



Byindeks Tromsø

2016 - august 2021

Innhold

1	Formål	2
1.1	Områdeavgrensing og vegnett	2
1.2	Byindekspunktene	3
2	Endring i trafikkmengde	5
2.1	Endring i glidende treårsperiode	5
2.2	Endring per år	6
2.3	Endring per måned.....	10

Tabelliste

Tabell 1.	Samlet veglengde.....	2
Tabell 2.	Trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen.	3
Tabell 3.	Estimert endring i trafikkmengde for siste tre år.	5
Tabell 4.	Estimert endring i trafikkmengde for området.	6
Tabell 5.	Estimert endring i trafikkmengde for lette kjøretøy ved trafikkregistreringspunktene.	8

Figurliste

Figur 1.	Trafikkregistreringspunktene og årsdøgntrafikk.	4
Figur 2.	Estimert endring i trafikkmengde for lette kjøretøy per år.....	7
Figur 3.	Estimert endring i trafikkmengde per måned.	10

1 Formål

Byvekstavtalene har mål om nullvekst i persontransport med bil: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.* Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks og reisevaneundersøkelser, ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene.

Datagrunnlaget for byindeksen består av “lette” biler, dvs. biler som er under 5,6 m.⁷ Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riks- og fylkesveger, samt på enkelte kommunale veger, og er ment å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes registrert trafikk dato for dato og time for time mellom to påfølgende år. Det tas hensyn til perioder hvor registreringsutstyret ikke har vært i drift, og perioder hvor trafikken i stor grad er påvirket av stenginger og omkjøringer.

Metodikken for beregning av byindeks er beskrevet nærmere i rapporten “Metodikk for beregning av byindeks”, som er tilgjengelig på nettsiden

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/indekser/byindeks>.

1.1 Områdeavgrensning og vegnett

Dagens byindeks gjelder for byområdet Tromsø.

Veglengder fordelt på vegkategori for gjeldende område er oppsummert i tabellen nedenfor.

Tabell 1. Samlet veglengde.

Vegkategori	Lengde (km)
Europaveg	47
Riksveg	5
Fylkesveg	455
Kommunalveg	390

⁷ Data fra reisevaneundersøkelsen gjør det mulig å skille ut gjennomgangstrafikken, og å skille ut næringstransport med personbil («lette» biler), og kan brukes som en supplerende kilde.

Lengden på vegnettet gjelder per 1. januar 2021, og omfatter kun bilveg. Lengde på kryssystem og sideanlegg er utelatt.²

Trafikkregistreringene som ligger til grunn for byindeksen foretas i all hovedsak på riks- og fylkesvegnettet. Oversikten viser at kommunalt vegnett har størst samlet lengde, men dette omfatter også alle små boligater som hver for seg har relativt lite trafikk. Trafikkregistreringene på de mer trafikkerte riks- og fylkesvegene vil fange opp en betydelig andel av trafikkmengden i området, og vil sånn sett være representativt som grunnlag for et mål på den totale endringen i trafikkmengden.

1.2 Byindekspunktene

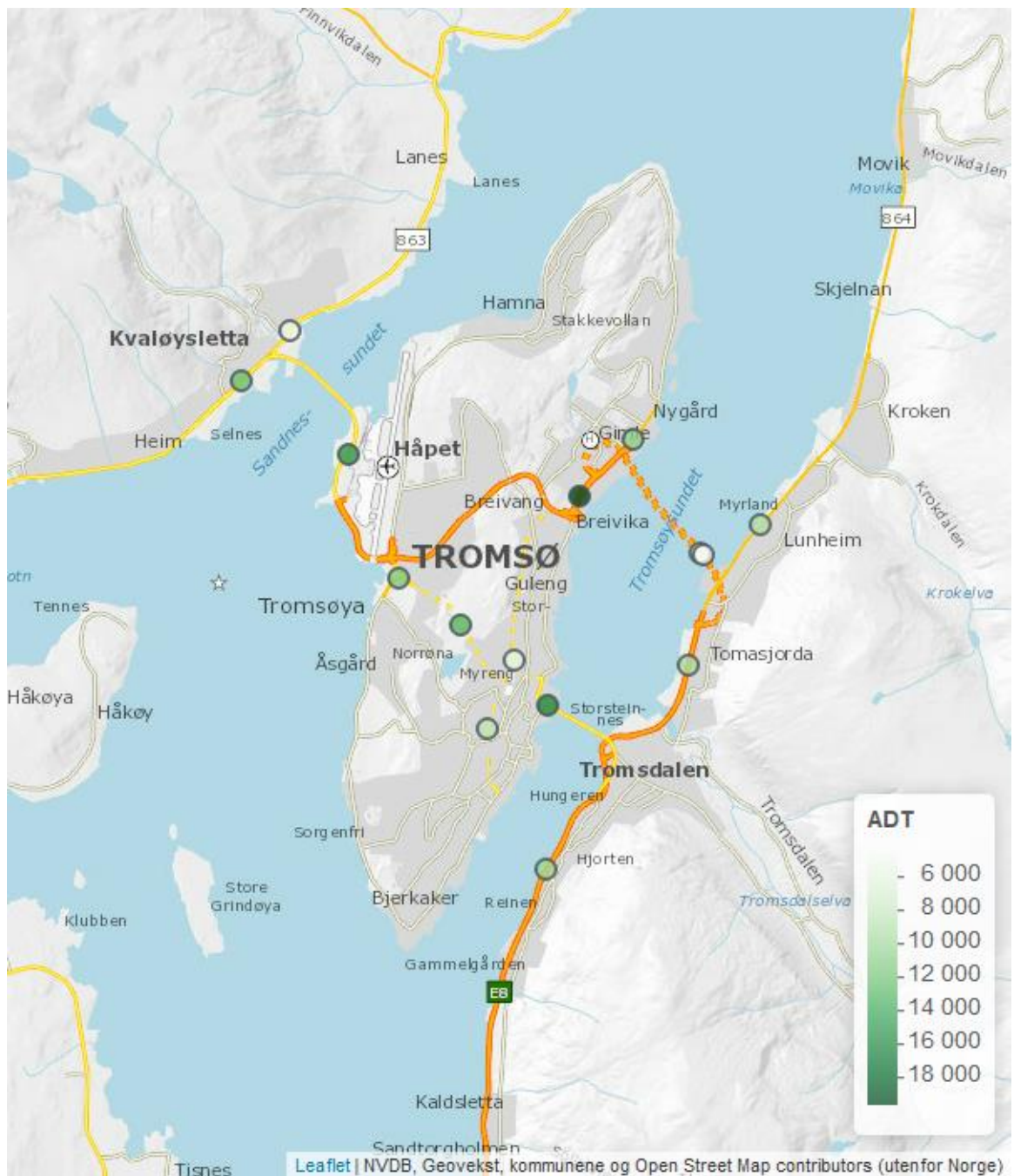
Trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen er listet opp i følgende tabell. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er oppgitt for lette biler (målt til kortere enn 5,6 m).

Tabell 2. Trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen.

Navn	Vegreferanse	ÅDT	År
Breivika	EV8 S2D1 m207	19 600	2020
Tromsøysundtunnelen T1	EV8 S2D1 m2967	4 830	2020
Tromsøysundtunnelen T2	EV8 S2D1 m5455	4 580	2020
Kraftforsyningen	EV8 S2D1 m8454	9 780	2020
Hungeren	EV8 S3D1 m1048	10 220	2020
Tromsøbrua	FV862 S1D1 m1705	16 140	2020
Breiviktunnelen	FV862 S1D1 m2604	6 020	2020
Sentrumstangenten	FV862 S1D10 m791	8 660	2020
Langnestunnelen	FV862 S1D20 m897	13 190	2020
Postterminalen	FV862 S1D30 m46	11 450	2020
Sandnessund Brua	FV862 S2D1 m609	15 110	2020
Kvaløysletta Sør	FV862 S2D1 m2930	12 350	2020
Kvaløysletta Nord	FV863 S1D1 m378	5 430	2020
Lunheim	FV864 S1D1 m1417	9 600	2020
Gimle	FV7772 S1D1 m130	10 940	2019

² Videre filtrering: kun topologinivå VT+VTKB, kun vegtype kanalisert veg og enkel bilveg, kun veglenketype "hoved". Adskilte løp: kun "Nei" og "Med" – dette som en enkel måte å unngå dobbelttelling av f.eks. toløpstuneller på.

Kartet nedenfor viser plasseringen av trafikkregistreringspunktene.



Figur 1. Trafikkregistreringspunktene og årsdøgntrafikk.

2 Endring i trafikkmengde

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til de fire største byområdene datert 11.12.2019. Måloppnåelsen gjelder fremdeles avtaleperioden sett under ett. Det skal være netto nullvekst i perioden.

Endring i trafikkmengde er beregnet for hver måned mellom to påfølgende år, med januar i året etter referanseåret som første månedsindeks. Glidende tre års indeks bruker de siste 36 månedsindeksene som grunnlag.

2.1 Endring i glidende treårsperiode

Først når månedsindeks er beregnet gjennom tre år eller lenger, kan det beregnes en glidende treårsindeks. Den vil så oppdateres månedlig.

Tabell 3. Estimert endring i trafikkmengde for siste tre år.

Treårsperiodens slutt		Endring i trafikkmengde (%)
Desember	2019	0,6
Januar	2020	0,3
Februar	2020	0,1
Mars	2020	-2,8
April	2020	-3,3
Mai	2020	-4,5
Juni	2020	-4,7
Juli	2020	-4,7
August	2020	-5,0
September	2020	-5,2
Oktober	2020	-5,5
November	2020	-6,2
Desember	2020	-6,2
Januar	2021	-7,3
Februar	2021	-8,0
Mars	2021	-5,7
April	2021	-4,7
Mai	2021	-3,9
Juni	2021	-3,7
Juli	2021	-3,6
August	2021	-3,5

2.2 Endring per år

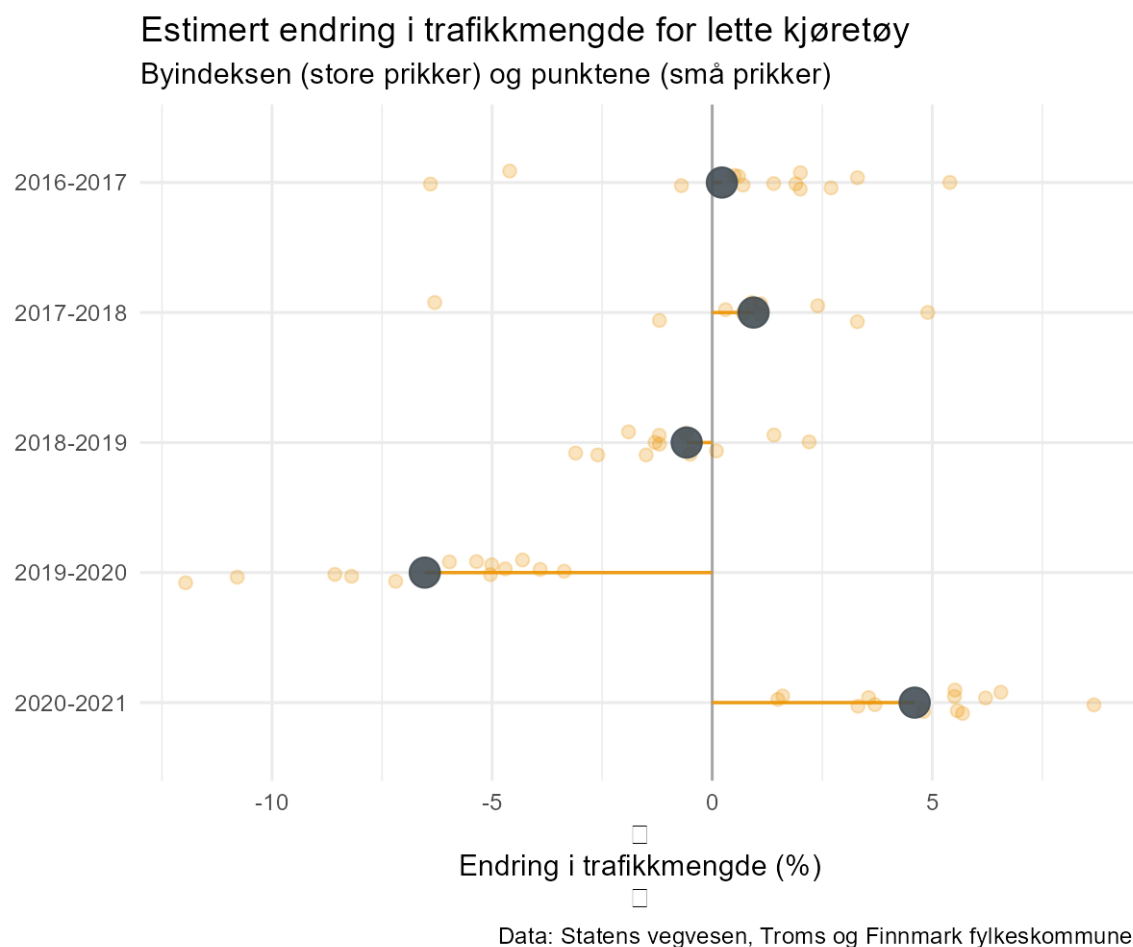
Endring i trafikkmengde er også beregnet for hele kalenderår. Tabellen nedenfor viser byindeksen for hvert år, samt for hele perioden.

Tabell 4. Estimert endring i trafikkmengde for området.

Periode		Endring i trafikkmengde (%)	Standardavvik (%)	Standardfeil (%)
2016-2017	jan-des	0,2	3,1	0,9
2017-2018	jan-des	0,9	3,1	1,0
2018-2019	jan-des	-0,6	1,5	0,4
2019-2020	jan-des	-6,5	2,5	0,7
2020-2021	jan-aug	4,6	2,1	0,6
2016-2018	jan-des	1,2	1,2	0,3
2016-2019	jan-des	0,6	0,5	0,2
2016-2020	jan-des	-6,0	1,1	0,3
2016-2021	jan-aug	-1,7	3,8	1,0

Byindeksen estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til august 2021 til å være -1,7 %.

Nedenfor vises en graf over byindeksene for hver periode, sammen med alle punktindeksene.



Figur 2. Estimert endring i trafikkmengde for lette kjøretøy per år.

Tabellen nedenfor angir endring i trafikk ved byindekspunktene. Manglende tall skyldes at punktet har for dårlig med data eller er ekskludert fra datagrunnlaget for å unngå skjevhet i utvalget.

Tabell 5. Estimert endring i trafikkmengde for lette kjøretøy ved trafikkregistreringspunktene.

Navn	Veg	Endring i trafikkmengde (%)					
		2016 -2017	2017 -2018	2018 -2019	2019 -2020	2020 -2021	2016 -2021
Breivika	Ev 8	-6,4	4,9	1,4	-7,2	6,2	-1,9
Tromsøysundtunnelen T1	Ev 8				-4,7	5,7	
Tromsøysundtunnelen T2	Ev 8			-0,6	-3,9	5,5	
Kraftforsyningen	Ev 8	2,0	-6,3	-1,3	-5,0	5,5	-5,5
Hungeren	Ev 8	1,4	2,4	0,1	-4,3	3,7	3,1
Tromsøbrua	Fv 862	-4,6	1,1	-1,2	-10,8		
Breiviktunnelen	Fv 862	5,4	-1,2	2,2	-12,0	4,8	-1,8
Sentrumstangenten	Fv 862	2,7		-3,1	-8,6	8,7	
Langnestunnelen	Fv 862	0,7		-1,2	-8,2	1,6	
Postterminalen	Fv 862	3,3	3,3			1,5	
Sandnessund Brua	Fv 862	0,5	0,9	-1,5	-6,0	3,5	-2,7
Kvaløysletta Sør	Fv 862	1,9	0,7	-1,9	-5,3	5,6	0,6
Kvaløysletta Nord	Fv 863	-0,7	0,3	-2,6	-3,4	3,3	-3,1
Lunheim	Fv 864	0,6	1,1	-0,5	-5,0	6,6	2,4
Gimle	Fv 7772	2,0					

2.2.1 Spesielle trafikkforhold

Trafikkregistreringspunktene som benyttes i byindeksen dekker kun en andel av det aktuelle vegnettet. Derfor kan det oppstå omfordeling av trafikk i vegnettet som bare delvis fanges opp i datagrunnlaget. Et typisk eksempel er en veg som stenges i en lengre periode i forbindelse med vegarbeid, og som fører til at all trafikken som normalt kjører der må benytte andre veger i området. Da har vi to ulike scenarier:

1. Den totale trafikkmengden i området er fortsatt den samme, siden omkringliggende vegnett har kapasitet til å føre den omdirigerte trafikken, samt at omkjøringen ikke tar så mye lengre tid at tureterspørselen går ned.
2. Den totale trafikkmengden i området går ned som følge av manglende kapasitet i omkringliggende vegnett, eventuelt at omkjøringsruter blir for lange, og med det tidkrevende, som gjør tureterspørselen lavere.

Formålet med en byindeks er å estimere en generell trend i trafikkutviklingen over tid. Byindeksen skal derfor ikke få et endringsbidrag fra stengingen i scenario 1, mens den skal få det i scenario 2.

Med full informasjon om trafikken på alle deler av vegnettet, ville byindeksen uten videre ha fanget opp dette. Men siden byindekspunktene bare har data fra deler av vegnettet, må det tas hensyn til det i utvalget av punkter som bidrar til indeksen til enhver tid.

Er det et byindekspunkt på en stengt veg, er det ikke alltid tilfelle at all den omfordelte trafikken fanges opp i andre byindekspunkt. Dette er avhengig av vegnettets struktur omkring den stengte vegen og fordeling av byindekspunktene der. Nedgangen i punktet på stengt veg veies derfor ikke alltid opp av tilsvarende økning i andre punkter, og det er derfor punkt på stengt veg i noen tilfeller tas ut av datagrunnlaget. Da må eventuelle andre punkt som får økning som følge av stengingen også tas ut.

Trafikkregistreringspunkter må derfor ses i sammenheng med langvarige hendelser på vegnettet som medfører omkjøringsruter.

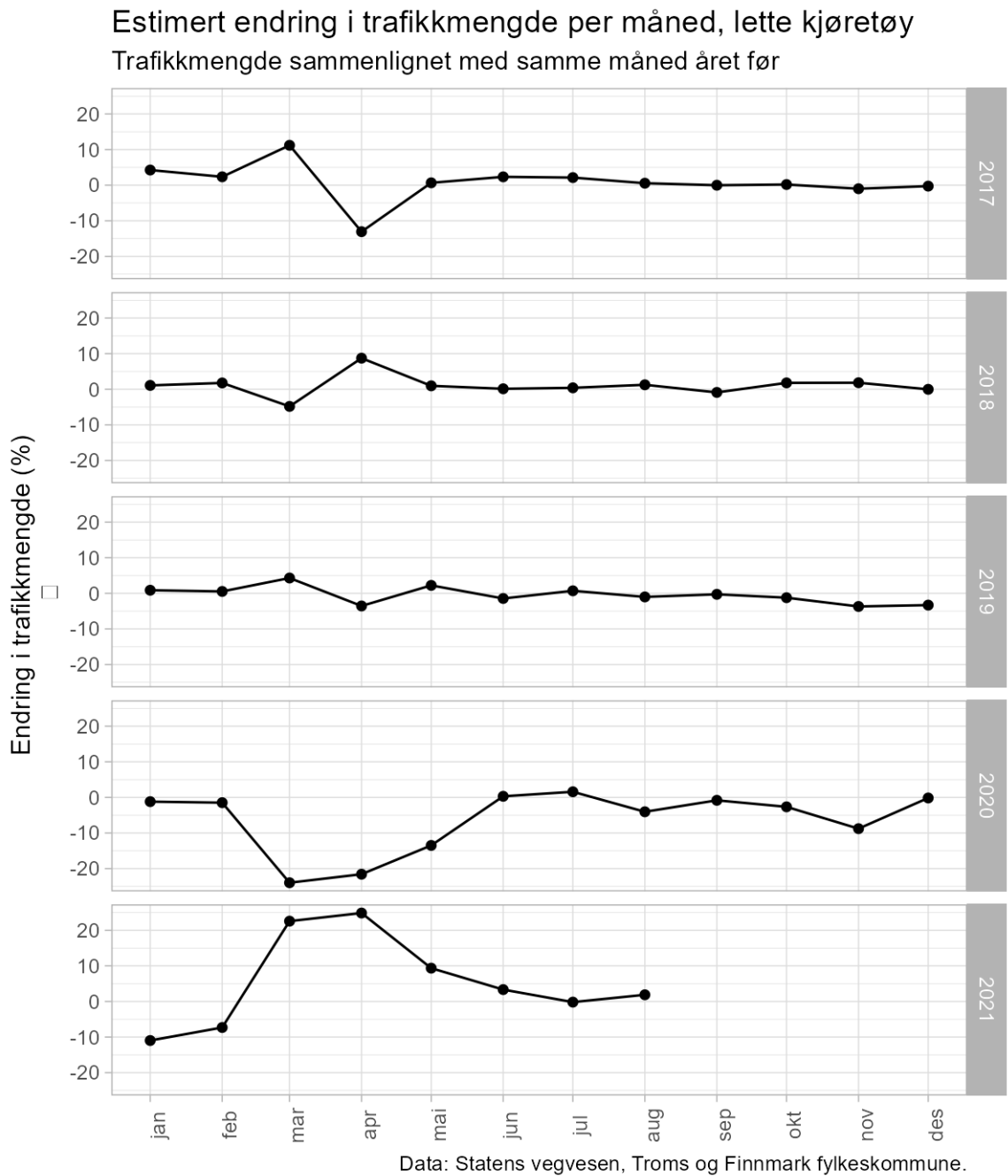
Ved innføring eller fjerning av bomring, tilføring eller fjerning av bomstasjoner, samt endring av bomtakster, vil trafikken påvirkes. Trafikkregistreringspunkter som påvirkes av dette blir ikke tatt ut av datagrunnlaget så lenge de fanger opp trafikkfordelingen på veger som både får økt og redusert trafikk som følge av dette.

2.2.2 Trafikale følger av tiltak mot koronaviruspandemien

Fra mars 2020 er trafikken i stor grad påvirket av tiltak mot spredningen av det nye koronaviruset. Trafikken varierer i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Enkelte tiltak har ført til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Oppfordringen om å unngå å benytte kollektivtrafikk dersom mulig, har gjerne bidratt til å øke personbiltrafikken noe, men totalt sett har tiltakene stort sett ført til mindre biltrafikk.

2.3 Endring per måned

Figuren nedenfor viser endring i trafikk per måned, sammenlignet med samme måned året før.



Figur 3. Estimert endring i trafikkmengde per måned.



Statens vegvesen
Abels gate 5
7030 Trondheim

Tlf: (+47)22073000
trafikdata@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag