 3.9. Det gir reduksjon på 3,9% ($\pm 5,9$) fra RVU 2018/19 til 2023/24.

Byindeksene for Nord-Jæren har relativt store nivåforskjeller etter hvilket år som settes som referanseår. I første del av perioden (fra 2017 og 2018) beveger byindeksene seg rundt nullvekst, mens det for siste del, fra 2019 til 2024, vises noen mer tydelige vekstrater høyere enn null. Disse høyere vekstratene sammenfaller ganske godt med RVU-beregningene fra 2018/19 til 2022/23 og 2023/24 for Nord-Jæren⁵.

⁵ 2017 er ikke tatt med i datagrunnlaget for RVU-beregningene

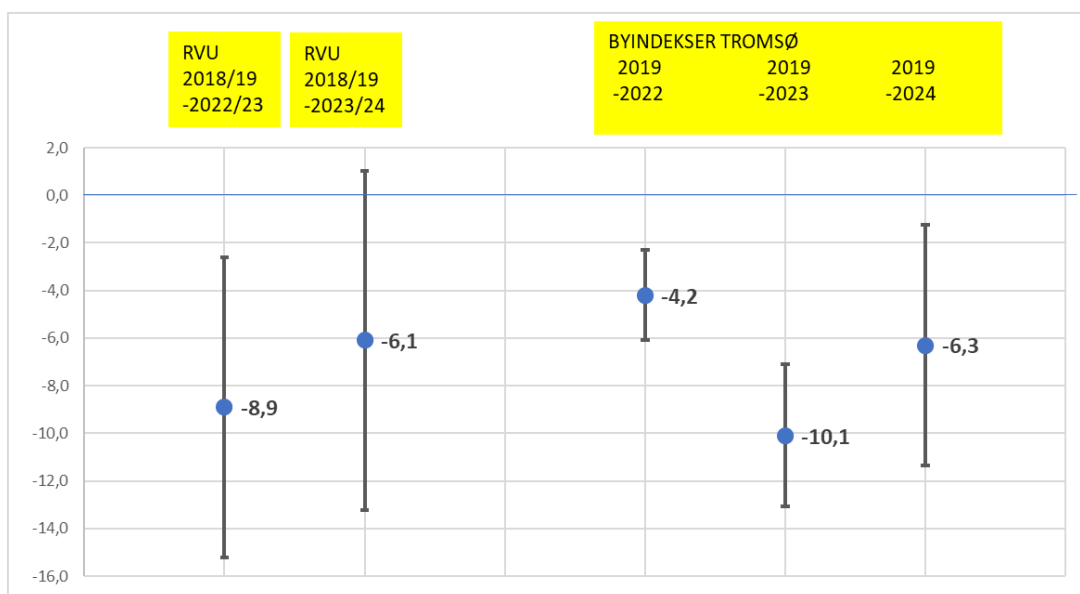
Opptil 23 tellepunkt bidrar med data i den kjedete byindeksen, av totalt 24 (SVV 2025c).



Figur 3.14: Indekser for Nord-Jæren (prosent endring med feilmargen CI 95%). RVU 2018/19-2022/23 og 2018/19-2023/24: Trafikkarbeid i virkeområdet av bilførere bosatt i influensområdet. Byindeks: Lette biler over tellepunkt fra 2017, 2018 og 2019 til 2022, 2023 og 2024 (referanseår for byindeks Nord-Jæren er 2017).

3.2.5 Tromsø

Både RVU-indeks og byindeks for Tromsø tyder på trafikknedgang mellom 2018 og 2024 (figur 3.15). Med store feilmarginer kan trafikkreduksjonen ikke tallfestes presist. RVU-beregnet nedgang for 2018/19-2023/24 er omtrent sammenfallende med byindeks for 2019-2024. Alle øvrige estimer ligger innenfor feilmarginene for de to målingene på rundt 6 prosent nedgang. Opptil 26 tellepunkt bidrar med data i den kjedete byindeksen, av totalt 30 (SVV 2025e).



Figur 3.15: Indekser for Tromsø (prosent endring med feilmargen CI 95%). RVU 2018/19-2022/23 og 2018/19-2023/24: Trafikkarbeid i virkeområdet av bilførere bosatt i influensområdet. Byindeks: Lette biler over tellepunkt fra 2019 til 2022, 2023 og 2024 (referanseår for byindeks Tromsø er 2019).

3.3 To ulike datakilder gir ulike trafikkindikatorer

Byindeksene er beregninger basert på et utvalg av trafikkregistreringer i byområdene, og i likhet med RVU-beregninger innebærer det både statistisk usikkerhet og mulige feilestimer som følge av kjente og ukjente datafeil. Her ser vi først og fremst på sammenlignbarheten med RVU-beregningene. En hovedproblemstilling er at de to datakildene bruker ulike mål for biltrafikk, en annen er hvorvidt de to kildene måler den samme trafikken.

Ulike måleenheter i datagrunnlagene

I byvekstavtalene er indikatorene fra de to datakildene definert slik:

- Byindeks Endring i årsdøgntrafikk for lette kjøretøy over tellepunkt
- RVU Endring i antall kjøretøykilometer med personbil

Det vil si at datagrunnlaget for byindeksene er antall kjøretøy som passerer tellepunkt i og rundt byområdene. RVU-grunnlaget er trafikkarbeid med personbil beregnet innenfor en definert del av byområdet (virkeområdet for nullvekstmålet).

De to indikatorene for trafikkutvikling innebærer ulike målemetoder og forutsetninger for hvilken trafikk som inngår i beregningsgrunnlaget.

Tellepunktens plassering og sammensetning

Hvor god dekning gir tellepunktens plassering for det trafikkarbeidet som omfattes av nullvekstmålet?

- Er det noe trafikk(-vekst) i virkeområdene som ikke fanges opp av tellepunktene?
- I hvilken grad fanger tellepunktene (gjennomgangs-)trafikk som ikke skal regnes med i byvekstavtalene?
- Er det konsistens i sammensetningen av tellepunkt mellom årene som sammenlignes?
Hvis antall tellepunkt og sammensetningen som inngår i indeksene i stor grad varierer, er det fare for at byindeksene ikke måler den samme trafikken over tid for samme byområde.

Oversiktene i dokumentasjonen av byindeksene kan tyde på større dekning av tellepunkt i de sentrale delene av byområdene enn i ytterkantene. Dersom det er tilfelle at trafikkutviklingen er forskjellig i ulike deler av byområdet, kan det være at tellepunktdekningen ikke er tilstrekkelig, eller for variabel til å fange opp geografiske endringer i trafikkbildet. Grunnlaget av godkjente trafikkregistreringer for beregning av byindeksene er noen steder i perioder nede i halvparten av byområdets samlede utvalg av tellepunkt (SVV 2025).

Byområdene er ulike i geografisk utstrekning og i utbredelse av tellepunkt. De nevnte utfordringene vil dermed i ulik grad være tilstede i byområdene, noe som vil kreve forsiktighet ved sammenligning av indeksene for trafikkutvikling mellom byområdene.

Ulike typer biltrafikk i datagrunnlagene

I byvekstavtalene (regjeringen.no) spesifiseres hvilke typer biltrafikk som er omfattet av nullvekstmålet, og som dermed bør være inkludert i beregningsgrunnlaget, og hvilke kategorier som skal utelates:

Kategorier biltrafikk som omfattes av nullvekstmålet:

- Personbiltrafikk i byområdene knyttet til reiser til/fra arbeid, i tjeneste (til/fra møter), til fritidsaktiviteter, handle-/servicereiser og andre private formål.

Kategorier biltrafikk som unntas fra nullvekstmålet:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen.
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting).
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

Ingen av de to datakildene treffer nøyaktig på definisjonene i nullvekstmålet, og de egner seg i ulik grad til å skille mellom trafikktypene. Dermed kan det ligge svært forskjellige trafikkgrunnlag bak de to indikatorene beregnet med data fra hhv. trafikktegninger og RVU. Tabell 3.4 gir oversikt over noen hovedkategorier biltrafikk i byområdene, og mulig forekomst i de to ulike datakildene.

Tabell 3.4: Forekomst av ulike kategorier trafikk i datakildene.

TYPE TRAFIKK	BYINDEKS ⁶	RVU ⁷
Trafikk som skal omfattes av nullvekstmålet:		
Personbiltrafikk i virkeområdet, lokale bilførere	INNGÅR	INNGÅR
Personbiltrafikk i virkeområdet til/fra omlandskommuner	INNGÅR	INNGÅR For utvalgte omlandskommuner
Personbiltrafikk i virkeområdet ved bilkjøring til/fra steder utenfor nærmeste omland	INNGÅR	UTELATT
Trafikk som skal unntas fra nullvekstmålet:		
Gjennomgangstrafikk ⁸	Fortrinnsvis unngått gjennom utvalg av tellepunkt, men kan forekomme	UTELATT
Varebiler	INNGÅR opptil 5,6 m lengde	UTELATT
Mobil tjenesteyting / lett næringstransport med personbil	INNGÅR for kjøretøy opptil 5,6 m lengde	UTELATT
Tung næringstransport	UTELATT	UTELATT

Oversikten i tabell 3.4 kan tyde på at trafikkgrunnlaget for de tellepunktbaserte byindeksene i prinsippet er mer omfattende enn trafikkarbeidet beregnet med RVU. Det skyldes at flere typer biltrafikk er inkludert i byindeksene og at bilturer kan telles flere ganger i områder med tett tellepunktdekning. På den annen side vil en del biltrafikk som ikke er fanget opp av noe tellepunkt være utelatt fra byindeksene.

Noe usikkerhet om datagrunnlaget for byindeksene kan være knyttet til situasjoner med saktegående, tidvis stillestående kø. Det kan føre til feil i lengdemålinger og underkjente registreringer:

«Punkter med høy andel av denne typen trafikk bør ikke tas med i byindeksen» (SVV 2025).

Det er ikke dokumentert anslag på hvor stor del av trafikken som ikke inngår i byindeksen som følge av underkjente trafikkregistreringer grunnet kø eller andre tekniske problem ved tellepunktene. En del av det må antas å gjelde noen av de mest trafikkerte tellepunktene i byområdene.

Noen typer trafikkarbeid er ikke spesifikt omtalt i definisjonen av nullvekstmålet:

I trafikkregistreringene telles motorsykler som lette kjøretøy og er dermed inkludert i byindeksene. Motorsykler er utelatt fra RVU-beregningene. Det gjør trolig ingen forskjell for endringstallene da motorsyklene utgjør en liten del av det totale trafikkbildet.

⁶ Biltrafikk inngår i beregningsgrunnlag for byindeks forutsatt at aktive tellepunkt passerer

⁷ I hvilken grad beregningsgrunnlaget fra RVU er riktig spesifisert avhenger av datakvaliteten på reiseregistreringene. Særlig stedfestingen av reisene er avgjørende for å skille mellom trafikkarbeid innenfor og utenfor virkeområdene (Grue 2024).

⁸ Gjennomgangstrafikk er ikke mulig å skille ut i trafikktegnene, men SVV anslår denne til å være for liten til å gjøre utslag på byindeksene (SVV 2025). Utvalget av tellepunkter har betydning for mengden gjennomgangstrafikk som kan ha kommet med. For eksempel er ikke trafikkregistrering på E6 regnet med i byindeksen for Nedre Glomma (SVV 2025b).

Et par mindre kategorier lette biler vil være utelatt i grunnlaget for byindeksene: Bobiler og personbiler med henger. Bobilene er også utelatt fra RVU-beregningene, mens personbiler med henger er inkludert hvis det gjelder privatkjøring.

I RVU registreres ikke varebiler som personbiler, og i trafikkarbeidsberegningene er alle turer med varebiler utelatt, også en del varebiler som er kjørt med private formål. Det er mulig at privat varebilkjøring er omfattet av nullvekstmålet og skulle vært tatt med i RVU-beregningene. Trafikkarbeidet beregnet med RVU gjelder dermed i all hovedsak personbiler. Noen unntak kan finnes blant biler med ukjent (uoppgitt) biltype. Disse er tatt med, og det er dermed forutsatt at de for en stor del er personbiler. Det dreier seg om lånte, leide eller delte biler som ikke naturlig er registrert som tilgjengelige i husstanden. Det kan også gjelde biler som tilhører arbeidsgiver. En del av de sistnevnte vil være luket vekk da bilkjøring med mobil tjenesteyting som formål er utelatt uavhengig av biltype. En stor del av næringstrafikken finnes i utgangspunktet ikke i RVU, da yrkessjåfører ikke skal registrere yrkeskjøring.

Dersom representative sammensetninger av biltrafikken er blitt fanget opp av datakildene, kan de antatt største ulikhetene mellom de to beregningsgrunnlagene oppsummeres slik:

For lite i RVU-beregningene:	Personbiltrafikk til/fra områder utenfor utvalgte omlandskommuner
For mye i byindeksene:	Næringstransport og mobil tjenestekjøring med lette biler, inkl. varebiler opptil 5,6 m Gjennomgangstrafikk

Hvordan ulikhetene mellom datakildene slår ut i form av forskjellige vekstrater, vil variere på grunn av ulik trafikk sammensetning og tellepunktdekning i byområdene. Hvilke og hvor store forskjeller det er i sammensetning av de to datagrunnlagene, er dermed usikkert. Utslag på måleindikatorene forekommer trolig i ulik grad for byområdene.

Sannsynligheten for at feilinndelte kategorier biltrafikk i beregningsgrunnlagene bidrar til avvikende vekstrater øker dersom disse kategoriene biltrafikk er av en viss størrelse og samtidig har en trafikkutvikling som skiller seg fra øvrig trafikk.

3.3.1 Næringstransport

Varebiler utgjør en kategori som produserer trafikkarbeid av en viss størrelse. Varebilene er utelatt fra RVU-beregningene av trafikkarbeidet, og står for et ukjent bidrag i byindeksene.

I bompasseringer utgjorde varebilene fra 13,7 til 17,8 prosent av lette kjøretøy i de fire største byområdene i uke 42-43 i 2024. Ved bruk av modellfordelinger er varebiltrafikken anslått til mellom 14,1 og 16,5 prosent av byområdenes totale trafikkarbeid med lette biler (Steinsland og Grue 2025).

Det finnes lite tilgjengelig dokumentasjon om hvordan næringstrafikken med lette biler har utviklet seg gjennom perioden for nullvekstmåling. RVU-målinger av nullvekst er i utgangspunktet gjort uten varebiler og mobile tjenesteytere, men i Grue og Hovi (2025) er disse kategoriene tatt inn igjen for anslag på denne trafikkens andeler av RVU-registrert trafikkarbeid i byområdene.

Imidlertid er mesteparten av varebiltrafikken ikke representert i RVU, da yrkeskjøring er unntatt fra registrering. I tillegg antas underrapportering av reiser kjørt av de mobile tjenesteyterne. I de fire største byområdene utgjør RVU-beregnet trafikkarbeid med varebiler 35-45 prosent av den totale varebiltrafikken anslått i Steinsland og Grue (2025).

Basert på de registreringer som finnes i RVU antydes en litt økende tendens for trafikkarbeidet til mobile tjenesteytere og varebiler fra 2018/19 til 2022/23. Med unntak for Bergensregionen, økte beregnet trafikkarbeid for disse noe mer enn for personbilene. Men det er snakk om små kategorier med stor usikkerhet på endringstall, og bidragene til det totale trafikkarbeidet beregnet for byområdene blir små og ikke statistisk signifikante.

Følgende tall fra Grue og Hovi (2025) er tatt ut samlet for de fire største byområdene⁹:

RVU 2018/19 :

Reiser med mobil tjenesteyting som formål sto for 1,1 prosent (1,3 prosent på virkedager) av samlet trafikkarbeid beregnet med RVU i virkeområdene.

Andel av trafikkarbeidet med varebiler var 5,0 prosent (5,6 prosent på virkedager).

RVU 2022/23 :

Reiser med mobil tjenesteyting som formål sto for 1,9 prosent (2,2 prosent på virkedager) av samlet trafikkarbeid beregnet med RVU i virkeområdene.

Andel av trafikkarbeidet med varebiler var 5,4 prosent (6,1 prosent på virkedager).

3.3.2 Trafikk til/fra områder utenfor nærmeste omland

Personutvalget i RVU-beregningene er bosatte innenfor byenes influensområder, det vil si i virkeområdene pluss noen definerte omlandskommuner. Utvalget av reiser er private personbilturer som kjøres innenfor influensområdet, og beregnet trafikkarbeid er avgrenset til det som kjøres innenfor virkeområdet.

Det som dermed er utelatt, er bilturene som starter eller ender i virkeområdet og som går utenfor omlandskommune i utvalget. Blant disse er det større innslag av bilreiser med lengre totaldistanser, og det er ikke gjort anslag for trafikkarbeidet på delstrekningene som ligger innenfor virkeområdene.

«Eksternt» trafikkarbeid beregnet innenfor virkeområdene er avgrenset til å gjelde de definerte omlandskommunene. Byområdene er forskjellige i utstrekning og er ulikt lokalisert med tanke på hvilke typer områder som ligger innenfor rekkevidden for bilreiser. Ekstern biltrafikk som ikke inngår i beregningene utgjør derfor ulike andeler av trafikken i byområdene, mest i Nedre Glomma, hvor 11 prosent av bilreisene blant de bosatte i virkeområdet går utenfor influensområdet i RVU 2023/24. I Osloområdet og Trondheimsområdet er andelen 7-8 prosent, og i Bergensområdet, Nord-Jæren og Tromsø 5-6 prosent.

I tillegg til de eksterne bilturene utført av bosatte i byområdene, vil det også være trafikk motsatt vei, for pendling, innkjøp, besøk og andre fritidsreiser fra bosatte utenfor byområdet. Mindre befolkningsgrunnlag kan bety at de bidrar med lavere andeler «eksternt» trafikkarbeid i byene. Men noen reiseformål, for eksempel pendling, vil være vanligst blant bosatte utenfor byområdene.

⁹ Næringstransport knyttet til godstransport og varedistribusjon er ikke med i datagrunnlagene

4 Oppsummering og diskusjon

En av indikatorene for oppfølging av nullvekstmålet er trafikkarbeidet utført med personbiler innenfor definerte deler (virkeområdene) i byområder som har byvekstavtaler. Slike beregninger kan baseres på data fra reisevaneundersøkelser, som beskrevet i Engebretsen (2018). Hovedresultatene i denne rapporten er trafikkarbeidet beregnet på data fra RVU 2023/24 og endringene fra tidligere målinger med RVU 2018/19¹⁰. Forrige måling av trafikkarbeid med basis i RVU 2018/19 var mot RVU 2022/23 for de fire største byområdene (Grue 2024).

I denne rapporten er siste målepunkt oppdatert med nye RVU-data fra 2024. Fra beregnet nullvekst for Osloområdet i forrige måling, antydes nå noe nedgang i trafikkarbeidet for dette området. For Trondheimsområdet og Bergensområdet vises mer moderate vekstrater enn i forrige måling, mens Nord-Jæren får en økning i vekstraten.

RVU-estimer er for usikre til å kunne gi signifikante tall for trafikkendringer i byområdene over en ettårsperiode. Ingen av endringene fra forrige måling i de fire største byområdene er dermed signifikante. Beregningene for Tromsø (som ikke var med i forrige beregningsrunde) tyder på trafikknedgang mellom 2018/19 og 2023/24.

I de fire største byområdene er det største bykommune som får beregnet redusert vekst eller trafikknedgang. En tydelig negativ vekstrate tyder på redusert trafikkarbeid med personbiler i Oslo. Bergen og Stavanger får også negative vekstrater, men ikke signifikant forskjellig fra nullvekst.

For Nord-Jæren betyr det at beregnet vekst i trafikkarbeidet stammer fra byområdet utenfor Stavanger. Tilsvarende for Osloområdet er det beregnet trafikkvekst i Akershus parallelt med nedgangen i Oslo.

I Trondheimsområdet beregnes positive vekstrater, som kan tyde på noe trafikkøkning. For Trondheim kommune er vekstraten vesentlig mer moderat enn i det øvrige byområdet, og ikke signifikant forskjellig fra nullvekst.

I avsnitt 3.2 er endringstall fra 2018/19 for RVU-beregnet trafikkarbeid i byområdene sammenstilt med byindeksene utarbeidet av SVV. Begge datakildene gjelder biltrafikk i byområder, men vesentlige forutsetninger i form av ulike måleenheter, trafikk sammensetninger og forekomster av datafeil gjør at indikatorene ikke er direkte sammenlignbare.

Figurene i avsnitt 3.2 viser også feilfeltene for alle estimer. Begge datakilder er forbundet med ulike typer usikkerhet og dermed store feilmarginer på endringstallene. Nivåforskjellene mellom estimerte vekstrater viser seg i de fleste tilfeller å være ikke signifikante.

Det gir derfor ikke spesielt god mening å diskutere avvik i endringstallene fra RVU-beregninger vs. byindekser. At det forekommer noen nivåforskjeller mellom estimatene må derimot sies å være som forventet. I tillegg til ulike målemetoder og kilder til usikkerhet, kan det være utslag av at datagrunnlagene ikke måler akkurat samme trafikk:

- Graden av sammenfall mellom tellepunktene plassering og det trafikkarbeidet som omfattes av nullvekstmålet ser ut til å variere en del mellom byområdene.
- Ingen av datagrunnlagene skiller fullstendig de kategoriene biltrafikk som er omfattet av nullvekstmålet fra de som skal unntas. Sammensetningen av ulike kategorier biltrafikk i

¹⁰ Endringsrater fra 2018/19 er beregnet for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren og Tromsø. Nedre Glomma har en nyere byvekstavtale med referanseår 2023, og i rapporten vises resultater for de første beregningsårene, som er med RVU 2022/23 og 2023/24.

datagrunnlaget er forskjellig i RVU og byindeksene, og forskjellene kan forekomme i ulik grad mellom byområdene.

Det første punktet er spesielt relevant hvis trafikkmengdene endres ulikt i ulike deler av byområdet. I de tilfellene kan vekstraten for byområdet være en kombinasjon som fanger opp en generell endring i trafikkarbeidet med bil, men også at bilførere endrer kjørevaner, for eksempel ved å overføre bilturer fra de mest sentrale byene til andre deler av byområdet.

I de fire største byområdene viser RVU-indeksene lavere vekstrater for trafikkarbeidet som berører den største bykommunen enn for byområdet som helhet. Oppsplittingen av RVU-datagrunnlaget for å beregne «storbyindekser» øker feilmarginene i noen tilfeller, men resultatene peker likevel i retning av at det har vært større nedgang eller lavere vekst i trafikkarbeidet for bilkjøring til/fra/i de største bykommunene enn i mange av kommunene rundt.

Dokumentasjonen av byindeksene skiller ikke på geografiske inndelinger eller soner i byområdene. Å måle forskyvninger i trafikkbildet vil kreve jevnt god dekning og stabile trafikkregistreringer over tid i alle deler av byområdene.

Diskusjon av hvilke indikatorer som er best egnet til å måle de faktiske trafikkendringene, og mulige årsaker til ulik trafikkutvikling i byområdene, ligger utenfor dette oppdragets rammer. En bredere gjennomgang av både de eksisterende datakildene og mulige alternative løsninger for måling av nullvekst, finnes i Aarhaug m fl (2024).

Referanser

- Aarhaug, J., I.O. Ellis, F.A. Gregersen, B. Grue, A. Madslien (2024). Å måle nullvekst. Vurdering av datakilder og datakvalitet til byvekstavgiftene. TØI-rapport 2013/2024.
- Engelbrechtsen, Ø. (2018). Måling av trafikkarbeid med reisevaneundersøkelser. Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1647/2018.
- Grue, B. (2024). Trafikkarbeid i fire byområder - Målt med reisevanedata: RVU 2018/19 og 2022/23. Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 2010/2024.
- Grue, B., I.B. Hovi (2025). Mobile tjenesteytere og varebiler. Andeler av biltrafikken i fire byområder. TØI-arbeidsdokument 52145/2024
- Regjeringen.no (2025). Byvekstavgifter og belønningsavgifter. Byvekstavgifter for perioden 2019-2029 for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren, og for Tromsø 2023-2032 og Nedre Glomma 2024-2033. Publisert på: [Byvekstavgifter og belønningsavgifter - regjeringen.no](#)
- Samferdselsdepartementet 2021: Nasjonal transportplan 2022 – 2033. Meld. St. 20 (2020-2021). Publisert på: [Meld. St. 20 \(2020–2021\) - regjeringen.no](#)
- Steinsland, C., B. Grue (2025). Varebiler og mobile tjenesteytere. Andel mobile tjenestereiser i de fire største norske byområdene. TØI-rapport 2091/2025.
- SVV (2025a) Byindeks Bergensområdet 2018 – april 2025. Statens vegvesen 6. mai 2025, publisert på: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)
- SVV (2025b) Byindeks Nedre Glomma 2023 – april 2025. Statens vegvesen 12. mai 2025, publisert på: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)
- SVV (2025c) Byindeks Nord-Jæren 2017 – april 2025. Statens vegvesen 2. mai 2025, publisert på: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)
- SVV (2025d) Byindeks Osloområdet 2018 – april 2025. Statens vegvesen 12. mai 2025, publisert på: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)
- SVV (2025e) Byindeks Tromsø 2019 - april 2025. Statens vegvesen 2. mai 2025, publisert på: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)
- SVV (2023f) Byindeks Trondheim 2016-2019. Statens vegvesen 5. februar 2020, publisert på: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)
- SVV (2025g) Byindeks Trondheimsområdet 2019 – april 2025. Statens vegvesen 6. mai 2025, publisert på: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)
- SVV (2023) Metodikk for beregning av byindeks. Statens vegvesen 23. februar 2023, publisert på: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)

Vedlegg

Vedlegg 1. Byområdene og intervjutall i RVU

OSLOOMRÅDET			Intervjuer med bilførere				
VIRKEOMRÅDET		Intervjutall i alt	Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2018/19	RVU 2023/24	RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24
0301 Oslo	8096	8534	2250	2199		1905	1930
0211 Vestby	219	232	112	113		94	92
0213 Ski	368	484	181	236		158	215
0217 Oppegård	306	518	145	214		131	190
0214 Ås	260	299	119	122		105	106
0215 Frogn	223	221	110	104		99	94
0216 Nesodden	260	278	113	93		103	86
0219 Bærum	3316	3898	1678	1803		1507	1660
0220 Asker	786	1836	374	900		339	823
0221 Aurskog-Høland	182	169	121	93		112	84
0228 Rælingen	235	222	112	107		105	97
0229 Enebakk	190	126	116	67		110	59
0230 Lørenskog	393	469	202	219		183	205
0226 Sørums	280	198	163	96		145	90
0227 Fet	259	150	156	91		144	84
0231 Skedsmo	558	680	273	288		252	256
0233 Nittedal	312	304	164	145		148	126
0234 Gjerdrum	96	84	62	42		58	38
0235 Ullensaker	318	500	191	237		178	218
0236 Nes	253	312	150	187		138	173
0237 Eidsvoll	258	301	144	165		136	158
0238 Nannestad	194	151	114	81		106	76
0239 Hurdal	122	42	74	24		69	22
OMLAND		Intervjutall i alt	Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2018/19	RVU 2023/24	RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24
0602 Drammen	1588	1915	744	853		145	144
0625 Nedre Eiker	561	596	330	312		39	31
0612 Hole	266	63	178	37		40	9
0624 Øvre Eiker	497	511	286	279		28	27
0626 Lier	609	772	364	423		128	126
0627 Røyken	443	576	267	303		133	128
0628 Hurum	302	281	173	159		55	45
Intervjuer i virkeområdet	17484	20008	7124	7626		6325	6882
Intervjuer i omlandet	4266	4714	2342	2366		568	510
Osloområdet i alt	21750	24722	9466	9992		6893	7392

BERGENSOMRÅDET			Intervjuer med bilførere					
VIRKEOMRÅDET		Intervjutall i alt		Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24
1201 Bergen	6594	7347		2733	2867		2468	2663
1243 Os	412	666		252	320		232	293
1246 Fjell	546	828		315	472		296	447
1247 Askøy	571	896		346	477		325	447
1263 Lindås	311	521		187	271		169	249
OMLAND		Intervjutall i alt		Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24
1245 Sund	149	213		94	101		56	61
1259 Øygarden	93	130		48	68		29	28
1242 Samnanger	65	77		33	46		10	20
1253 Osterøy	145	226		80	120		26	42
1256 Meland	197	275		102	161		60	91
1251 Vaksdal	94	105		41	40		10	9
1235 Voss	317	355		168	188		15	5
1264 Austrheim	75	86		44	55		13	26
Intervjuer i virkeområdet	8434	10258		3833	4407		3490	4099
Intervjuer i omlandet	1135	1467		610	779		219	282
Bergensområdet i alt	9569	11725		4443	5186		3709	4381

TRONDHEIMSOMRÅDET			Intervjuer med bilførere					
VIRKEOMRÅDET		Intervjutall i alt		Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24
5001 Trondheim	7458	7406		3006	2802		2623	2504
5028 Melhus	658	515		397	282		355	258
5031 Malvik	595	474		332	258		297	237
5035 Stjørdal	951	787		526	437		452	393
OMLAND		Intervjutall i alt		Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24
5030 Klæbu	268	176		152	105		104	67
5027 Midtre Gauldal	172	180		101	103		30	24
5029 Skaun	267	252		169	146		64	73
Intervjuer i virkeområdet	9662	9182		4261	3779		3727	3392
Intervjuer i omlandet	707	608		422	354		198	164
Trondheimsområdet i alt	10369	9790		4683	4133		3925	3556

NORD-JÆREN			Intervjuer med bilførere				
VIRKEOMRÅDET		Intervjutall i alt	Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2018/19	RVU 2023/24	RVU 2018/19	RVU 2023/24	RVU 2018/19	RVU 2023/24	
1102 Sandnes	2065	2326	1114	1198	1036	1123	
1103 Stavanger	3819	4210	1795	1827	1644	1670	
1124 Sola	709	780	410	438	384	405	
1127 Randaberg	294	360	161	203	151	189	
OMLAND		Intervjutall i alt	Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2018/19	RVU 2023/24	RVU 2018/19	RVU 2023/24	RVU 2018/19	RVU 2023/24	
1142 Rennesøy	111	131	71	78	47	44	
1119 Hå	583	533	339	307	68	59	
1120 Klepp	484	560	285	306	113	130	
1121 Time	564	631	315	328	110	94	
1122 Gjesdal	316	375	192	220	99	98	
Intervjuer i virkeområdet	6887	7676	3480	3666	3215	3387	
Intervjuer i omlandet	2058	2230	1202	1239	437	425	
Nord-Jæren i alt	8945	9906	4682	4905	3652	3812	

TROMSØ			Intervjuer med bilførere				
VIRKEOMRÅDET		Intervjutall i alt	Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2023/2024-nr)	RVU 2018/19	RVU 2023/24	RVU 2018/19	RVU 2023/24	RVU 2018/19	RVU 2023/24	
5401/5501 Tromsø		5121		2033		1857	

NEDRE GLOMMA			Intervjuer med bilførere				
VIRKEOMRÅDET		Intervjutall i alt	Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2023/24		RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24	
105 Sarpsborg		1438		744		681	
106 Fredrikstad		2305		1134		1023	
OMLAND		Intervjutall i alt	Bilførere i alt		med kjøring i virkeomr		
Kommune (2019-inndeling)	RVU 2023/24		RVU 2023/24		RVU 2018/19	RVU 2023/24	
101 Halden		819		441		75	
104 Moss		2121		1015		71	
136 Rygge		1006		518		45	
111 Hvaler		108		51		15	
127 Skiptvet		86		46		4	
128 Rakkestad		171		94		19	
135 Råde		174		86		31	
137 Våler		120		68		6	
Intervjuer i virkeområdet		3743		1878		1704	
Intervjuer i omlandet		4605		2319		266	
Nedre Glomma i alt		8348		4197		1970	

TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Postboks 8600 Majorstua
0349 Oslo
Norge

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gaustadalléen 21

E-post: toi@toi.no

Hjemmeside: www.toi.no

