

Status måloppnåelse

Trafikkutvikling

April 2026

Oppsummering

Byindeksen viser fortsatt en vekst (5,2 prosent) i biltrafikken sammenlignet med 2019, men veksten har flatet ut de siste månedene. Det er viktig å huske på at byindeksen har en usikkerhet, og at den kun viser endring over tid gjennom tellepunkt som i all hovedsak ligger på hovedvegnettet.

Kollektivtrafikken har hatt en nedgang i januar-februar 2026 sammenlignet med 2025, men reiseaktiviteten i februar 2025 var påvirket av VM på ski. Sammenlignet med 2024 derimot har det vært en vekst på elleve prosent flere påstigende passasjerer i sone A på buss/trikk og 38 prosent flere reiser med tog i sone A.

Antall syklist gjennom registreringspunkter med historikk var 27 prosent høyere i januar-mars 2026 sammenlignet med 2019. Over tid er det store bildet at det er vekst i antall syklist gjennom tellepunktene. Miljøpakken jobber med å få på plass flere tellere.

Reisevaneundersøkelser (RVU) viser at gange i gjennomsnitt står for rundt 25 prosent av reisene til bosatte i miljøpakkeområdet.

I RVU 2025 er det gjort mange endringer sammenlignet med tidligere år som gjør at resultatene ikke nødvendigvis er sammenlignbare over tid. Statens vegvesen er i gang med å se på hvilken betydning endringen av RVU har hatt for resultatene per byområdene. Det er altså for tidlig å konkludere med at det er et trendbrudd i reisemiddelfordelingen.



Personbiltransport

Trafikken siste tre år var 5,2 prosent høyere enn i 2019. Veksten siste år er lavere. I januar-februar 2026 var andelen elbiler i bom 49 prosent.



Buss og trikk

I januar-februar 2026 var det færre påstigende passasjerer i sone A enn i 2025. Nedgangen skyldes hovedsakelig VM på ski februar-mars 2025. Sammenlignet med 2024 er det en vekst i påstigende passasjerer på 11 prosent.



Tog

I januar og februar 2026 ble det i gjennomsnitt tatt 110 000 reiser i sone A. Dette er en nedgang på to prosent sammenlignet med 2025. Nedgangen skyldes hovedsakelig VM på ski februar-mars 2025. Sammenlignet med 2024 er det en vekst på 38 prosent.



Sykkel

I januar-mars 2026 var det i sykkeltellere med historikk rundt 27 prosent flere syklende enn i 2019. Over tid er det store bildet at det er vekst i antall syklist gjennom tellepunktene.



Gående

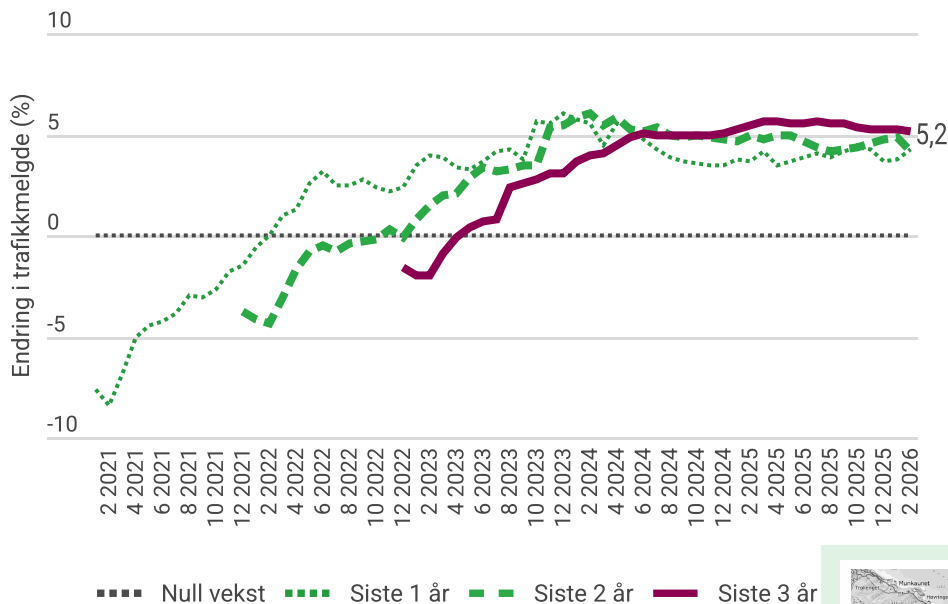
Reisevaneundersøkelser viser at gange i gjennomsnitt står for rundt 25 prosent av reisene til bosatte i miljøpakkeområdet.

Personbiltransport

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikktviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det skal være nullvekst sammenlignet med referanseåret 2019. **Byindeksen estimerer trafikken i Trondheimsområdet siste tre år til å være 5,2 prosent høyere enn i 2019.** Som figuren nedenfor viser har trafikkveksten det siste året vært lavere. Det betyr at dersom trafikkmengden framover blir på samme nivå som i dag vil det glidende snittet for tre år reduseres og sammenfalle med det som snittet for 1 år ligger på i dag, og altså på et lavere nivå.

I de to første månedene av 2026 var elbilenes andel av passeringer med "lette" biler på 49 prosent, mot 14 prosent i 2019. Andelen elbiler gjennom Miljøpakken sine bommer har økt år for år. Elbilandelen varierer også mellom de ulike bomstasjonene (se kart nedenfor).

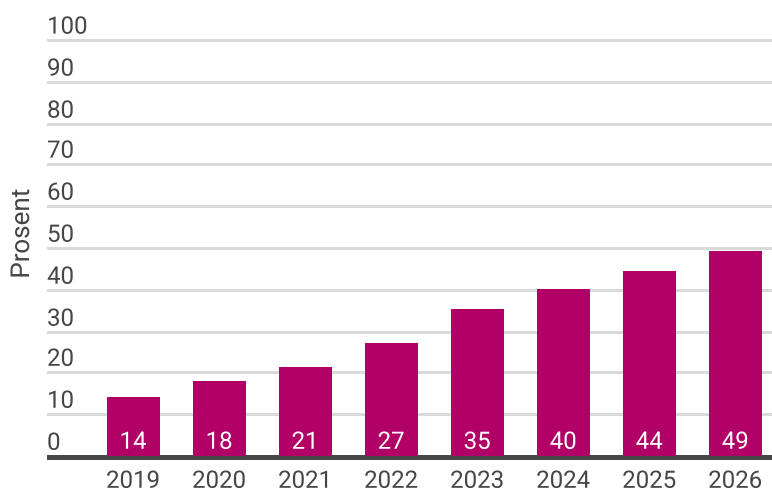
Byindeksen. Estimert gjennomsnittlig endring siste glidende 1, 2 og 3 år



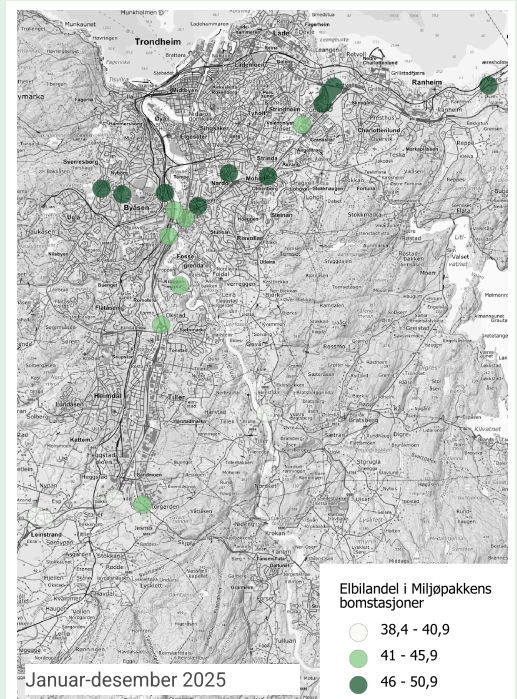
Byindeksen viser trafikkmengde i byområdet sammenlignet med referanseåret. Beregningene er basert på passeringer i faste trafikkregistreringspunkt og bomstasjoner. Se mer informasjon side 9.

Kilde: Statens vegvesen

Andel elbil i bom. "Lette" biler. Januar-februar, 2019-2026.



Kilde: Vegamot

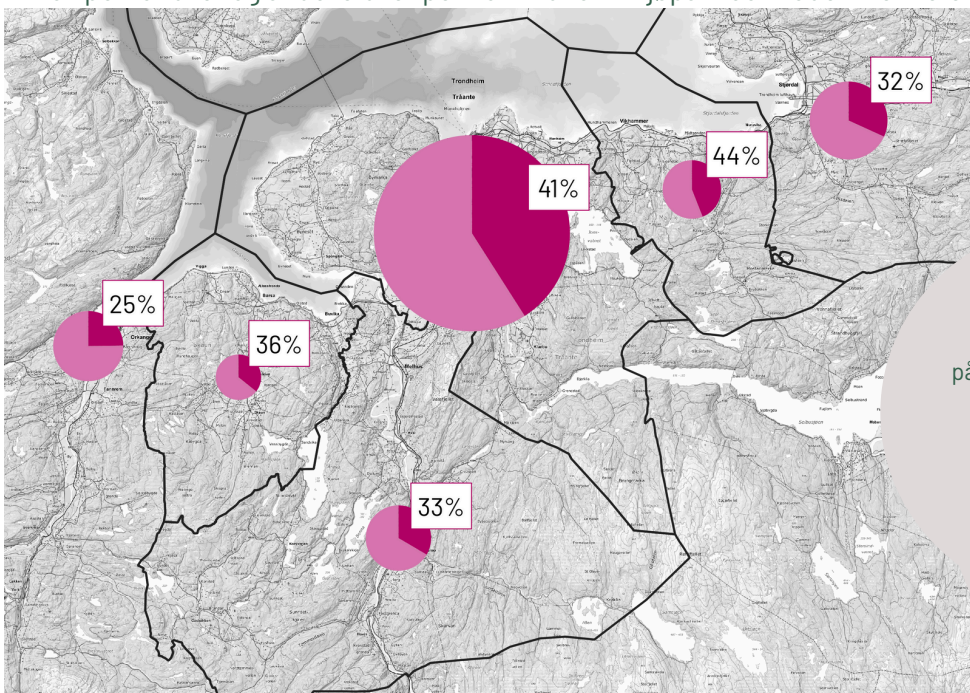


Personbiler

Ved utgangen av februar 2026 besto den totale bilparken i miljøpakkeområdet av rundt 142 000 personbiler. Dette er omlag 1 400 flere enn på samme tid i 2025. Andelen el-biler i miljøpakkeområdet var 38 prosent. På samme tid i fjor var elbilandelen 34 prosent, og i 2019 var elbilandelen ni prosent.

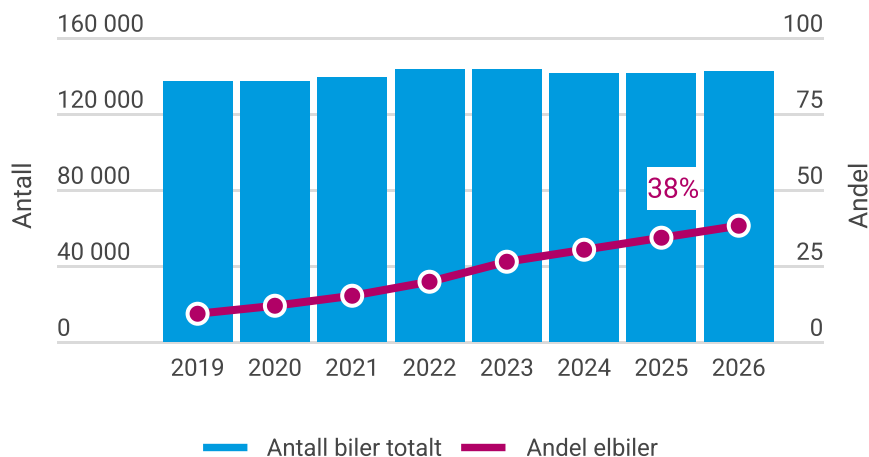
Det er stor forskjell på antall biler og andelen elbiler innad i miljøpakkeområdet (se kart nedenfor). Det er flest personbiler i Trondheim hvor det er omlag 92 500 biler. Av disse er 41 prosent en elbil. Malvik har 8 200 biler og en elbilandel på 44 prosent, og dermed den største elbil-andelen blant kommunene utenfor Trondheim. Utenfor Trondheim er det flest biler i Stjørdal (14 500 biler) og Orkland (11 800 biler). Her er elbilandelen henholdsvis 32 prosent og 25 prosent. I Melhus og Skaun er det henholdsvis 10 300 biler (33 prosent elbil) og 5 000 biler (36 prosent elbil).

Antall personbiler og andel elbiler per kommune i miljøpakkeområdet. Per 28.02.2026.



I kartet viser størrelsen på sirkelene antall biler i den enkelte kommune og kakestykkene viser andelen elbiler/øvrige biler.

Antall biler/elbiler i miljøpakkeområdet. Per 28.02.2019-26.



Kilde for statistikk til kart og figur: OFV. OFV har gjennomført en adressevask av alle kjøretøy. Dermed er tallene noe endret fra tidligere rapportering.

Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)

I februar offentliggjorde Statens vegvesen hovedresultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2025 sammen med en pressemelding: Reisevaneundersøkelsen 2025: Bilreisene øker i byområdene". I RVU 2025 er

det imidlertid gjort mange endringer sammenlignet med tidligere år, som medfører at resultatene ikke nødvendigvis er sammenlignbare over tid. Statens vegvesen er i gang med å se på hvilken betydning endringen av RVU har hatt for resultatene per byområdene. Resultatene fra dette arbeidet vil bli tatt inn i evalueringsrapporten for Miljøpakken. **Det er altså for tidlig å konkludere med at det er et trendbrudd i reisemiddelfordelingen.**

I stort så viser RVU at bil er den viktigste transportformen. Deretter er det reiser der vi går hele reisen som er viktigst. Vi går på omlag hver fjerde reise.

Reisevaneundersøkelsen 2025: Bilreisene øker i byområdene

Publisert 27. februar 2025

Etter noen år med nedgang går andelen bilreiser opp – både nasjonalt og i de store byområdene.



Ka på tv. 4 inn mot Oslo Foto: Bård Asle Nordbø

Trondheimsområdet: betydelig økning i bilbruk

I BVA Trondheims-området gikk bilførerandelen opp fra 40 til 43 prosent og i Trondheim kommune fra 33 til 37 prosent. Gåing og sykling i kommunen gikk ned. Den nasjonale reisear andelen bilfører har økt fra 47 prosent til 49 prosent mens kollektivtrafikken holdt seg stabil på 13 prosent. økte også i storbyområdene.

Selv om RVU viser at **andelen** bilførerreiser i gjennomsnitt er redusert over år, så kan det bety flere reiser i **antall** som følge av økt befolkningsvekst og/eller økt reiseaktivitet. Andelen varierer også med geografi, kjønn, alder, sesong med mer. Blant annet så har sykkelandelen blant bosatte i Trondheim kommune økt noe over tid. Sykkelandelen er også høyere for bosatte nærmere sentrum.

Figur: Reisemiddelfordeling, 2009-2025. Bosatte i miljøpakkenområdet.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2009-2025, Opinion/Statens vegvesen.

RVU 2009-2024 benytter lokal vektning og i kategorien "kollektiv" inngår kun trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspresbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien. RVU 2025 er hentet fra Statens vegvesen sitt dashboard med en litt annen vektning og annen kategorisering av kollektivtransport. Dette har ikke vesentlig betydning for tallene. I tallene for 2009-2019 er utvalget for Orkland kun for gamle Orkdal kommune.

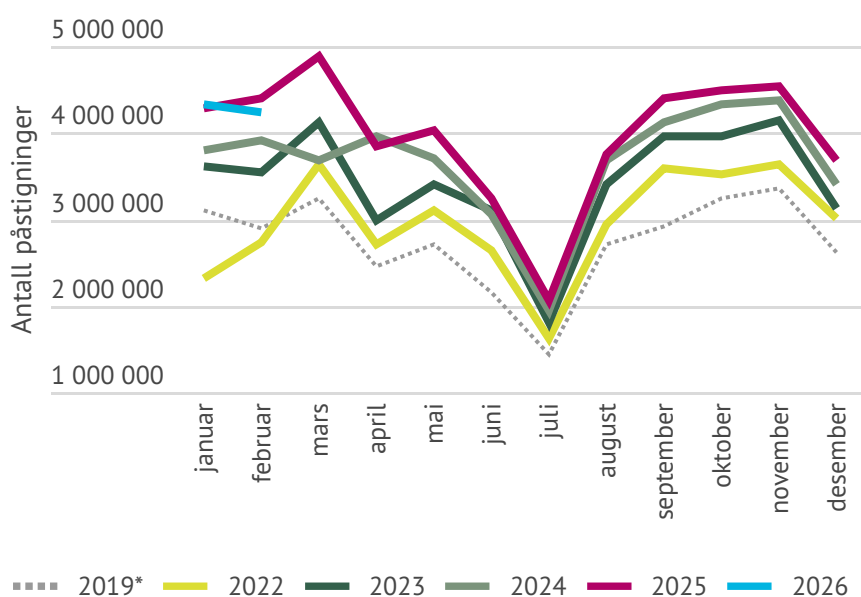
Kollektiv

Buss og trikk

Tall fra AtB viser noe færre påstigende passasjerer i sone A de to første månedene i 2026 sammenlignet med 2025. Reiseaktiviteten i februar 2025 var påvirket av VM på ski.

De to første månedene i 2026 var det i gjennomsnitt nærmere 4,3 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A. Sammenlignet med 2024 er det en vekst i påstigende passasjerer i januar og februar 2026 på 11 prosent.

Antall påstigninger på buss og trikk. Per måned.



Statistikken viser antall påstigninger på trikk, de grønne bybussene og regionlinje 310**, 311 og 410** som i sin helhet kjører innenfor miljøpakkeområdet.

Kilde: AtB, Trøndelag i tall (<https://trondelagitall.no/statistikk/kollektiv>)

VM på ski ble arrangert fra 26. februar til 9. mars 2025. Reiser på skyttelbussene og økt reiseaktivitet på de ordinære linjene påvirker tallene i februar og mars 2025.

* Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021.

** Linje 310 og 410 er inkludert i tallene fra mai 2024. Disse linjene utgjør en normal måned 41 000 ekstra påstigninger på linje 310 og 16 000 ekstra påstigninger på 410.

Kollektiv

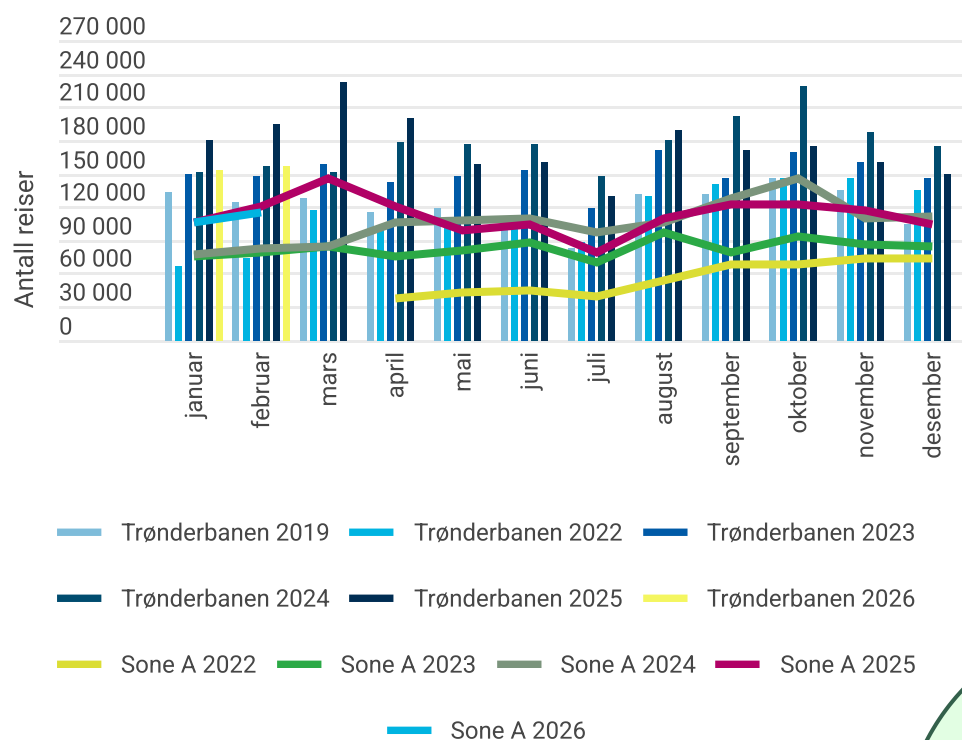
Tog

I stort viser tall fra SJ Norge en positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen og i sone A etter at det ble mulig å reise med tog i sone A med rabatterte priser.

I januar og februar 2026 ble det tatt drøyt 154 000 reiser i gjennomsnitt per måned på Trønderbanen. Av disse var drøyt 110 000 av reisene innad i sone A. Dette er 72 prosent av reisene på Trønderbanen, og en nedgang på to prosent sammenlignet med 2025. Reiseaktiviteten i februar 2025 var påvirket av VM på ski. Sammenlignet med 2024 er det derimot en vekst på 38 prosent.

Etter raset på Nesvatnet 30. august ser vi en nedgang i antall reiser på Trønderbanen. Nedgangen er størst utenfor sone A hvor det ble innført buss for tog, men det er også en nedgang innenfor sone A. En nedgang i reiser på Trønderbanen og innad i sone A i mai-juli 2025 kan blant annet skyldes vedlikeholdsarbeid og stenging i forbindelse med elektrifiseringsprosjektet, og mer buss for tog.

Antall reiser på Trønderbanen og i sone A. Per måned.



Kilde: SJ, Jernbanedirektoratet.

Reiser med tog
Stolpene viser reiser på Trønderbanen. Linjene viser reiser i sone A.

Økningen i antall reiser på Trønderbanen fra februar til mars 2022 skyldes fjerning av koronarestriksjoner og at det fra 1. mars 2022 ble mulig å reise med tog med AtB-billett i hele sone A.

VM på ski ble arrangert fra 26. februar til 9. mars 2025 og påvirker tallene i denne perioden.

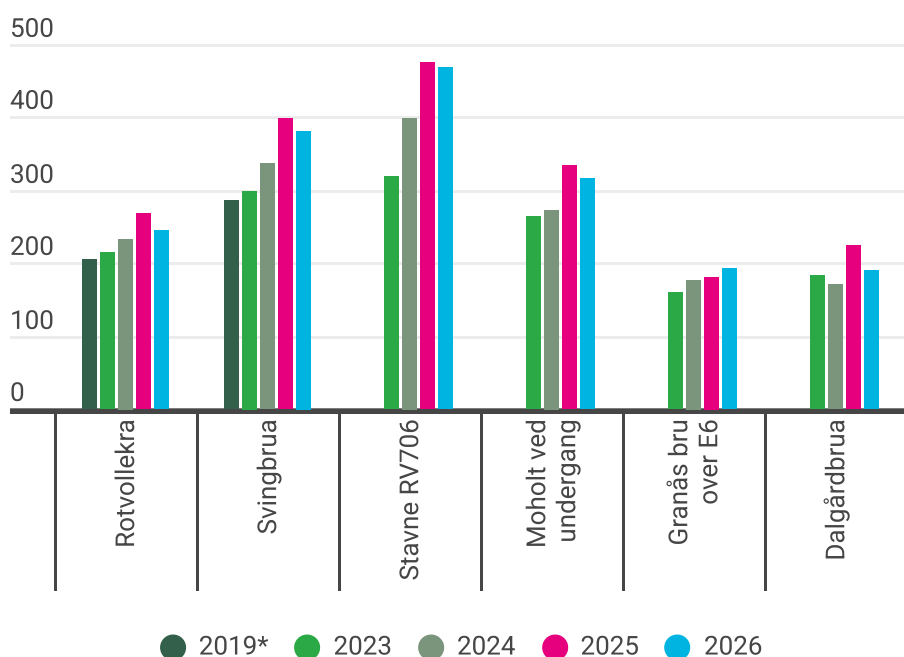
30. august 2025 gikk det et ras på Nesvatnet i Levanger kommune. Dette førte til færre reisende, men hovedsakelig utenfor sone A hvor det ble innført buss for tog.

Sykkel

Antall sykklister gjennom registreringspunkter med historikk (Rotvollekra og svingbrua) var 27 prosent høyere i januar-mars 2026 sammenlignet med 2019. Sykkeltellingene for januar-mars 2026 viser en nedgang gjennom de fleste sykkeltellere sammenlignet med 2025. Dette skyldes rekordmange sykklister i februar og mars 2025. Over tid er det store bildet at det er vekst i antall sykklister gjennom tellepunktene.

I tillegg til sykkeltellerne nedenfor har Miljøpakken finansiert flere kameratellere som Trondheim kommune har utplassert. Disse kan skille på trafikantgrupper, og kan dermed gi statistikk ikke bare på sykkel, men også gående og el-sparkesykkel og annet. Bruk av disse dataene venter på avklaringer i Trondheim kommune.

Månedsdøgntrafikk i sykkeltellere. Januar-mars, 2019-2026.



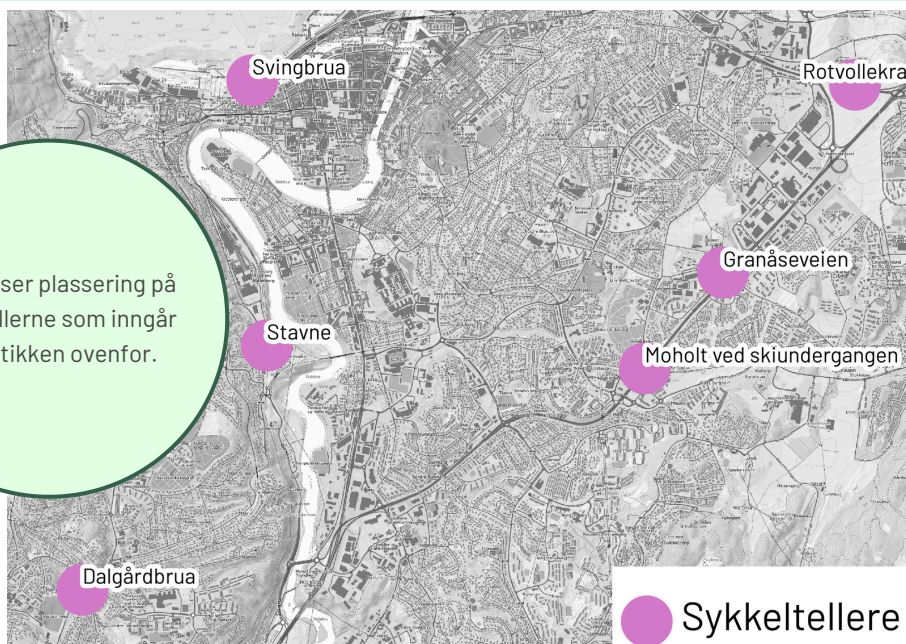
Kilde: Statens vegvesen (Trafikkdata.no) og Trondheim kommune (eco-counter).

Reiser med sykkel

Antall sykkelreiser påvirkes av vær og føre. Antall syklende er lavt i januar og øker mot sommeren. Ferie og veghindringer kan påvirke variasjoner mellom måneder og år.

Reiser med elsparkesykkel er ikke inkludert i denne statistikken.

Kartet viser plassering på sykkeltellerne som inngår i statistikken ovenfor.



Merknader til statistikken

Byindeksen

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen. Miljøpakken måles på byindeksen i et tre års glidende snitt. I tillegg viser denne rapporten byindeksen som inneholder trafikken hittil i år sammenlignet med samme periode 2019. Den er mer egnet til å vise utviklingen slik den er nå. I motsetning til tre års glidende snitt som kan jevne ut og skjule endringer.

Byindeksen er basert på all trafikk på kjøretøy under 5,6 meter gjennom faste trafikkregistreringspunkt og bomstasjoner. Den inneholder ingen metode for å fjerne gjennomgangstrafikk, næringstransport eller mobile tjenesteytere i «lette» biler fra øvrig personbiltransport. En analyse av Statens vegvesen viser at gjennomgangstrafikk utgjør en ubetydelig del av trafikken. Data fra reisevaneundersøkelser, som oppdateres årlig, kan brukes som en supplerende kilde for å si noe om utviklingen i personbiltrafikk. Statens vegvesen har nylig satt i gang et arbeid med å bedre trafikkdata i, og på tvers av, byvekstavtaleområder.

Se mer info om byindeksen her: <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkutvikling/>

Påstigende passasjerer, buss og trikk

Tall for 2019 er ikke sammenlignbare med tall etter 2019. Tall for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger. Før omlegging av rutestrukturen i 2019 ble omstigningsandelen beregnet til å være 15 prosent. Etter omleggingen av rutestrukturen høsten 2019 er omstigningsandelen anslått til 40 prosent. Antall påstigende passasjerer er altså ikke det samme som antall reiser.

En annen forskjell fra 2019 er utvidelsen av sone A til Melhus og Stjørdal i oktober 2021 og Skaun og Orkland i 2024.

Sykkel

Miljøpakken har over tid hatt utfordring med lite data på sykkel, men dette har det blitt satset på de senere årene. Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. Partene jobber med å få ikke-operative sykkeltegnere i drift og utplassere nye kontinuerlige tellere. Trondheim kommune har etablert flere nye registreringspunkt fra høsten 2022. Statistikk fra disse kan ses på følgende nettside: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359>. Trøndelag fylkeskommune har også utplassert flere tellere i løpet av 2025. Statens vegvesen har nylig etablert en teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av nye sykkeltegnere kan godkjennes. Godkjent utstyr betyr at dataene på sikt kan innlemmes i Trafikkdata.no, og dermed gjøres tilgjengelig for alle. Testing av utstyr pågår fra våren 2024 og fremover.