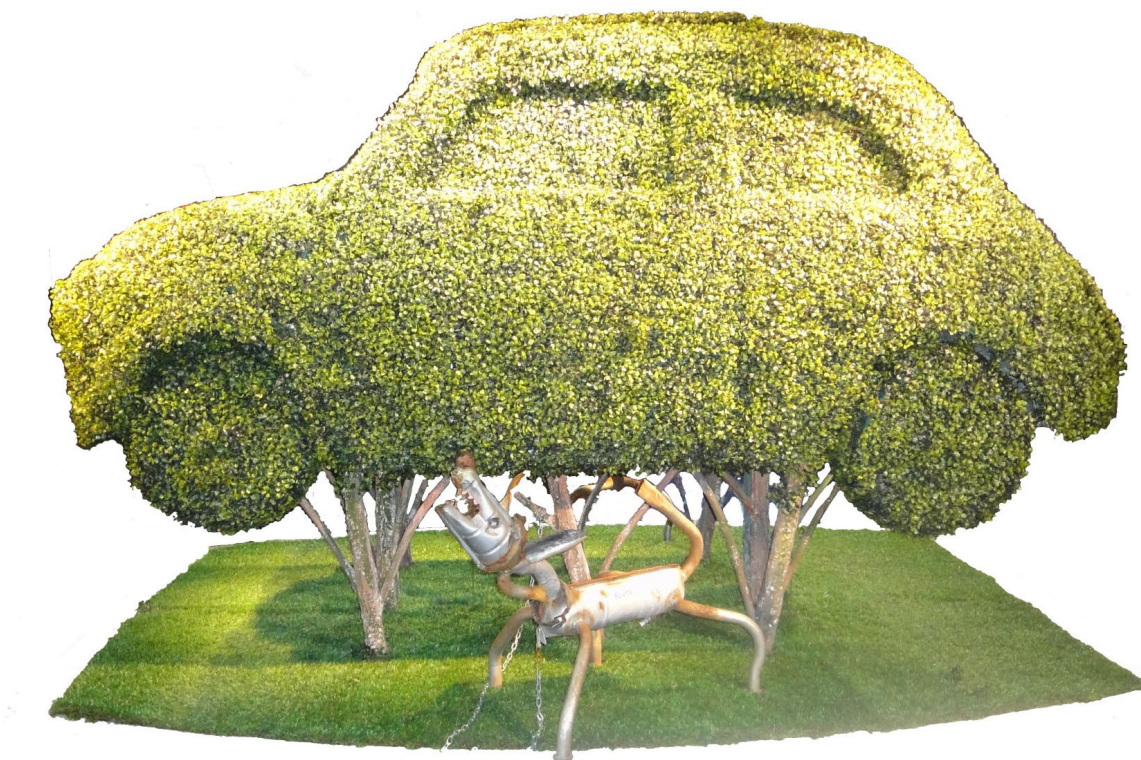


28. mai 2024

Måloppnåelse 2023



BYVEKSTSAMARBEIDET OG OSLOPAKKE 3



Statens vegvesen



Jernbandedirektoratet



Statsforvalteren
i Oslo og Viken



VIKEN
FYLKESKOMMUNE



Oslo



Lillestrøm
kommune



Nordre Follo
kommune



BÆRUM KOMMUNE

Forord

Foreliggende rapport er en oppsummering av historisk måloppnåelse på indikatorer i Byvekstavtalen i Oslo-området og Oslopakke 3.

Målet for Byvekstsamarbeidet er omtalt i kapittel 4 i [Tilleggsavtale til Byvekstavtalen \(regjeringen.no\)](#) fra 01.09.2021.

- I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Målene i Oslopakke 3 er omtalt i kapittel 4.2 i [St.meld. nr. 17 \(2008-2009\) - regjeringen.no](#).

Målbildet for Oslopakke 3 er:

- Overordnet mål: Et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem
- Hovedmål
 - God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk samt gang- og sykkeltrafikk
 - Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange
- Andre mål
 - Sikkert og universelt utformet transportsystem
 - Attraktivt kollektivtilbud
 - Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet

Etter [revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2026 \(RA2016\)](#) skal det også rapporteres på en reduksjon i biltrafikk på 15 % fra 2015 til 2019. Det målet krever bruk av andre trafikkreduserende virkemidler i tillegg til trafikantbetalingssystemet.

Rapporten er sammenstilt av sekretariatet for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3, basert på innrapporterte data fra partene.

INNHold

1	INDIKATORER	5
2	HOVEDTREKK MÅLOPPNÅELSE 2023	6
3	GOD FREMKOMMELIGHET FOR ALLE TRAFIKANTGRUPPER	8
3.1	HASTIGHET I RUSH OG RUSHTIDSVARIGHET FOR HOVEDVEINETTET	8
3.2	REISEHASTIGHET I RUSH FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN	9
3.3	NYE OG OPPGRADERTE SYKKELANLEGG	10
4	TA VEKSTEN I PERSONTRANSPORT MED KOLLEKTIVTRANSPORT, SYKKEL OG GANGE 12	
4.1	PÅSTIGENDE KOLLEKTIVPASSASJERER	12
4.2	PLASS-KM / SETEKAPASITET KOLLEKTIVTRAFIKK	14
4.3	TRAFIKKARBEID BASERT PÅ RVU	14
4.4	BYINDEKS KORTE KJØRETØY.....	15
4.5	TRAFIKKUTVIKLING I BOMSYSTEMET.....	16
4.6	ANDEL LETTE ELBILER I BOMSYSTEMET.....	17
4.7	SYKKELINDEKS.....	18
4.8	REISEMIDDELFORDELING	18
4.8.1	<i>Alle dager basert på nasjonal RVU.....</i>	<i>18</i>
4.8.2	<i>Hverdager basert på MIS-data fra Ruter</i>	<i>19</i>
5	SIKKERT OG UNIVERSELT UTFORMET TRANSPORTSYSTEM	23
5.1	DREPTE OG HARDT SKADDE I TRAFIKKEN	23
6	ATTRAKTIVT KOLLEKTIVTILBUD	25
6.1	PUNKTLIGHET I KOLLEKTIVTRAFIKKEN	25
6.2	TILFREDSHET MED KOLLEKTIVTRAFIKKEN	26
7	BIDRA TIL BEDRE MILJØ OG BY- OG TETTSTEDSKVALITET	28
7.1	KLIMAGASSUTSLIPP FRA VEITRAFIKK.....	28
7.2	LOKAL LUFTFORURENSNING	30
7.2.1	<i>NO₂</i>	<i>30</i>
7.2.2	<i>PM₁₀.....</i>	<i>31</i>
8	AREALBRUK	33
8.1	BOLIGENS AVSTAND TIL AVTALEOMRÅDETS STØRRE SENTRA/STORE KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER	33
8.2	BESØKS-/ARBEIDSPASSINTENSIVE ARBEIDSPLASSERS AVSTAND TIL AVTALEOMRÅDETS STØRRE SENTRA/STORE KOLLEKTIVKNUTEPUNKT.....	35
9	PARKERING	37
9.1	ANDEL ARBEIDSTAKERE MED FAST OPPMØTESTED SOM HAR GRATIS PARKERINGSPLASS, DISPONERT AV ARBEIDSGIVER	37
9.2	PARKERINGSNORM: ANTALL PARKERINGSPLASSER SOM TILLATES VED NYE BESØKS- OG ARBEIDSPASSINTENSIVE VIRKSOMHETER I ULIKE OMRÅDER	37
9.3	ANDEL OFFENTLIG TILGJENGELIGE PARKERINGSPLASSER I AVTALEOMRÅDETS STØRRE SENTRA/STORE KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER MED TIDSBEGRENSNING ELLER AVGIFT.....	38
9.3.1	<i>Tidsbegrensning på p-plasser (1-3 timer).....</i>	<i>38</i>
9.3.2	<i>Avgiftsbelagte parkeringsplasser</i>	<i>40</i>

VEDLEGG 1: DOKUMENTASJON AV INDIKATORENE

1 Indikatorer

Det er en rekke indikatorer i Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3. Siden det er overlappende indikatorer i Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 er indikatorene sortert etter tema i de påfølgende kapitlene i rapporten.

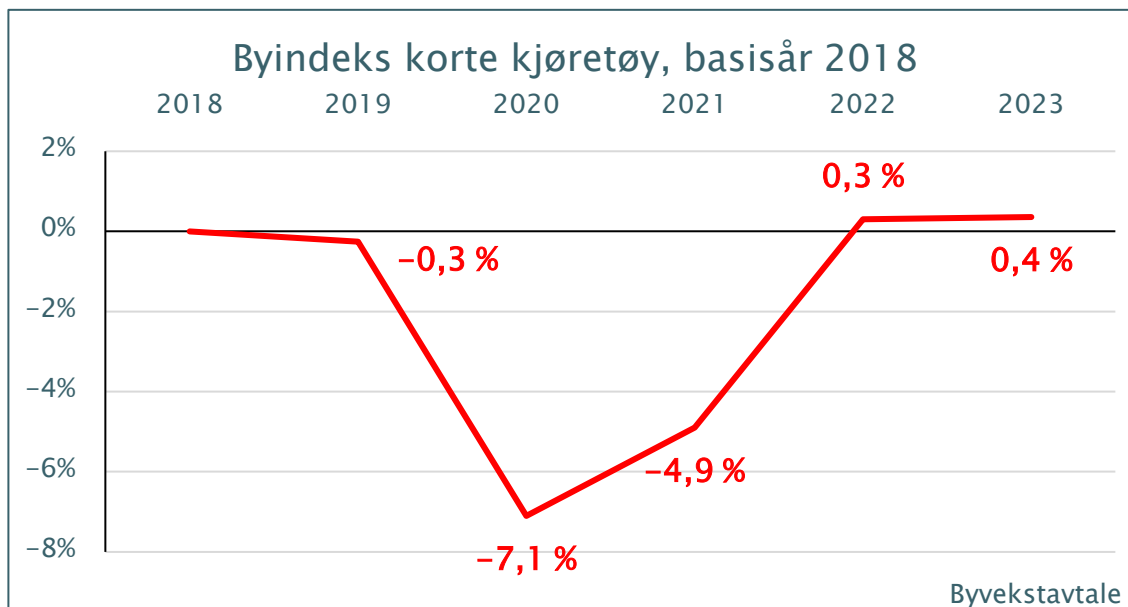
Tabell 1: Indikatorer i Oslopakke 3 og Byvekstsamarbeidet.

Tema	Oslopakke 3	Byvekstavgift
God fremkommelighet	Hastighet i rush og rushtidsvarighet for hovedveinettet Reisehastighet i rush for kollektivtrafikken Nye og oppgradert sykkelanlegg	
Ta veksten i persontrafikk med kollektiv, gåing og sykling	Påstigende kollektivpassasjerer Trafikkutvikling i bomsystemet Andel lette elbiler i bomsystemet Reisemiddelfordeling Oslo og Akershus (MIS-data)	Endring i antall kollektivreiser Endring i trafikkarbeid med personbil basert på BY-RVU Byindeks endring i ÅDT for lette kjøretøy Sykkelindeks Endring i transportmiddelfordeling BY-RVU (fra nasjonal RVU)
Sikkert og universelt utformet transport-system	Trafikksikkerhet alle transportformer	
Attraktivt kollektivtilbud	Punktlighet ved passering Oslo S / Jernbanetorget Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet Brukertilfredshet kollektivtilbudet	
Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds-kvalitet	Klimagassutslipp fra vegtrafikk (CO ₂) Overskridelser NO ₂ (utvalgte målestasjoner) Overskridelser PM ₁₀ (utvalgte målestasjoner)	Utvikling av klimagassutslipp målt i CO ₂ -bidrag fra vei
Areal		Boligers avstand til større senter/kollektivknutepunkt Arbeidsplassers avstand til større senter/kollektivknutepunkt
Parkering		Andel arbeidstakere som har gratis parkeringsplass (fra nasjonal RVU) Antall parkeringsplasser som tillates ved virksomheter Antall offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i større sentra og kollektivknutepunkt (andel tids- og avgiftsbelagte)

2 Hovedtrekk måloppnåelse 2023

I hovedtrekk viser indikatorene i avtaleområdet at trafikken er på vei til å normalisere seg tilbake til situasjonen i 2019 før koronapandemien.

Byindeksen for biltrafikk (kjøretøy kortere enn 5,6 meter), som er hovedindikatoren for Byvekstavtalen, viser marginal endring fra 2022 til 2023 og er litt høyere enn nullvekstmålet.



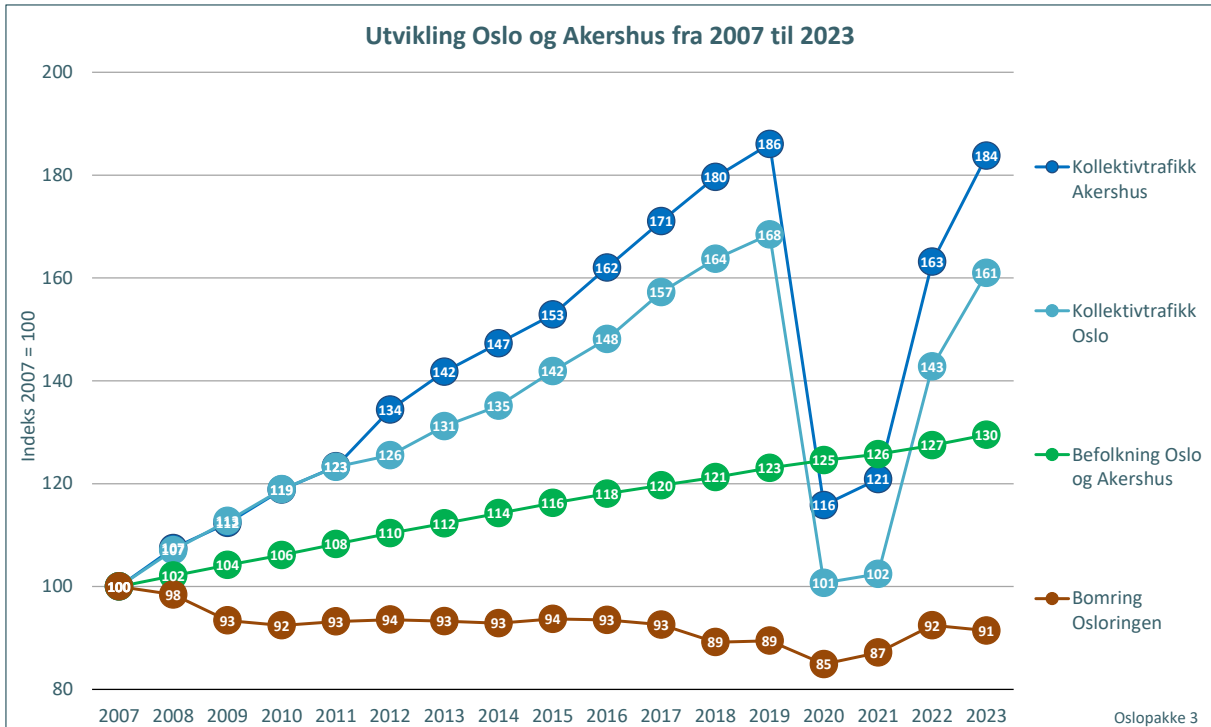
Figur 1: Utvikling i byindeksen for korte kjøretøy (kortere enn 5,6 meter) siden 2018.

Hovedindeksene for Oslopakke 3 viser en liten reduksjon i biltrafikken over bomringene og at kollektivpassasjerene er på vei tilbake etter koronapandemien.

Biltrafikken over bomringen er om lag 1 % lavere i 2023 enn i 2022. Det skyldes blant annet økning av bomtakster 1. september 2022, som ga effekt også i 2023. Anleggsarbeider på E18 ved Bygdøylokket sommer/høst 2023 har også medført noe redusert biltrafikk.

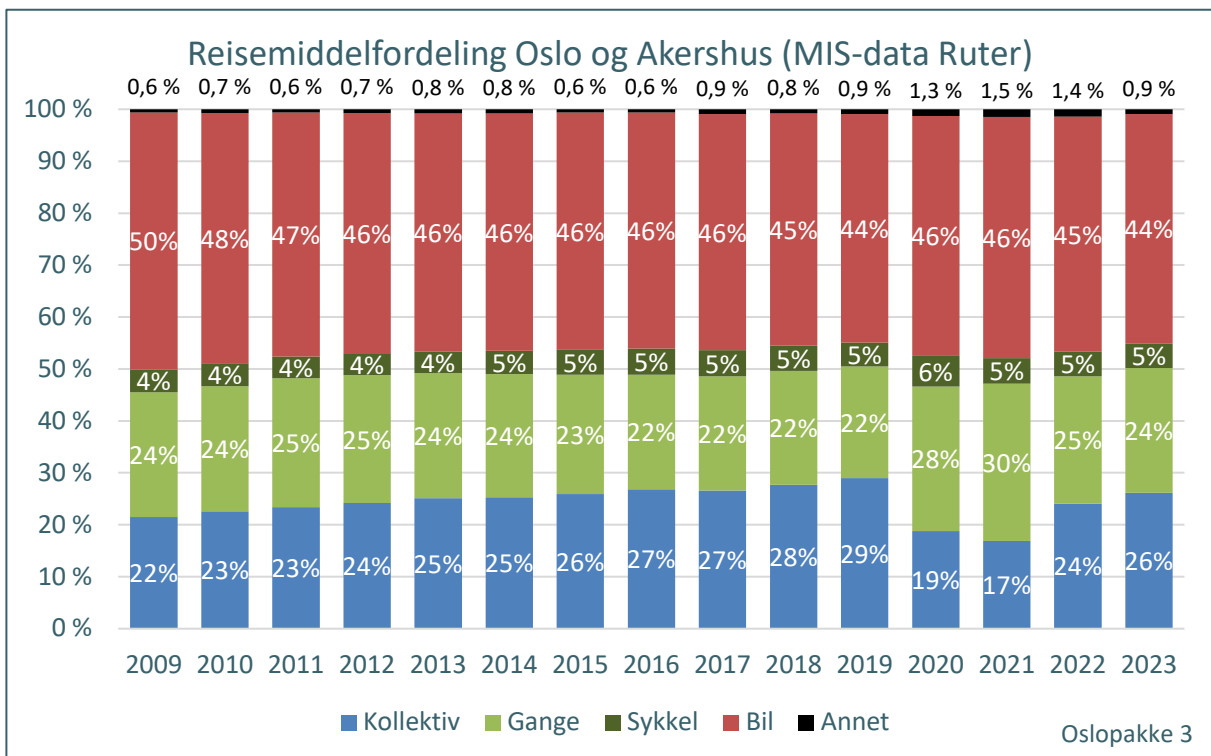
Antall passasjerer med kollektivtrafikken har økt gjennom 2023, og i løpet av høsten 2023 var passasjertallene tilbake på 2019-nivå (før pandemi). For hele 2023 var det 43 millioner flere påstigninger enn i 2022. Dette er en økning på 13 % fra 2022, men fortsatt 3 % lavere enn 2019. Antall reisende med toget er tilbake på ca. 2019 nivå for hele året, det skyldes blant annet åpningen av Follobanen.

Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 – Måloppnåelse 2023



Figur 2: Utvikling for passasjerer i kollektivtrafikken, biltrafikk over Osloringen og befolkning siden 2007.

Reisemiddelfordelingen er også i ferd med å normalisere seg. I 2023 har kollektivtrafikken fortsatt å ta tilbake noen av reisene de har mistet i løpet av pandemien. Gangandelen er stabil på et høyt nivå. Sykkelandelen er på samme nivå som før pandemien.



Figur 3: Reisemiddelfordeling for hverdager i Oslo og Akershus fra 2009, kilde MIS-data Ruter.

3 God fremkommelighet for alle trafikantgrupper

3.1 Hastighet i rush og rushtidsvarighet for hovedveinettet

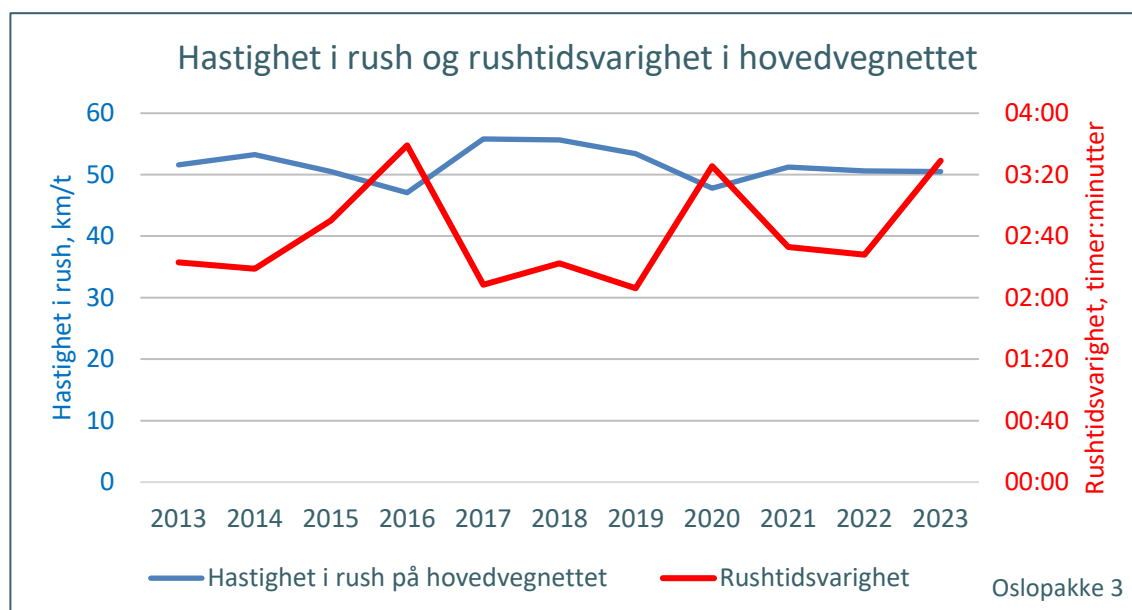
Indikatoren for fremkommelighet for personbil og næringstrafikk benytter data for september måned. Data samles inn for fem strekninger i hovedveinettet.

September 2023 gjenspeilet en relativ normal situasjon i trafikken, med unntak av E18 ved Bygdøy/Skøyen. Anleggsarbeider på denne strekningen E18 ved Bygdøy/Skøyen ga lengre rushtidsvarighet enn normalt.

Tabell 2: Hastighet i rush og rushtidsvarighet for hovedveinettet.

År	Hastighet i rush på hovedvegnettet, km/t	Endring fra foregående år	Rushtidsvarighet i hovedveinettet, timer:minutter	Endring fra foregående år
2023 ³	50,5	-0,2 %	03:29	41,2 %
2022	50,6	-1,2 %	02:28	-3,3 %
2021	51,2	7,2 %	02:33	-25,5 %
2020 ²	47,8	-10,5 %	03:25	62,9 %
2019	53,4	-4,0 %	02:06	-11,4 %
2018	55,6	-0,3 %	02:22	10,8 %
2017	55,8	18,5 %	02:08	-41,3 %
2016 ¹	47,1	-6,8 %	03:38	28,7 %
2015	50,5	-5,1 %	02:50	22,5 %
2014	53,2	3,2 %	02:18	-2,9 %
2013	51,6		02:23	

1. Endringen i 2016 skyldes i hovedsak rehabilitering av Brynstunnelen.
2. Endringen i 2020 skyldes i hovedsak rehabilitering av Vålerengatunnelen.
3. Endringen i 2023 for rushtidsvarighet skyldes i hovedsak anleggsarbeider på E18 ved Bygdøy/Skøyen.



Figur 4: Historisk utvikling for hastighet i rush og rushtidsvarighet for hovedveinettet.

3.2 Reisehastighet i rush for kollektivtrafikken

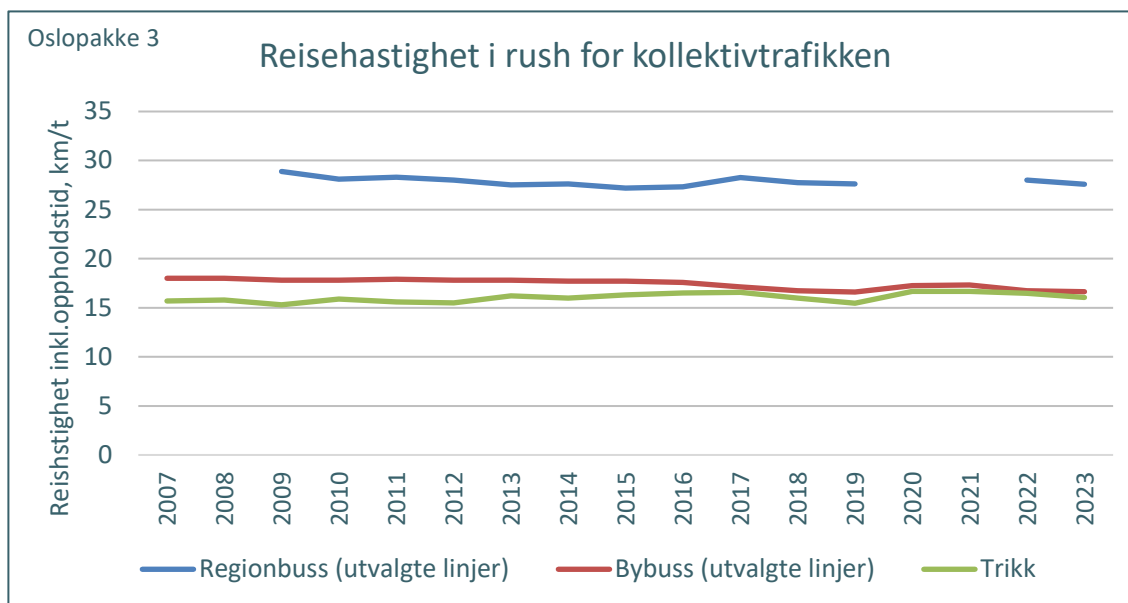
Det har vært et utfordrende år for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus mht. fremkommelighet. I 2023 var fremkommeligheten for både bybuss, regionbuss og trikk dårligere enn i 2022.

Det er flere faktorer som bidro til den reduserte fremkommeligheten i 2023. Flere store byggeprosjekter påvirket trafikkbildet, blant annet Østensjøbaneprosjektet og E18 Lysaker-Ramstadsletta. En stadig økende andel el-biler bidrar i tillegg til å redusere bussenes fremkommelighet i kollektivfelt. Ruter har også faset inn nye busser og trikker som førerne har måttet bli kjent med. Samtidig har det også vært gjort endringer i linjestruktur, særlig på bybusslinjene. Dette har bidratt til å redusere ulempene av de trafikale utfordringene.

Tabell 3: Reisehastighet inkl. oppholdstid på holdeplasser, for kollektivtrafikken i rush.

År	Regionbuss, km/t	Endring fra foregående år	Bybuss, km/t	Endring fra foregående år	Trikk, km/t	Endring fra foregående år
2023	27,6	-1,6 %	16,7	-0,5 %	16,1	-2,5 %
2022	28,0		16,7	-3,4 %	16,5	-1,2 %
2021	¹		17,3	0,3 %	16,7	0,1 %
2020	¹		17,3	3,9 %	16,7	7,8 %
2019	27,6	-0,4 %	16,6	-0,8 %	15,5	-3,4 %
2018	27,7	-1,9 %	16,7	-2,3 %	16,0	-3,5 %
2017	28,3	3,4 %	17,1	-2,6 %	16,6	0,4 %
2016	27,3	0,5 %	17,6	-0,7 %	16,5	1,3 %
2015	27,2	-1,4 %	17,7	0,0 %	16,3	1,9 %
2014	27,6	0,4 %	17,7	-0,6 %	16,0	-1,2 %
2013	27,5	-1,8 %	17,8	0,0 %	16,2	4,5 %
2012	28,0	-1,1 %	17,8	-0,6 %	15,5	-0,6 %
2011	28,3	0,7 %	17,9	0,6 %	15,6	1,9 %
2010	28,1	-2,8%	17,8	0,0 %	15,9	3,9 %
2009	28,9		17,8	-1,1 %	15,3	-3,2 %
2008			18,0	0,0 %	15,8	0,6 %
2007			18,0		15,7	

1. Det er byttet til ny teknologi for kjøretidsregistrering for regionbuss, data fra nytt system er ikke tilgjengelig



Figur 5: Historisk utvikling i reisehastighet for kollektivtrafikken i rush, km/t

3.3 Nye og oppgraderte sykkelanlegg

Statens vegvesen har i 2023 bygget og ferdigstilt 940 meter med sykkelfelt med fortau i Oslo. Det største tiltaket var ny bru for gående og syklende over Universitetskrysset på ring 3 med sykkelveg med fortau i tilslutningsveier. Det er foretatt oppgradering eller tilrettelegging i blandet trafikk på 445 meter gang- og sykkelvei i Oslo. I Akershus er 150 meter av gang- og sykkelveien ved rv. 4 Gjelleråsen oppgradert forbi innfartsparkering og holdeplassen ved Gjelleråsen.

Oslo kommune har bygget og oppgradert 17,1 km sykkelinfrastruktur i løpet av 2023. Av dette er 15,6 km ny sykkeltilrettelegging, som fordeler seg på 6,1 km med separat tilrettelegging for sykling og 9,6 km tilrettelegging for sykling i blandet trafikk. Det er blant annet etablert sykkelvei med fortau i Tvetenveien og sykkelfelt i Hoffsveien, Grefsenveien, Grenseveien, Tråkka, Hausmanns gate, Christian Kroghs gate og Frysjaveien. To strekninger, totalt 1,5 km, har blitt oppgradert med høyere standard: Cecilie Thoresens vei med opphøyd sykkelfelt og Kongens gate med rødt dekke.

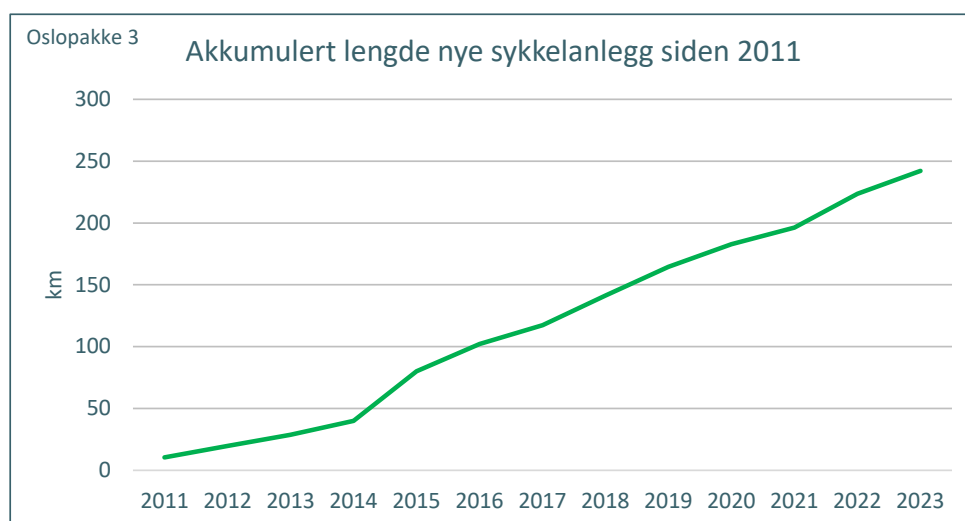
Akershus fylkeskommune har ferdigstilt 1,9 km nye sykkelanlegg i Akershus, fv. 1611 Preståsveien i Nannestad (0,6 km) og fv. 120 Krona-Holt i Enebakk (1,3 km). I tillegg er 7,3 km reasfaltert.

Tabell 4: Antall km nye sykkelanlegg på riksvei i Oslo og Akershus, fylkesvei i Akershus og kommunal vei i Oslo. Kilde: Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og Oslo kommune, km.

År	Riksvei Oslo og Akershus	Fylkesvei Akershus	Kommunal vei Oslo	Sum
2023	0,9	1,9	15,6	18,5
2022	2,6	4,6	20,2	27,4
2021	0,8	1,3	11,3	13,4
2020	1,4	8,9	8,1	18,4
2019	5,4	3,7	14,0	23,1
2018	0,2	8,6	15,2	24,0
2017	5,2	0,0	10,0	15,2
2016	1,5	11,6	8,9	22,0
2015	21,9	14,8	3,5	40,2
2014	3,0	6,3	2,1	11,4
2013	3,0	2,1	3,8	8,9
2012	2,5	3,2	3,5	9,2
2011	2,4	6,5	1,6	10,5

Tabell 5: Antall km oppgraderte sykkelanlegg på riksvei i Oslo og Akershus, fylkesvei i Akershus og kommunal vei i Oslo. Kilde: Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og Oslo kommune, km.

År	Riksvei Oslo og Akershus	Fylkesvei Akershus	Kommunal vei Oslo	Sum
2023	0,6	7,3	1,5	9,4
2022	0,4	4,5	5,9	10,8
2021	0,6	6,0	9,2	15,8
2020	2,4	2,2	2,9	7,5
2019	1,3		6,2	7,5
2018	8,6		3,1	11,7
2017			4,3	4,3



Figur 6: Akumulert lengde nye sykkelanlegg siden 2011, km.

4 Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange

4.1 Påstigende kollektivpassasjerer

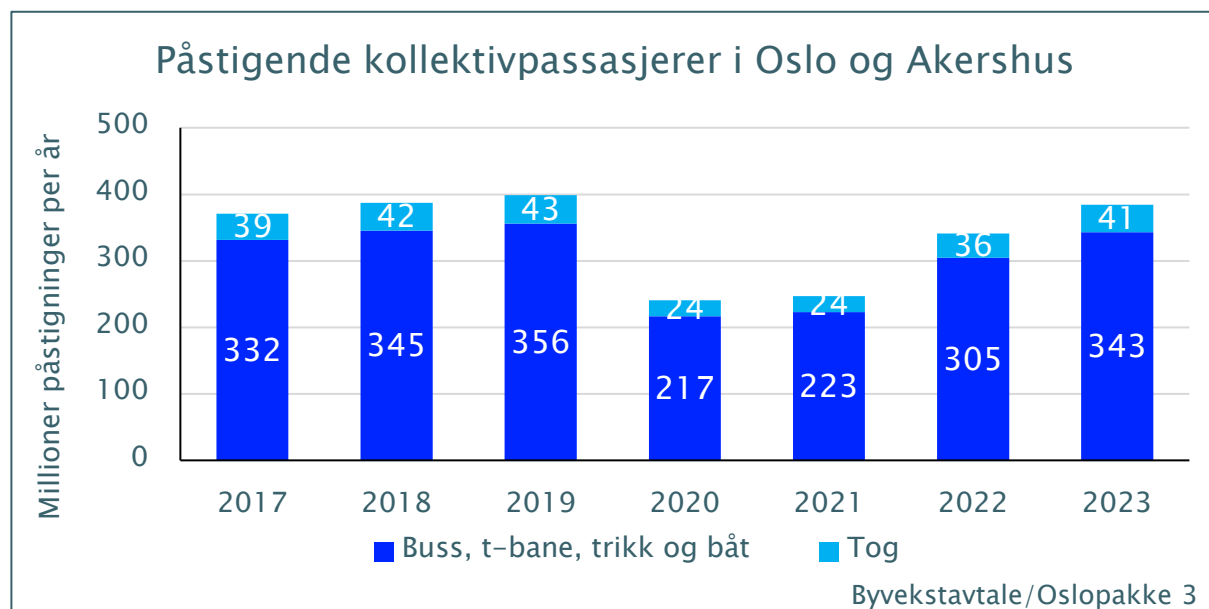
I Ruters område var det 385 millioner påstigninger i 2023. Det er 43 millioner flere påstigninger enn i 2022. Dette er en økning på 13 % fra 2022, men fortsatt 3 % lavere enn 2019 som var forrige normale år før pandemien. Antall reisende med toget er tilbake på ca. 2019 nivå, det skyldes blant annet åpningen av Follobanen.

I løpet av 2022 og 2023 gjenoppstod mange av reisevanene fra før pandemien, og i løpet av høsten 2023 var passasjertallene tilbake på før-pandemisk nivå. Muligheten til å arbeide hjemmefra har gitt mange en litt mer fleksibel arbeidshverdag, og bruk av hjemmekontor reduserer reisebehovet noe. Passasjertallene er derfor ikke tilbake til forventet nivå gitt befolkningsveksten som har vært siden 2019.

Tabell 6: Påstigende kollektivpassasjerer i Oslo og Akershus siden 2017, mill. påstigende per år. Kilde Ruter og Jernbanedirektoratet.

År	Buss, t-bane, trikk og båt	Endring fra foregående år	Tog	Endring fra foregående år	Sum	Endring fra foregående år
2023	343,3	12,6 %	41,2	13,5 %	384,5	12,7 %
2022	304,8	36,6 %	36,3 ¹	53,6 %	341,2	38,2 %
2021	223,2	2,9 %	23,7	-2,2 %	246,8	2,4 %
2020	216,8	-39,1 %	24,2	-43,5 %	241,0	-39,6 %
2019	356,2	3,1 %	42,8	2,7 %	399,0	3,1 %
2018	345,4	4,1 %	41,7	6,2 %	387,1	4,4 %
2017	331,7		39,2		371,0	

1. For 2022 er det benyttet tall fra Ruter for tog



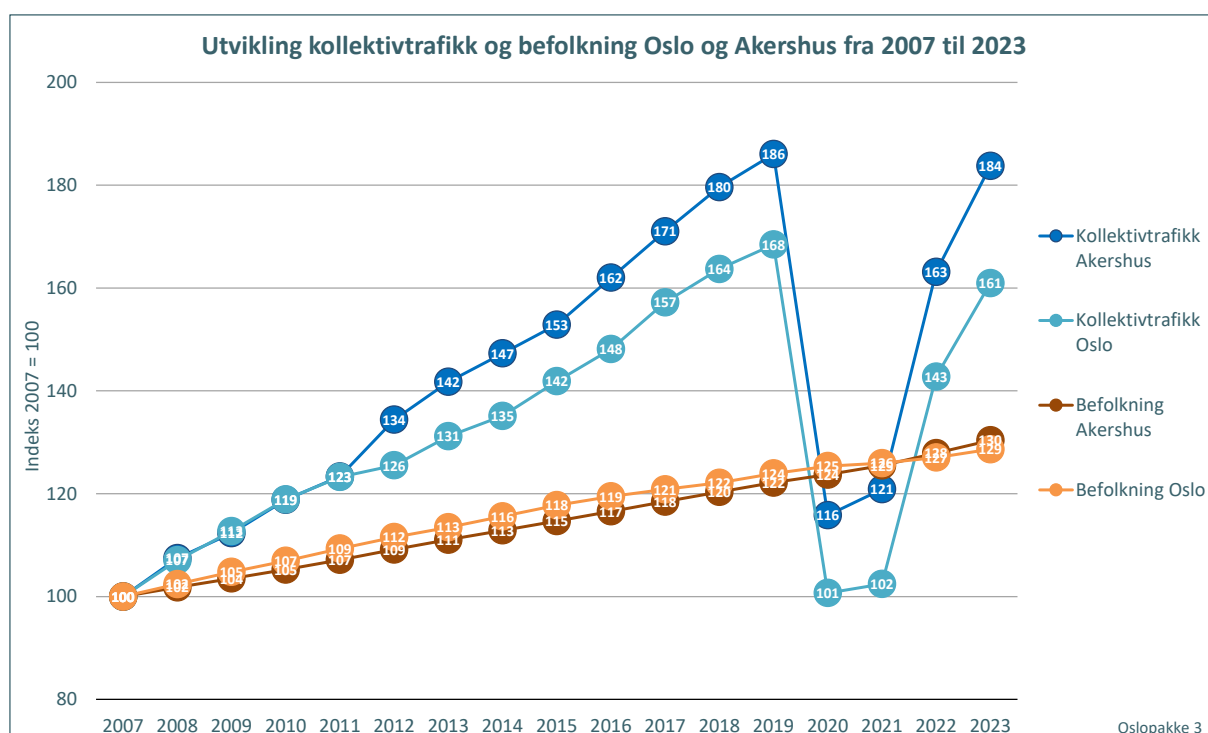
Figur 7: Påstigende kollektivpassasjerer siden 2017, mill. påstigende per år. Kilde Ruter og Jernbanedirektoratet.

Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 – Måloppnåelse 2023

Tabell 7: Antall påstigende kollektivpassasjerer fordelt mellom Oslo og Akershus fra 2007, mill. påstigende per år. Kilde Ruter og Jernbanedirektoratet.

År ¹	Oslo	Endring fra foregående år	Akershus	Endring fra foregående år	Sum	Endring fra foregående år
2023	284,7	12,7 %	99,8	12,6 %	384,5	12,7 %
2022	252,5	39,4 %	88,6	35,0 %	341,2	38,2 %
2021	181,2	1,7 %	65,6	4,4 %	246,8	2,4 %
2020	178,1	-40,2 %	62,9	-37,7 %	241,0	-39,6 %
2019	298,0	2,9 %	101,1	3,6 %	399,0	3,1 %
2018	289,5	4,1 %	97,6	5,0 %	387,1	4,4 %
2017	278,1	6,1 %	92,9	5,6 %	371,0	6,0 %
2016	262,0	4,4 %	88,0	6,0 %	350,0	4,8 %
2015	251,0	5,0 %	83,0	3,8 %	334,0	4,7 %
2014	239,0	3,0 %	80,0	3,9 %	319,0	3,2 %
2013	232,0	4,5 %	77,0	5,5 %	309,0	4,7 %
2012	222,0	1,8 %	73,0	9,0 %	295,0	3,5 %
2011	218,0	3,7 %	67,0	3,8 %	285,0	3,7 %
2010	210,3	5,5 %	64,5	5,8 %	274,8	5,5 %
2009	199,4	5,3 %	61,0	4,5 %	260,4	5,1 %
2008	189,4	7,1 %	58,4	7,5 %	247,7	7,2 %
2007	176,9		54,3		231,2	

1. Data er i hovedsak fra Ruter, fra 2017 er Ruters tall korrigert for egne tall fra jernbanedirektoratet for tog.



Figur 8: Utvikling i antall påstigende kollektivpassasjerer i Oslo og Akershus fra 2007 sammenlignet med befolkningsvekst.

4.2 Plass-km / setekapasitet kollektivtrafikk

Tilbudt kapasitet i kollektivtrafikken er en støtteindikator til endring i kollektivpassasjerer. For buss, T-bane og trikk beregnes plass-km (inkludert ståplasser) i markedsområdet til Ruter. For jernbanen beregnes sete-km (eksklusiv ståplasser) for nærtrafikk/lokaltoget Oslo.

Tabell 8: Tilbudt kapasitet i kollektivtrafikken fra 2008, mill. plass-km/sete-km per år. Kilde Ruter og Jernbanedirektoratet.

År	Buss, T-bane og trikk plass-km	Endring fra foregående år	Tog sete-km	Endring fra foregående år
2023	12213	-1,0 %	7464	3,3 %
2022	12336	-0,2 %	7228	0,2 %
2021	12366	3,4 %	7210	-1,1 %
2020	11960 ¹	11,5 %	7290	2,9 %
2019	10728	0,7 %	7083 ²	4,3 %
2018	10652	4,0 %	3830	0,7 %
2017	10244	7,2 %	3804	2,0 %
2016	9559	11,6 %	3729	1,4 %
2015	8562	3,5 %	3678	5,0 %
2014	8275	5,2 %	3504	0,0 %
2013	7868	7,3 %	3505	14,8 %
2012	7336	5,1 %	3053	11,4 %
2011	6981	7,6 %	2741	-10,6 %
2010	6486	9,0 %	3067	
2009	5948	1,6 %		
2008	5854			

1. I 2019 og tidligere ble regionbusser rapportert med sete-km, fra 2020 ble disse rapportert med plass-km som gir noe høyere tall og forklarer deler av endringen fra 2019 til 2020.
2. Endring i metode for beregning av sete.km for jernbanen.

4.3 Trafikkarbeid basert på RVU

Trafikkarbeidet for persontrafikk for bilførere er beregnet ved å benytte Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU). Indikatoren er beregnet på nytt i 2024. Det har vært en større gjennomgang av alle data, hvor bakgrunnstall og stedfesting av reiser er kvalitetssikret. Bilførerturer som kan identifiseres som mobile tjenesteytere eller som har kjørt lastebil er tatt ut av datamaterialet. Hensikten med endringen har vært å få et sikrere tallgrunnlag. Dette medfører at tallene er endret sammenliknet med tidligere år og at det kun vises tall fra den nye beregningen i 2024.

Tallene viser en liten nedgang på -0,5 % i trafikkarbeid for persontrafikk for bilførere fra 2018/19 til 2022/23.

Tabell 9: Endring i trafikkarbeid for persontrafikk for bilførere fra 2013/14 til 2022/23, for byvekstområdet. Kilde: Statens vegvesen

År	Trafikkarbeid, (mill. kjt.km)	Endring fra 2013/2014	Endring fra 2018/2019
2022/2023	4385	-3,6 %	-0,5 %
2018/2019	4405	-3,2 %	-
2013/2014	4549	-	

4.4 Byindeks korte kjøretøy

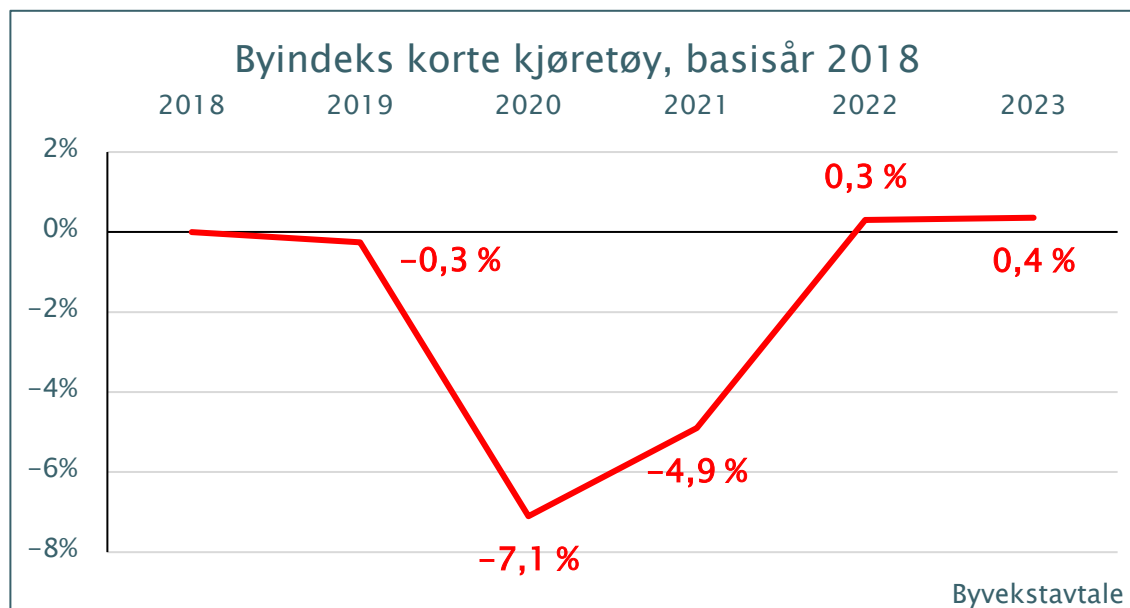
Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks er hovedindikator i Byvekstavtalen og ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene (nullvekst).

Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for korte kjøretøy i utvalgte tellepunkt for avtaleområdet. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett. Tabellen nedenfor viser utviklingen i byindeksen. Både 2020, 2021 og delvis 2022 var preget av koronapandemien.

Tabell 10: Endring i Byindeks fra år til år og akkumulert endring siden 2018. Kilde: Statens vegvesen.

År	Endring fra foregående år	Akkumulert endring fra 2018	Tre års glidende gjennomsnitt mot nivå i 2018
2023	0,0 %	0,4 %	-1,6 % (2021-2023)
2022	5,5 %	0,3 %	-3,9 % (2020-2022)
2021	2,4 %	-4,9 %	-4,2 % (2019-2021)
2020	-6,9 %	-7,1 %	
2019	-0,3 %	-0,3 %	

Absolutte tall for byindeksen gir ikke mening over et lengre tidsperspektiv og tallene vises ikke. Tallene vil variere for hvert år avhengig av opetid i tellepunktene for to påfølgende år.



Figur 9: Utvikling i byindeksen for korte kjøretøy (kortere enn 5,6 meter) siden 2018.

4.5 Trafikkutvikling i bomsystemet

I 2019 ble bomsystemet i Oslo endret. 2020 var første år med fullstendige tall for dagens bomsnitt.

Fra 2022 til 2023 har trafikken over alle bomstasjonene blitt redusert med 1,0 %. Utvikling fra 2022 til 2023 er påvirket av flere forhold:

- Januar og februar 2022 var preget av korona med redusert biltrafikk
- Endring av bompengetakster 1. september 2022.
- Anleggsarbeider på E18 ved Bygdøy sommer/høsten 2023.

Tabell 11: Utvikling i biltrafikk fra 2020 over bomringen for Bygrensa i retning mot sentrum, ÅDT

År	Bærum	Endring fra forrige år	Romerike	Endring fra forrige år	Follo	Endring fra forrige år	Sum Bygrense	Endring fra forrige år
2023	62 600	-2,1 %	79 300	-0,1 %	40 500	-2,0 %	182 400	-1,2 %
2022	64 000	5,2 %	79 400	8,8 %	41 300	6,2 %	184 700	7,0 %
2021	60 800	1,6 %	73 000	2,0 %	38 900	0,8 %	172 700	1,6 %
2020	59 900		71 600		38 600		170 000	

Tabell 12: Utvikling i biltrafikk fra 2020 over bomringen for Osloringen toveis, ÅDT

År	Vest	Endring fra forrige år	Nordøst	Endring fra forrige år	Sør	Endring fra forrige år	Sum Osloringen	Endring fra forrige år
2023	166 100	-2,3 %	188 600	0,4 %	122 000	-1,8 %	476 700	-1,1 %
2022	170 000	5,0 %	187 800	7,6 %	124 200	5,3 %	482 000	6,1 %
2021	161 800	2,5 %	174 600	2,8 %	118 000	2,7 %	454 400	2,7 %
2020	157 900		169 800		114 900		442 600	

Tabell 13: Utvikling i biltrafikk fra 2020 over bomringen for Indre ring toveis, ÅDT

År	Indre ring	Endring fra forrige år
2023	401 600	-0,8 %
2022	404 800	4,5 %
2021	387 500	0,9 %
2020	383 900	

Tabell 14: Utvikling i biltrafikk fra 2020 over sum alle bomringene, ÅDT

År	Sum alle 3 bomringer	Endring fra forrige år
2023	1 059 300	-1,0 %
2022	1 071 500	5,6 %
2021	1 014 500	1,8 %
2020	996 600	

Tabellen under viser historisk trafikkutvikling i bomsystemet fra 2007 frem til 2020.

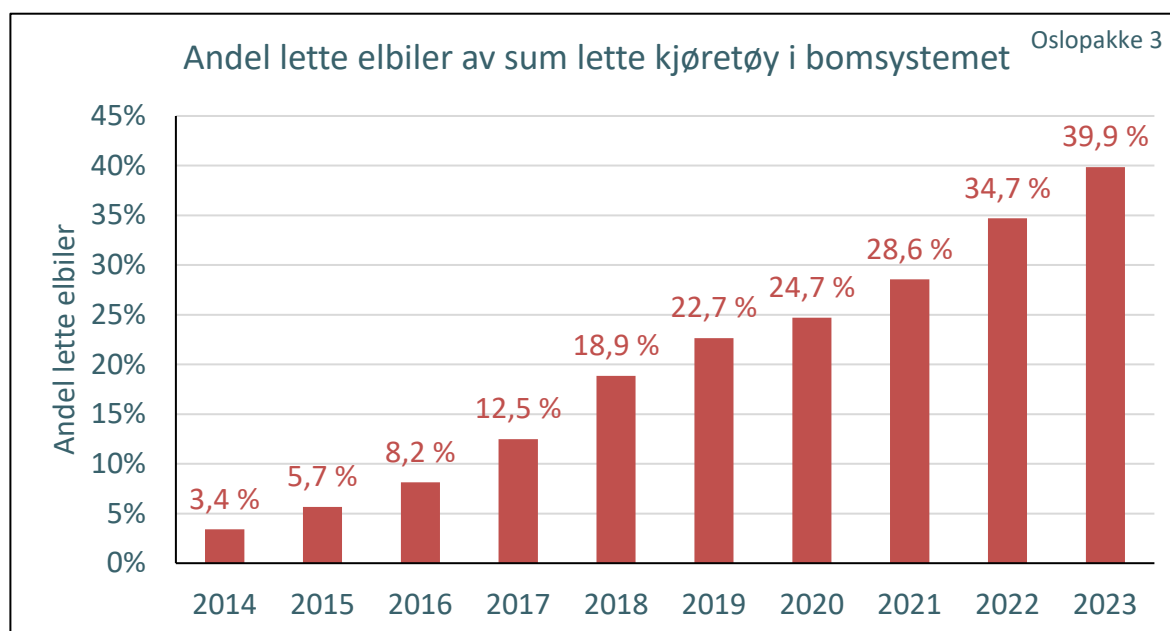
Tabell 15: Historisk utvikling i biltrafikk Osloringen (mot sentrum og Bærumsnitt (mot sentrum), ÅDT

År	Osloringen mot sentrum	Endring fra forrige år	Bærumsnittet mot sentrum	Endring fra forrige år
2020	221 900	-5,1 % ¹	59 900	-7,1 %
2019	233 500	0,3 % ¹	64 500	-0,2 %
2018	232 700	-3,7 %	64 600	-2,7 %
2017	241 500	-1,0 %	66 400	-0,5 %
2016	243 900	-0,2 %	66 700	-0,6 %
2015	244 400	0,9 %	67 100	-0,5 %
2014	242 200	-0,4 %	67 400	-0,5 %
2013	243 300	-0,3 %	67 800	-0,5 %
2012	244 100	0,4 %	68 100	0,5 %
2011	243 200	0,8 %	67 800	0,5 %
2010	241 100	-1,0 %	67 400	-0,5 %
2009	243 700	-5,1 %	67 800	
2008	256 800	-1,6 %		
2007	260 900			

1. Endring gjelder kun sammenlignbare bomstasjoner før og etter endring av bomsystemet i 2019.

4.6 Andel lette elbiler i bomsystemet

I 2022 utgjorde lette elbiler 34,7 % av alle bompasseringer for lette kjøretøy i sum alle bomstasjoner. I 2023 var andelen 39,9 %.



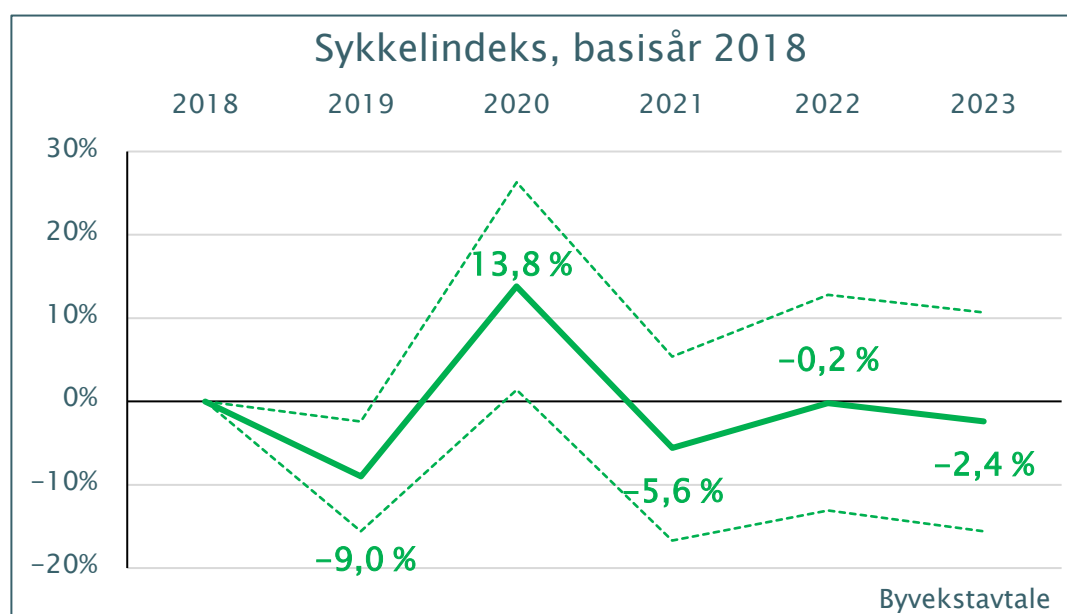
Figur 10: Utvikling i andel lette elbiler i bomsystemet fra 2014, kilde Fjellinjen.

4.7 Sykkelindeks

Sykkelindeksen beregner endring i trafikkmengde for sykkeltrafikk i utvalgte tellepunkt for bybåndet med regionbyer. Tabellen nedenfor viser akkumulert utvikling. Både 2020, 2021 og delvis 2022 var preget av koronapandemien.

Tabell 16: Akkumulert endring i sykkelindeks siden 2018. Kilde: Statens vegvesen.

År	Akkumulert endring fra 2018
2023	-2,4 %
2022	-0,2 %
2021	-5,6 %
2020	13,8 %
2019	-9,0 %



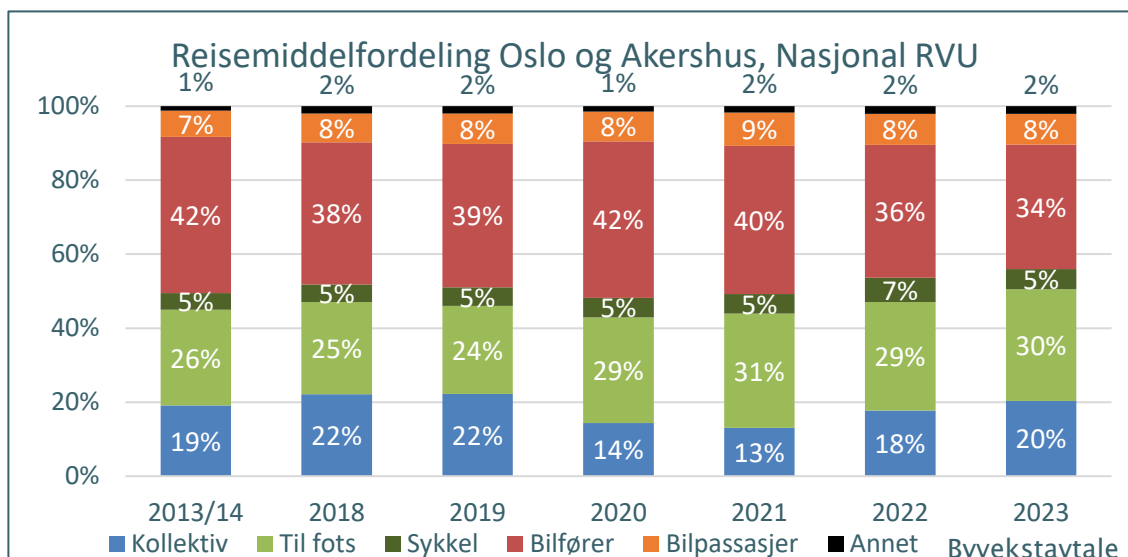
Figur 11: Utvikling i sykkelindeks siden 2018 med konfidensintervall 95 %.

Sykkelindeksen er en ny indikator. Utvikling i sykkelindeksen ser ut til å ha bedre samsvar med sykkelandel reisemiddelfordeling fra MIS data til Ruter enn fra nasjonal RVU for Oslo og Akershus.

4.8 Reisemiddelfordeling

4.8.1 Alle dager basert på nasjonal RVU

Reisemiddelfordeling er basert på nasjonal RVU med lokalt ekstrautvalg. Det benyttes data for alle årets dager for bosatte i Oslo og alle kommuner i Akershus. Fra 2020 og utover er respondenter i hele Asker (inkludert tidligere Hurum og Røyken kommune) og hele Aurskog-Høland (inkludert Rømskog) benyttet i utvalget for å analysere reisemiddelfordelingen.



Figur 12: Reisemiddelfordeling for alle dager i Oslo og Akershus, kilde Nasjonal RVU.

I Oslo/Akershus er andelen kollektivreiser på 20,4 %, og dette er en økt andel i forhold til 2022. Men andelen er lavere i 2023 enn før pandemien. Andel gående i byvekstområdet i 2023 er 30 %, mens andelen som sykler er 5,5 %.

Reisemiddelfordeling for Oslo og Akershus viser endringer av bilførerandelen. Det er betydelig nedgang fra 2021 til 2022, med en videre nedgang også fra 2022 til 2023.

Tabell 17: Reisemiddelfordeling alle dager i Oslo og Akershus, kilde Nasjonal RVU.

År	Kollektiv	Gange	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
2023	20,4 %	30,1 %	5,5 %	33,6 %	8,3 %	2,1 %
2022 ¹	17,7 %	29,3 %	6,6 %	35,9 %	8,4 %	2,1 %
2021 ¹	13,1 %	30,9 %	5,2 %	40,1 %	9,0 %	1,8 %
2020 ¹	14,4 %	28,5 %	5,3 %	42,3 %	8,0 %	1,4 %
2019 ¹	22,3 %	23,7 %	5,1 %	38,7%	8,2 %	2,0 %
2018 ¹	22,2 %	24,9 %	4,7 %	38,4 %	7,8 %	2,0 %
2013/14 ²	19,1 %	25,9 %	4,5 %	42,2 %	7,1 %	1,2 %

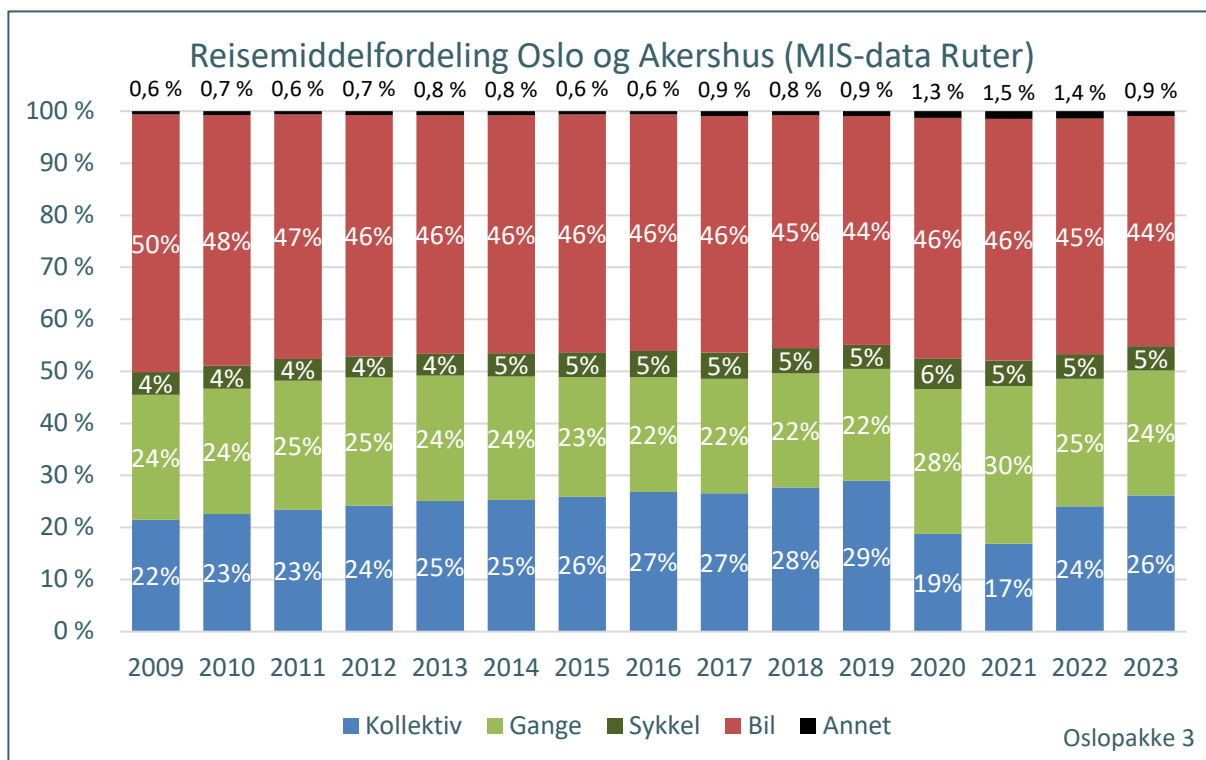
1. Data for 2018-2022 er justert noe i forhold til tidligere. Tallene skal stemme overens med det som blir rapportert til Statsbudsjettet.

2. Data for 2013/14 benytter nasjonal vekting (2018-2023 benytter lokal vekting)

4.8.2 Hverdager basert på MIS-data fra Ruter

Markedsinformasjonssystemet til Ruter (MIS-data) kartlegger kun hverdager og det er personer mellom 15 og 89 år som intervjues. Etter kommunesammenslåingene er hele nye Asker og Aurskog-Høland med i grunnlaget. Reisemiddel bil gjelder både sjåfør og passasjer.

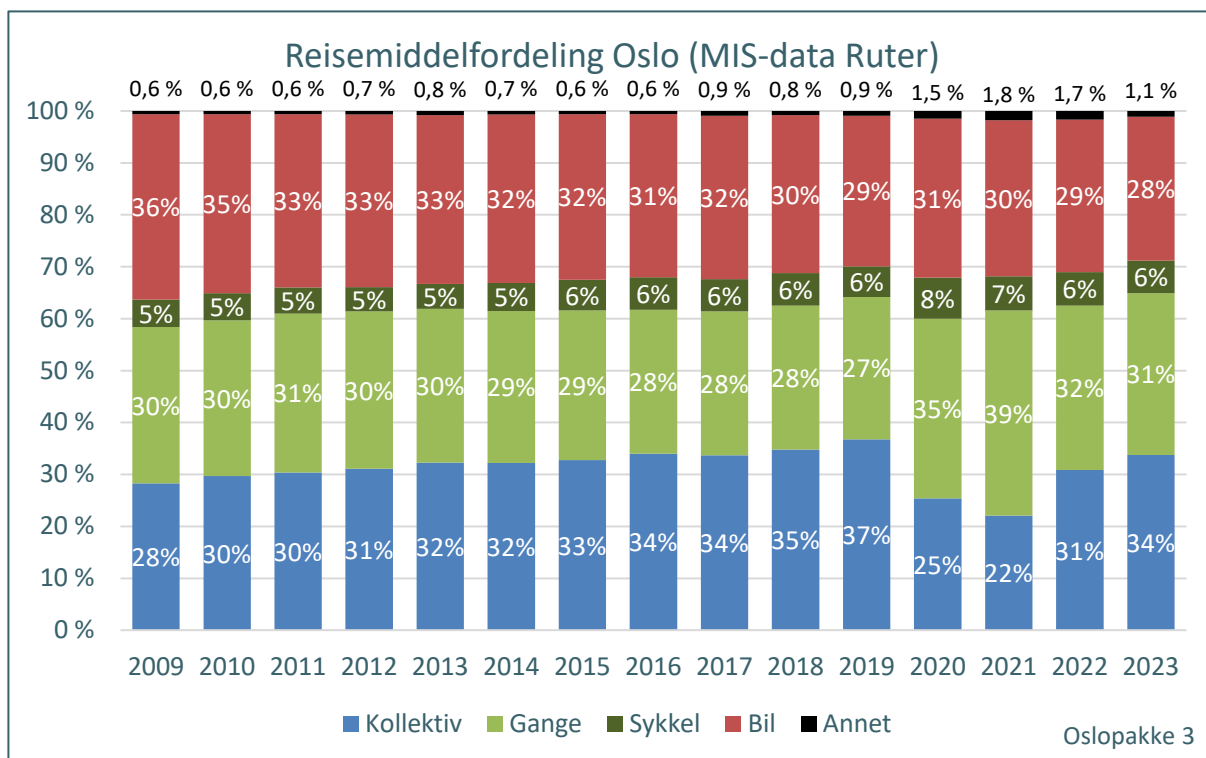
Koronapandemien har ført til endrede reisevaner og det vises tydelig i reisemiddelfordelingen for 2020 og 2021. I 2023 har kollektivtrafikken fortsatt å ta tilbake noen av reisene de har mistet i løpet av pandemien. Gangandelen er stabil på et høyt nivå. Sykkelandelen er på samme nivå som før pandemien.



Figur 13: Reisemiddelfordeling for hverdager i Oslo og Akershus fra 2009, kilde MIS-data Ruter.

Tabell 18: Reisemiddelfordeling for hverdager i Oslo og Akershus fra 2009, kilde MIS-data Ruter.

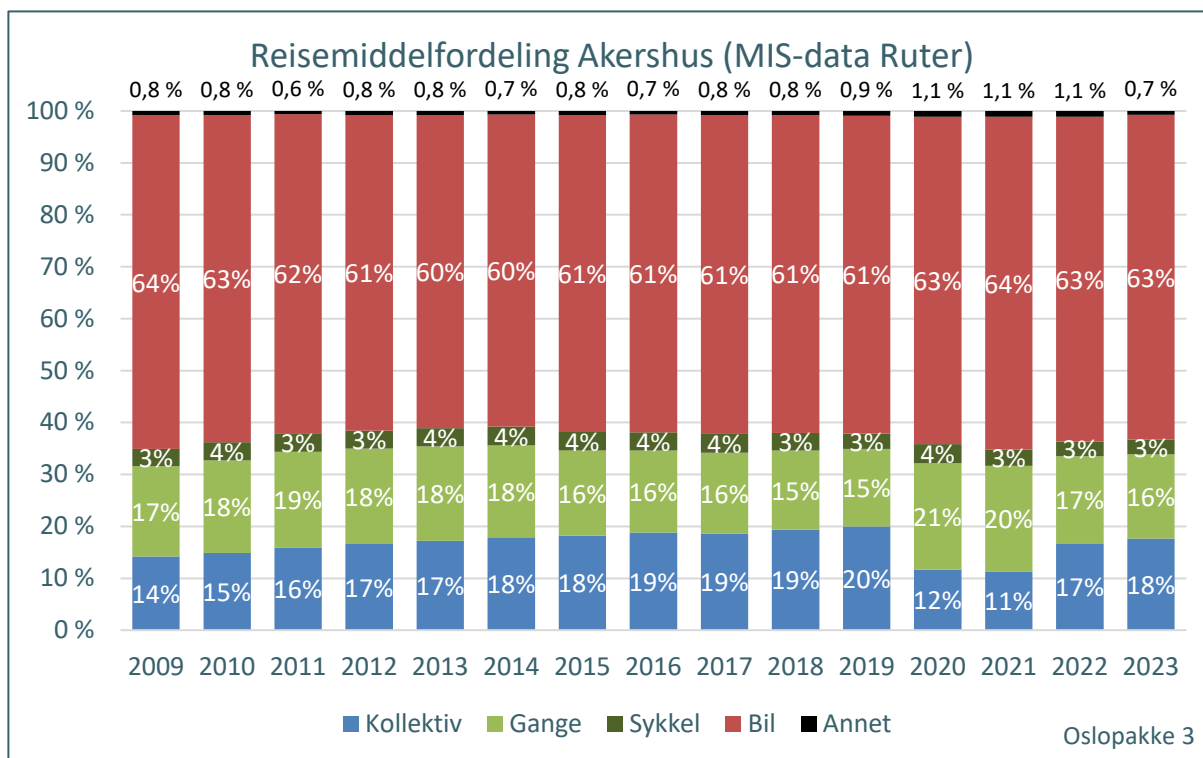
År	Kollektiv	Gange	Sykkel	Bil	Annet
2023	26,1 %	24,1 %	4,6 %	44,2 %	0,9 %
2022	24,1 %	24,5 %	4,7 %	45,3 %	1,4 %
2021	16,9 %	30,3 %	4,9 %	46,4 %	1,5 %
2020	18,8 %	27,8 %	5,9 %	46,2 %	1,3 %
2019	29,0 %	21,5 %	4,6 %	44,0 %	0,9 %
2018	27,7 %	21,9 %	4,9 %	44,7 %	0,8 %
2017	26,6 %	22,0 %	5,0 %	45,5 %	0,9 %
2016	26,8 %	22,1 %	5,0 %	45,5 %	0,6 %
2015	25,9 %	23,0 %	4,8 %	45,7 %	0,6 %
2014	25,3 %	23,7 %	4,5 %	45,7 %	0,8 %
2013	25,1 %	24,1 %	4,2 %	45,8 %	0,8 %
2012	24,2 %	24,6 %	4,1 %	46,4 %	0,7 %
2011	23,4 %	24,8 %	4,2 %	47,0 %	0,6 %
2010	22,6 %	24,1 %	4,4 %	48,2 %	0,7 %
2009	21,5 %	24,0 %	4,4 %	49,5 %	0,6 %



Figur 14: Reisemiddelfordeling for hverdager i Oslo fra 2009, kilde MIS-data Ruter.

Tabell 19: Reisemiddelfordeling for hverdager i Oslo fra 2009, kilde MIS-data Ruter.

År	Kollektiv	Gange	Sykkel	Bil	Annet
2023	33,8 %	31,1 %	6,3 %	27,7 %	1,1 %
2022	30,9 %	31,6 %	6,4 %	29,4 %	1,7 %
2021	22,1 %	39,5 %	6,6 %	30,0 %	1,8 %
2020	25,4 %	34,6 %	7,9 %	30,6 %	1,5 %
2019	36,8 %	27,4 %	5,9 %	29,0 %	0,9 %
2018	34,8 %	27,7 %	6,3 %	30,4 %	0,8 %
2017	33,7 %	27,7 %	6,2 %	31,5 %	0,9 %
2016	34,0 %	27,7 %	6,3 %	31,4 %	0,6 %
2015	32,8 %	28,8 %	5,9 %	31,9 %	0,6 %
2014	32,2 %	29,3 %	5,4 %	32,4 %	0,7 %
2013	32,3 %	29,6 %	4,8 %	32,5 %	0,8 %
2012	31,1 %	30,3 %	4,7 %	33,2 %	0,7 %
2011	30,4 %	30,6 %	5,0 %	33,4 %	0,6 %
2010	29,7 %	30,0 %	5,2 %	34,5 %	0,6 %
2009	28,3 %	30,1 %	5,3 %	35,7 %	0,6 %



Figur 15: Reisemiddelfordeling for hverdager i Akershus fra 2009, kilde MIS-data Ruter

Tabell 20: Reisemiddelfordeling for hverdager i Akershus fra 2009, kilde MIS-data Ruter.

År	Kollektiv	Gange	Sykkel	Bil	Annet
2023	17,6 %	16,2 %	2,8 %	62,6 %	0,7 %
2022	16,7 %	16,8 %	2,9 %	62,5 %	1,1 %
2021	11,3 %	20,3 %	3,1 %	64,1 %	1,1 %
2020	11,7 %	20,5 %	3,7 %	63,1 %	1,1 %
2019	20,0 %	14,9 %	3,0 %	61,2 %	0,9 %
2018	19,4 %	15,2 %	3,4 %	61,2 %	0,8 %
2017	18,6 %	15,6 %	3,6 %	61,4 %	0,8 %
2016	18,8 %	15,8 %	3,5 %	61,2 %	0,7 %
2015	18,2 %	16,4 %	3,6 %	61,0 %	0,8 %
2014	17,9 %	17,7 %	3,6 %	60,1 %	0,7 %
2013	17,2 %	18,2 %	3,5 %	60,3 %	0,8 %
2012	16,6 %	18,4 %	3,4 %	60,8 %	0,8 %
2011	15,9 %	18,5 %	3,4 %	61,6 %	0,6 %
2010	14,9 %	17,8 %	3,5 %	63,0 %	0,8 %
2009	14,2 %	17,4 %	3,3 %	64,3 %	0,8 %

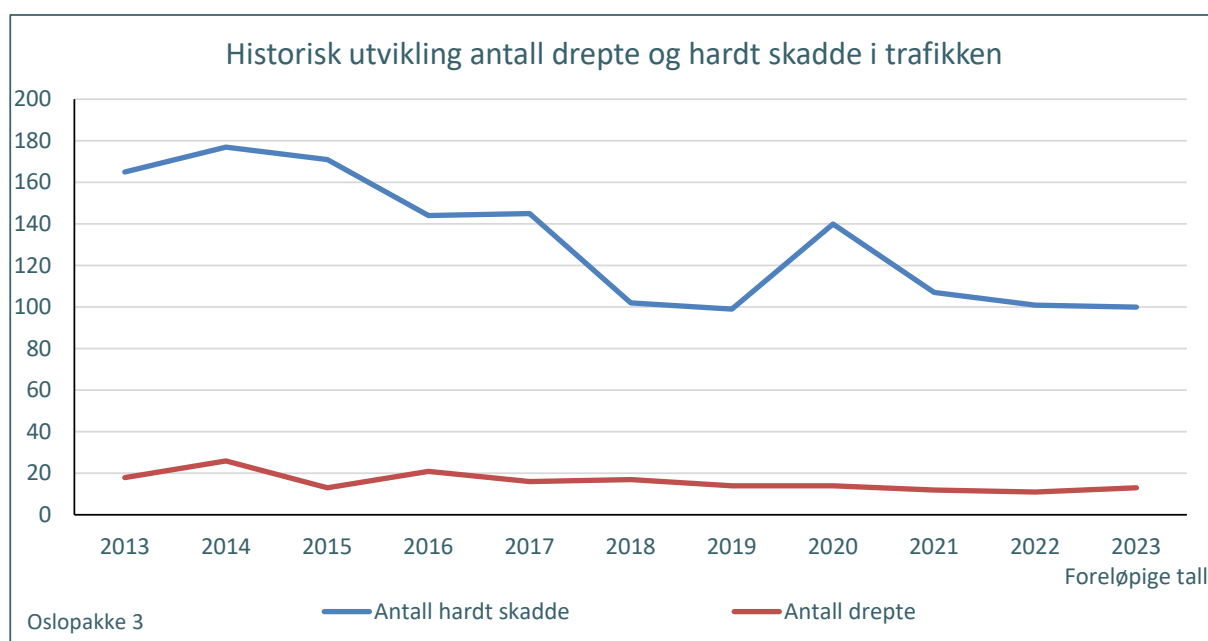
5 Sikkert og universelt utformet transportsystem

5.1 Drepte og hardt skadde i trafikken

Tabellen viser samlet antall hardt skadde og drepte i veitrafikken, samt jernbanen og egne traséer for trikk og T-bane.

For vegnettet benyttes data fra SSB. Etter kommunesammenslåingene i 2019 er hele Asker og Aurskog-Høland med i grunnlaget. Data er korrigert for dette tilbake til 2013. Endelige tall fra SSB foreligger som regel etter rapportering på våren, tallgrunnlaget er oppdatert per 26.03.2024.

Tilfeldig variasjon vil ha stor betydning når man ser på endring fra et år til et annet og kan gi store prosentvise endringer på grunn av små tall. Utviklingen i drepte og hardt skadde bør ses i et lengre tidsperspektiv.



Figur 16: Utvikling i antall drepte og hardt skadde i trafikken fra 2013, kilde SSB for veitrafikken, Jernbanedirektoratet for jernbanen og Ruter for egne traséer for trikk og T-bane.

Tabell 21: Antall drepte i trafikken, kilde SSB for veitrafikken, Jernbanedirektoratet for jernbanen og Ruter for egne traséer for trikk og T-bane.

År	På vegnettet	På jernbanen	På T-bane og trikk i egen trasé	Sum
2023	8	3 ²	2	13
2022	10	1	0	11
2021	12 ¹	0	0	12
2020	14	0	0	14
2019	13	1	0	14
2018	12	5	0	17
2017	14	0	2	16
2016	17	2	2	21
2015	13	0	0	13
2014	22	3	1	26
2013	18	0	0	18

1. I HP 2023-2026 ble det benyttet 14 drepte for 2021, endelig tall fra SSB er 12.
2. Gjelder for hele landet

Tabell 22: Antall hardt skadde i trafikken, kilde SSB for veitrafikken, Jernbanedirektoratet for jernbanen og Ruter for egne traséer for trikk og T-bane.

År	På vegnettet	På jernbanen	På T-bane og trikk i egen trasé	Sum
2023	95	5 ³	0	100
2022	98 ¹	1	2	101
2021	102 ²	0	5	107
2020	139	0	1	140
2019	97	2	0	99
2018	97	0	5	102
2017	137	0	8	145
2016	137	0	7	144
2015	169	1	1	171
2014	173	2	2	177
2013	164	1	0	165

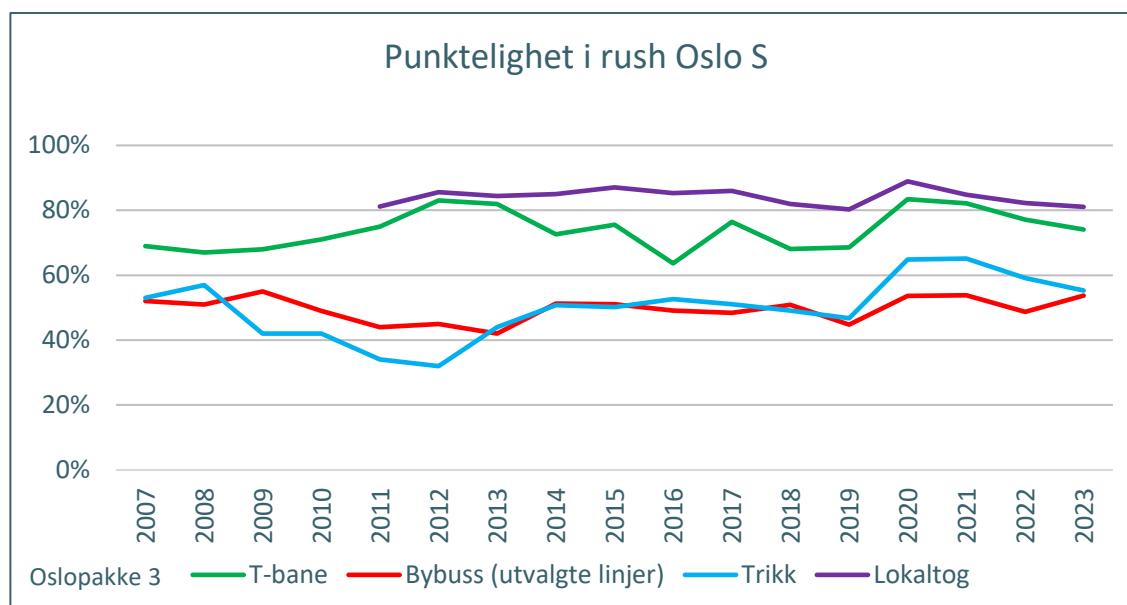
1. I HP 2024-2027 ble det benyttet 92 hardt skadde for 2022, endelig tall fra SSB er 98.
2. I HP 2023-2026 ble det benyttet 92 hardt skadde for 2021, endelig tall fra SSB er 102.
3. Gjelder for hele landet

6 Attraktivt kollektivtilbud

6.1 Punktlighet i kollektivtrafikken

Bane NOR rapporterer punktlighet under 4 minutters forsinkelse, mens Ruter rapporterer på 3 minutters forsinkelse. For alle driftsarter gjelder forsinkelse ved passering Jernbanetorget / Oslo S i rushperioder.

Punktligheten hos jernbanen i 2023 var 1 %-poeng dårligere enn i 2022, men var bedre enn i 2019. Punktligheten for Ruters driftsarter i 2023 er lavere enn i 2022 for trikk og T-bane. Det skyldes blant annet økning i antall reisende. Bybuss har hatt en forbedring. Det henger sammen med at det har vært gjort endringer i noen linjers traséer rundt Jernbanetorget. I tillegg har noen av linjene fått økte rutetider, som gir bedre punktlighet.



Figur 17: Historisk utvikling i punktighet for kollektivtrafikken ved passering Jernbanetorget / Oslo S i rushperioder, kilde Ruter og Bane NOR.

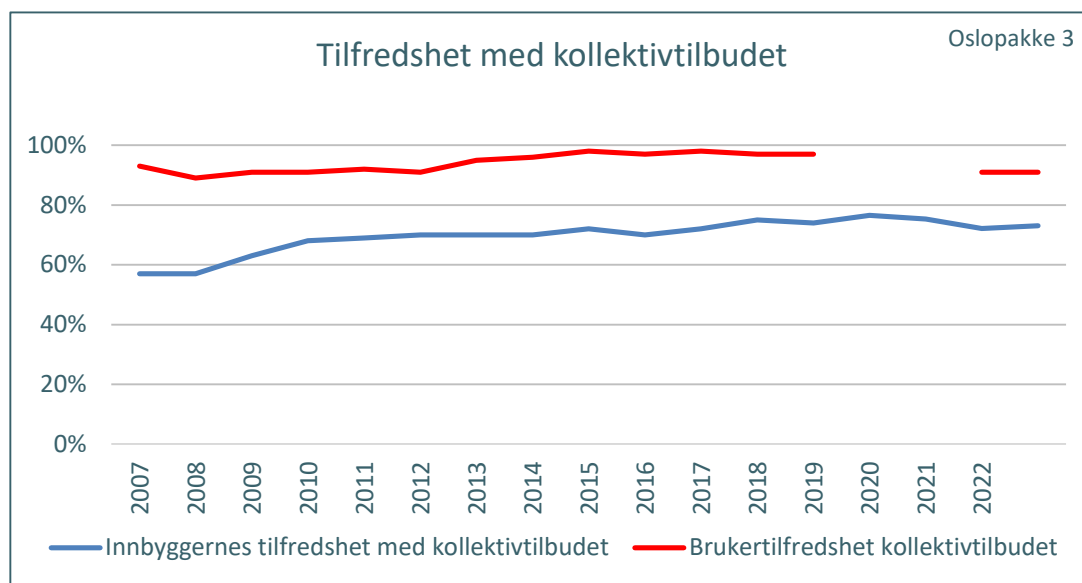
Tabell 23: Historisk utvikling i punktlighet for kollektivtrafikken ved passering Jernbanetorget / Oslo S i rushperioder, kilde Ruter og Bane NOR.

År	T-bane	Bybuss (utvalgte linjer)	Trikk	Lokal tog
2023	74,1 %	53,7 %	55,8 %	81,1 %
2022	77,1 %	48,7 %	59,1 %	82,2 %
2021	82,1 %	53,8 %	65,1 %	84,8 %
2020	83,4 %	53,6 %	64,8 %	88,9 %
2019	68,6 %	44,8 %	46,7 %	80,3 %
2018	68,1 %	50,9 %	49,1 %	82,0 %
2017	76,4 %	48,4 %	51,1 %	86,0 %
2016	63,7 %	49,1 %	52,6 %	85,3 %
2015	75,6 %	51,1 %	50,2 %	87,1 %
2014	72,6 %	51,3 %	50,8 %	85,0 %
2013	82,0 %	42,0 %	44,0 %	84,4 %
2012	83,0 %	45,0 %	32,0 %	85,6 %
2011	75,0 %	44,0 %	34,0 %	81,2 %
2010	71,0 %	49,0 %	42,0 %	
2009	68,0 %	55,0 %	42,0 %	
2008	67,0 %	51,0 %	57,0 %	
2007	69,0 %	52,0 %	53,0 %	

6.2 Tilfredshet med kollektivtrafikken

Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet i regionen måles fra MIS-data til Ruter. Innbyggernes tilfredshet er økt med omtrent 1 %-poeng fra 2022 til 2023. Dette er fortsatt litt lavere enn 2018/2019.

Brukertilfredshet som måles ved intervju ombord kollektivtrafikken til Ruter. Brukertilfredshet er ikke registrert i 2020 og 2021 på grunn av koronapandemien. Utvikling fra 2022 til 2023 er uendret på 91 %.



Figur 18: Historisk utvikling i tilfredshet med kollektivtrafikken, kilde Ruter.

Tabell 24: Historisk utvikling i tilfredshet med kollektivtrafikken, kilde Ruter

År	Innbyggernes tilfredshet	Endring fra forrige år %-poeng	Brukertilfredshet	Endring fra forrige år %-poeng
2023	73,0 %	0,9 %	91 %	0,0 %
2022	72,1 %	-3,2 %	91 % ¹	
2021	75,3 %	-1,2 %		
2020	76,5 %	2,5 %		
2019	74,0 %	-1,0 %	97 %	0,0 %
2018	75 %	3,0 %	97 %	-1,0 %
2017	72 %	2,0 %	98 %	1,0 %
2016	70 %	-2,0 %	97 %	-1,0 %
2015	72 %	2,0 %	98 %	2,0 %
2014	70 %	0,0 %	96 %	1,0 %
2013	70 %	0,0 %	95 %	4,0 %
2012	70 %	1,0 %	91 %	-1,0 %
2011	69 %	1,0 %	92 %	1,0 %
2010	68 %	5,0 %	91 %	0,0 %
2009	63 %	6,0 %	91 %	2,0 %
2008	57 %	0,0 %	89 %	-4,0 %
2007	57 %		93 %	

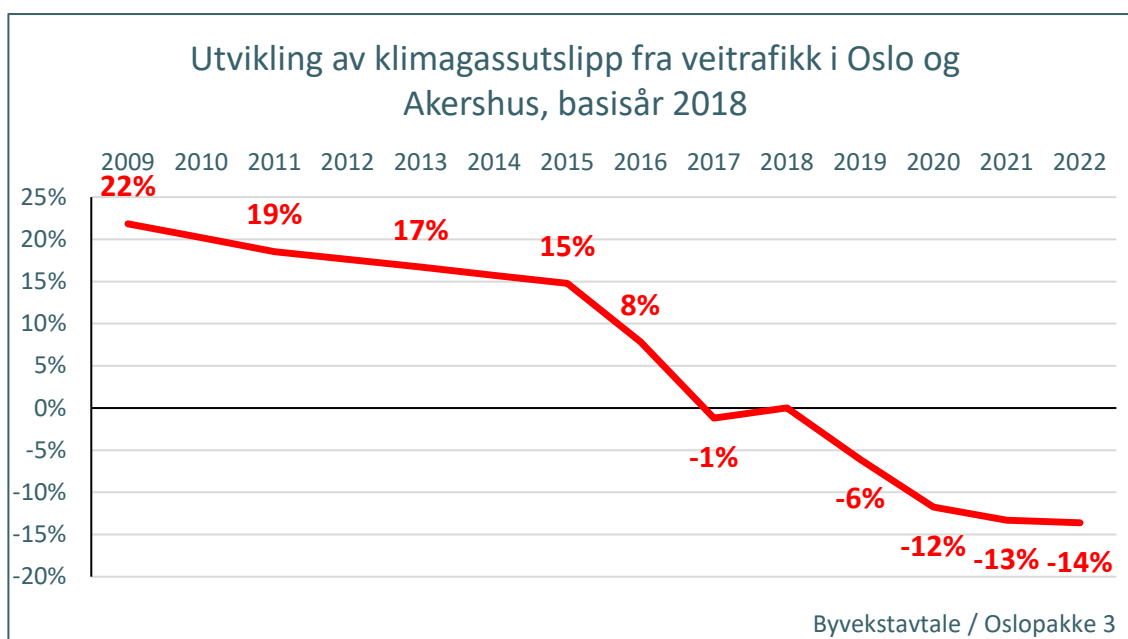
1. Brukertilfredsheten for 2022 gjelder kun for 2. halvår. Det er også gjennomført metodeskifte på om bordintervjuene i løpet av 2022. Nå fyller respondentene selv ut svarene på egen mobil, tidligere var det personlige intervjuere om bord som registrerte svarene. Dette metodeskiftet forventes å redusere brukertilfredsheten noe.

7 Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet

7.1 Klimagassutslipp fra veitrafikk

Nye tall for klimagassutslipp gjengis sammen med historiske data i tabell 25. Det bemerkes at siste tall gjelder for 2022 (ikke 2023). Miljødirektoratet har i sin statistikk beregnet klimagassutslipp for dagens kommuneinndeling. For Akershus gjelder tallene sum av alle Akershus kommuner inkludert Rømskog i Aurskog-Høland samt Røyken og Hurum kommuner i Asker.

Siden forrige publisering av klimagassregnskap for kommuner (for 2021) er det gjort flere større forbedringer i utslippsmodellen for veitrafikk (Nerve). Disse endringene påvirker utslippene i alle kommuner for hele tidsserien fra 2009. Dermed vil det være betydelige forskjeller i utslippstallene mellom de to publiseringene.



Figur 19: Utvikling i klimagassutslipp fra veitrafikken i Oslo og Akershus sammenlignet mot 2018, kilde Miljødirektoratet data fra 18. desember 2023.

Fra 2021 til 2022 har personbiler og busser en reduksjon av klimagassutslipp, mens varebiler og tunge kjøretøy har en økning. Samlet er det en reduksjon på -0,4 % i klimautslippet for veitrafikken fra 2021 til 2022. Økende andel elbiler er en av forklaringene på nedgangen for personbiler og busser. Beregning av trafikkarbeid som ligger til grunn for beregnet klimagassutslipp viser at trafikkarbeidet i Oslo og Akershus har økt med 5,7 % fra 2021 til 2022, det skyldes at 2021 var i større grad påvirket av koronapandemien enn 2022. Økningen i trafikkarbeid er tilsvarende utviklingen i byindeksen og bomringene.

Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 – Måloppnåelse 2023

Tabell 25: Klimagasser fra veitrafikk Oslo og Akershus 2009-2022 (1 000 tonn CO₂-ekvivalenter). Kilde: Miljødirektoratet, data per 18. desember 2023.

År	Oslo	Endring fra forrige år	Akershus	Endring fra forrige år	Sum Oslo og Akershus	Endring fra forrige år
2023						
2022	426	-0,9 %	954	-0,1 %	1380	-0,4 %
2021	430	-3,2 %	955	-1,1 %	1385	-1,8 %
2020	444	-5,4 %	966	-6,3 %	1410	-6,0 %
2019	469	-5,3 %	1032	-6,4 %	1500	-6,1 %
2018	495	+0,5 %	1102	+1,5 %	1598	+1,2 %
2017	493	-8,7 %	1086	-8,2 %	1578	-8,4 %
2016	540	-6,2 %	1183	-6,0 %	1723	-6,0 %
2015	575	-1,5 %	1259	-1,7 %	1834	-1,6 %
2014						
2013	584	-1,0 %	1281	-1,8 %	1864	-1,6 %
2012						
2011	590	-2,0 %	1304	-3,0 %	1894	-2,7 %
2010						
2009	602		1345		1947	

Tabell 26: Klimagasser fra personbiler Oslo og Akershus 2009-2022 (1 000 tonn CO₂-ekvivalenter). Kilde: Miljødirektoratet, data per 18. desember 2023.

År	Oslo	Endring fra forrige år	Akershus	Endring fra forrige år	Sum Oslo og Akershus	Endring fra forrige år
2023						
2022	158	-5,8 %	441	-1,9 %	599	-3,0 %
2021	168	-10,7 %	450	-5,9 %	618	-7,2 %
2020	188	-10,0 %	478	-10,9 %	666	-10,6 %
2019	209	-9,1 %	536	-8,5 %	745	-8,7 %
2018	230	-3,5 %	586	-1,6 %	816	-2,2 %
2017	238	-8,7 %	596	-8,0 %	834	-8,2 %
2016	260	-6,9 %	648	-6,5 %	908	-6,6 %
2015	280	-1,8 %	692	-2,3 %	972	-2,2 %
2014						
2013	285	-2,5 %	709	-3,1 %	994	-3,0 %
2012						
2011	292	-6,4 %	732	-4,5 %	1024	-5,1 %
2010						
2009	312		767		1079	

7.2 Lokal luftforurensning

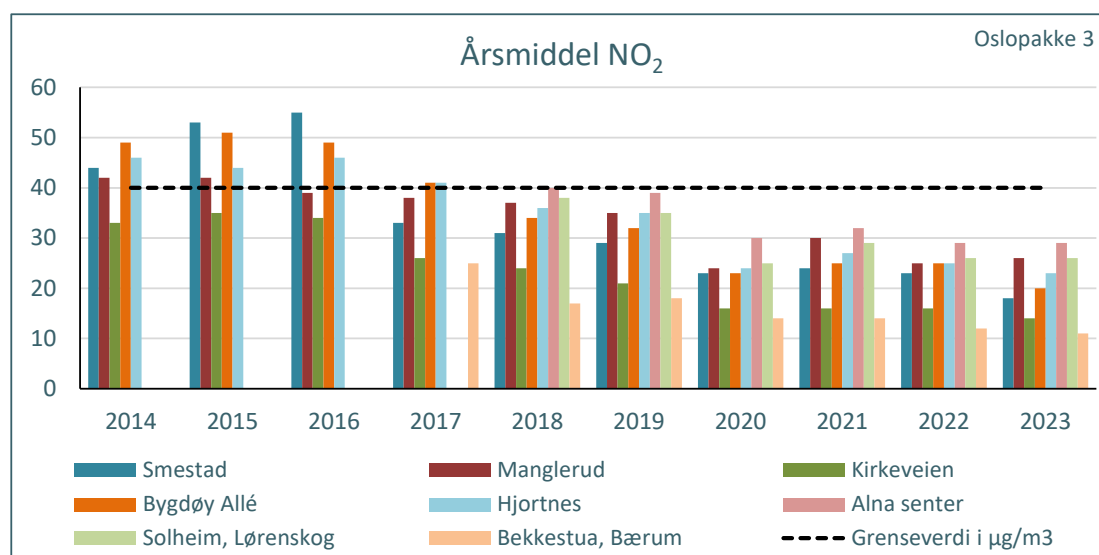
Målestasjonene for lokal luftforurensning hadde samme plassering i 2023, som i 2022.

7.2.1 NO₂

Grenseverdi (årsmiddel) for NO₂ er i forurensningsforskriften 40 µg/m³, mens nasjonalt mål for NO₂ ble i oktober 2020 endret fra 40 til 30 µg/m³. Nasjonale mål er helsebaserte og angir et langsiktig, nasjonalt ambisjonsnivå for lokal luftkvalitet, og er fastsatt av regjeringen. Det har vært en nedadgående trend ved alle åtte utvalgte målestasjoner i perioden 2015-2022.

Det ble ikke observert noen overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften i 2023 for NO₂. Høyest målte årsmiddel av NO₂ i 2023 var 29 µg/m³ ved E6 Alna senter. Ved målestasjonene var NO₂-nivåene enten uendret eller redusert siden 2022, med unntak av Manglerud, der årsmiddel lå 1 µg/m³ høyere i 2023 enn i 2022.

Hovedkilden til NO₂ er veitrafikk (eksos). Dieselbiler har et høyere utslipp av NO₂ og eksospartikler enn bensinbiler. I Oslo har NO₂ fra veitrafikk lenge vært en stor kilde til lokal luftforurensning, men grunnet flere elbiler på veiene og bedre teknologi (bedre Euro-standarder), er NO₂ et minkende problem i byluften i Oslo.



Figur 20: Årsmiddel (µg/m³) for NO₂ (år) for utvalgte målestasjoner. Grenseverdi i forurensningsforskriften er 40 µg/m³, kilde Statens vegvesen.

Tabell 27: Årsmiddel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for NO_2 (år) for utvalgte målestasjoner. Grenseverdi i forurensningsforskriften er $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, kilde Statens vegvesen.

År	Smestad	Manglerud	Kirkeveien	Bygdøy Allé	Hjortnes	Alna senter	Solheim Lørenskog	Bekkestua Bærum
2023	18	26	14	20	23	29	26	11
2022	23	25	16	25	25	29	26	12
2021	24	30	16	25	27	32	29	14
2020	23	24	16	23	24	30	25	14
2019	29	35	21	32	35	39	35	18
2018	31	37	24	34	36	40	38	17
2017	33	38	36	41	41			25
2016	55	39	34	49	46			
2015	53	42	35	51	44			
2014	44	42	33	49	46			

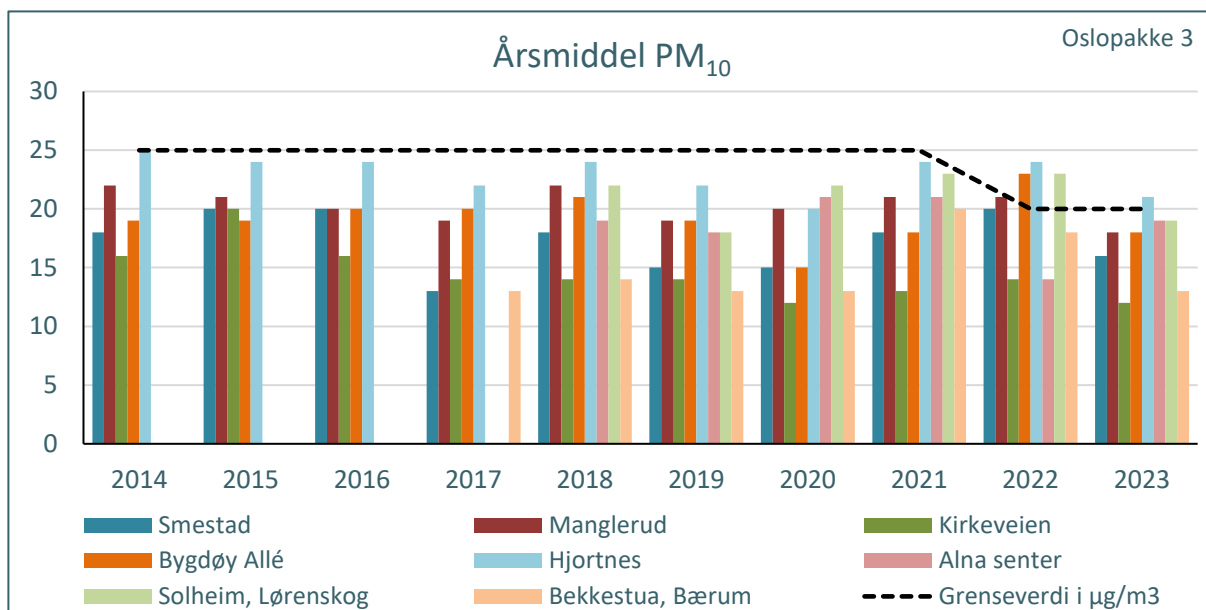
7.2.2 PM₁₀

Grenseverdien (årsmiddel) for PM₁₀ ble endret fra $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ til $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 1. januar 2022 jf. forurensningsforskriften §7-6. Det nasjonale målet er $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

En av de viktigste kildene til PM₁₀ i byluften er veitrafikk. Den største andelen kommer fra veistøv (mekanisk slitasje på veidekke, dekk og bremses), men noe kommer også fra eksos. Elbiler er en like stor kilde til veistøv som bensin/-dieslbiler, og innfasingen av elbiler har derfor ikke hatt den samme effekten på PM₁₀, slik tilfellet er for NO₂.

Årsmiddel av PM₁₀ ved målestasjonene var stort sett lavere i 2023 enn i 2022, med unntak av målestasjonen E6 Alna senter, der årsmiddel økte med $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fra 2022. I 2023 var årsmiddel av PM₁₀ høyest ved målestasjonen Hjortnes. På årsbasis var det overskridelse av grenseverdien i forurensningsforskriften for PM₁₀ ved målestasjonen Hjortnes.

Svevestøvnivåene i uteluften er svært avhengig av meteorologi, og målingene er som oftest høyere på våren enn på høsten. Nedbørsmengdene våren 2023 i Oslo og Akershus var stort sett normale. De tørre værforholdene vintersesongen 2021/22 var i stor grad årsaken til at målingene av PM₁₀ i Oslo og Akershus var høyere i 2022 enn i 2023. Etter at vårrengjøringen av gatene var ferdig i mai 2023, gikk nivået av svevestøv ned og verdiene var stort sett lave gjennom hele sommeren, som vanlig.



Figur 21: Årsmiddel (µg/m³) for PM₁₀ (år) for utvalgte målestasjoner. Grenseverdi i forurensningsforskriften 20 µg/m³, kilde Statens vegvesen.

Tabell 28: Årsmiddel (µg/m³) for PM₁₀ (år) for utvalgte målestasjoner. Grenseverdi i forurensningsforskriften 20 µg/m³, kilde Statens vegvesen.

År	Smestad	Manglerud	Kirkeveien	Bygdøy Allé	Hjortnes	Alna senter	Solheim Lørenskog	Bekkestua Bærum
2023	16	18	12	18	21	19	19	13
2022	20	21	14	23	24	14	23	18
2021	18	21	13	18	24	21	23	20
2020	15	20	12	15	20	21	22	13
2019	15	19	14	19	22	18	18	13
2018	18	22	14	21	24	19	22	14
2017	13	19	14	20	22			13
2016	20	20	16	20	24			
2015	20	21	20	19	24			
2014	18	22	16	19	25			

8 Arealbruk

Indikator for arealbruk rapporteres hvert 2. år med basisår 2017. Dataene er begrenset til avgrensningen av Byvekstavtalen, det vil si at boliger og arbeidsplasser i Rømskog (nå del av Aurskog Høland) og Røyken og Hurum (nå del av Asker) ikke er inkludert.

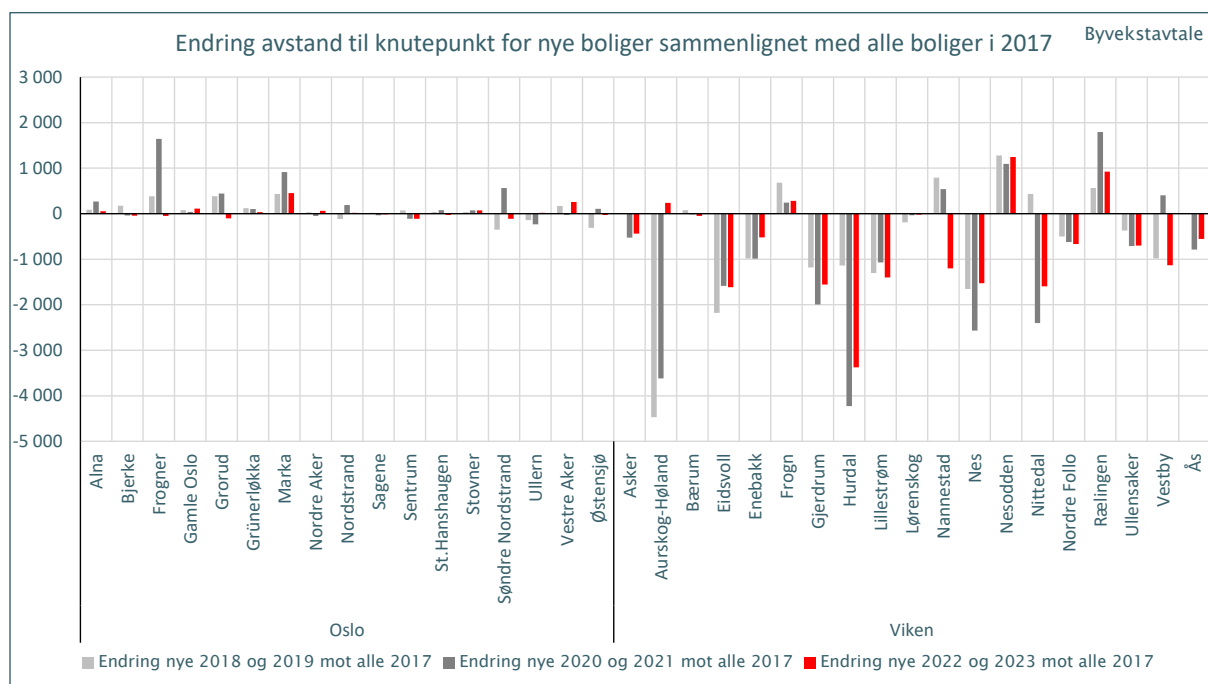
8.1 Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter

Data er hentet fra matrikkel i januar 2024.

Tabell 29: Gjennomsnittlig avstand i meter til knutepunkt for nye boliger sammenlignet med alle boliger i 2017 samlet for Oslo og Akershus, kilde Oslo kommune.

År	Oslo			Akershus			Oslo og Akershus		
	Antall	Avstand	Endr. ¹	Antall	Avstand	Endr. ¹	Antall	Avstand	Endr. ¹
Nye 2022-2023	5 797	428	2 %	11 168	1767	-29 %	16 965	1309	0 %
Nye 2020-2021	10 255	392	-7 %	11 283	1668	-33 %	21 538	1061	-19 %
Nye 2018-2019	9 992	385	-8 %	9 711	2127	-15 %	19 703	1244	-5 %
2017	326 465	421		243 960	2499		570 425	1309	

1. Endring av avstand i forhold til alle boliger i 2017



Figur 22: Endring gjennomsnittlig avstand til knutepunkt for nye boliger sammenlignet med alle boliger i 2017 for bydeler i Oslo og kommuner i Akershus, meter.

I sum utgjør nye boliger i 2022 og 2023 om lag 3 % av sum boliger i 2017. I litt under halvparten av bydelene i Oslo er de nye boligene bygget innenfor en avstand på 500 m fra knutepunkt/kollektivstopp. Gjennomsnittlig avstand for nye boliger i Oslo har samlet sett gått litt opp fra 2021, og også noe opp fra gjennomsnittlig avstand for alle boliger i 2017, og er på 428 m. I bydel Sentrum ble det ikke bygget noen nye boliger i perioden 2022-2023. Blant kommunene i Akershus har gjennomsnittlig avstand gått noe opp sammenlignet med 2020-2021, og er nå på 1767 m.

Tabell 30: Avstand for boliger til sentra/kollektivknutepunkter for bydeler og kommuner, meter.

Bydeler/kommuner	2017	Nye i 2018 og 2019	Nye i 2020 og 2021	Nye i 2022 og 2023	
Oslo	Alna	507	596	773	562
	Bjerke	429	603	392	387
	Frogner	300	686	1 945	253
	Gamle Oslo	223	300	263	336
	Grorud	587	970	1 032	484
	Grünerløkka	234	357	338	267
	Marka	5 242	5 675 ⁵	6 156 ⁵	5 696 ⁵
	Nordre Aker	335	362	285	400
	Nordstrand	522	405	713	543
	Sagene	208	227	173	194
	Sentrum	113	188	- ⁶	- ⁶
	St. Hanshaugen	201	236	278	170
	Stovner	576	609	648	650
	Søndre Nordstrand	1 110	759	1 674	998
	Ullern	486	343	251	505
	Vestre Aker	647	818	618	904
	Østensjø	639	329	748	611
Akershus	Asker ¹	1 211	1 204	687	773
	Aurskog-Høland ²	10 785	6 316	7166	11022
	Bærum	954	1 030	938	906
	Eidsvoll	4 256	2 078	2671	2643
	Enebakk	2 992	2 008	2003	2470
	Frogn	2 636	3 317	2880	2920
	Gjerdrum	2 557	1 377	565	1003
	Hurdal	5 613	4 476 ⁵	1385	2237
	Lillestrøm ³	2 362	1 057	1290	963
	Lørenskog	527	336	492	508
	Nannestad	5 031	5 822	5570	3832
	Nes	7 535	5 880	4970	6009
	Nesodden	4 709	5 991	5806	5955
	Nittedal	3 951	4 382	1548	2355
	Nordre Follo ⁴	1 215	714	594	548
	Rælingen	1 201	1 766	2997	2123
	Ullensaker	1 655	1 284	943	956
Vestby	6 584	5 603	6989	5451	
Ås	1 662	1 677	874	1109	

1. Boliger i tidligere Røyken og Hurum kommuner som nå er del av Asker kommune inngår ikke i beregningen
2. Boliger i tidligere Rømskog kommune som nå er del av Aurskog-Høland kommune inngår ikke i beregningen
3. For 2017 og 2018-2019 er sum av Fet, Skedsmo og Sørum kommuner benyttet
4. For 2017 og 2018-2019 er sum av Oppgård og Ski kommuner benyttet
5. Få nye boliger (under 20), som kan gi noe tilfeldig variasjon i beregnet gjennomsnittlig avstand.
6. Ingen nye boliger i perioden

8.2 Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt

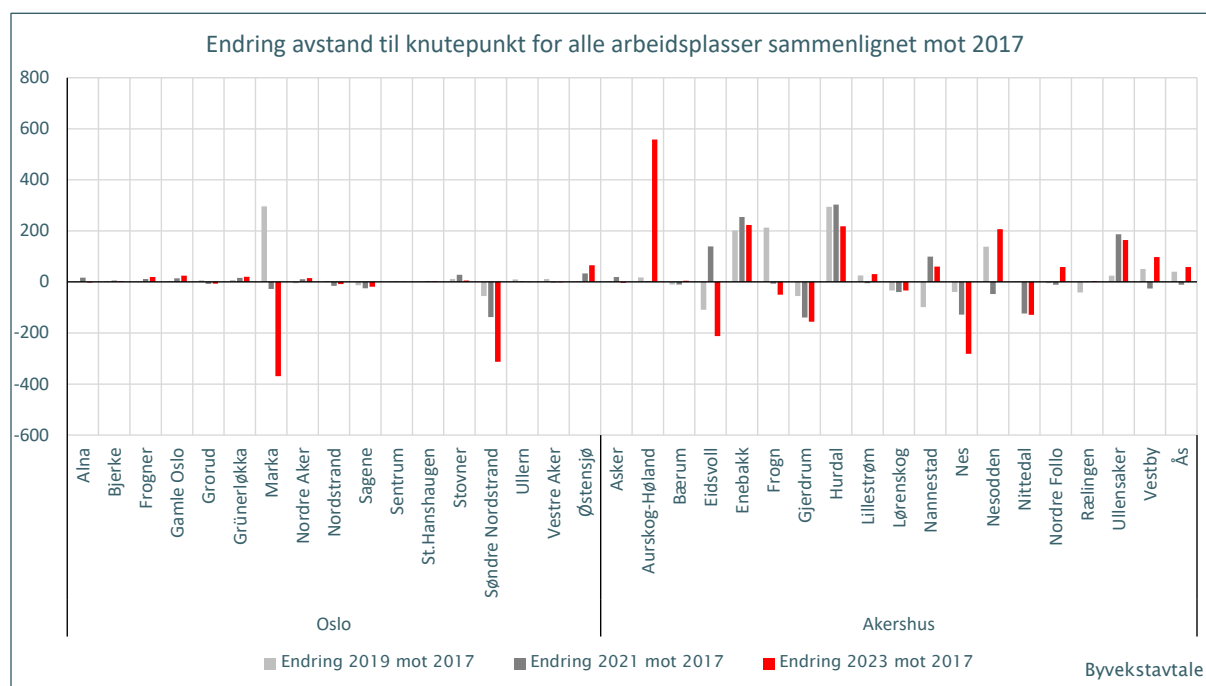
Data er basert på arbeidsplasser i Aa-registeret (Arbeidsgiver- og arbeidstakerregistret) fra SSB for oktober 2017, 2019, 2021 og 2023.

Tabell 31: Gjennomsnittlig avstand i meter til knutepunkt for alle arbeidsplasser sammenlignet med alle i 2017 samlet for Oslo og Akershus, kilde Oslo kommune.

År	Oslo			Akershus			Oslo og Akershus		
	Antall	Avstand	Endr. ¹	Antall	Avstand	Endr. ¹	Antall	Avstand	Endr. ¹
2023	644 446	289	-	353 430	1585	+5 %	997 876	748	+2 %
2021	594 379	291	+1 %	332 742	1535	+1 %	927 121	738	+1 %
2019	586 569	289	-	333 843	1505	-1 %	920 412	730	-
2017	610 385	288		345 972	1514		956 357	732	

1. Endring av avstand i forhold til alle arbeidsplasser i 2017

Det er totalt sett små variasjoner i beregnet gjennomsnitt avstand for arbeidsplasser, men det har vært en økning i avstand i Akershus. Det har blant annet vært en økning i arbeidsplassers avstand til kollektivknutepunkter i kommuner som Nordre Follo, Lillestrøm, Ullensaker og Bærum sammenlignet med 2021. Kommunene er blant de med flest arbeidsplasser i Akershus, og bidrar til at samlet gjennomsnittsavstand for fylket øker.



Figur 23: Endring gjennomsnittlig avstand til knutepunkt for alle arbeidsplasser sammenlignet med 2017 for bydeler i Oslo og kommuner i Akershus, meter.

En potensiell feilkilde i dataene er måten arbeidsforhold registreres. SSB henter sine ansatte-data fra Enhetsregisteret som i sin tur henter tall fra NAVs Aa-register, basert på a-ordningen. Rundt 2017 satte NAV inn innsats mot bedrifter for mer nøyaktig registrering av informasjon, blant avsluttede arbeidsforhold. Det er derfor sannsynlighet for at nedjustering i antall ansatte fra 2017 til 2019, i realiteten er mer nøyaktig registrering enn reell nedgang.

Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 – Måloppnåelse 2023

I tillegg er det en potensiell feilkilde rundt type ansettelsesform der bedrifter fører ansattstatistikk på vikarer og deltidsansatte, og ved arbeidssted der bedrifter fører ansatte på hovedkontor.

Disse feilkildene kan slå ut på avstandsberegningene.

Tabell 32: Avstand for arbeidsplasser til sentra/kollektivknutepunkter for bydeler og kommuner, meter.

Bydeler/kommuner	2017	2019	2021	2023	
Oslo	Alna	435	435	452	433
	Bjerke	442	446	448	445
	Frogner	239	238	250	258
	Gamle Oslo	178	181	192	203
	Grorud	506	513	499	500
	Grünerløkka	263	270	278	283
	Marka	3 096	3 392	3 069	2 727
	Nordre Aker	236	231	247	252
	Nordstrand	433	436	418	424
	Sagene	211	198	187	193
	Sentrum	144	143	146	145
	St. Hanshaugen	167	168	170	170
	Stovner	485	497	514	491
	Søndre Nordstrand	1 271	1 216	1 133	958
	Ullern	284	294	288	283
	Vestre Aker	485	497	483	484
Østensjø	484	486	517	549	
Akershus	Asker ¹	813	814	832	809
	Aurskog-Høland ²	7 830	7 848	7 833	8 388
	Bærum	549	539	539	554
	Eidsvoll	3 060	2 951	3 200	2 848
	Enebakk	5 161	5 363	5 416	5 385
	Frogn	2 281	2 494	2 275	2 232
	Gjerdrum	1 453	1 398	1 314	1 297
	Hurdal	3 139	3 433	3 442	3 357
	Lillestrøm ³	1 817	1 843	1 813	1 848
	Lørenskog	360	327	321	327
	Nannestad	3 789	3 690	3 888	3 849
	Nes	4 374	4 335	4 246	4 092
	Nesodden	4 063	4 201	4 016	4 270
	Nittedal	3 283	3 286	3 160	3 155
	Nordre Follo ⁴	931	926	920	990
	Rælingen	1 005	964	1 004	1 008
	Ullensaker	1 093	1 118	1 280	1 257
	Vestby	3 971	4 022	3 946	4 068
Ås	1 674	1 715	1 664	1 732	

1. Arbeidsplasser i tidligere Røyken og Hurum kommuner som nå er del av Asker kommune inngår ikke i beregningen
2. Arbeidsplasser i tidligere Rømskog kommune som nå er del av Aurskog-Høland kommune inngår ikke i beregningen
3. For 2017 og 2018-2019 er sum av Fet, Skedsmo og Sørums kommuner benyttet
4. For 2017 og 2018-2019 er sum av Oppegård og Ski kommuner benyttet

9 Parkering

9.1 Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver

Indikatoren analyseres fra 2020 som andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver),

I 2020 ble intervjuguiden til nasjonal RVU endret som medfører at 2018 og 2019 ikke er sammenlignbare med 2020 og senere år.

Tabell 33: Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver), kilde Statens vegvesen.

År	Oslo og Akershus	Endring fra forrige år
2023	34,9 %	-2,3 %-poeng
2022	37,2 %	3,9 %-poeng
2021	33,3 %	-2,8 %-poeng
2020 ¹	36,1 %	
2019	61 %	-1 %-poeng
2018	62 %	

1. Endring i metode fra 2020, se vedlegg 1 for forklaring

Det er en svak nedgang fra 2020 til 2023 i andel yrkesaktive med gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver.

9.2 Parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder

Det er tatt utgangspunkt i parkeringsnormer for 2017. Det rapporteres ved endringer i p-norm annethvert år.

Tabell 34: Parkeringsnorm 2017, antall p-plasser for bil pr 100 m² utbygging

	Område/knutepunkt	Handel	Kontor
Oslo	Indre by inkl. Skøyen knutepunkt	0,20	0,16
	Tett by inkl. knutepunkt i åpen by ¹	0,54 – 0,90	0,12 – 0,42
	Åpen by	0,91 – 2,45	0,49 – 1,26
Akershus	Asker sentrum (kommuneplan 2018-2030)	0 – 3,33	0 – 1,11
	Sandvika ² (kommuneplan 2017-2035)	0 – 1,00	0 – 0,25
	Ski (områdeplan ski sentrum)	0 – 1,00	0 – 0,70
	Ås	Ingen parkeringsnorm	
	Lillestrøm fortettingsområde	0 – 1,00	0 – 0,70
	Lillestrøm utenfor fortettingsområde	0 – 2,50	0 – 1,4
	Jessheim (Byplan 2014)	1,00 – 2,00	0,50 – 1,00

- Gjelder for følgende knutepunkt: Bryn, Ensjø, Furuset, Grorud stasjon, Hauketo stasjon, Helsfyr, Lysaker stasjon, Majorstuen, Nydalen, Ryen, Sinsen, Smestad, Storo, Ullevål og Økern.
- Gjelder område med inntil 900 m gangavstand til Sandvika stasjon
- Fra kommuneplan Skedsmo 2015-2026

Endring i parkeringsnorm baserer seg på oppgitt norm frem til og med 2023.

Tabell 35: Rapport endring i parkeringsnorm, antall p-plasser for bil pr 100 m² utbygging

	Område/knutepunkt	Handel	Kontor
Oslo	Indre by inkl. Skøyen knutepunkt (vedtatt des.2022)	0 - 0,1 ⁴	0 - 0,1 ⁴
	Tett by inkl. knutepunkt i åpen by (vedtatt des.2022)	0 - 0,5 ⁴	0 - 0,2 ⁴
	Åpen by (vedtatt des.2022)	0 - 0,7 ⁴	0 - 0,3 ⁴
Akershus	Asker sentrum (kommuneplanbestemmelser vedtatt 13.06.2023)	0 – 3,0 ⁴	0 – 0,5 ⁴
	Sandvika	Ingen endring ¹	
	Ski	Ingen endring ¹	
	Ås (kommuneplan 2022-2034)	0,2 - 0,7 ⁴	0,2 - 0,7 ⁴
	Lillestrøm sone A (reviderte kommuneplanbestemmelser vedtatt 24.01.2024)	0 – 0,8 ⁴	0 - 0,25 ²
	Lillestrøm sone B (reviderte kommuneplanbestemmelser vedtatt 24.01.2024)	0 – 1,0 ⁴	0 – 0,5 ⁴
	Jessheim	Ingen endring ¹	0,67 - 1,33 ³

1. Ingen endring i parkeringsnorm siden 2017

2. Endring i parkeringsnorm 2018 – 2019

3. Endring i parkeringsnorm 2020 – 2021

4. Endring i parkeringsnorm 2022 – 2023

For Sandvika er det endret parkeringsnormer i kommuneplan 2022-2042, men det er innsigelser til parkeringsnormene og ny p-norm har ikke rettsbindende virkning.

For Lillestrøm har det vært endring av geografisk avgrensning av parkeringssonene, kart er med soner er vist i vedlegg 1.

9.3 Andel offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter med tidsbegrensning eller avgift

Indikator rapporteres annethvert år med basisår 2017. Parkeringsdatabasen til Bymiljøetaten og parkeringsregisteret til Statens vegvesen forbedres jevnlig, men det er usikkerhet i tallene. Parkeringsregisteret til Statens vegvesen har ikke data som gjelder tidsbegrensning. Parkeringsdatabasen til Bymiljøetaten gjelder for parkeringsplasser kun på gategrunn.

For knutepunktene i Oslo er det tatt med parkeringsplasser i 500 meter gangavstand fra knutepunktene, utenom Indre by som er en sone for sentrum.

For knutepunktene i Akershus er det tatt med parkeringsplasser i noe ulik avstand fra sentrum, se vedlegg 1. I Akershus er usikkerhet knyttet til hvilke parkeringsplasser som er tatt med i tidligere år. Det er derfor valgt kun å vise andeler og ikke antall parkeringsplasser.

9.3.1 Tidsbegrensning på p-plasser (1-3 timer)

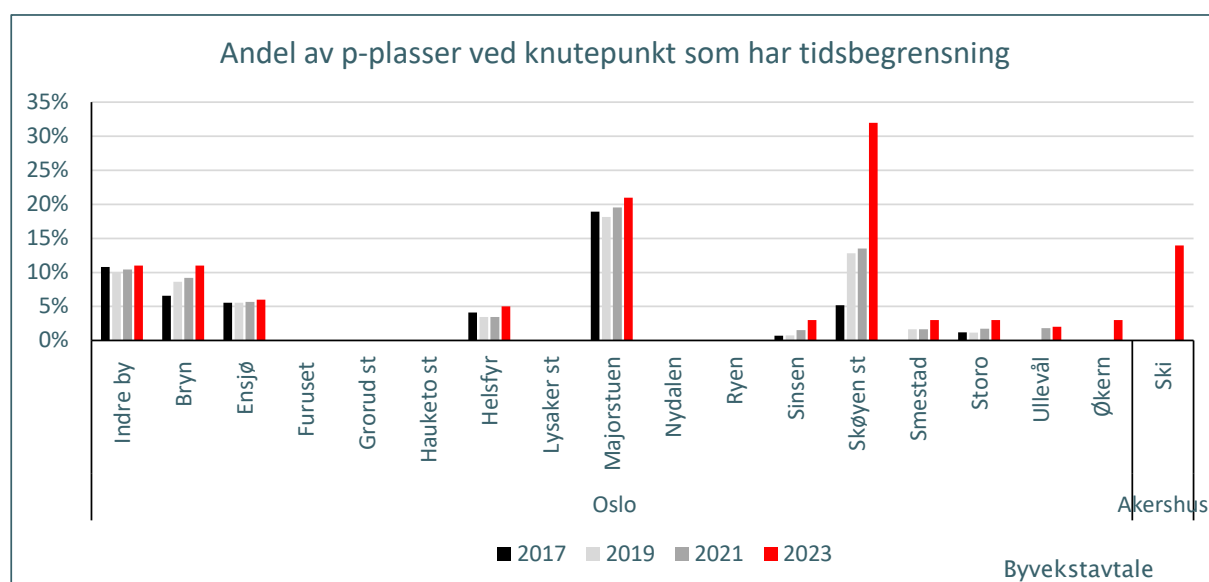
Det er kun Oslo som har data for tidsbegrensning fra 2017, Ski har tall for 2023. Andelene for Oslo gjelder kun plasser på gategrunn.

Totalt har 10 % av parkeringsplassene i Oslo tidsbegrensning, noe som er tilsvarende antall fra 2021. Andelen er mer eller mindre lik som i 2017.

Tabell 36: Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset parkeringstid (maks 3 timer) for utvalgte knutepunkt, kilde Oslo kommune.

Knutepunktsoner		2017	2019	2021	2023	Endring 2017-2023
Oslo	Indre by	11 %	10 %	10 %	11 %	0 %-poeng
	Bryn	7 %	9 %	9 %	11 %	4 %-poeng
	Ensjø	6 %	6 %	6 %	6 %	1 %-poeng
	Furuset	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %-poeng
	Grorud st.	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %-poeng
	Hauketo st.	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %-poeng
	Helsfyr	4 %	3 %	3 %	5 %	1 %-poeng
	Lysaker st.	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %-poeng
	Majorstuen	19 %	18 %	20 %	21 %	2 %-poeng
	Nydalen	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %-poeng
	Ryen	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %-poeng
	Sinsen	1 %	1 %	2 %	3 %	2 %-poeng
	Skøyen st.	5 %	13 %	14 %	32 %	27 %-poeng
	Smestad	0 %	2 %	2 %	3 %	3 %-poeng
	Storo	1 %	1 %	2 %	3 %	2 %-poeng
	Ullevål	0 %	0 %	2 %	2 %	2 %-poeng
Økern	0 %	0 %	0 %	3 %	3 %-poeng	
Akershus	Asker ¹					
	Sandvika ¹					
	Ski				14 %	
	Ås ¹					
	Lillestrøm ¹					
	Jessheim ¹					

1. Har ikke data for begrenset parkeringstid



Figur 24: Andel av p-plasser ved knutepunkt som har tidsbegrensning (1-3 timer).

9.3.2 Avgiftsbelagte parkeringsplasser

Både Oslo og Akershus har data for avgiftsbelagte parkeringsplasser. Andelene for Oslo gjelder kun plasser på gategrunn.

Tabell 37: Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte for utvalgte knutepunkt, kilde Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, Bærum kommune, Lillestrøm kommune og Nordre Follo kommune.

Knutepunktsoner		2017	2019	2021	2023	Endring 2017-2023
Oslo ¹	Indre by	64 %	96 %	99 %	99 %	36 %-poeng
	Bryn	25 %	25 %	18 %	31 %	7 %-poeng
	Ensjø	71 %	79 %	85 %	98 %	27 %-poeng
	Furuset	0 %	0 %	0 %	4 %	4 %-poeng
	Grorud st.	0 %	0 %	5 %	6 %	6 %-poeng
	Hauketo st.	0 %	0 %	4 %	5 %	5 %-poeng
	Helsfyr	49 %	71 %	79 %	80 %	31 %-poeng
	Lysaker st.	44 %	100 %	100 %	100 %	56 %-poeng
	Majorstuen	95 %	94 %	100 %	100 %	4 %-poeng
	Nydalen	0 %	27 %	40 %	76 %	76 %-poeng
	Ryen	5 %	5 %	3 %	6 %	1 %-poeng
	Sinsen	1 %	92 %	95 %	94 %	93 %-poeng
	Skøyen st.	27 %	53 %	60 %	89 %	61 %-poeng
	Smestad	0 %	10 %	10 %	34 %	34 %-poeng
	Storo	1 %	50 %	52 %	55 %	53 %-poeng
	Ullevål	0 %	55 %	82 %	82 %	82 %-poeng
Økern	0 %	0 %	0 %	15 %	15 %-poeng	
Viken	Asker	98 %	98 %	98 %	81 %	-17 %-poeng
	Sandvika	100 %	99 %	100 %	97 %	-3 %-poeng
	Ski	95 %	82 %	95 %	89 %	-5 %-poeng
	Ås	57 %	61 %	70 %	76 %	+19 %-poeng
	Lillestrøm	94 %	90 %	84 %	96 %	+2 %-poeng
	Jessheim	81 %	74 %	85 %	58 %	-23 %-poeng

1. For 2019 er sannsynligvis elbilparkering telt som avgiftsbelagt parkering ved en feil i databasen til Oslo kommune. Avgift for elbil ble først innført 1. mars 2020

Siden 2017 har det vært en økning i andel avgiftsbelagte parkeringsplasser ved knutepunktene i Oslo. 56 % av parkeringsplassene var avgiftsbelagt i 2017, 86 % i 2019, 90 % i 2021 og 92% i 2023. Andel av parkeringsplassene som er beboerparkering i 2023 er 75 % sammenlignet med 74 % i 2021, 76 % i 2019 og 37 % i 2017.

Antall registrerte parkeringsplasser har økt betydelig for både Ås, Jessheim og Asker. Dette skyldes trolig først og fremst at kommunene – evt. også andre aktører i parkeringsmarkedet – har gjort en vesentlig oppdatering av parkeringsregisteret siden forrige rapportering. Oppdateringen innebærer at rapporteringen i langt større grad en tidligere også omfatter parkeringsplasser lengre unna byens sentrum/jernbanestasjon. Lengre unna byenes sentrum er parkeringsplassene i større grad gratis, og andelen avgiftsbelagte plasser har dermed sunket markert for både Jessheim og Asker.

Vedlegg 1

Dokumentasjon av indikatorer

INNHOOLD

A	GOD FREMKOMMELIGHET FOR ALLE TRAFIKANTGRUPPER.....	3
A.1	HASTIGHET I RUSH OG RUSHTIDSVARIGHET BIL	3
A.2	REISEHASTIGHET I RUSH BUSS/TRIKK	3
A.3	SYKKELANLEGG.....	4
B	TA VEKSTEN I PERSONTRANSPORT MED KOLLEKTIVTRANSPORT, SYKKEL OG GANGE..	4
B.1	ANTALL PÅSTIGENDE KOLLEKTIVPASSASJERER	4
B.2	PLASS-KM / SETEKAPASITET KOLLEKTIVTRAFIKK	5
B.3	TRAFIKKARBEID PERSONBIL BASERT PÅ RVU.....	5
B.4	BYINDEKS.....	6
B.5	BOMPASSERINGER	6
B.6	ELBILER I BOMSYSTEMET	7
B.7	SYKKELINDEKS.....	7
B.8	REISEMIDDELFORDELING FRA RVU.....	8
B.9	REISEMIDDELFORDELING FRA MIS-DATA TIL RUTER	8
C	SIKkert OG UNIVERSELT UTFORMET TRANSPORTSYSTEM	8
C.1	HARDT SKADDE OG DREPTE	8
D	ATTRAKTIVT KOLLEKTIVTILBUD.....	9
D.1	PUNKTLIGHET I RUSH	9
D.2	INNBYGGERNES TILFREDSHET MED KOLLEKTIVTILBUDET	9
D.3	BRUKERTILFREDSHET MED KOLLEKTIVTILBUDET	9
E	BIDRA TIL BEDRE MILJØ OG BY- OG TETTSTEDSKVALITET	9
E.1	KLIMAGASSUTSLIPP FRA VEITRAFIKKEN	9
E.2	LOKAL LUFTFORURENSNING	10
F	AREAL	10
F.1	AVSTAND BOLIGER TIL KNOTEPUNKT	11
F.2	AVSTAND ARBEIDSPASSER TIL KNOTEPUNKT	11
G	PARKERING	12
G.1	ANDEL ARBEIDSTAKERE MED FAST OPPMØTESTED SOM HAR GRATIS PARKERINGSPLASS, DISPONERT AV ARBEIDSGIVER (RVU).....	12
G.2	PARKERINGSNORM (P-NORM)	13
G.3	P-PLASSER MED TIDSBEGRENSNING ELLER AVGIFT	20
H	KVALITATIV BESKRIVELSE AREAL OG PARKERING	23
I	BEFOLKNING	23

A *God fremkommelighet for alle trafikantgrupper*

A.1 *Hastighet i rush og rushtidsvarighet bil*

Benytter data for virkedager i september måned fra [Reisetider | Statens vegvesen](#) for fem strekninger:

- 1 E18 Asker-Skøyen, kun mot Oslo i morgenrush og fra Oslo i ettermiddagsrush
- 2 E6 Skedsmovollen-Helsfyr, kun mot Oslo i morgenrush og fra Oslo i ettermiddagsrush
- 3 E6 Tusenfryd-Ryen, kun mot Oslo i morgenrush og fra Oslo i ettermiddagsrush
- 4 E6/E18 Skøyen-Helsfyr, begge retninger i begge rush
- 5 Ring 3 Lysaker-Ryen, begge retninger i begge rush

Gjennomsnittlig hastighet for morgenrush (kl. 7-9) og ettermiddagsrush (kl. 15-17) vektet på trafikkarbeid (lengde og trafikknivå) for de 5 strekningene.

Rushtidsvarighet beregnes gjennomsnitt antall timer og minutter pr. virkedag med mer enn 30 % forsinkelse ved opptelling 5-minutteres observasjoner for hver strekning.

Gjennomsnittlig rushtidsvarighet beregnes ved å vekte de 5 strekningene med trafikkarbeid (lengde og trafikknivå).

Ansvar: Sekretariatet

A.2 *Reisehastighet i rush buss/trikk*

Benytter data for virkedager over hele året i morgenrush (kl. 7-9) og ettermiddagsrush (kl. 15-17) fra sanntidssystem til Ruter for følgende kollektivlinjer:

- Trikk Oslo
 - 11 Majorstuen – Briskeby - Kjelsås
 - 12 Majorstuen – Aker brygge - Kjelsås
 - 13 Bekkestua – Oslo Hospital - Ljabru
 - 17 Rikshospitalet - Sinsen - Grefsen stasjon
 - 18 Rikshospitalet - Storo – Grefsen stasjon
 - 19 Majorstuen – Stortorvet – Ljabru
- ByBuss Oslo
 - 20 Skøyen - Galgeberg
 - 21 Aker brygge - Helsfyr
 - 23 Lysaker - Simensbråten
 - 25 Majorstuen - Lørenskog stasjon (Haugerud)
 - 30 Bygdøy - Nydalen
 - 31 Snarøya - Grorud
 - 32 Voksen skog – Kværnerbyen /42 Voksen skog - Tjuvholmen
 - 34 Tåsen - Ekeberg hageby
 - 37 Nydalen - Helsfyr
 - 54 Aker brygge – Kjelsås/ 54 Kværnerbyen - Kjelsås
 - 70 Vika - Skullerud
 - 79 Åsbråten - Grorud T
 - 81 (Fornebu-) Filipstad – Myrvoll stasjon
- Regionbuss Asker og Bærum
 - 130 Sandvika – Skøyen

Vedlegg 1 – Dokumentasjon av indikatorer

- 140 Bekkestua – Østerås - Skøyen
- 150 Gullhaug - Oslo Bussterminal
- 160 Makedonien - Oslo Bussterminal
- 250E Slemmestad skole - Oslo Bussterminal
- 280 Asker – Dikemark - Heggedal
- 210 Sandvika – Bykrysset
- Regionbuss Romerike
 - 390E Hellerudhaugen – Oslo Bussterminal
 - 380 Lillestrøm – Oslo Bussterminal o/Trondh.vn.
 - 400E Eltonåsen - Oslo Bussterminal
 - 100 Kjeller - Oslo Bussterminal
 - 110 Lillestrøm - Oslo Bussterminal
 - 420 Maura - Jessheim
 - 470 Eidslia - Lillestrøm
- Regionbuss Follo
 - 550 Enebakk – Oslo Bussterminal
 - 505E Skorkeberg - Jernbanetorget
 - 510 Seiersten - Ski - Bøleråsen

Gjennomsnittlig reisehastighet i rush inkl. oppholdstid (km/t) beregnes for trikk, bybuss og regionbuss basert på fast vektning mellom de ulike linjene.

Ansvar: Ruter

A.3 *Sykkelanlegg*

Det skal rapporteres på nye og oppgraderte sykkeltiltak for:

- Akershus (riksvei)
- Akershus (fylkesvei)
- Oslo (riksvei)
- Oslo (kommunal vei)

Ved rapportering skal det skilles på nye anlegg og oppgraderte anlegg. Det skal leveres liste med oversikt over alle tiltak.

Ansvar: Vegvesen, Akershus fylkeskommune og Oslo har ansvar for å rapportere innenfor hvert sitt ansvarsområde.

B *Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange*

B.1 *Antall påstigende kollektivpassasjerer*

Ruter beregner påstigende passasjer basert på dørsensorer med unntak for øybåtene der det benyttes manuelle tellinger. Dataene gjelder for Ruters markedsområde.

Jernbanen (Vy) beregner påstigende passasjer basert på APC (Automatic Passenger Counting) utstyr på omtrent 60 % av togene. Antall reisende på togene uten APC-utstyr estimeres ved bruk av en statistisk modell. Passasjerer med buss for tog, Flytoget. GO-Ahead og Sj Nord er ikke inkludert i tallene.

Data skal leveres med to detaljeringsgrader

- Geografisk
 - Oslo
 - Akershus
- Driftsart
 - Buss
 - T-bane
 - Trikk
 - Tog
 - Båt

Ansvar: Ruter har ansvar for å levere data for sin trafikk, mens Jernbanedirektoratet er ansvarlig for å levere tall fra jernbanen. Ruter og Jernbanedirektoratet er ansvarlig for at tallene er avregnet mot hverandre.

B.2 Plass-km / setekapasitet kollektivtrafikk

Ikke egen indikator, men brukes til forklaring for endring i kollektivpassasjerer. For buss, T-bane, trikk og båt beregnes plass-km (inkludert ståplasser) i markedsområdet til Ruter.

For jernbanen beregnes sete-km (eksklusiv ståplasser) for følgende toglinjer:

- Asker – Kongsvinger
- Drammen – Dal
- Kongsberg – Eidsvoll
- Oslo – Gjøvik
- Skøyen - Mysen/Rakkestad
- Spikkestad – Lillestrøm
- Stabekk – Moss
- Stabekk – Ski
- Regiontog Drammen – Lillehammer, Oslo – Halden og Skien – Eidsvoll

Ansvar: Ruter og Jernbanedirektoratet innenfor hvert sitt ansvarsområde.

B.3 Trafikkarbeid personbil basert på RVU

Trafikkarbeid beregnes ved hjelp av reisevaneundersøkelsen. Reiselengder i RVU er basert på opplysninger fra intervjuene.

Beregning av trafikkarbeid setter høye krav til presisjon i reiselengdene. For å vurdere presisjonen utover flere kontroller og korreksjoner, er et utvalg på vel 55 500 bilførerreiser (med bil som hovedtransportmiddel) sjekket om de selvrapperte avstandene faller innenfor definerte feilmarginer rundt de modellberegnete avstandene.

Modellberegnet avstand gjelder strekningene mellom bygningstygdepunktene i to grunnkretser. Reisens start og ende kan imidlertid være hvor som helst innenfor grunnkretsene. Det er derfor definert et intervall som rommer avstandene mellom alle sannsynlige start- og endepunkter i kretsene.

Grunnlaget for trafikkarbeid hentes fra reiser som bilfører. Sum km per dag i utvalget beregnes etter sjåførenes bosted eller reisenens start-/endepunkter.

Trafikkarbeid per dag (T1) for bosatte i region a beregnes med:

$$T1_a = \sum_{x,a} V_{x,a} \cdot km_{x,a}$$

$km_{x,a}$: Km som bilfører i løpet av dagen, respondent x region a

$V_{x,a}$: Vekt for respondent x (region a).

T1 inkluderer alle bilførererturer som respondenten har foretatt i løpet av dagen. Det betyr at reiser utenom region a også er regnet med.

For endelig beregning av trafikkarbeidet som foregår innenfor en region, er bilturer foretatt av bosatte utenfor regionen inkludert. Samtidig er reiser som de bosatte i regionen har foretatt utenfor egen region ekskludert.

Ansvar: Statens vegvesen

B.4 Byindeks

Biltrafikkindeks for lette kjøretøy er hovedindikator i Byvekstavtalen. Nullvekstmålet måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Referanseår for Byindeksen er 2018.

Indeksen beregner trafikkvolumets endring i prosent for «lette biler», dvs. de som er målt til å være kortere enn 5,6 m. Motorsykler og lignende er ikke en del av datagrunnlaget. [Metodikk for beregning av byindeks \(vegvesen.no\)](#). Oversikt over tellepunkt er vist i [Byvekstavtalen, vedlegg 4](#).

[Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#) rapporterer data kvartalsvis, men slik indeksen beregnes er den kun egnet for bruk på årsbasis. For indikatoren benyttes endring per år.

Ansvar: Statens vegvesen

B.5 Bomplasseringer

Det beregnes ÅDT (årsdøgntrafikk) per bomsnitt fra data til Fjellinjen.

For Osloingen mot sentrum er det data fra 2007. For Bærumssnittet (del av Bygrense) mot sentrum er det data fra 2009. Omlegging av bomsystemet i 2019 medfører at fra 2020 rapporteres det på følgende:

- Bygrensa mot sentrum (skilt på korridorer)
- Osloingen, toveis (skilt på korridorer)
- Indre Ring, toveis

Osloingen fungerer som mål på trafikkutvikling over bomsnittene i historisk perspektiv.

Ansvar: Sekretariatet

B.6 Elbiler i bomssystemet

Indikator beregnes som andel elbiler av alle bompasseringer (sum lette og tunge kjøretøy). Det beregnes også andel elbiler av antall lette kjøretøy. Data er basert på rapportering av nøkkeltall fra Fjellinjen.

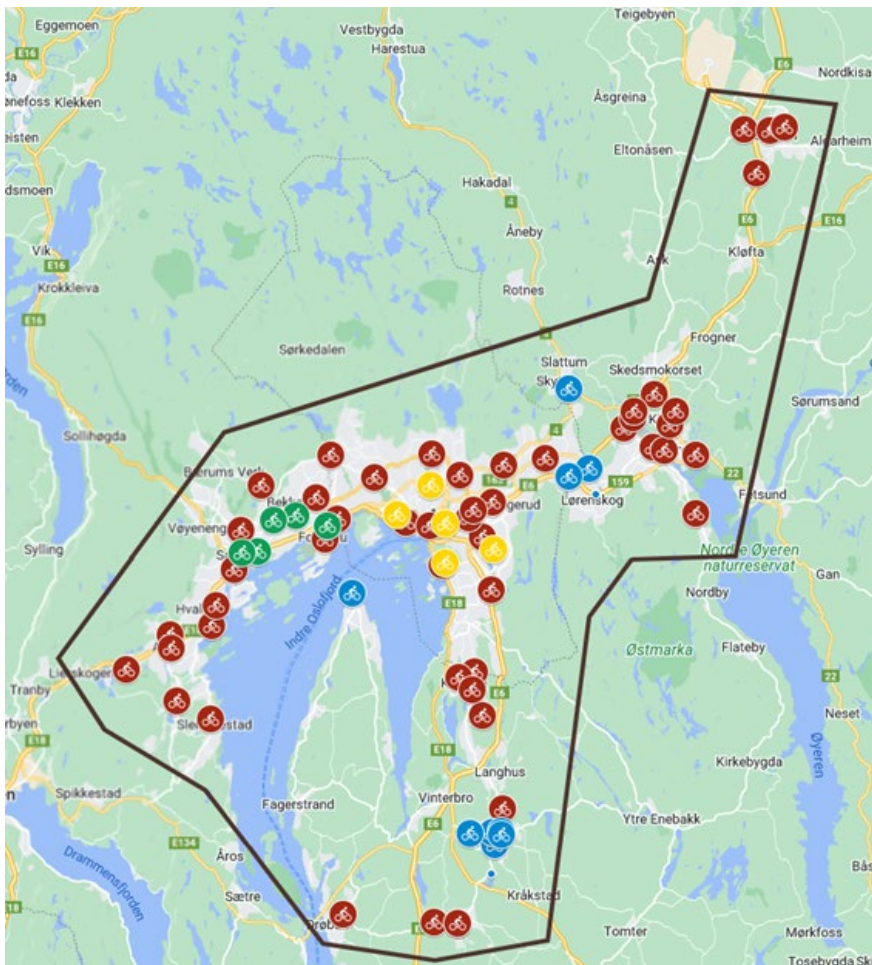
Ansvar: Sekretariatet

B.7 Sykkelindeks

Indeksen beregner endring i prosent for sykkeltrafikk, på tilsvarende måte som Byindeksen gjør for biltrafikk (jfr kapittel B.4). Referanseår for sykkelindeksen er 2018.

Sykkelindeksen har en avgrensning til bybåndet med regionbyene i regional plan for areal og transport, da det er flest tellepunkt her. Det er definert totalt 69 tellepunkt

- 51 er operative per 2023 (røde)
- 5 i Bærum må godkjennes (grønne)
- 5 i Oslo må tilrettelegges (gule)
- 8 nye tellepunkt (blå)



Figur 1: Tellepunkt i sykkelindeks

Ansvar: Statens vegvesen

B.8 *Reisemiddelfordeling fra RVU*

Reisemiddelfordeling er basert på nasjonal RVU med lokalt ekstrautvalg. Det benyttes data for alle årets dager for bosatte i Oslo og alle kommuner i Akershus. Fra 2018 og utover er respondenter i hele Asker (inkludert tidligere Hurum og Røyken kommune) og hele Aurskog-Høland (inkludert Rømskog) benyttet i utvalget for å analysere reisemiddelfordelingen.

Det beregnes transportmiddelfordeling basert på hovedtransportmiddelet man har brukt. Fly og drosje er ikke inkludert i kategorien kollektivtransport, men ligger i "annet". Det skal benyttes lokal vektning ved beregning av reisemiddelfordeling.

Det skal leveres reisemiddelfordeling for tre geografiske inndelinger:

- Oslo
- Akershus
- Sum Oslo og Akershus

Ansvar: Statens vegvesen

B.9 *Reisemiddelfordeling fra MIS-data til Ruter*

Reisemiddelfordeling er basert på data fra markedsinformasjonssystemet (MIS) til Ruter hvor personer mellom 15 og 89 år intervjues. Det benyttes data kun for hverdager. Etter kommunesammenslåingene er hele nye Asker og Aurskog-Høland med i grunnlaget.

Det skal leveres reisemiddelfordeling for tre geografiske inndelinger:

- Oslo
- Akershus
- Sum Oslo og Akershus

Ansvar: Ruter

C *Sikkert og universelt utformet transportsystem*

C.1 *Hardt skadde og drepte*

Det rapporteres på hardt skadde og drepte personer for følgende deler av infrastrukturnettet:

- Vegnettet (SSB)
- Jernbane (Jernbanedirektoratet)
- T-bane og trikk på egen trasé (Ruter)

For vegnettet benyttes data fra SSB [10209: Drepte eller skadde i trafikkulykker, etter politidistrikt \(K\) 1999M01 - 2024M02. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#). Etter kommunesammenslåingene er hele nye Asker og Aurskog-Høland med i grunnlaget. Data er korrigert for dette tilbake til 2012. Offisielle tall foreligger som regel etter rapportering i handlingsprogrammet. Foregående år må sjekkes på nytt i neste handlingsprogram.

Ansvar: Sekretariatet for data fra SBB, Ruter og Jernbanedirektoratet innenfor hvert sitt ansvarsområde.

D *Attraktivt kollektivtilbud*

D.1 *Punktlighet i rush*

For alle driftsarter gjelder forsinkelse ved passering Jernbanetorget / Oslo S i rushperioder. Jernbanen rapporterer punktlighet under 4 minutters forsinkelse, [Punktlighetsstatistikk - Bane NOR](#) (Rushtid i Oslo). Ruter rapporterer på 3 minutters forsinkelse. Det rapporteres kun på faktiske avganger, kansellerte avganger gir ikke utslag på statistikken.

Ansvar: Ruter og Jernbanedirektoratet innenfor hvert sitt ansvarsområde.

D.2 *Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet*

Baseres på data fra reisevaneundersøkelse (MIS-data) til Ruter.

Ansvar: Ruter

D.3 *Brukertilfredshet med kollektivtilbudet*

Baseres på intervju om bord på kollektivtrafikken.

Ansvar: Ruter

E *Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet*

E.1 *Klimagassutslipp fra veitrafikken*

Baseres på Miljødirektoratets beregning av utslipp av klimagasser i kommuner. [Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#). Metode-notat ligger på sidene til Miljødirektoratet.

Beregningsmetodikk forbedres jevnlig. Beregninger for tidligere år oppdateres ved endring av metodikk, så alle år må tas ut på nytt hvert år. Kommuner i Oslo og Akershus, med hele nye Asker og Aurskog-Høland etter kommunesammenslåing, benyttes som geografisk avgrensning.

Ansvar: Sekretariatet sammenstiller data

E.2 *Lokal luftforurensning*

Lokal luftforurensning måles som årsmiddel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for NO_2 (år) og årsmiddel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for PM_{10} (år). Relativ endring fra et år til et annet regnes som: $(\text{nivå}_{\text{år } N} - \text{nivå}_{\text{år } N-1}) / \text{nivå}_{\text{år } N-1}$

Per nå benyttes data for 8 målestasjoner:

- Smestad
- Manglerud
- Kirkeveien
- Bygdøy allé
- Hjortnes
- E6 Alna senter
- Solheim, Lørenskog
- Bekkestua, Bærum

Bruk av flere målestasjoner bør vurderes jevnlig.

Ansvar: Statens vegvesen

F *Areal*

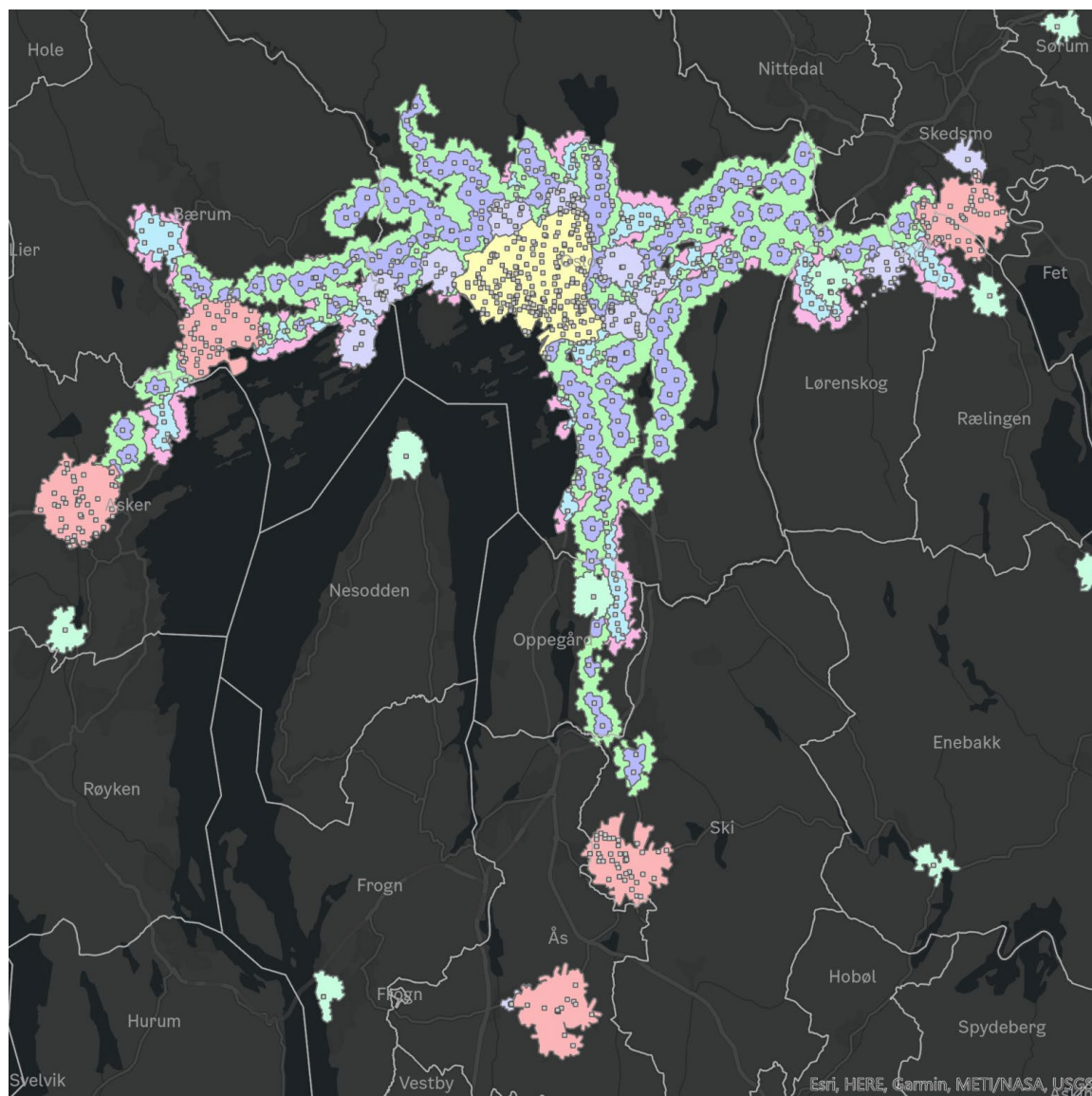
Indikator for arealbruk rapporteres hvert 2. år med basisår 2017. Det skal rapporteres på nytt i 2019, 2021, 2023 osv.

Dataene er begrenset til avgrensningen av Byvekstavtalen, det vil si at boliger og arbeidsplasser i Rømskog (nå del av Aurskog Høland) og Røyken og Hurum (nå del av Asker) ikke er inkludert. Data leveres på bydelsnivå i Oslo og kommunenivå i Akershus.

Det beregnes gjennomsnittlig avstand langs vei basert på beliggenhet til boliger og arbeidsplasser i bydeler og kommuner til nærmeste kollektivknutepunkt. Metodikken er en videreutvikling av indikator for andelen boliger og arbeidsplasser innenfor gangavstand til knutepunkt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus¹. Utvelgelse av knutepunkt er i oppfølgingsarbeidet til den regionale planen basert på planens prioriterte byer og tettsteder samt banestasjoner og holdeplasser for høyfrekvente busstraséer i bybåndet. I forbindelse med beregning av avstand er det supplert med 409 stoppesteder i indre by av Oslo og innenfor de regionale by-sonene, totalt er det benyttet 893 knutepunkt i beregningen av gjennomsnittlig avstand.

Avstand til knutepunkt er beregnet uavhengig av bydel og kommune, det vil si at en bolig/arbeidsplass kan ha nærmeste knutepunkt i en annen kommune enn selve boligen eller arbeidsplassen ligger i.

¹ Se kapittel 3 og vedlegg i indikatorrapport for areal og transport i Oslo og Akershus for videre detaljer [Indikatorrapport-Oslo-og-Akershus_300620.pdf \(wpd.digital\)](#)



Figur 2: Knutepunkt i Oslo og deler av Akershus (det er knutepunkt i alle kommuner i Akershus), kilde Plan- og bygningsetaten Oslo kommune

F.1 Avstand boliger til knutepunkt

Avstand til alle boliger i 2017 benyttes som referanse til avstand til nye boliger.

Alle boliger i 2017 er avgrenset med tatt i bruk til og med 31.12.2017 med løpenummer 0. Nye boliger for 2-årsperioder (2018-2019, 2020-2021 osv.) avgrenses fra 1. januar første år til 31. desember andre år med alle løpenummer.

Ansvar: Oslo kommune (samlet beregning for hele avtaleområdet)

F.2 Avstand arbeidsplasser til knutepunkt

Avstand til alle arbeidsplasser i 2017 benyttes som referanse til avstand alle arbeidsplasser annet hvert år (2019, 2021, 2023 osv.).

Data er basert på arbeidsplasser i Aa-registeret (Arbeidsgiver- og arbeidstakerregistret). For 2017 er det benyttet data fra SSB for oktober 2017, og videre data fra oktober i hvert rapporteringsår.

En potensiell feilkilde i dataene er måten arbeidsforhold registreres. SSB henter sine ansatte-data fra Enhetsregisteret som i sin tur henter tall fra NAVs Aa-register, basert på a-ordningen. Rundt 2017 satte NAV inn innsats mot bedrifter for mer nøyaktig registrering av informasjon, blant avsluttede arbeidsforhold. Det er derfor sannsynlighet for at nedjustering i antall ansatte fra 2017 til 2019, i realiteten er mer nøyaktig registrering enn reell nedgang. I tillegg er det en potensiell feilkilde rundt type ansettelsesform der bedrifter fører ansattstatistikk på vikarer og deltidsansatte, og ved arbeidssted der bedrifter fører ansatte på hovedkontor. Disse feilkildene kan slå ut på avstandsberegningene.

Ansvar: Oslo kommune (samlet beregning for hele avtaleområdet)

G **Parkering**

G.1 **Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver (RVU)**

Data baseres på nasjonal RVU med lokalt tilleggsutvalg. Det benyttes data for bosatte i Oslo og alle kommuner i Akershus. Fra 2020 og utover er respondenter i hele Asker (inkludert tidligere Hurum og Røyken kommune) og hele Aurskog-Høland (inkludert Rømskog) benyttet i utvalget for å analysere reisemiddelfordelingen.

Indikatoren skal rapporteres hvert 2. år med basisår 2018.

I 2020 ble intervjuguiden til nasjonal RVU endret som medfører at 2018 og 2019 ikke er sammenlignbare med 2020 og senere år:

- 2018 og 2019
 - Direkte spørsmål om «Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver»
- Fra 2020 og utover
 - Kombinasjon av to spørsmål som gir «Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver)
 - JOBB_P1 = JA «Hvis du skal kjøre bil til arbeid, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer?»
Med følgende filter; minst én time inntektsgivende arbeid i uka, fast oppmøtested på jobb (møter minst 50 prosent av arbeidsdagene i løpet av et år), minst en bil i husholdningen og har førerkort.
 - JOBB_P3 = NEI «Må du betale for å parkere der?»

Ansvar: Statens vegvesen

G.2 Parkeringsnorm (p-norm)

Det rapporteres på antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter. 2017 benyttes som referanseår, det rapporteres ved endringer i p-norm annethvert år (2019, 2021, 2023 osv.).

Det skal rapporteres for endring i p-norm for handel og kontor separat for følgende områder

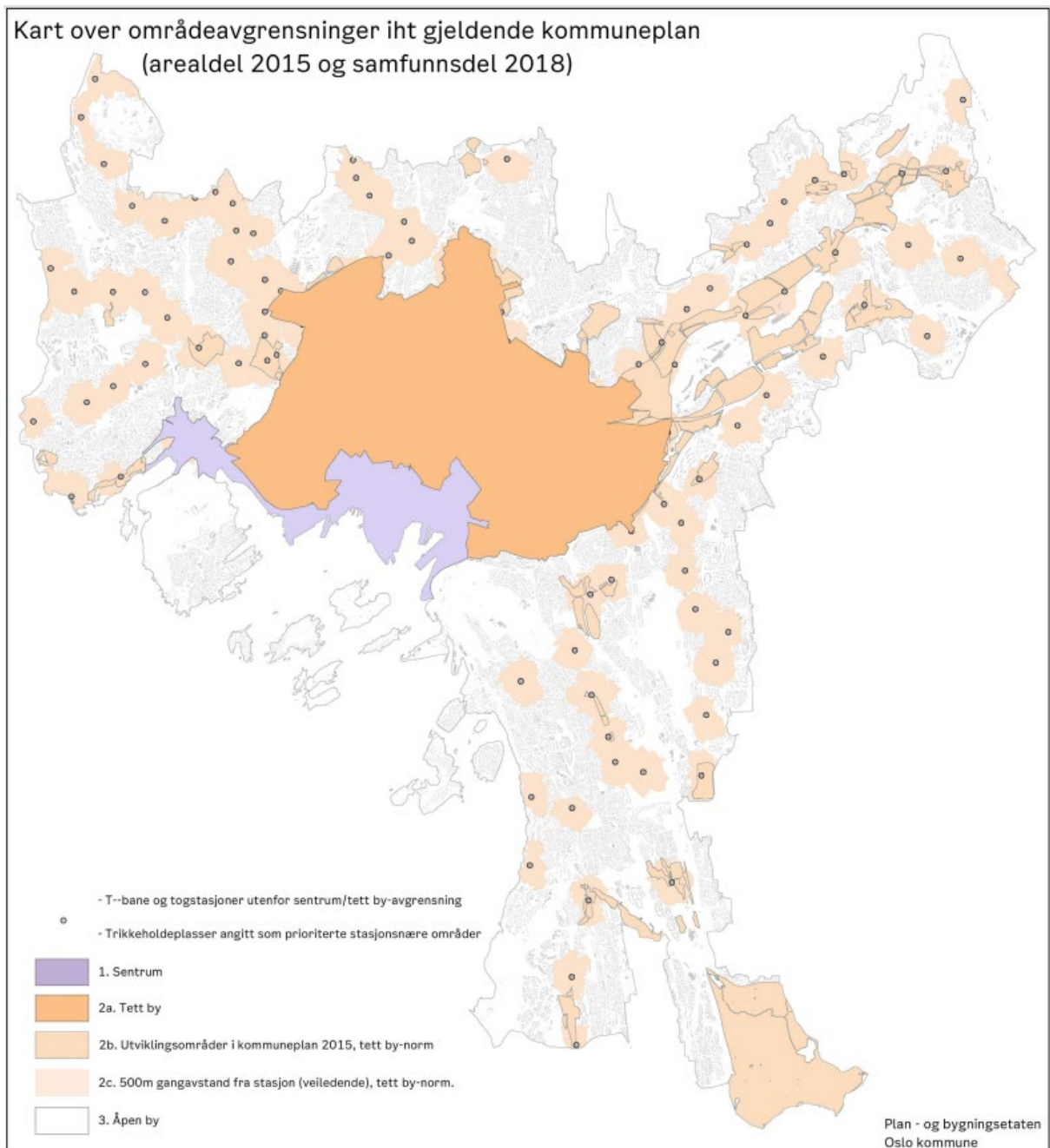
- Oslo
 - Indre by inkl. Skøyen knutepunkt
 - Tett by, inkl. knutepunkt i åpen by Bryn, Ensjø, Furuset, Grorud stasjon, Hauketo stasjon, Helsfyr, Lysaker stasjon, Majorstuen, Nydalen, Ryen, Sinsen, Smestad, Storo, Ullevål og Økern
 - Åpen by
 - Eventuell endring i hvilken p-norm som gjelder for de ulike knutepunktene.
- Akershus
 - Asker sentrum
 - Sandvika
 - Ski sentrum
 - Ås sentrum
 - Lillestrøm sentrum
 - Jessheim sentrum

Ansvar: Oslo og Akershus fylkeskommune, Bærum kommune, Nordre Follo kommune og Lillestrøm kommune.

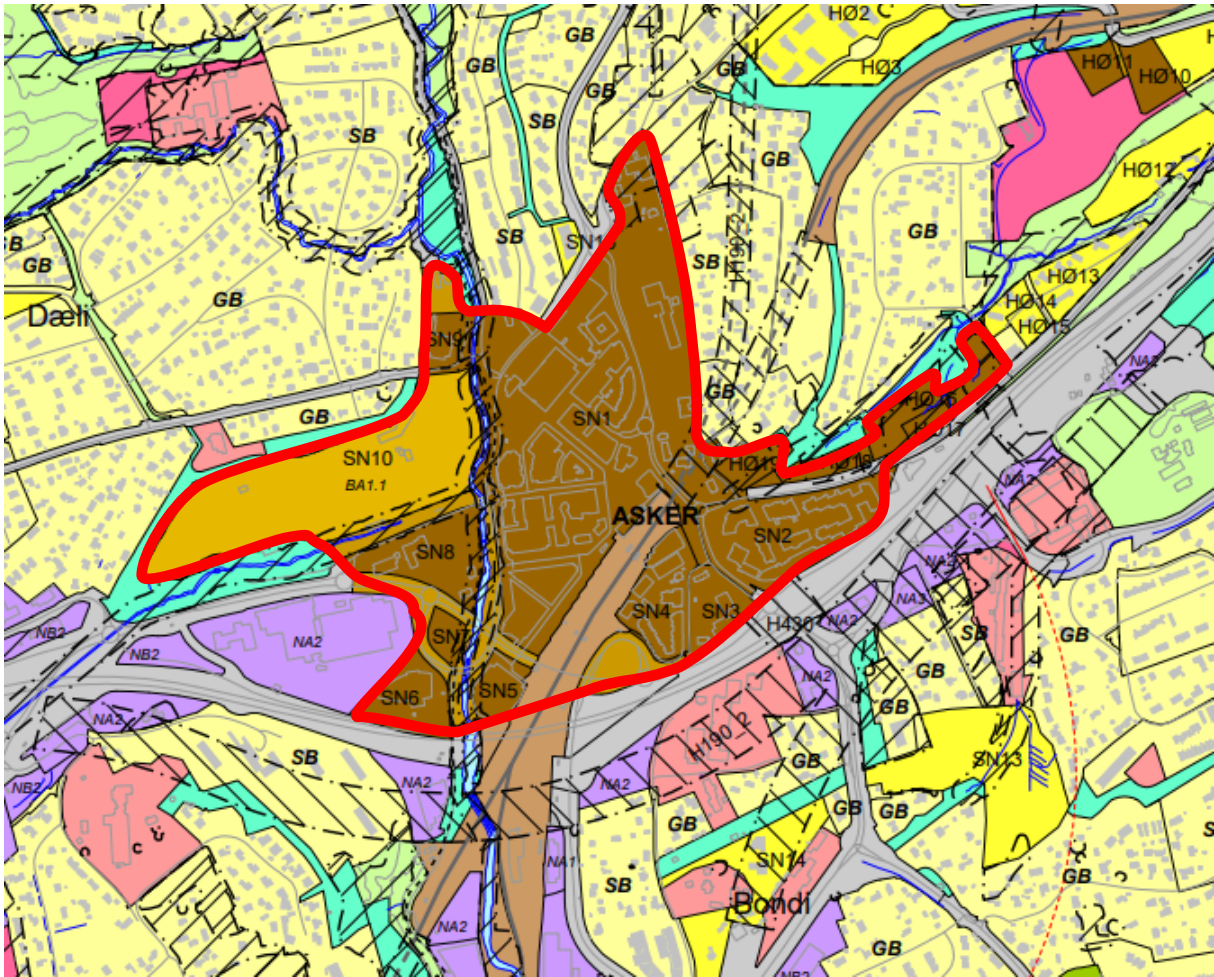
På det neste siden er det kart som viser geografisk avgrensning av de ulike parkeringsnormene.

Det foreligger ikke kart med avgrensning av p-norm for Sandvika sentrum, den gjelder innenfor 900 m gangavstand fra jernbanestasjonen.

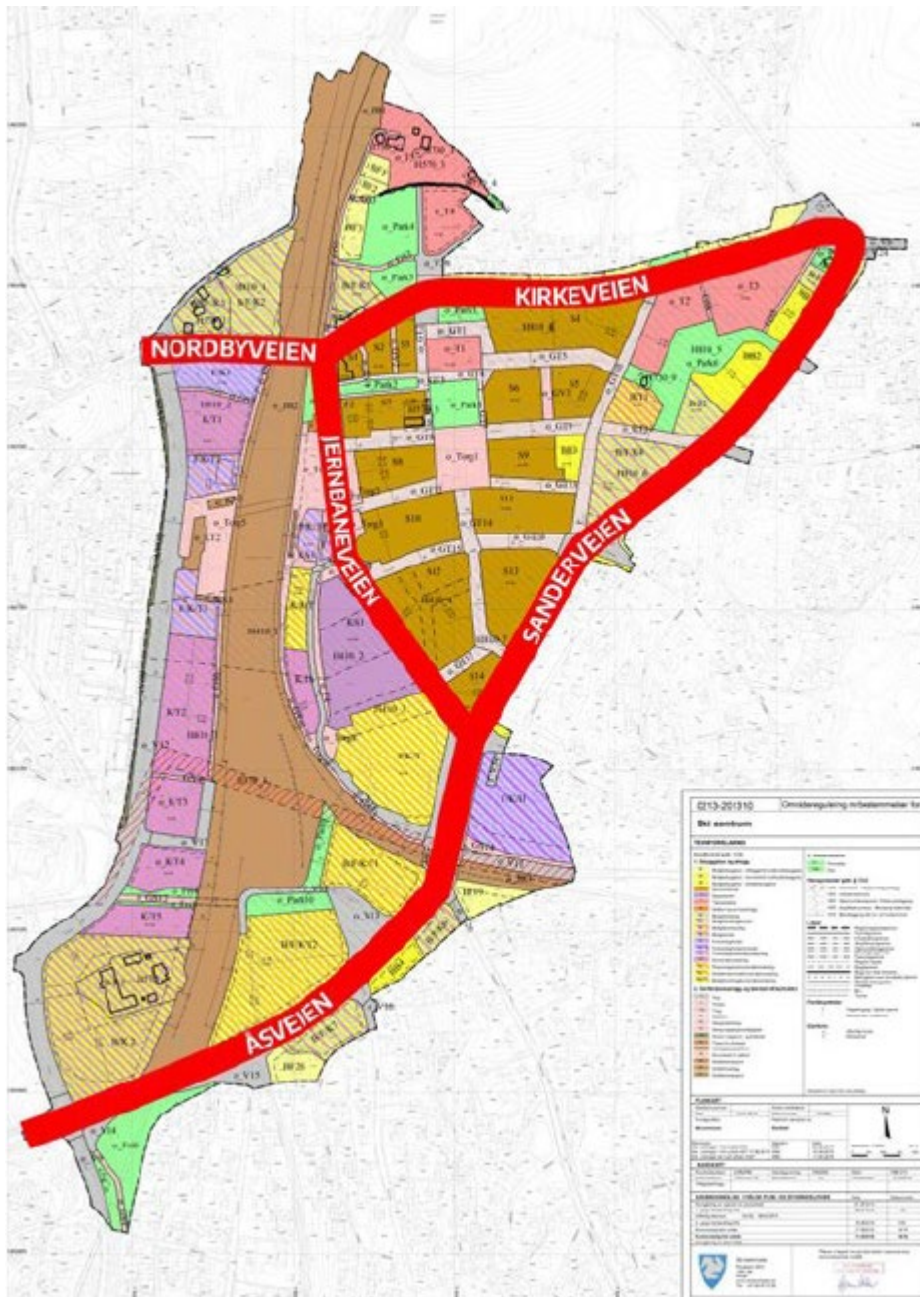
Vedlegg 1 – Dokumentasjon av indikatorer



Figur 3: Kart over avgrensninger for parkeringsnorm i Oslo, kilde Plan- og bygningsetaten i Oslo

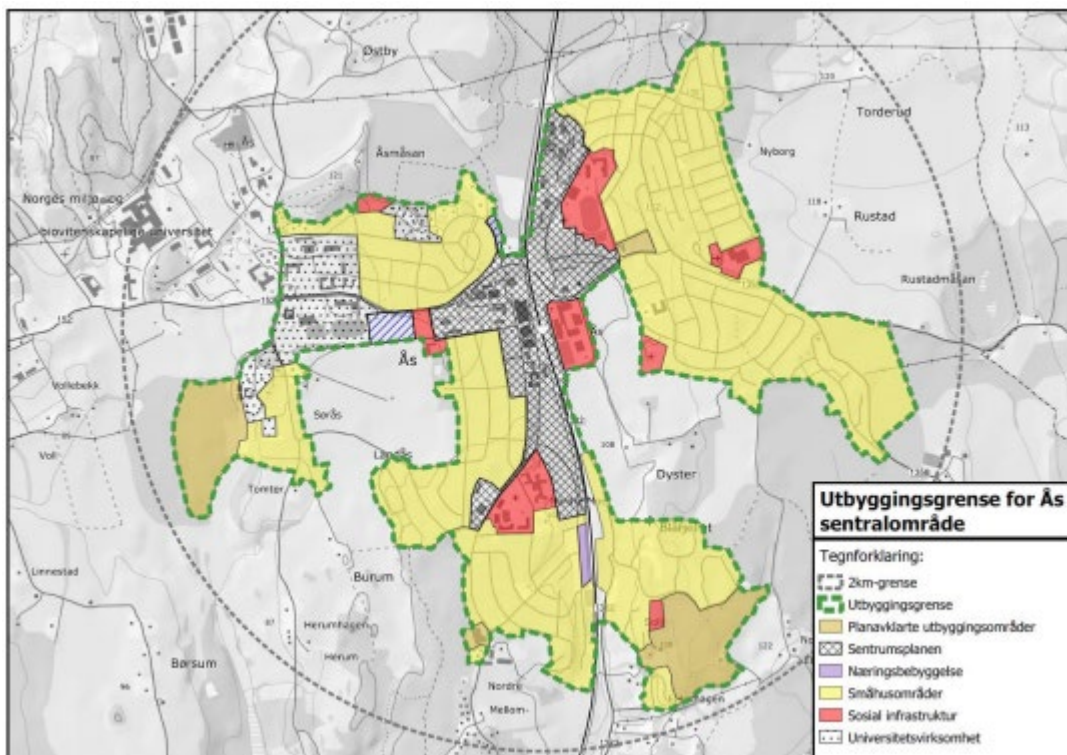


Figur 4: Asker. Egen P-norm for areal avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel 2022-2034, avgrensning markert med rød linje i kartet.

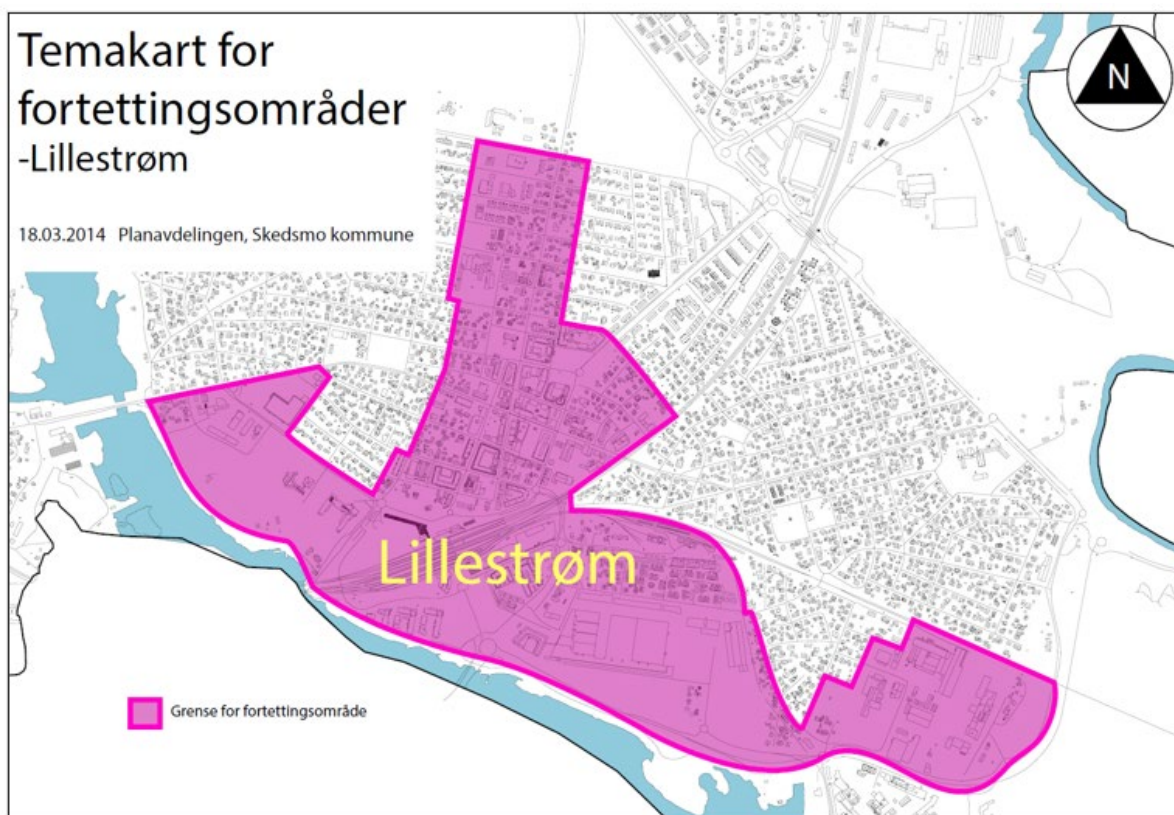


Figur 5: Ski, Områdeplanen for Ski sentrum gjelder foran kommuneplanens bestemmelser ved motstrid, jf §1 i kommuneplanen. Derfor er det områdeplanens parkeringsnorm som legges til grunn

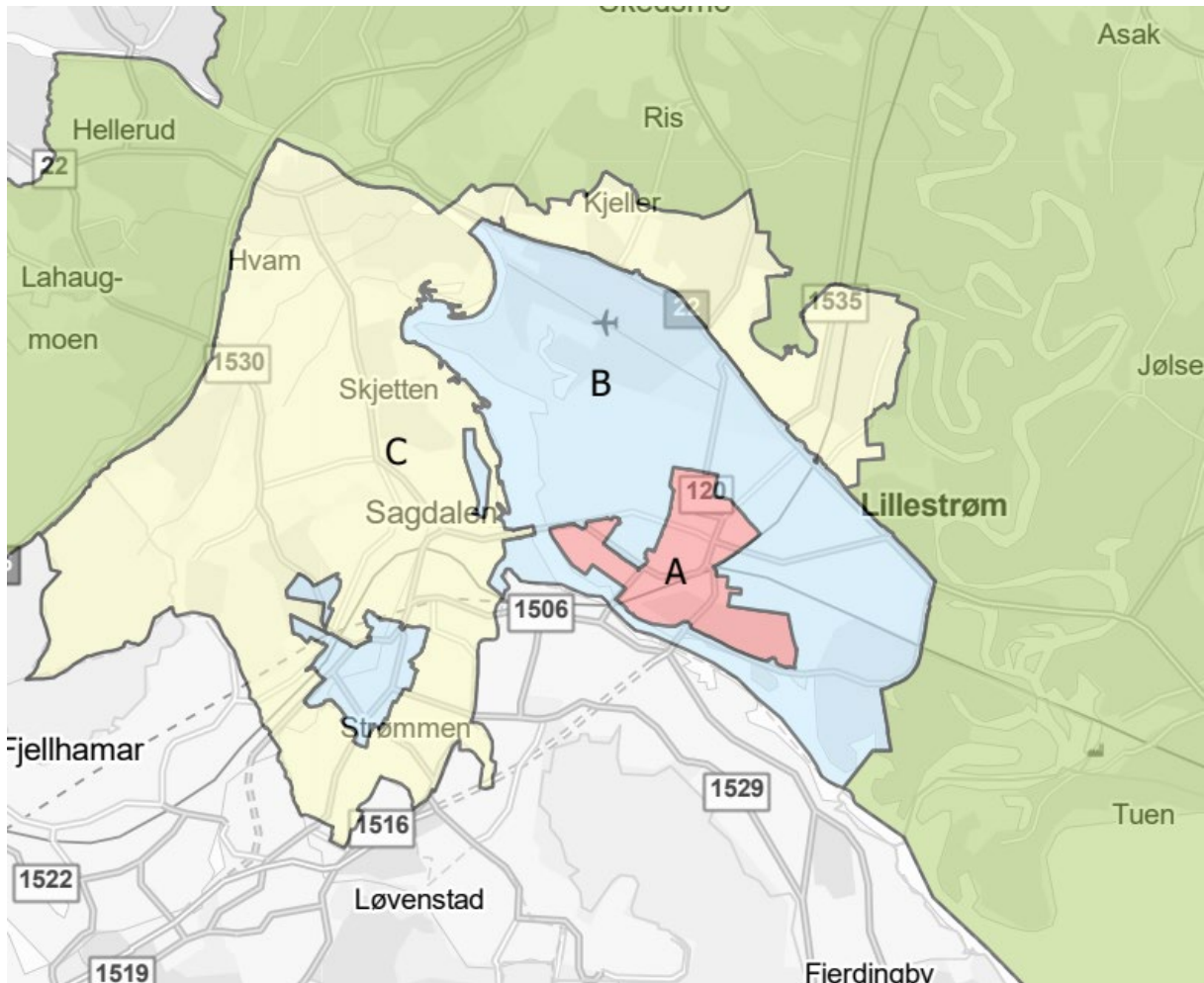
Vedlegg 1 – Dokumentasjon av indikatorer



Figur 6: Parkeringsnorm handel/kontor angitt for sone 1 (området innenfor 1 km. fra Ås stasjon). Kilde kommuneplanens arealdel 2022-2034

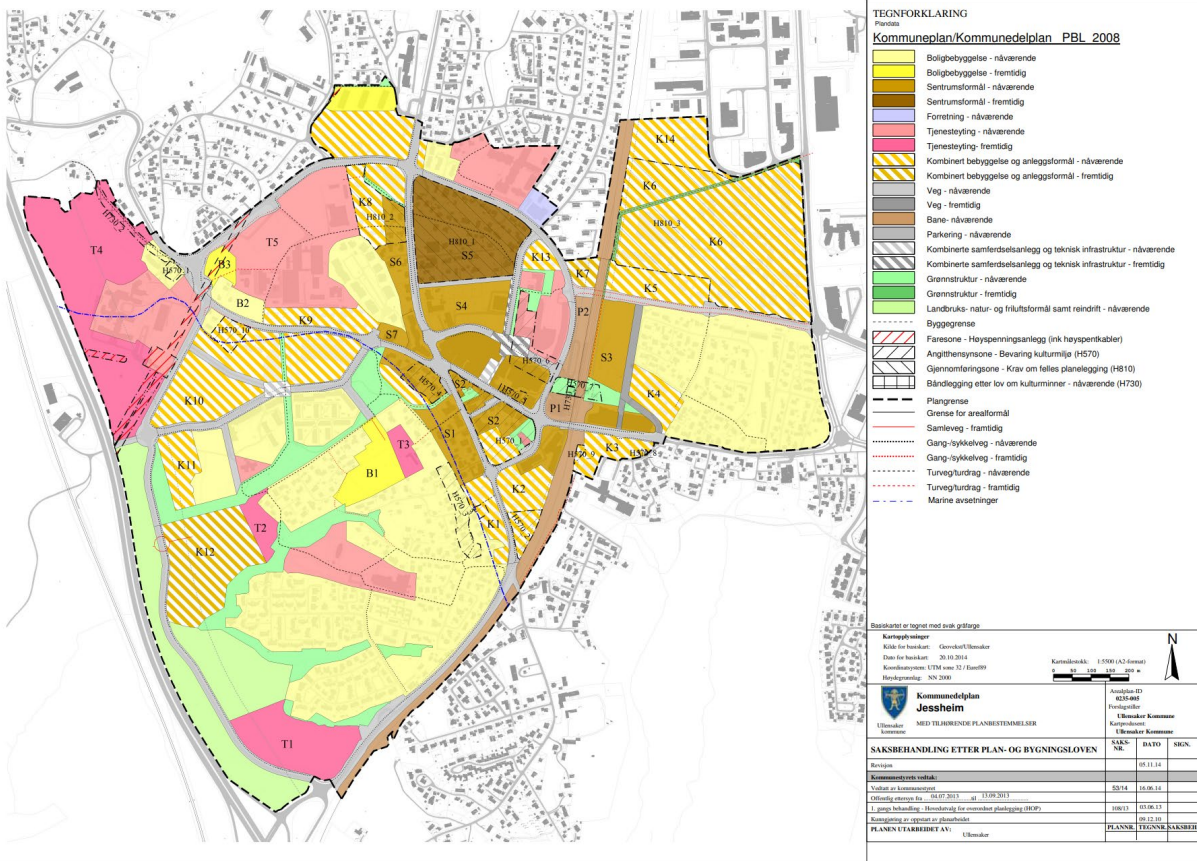


Figur 7: Lillestrøm, grense for fortetningsområde i parkeringsnormen som gjaldt i 2017, kilde Lillestrøm kommune.



Figur 8. Lillestrøm, grenser for gjeldende parkeringsnorm, kilde Lillestrøm kommune.

Vedlegg 1 – Dokumentasjon av indikatorer



Figur 9: Jessheim. Ingen soneinndeling parkering i gjeldende Byplan Jessheim mot 2050 (2014), kilde Akershus fylkeskommune.

G.3 P-plasser med tidsbegrensning eller avgift

Det rapporteres på antall offentlige parkeringsplasser som har tidsbegrensning og antall offentlige parkeringsplasser som er avgiftsbelagte. Det rapporteres på følgende knutepunkt:

- Oslo, parkeringsplasser i 500 meter gangavstand fra knutepunktene, utenom Indre by som er en sone for sentrum
 - Indre by
 - Bryn
 - Ensjø
 - Furuset
 - Grorud stasjon
 - Hauketo stasjon
 - Helsefyr
 - Lysaker stasjon
 - Majorstuen
 - Nydalen
 - Ryen
 - Sinsen
 - Skøyen stasjon
 - Smestad
 - Storo
 - Ullevål
 - Økern
- Akershus
 - Asker parkeringsplasser i 2 km avstand fra jernbanestasjonene
 - Sandvika, parkeringsplasser innenfor sentrumssone
 - Ski parkeringsplasser om lag i 1 km avstand til sentrum)
 - Ås parkeringsplasser i 2 km avstand fra jernbanestasjonene
 - Lillestrøm parkeringsplasser for Lillestrøm byområde
 - Jessheim parkeringsplasser i 2 km avstand fra jernbanestasjonene

2017 benyttes som referanseår. Det skal rapporteres annethvert år (2019, 2021, 2023 osv.).

Oslo kommune benytter parkeringsdatabasen til Bymiljøetaten. I Akershus benyttes parkeringsregisteret til Statens vegvesen. Parkeringsregisteret til Statens vegvesen har ikke data om tidsbegrensning, men for Ski er det gjort en supplerende registrering. Per nå er det kun Oslo og Ski som rapportere på tidsbegrensning.

Registrene forbedres jevnlig, men det er usikkerhet i tallene. For Akershus er ytterligere usikkerhet knyttet til hvilke parkeringsplasser som er tatt med i 2017 og 2019 i ytterkant av sonene for Sandvika, Ski og Lillestrøm. Det er derfor foreløpig valgt kun å vise andeler og ikke antall parkeringsplasser.

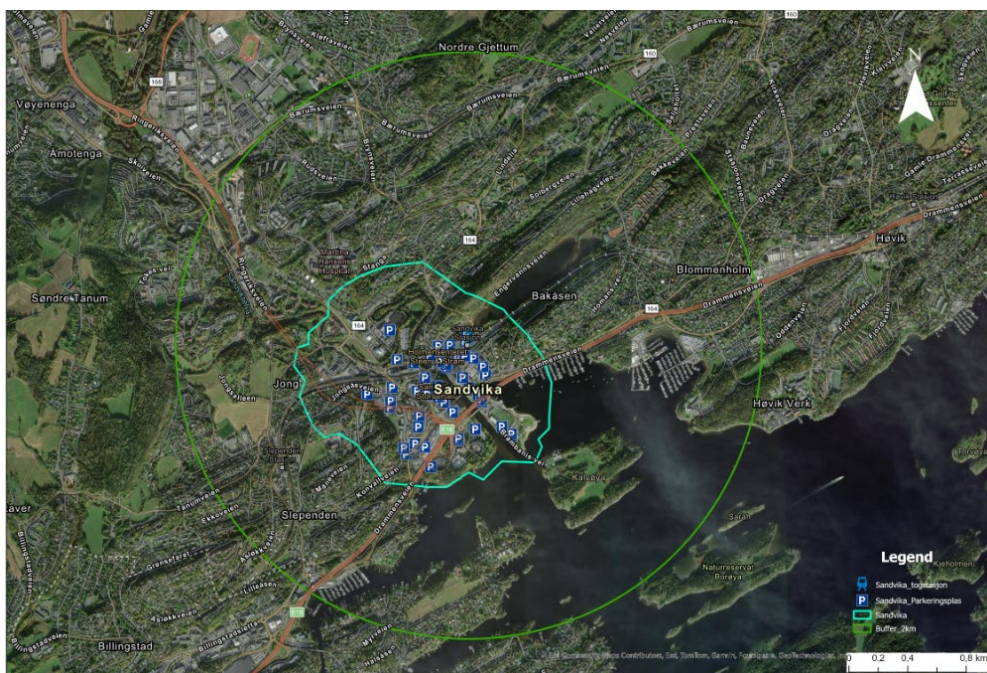
Ansvar: Oslo og Akershus fylkeskommune, Bærum kommune, Nordre Follo kommune og Lillestrøm kommune.

På det neste sidene vises det kart med geografisk avgrensning av områdene for antall parkeringsplasser. Det foreligger ikke kart for Asker, Ås og Jessheim.

Vedlegg 1 – Dokumentasjon av indikatorer

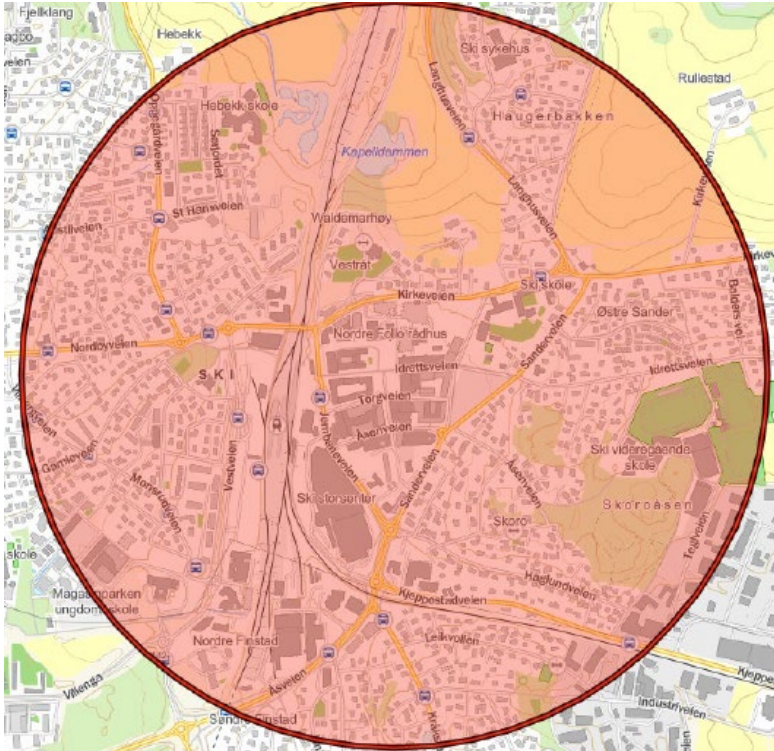


Figur 10: Kart over knutepunktsoner i Oslo, kilde Oslo kommune, plan- og bygningsetaten 2019.

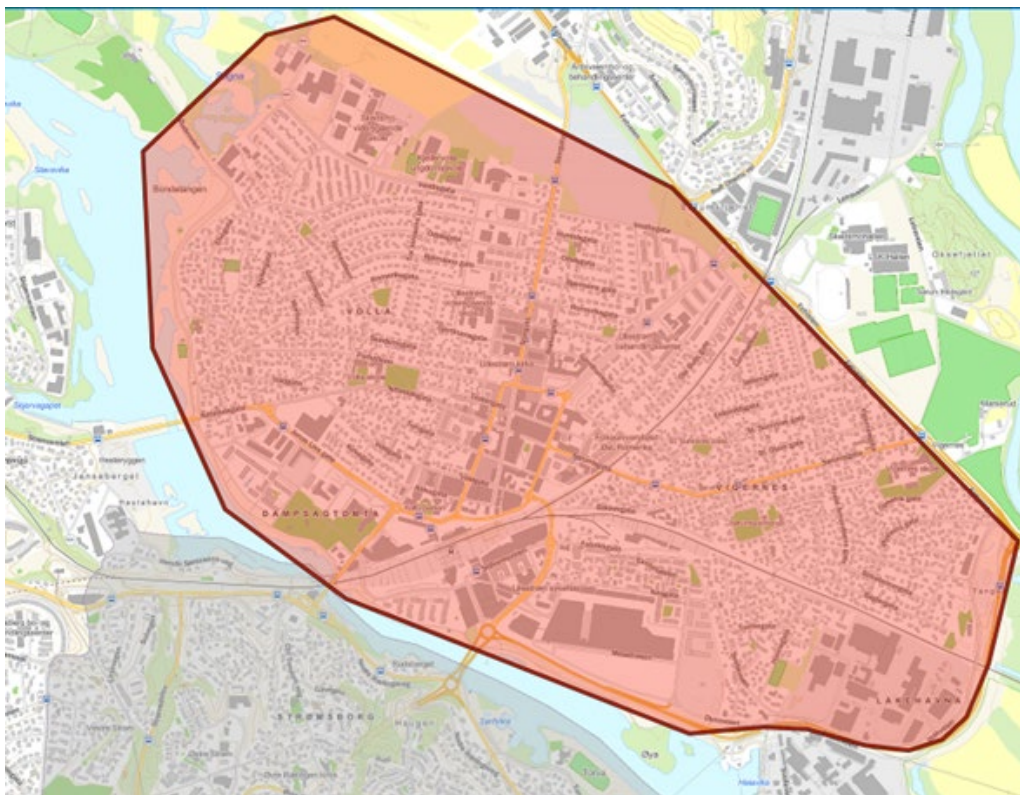


Figur 11: Geografisk avgrensning av område for rapportering av parkeringsplasser i 2023 for Sandvika, det benyttes avgrensning for sentrum (innerst linje), kilde Bærum kommune.

Vedlegg 1 – Dokumentasjon av indikatorer



Figur 12: Geografisk avgrensning av område for rapportering av parkeringsplasser i 2023 for Ski, kilde Nordre Follo kommune.



Figur 13: Geografisk avgrensning av område for rapportering av parkeringsplasser i 2023 for Lillestrøm.

H **Kvalitativ beskrivelse areal og parkering**

Fra byvekstvtalen:

Det vil være forhold ved kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk som det ikke er mulig å fange opp ved bruk av indikatorene. Derfor vil det være behov for å gjøre kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for transportbehovet og transportmiddelbruken.

Noen eksempler på slike vurderinger kan være:

- Gang- og sykkeltiltak som påvirker reisevanene (f.eks. snarveger, bruer el som korter ned reisetiden og som er vanskelig å analysere basert på reisetid langs veg)
- Innføring av nye bestemmelser eller vedtak som fører til endrede betingelser for utbygging og reisevaner (f.eks. parkeringsbestemmelser/ boligsoneparkering, bestemmelser vedr utbygging i sentra/knutepunkt, endringer mv.)
- Bruk av kampanjer og mobilitetsplanlegging som bidrar til endring i reisevaner osv. Bør følges opp med lokale reisevaneundersøkelser som dokumenter reisemiddelfordeling og endring.

Ansvar: alle partene i Byvekstvtalen

I **Befolkning**

Utvikling i befolkning benyttes som referanse i fremstilling av historiske endringer for enkelte indikatorer. Kommuner i Oslo og Akershus, med hele nye Asker og Aurskog-Høland etter kommunesammenslåing, benyttes som geografisk avgrensning.

Det benyttes befolkningstall fra SSB [07459: Alders- og kjønnsfordeling i kommuner, fylker og hele landets befolkning \(K\) 1986 - 2024. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#). SSB viser befolkning på kommunenivå per 1. januar.

Befolkningstall for hvert år beregnes som gjennomsnitt mellom 1. januar aktuelt år og 1. januar påfølgende år.

Ansvar: Sekretariatet sammenstiller data