

# Trafikkarbeid i fire byområder

## Målt med reisevanedata: RVU 2018/19 og 2022/23

TØI rapport 2010/2024 • Forfatter: Berit Grue • Oslo 2024 • 42 sider

Byvekstavgiftene er viktigste verktøy for å nå målet om nullvekst i biltrafikken i storbyområdene. Men hvordan måles nullvekstmålet? Rapporten presenterer trafikkarbeid i de fire største byområdene beregnet med RVU-data fra 2018/19 og 2022/23.

RVU-beregnet trafikkarbeid er støtteindikator for oppfølgingen av nullvekstmålet. Offisiell hovedindikator er byindeksene basert på trafikktegninger. Begge kildene gir estimater med relativt høy usikkerhet. Kjørelegdestatistikk fra SSB er også tatt ut for byområdene. Et vesentlig forbehold er knyttet til at ingen av datakildene er direkte sammenlignbare.

Beregnet trafikkarbeid viser vekst fra RVU 2018/19 til RVU 2022/23 for tre av de fire største byområdene. I Osloområdet viser beregningene ingen endring i trafikkarbeidet. For alle de fire byområdene gir RVU-indeksene lavere vekstrater relatert til største bykommune enn for byområdet samlet; en indikasjon på det har vært større nedgang eller lavere vekst i trafikkarbeidet for bilkjøring til/fra/i de største bykommunene enn i mange av kommunene rundt.

Noen av byindeksene ligger nærmere RVU-indeksene for storbyen enn for byområdet samlet. Det kan bety at tellepunktene plassering gir byindekser som måler trafikkutviklingen best for de mest sentrale delene av byområdet.

### Byvekstavgiftene, nullvekstmål, og måling av nullvekstmålet

Bak denne rapporten ligger byvekstavgiftene som er inngått mellom staten og de fire største byområdene. Befolkningen i byområdene øker, og gjennom byvekstavgiftene er nullvekstmålet et veletablert mål når det gjelder trafikkutvikling i byområdene (Samferdselsdepartementet 2021).

Nullvekstmålet går ut på at vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det vil si at personbiltrafikken i de sentrale områdene ikke skal øke.

Regjeringen besluttet våren 2020 at byindekser basert på trafikktegninger skal være hovedindikatoren for oppfølgingen av nullvekstmålet.

Trafikkarbeid i byområdene beregnet ved bruk av data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) skal inngå som støtteindikator. Det er denne type beregninger som er utført i dette oppdraget; det vil si RVU-beregnet trafikkarbeid for måling av nullvekstmålet i Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Datagrunnlag for beregningene er RVU 2018/19 og 2022/23.



## Det fins ingen direkte sammenlignbare datakilder

For sammenligning med tellepunktbaserte byindekser er trafikkarbeidet fra RVU omregnet til RVU-indekser for prosentvis endring fra 2018/19 til 2022/23. Også tall fra SSBs kjørelengdestatistikk er med for sammenligning med tilsvarende kjørelengder fra RVU.

Felles for kildene er at de kan brukes til å gi et mål på biltrafikk og endringer over tid.

Sammenligningene viser noen avvik, og det er som forventet i og med at kildene ikke måler akkurat samme trafikk. Kildene er derfor bare til en viss grad sammenlignbare, og det ser også ut til at sammenlignbarheten varierer mellom de ulike byområdene.

## RVU-indekser og byindekser i byområdene

Med RVU måles vekst i trafikkarbeidet for tre av de fire største byområdene. I alle de fire 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, 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.

### Osloområdet

For Osloområdet totalt er RVU-indeksen på nivå med byindeksene, det vil si vekstrater nær null. Noen små forskjeller ligger innenfor feilmarginene, og er dermed ikke signifikante. Samsvaret mellom samlet RVU-indeks og byindeks kan tyde på at tellepunktene som inngår i byindeksen er plassert slik at de til sammen måler utviklingen i biltrafikken for både Oslo kommune og større deler av det øvrige virkeområdet, det vil si Akershus.

Hoveddelen av beregningsgrunnlaget er bilister bosatt innenfor virkeområdet for nullvekstmålet (Oslo og Akershus). For disse måles en liten økning (ikke signifikant), og for trafikkarbeidet samlet sett viser RVU-beregningene ingen vekst fra 2018/19 til 2022/23.

Omlandskommunene som er med i beregningene får redusert trafikkarbeid i virkeområdet, men estimatene for trafikkarbeid fra omlandskommuner har stor usikkerhet grunnet få observasjoner og større utslag av mulige datafeil.

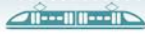
RVU-indeksene viser reduksjon for trafikkarbeidet som berører Oslo kommune. Følgelig har trafikkarbeidet økt i områdene utenfor Oslo, det vil si Akershus.

### Bergensområdet

Omlandskommunene som er med i beregningene får redusert trafikkarbeid i virkeområdet, men estimatene for trafikkarbeid fra omlandskommuner har stor usikkerhet grunnet få observasjoner og større utslag av mulige datafeil.

Hoveddelen av beregnet trafikkarbeid i Bergensområdet er utført av bilister bosatt innenfor virkeområdet, og for disse gir RVU-beregningene en økning i trafikkarbeidet. For trafikkarbeidet samlet sett er RVU-beregnet vekst fra 2018/19 til 2022/23 fem prosent. Litt forhøyet estimat på befolkningsveksten i Bergensområdet i RVU kan ha bidratt til noe av økningen.

For trafikkarbeidet som berører Bergen kommune ligger RVU-indeksen nær null, som tyder på at beregnet vekst gjelder i områdene utenfor storbykommunen. «Storbyindeksen» for Bergen ligger nærmere byindeksen enn RVU-indeksen for Bergensområdet totalt. Det kan bety at



tellepunktene plassering gir byindekser som måler trafikkutviklingen best for de mest sentrale delene av byområdet.

### Trondheimsområdet

Her ligger RVU-beregnet vekstrate for trafikkarbeidet høyt for bosatte i virkeområdet. Enda høyere er endringstallet for omlandet, men i de tre kommunene som utgjør omlandet er det lite intervjugrunnlag og dermed store utslag av usikkerhet.

For trafikkarbeidet som berører Trondheim kommune gir RVU-indeksen nærmere halvparten så høy vekst som for samlet virkeområde. Da nærmer «storbyindeksen» fra RVU seg byindeksen for Trondheimsområdet, som kan tyde på at tellepunktene plassering gir byindekser som treffer best på trafikkutviklingen for de mest sentrale delene av byområdet.

RVU-beregningene og deler av dokumentasjonen for byindeksene kan antyde noe vekst i Trondheimsområdet, men estimatene er for usikre til å få et pålitelig anslag på vekstrate. De RVU-beregnete vekstratene ser ut til å være i høyeste laget. Litt forhøyet estimat på befolkningsveksten i Trondheimsområdet i RVU kan ha bidratt til en liten del av beregnet trafikkvekst.

### Nord-Jæren

Resultatene viser et mønster som ligner det vi ser i Bergensområdet. Omlandskommunene som er med i beregningene får redusert trafikkarbeid i virkeområdet, men reduksjonen er noe mindre, og usikkerheten større, så endringen er ikke statistisk signifikant.

Hoveddelen av beregnet trafikkarbeid i Nord-Jæren er utført av bilister bosatt innenfor virkeområdet, og for disse gir RVU-beregningene en økning i trafikkarbeidet. For trafikkarbeidet samlet sett er RVU-beregnet vekst fra 2018/19 til 2022/23 seks prosent.

For trafikkarbeidet som berører Stavanger kommune ligger RVU-indeksen nær null, som tyder på at beregnet vekst gjelder i områdene utenfor storbykommunen.

«Storbyindeksen» for Stavanger ligger nærmere byindeksen enn RVU-indeksen for Nord-Jæren totalt, men byindeksene for Nord-Jæren varierer mye etter hvilket år som settes som referanseår. I første del av perioden (fra 2017 og 2018) viser byindeksene estimert trafikknedgang, men for siste del, fra 2019 til 2023, er det positiv vekstrate. Det er i tråd med RVU-beregningene for 2018/19 til 2022/23 for Nord-Jæren.

De fleste endringene ligger innenfor noen relativt store feilmarginer både på RVU-indeks og byindeks. Men Nord-Jæren er også det byområdet hvor SSB-statistikken viser størst endring med seks prosent samlet vekst i personbilenes kjørelengder i perioden 2018/19 til 2022/23.

## Kjørelengder fra SSB er mindre egnet for trafikkmåling i byområder

En høy grad av sammenfall mellom SSB og RVU for nasjonale totaltall på personbilkilometer er ikke overførbart til regionalt nivå, hvor vi ser varierende avvik mellom SSB-statistikken og RVU-estimatene.

SSBs kjørelengder er ikke godt egnet til sammenligninger med RVU-beregnet trafikkarbeid for byområdene. SSB-statistikken gjelder personbilenes totale årlige kjørelengder, og kan ikke inndeles etter hvor bilene er kjørt. SSB-tallene for kjørelengder blir dermed for grove som mål på den delen av trafikkarbeidet som gjøres innenfor virkeområdene for nullvekstmålet i byveksttallene.



I denne rapporten sammenstilles derfor bilistenes totale årlige kjørelengder fra RVU mot SSB-tallene for byområdene. Men her forskyves sammenligningsgrunnlaget ved at bilenes geografiske tilknytning går via bileierne i SSB-statistikken og via bilførerne i RVU.

Om vi sammenligner de totale kjørelengdene for bosatte i de fire byområdene er avvikene størst i Osloområdet. Det kan være utslag av firmabiler og leasingbiler som eies av bedrifter i Osloområdet, men kjøres av folk som er bosatt utenfor området.

Uansett om kilden er RVU eller SSB, kan det ikke trekkes direkte sammenligninger mellom bilførernes totale kjørelengder og endringer i trafikkarbeidet innenfor byområdene. Kjøring innenfor virkeområdene for byvekstavgiftene utgjør ca. 50-60 prosent av total bilkjøring for personer bosatt i de fire byområdene.

Dersom bilførere endrer kjørevaner, for eksempel ved at de overfører bilturer mellom byområdet og områder utenfor byområdet, vil trafikkarbeidet i virkeområdet påvirkes uten at det gir samme utslag på bilenes totale trafikkarbeid.

## Kunne estimatene vært mer presise?

Et fellestrekk for både RVU-beregningene og byindeksene er relativt store feilmarginer, slik at de estimerte endringene og forskjellene mellom datakildene i de fleste tilfeller ligger innenfor feilmarginene, og dermed ikke gir signifikante mål på endringer over tid fra 2018/19 til 2022/23 i byområdene.

Gjennomgang av både RVU-datagrunnlaget og dokumentasjon av byindeksene tyder på at begge datakildene har potensial for bedre og mer presise estimater med tanke på å måle oppnåelse av nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområdene.