



Transportanalyse

Tromsø



1 INNLEDNING

Dette notatet er en sammenstilling og presentasjon av trafikkstrømmer, trafikkmengder samt resultater fra RVU-2020 i Tromsø. Notatet er en del av kunnskapsgrunnlaget for Byvekstavtaleforhandlingene i Tromsø. Notatet er basert på tall fra SSB, Arealdataverktøyet (ADV), trafikktelepunkter, Reisevaneundersøkelse (RVU) for Tromsø og transportmodell for Tromsø (DOM-Tromsø).

2 INNHOLD

1	Innledning.....	3
3	Oppsummering.....	7
4	Befolkning og arbeidsplassfordeling i Tromsø kommune.	8
4.1	Befolkning.....	8
4.1.1	Befolkningsutvikling og prognoser (SBB).....	10
4.2	Arbeidsplassfordeling (kilde ADV og SSB)	11
4.3	Kundeattraherende virksomheter.....	12
5	Trafikktall.....	13
5.1	Trafikkmengder inn mot Tromsø by.....	13
5.2	Trafikk i Tromsø by.	14
5.3	Antall kjøretøy over 16.0 meter fra tellepunkt t.	15
5.4	Trafikkutvikling 2015-2021.....	16
5.4.1	Utvalgte tellepunkt for bil.	16
5.4.2	Sykkeltellepunkt	17
6	Trafikkstrømmer Tromsø.....	18
6.1	Kjøremønster fra transportmodell.	18
6.1.1	Tromsøbrua	18
6.1.2	Tromsø sundtunnelene	19
6.1.3	Sandnessundbrua	19
6.1.4	Langnestunnelen	20
6.1.5	Tverrforbindelsen	20
6.1.6	Sammenstilling trafikkstrømmer fra transportmodellen	21
7	Reisevaneundersøkelse Tromsø 2020.....	22
7.1	Utvalg.....	22
7.1.1	Intervjuperiode.....	22
7.1.2	Alderssammensetning.....	23
7.2	Reisemiddelvalg.....	24
7.2.1	Reisemiddelvalg fordelt geografisk	25
7.2.2	Risemiddelvalg på grunnkrets	26
7.3	Tilgang til kollektiv	29
7.4	Reisehensiktsfordeling	31
7.5	Reiselengder	32

3 OPPSUMMERING

Tromsø byområde er delt i tre naturlig avgrensede områder, hvor Tromsøya har de fleste innbyggerne, arbeidsplasser og handelsområder. De tre vegforbindelsene til Tromsøya fra fastlandet og Kvaløya gir stor trafikkbelastning i sentrale trafikk-knutepunkt på hver sin side av øya. Befolkningen er relativt jevnt fordelt i de utbygde områdene i byområdet. Arbeidsplasser er i større grad mer konsentrert i sentrum og i Breivika, handel i sentrum og Langnes handelspark.

Trafikkstrømmene mellom de ulike delene av byen er preget av vegforbindelsene til og fra Tromsøya, tunnelene på tvers og langs av øya, samt fordeling av arbeidsplasser og handelsområder.

På tross av betydelig befolkningsvekst siste 10 år har ikke biltrafikken økt på trafikktelepunktene i Tromsø de siste sju årene. Noe av dette kan skyldes pandemien i 2020 og 2021. Men trafikken var stabil fra 2015-2019 før pandemien også. Årsaken til dette er nok sammensatt, men det kan skyldes en satsing på kollektiv samt at befolkningsveksten har vært i sentrale områder.

SSB har ganske lave prognoser for fremtidig befolkningsvekst i Tromsø.

Det er en del usikkerhet i RVU-tall fra 2020 da pandemien har hatt innvirkning på utvalget og reisevaner. Tallene fra RVU 2020 viser høyere kollektivandel enn landet for øvrig, og lavere på gange og bilfører. Det er noe forskjell på transportmiddelbruk etter hvilke områder reisene går til. Det er flere som sykler og reiser kollektivt til sentrum og Langnes enn på Kvaløya, fastlandet og nord på øya. I RVU 2020 er de fleste fornøyd med kollektivtilbudet i Tromsø.

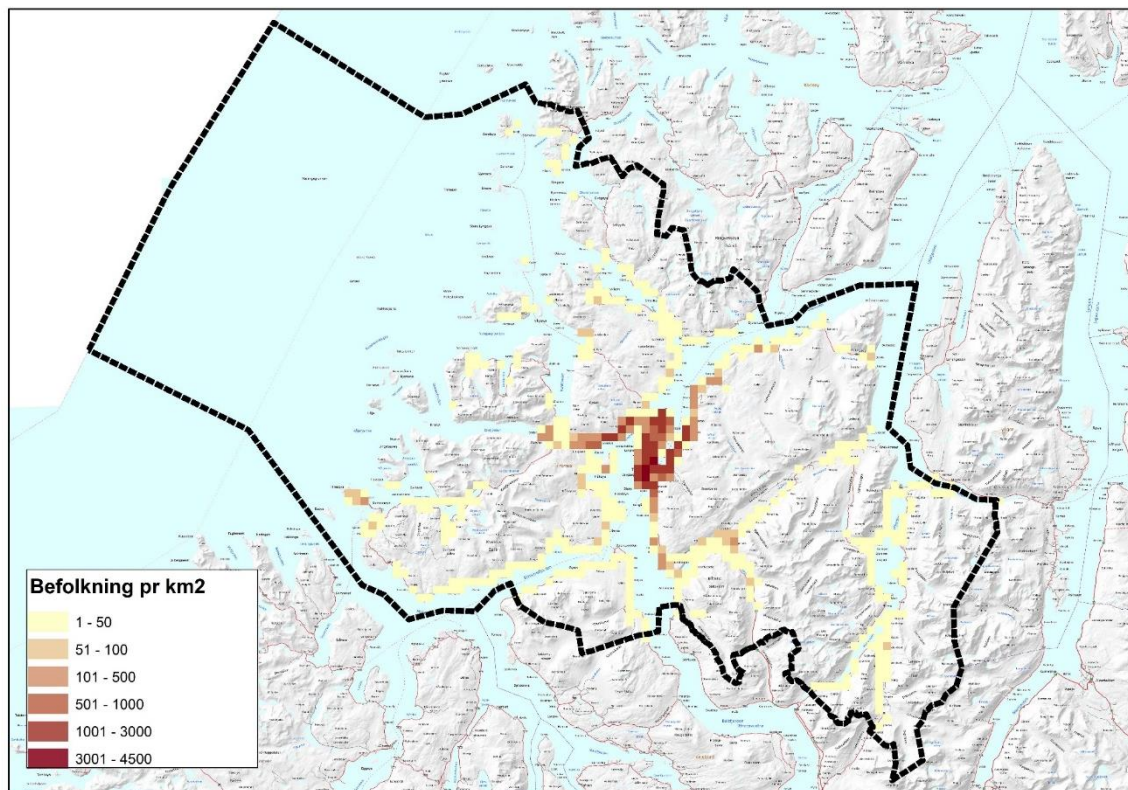
Tromsø sundbrua, Sandnessundbrua og Tromsøysundtunnelene er en opplagt en barriere for sykkel og gange til og fra Tromsøya. Andelene bilførere er høyere på fastlandet og Kvaløya enn de sentrale deler av Tromsøya.

Det anbefales å ikke legge for mye vekt på tall fra RVU 2020 for Tromsø.

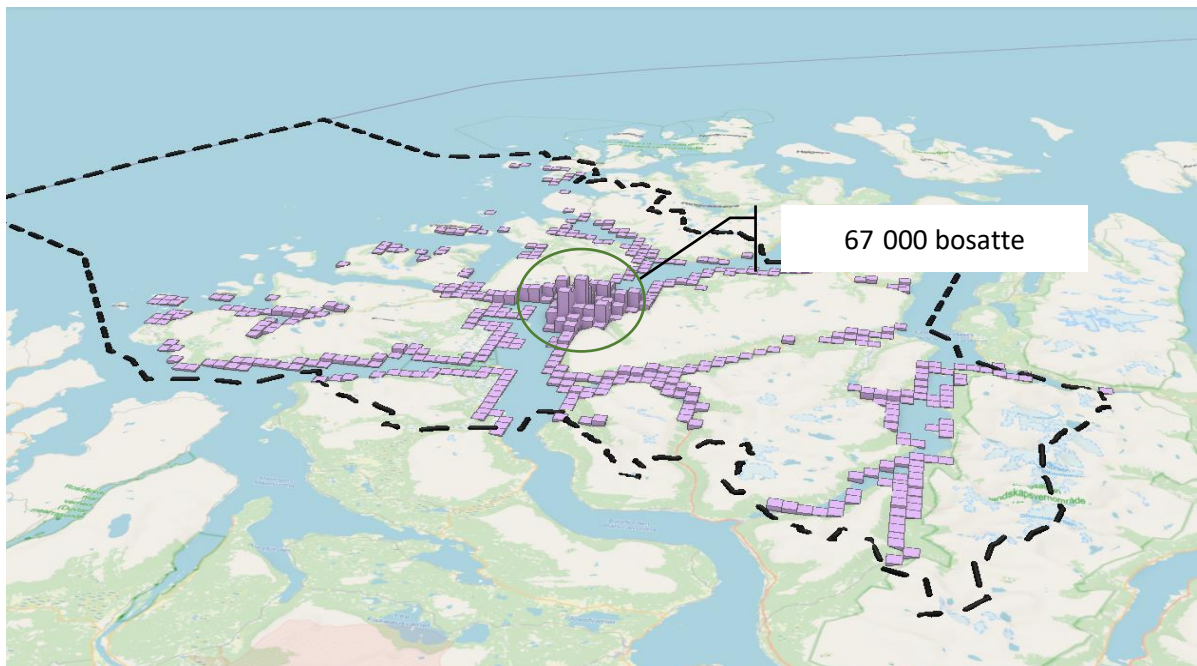
4 BEFOLKNING OG ARBEIDSPASSFORDELING I TROMSØ KOMMUNE.

Tromsø kommune har totalt pr 2022 rundt 77 000 innbyggere, i hovedsak er disse bosatt på Tromsøya, Tromsdalen og på Kvaløysletta, og utgjør rundt 67 000 av kommunens innbyggere (kilde SSB).

4.1 BEFOLKNING

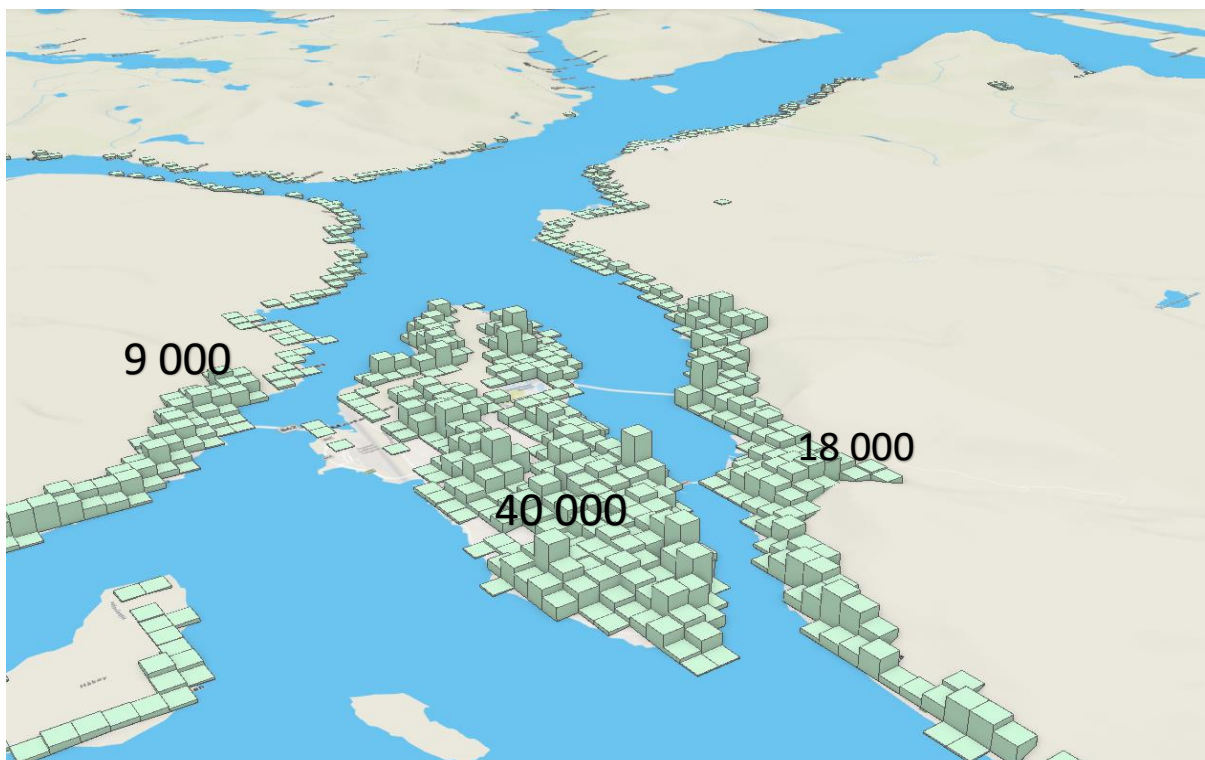


Figur 1 Tetthetskart Tromsø kommune



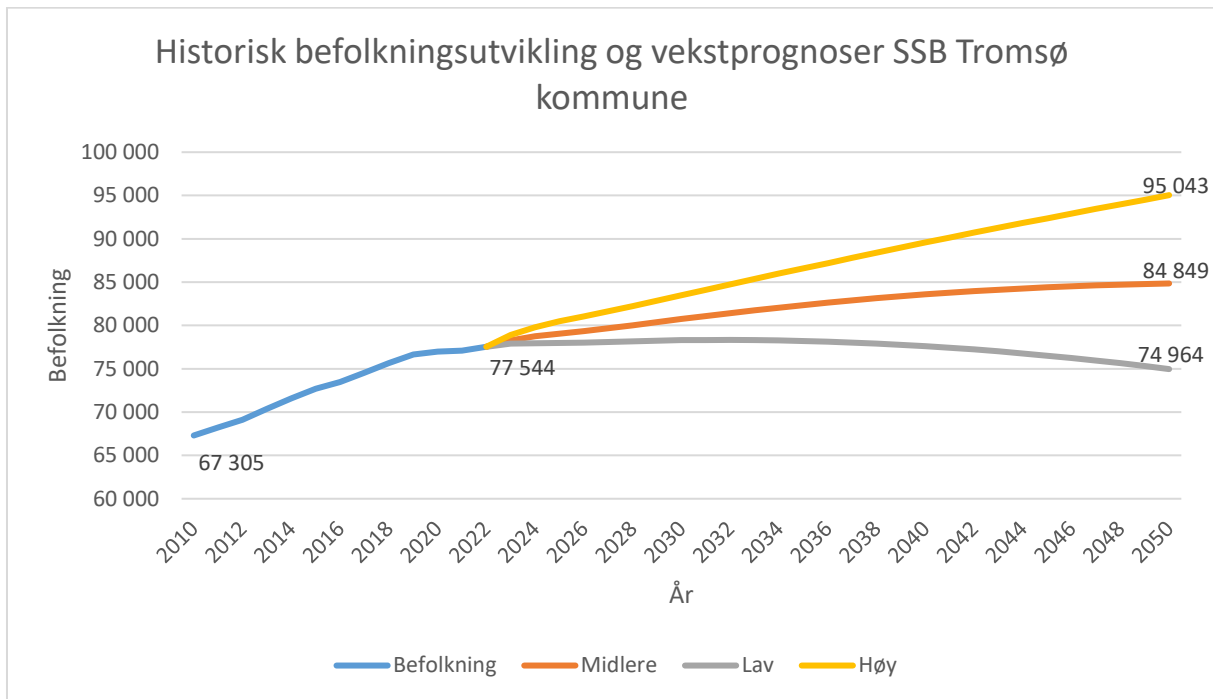
Figur 2 Befolkningstetthet vist som søyler hele kommunen

På selve Tromsøya er det rundt 40 000 bosatte, på de sentrale delene av Kvaløya rundt 9 000 bosatte, og i Tromsdalen 18 000 bosatte. Kartet under viser befolkningstetthet som søyler og viser at de utbygde områdene har en relativ lik tetthet i bosetting.



Figur 3 Befolkningstetthet Tromsø by

4.1.1 Befolkningsutvikling og prognoser (SBB)

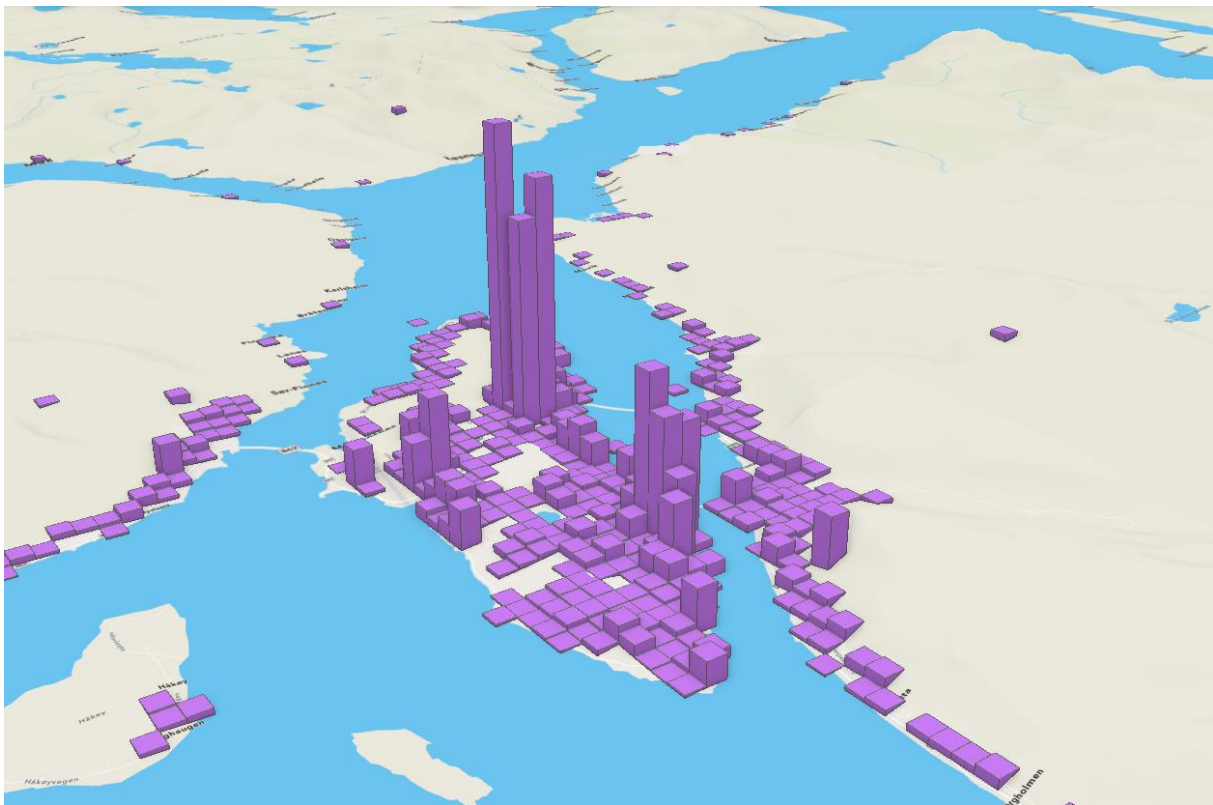


Figur 4 Befolkningsvekst og prognoser

Gjennomsnittsveksten siden 2010 til 2022 var 1,2 % per år. Samlet 15,2 %. Veksten har vært avtagende etter 2019.

Etter midlere forventet befolkningsvekst forventes det en årlig vekst på 0.3 % per år frem til 2050. For lav og høy vekst er det henholdsvis -0.1 % og 0.7 % pr år frem til 2050 fra 2022.

4.2 ARBEIDSPASSFORDELING (KILDE ADV OG SSB)

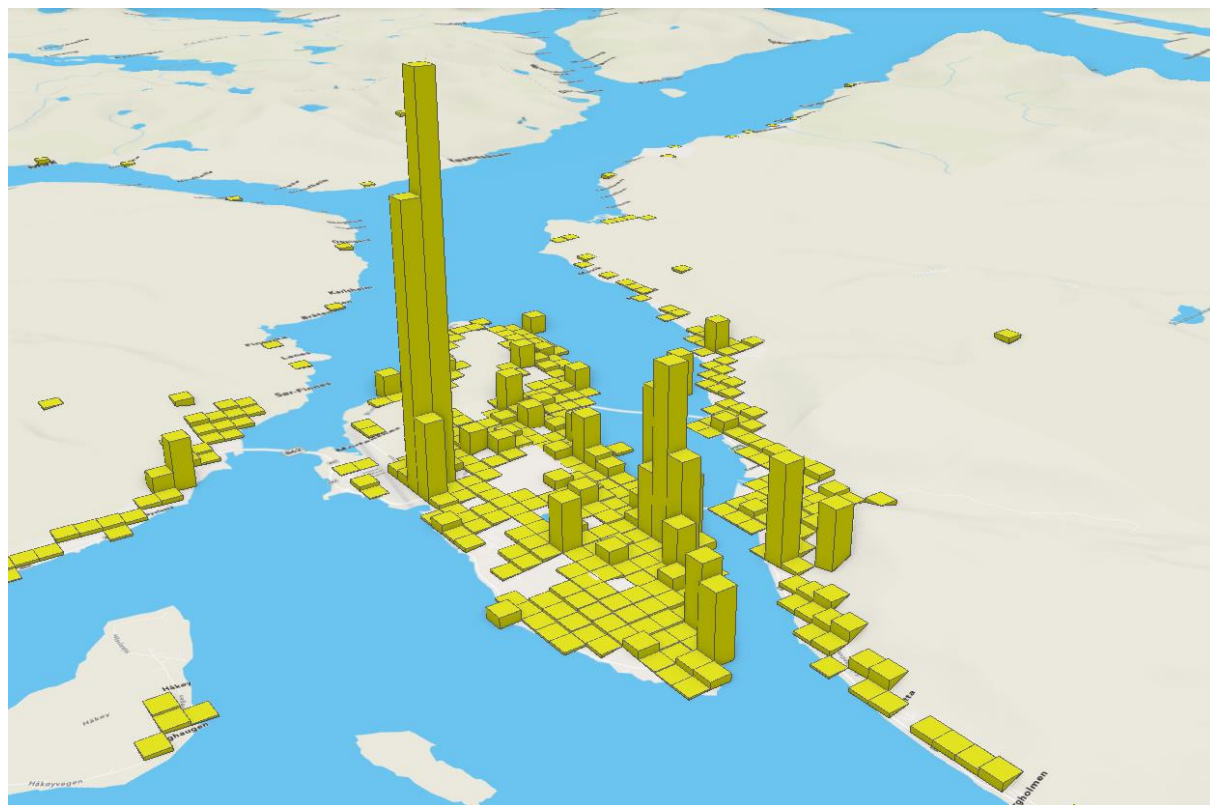


Figur 5 Arbeidsplass tetthet Tromsø by

I Tromsø kommune er det registrert i overkant 43 000 sysselsatte (SSB 2021). I tillegg er det rundt 13 000 universitetsstudenter. De områdene som skiller seg ut med arbeidsplasser (kilde ADV) er i Breivika med UNN/UIT som har rundt 13 000 ansatte og sentrumsområdet med tilsvarende antall ansatte. Området rundt Langnes/Giæverbukta har rundt 5 500 arbeidsplasser. I Tromsdalen er det om lag 3 700 arbeidsplasser, på den «bynære» delen av Kvaløya er det rundt 1500 arbeidsplasser.

4.3 KUNDEATTRAHERENDE VIRKSOMHETER

I ADV er det gjort en registrering av hvor attraktiv ulike virksomheter er for besøk. De eksakte tallene er knyttet med en viss usikkerhet og er ikke vist, men det relative forholdet mellom de ulike delene av byen er vurdert som rimelige i registreringene. Kartet under viser at Langnesområdet med sine kjøpesenter skiller seg veldig ut, sentrum har i sum ca 60 % av Langnesområdet for det som er definert som besøksreiser i ADV.



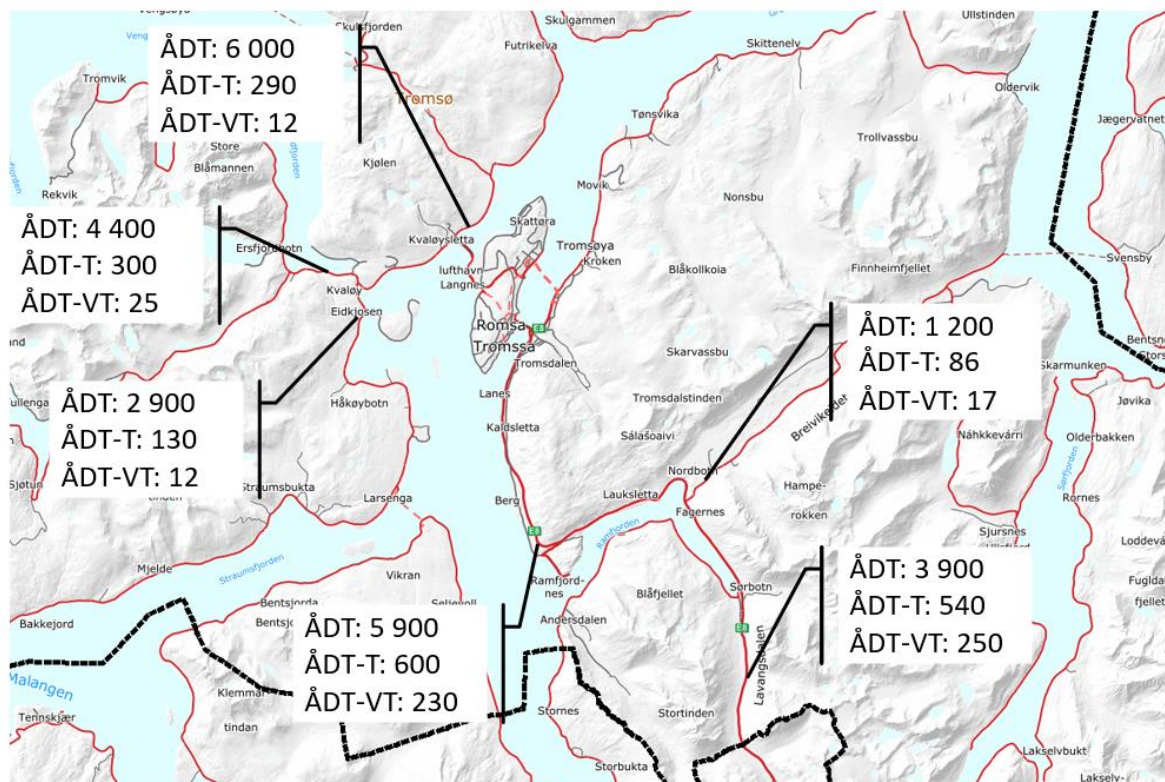
Figur 6 Besøksreiser Tromsø by

5 TRAFIKKTALL

Trafikkmengdene er fra kontinuerlige tellinger på tellepunktene på riks og fylkesvegnettet for 2019. Det er valgt å bruke tall fra 2019 da pandemien har gitt endringer på trafikken i de årene det har vært reiserestriksjoner og endrede reisevaner.

5.1 TRAFIKKMENGDER INN MOT TROMSØ BY

Trafikkmengder inn mot Tromsø by er vist under, ÅDT-t er kjøretøy over 7,5 meter, ÅDT-VT er kjøretøy over 16.0 meter, som tilsvarer semitrailer/vogntog.

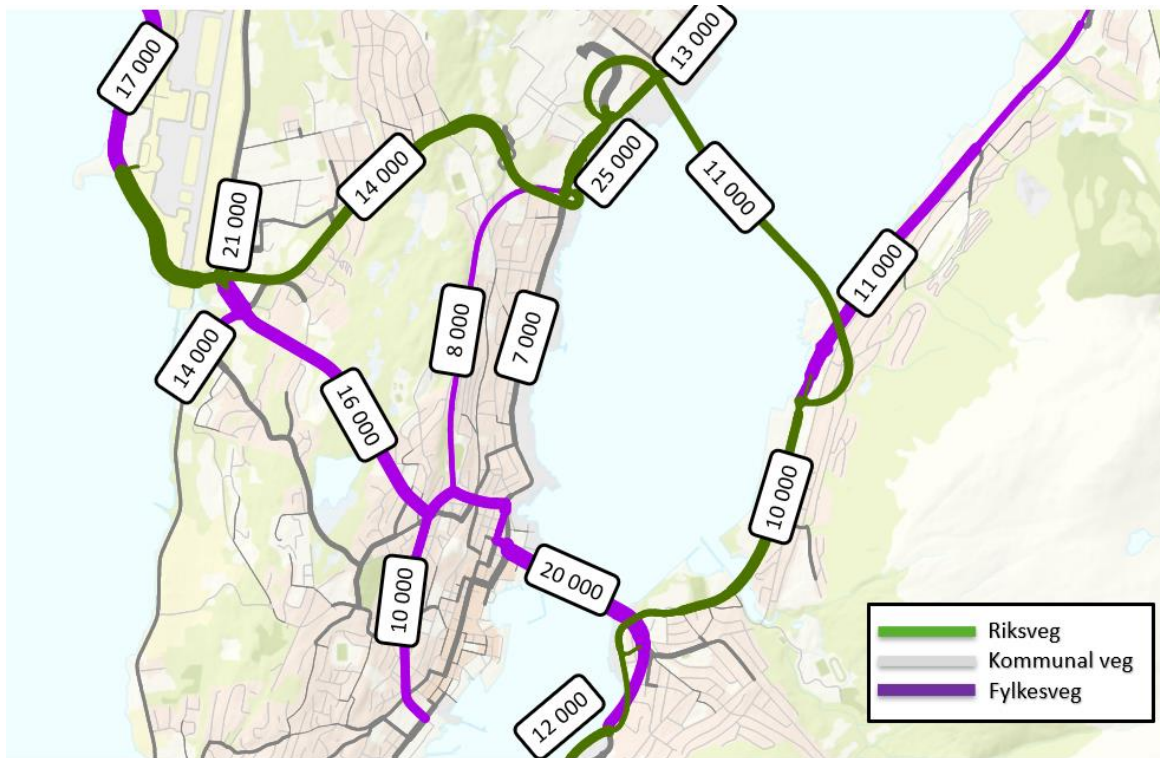


Figur 7 Trafikkmengder totalt og for lengre kjøretøy inn mot Tromsø by

Den største næringstrafikken inn mot Tromsø by fra omlandet er E8 fra Nordkjosbotn, selv om det er noe trafikk/næringstrafikk på fv. 91 fra Lyngen og på Kvaløya/Karlsøy.

5.2 TRAFIKK I TROMSØ BY.

Trafikkmengde fra tellepunkt all trafikk (2019) avrundet til nærmeste 1000 kjt/d.

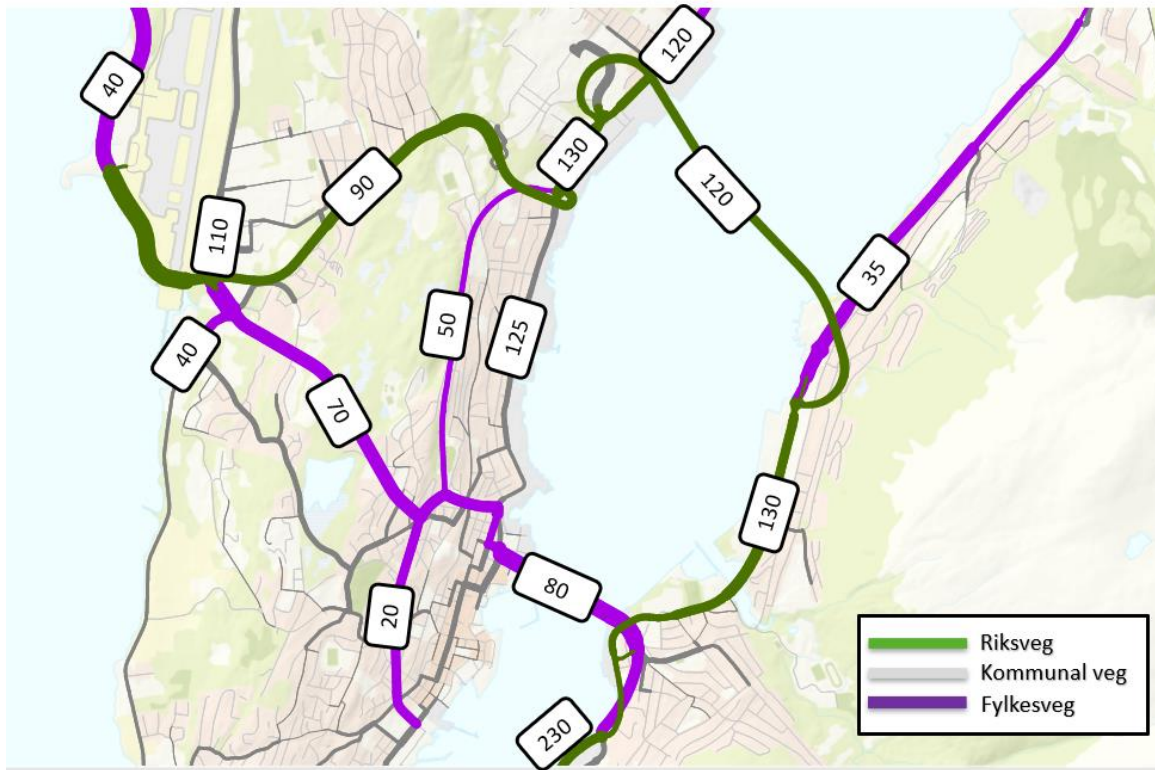


Figur 8 Trafikkmengder Tromsø by avrundet.

Sum trafikk til/fra Tromsøya fra Kvaløya og fastlandet er i underkant av 50 000 kjt/d. På «tvers» av øya er det 30 000 på hovedforbindelsene E8 Tverrforbindelsen og fv. 862 Langnestunnelen. I tillegg kommer det en rekke kommunale veger som det ikke har vært tellinger på. De mest trafikkbilastede områdene er i Giæverbukta og i Breivika.

5.3 ANTALL KJØRETØY OVER 16.0 METER FRA TELLEPUNKT T.

Trafikkmengde fra tellepunkt 2019.

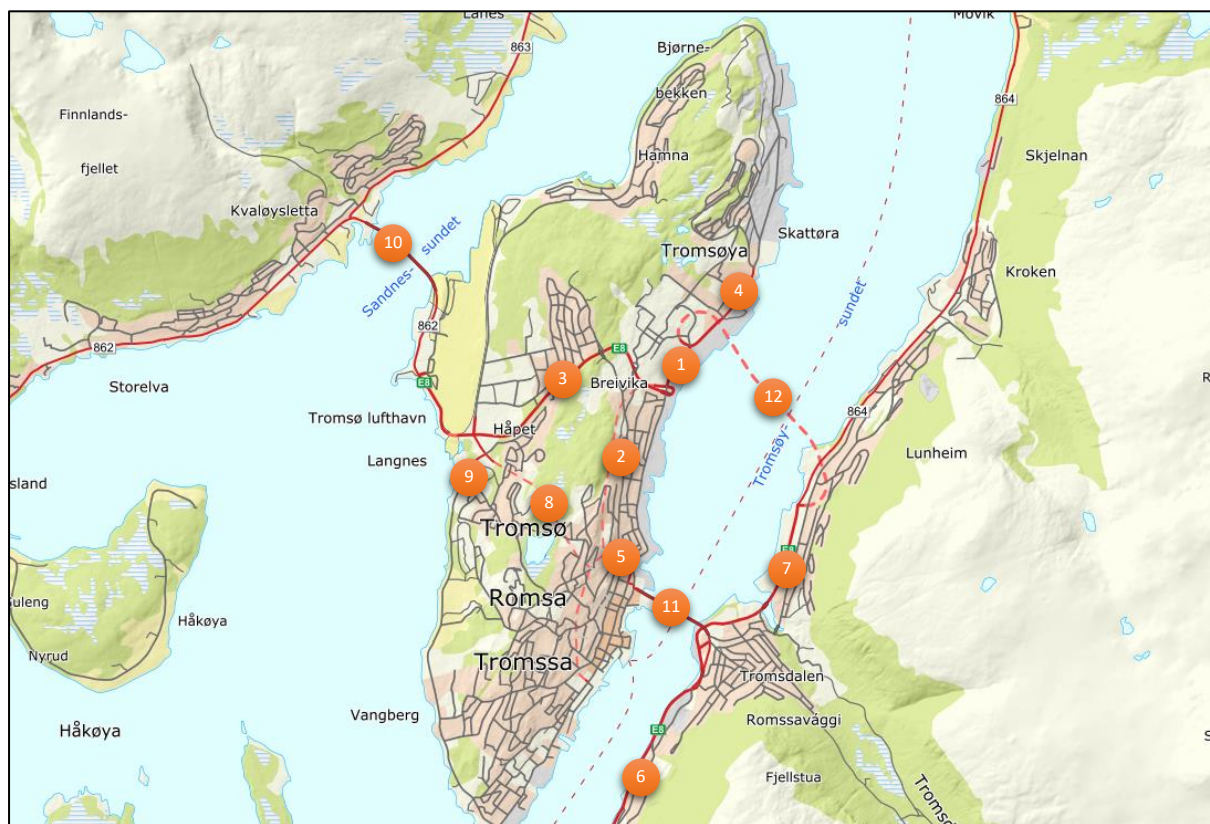


Figur 9 Kjøretøy over 16.0 meter Tromsø by

De vegene med flest av de større kjøretøyene er Tromsøysundtunnelene, Stakkevollveien og inn mot handelsparken.

5.4 TRAFIKKUTVIKLING 2015-2021

5.4.1 Utvalgte tellepunkt for bil.



Figur 10 Utvalgte tellepunkt Tromsø

Tellepunkt		År						
Sted	Nr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Breivika	1	23 654	23 044	22 213	23 080	23 407	21 878	22 502
Breivikatunnelen	2	7 181	7 587	8 104	7 510	7 738	6 528	6 616
Tverrforbindelsen	3	14 041	13 263	13 579	14 493	14 238	13 010	13 830
Gimle	4	13 455	13 409	13 618	10 860	12 859		
Hansjordnestunnelen	5	10 955	12 934	12 698	11 395	11 146	9 712	10 476
Hungeren	6	10 879	11 129	11 391	11 661	11 687	11 207	11 548
Kraftforsyningen	7	11 664	11 342	12 054	11 071	10 997	10 485	10 857
Langnestunnelen	8	15 217	16 308	15 631	15 497	15 782	14 146	14 467
Postterminalen	9	12 960	13 771	14 119	14 209	13 457	12 359	12 376
Sandnessundbrua	10	16 662	17 001	17 107	17 319	16 988	16 048	16 544
Tromsøbrua	11	20 226		19 212	19 407	19 332	17 638	18 701
Tromsøysundtunnelene	12			9 491	10 924	10 898	10 519	10 798

Tabell 1 Trafikkutvikling utvalgte tellepunkt Tromsø

Det har i perioden vært svært liten endring i trafikkmengdene i tellepunktene i Tromsø. Samlet trafikk i 2019 var 1,2 % høyere enn i 2015 hvis man summerer trafikken i de tellepunktene som var aktive begge de årene.

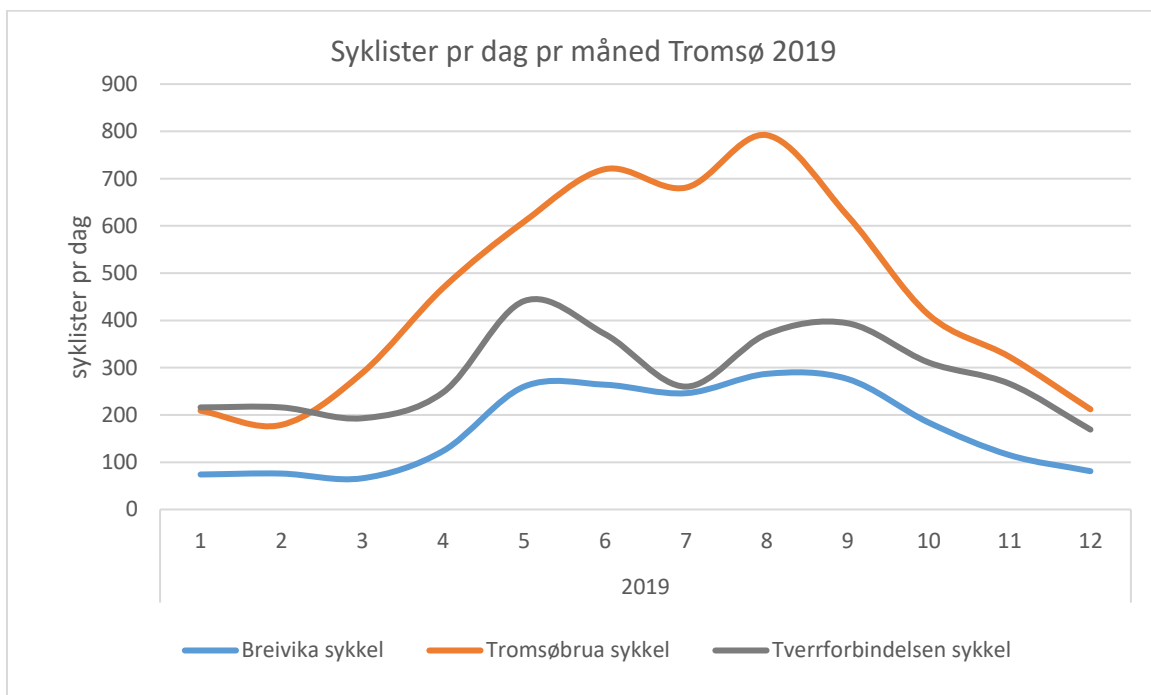
I perioden med pandemi var trafikken noe lavere enn i 2019. I 2021 var samlet trafikk i tellepunktene (eks Gimle) 4 % lavere enn i 2019.

5.4.2 Sykkeltellepunkt

Det er bare tre sykkeltellepunkt som har tall for flere år i Tromsø. Tellingene har hatt varierende kvalitet, i tabellen er bare år med over 80 % dekningsgrad (andel av året med tellinger) tatt med. I 2021 er det etablert mange nye sykkeltellepunkt i Tromsø, men det er ikke nok gode data fra disse til å kunne si noe om utviklingen.

Sted	År						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Breivika sykkel	266	180	174	178	171	179	187
Tromsøbrua sykkel	346	397	406	478	461		452
Tverrforbindelsen sykkel	143	175	118		287		

Tabell 2 Sykkeltellinger pr år



Figur 11 Årsvariasjon sykkeltellepunkt Tromsø

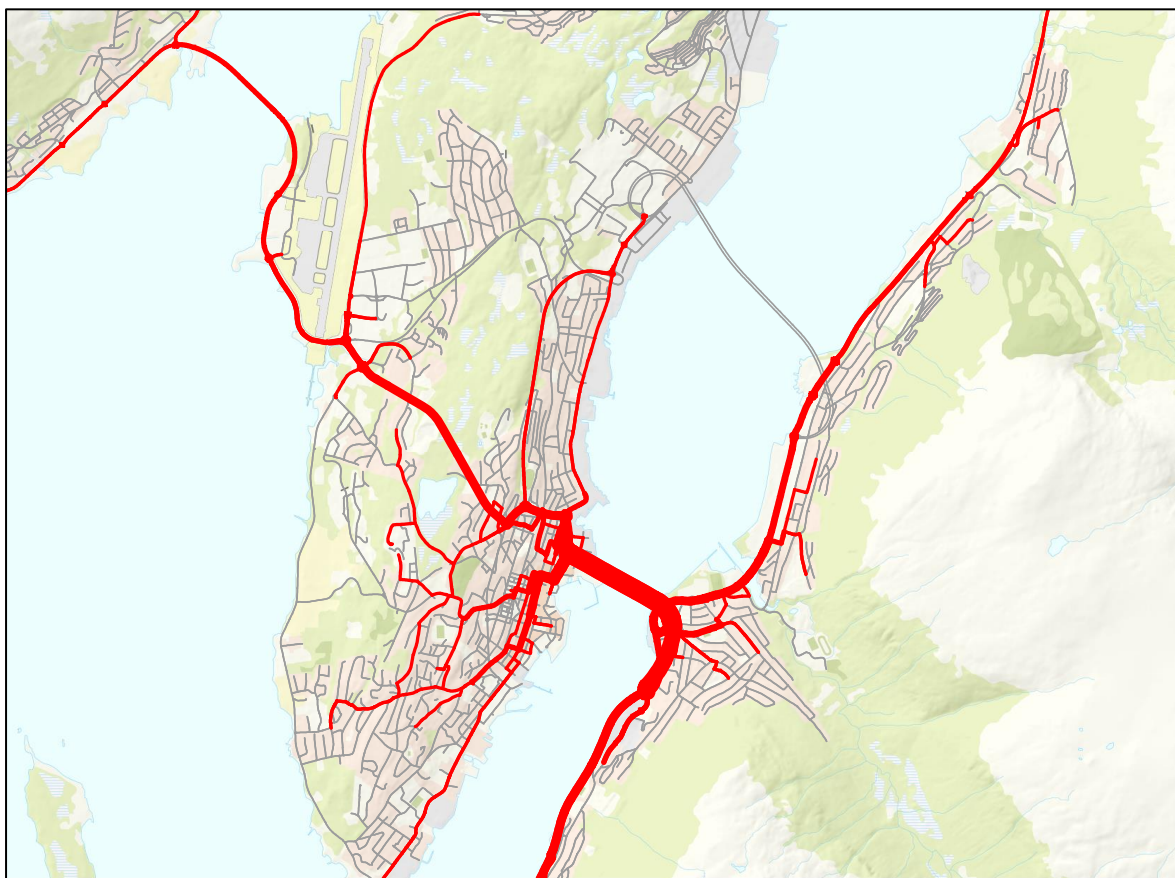
Tverrforbindelsen og Breivika har relativt liten variasjon over året. Tromsøbrua har fire ganger så mange syklister på sommeren enn på vinteren, dette må sees i sammenheng med hvor værutsatt Tromsøbrua er og manglende tilrettelegging for sykkel med smal bredde på brua blir enda mer forsterket på vinteren.

6 TRAFIKKSTRØMMER TROMSØ

6.1 KJØREMØNSTER FRA TRANSPORTMODELL.

Kartene under viser hvordan det er beregnet at trafikken fordeler seg på ulike hovedveier i Tromsø. Tykkelsen på strekene tilsvarer trafikkmengden som fordeler seg til og fra de ulike valgte vegene for visualiseringen. Tykkelsen på strekene er ikke direkte sammenlignbare mellom de ulike visualiseringene.

6.1.1 Tromsøbrua



I hovedsak skal trafikken over Tromsøbrua til og fra sentrum. 6000 kjt/d, dvs rundt 25 %, er beregnet å skal mot Giæverbukta, av disse skal 2000 til Kvaløya. 7000 kjt/d er fra E8 fra sør.

6.1.2 Tromsø sundtunnelene



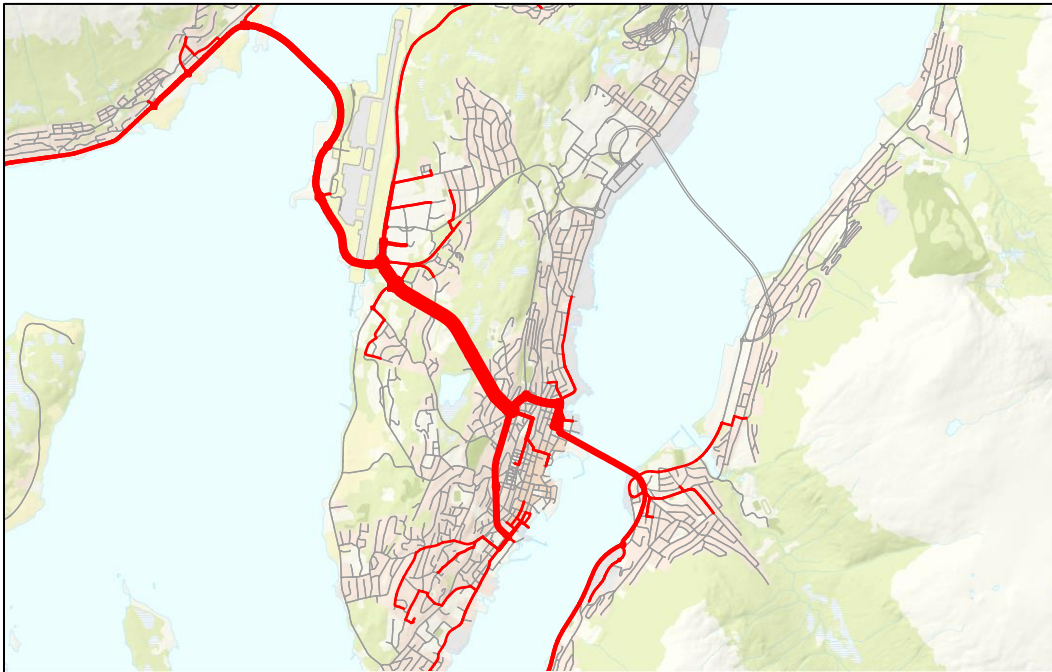
I hovedsak skal trafikken i Tromsø sundtunnelene til og fra Breivika og universitets/sykehusområdet. Rundt 3500 kjt/d skal mot Giæverbukta, av disse 1000 kjt/d til Kvaløya.

6.1.3 Sandnessundbrua



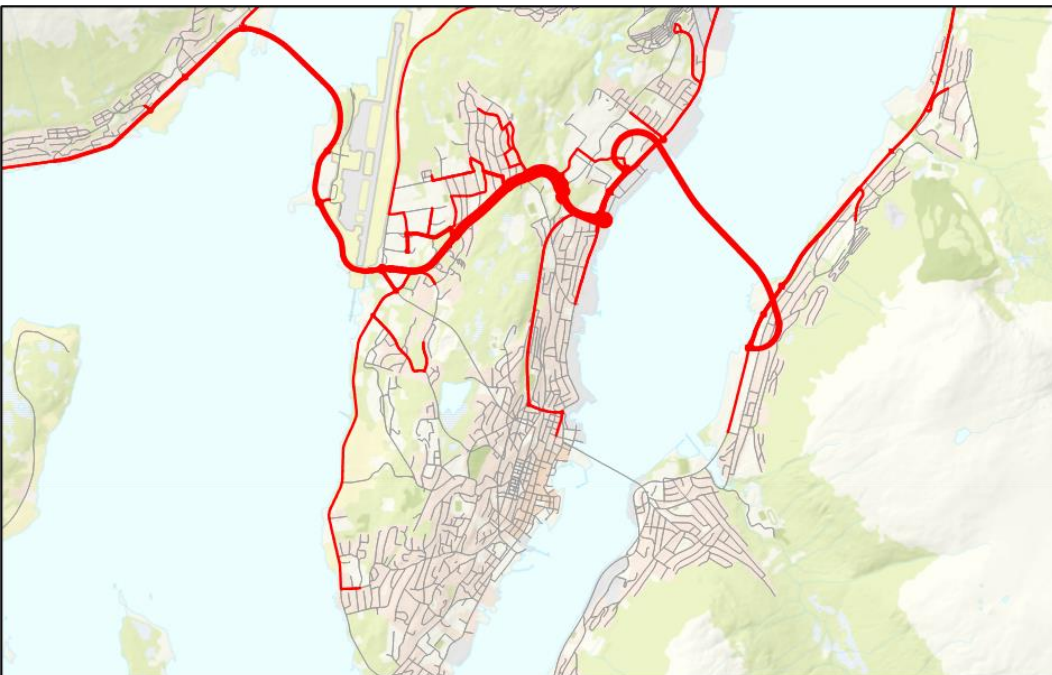
Av trafikken på Sandnessundbrua er det beregnet at rundt 6000 kjt/d skal til/fra sentrum via Langnestunnelen, 4000 kjt/d kjører Tverrforbindelsen til/fra Breivika. Øvrig trafikk fordeler seg på mindre trafikkstrømmer vest på øya.

6.1.4 Langnestunnelen



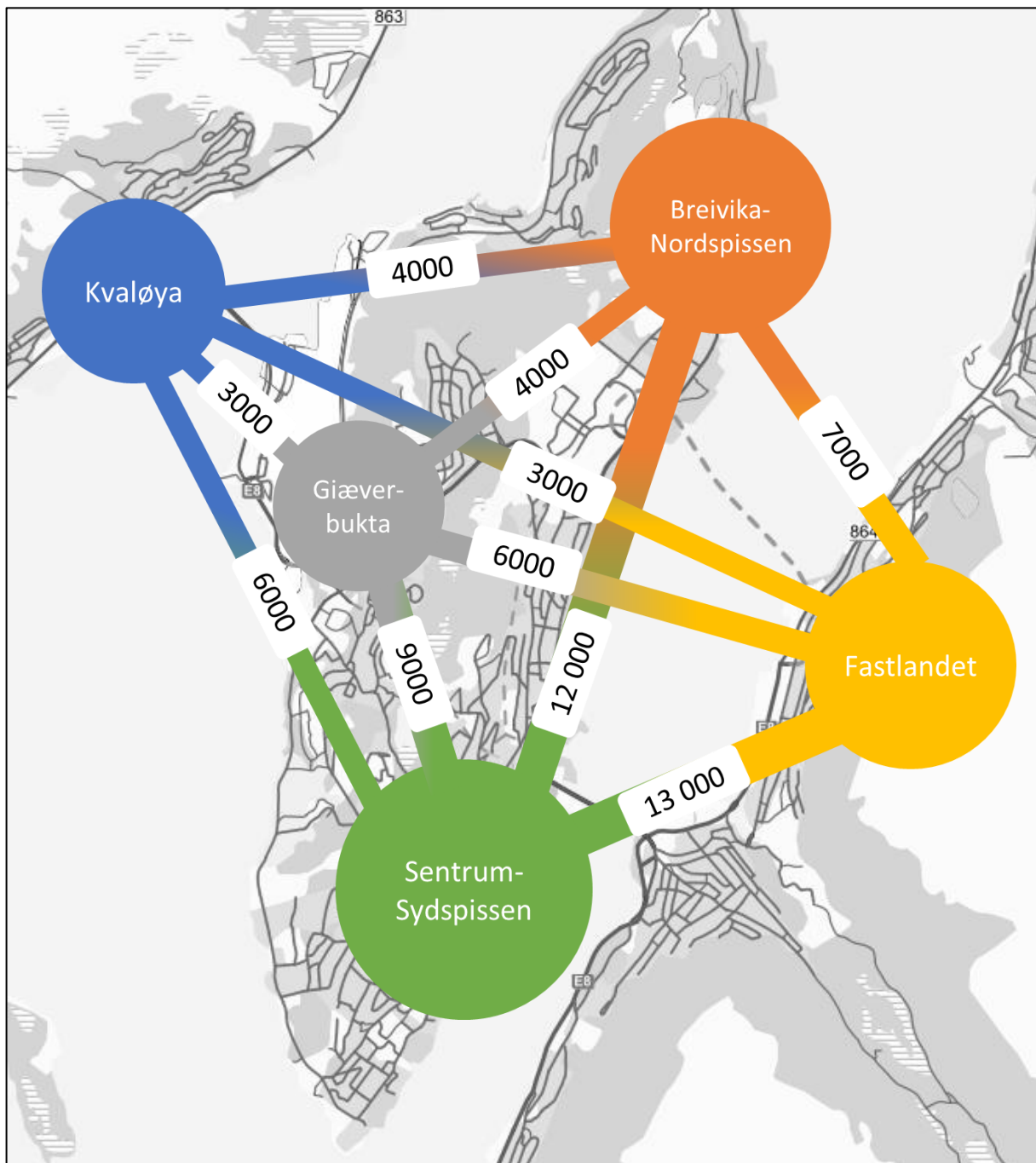
Trafikk i Langnestunnelen er i hovedsak trafikk til fra sentrum, E8 sør for Tromsøbrua og Giæverbukta/Kvaløya.

6.1.5 Tverrforbindelsen



Beregningene viser at trafikken som kjører Tverrforbindelsen i hovedsak er fra nord i Tromsdalen og Breivikområdet. Men har trafikk fra flere deler av byen til/fra universitets/sykehusområdet

6.1.6 Sammenstilling trafikkstrømmer fra transportmodellen



Figur 12 Reisemønster Tromsø

De største trafikkstrømmene til Tromsøya er fra fastlandet, fordelt på de to fastlandsforbindelsene, Tromsøbrua har ca dobbelt så høy trafikk som Tromsøysundtunnelene. I underkant av halvparten av trafikken fra fastlandet skal til sentrum/sør på Tromsøya. Det er mye trafikk internt på Tromsøya, og bare noe av dette er vist i figuren. Internt i sentrum/sydspissen er det for beregnet rundt 20 000 kjt/d.

7 REISEVANEUNDERSØKELSE TROMSØ 2020.

Det foreligger en reisevaneundersøkelse for 2020 for Tromsø. Den er forbundet med en viss usikkerhet da pandemien påvirket reisevanene og utvalget i undersøkelsen. Respondenten og reisetidspunkt mm blir til en viss grad korrigert for i analysen av en RVU, da man vekter de ulike reisene og respondentene etter hvor representative de er etc. For absolutte tall er det vist de faktiske tallene, der man viser prosenter og andeler er det brukt en vektet fordeling.

7.1 UTVALG

I RVUen for Tromsø er det 2364 respondenter (intervjuede) som til sammen har foretatt 5778 reiser.

7.1.1 Intervjuperiode

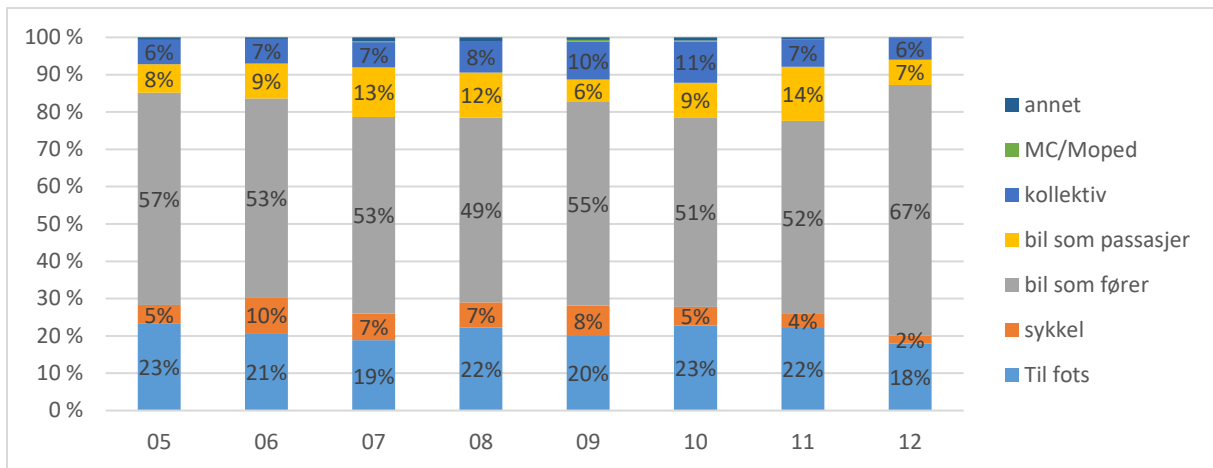
Tabellen viser i hvilke måneder reisene i RVUen er foretatt.

Måned	Til fots	bil som fører	bil som passasjer	kollektiv	MC	sykkel	annet	Totalsum
01	20	42	8	26		2		98
02	2	5		2				9
03		1				1		2
04	1		1				2	4
05	103	251	34	29		22	3	442
06	108	297	46	31		45	1	528
07	104	271	64	28	2	35	5	509
08	85	195	41	28		26	6	381
09	84	242	29	46	2	34	3	440
10	161	356	62	73	2	33	6	693
11	140	330	77	43		23	4	617
12	549	1077	206	156		61	6	2055
Totalsum	1357	3067	568	462	6	282	36	5778

Tabell 3 Årstidsvariasjon for utvalg RVU

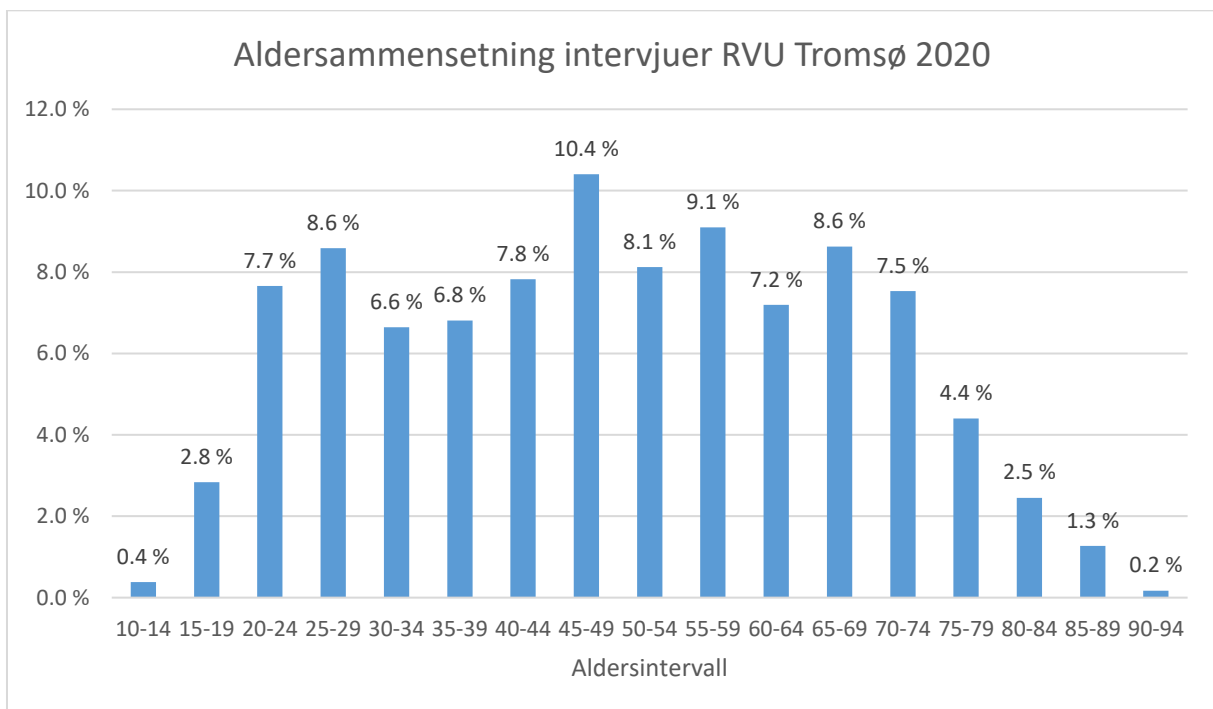
Der er uheldig at såpass mange av reisene i RVUen er foretatt i desember.

I Figur 13 reisemiddelfordeling pr måned er det vist reisemiddelfordeling pr måned (de fire første månedene med svært få reiser er tatt bort). Det er brukt vektete tall for reisene. Desember har en mye høyere bilførerandel enn resten av året, og dominerer dermed utvalget.



Figur 13 reismiddelfordeling pr måned

7.1.2 Alderssammensetning

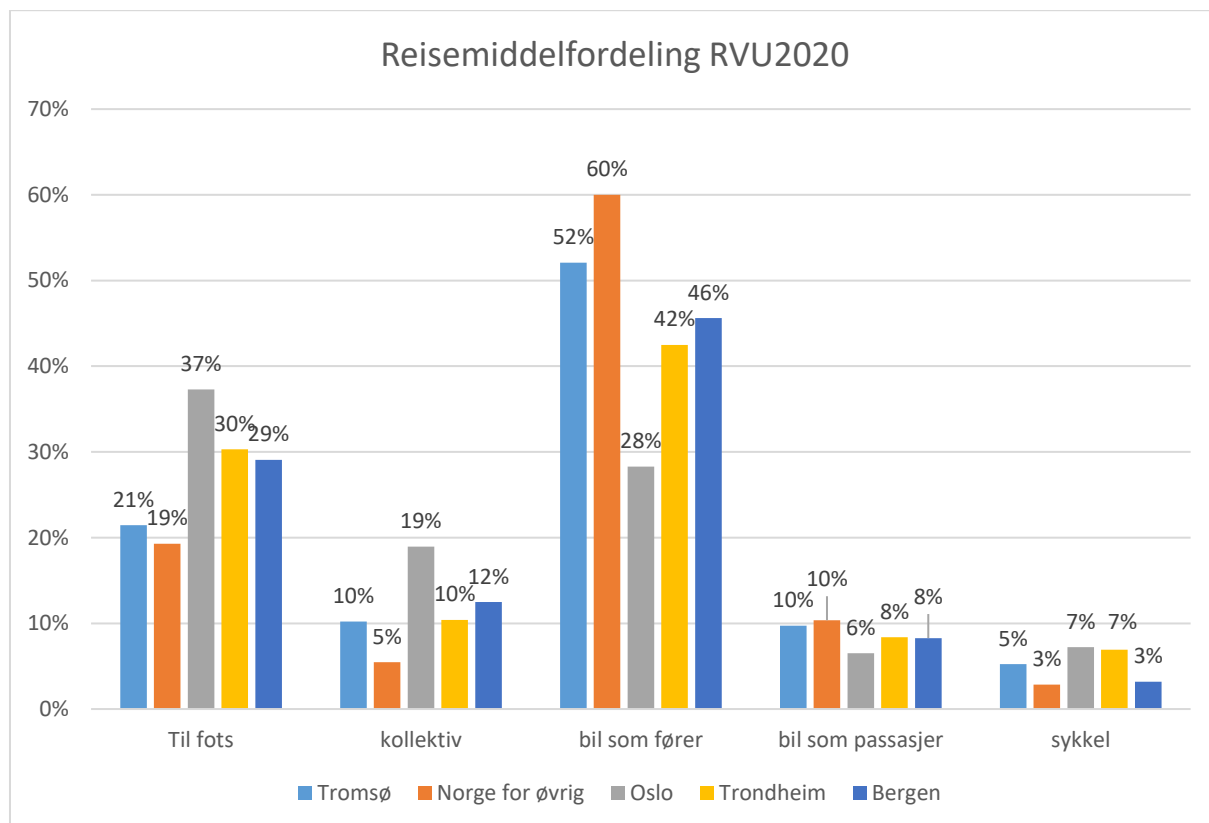


Figur 14 Aldersfordeling intervjuede Tromsø

Det kan virke som at det er litt skjevt utvalg aldersmessig blant de intervjuede. Etter tall fra SSB er 14 % av Tromsøs befolkning over 65, i RVUen for Tromsø utgjør de 25 % av de intervjuede. Dette blir det til en viss grad korrigert for, men kan ha betydning for reisehensikter og reismiddelfvalg når disse vises.

7.2 REISEMIDDELVALG

Under vises reisemiddelfordelingen i Tromsø totalt sett med vektete intervjuer sammenstilt med alle intervjuene og reisene i noen andre byer, og «resten av landet». Oslo har 10040 reiser, Bergen har 7206 reiser og Trondheim 7929 reiser i undersøkelsen. Resten av landet utgjør rundt 60 000 reiser. Reisemidlene Moped/MC og annet er tatt bort i grafen.



Figur 15 Reisemiddelfordeling

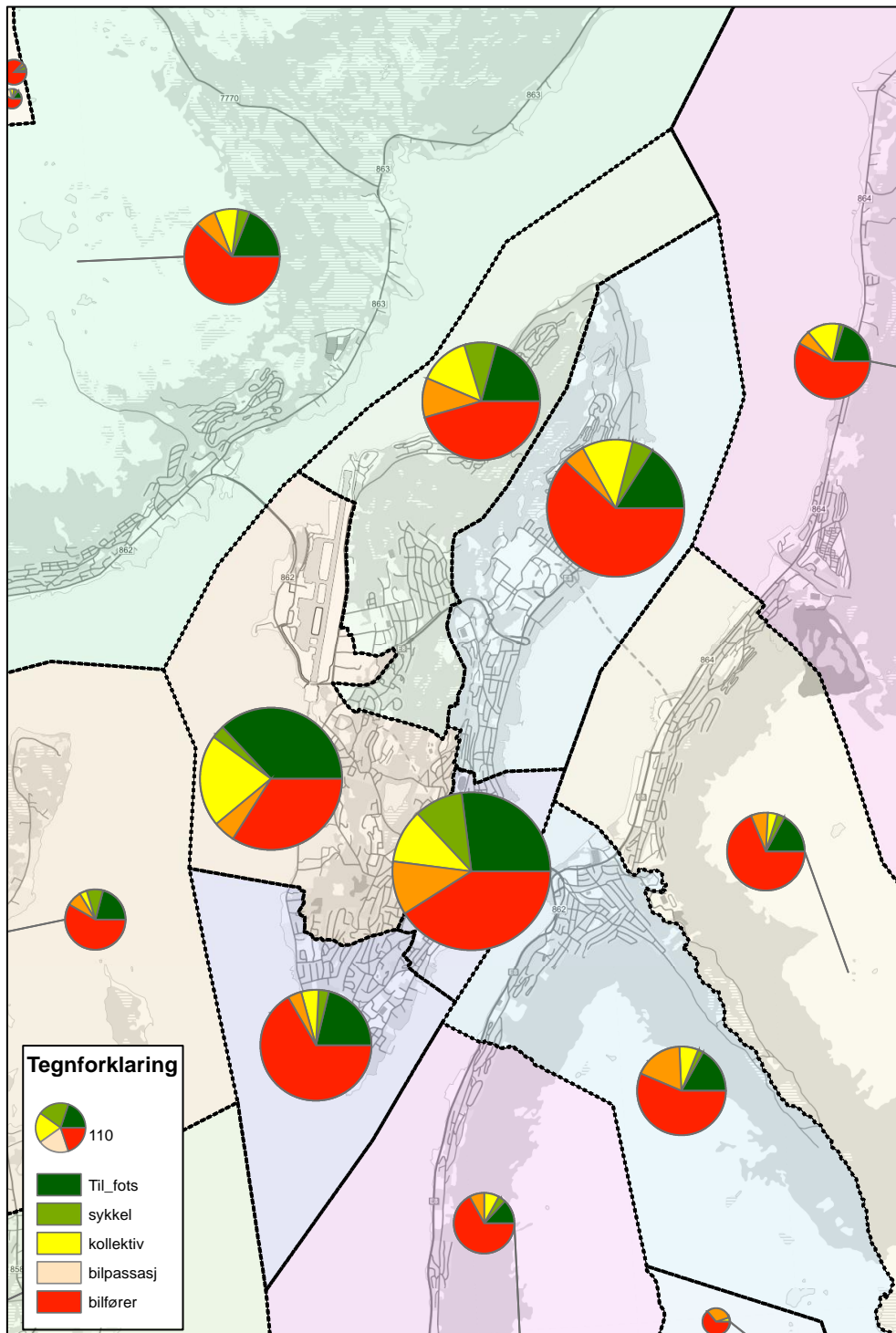
Utvalgsperioden har hatt innvirkning på tallene også nasjonalt, hvor sammenlignbare tallene er avhengig av hvordan pandemien har hatt innvirkning i de forskjellige byene og hvilke utvalgsperioder de har hatt.

Tromsø har lavere andel gående, syklende og kollektive enn de andre byene, men høyere enn landet ellers.

7.2.1 Reisemiddelvalg fordelt geografisk

Resultatene i RVUen er stedfestet pr grunnkrets. Utfordringen er at for noen grunnkretser blir utvalget for lite til å kunne bruke det på et så detaljert nivå.

Under er et kart med reisemiddelvalg TIL den aktuelle sonen der man har aggregert grunnkretsene til sin «hovedkretsinndeling». Størrelsen på kakediagrammet er etter hvor mange reiser som er til den sonen. Som vist er det en del forskjell på reisemiddelfordelingen i de ulike delene av byområdet.

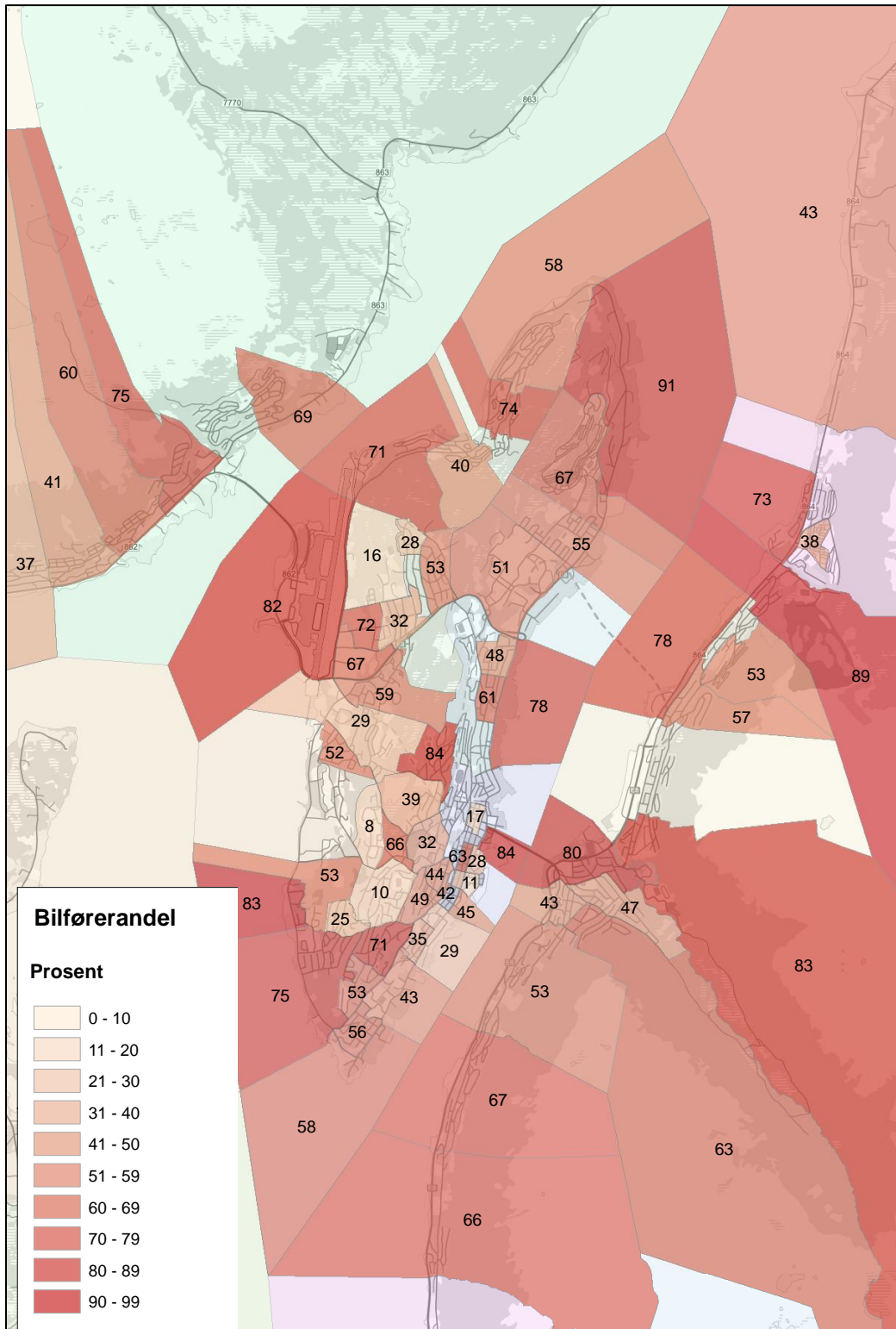


Figur 16 Reisemiddelfordeling

7.2.2 Risemiddelvalg på grunnkrets

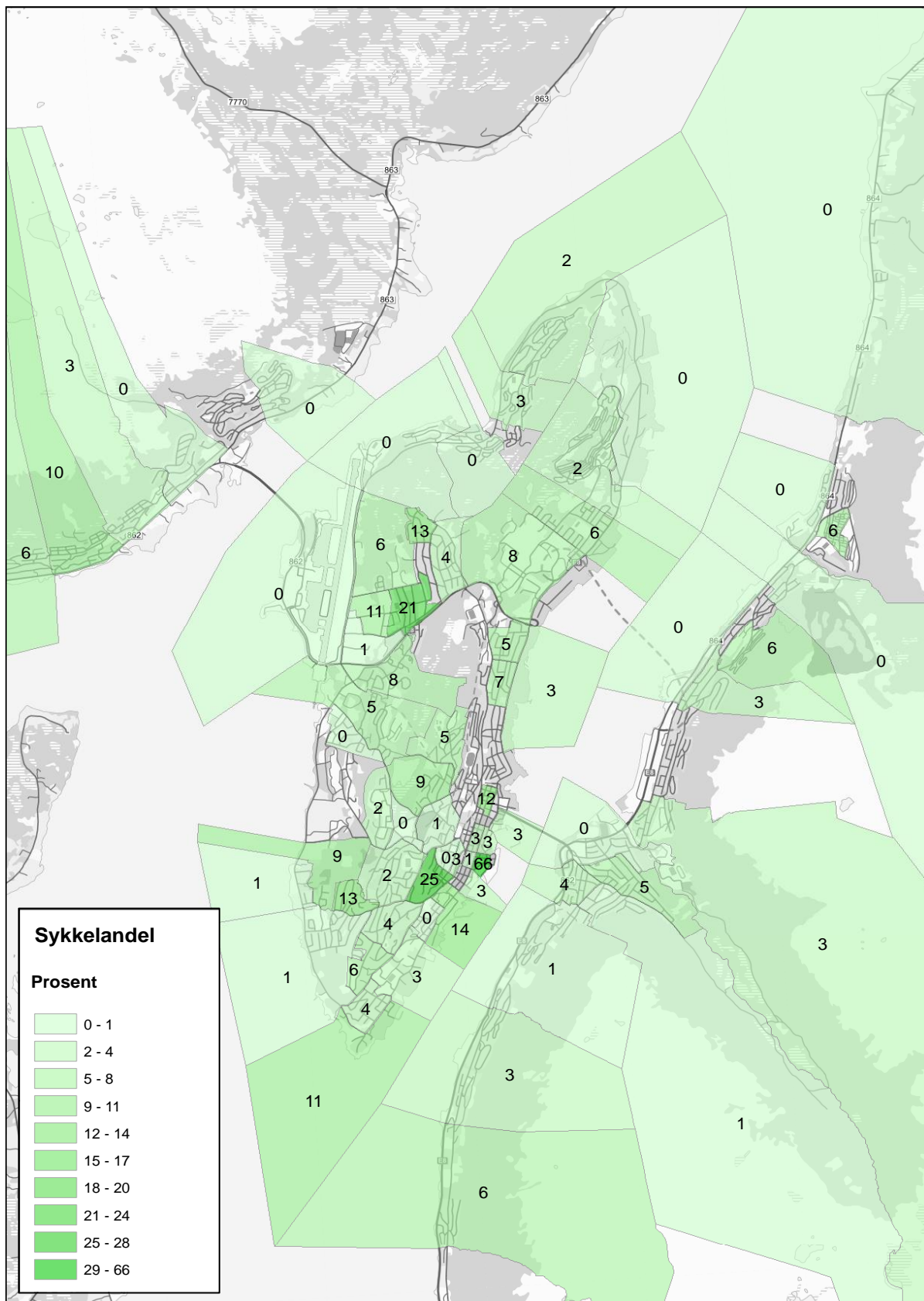
I kartene vises det med fargekoder prosentandel for transportmiddelvalg til de ulike grunnkretsene i Tromsø byområde. Det er bare tatt med grunnkretser med over 30 reiser til den aktuelle kretsen. Det er en del usikkerhet til tallene, da de kan være basert på få reiser og respondenter. Det er .

7.2.2.1 Bilførerandel reiser til grunnkrets



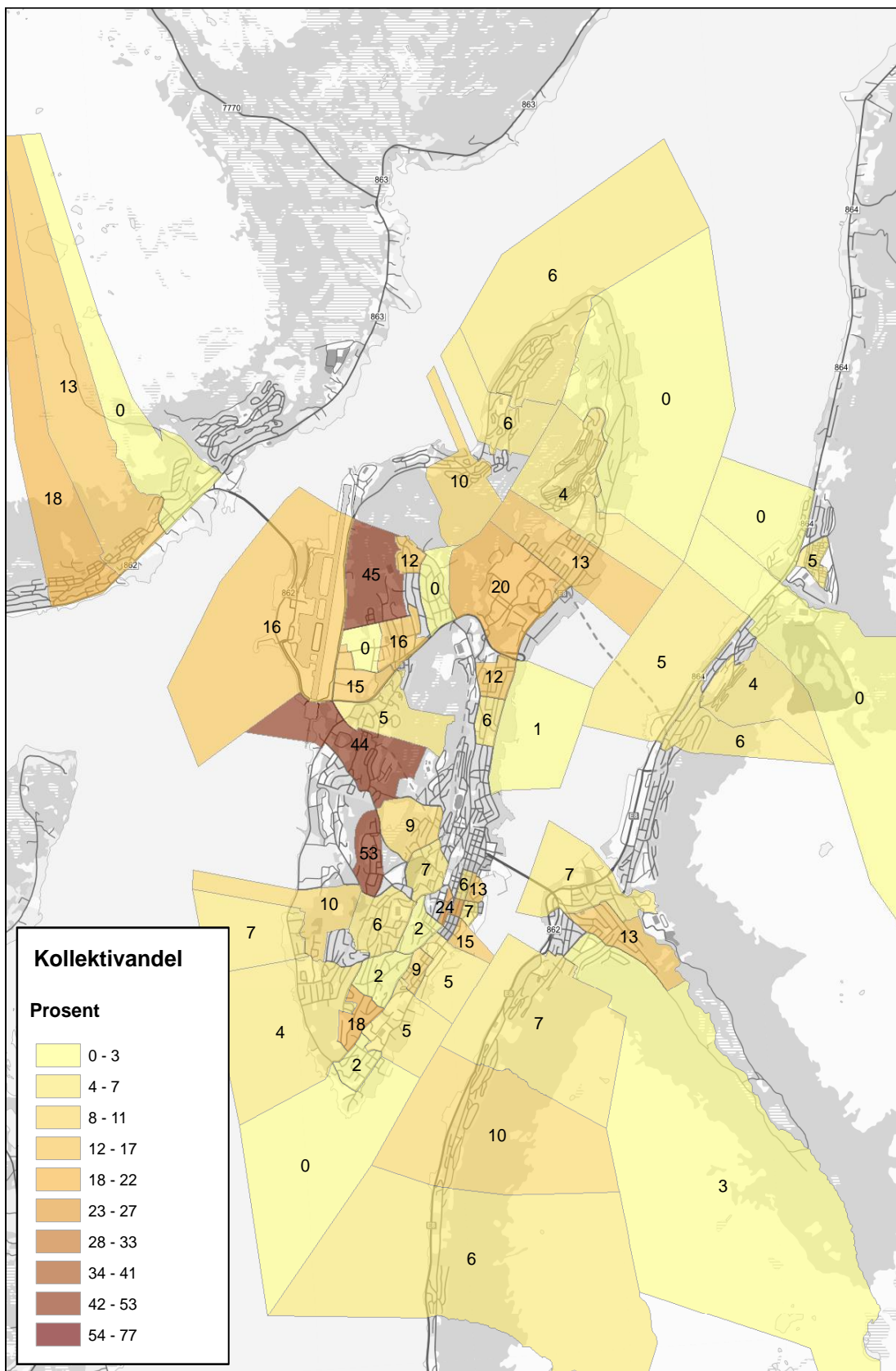
Figur 17 Bilførerandel reiser til grunnkretser

7.2.2.2 Sykkelandel reiser til grunnkrets



Figur 18 Sykkelandelreiser til grunnkretser

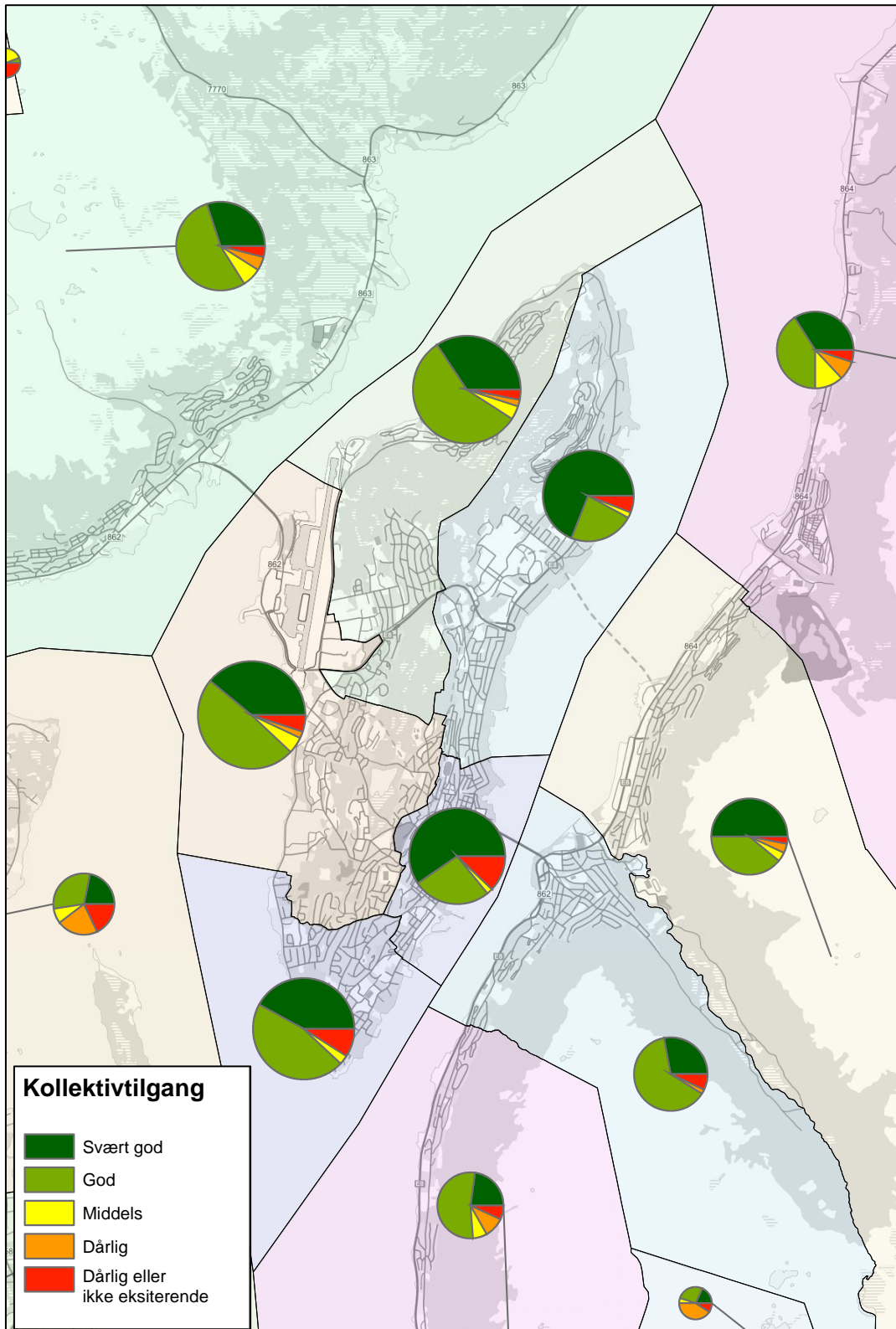
7.2.2.3 Kollektivandel reiser til grunnkrets



Figur 19 Kollektivandel reiser til grunnkretser

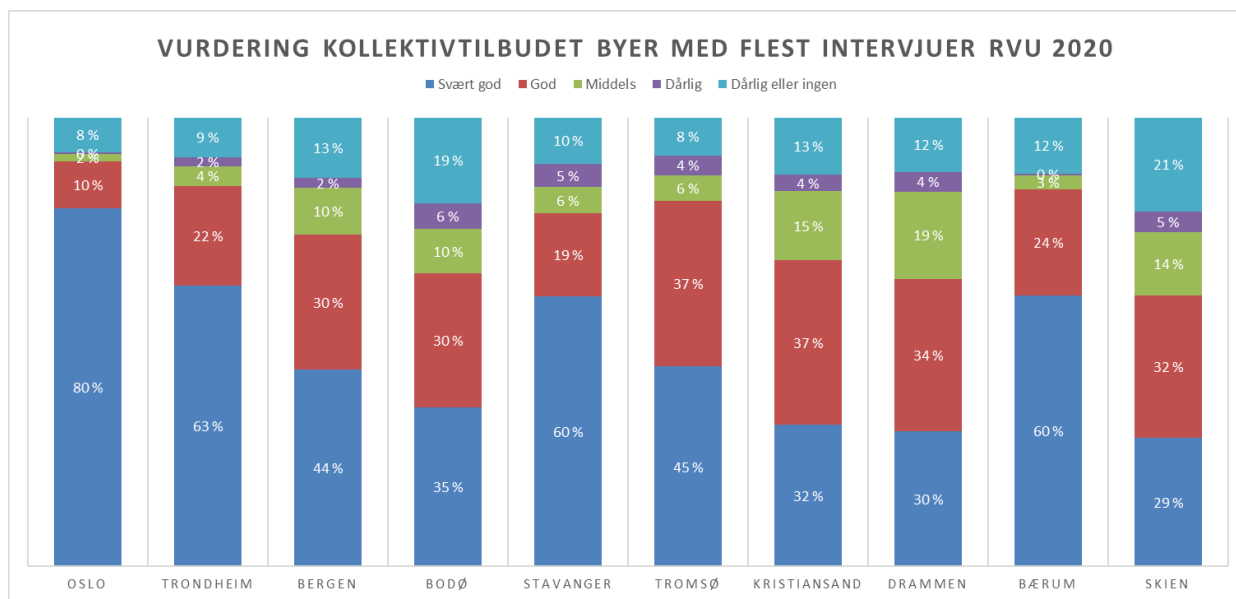
7.3 TILGANG TIL KOLLEKTIV

I RVUen er de intervjuede bedt om å vurdere hvor god tilgang de har til kollektivreisemiddel. Under er det vist hvordan dette fordeler seg i de ulike områdene. Generelt er de intervjuede fornøyd med tilbudet.



Figur 20 Kollektivtilgang

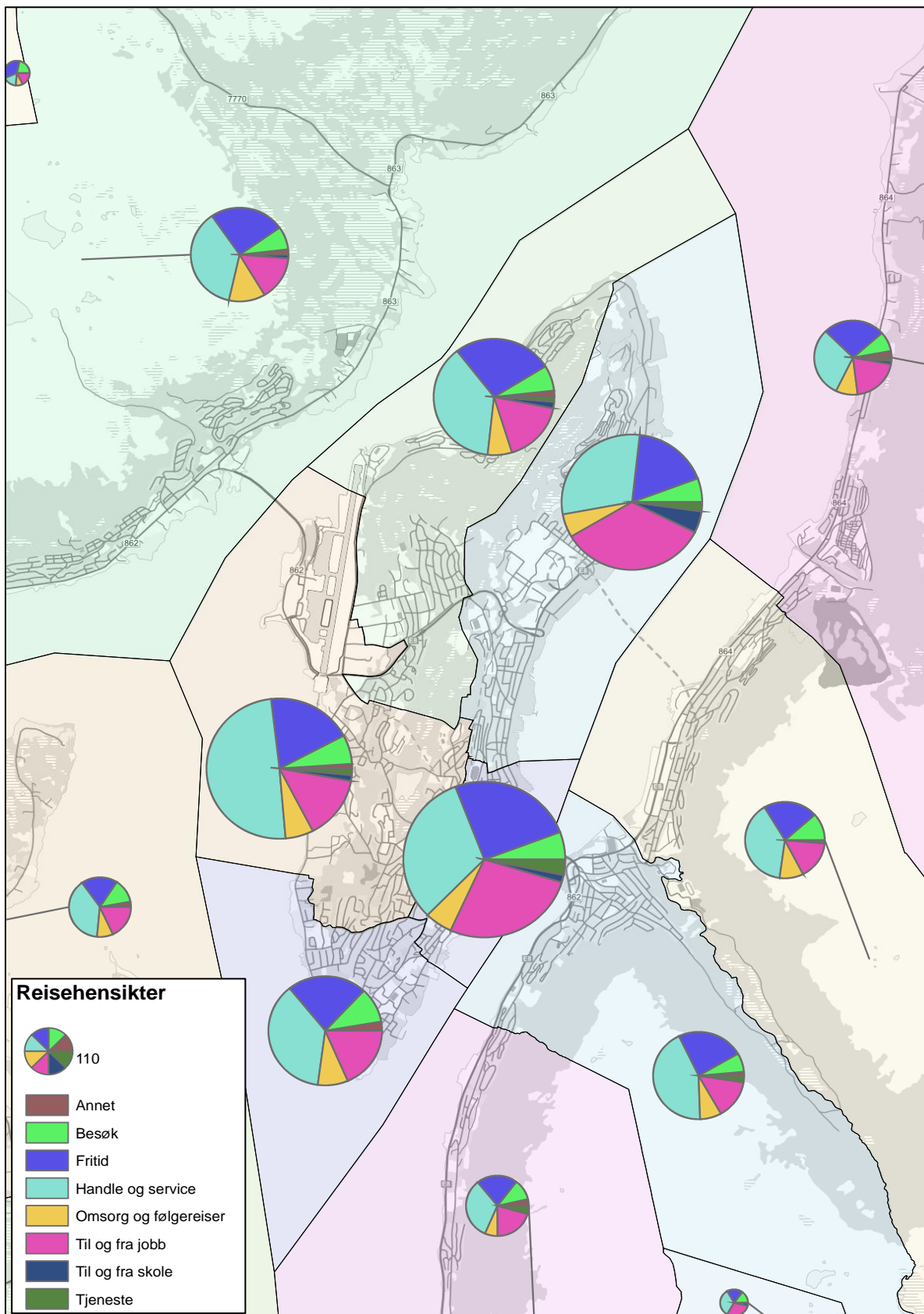
Hvis man sammenligner de ti byene som hadde flest intervjuer i 2020 får man denne fordelingen av tilgang til kollektiv.



Tromsø kommer bra ut sammenlignet med de øvrige byene

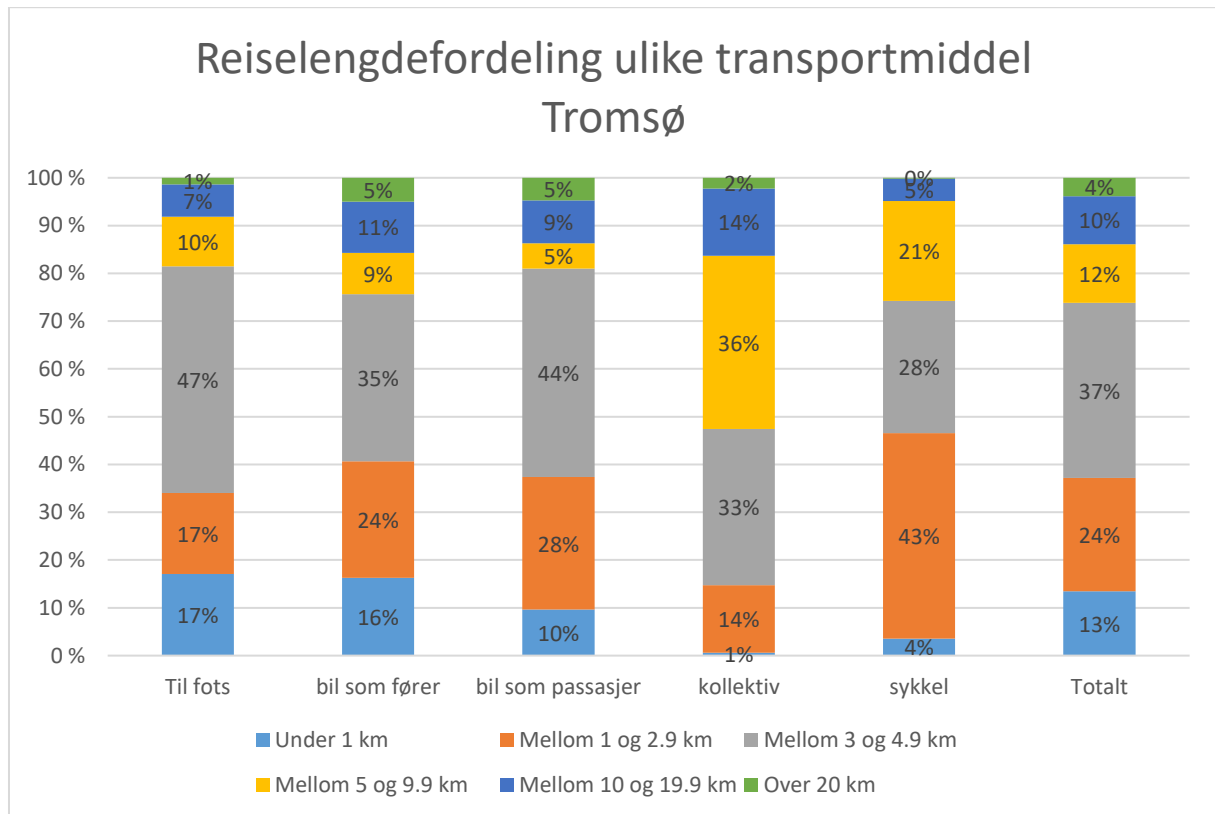
7.4 REISEHENSIKTSFORDELING

Tromsø sentrum og Breivika er de områdene som har flest jobbreiser til seg. Handle og servicereiser er dominerende i Langnesområdet/Giæverbukta og til dels i sentrum.



Figur 21 Reisehensiktsfordeling

7.5 REISELENGDER



90 % av gangturene er under tre kilometer, rundt 40 % av bilførerturene er under tre kilometer, 75 % av bilturene er under 5 km. 70 % av kollektivturene er mellom 3 og 10 kilometer.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag