



# Byindeks Tromsø

2016 - april 2022

## 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 .....                   | 7  |
| 2.3 | Endring per måned.....                 | 11 |

## Tabelliste

|                  |  |   |
|------------------|--|---|
| <b>Tabell 1.</b> | Samlet veglengde.....  | 2 |
| <b>Tabell 2.</b> | Trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen. ....                                 | 3 |
| <b>Tabell 3.</b> | Estimert endring i trafikkmengde for siste tre år. ....                                    | 5 |
| <b>Tabell 4.</b> | Estimert endring i trafikkmengde for området. ....   | 7 |
| <b>Tabell 5.</b> | Estimert endring i trafikkmengde for lette kjøretøy ved trafikkregistreringspunktene. .... | 9 |

## Figurliste

|                 |   |    |
|-----------------|---|----|
| <b>Figur 1.</b> | Trafikkregistreringspunktene og årsdøgntrafikk. ....            | 4  |
| <b>Figur 2.</b> | Estimert endring i trafikkmengde siste 3 år.....                | 6  |
| <b>Figur 3.</b> | Estimert endring i trafikkmengde for lette kjøretøy per år..... | 8  |
| <b>Figur 4.</b> | Estimert endring i trafikkmengde per måned. ....                | 11 |

# 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.<sup>7</sup> 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/indeks/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   | 52          |
| Fylkesveg   | 455         |
| Kommunalveg | 390         |

---

<sup>7</sup> 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.<sup>2</sup>

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).

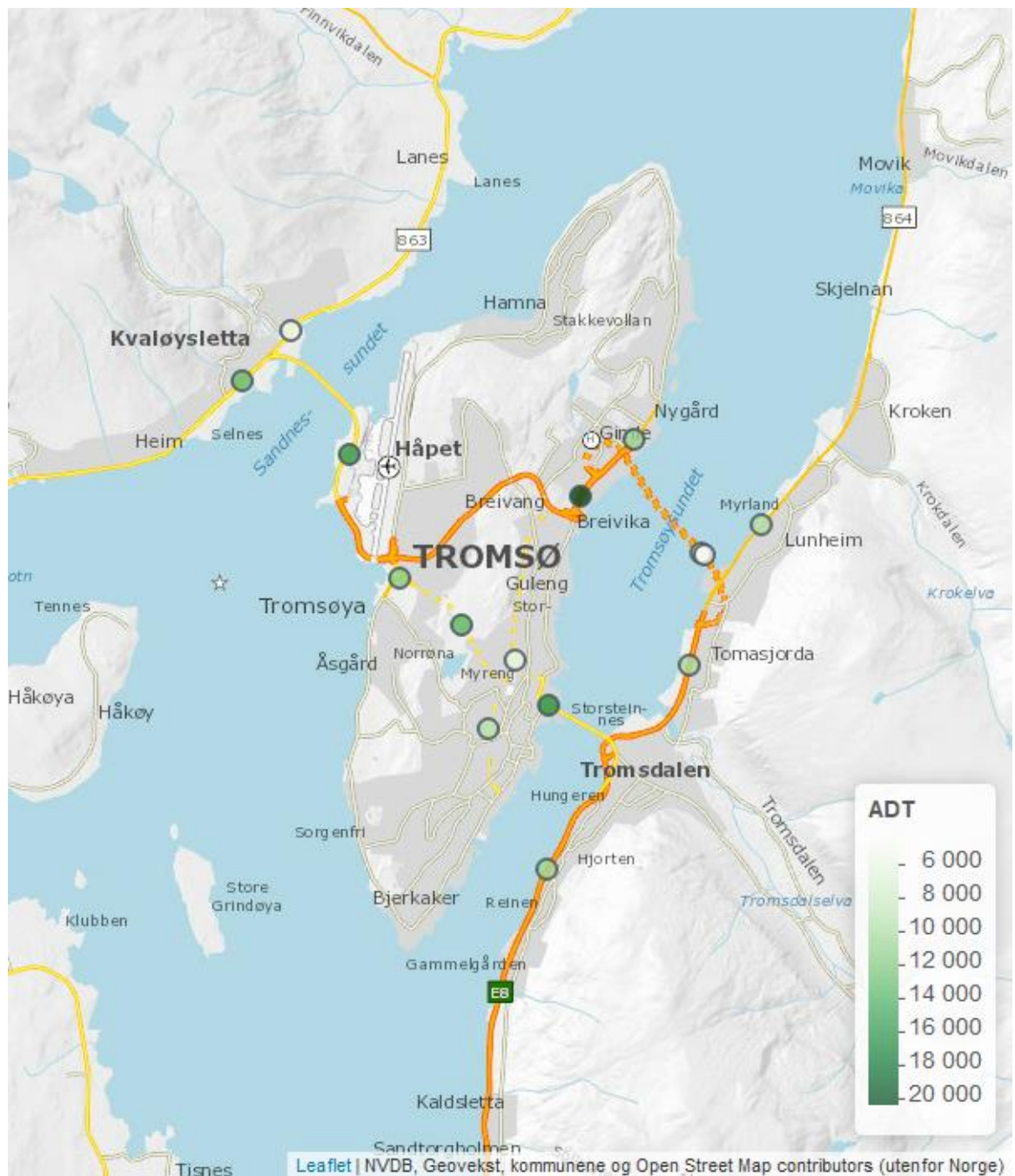
*Tabell 2. Trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen.*

| Navn                   | Vegreferanse     | ÅDT    | År   |
|------------------------|------------------|--------|------|
| Brevika                | EV8 S2D1 m207    | 20 340 | 2021 |
| Tromsøysundtunnelen T1 | EV8 S2D1 m2967   | 4 980  | 2021 |
| Tromsøysundtunnelen T2 | EV8 S2D1 m5455   | 4 710  | 2021 |
| Kraftforsyningen       | EV8 S2D1 m8454   | 10 150 | 2021 |
| Hungeren               | EV8 S3D1 m1048   | 10 580 | 2021 |
| Tromsøbrua             | FV862 S1D1 m1705 | 16 140 | 2020 |
| Breviktunnelen         | FV862 S1D1 m2604 | 6 150  | 2021 |
| Sentrumstangenten      | FV862 S1D10 m791 | 9 350  | 2021 |
| Langnestunnelen        | FV862 S1D20 m897 | 13 540 | 2021 |
| Postterminalen         | FV862 S1D30 m46  | 11 470 | 2021 |
| Sandnessund Brua       | FV862 S2D1 m609  | 15 600 | 2021 |
| Kvaløysletta Sør       | FV862 S2D1 m2930 | 13 080 | 2021 |
| Kvaløysletta Nord      | FV863 S1D1 m378  | 5 510  | 2021 |
| Lunheim                | FV864 S1D1 m1417 | 9 850  | 2021 |
| Gimle                  | FV7772 S1D1 m130 | 10 940 | 2019 |

---

<sup>2</sup> 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.

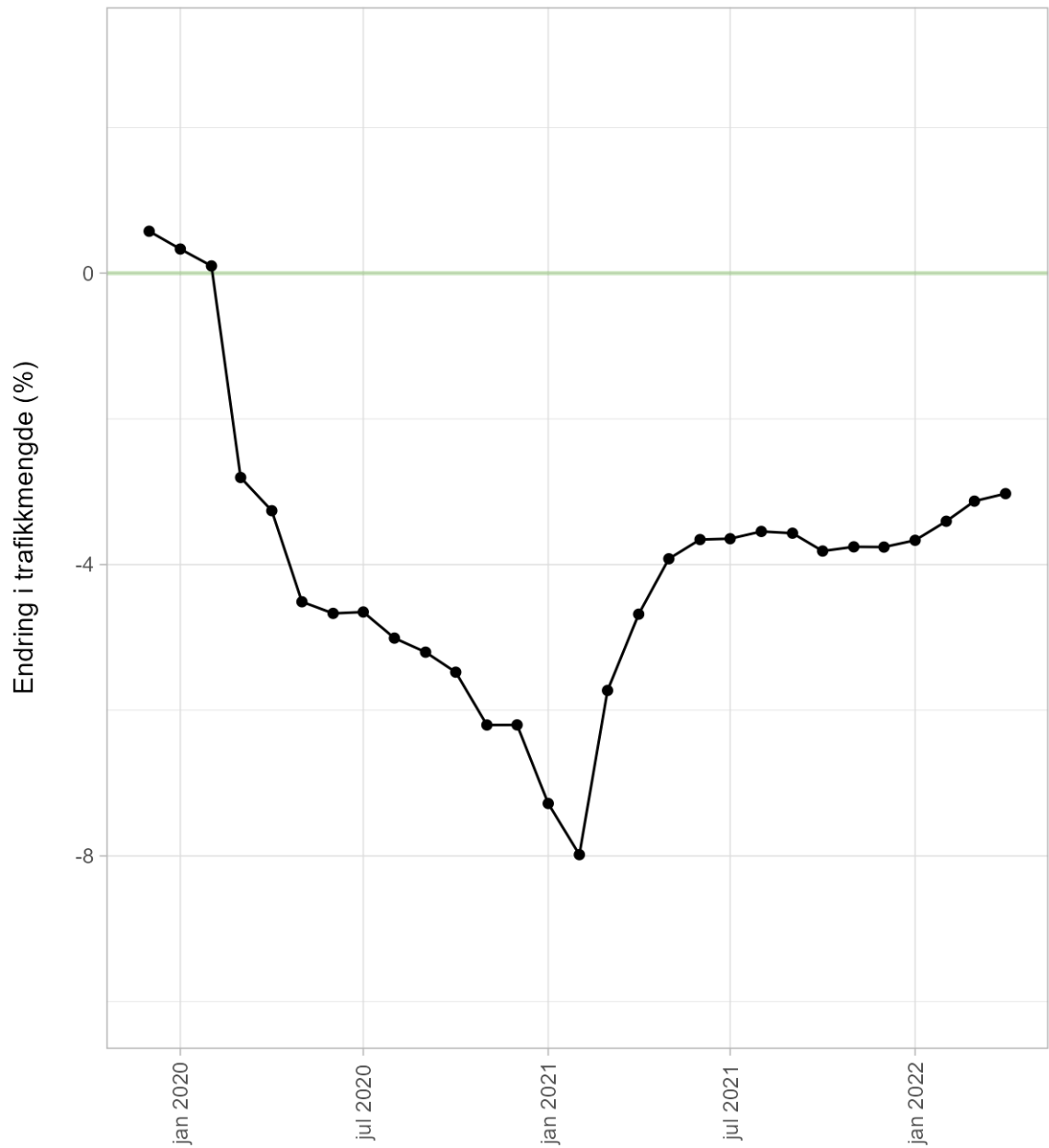
### 2.1 Endring i glidende treårsperiode

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                        |
| September             | 2021 | -3,6                        |
| Oktober               | 2021 | -3,8                        |
| November              | 2021 | -3,8                        |
| Desember              | 2021 | -3,8                        |
| Januar                | 2022 | -3,7                        |
| Februar               | 2022 | -3,4                        |
| Mars                  | 2022 | -3,1                        |
| April                 | 2022 | -3,0                        |

## Estimert endring i trafikkmengde siste 3 år for lette kjøretøy



Data: Statens vegvesen, Troms og Finnmark fylkeskommune.

**Figur 2.** Estimert endring i trafikkmengde siste 3 år.

## 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.

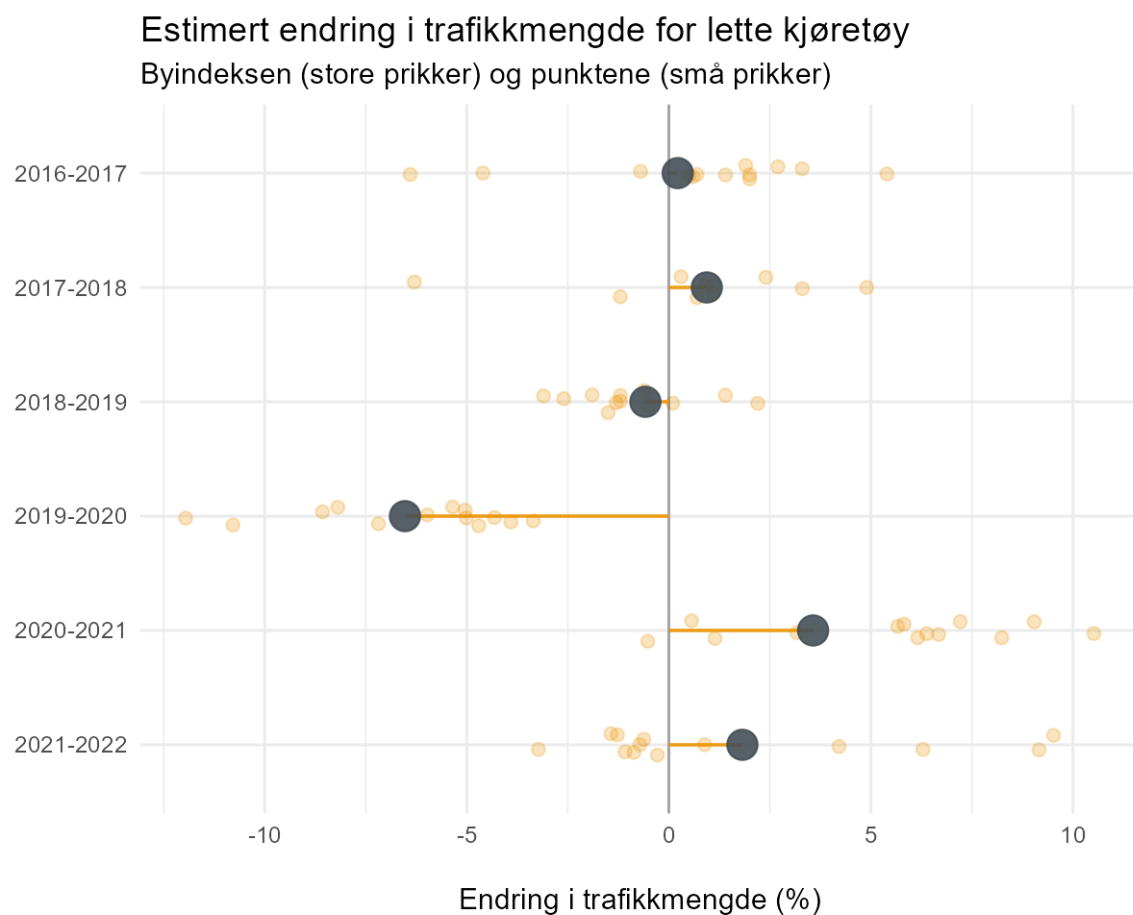
*Tabell 4. Estimert endring i trafikkmengde for området.*

| 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-des | 3,6                         | 1,8               | 0,5              |
| 2021-2022 | jan-apr | 1,8                         | 4,2               | 1,2              |
| 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-des | -2,6                        | 3,2               | 0,9              |
| 2016-2022 | jan-apr | -0,9                        | 3,6               | 1,0              |

Byindeksen estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til april 2022 til å være **-0,9 %**.



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



Data: Statens vegvesen, Troms og Finnmark fylkeskommune.

**Figur 3.** 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<br>-2017               | 2017<br>-2018 | 2018<br>-2019 | 2019<br>-2020 | 2020<br>-2021 | 2021<br>-2022 | 2016<br>-2022 |
| Brevika                | Ev 8    | -6,4                        | 4,9           | 1,4           | -7,2          | 5,7           | 0,9           | -1,5          |
| Tromsøysundtunnelen T1 | Ev 8    |                             |               |               | -4,7          | 5,8           | -0,3          |               |
| Tromsøysundtunnelen T2 | Ev 8    |                             |               | -0,6          | -3,9          | 7,2           | -0,7          |               |
| Kraftforsyningen       | Ev 8    | 2,0                         | -6,3          | -1,3          | -5,0          | 8,2           | -1,4          | -4,4          |
| Hungeren               | Ev 8    | 1,4                         | 2,4           | 0,1           | -4,3          | 6,7           | 4,2           | 10,6          |
| Tromsøbrua             | Fv 862  | -4,6                        | 1,1           | -1,2          | -10,8         |               |               |               |
| Breviktunnelen         | Fv 862  | 5,4                         | -1,2          | 2,2           | -12,0         | 3,2           | 6,3           | 2,7           |
| Sentrumstangenten      | Fv 862  | 2,7                         |               | -3,1          | -8,6          | 1,1           | 9,2           |               |
| Langnestunnelen        | Fv 862  | 0,7                         |               | -1,2          | -8,2          | -0,5          | 9,5           |               |
| Postterminalen         | Fv 862  | 3,3                         | 3,3           |               |               | 0,6           | -1,1          |               |
| Sandnessund Brua       | Fv 862  | 0,5                         | 0,9           | -1,5          | -6,0          | 6,4           | -0,6          | -0,7          |
| Kvaløysletta Sør       | Fv 862  | 1,9                         | 0,7           | -1,9          | -5,3          | 9,0           | -0,9          | 3,0           |
| Kvaløysletta Nord      | Fv 863  | -0,7                        | 0,3           | -2,6          | -3,4          | 6,2           | -1,3          | -1,7          |
| Lunheim                | Fv 864  | 0,6                         | 1,1           | -0,5          | -5,0          | 10,5          | -3,2          | 2,8           |
| 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.

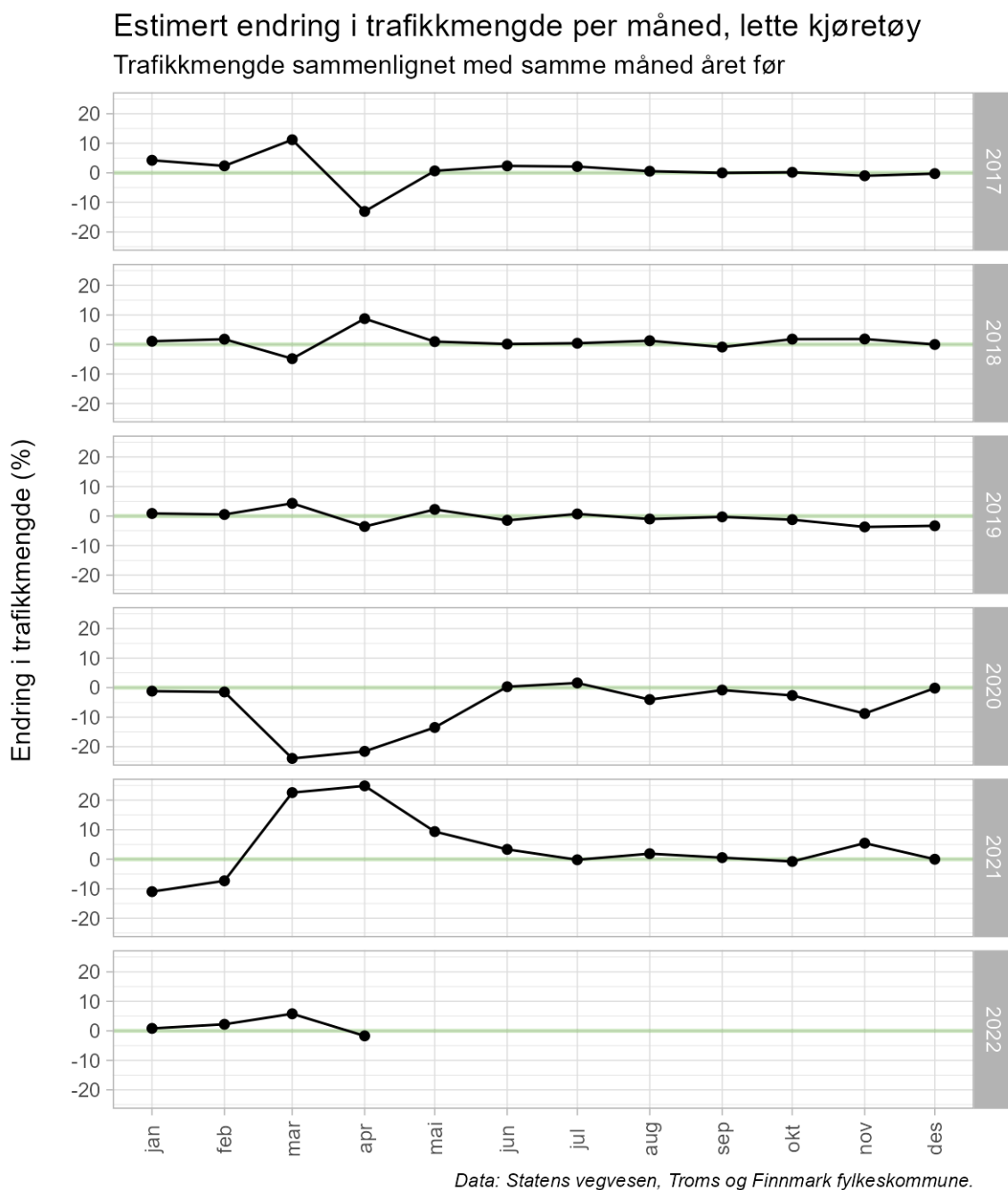
Ved innføring eller fjerning av bomring, tilføring eller fjerning av bomstasjoner, samt endring av bomtakster, vil trafikken påvirkes. Trafikkregistreringspunkter som påvirkes av dette blir ikke tatt ut av datagrunnlaget så lenge de fanger opp trafikkfordelingen på veger som både får økt og redusert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

### **2.2.2 Trafikale følger av tiltak mot koronaviruspandemien**

I store deler av perioden fra mars 2020 til mars 2022 ble trafikken i stor grad påvirket av tiltak mot spredningen av det nye koronaviruset. Trafikken varierte i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Enkelte tiltak førte til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk kunne møtes fysisk. Oppfordringen om å unngå å benytte kollektivtrafikk dersom mulig, kunne nok isolert sett øke personbiltrafikken noe, men totalt sett førte tiltakene til mindre biltrafikk.

## 2.3 Endring per måned

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



Figur 4. Estimert endring i trafikkmengde per måned.



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**