



Nasjonalt regnskap

for bærekraftig mobilitet 2020



Forord

Regnskapet inneholder tall og fakta om miljøvennlig transport, og omfatter blant annet sykling, gåing, kollektivtransport og delemobilitet. Begrepet bærekraftig mobilitet handler om å ta vare på natur og klima som en fornybar ressurs for mennesker. Det handler også om god helse og mindre ulikheter.

Her presenteres nye tall fra nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU). Andre viktige kilder er Statistisk sentralbyrå, Helsedirektoratet, Statens vegvesens årsrapporter, Nasjonal Transportplan og Nasjonal vegdatabank.

Trondheim november 2021

Per Morten Lund
Direktør Transport og Samfunn, Statens vegvesen

Innhold

| | |
|---|----|
| Forord..... | 1 |
| 1 Reisevaner for hele landet..... | 3 |
| Daglige reiser i Norge..... | 3 |
| Reiselengde, reisetid og reisehastighet..... | 4 |
| Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper..... | 4 |
| Reiseformål..... | 5 |
| Barns reiser..... | 6 |
| Ungdommers reiser..... | 7 |
| 2 Reisevaner i de største byene..... | 8 |
| Transportmiddelfordeling..... | 8 |
| Arbeidsreiser..... | 9 |
| Kollektivreiser..... | 10 |
| Reiseandeler..... | 11 |
| Tilgang til transportmidler..... | 13 |
| Byindekser..... | 16 |
| 3 Gåing..... | 17 |
| Reiseandeler..... | 17 |
| Reiselengder..... | 20 |
| Reisetidspunkt..... | 21 |
| Trafikksikkerhet for gående..... | 22 |
| 4 Sykling..... | 24 |
| Sykkelandeler..... | 24 |
| Sykkeltyper..... | 26 |
| Trafikksikkerhet hos syklende..... | 27 |
| Infrastruktur for sykkel..... | 30 |
| 5 Kollektivtransport..... | 31 |
| Kapasitet og hastighet..... | 31 |
| Type kollektivtransport..... | 33 |
| Reisevaneundersøkelser om kollektivtransport..... | 35 |
| Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken..... | 38 |
| Infrastruktur for kollektivtrafikk..... | 39 |
| 6 Kjøretøyer og drivstoff..... | 40 |
| 7 Delemobilitet..... | 45 |
| 8 Klimakonsekvenser..... | 46 |
| Figurliste..... | 47 |

1 Reisevaner for hele landet

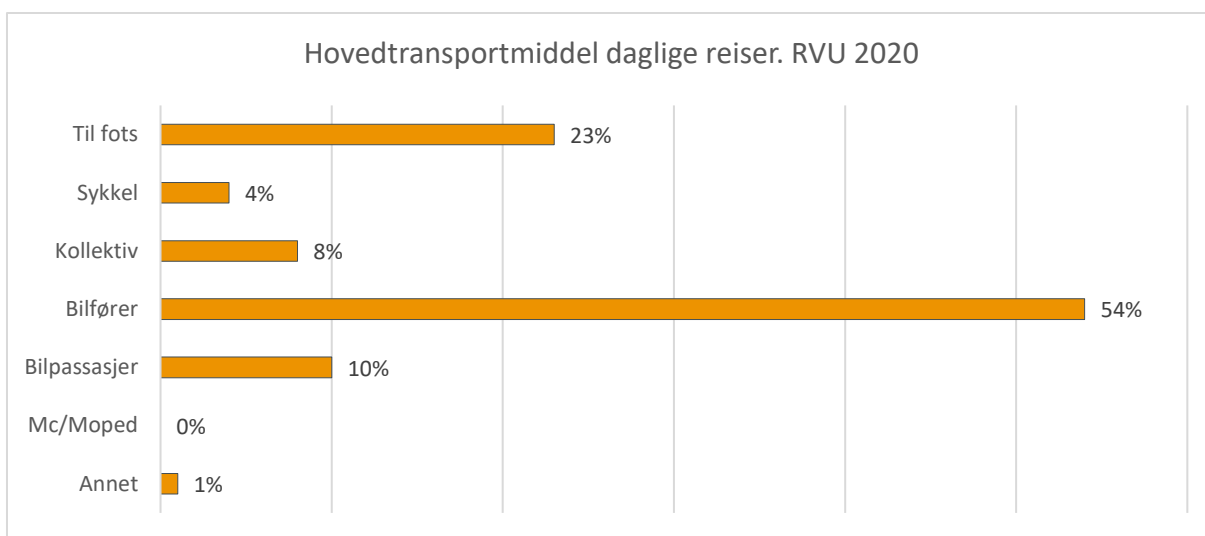
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser reisevaner for bosatte i Norge som er 13 år og eldre. I dette kapitlet presenteres data om daglige reiser, det vil si innenlands reiser som er kortere enn 100 km.

Pandemirestriksjoner fra 12. mars 2020 har hatt betydning for reisevaner i året.

Daglige reiser i Norge

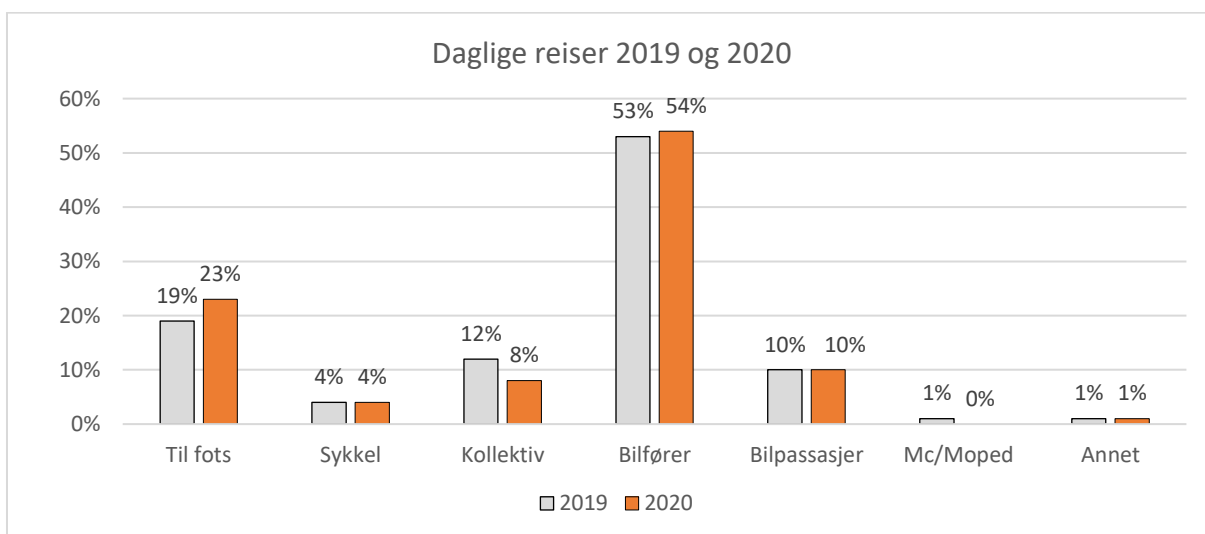
Hovedtransportmiddel på daglige reiser i 2021

Hovedtransportmiddel er det transportmiddelet trafikanten tilbakela flest km med på reisen. I 2020 ble 64 % av de daglige reisene gjennomført med personbil. Gåing og sykling utgjorde 27 % mens kollektivtrafikken hadde 8 %.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

De nasjonale reisevanene ble påvirket av lokale og nasjonale tiltak grunnet covid-19, som virket fra og med 12. mars 2020. En sammenligning med 2019 viser at andelen fotgjengere økte fra 19 % til 23 %, mens for kollektivtransporten var det en nedgang fra 12 % til 8 %. Det ble totalt sett gjennomført en god del færre reiser i 2020 enn 2019 grunnet covid-19.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

Reiselengde, reisetid og reisehastighet

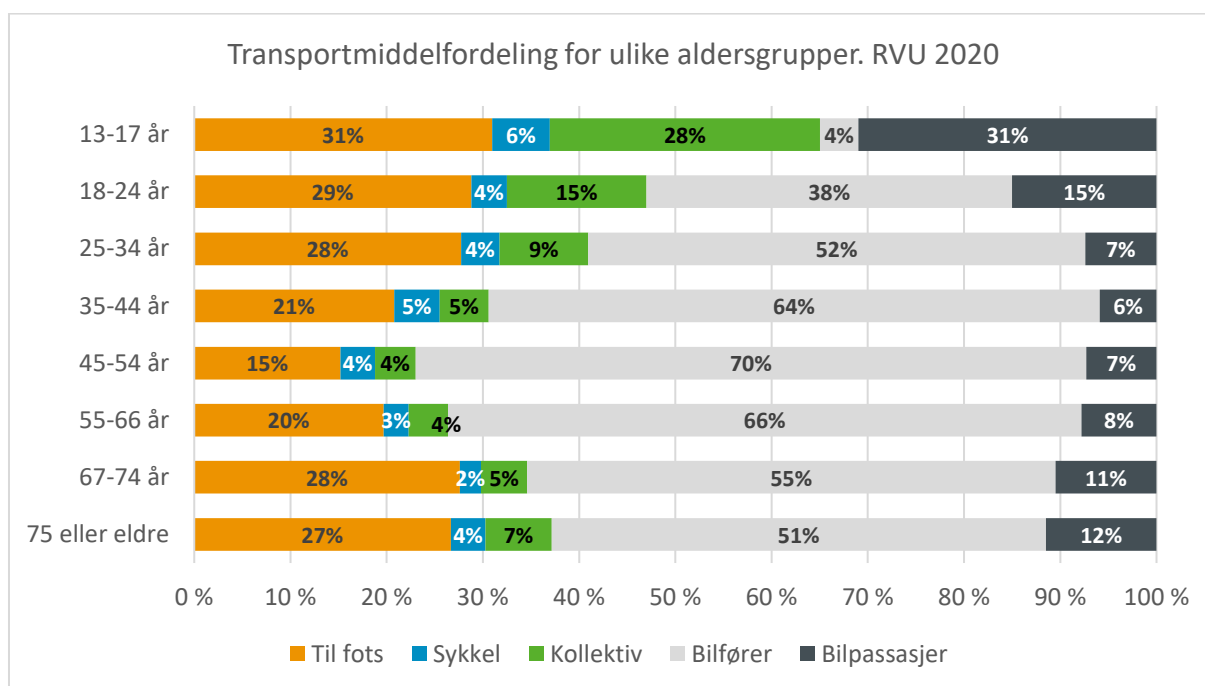
Kollektivreiser har lengst gjennomsnittlig avstand og reisetid. Bilreiser har høyest hastighet.

| 2020 | Gjennomsnitt avstand (km) | Gjennomsnitt reisetid (min) | Hastighet (km/t) |
|-------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------|
| Fotgjenger | 2,0 | 24,8 | 5,4 |
| Syklist | 4,8 | 20,3 | 14,8 |
| Kollektivreisende | 30,4 | 49,0 | 25,6 |
| Bilfører | 19,0 | 22,5 | 40,4 |
| Bilpassasjer | 22,9 | 27,4 | 40,5 |
| MC-/Mopedfører | 32,3 | 33,7 | 34,1 |
| Alle reisende | 16,6 | 26,0 | 30,9 |

Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper

Gåing, sykling og kollektivreiser er mest utbredt i aldersgruppa 13-24 år. Sykkelandelen synker kraftig etter 18-årsalderen. Andelen turer som fotgjenger og bilpassasjer øker med alderen, mens kollektivandelen synker.

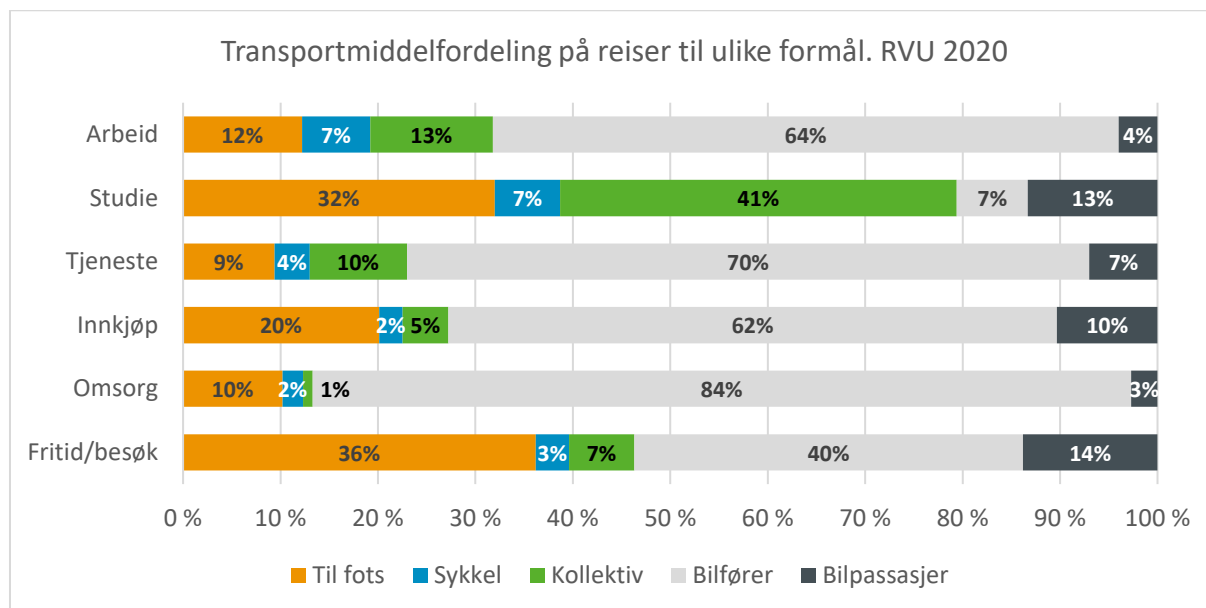


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

Reiseformål

Hovedtransportmiddel for ulike reiseformål

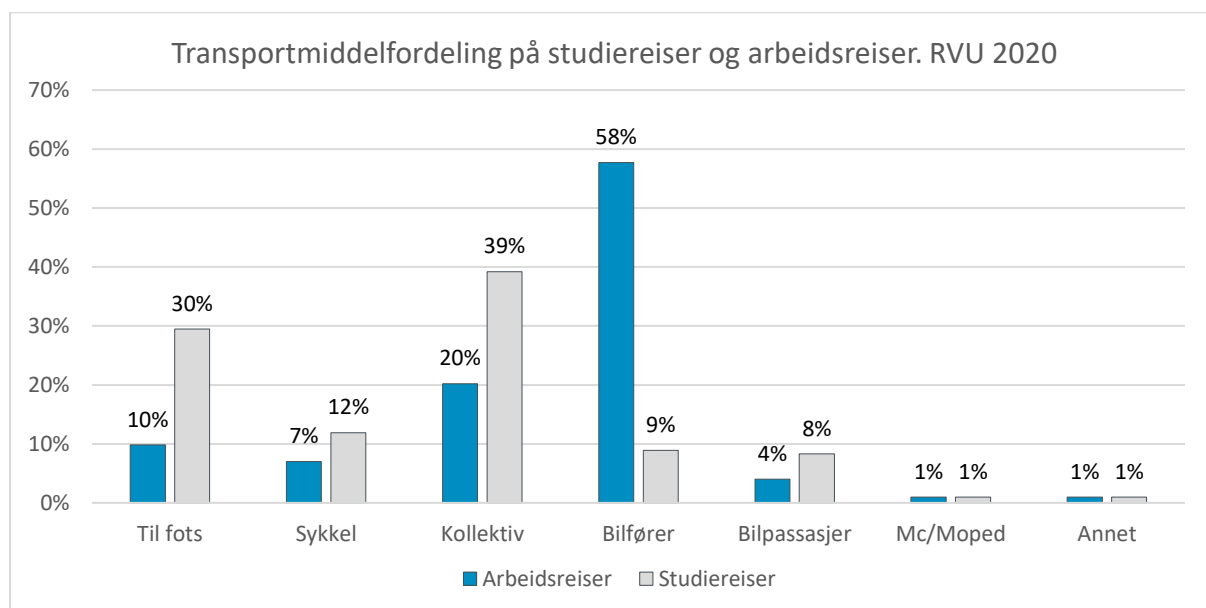
Reisens formål har stor betydning for hvilke transportmiddel som brukes.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

Hovedtransportmiddel på arbeidsreiser og studiereiser

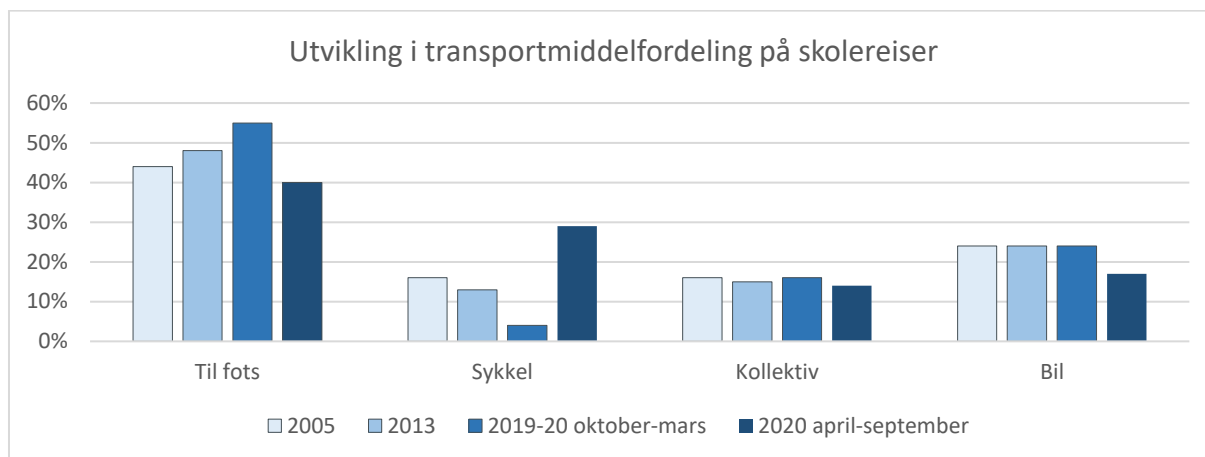
Dette er reiser mellom hjem og arbeidssted/studiested. Reiser i arbeidstida inngår ikke. Figuren illustrerer hvor store forskjeller det kan være i reisevanene til ulike reiseformål. Ulikhetene mellom arbeidsreiser og studiereiser skyldes at det er forskjellige aldersgrupper som reiser. Disse er i ulike livsfaser og har ikke samme tilgang til transportmidler.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

Barns reiser

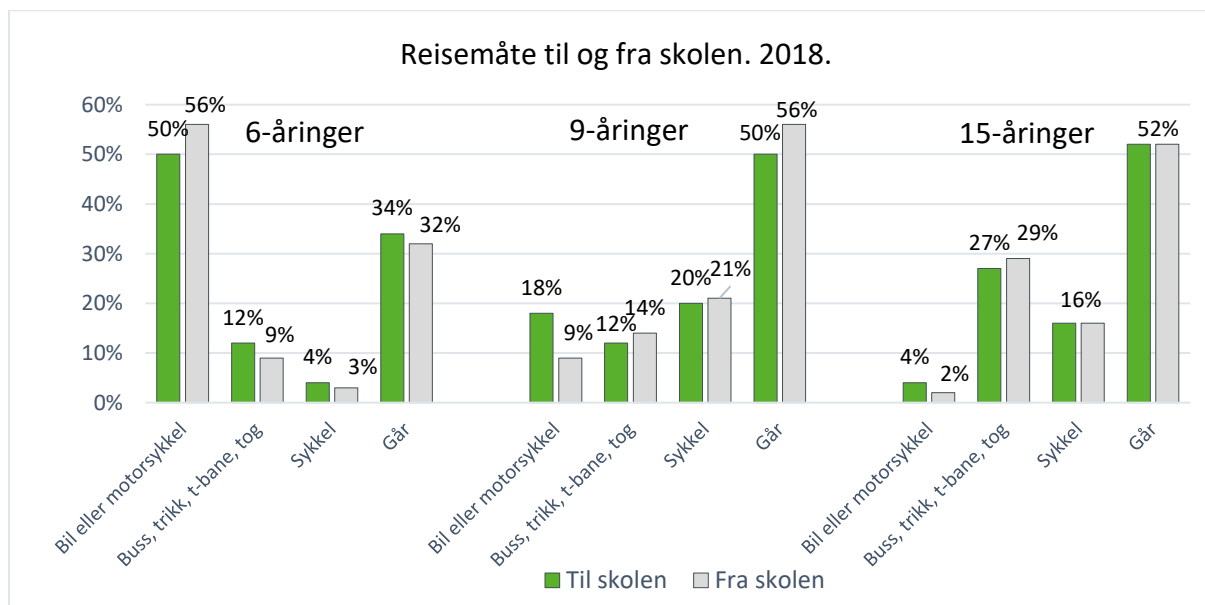
Figuren nedenfor viser hvordan barn 5-13 år reiser til skolen. Dataene er fra landsomfattende undersøkelser i 2005, 2013/14 og 2020. Nær 64 % av barn 5-13 år gikk eller syklet til skolen i 2020, en økning fra 61 % 2013/14. Dette tilsvarer 70 % av barna som ikke har rett til skoleskyss. Nær halvparten av barna gikk til skolen og denne andelen er stabil fra 2013/14. Flere går om vinteren (55 %) enn om sommeren (40 %). Det er en økning i andelen som sykler til skolen, fra 13 % i 2013/14 til nesten 17 % i 2020. Det er flere som sykler i sommerhalvåret (29 %) enn i vinterhalvåret (4 %). Hvert femte barn i alderen 5-13 år ble kjørt til skolen av foreldre/foresatte i 2020. Det er noe færre enn i 2013/14 og 2005, da hvert fjerde barn ble kjørt. I 2020 oppga flere foreldre/foresatte enn tidligere lang avstand (35 % i 2020, 22 % i 2013/14) og farlig trafikk (38 % i 2020, 34 % i 2013/14) som årsaker til å kjøre barna.



Kilde: Barns aktiviteter og daglige reiser, TØI og Opinion AS

Bil er den vanligste reisemåten for alle former for organiserte fritidsaktiviteter for barn i alderen 5-13 år. Andelen som sykler til ulike aktiviteter, er imidlertid økende i 2020-undersøkelsen sammenlignet med tidligere.

Figuren under viser 6-, 9-, og 16-åringers reisemåte til og fra skolen. Andelen som blir kjørt reduseres betydelig etter hvert som barna blir eldre. Samtidig ser vi at 9-åringene er mest aktive på skoleveg og nærmest målet om at 80 % av barn og unge skal gå og sykle til skolen.

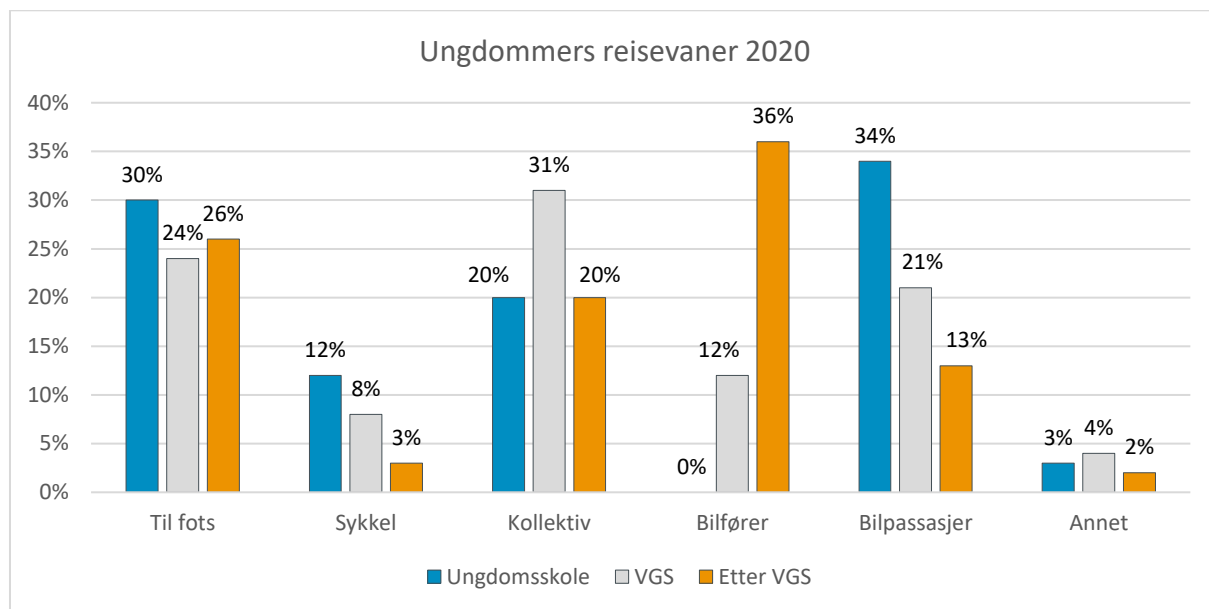


Kilder: Kartlegging av fysisk aktivitet, sedatid og fysisk form blant barn og unge 2018, Norges idrettshøgskole (ungKan3) og Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020, Opinion

Ungdommers reiser

Ungdommers reisevaner

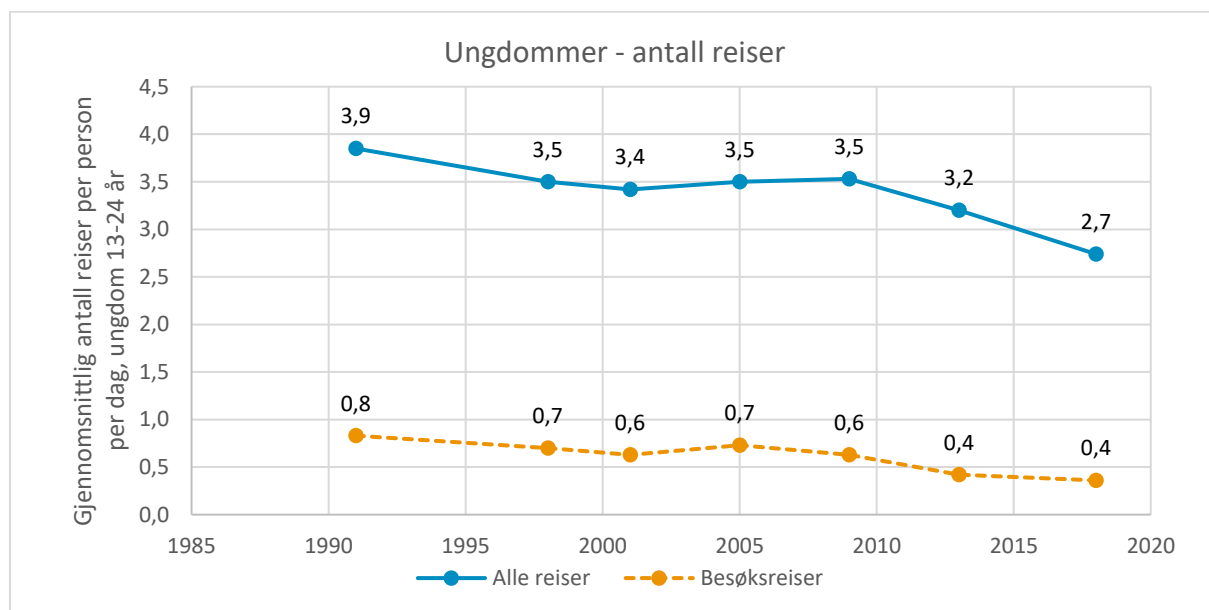
Det er stor forskjell i transportmiddelbruk i de yngste aldersgruppene. Ungdomsskoleelever blir i stor grad kjørt. Elever på videregående skole har høy kollektivbruk, særlig knyttet til skolereiser. De eldste ungdommene (18-24 år) kjører mye bil, og sykler lite.



Kilde: UA rapport 129/2019 Barn og unges reisevaner. Urbanet Analyse

Ungdom reiser mindre enn før

De unge reiser mindre enn tidligere, og spesielt siden 2009 har det vært stor nedgang. Nedgangen skyldes i noen grad at antallet besøksreiser har minket.



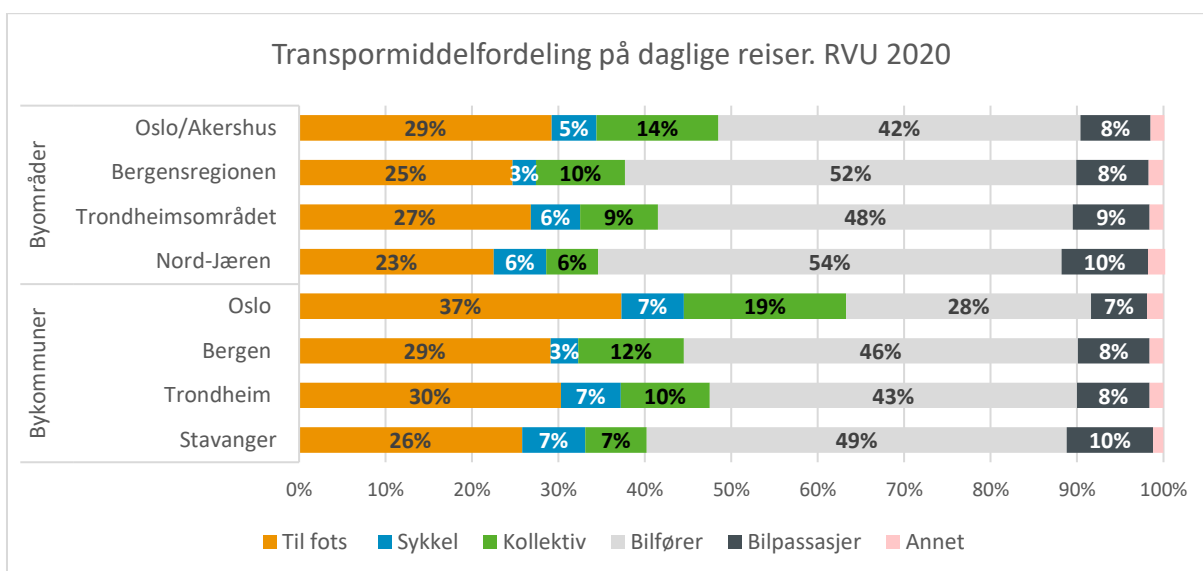
Kilde: UA rapport 129/2019 Barn og unges reisevaner. Urbanet Analyse

2 Reisevaner i de største byene

Alle data er daglige reiser, det vil si innenlands reiser som er kortere enn 100 km.

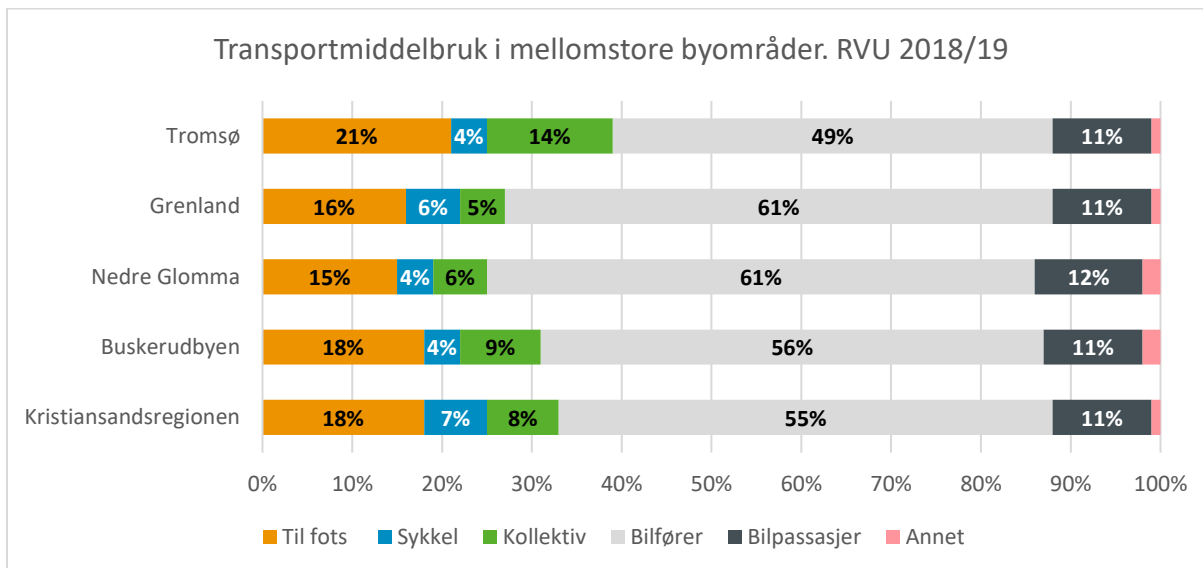
Transportmiddelfordeling

Transportmiddelfordeling blant bosatte i de største byene og byområdene. Det er høyest fotgjenger- og kollektivandel i Oslo/Akershus, mens Trondheim og Stavanger har høyest sykkelandel.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

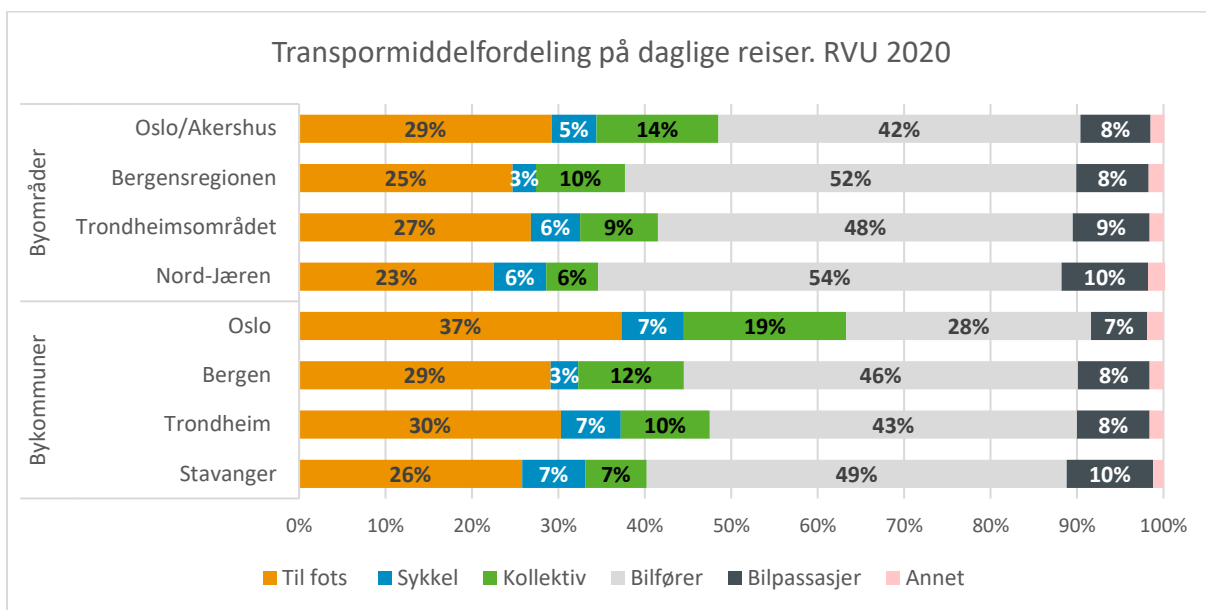
Tromsø har like høy kollektivandel som Oslo/Akershus, og Kristiansandsregionen har like høy sykkelandel som Trondheim og Stavanger.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2018/19, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Epinion og TØI

Arbeidsreiser

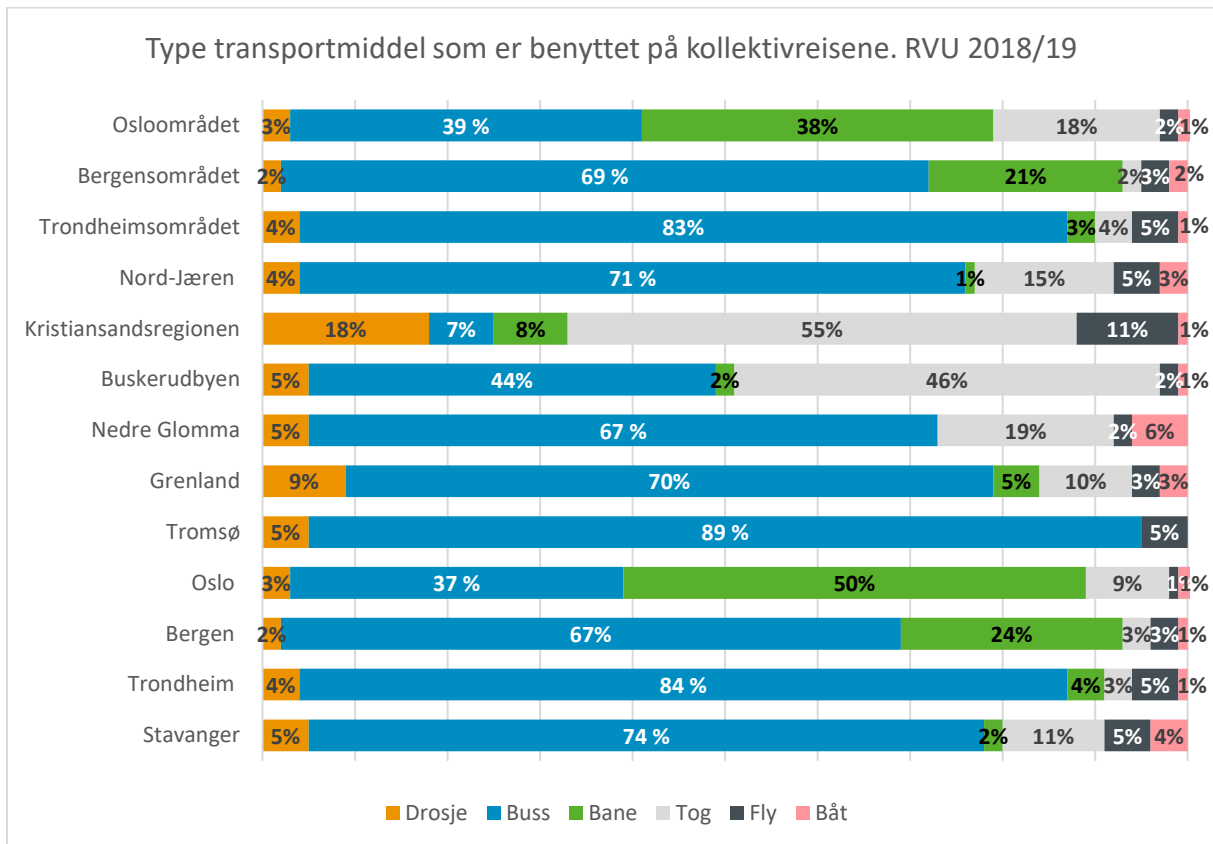
Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i byene/byområdene. Oslo skiller seg ut med høye kollektivandeler, mens Trondheim og Stavanger har høyest sykkelandel.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

Kollektivreiser

Kollektivtrafikken i byene domineres av buss, med unntak av Oslo der bane er størst. I Kristiansandsregionen og Buskerudbyen har tog de største andelene.

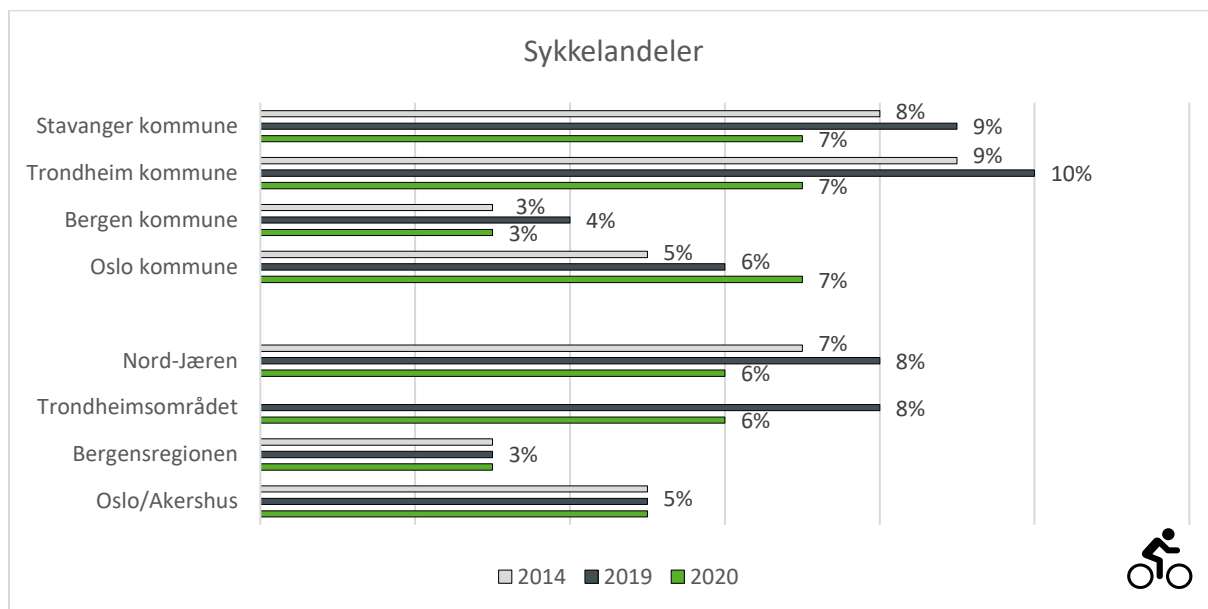


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2018/19, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Epinion og TØI

Reiseandeler

Sykkelandeler

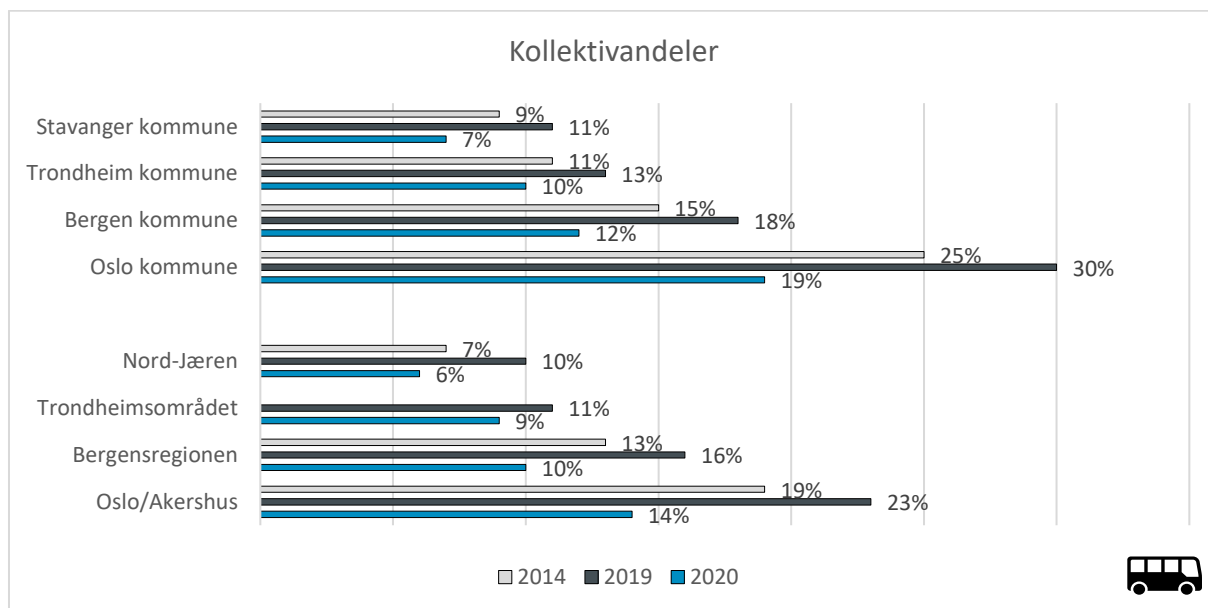
Sykkelreisere andel i prosent av totalt antall reiser blant de bosatte. Det var økning i de fleste byene/byområdene mellom 2014 og 2019. Mellom 2019 og 2020 var utviklingen sprikende, med nedgang i Trondheim og Stavanger og oppgang i Oslo.



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014, 2019 og 2020

Kollektivandeler

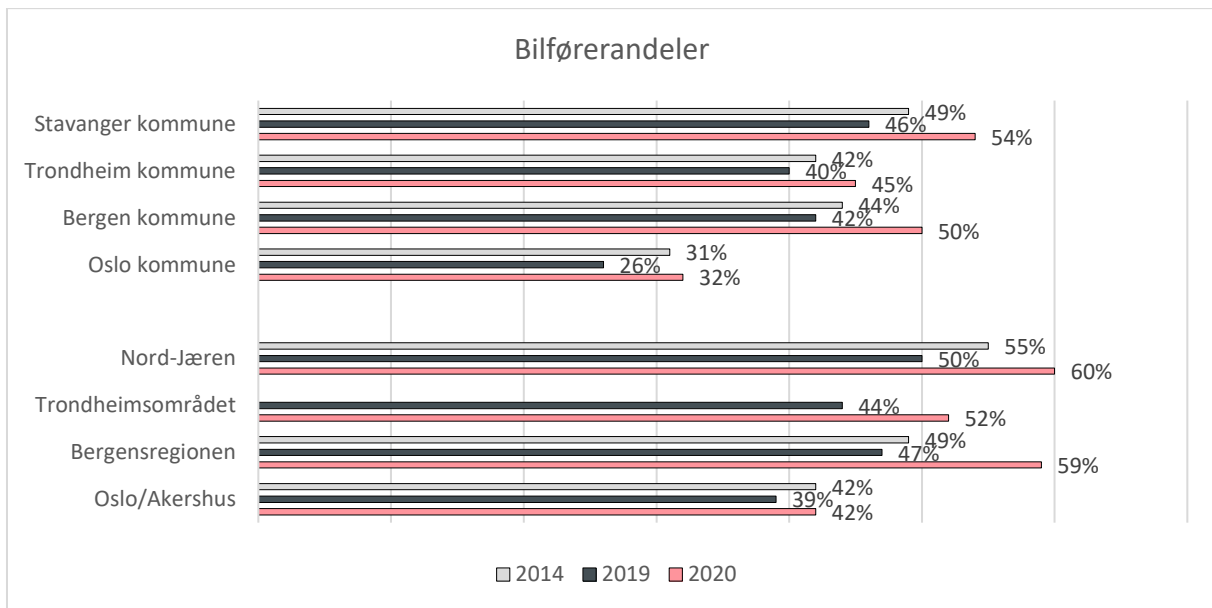
Kollektivreisere andel av totalt antall reiser blant de bosatte. Det var merkbare økninger av kollektivandelene mellom 2014 og 2019. I 2020 var det klar nedgang over alt, og det kan tilskrives mindre mobilitet grunnet restriksjoner grunnet covid-19.



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014, 2019 og 2020

Bilførerandeler

Andel av reiser som bilfører. Fra 2014 til 2019 var det nedgang i alle byer/byområder, med størst reduksjon i Oslo by og Nord-Jæren. I 2020 var det klar økning alle steder, hvilket antakelig skyldes at folk ble frarådet å reise med kollektivtransport grunnet covid-19.

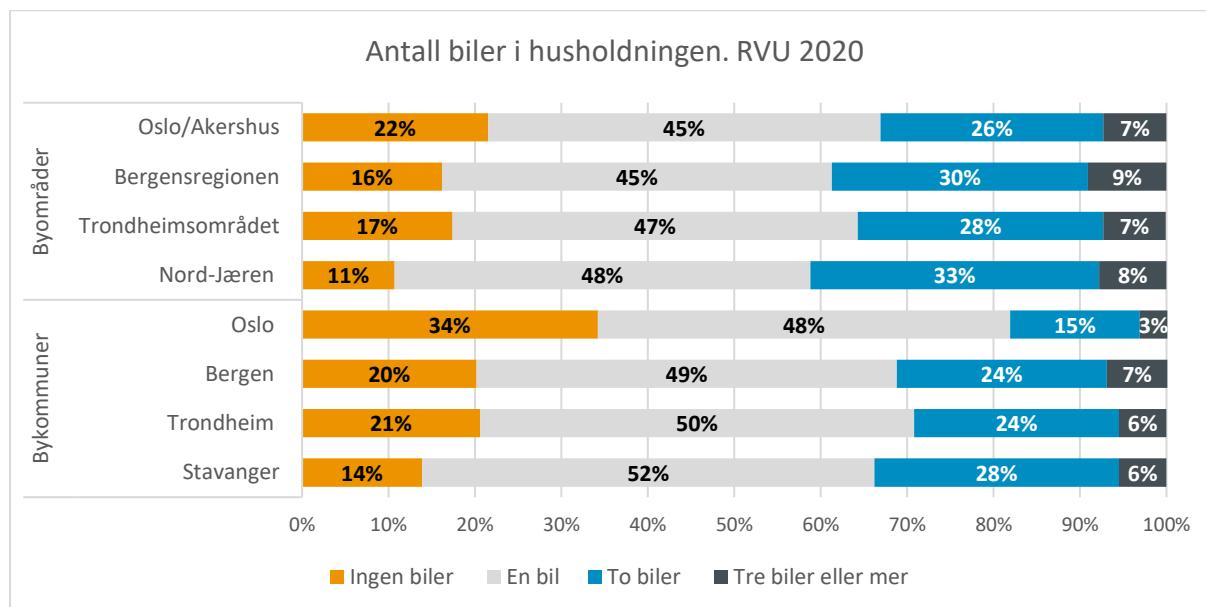


Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014, 2019 og 2020

Tilgang til transportmidler

Antall biler i husholdningene

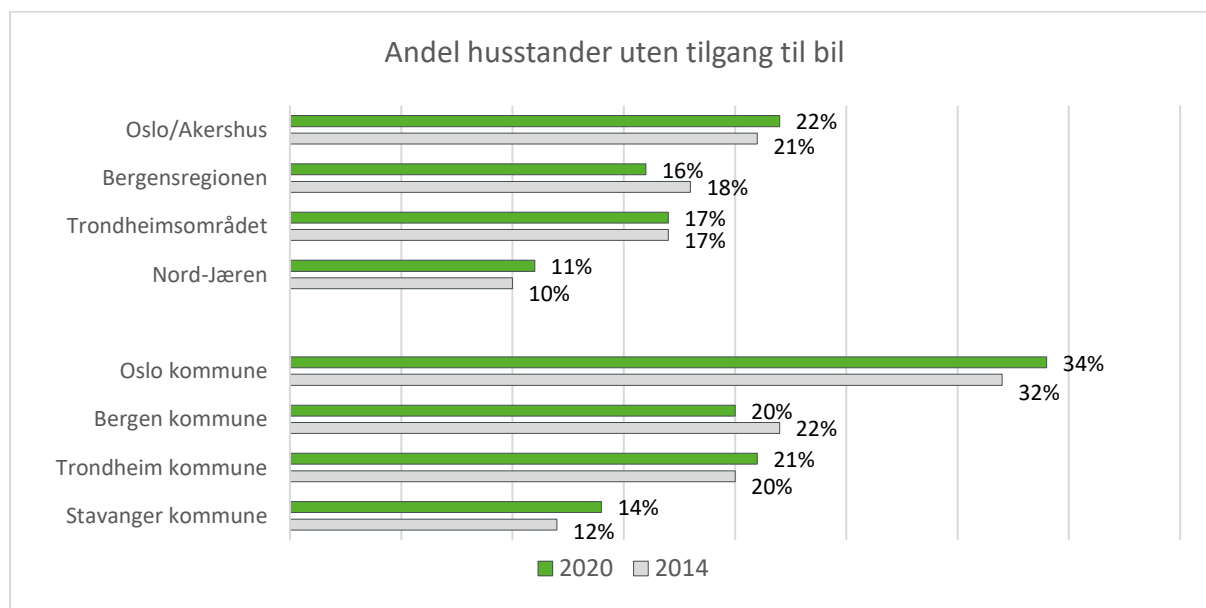
Antall biler som husholdningene eier eller disponerer. Husholdningene har tilgang til flest biler i Stavanger/Nord-Jæren og færrest i Oslo by.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS og analyser TØI

Husholdninger uten tilgang til bil

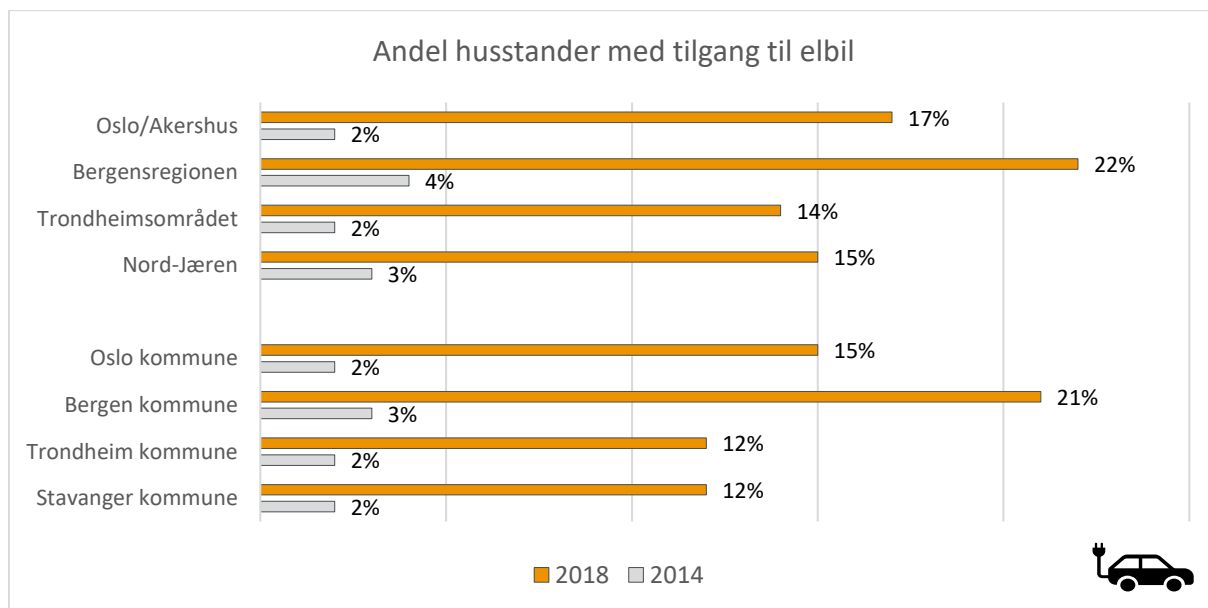
Stadig flere husholdninger hverken eier eller har tilgang til bil. Andelen har økt i alle de største byene/byområdene siden 2014. Oslo har størst andel bilfrie husholdninger, mens i motsatt ende er Stavanger og Nord-Jæren.



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014 og 2020, Opinion AS, og analyser fra TØI

Husholdninger med tilgang til elbil

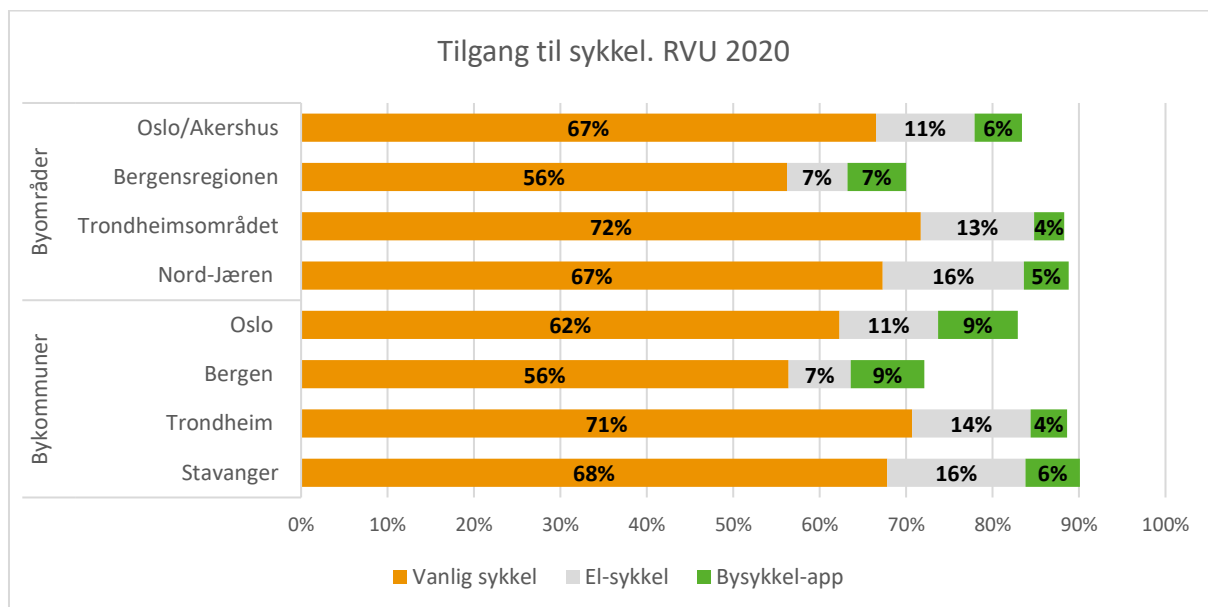
Det har skjedd en vesentlig økning i antall husholdninger som eier eller har tilgang til elbil. Økningen har vært størst i Bergen og Bergensregionen.



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014 og 2018, Opinion AS, og analyser fra TØI

Tilgang til sykkel

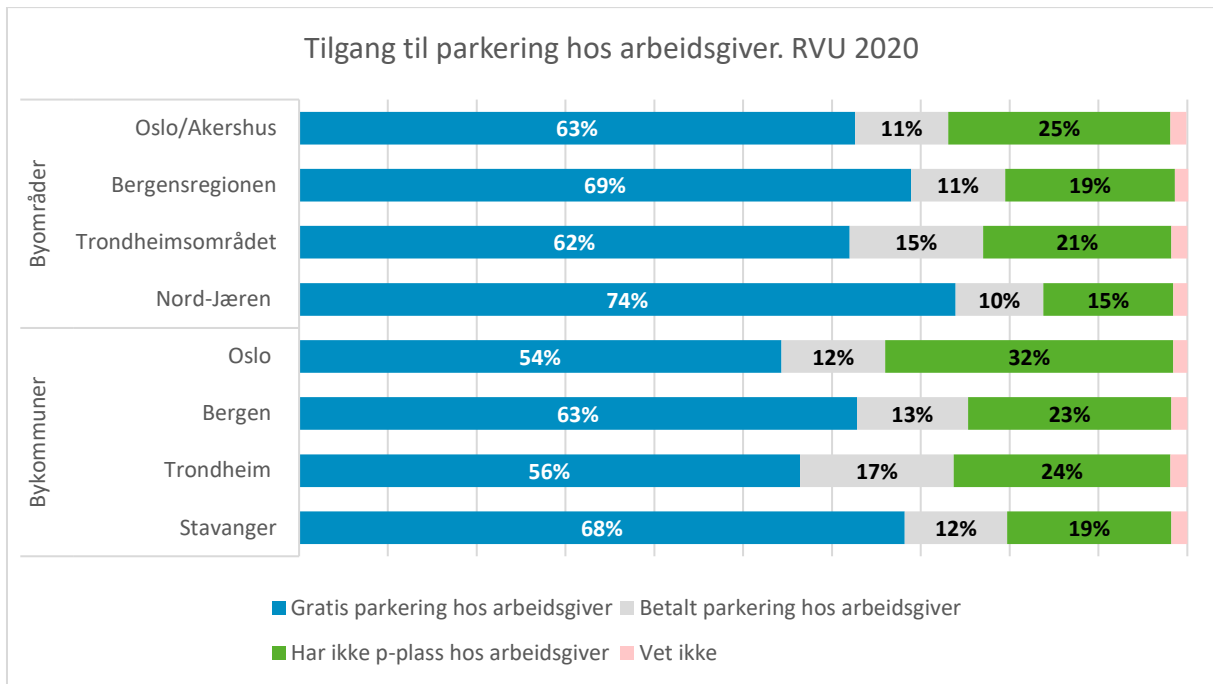
Respondentene i reisevaneundersøkelsen er spurt om de disponerer sykkel. I alle byene/byområdene er andelen som disponerer sykkel 80 - 90 %, med unntak av Bergen og Bergensregionen der andelen er 65 %.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS og analyser TØI

Bilparkering ved arbeidsplass

Tilgang til parkering på arbeidsplassen, blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil. Stavanger og Nord-Jæren skiller seg ut med høy andel av gratisparkering og lav andel som mangler p-plass.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS og analyser TØI

Byindekser

Byindeks er en metode for å beregne endring i mengden biler på vegnettet¹. Datagrunnlaget er fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i byområdene. Byindeksen brukes til oppfølging av byvekstavtaler og belønningsavtaler. Indeksen beregnes over en periode.

| | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 | 2016-20 | 2017-20 | 2018-20 |
|----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Bergen | | | -1,7 % | -8,2 % | | | -9,8 % |
| Nord-Jæren | | -2,0 % | -2,6 % | -5,1 % | | -9,5 % | |
| Oslo/Akershus ² | | | -0,3 % | -6,9 % | | | -7,1 % |
| Trondheim | | -0,3 % | 1,3 % | -6,7 % | | -5,7 % | |
| Buskerudbyen (uten E18) | -0,2 % | -0,1 % | 0,3 % | -6,5 % | -6,6 % | | |
| Grenland | -4,0 % | -0,3 % | 0,8 % | -4,6 % | -8,1 % | | |
| Kristiansand | 0,0 % | 0,2 % | 1,0 % | -2,4 % | -1,2 % | | |
| Nedre Glomma | 1,1 % | 0,2 % | 0,5 % | -10,8 % | -9,2 % | | |
| Tromsø | 0,2 % | 0,9 % | -0,6 % | -6,5 % | -6,0 % | | |

Kilde: Statens vegvesen. Byindekser

¹ Fra og med 2020 inngår motorsyklar i beregningene

² Oslo/Akershus: Oslo og alle kommuner i Akershus fylke. Bergensregionen: Bergen, Os, Fjell, Askøy og Lindås.

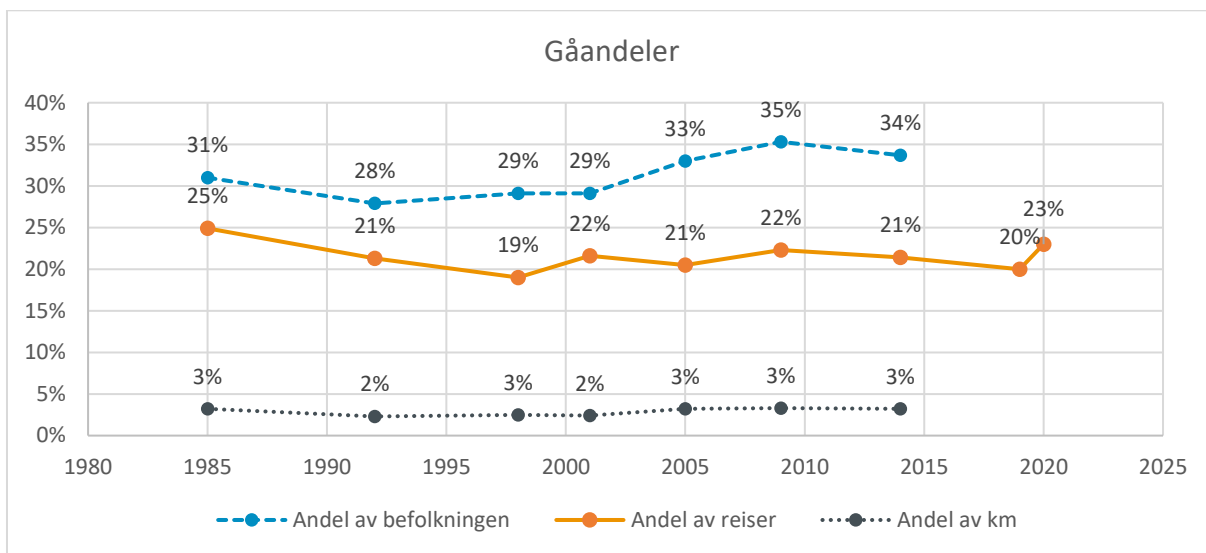
Trondheimsområdet: Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Nord-Jæren: Sandnes, Stavanger, Sola og Randaberg

3 Gåing

Reiseandeler

Andel reiser til fots

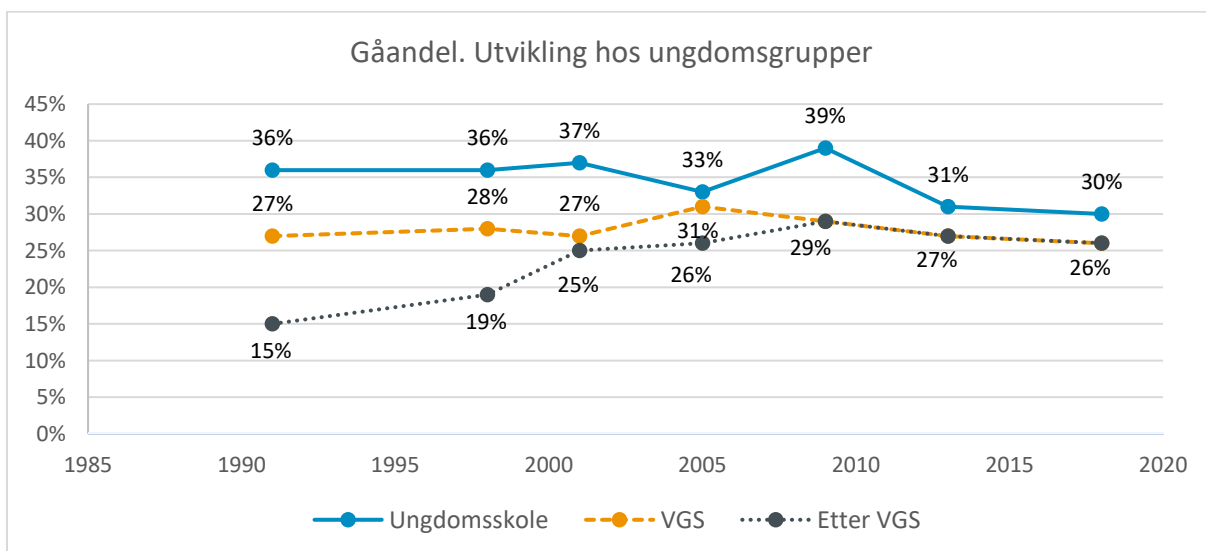
Andel reiser til fots var 23 % i 2020. Det var en markant økning fra 2019, som kan skyldes at man grunn av covid-19 ble frarådet å reise med kollektivtransport og hadde større fleksibilitet i oppmøtetid på arbeid. Videre ble det oppfordret til aktivitet fra myndighetenes sin side. I løpet av en gjennomsnittsdag har 1 av 3 personer gjennomført en hel reise til fots. Den tilbakelagte reiselengden for hele reiser til fots utgjør 3 % av alle reiste kilometer, i tillegg kommer gåing til og fra andre transportmidler.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1985-2021

Utvikling i gåandel hos ungdomsgrupper

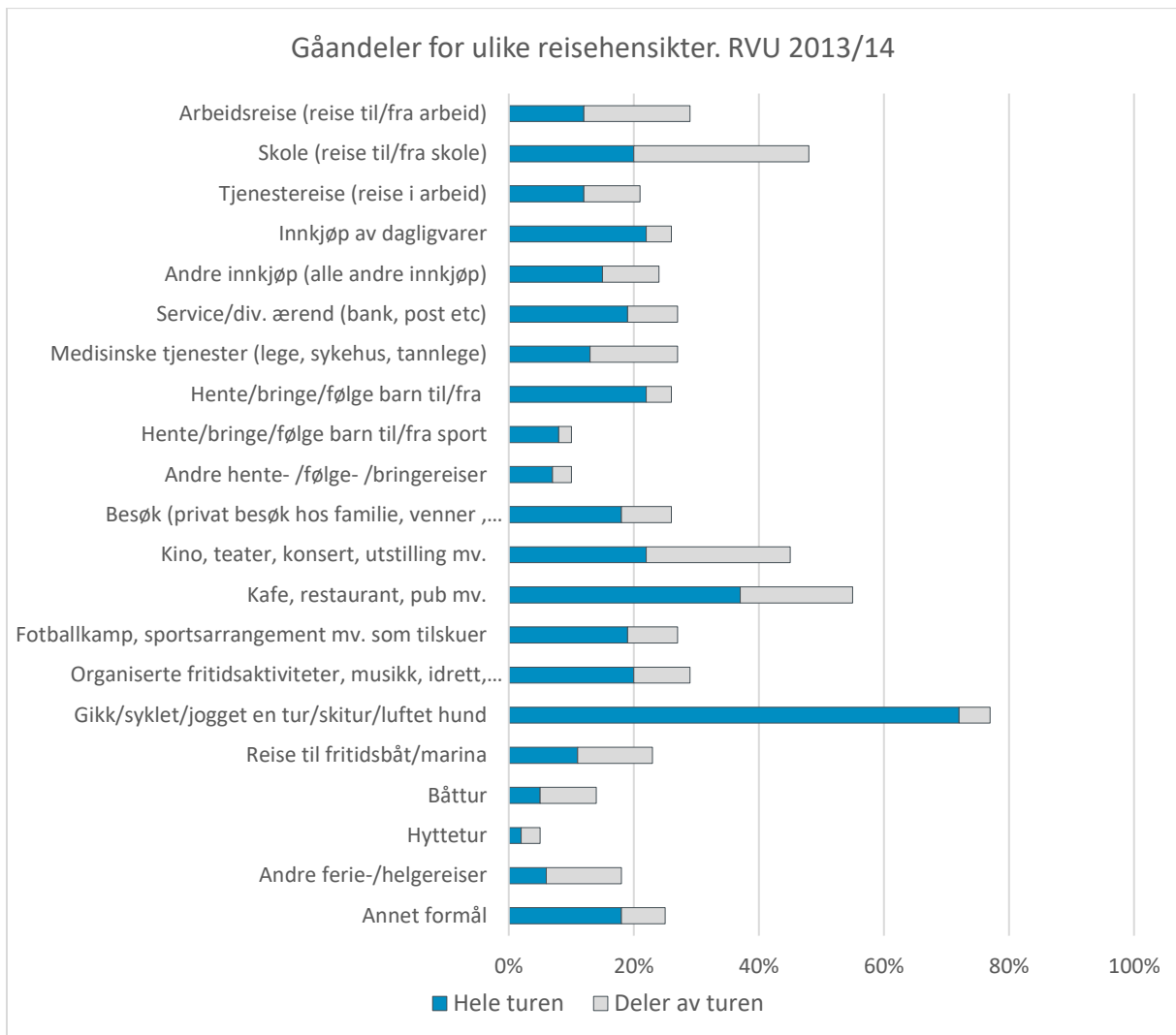
På 1990-tallet var det relativt stor forskjell i gåandelene blant det yngste aldersgruppene, mens dette nå har jevnet seg ut. Ungdomsskoleelever går mindre enn før, mens de eldste (opp til 24 år) går oftere.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1991-2020 og UArapport 129/2019 Barn og unges reisevaner. Urbanet Analyse

Andel reiser til fots for ulike reisehensikter

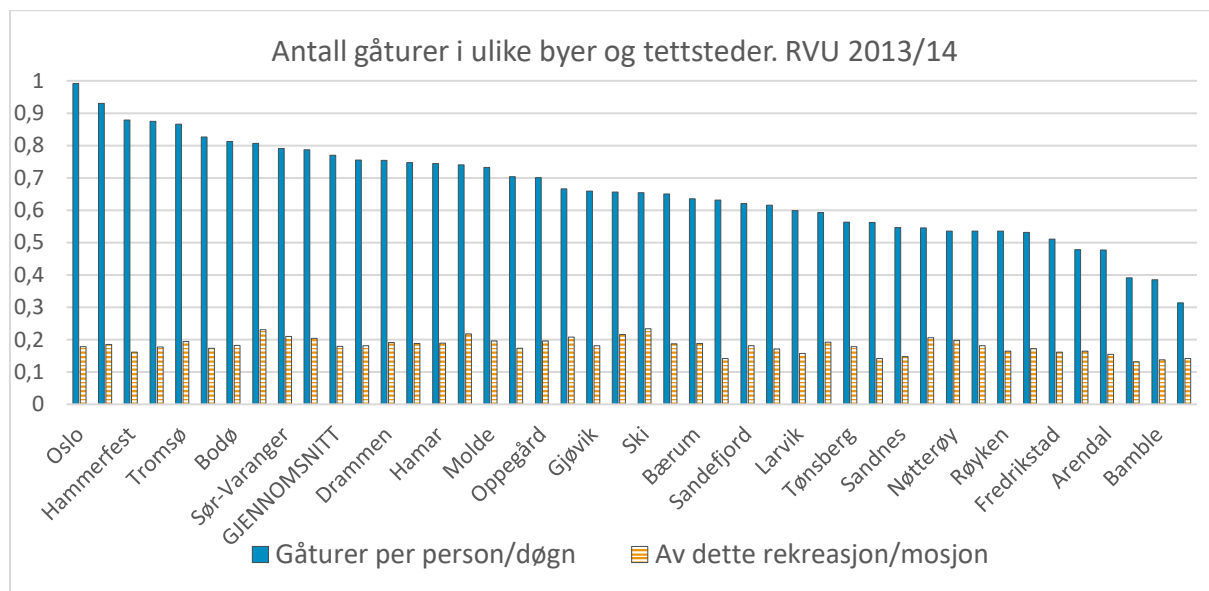
Å gå tur for trim/rekreasjon, følge barn og gjøre innkjøp av dagligvarer gjennomføres vanligvis til fots hele veien, hvis man først går. På faste reiser som arbeids- og skolereiser kan gåturen utgjøre deler av reisestrekningen, det samme gjelder reiser til enkelte fritidsaktiviteter som kino, teater, kafe mv.



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2013/14, TØI

Andel reiser til fots i norske kommuner

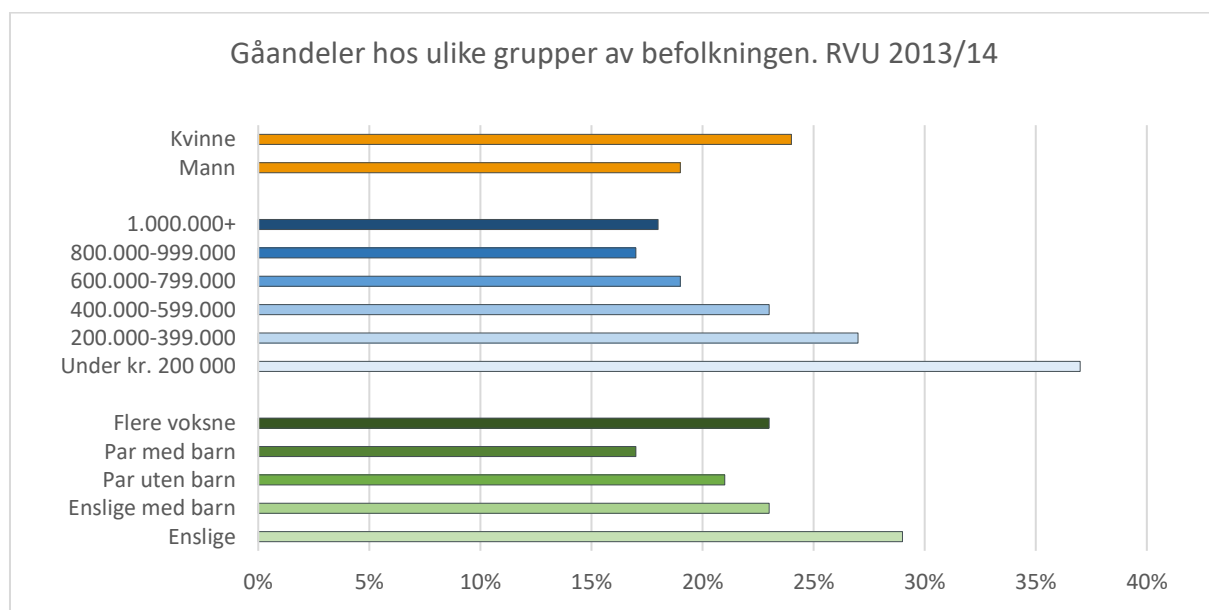
Figuren viser variasjon i antall reiser til fots per person per døgn i norske kommuner (med over 400 respondenter i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14) for alle reisemål og for rekreasjon. Resultatene viser at det er mest gåing i de største byene. Andel gåturer til rekreasjon er relativt likt uavhengig av kommunestørrelse og forholdene for gåturer.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI og Yngve Frøyen, NTNU

Andel reiser til fots for ulike grupper av befolkningen

Reisevaneundersøkelsene viser at kvinner går mer enn menn, og at enslige går mer enn de som er i et parforhold. Det er også en klar tendens til at mennesker med lav årsinntekt går oftere. Andelen reiser til fots varierer også sterkt mellom aldersgruppene.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

Reiselengder

Reiselengde til fots

Tabellen nedenfor viser utviklingen i gjennomsnittlig antall km (en vei) for hele reiser til fots. Gjennomsnittet for reiselengder til fots har variert mellom 1,3 km og 2,2 km.

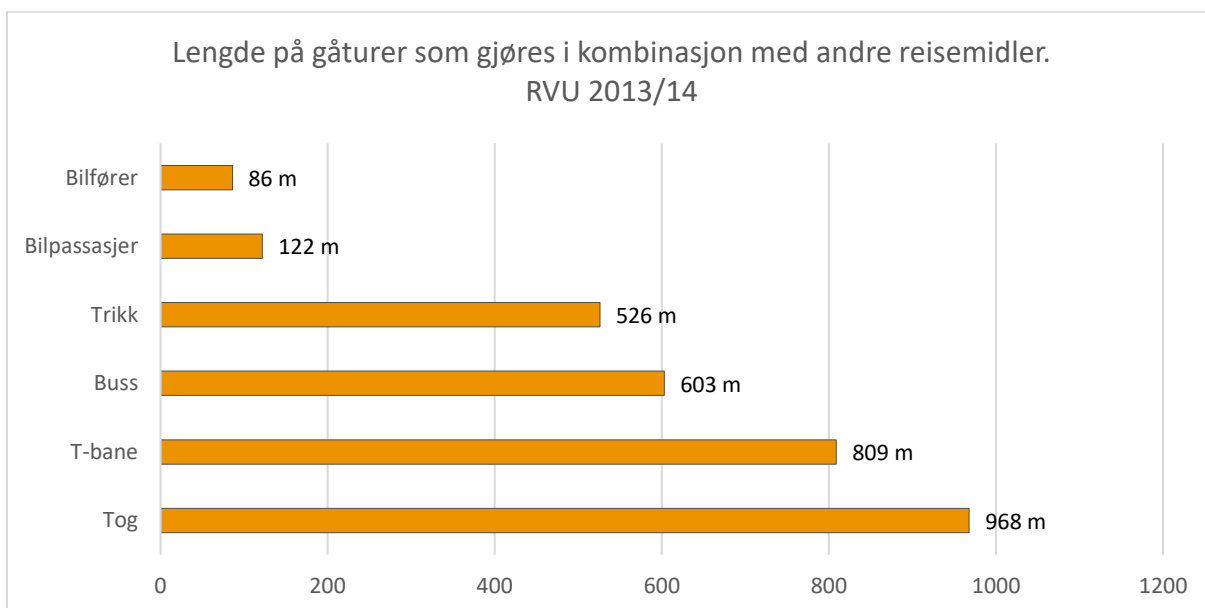
Vi går mest på korte turer og 80 % av hele reiser til fots er kortere enn tre kilometer (RVU 2013/2014). Turer til fots konkurrerer med å kjøre egen bil for reiser opp til 1-2 km og som passasjer på buss og bil for reiser opp til ca. 5 kilometer.

| | 1992 | 1998 | 2001 | 2005 | 2009 | 2013 /14 | 2016 /17 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------|------|------|------|------|----------|----------|------|------|------|
| Gj.snitt reise- lengde til fots (km) | 1,3 | 1,8 | 1,4 | 1,7 | 1,7 | 2,2 | 1,3 | 1,9 | 1,5 | 2,0 |

Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1992-2020

Reiselengde til fots for reiser med ulike transportmidler

Gåturen inngår svært ofte i reiser som inkluderer andre transportmidler. Gåturens lengde varierer sterkt, alt etter hva slags transportmiddel som brukes. Ved bilturer er gjennomsnittlig lengde på gåtur omtrent 100 m, mens for reiser med tog og t-bane er det en snau kilometer.

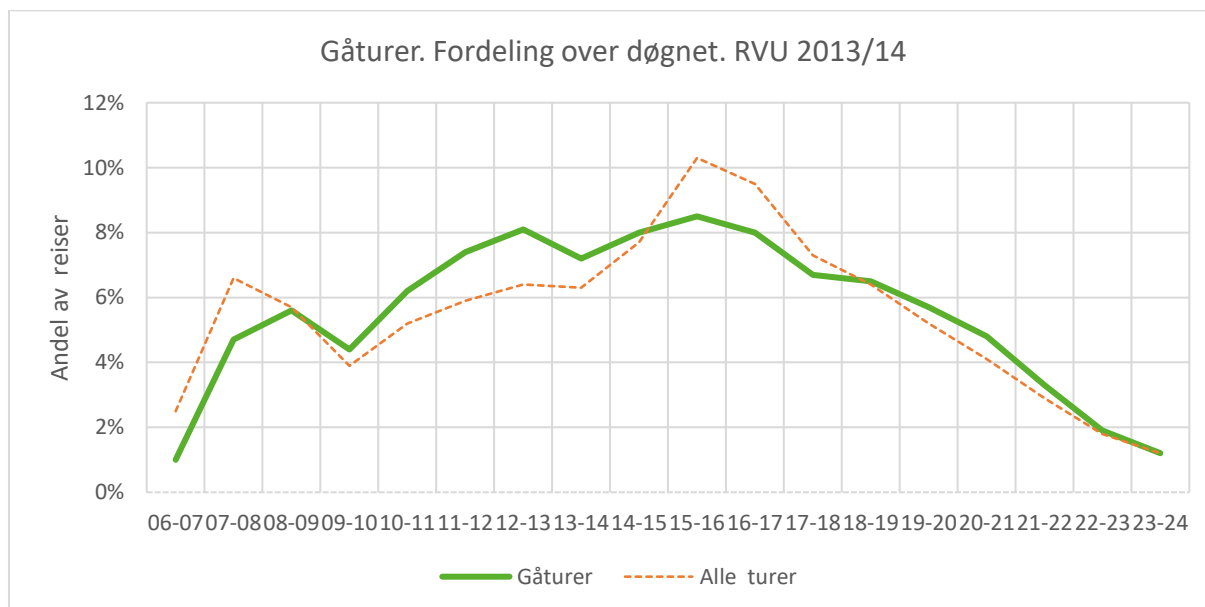


Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

Reisetidspunkt

Fordeling av gåturer over døgnet

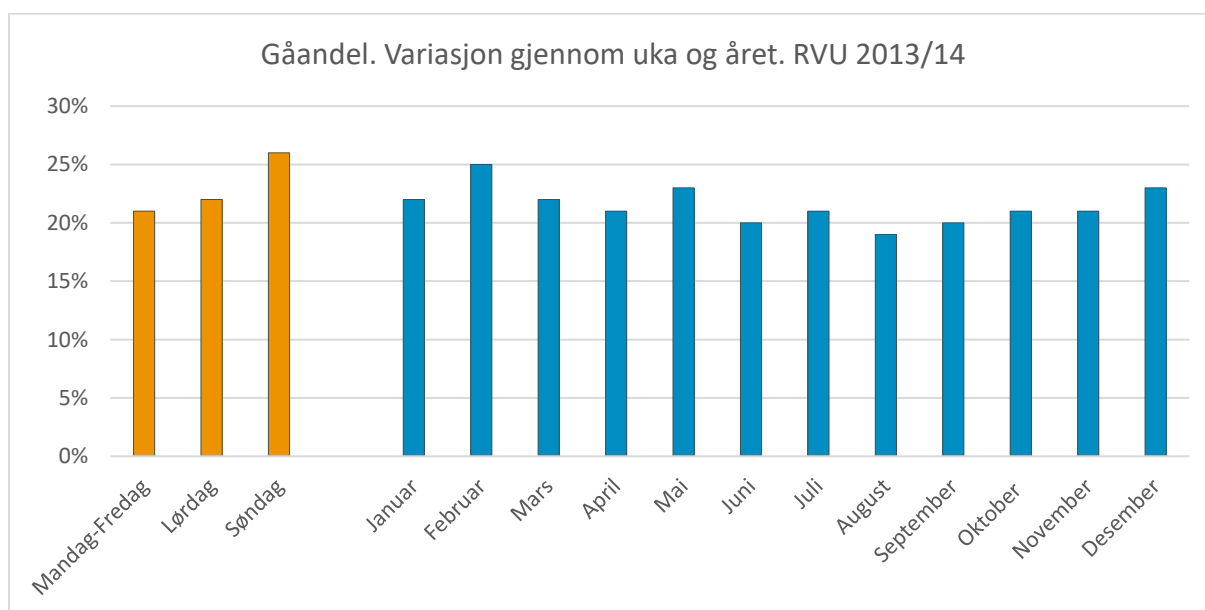
Andelen gåturer følger i store trekk samme fordeling over døgnet som alle turer, men har noe mindre topp i morgenerushet og relativt høy aktivitet på formiddagen.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

Andel reiser til fots fordelt over uka og året

Andelen gåturer er noe høyere på søndager enn på hverdagene, og noe høyere om vinteren enn i sommerhalvåret.

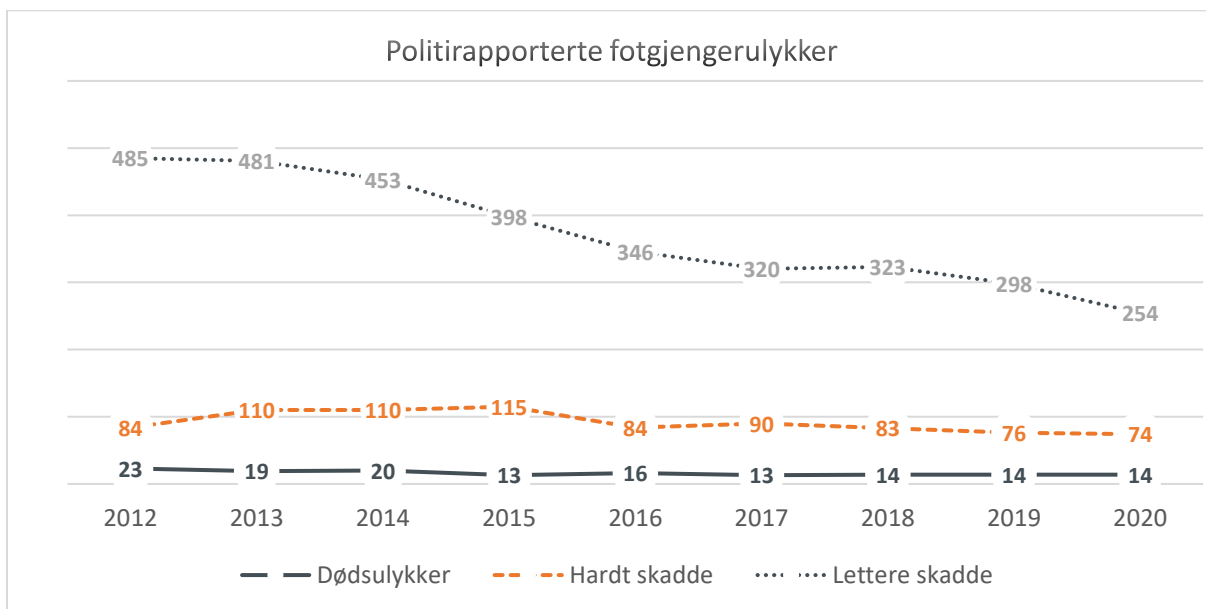


Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

Trafikksikkerhet for gående

Antall politirapporterte trafikulykker med fotgjengere

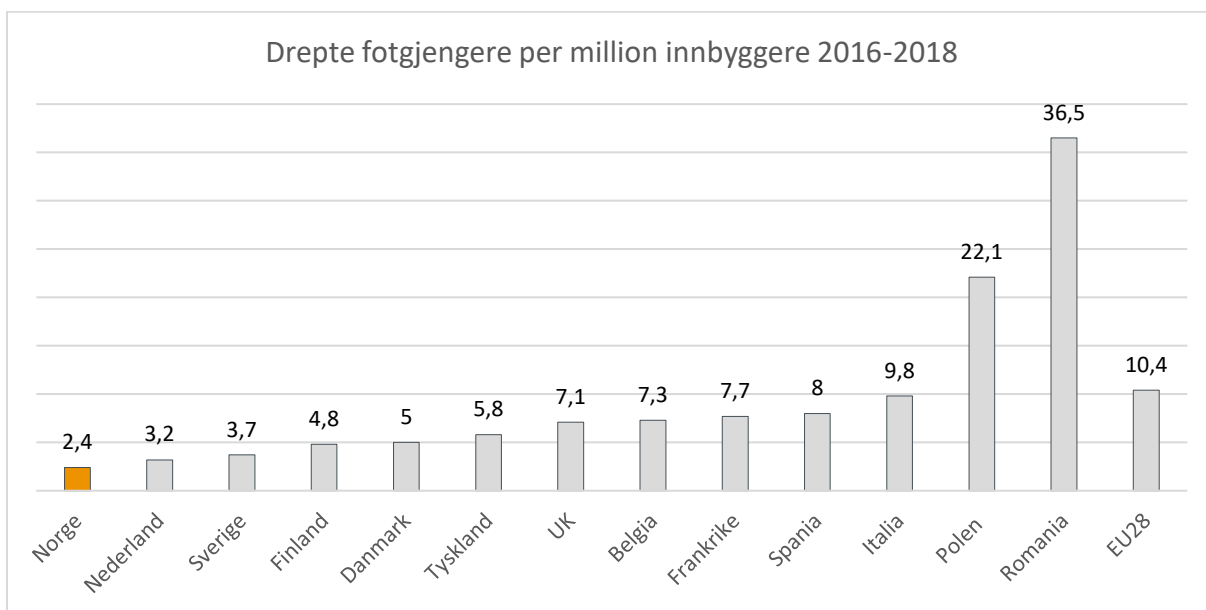
Antallet ulykker med hardt skadde fotgjengere (personer med alvorlig eller svært alvorlig skade) er redusert de siste 5 årene, mens antall dødsulykker er stabilisert. Det har vært en kraftig nedgang av de mindre alvorlige ulykkene.



Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 09000 (Drepte eller skadde i trafikulykker)

Drepte fotgjengere per million innbyggere i europeiske land

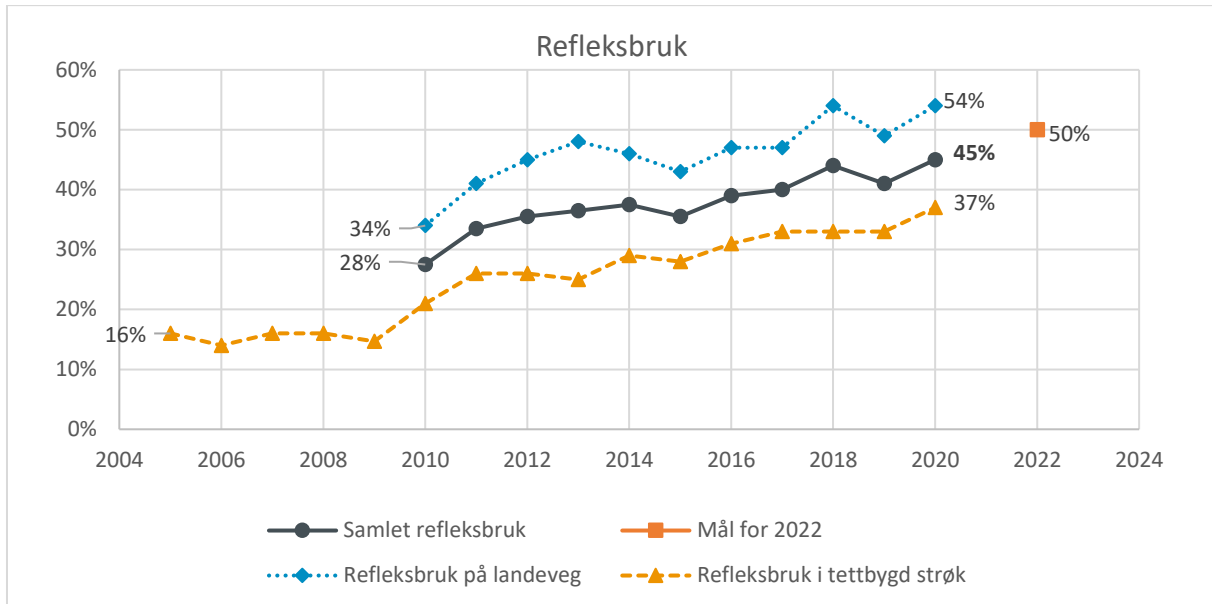
EU har laget en oversikt over drepte fotgjengere i perioden 2016-18. Norge har lavest antall drepte per million innbyggere. Gjennomsnittet for de europeiske landene er over fire ganger så høyt.



Kilde: CARE database, European Commission

Refleksbruk

Trygg Trafikk registrerer refleksbruk hvert år i november. Målet i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2018-22 er at 50 % av voksne fotgjengere bruker refleks i mørket, mens andelen i 2020 var 45 %, når belyst veg i byer og landeveg telles veies likt. I tettbygd strøk var refleksbruken 37 % mens på landeveg brukte 54 % refleks.



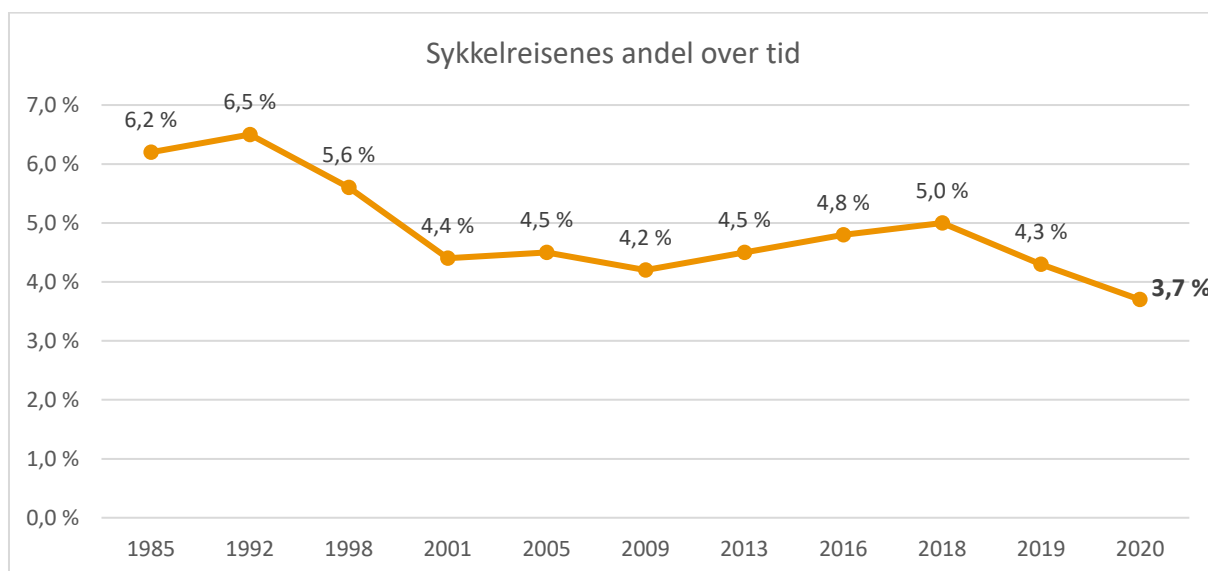
Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2018, Statens vegvesen, og 2020 data fra Trygg Trafikk

4 Sykling

Sykkelandeler

Sykkelreisenes andel av alle reiser

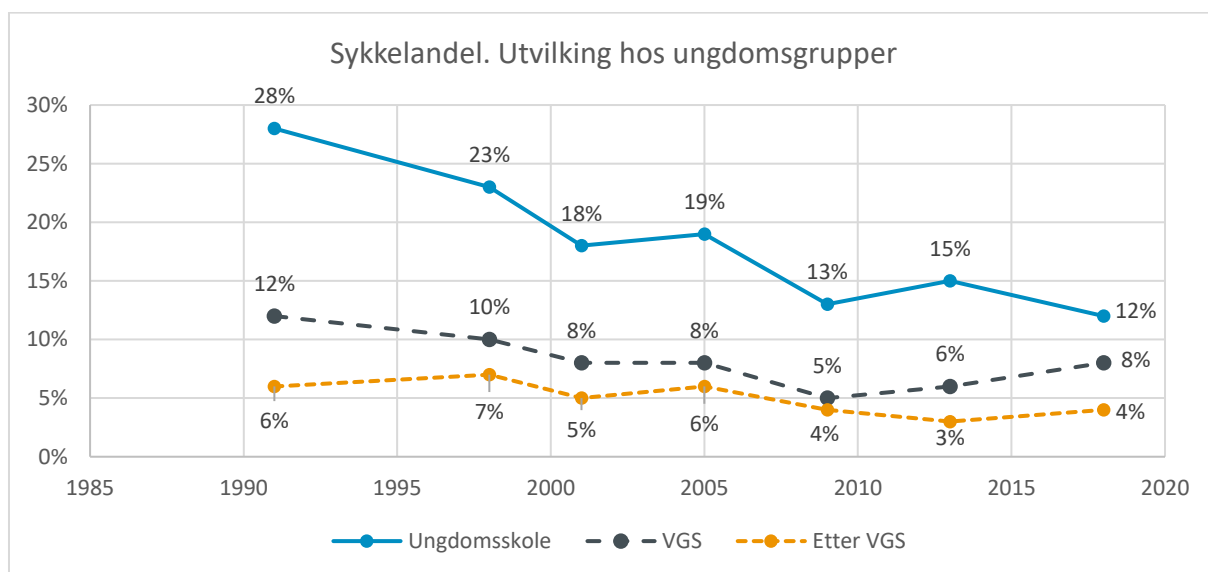
Andel sykkelreiser var 3,7 % i 2020. Andelen har ligget på samme nivået siden 2004 med litt høyere andeler i 2016-2018, og et markert lavere nivå under pandemien i 2020.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1985-2020

Ungdommer sykler mindre

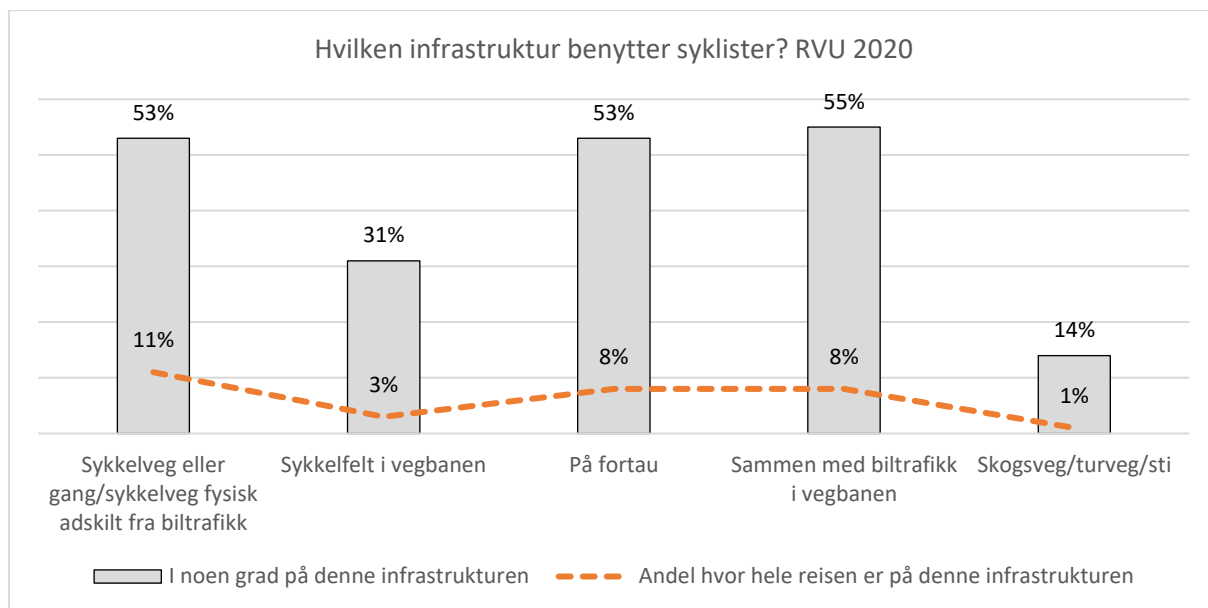
Ungdommer sykler mindre enn tidligere, og dette gjelder først og fremst ungdomsskoleelever. Det ser ut til å være noen økning blant elever på videregående skole siden 2009. Blant de eldste ungdommene holder andelen seg lav.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1991-2021 og UArapport 129/2019 Barn og unges reisevaner. Urbanet Analyse

Andel av sykkelturet på ulike infrastrukturer

Syklingen foregår i hovedsak på gang- og sykkelveger, fortau eller i sammen med biltrafikk i vegbanen. Sykkelfelt og turveger brukes mer sporadisk.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, analyser fra TØI

Hvilke årstider sykkel brukes

Tallene viser hvilke årstider syklister selv oppgir at de sykler. Det sykles mest på sommeren, dernest på våren. Høstsykling er markant mindre vanlig enn vårsykling, og vintersykling er fortsatt uvanlig. Variasjonen mellom landsdelene er størst på vinteren. På Vestlandet var andelen 25 %, mens den var bare 9 % i Osloområdet.

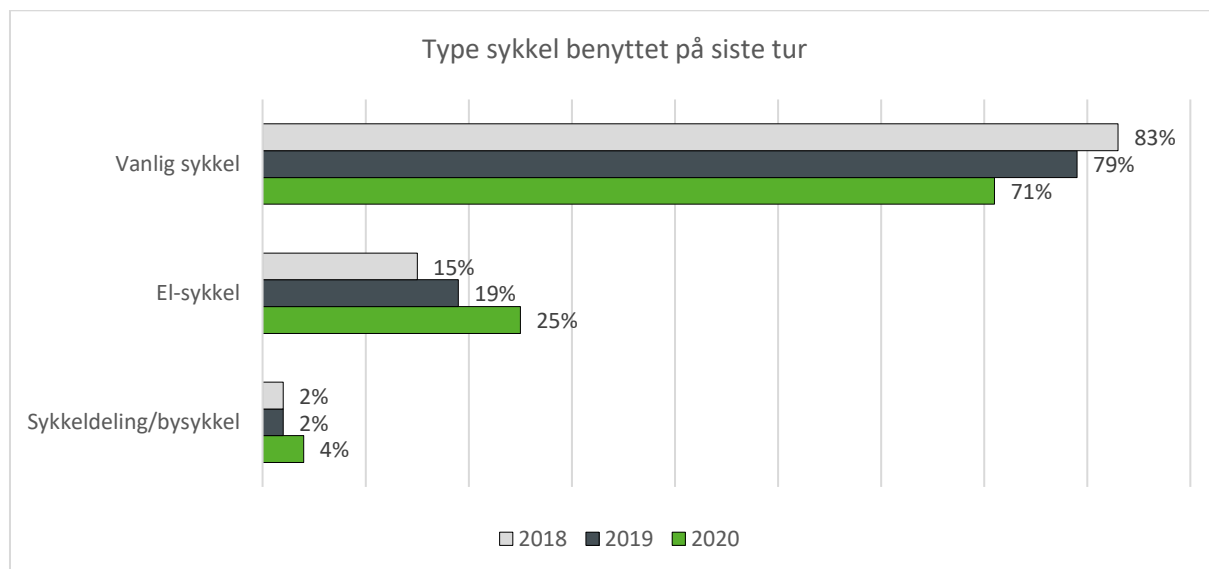
| | Vår | Sommer | Høst | Vinter |
|-------------------------|------|--------|------|--------|
| Region Vest 2016 | 76 % | 96 % | 54 % | 25 % |
| Osloområdet 2015 | 68 % | 98 % | 56 % | 9 % |
| Region Sør 2018 | 68 % | 97 % | 56 % | 13 % |
| Region Øst 2018 | 65 % | 97 % | 54 % | 9 % |

Kilde: Sykkelbyundersøkelse Region vest 2016 (SINTEF 2016), sykkelbyundersøkelse for Osloområdet 2015 (SINTEF 2015), sykkelbyundersøkelse Region øst 2018 (SINTEF 2018) og sykkelbyundersøkelse region sør 2018 (SINTEF 2018)

Sykkeltyper

Type sykkel benyttet på siste tur

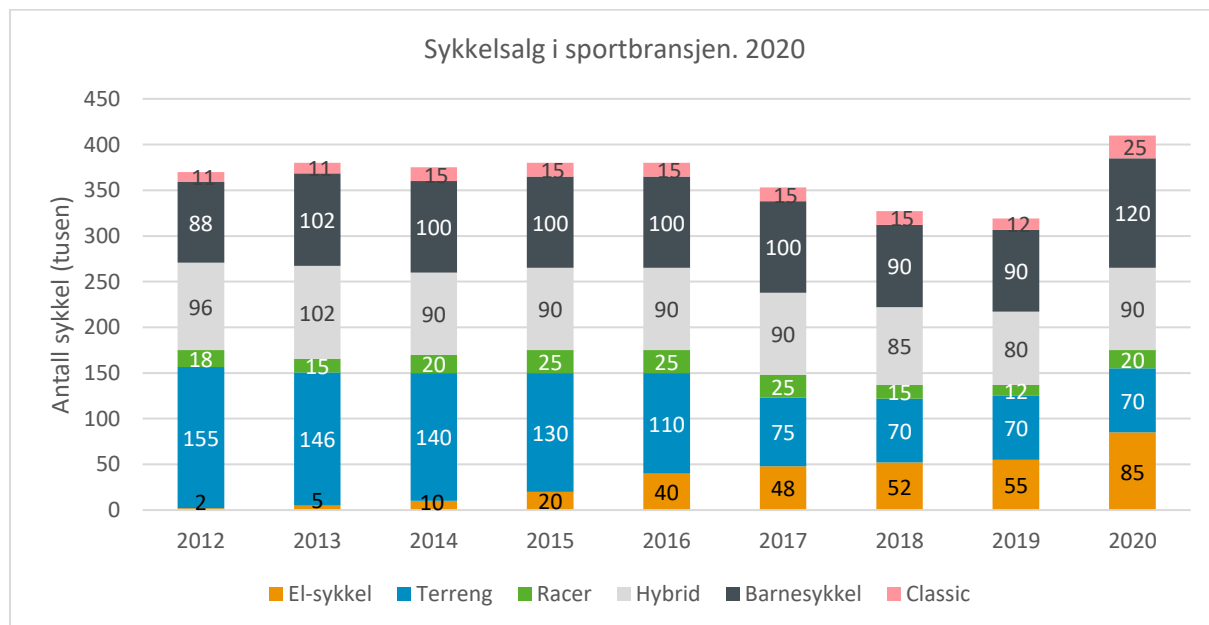
Elsykkelandelen økte fra 15 % i 2018 til 25 % i 2019. Det var tilsvarende nedgang for vanlig sykkel (83 % til 71 %).



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2018-2020 og analyser fra TØI

Sykkelsalg

Sykkelsalget gjorde et stort hopp i 2020, etter jevn nedgang i årene 2016-19. Det var økning for alle typer sykler.



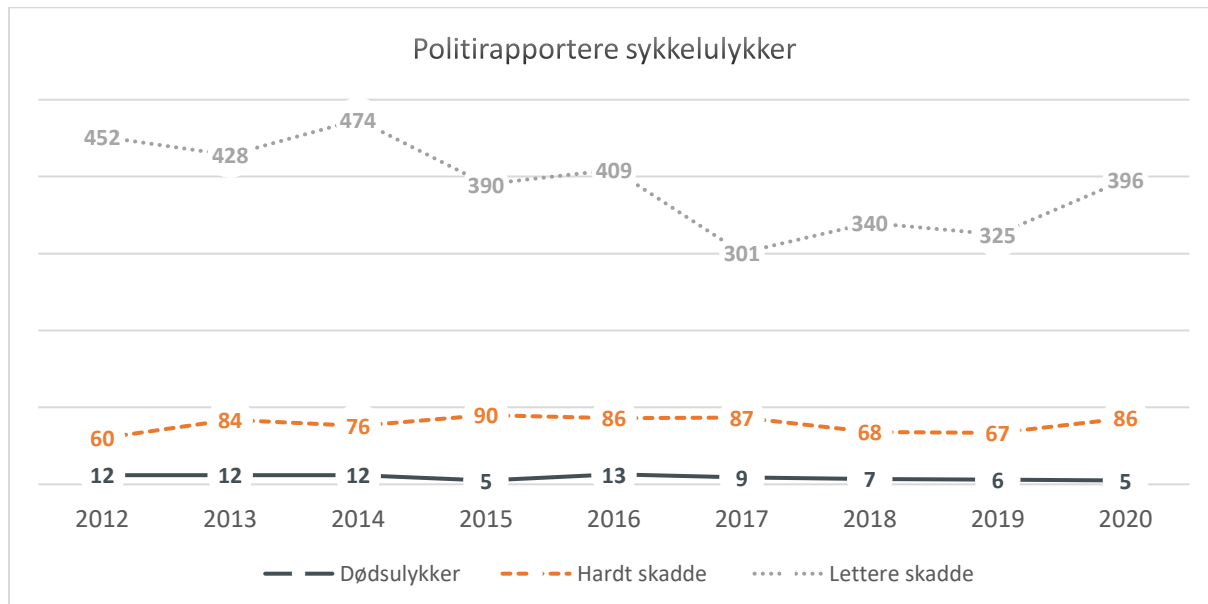
Kilde: Norsk sportsbransjeforening

Det finnes ikke nøyaktig statistikk på salg av sykler i Norge. Tallene er basert på sportsbransjens anslag, og er utarbeidet i samarbeid med de 11 største sykkelleverandørene, inklusive sportskjeder. Frittstående butikker er ikke inkludert i tallene.

Trafikksikkerhet hos syklende

Antall politirapporterte trafikulykker med syklende

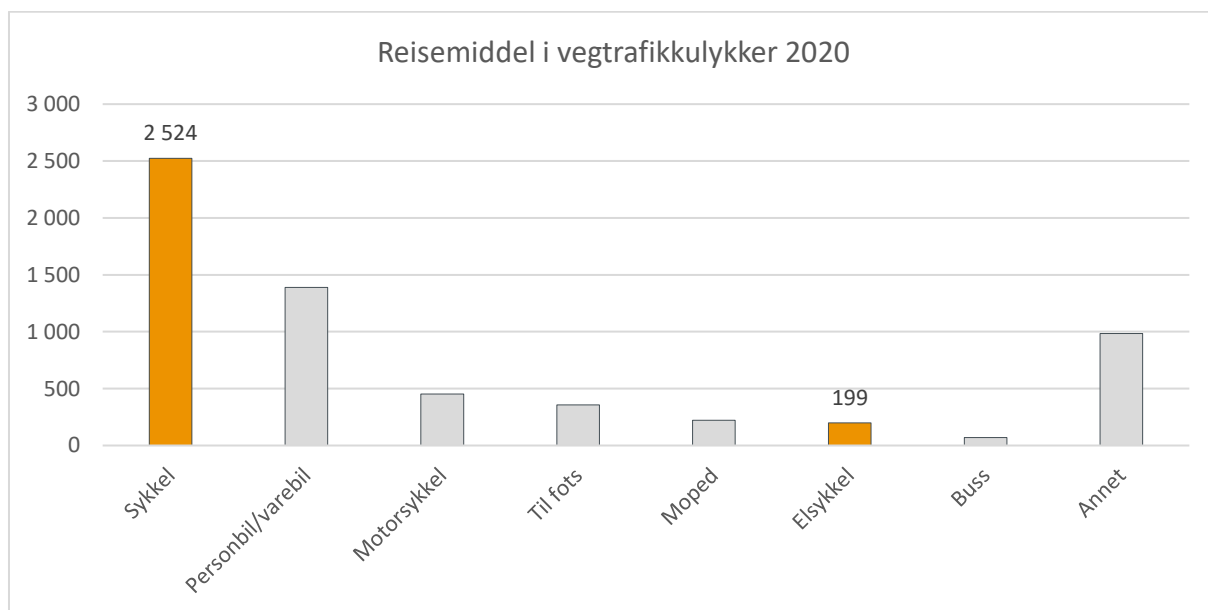
Det har vært en flat utvikling i antall dødsulykker. Når det gjelder hardt skadde og lettere skadde var det en økning i 2020 sammenlignet med årene 2017-19.



Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 09000 (Drepte eller skadde i trafikulykker)

Antall skadde syklistar rapportert hos helseforetak

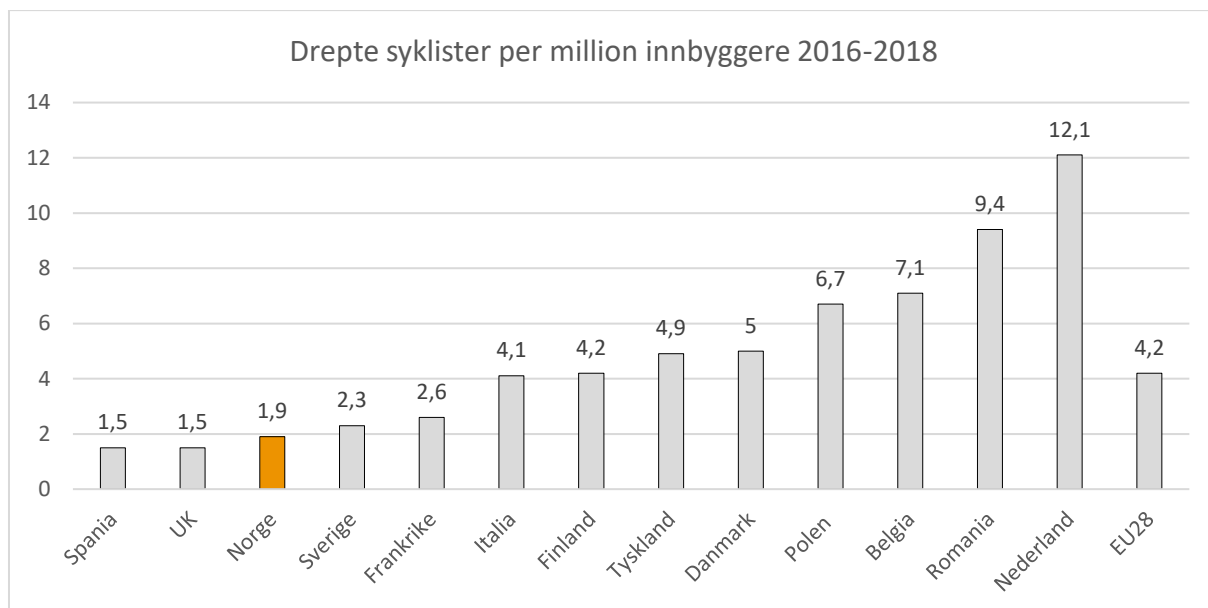
I 2020 ble 6 198 personer behandlet ved norske helseforetak, der skadestedet var offentlig veg ("vei, gate, fortau, gang- og sykkelvei"). Av disse var det 2996 syklistar. Denne statistikken viser at antallet sykkelulykker er langt høyere enn det som gis inntrykk av fra politirapporterte ulykker (se figuren over).



Kilde: Årsrapport personskadedata 2020, Helsedirektoratet

Drepte syklistar per million innbyggere i europeiske land

EU har laget en oversikt over drepte syklistar i perioden 2016-18. Norge ligger klart under gjennomsnittet med 1,9 drepte per million innbyggere.



Kilde: CARE database, European Commission

Typer sykkelulykker – selvrapporterte ulykker

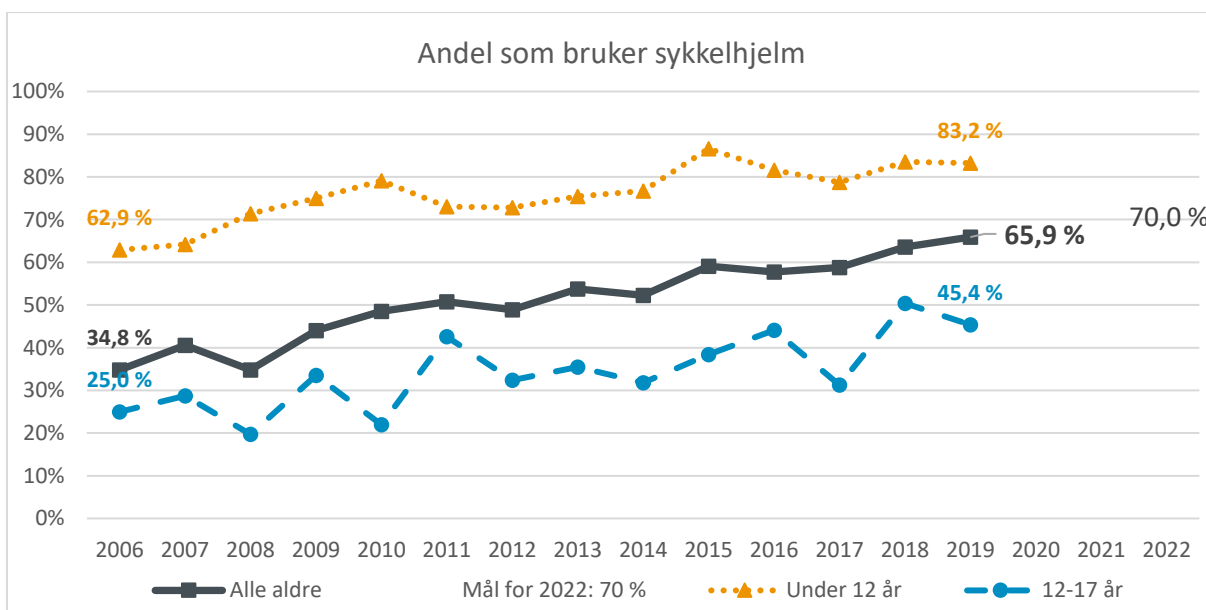
I 2015-18 ble det gjennomført spørreundersøkelser (sykkelbyundersøkelser) der syklister har opplyst om sine ulykkeseferinger siste 2 år. Eneulykker (utforkjøring og velt) utgjør vel halvparten av ulykkene, mens kollisjoner utgjør 25–35 %.

| | Region vest 2016 | Osloområdet 2015 | Region sør 2018 | Region øst 2018 |
|--------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| Velt | 56 % | 47 % | 50 % | 50 % |
| Utforkjøring | 4 % | 4 % | 8 % | 6 % |
| Kollisjon med fotgjenger | 2 % | 6 % | 1 % | 2 % |
| Kollisjon med syklist | 12 % | 10 % | 8 % | 8 % |
| Kollisjon med bil | 15 % | 19 % | 17 % | 19 % |
| Andre ulykker | 10 % | 14 % | 16 % | 16 % |

Kilde: Sykkelbyundersøkelse Region Vest 2016 (SINTEF, 2016), Sykkelbyundersøkelse Oslo-området 2015 (SINTEF, 2015), Sykkelbyundersøkelse Region Sør 2018 (SINTEF, 2018), Sykkelbyundersøkelse Region Øst 2018 (SINTEF, 2018).

Sykelhjelmbruk

Statens vegvesen registrerer sykkelhjelmbruk hvert år i juni. I 2019 var andelen som brukte sykkelhjelme 83,2 % blant barn, 45,4 % blant ungdom, 68,0 % blant voksne, og samlet for alle aldersgrupper 65,9 %. Hjelmbruken er økende, men skal målet om 70 % hjelmbruk nåes innen 2022, må særlig hjelmbruken blant voksne øke.

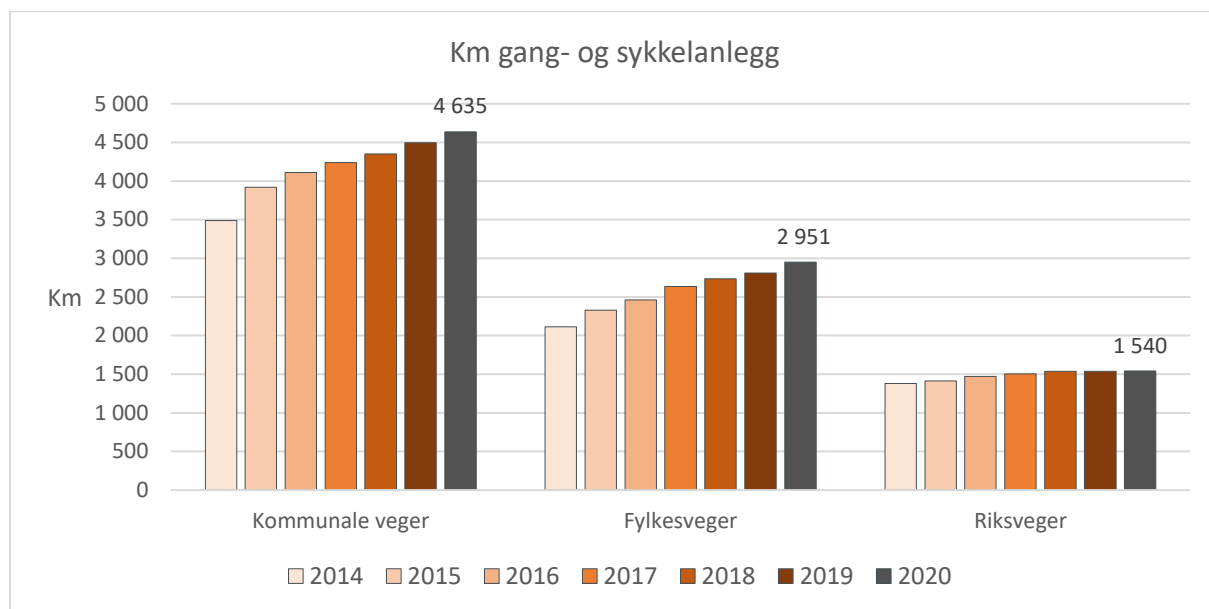


Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2018, Statens vegvesen og 2019-data fra Trygg Trafikk

Infrastruktur for sykkel

Totalstatus for gang- og sykkelveger på vegnettet

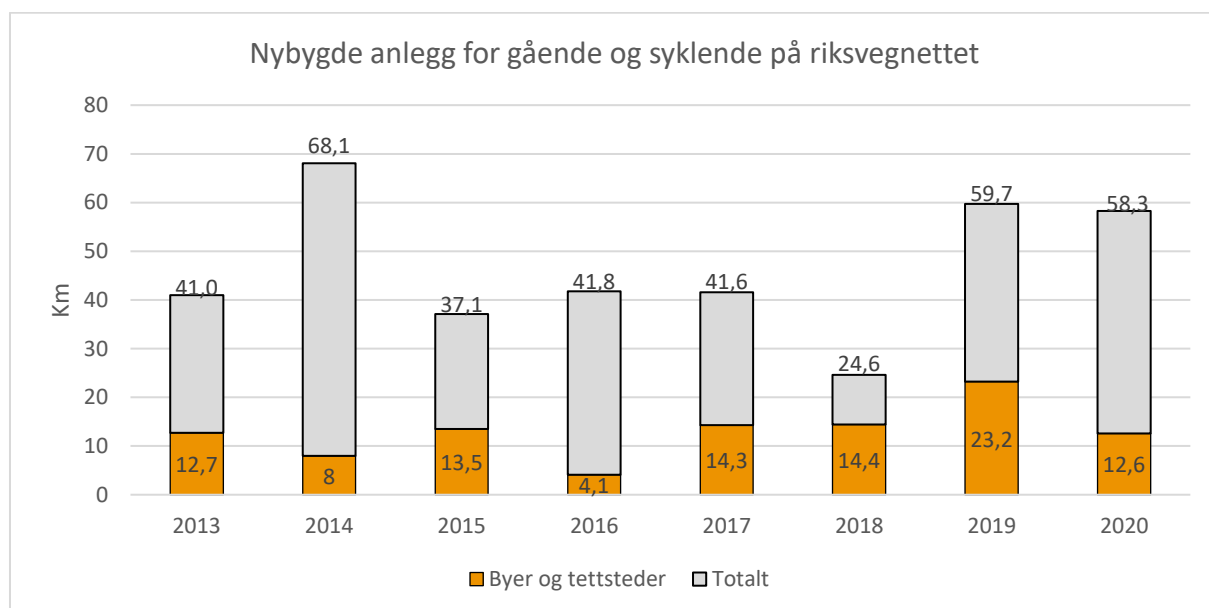
Norges kommuner eier 51 % av gang- og sykkelanleggene i Norge, mens fylkeskommunene eier 32 % og staten 17 %. Fylkeskommunene har økt antall km med 40 % siden 2014, mens kommunene har økt med 33 %. Statens økning er 12 %. Det har i noen grad skjedd at riksveganlegg har blitt omklassifisert til fylkesveg eller kommunal veg.



Kilde: Norsk vegdatabank

Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet

I 2020 ble det i tilknytning til riksvegnettet bygget 58,3 km anlegg for gående og syklende, hvorav 23,2 km i byer og tettsteder. Dette var relativt høyt sammenlignet med de fleste år siden 2013.



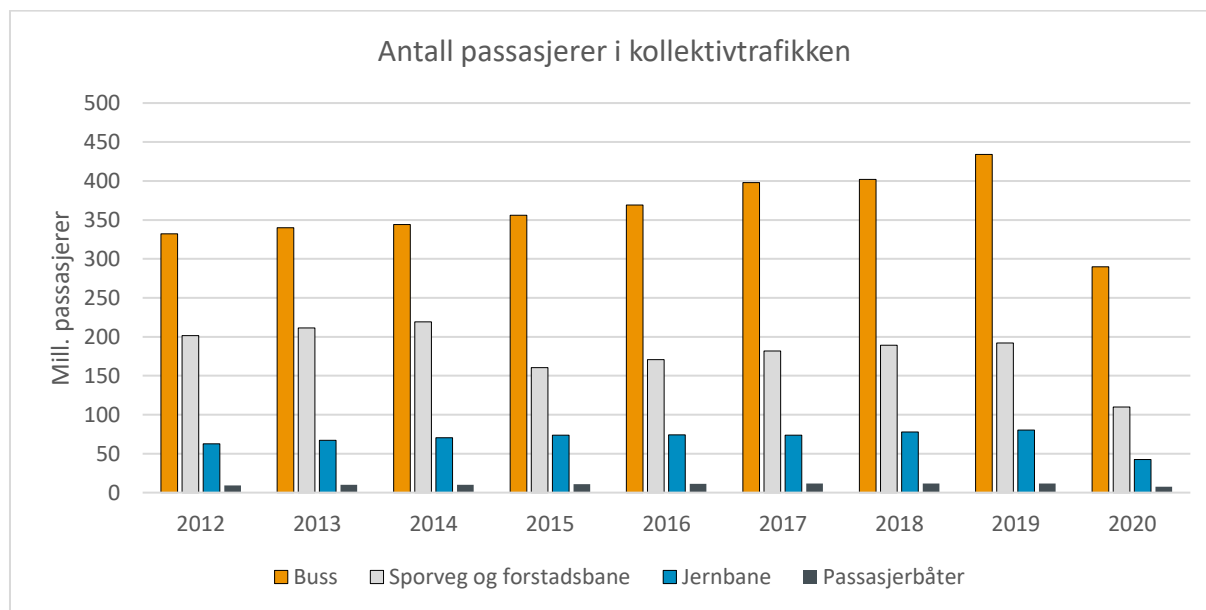
Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2013-20

5 Kollektivtransport

Kapasitet og hastighet

Antall passasjerer på ulike kollektivtransportmidler

Det var i 2020 450 mill. kollektivreiser i Norge, en nedgang på 38 prosent fra året før. Nedgangen skyldes etter all sannsynlighet de ulike nasjonale og lokale tiltakene som ble innført grunnet covid-19. 64 % av reisene var med buss, 24 % med forstadsbane og sporvogn, 10 % med jernbane og 2 % med passasjerbåt.



Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 11570 (Kollektivtransport)

Hastighet på stamlinjenettet i de fire største byene

Indikatoren baserer seg på et definert stamlinjenett og årlige registreringer på dette linjenettet. Hastighetsindikatoren gir status over tilstanden for framkommeligheten for kollektivtransport på veg i de fire største byområdene. Ulike målemetoder og måling på ulike typer strekninger gjør at tallene ikke kan sammenlignes mellom byene.

| Hastighet (km/t) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
| Oslo | 23,9 | 23,8 | 19,1 | 23,1 | 22,8 | 22,9 |
| Bergen | 22,7 | 23,8 | 23,6 | 25,2 | 25,2 | 22,8 |
| Stavanger | 24,3 | 25,3 | 25,5 | 23,7 | 23,7 | 24,3 |
| Trondheim | 28,8 | 28,5 | 28,0 | 27,1 | 23,3 | 24,2 |

Kilde: Statens vegvesen årsrapporter 2015-2020

Hastighet buss (vognkilometer per vogntime km/t)

Gjennomsnittshastigheten i 2020 er om lag samme som i 2019, samlet for fylkeskommunale ruter og samlet for byområdene. Enkelte av byområdene har en nedgang.

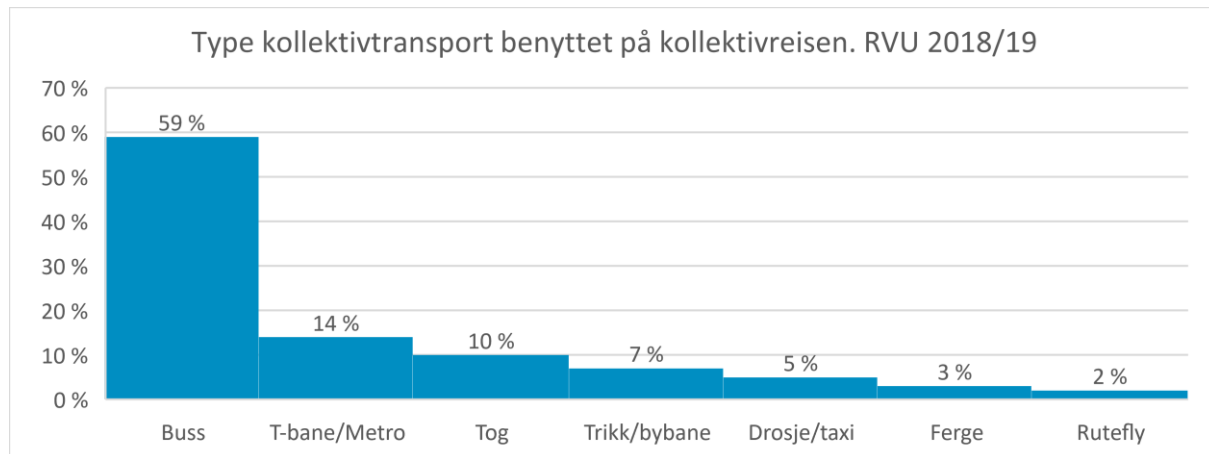
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Hele landet fylkeskommunale ruter | 25 | 25 | 25 | 27 | 26 | 27 | 27 |
| Alle byområder | 21 | 22 | 22 | 24 | 23 | 24 | 22 |
| Nedre Glomma | 32 | 30 | 21 | 25 | 27 | 31 | 29 |
| Oslo | 20 | 22 | 21 | 26 | 20 | 21 | 22 |
| Drammen | 26 | 26 | 25 | 23 | 28 | 29 | 30 |
| Tønsberg | 21 | 19 | 22 | 21 | 21 | 20 | 19 |
| Grenland | 27 | 28 | 21 | 21 | 29 | 29 | 29 |
| Arendal | 18 | 17 | 17 | 29 | 26 | 27 | 29 |
| Kristiansand | 23 | 23 | 28 | 24 | 31 | 31 | 19 |
| Stavanger | 19 | 19 | 19 | 20 | 20 | 48 | 22 |
| Bergen | 20 | 22 | 22 | 22 | 27 | 28 | 17 |
| Ålesund | 18 | 18 | 24 | 26 | 25 | 27 | 20 |
| Trondheim | 21 | 22 | 22 | 22 | 20 | 16 | 25 |
| Bodø | 28 | 26 | 26 | 27 | 27 | 27 | 23 |
| Tromsø | 24 | 28 | 25 | 25 | 21 | 21 | 9 |
| Haugesund | | 24 | 24 | 26 | 35 | 32 | 24 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 (Kollektivtransport med buss. Fylkeskommunale ruter) og 06673 (Kollektivtransport med buss. Byområde)

Type kollektivtransport

Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen

Litt over halvparten av kollektivpassasjerene reiser med buss. Mens nesten 1/3 bruker skinnegående transportmiddel.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2019, Epinion Norge og analyser fra Urbanet Analyse

Busstransport

Omfatter all rutegående transport med buss. Med om lag samme utførte distanse fraktet rutebussene et økende antall passasjerer fram til 2019. I 2020 kom en nedgang grunnet covid-19.

| Busstransport | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Utført distanse (mill.km) | 322 | 326 | 323 | 354 | 382 | 378 | 360 | 357 | 325 |
| Antall passasjerer (mill.pass) | 332 | 340 | 344 | 356 | 369 | 398 | 402 | 434 | 290 |
| Billettinntekter (mill.kr) | 4 586 | 4 775 | 4 950 | 4 756 | 5 468 | 5 731 | 6 105 | 6 325 | 3 483 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabellene 11572 (Kollektivtransport med buss), 06670 (Kollektivtransport med buss) og 11570 (Kollektivtransport)

Kapasitetsutnyttelse i prosent for buss

Det har vært en økning i kapasitetsutnyttelse på buss fram til 2019 på fylkeskommunale ruter, og i byområdene. I 2020 kom en nedgang grunnet covid-19.

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Hele landet fylkeskomm. ruter | 27 | 27 | 28 | 32 | 31 | 32 | 34 | 36 | 24 |
| Alle byområder | 35 | 37 | 35 | 31 | 29 | 31 | 32 | 35 | 23 |
| Nedre Glomma | 11 | 14 | 21 | 24 | 22 | 23 | 24 | 25 | 13 |
| Oslo | 51 | 51 | 44 | 24 | 19 | 27 | 26 | 35 | 11 |
| Drammen | 18 | 20 | 17 | 48 | 34 | 33 | 37 | 38 | 67 |
| Tønsberg | 32 | 36 | 49 | 56 | 48 | 63 | 62 | 59 | 54 |

| | | | | | | | | | |
|--------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Grenland | 37 | 24 | 21 | 19 | 26 | 28 | 29 | 29 | 21 |
| Arendal | 29 | 29 | 29 | 61 | 89 | 47 | 45 | 48 | 18 |
| Kristiansand | 33 | 34 | 32 | 37 | 39 | 44 | 72 | 72 | 29 |
| Stavanger | 32 | 31 | 32 | 27 | 47 | 24 | 19 | 25 | 16 |
| Bergen | 27 | 37 | 39 | 44 | 40 | 32 | 32 | 33 | 65 |
| Ålesund | 36 | 24 | 15 | 29 | 36 | 31 | 17 | 25 | 19 |
| Trondheim | 40 | 38 | 37 | 42 | 23 | 30 | 49 | 53 | 42 |
| Bodø | 13 | 14 | 16 | 47 | 46 | 45 | 39 | 37 | 18 |
| Tromsø | 21 | 32 | 25 | 21 | 61 | 60 | 70 | 31 | 42 |
| Haugesund | | | | | | | | 13 | 16 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 (Kollektivtransport med buss. Fylkeskommunale ruter) og 06673 (Kollektivtransport med buss. Byområde)

Andre type kollektivtransport

Alle typer kollektivtransport viser liknende trender som busstransport. Med om lag samme utførte distanse fraktet rutegående kollektivtransportmidler et økende antall passasjerer fram til 2019. Vi hadde stigende passasjertall 2017 – 2019 før pandemien. Pandemien førte til en drastisk nedgang i kollektivtrafikken.

| Sporveg og forstadsbane | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Utført distanse (mill.km) | 12,4 | 12,6 | 13,2 | 13,6 | 15,1 | 16,1 | 16,5 | 16,3 | 16,3 |
| Antall passasjerer (mill.pass) | 201,4 | 211,2 | 219,2 | 160,3 | 170,8 | 181,9 | 189,1 | 191,9 | 109,8 |
| Billettinntekter (mill.kr) | 5 031 | 5 558 | 6 000 | 1 511 | 1 681 | 1 853 | 1 921 | 1 995 | 1 126 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabellene 08934 (Kollektivtransport med sporvei og forstadsbane) og 11570 (Kollektivtransport)

| Jernbane | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Utført distanse (mill.km) | 36 | 38 | 38 | 40,7 | 40,7 | 41,1 | 41,1 | 41,3 | 37,1 |
| Antall passasjerer (mill.pass) | 62,7 | 67,2 | 70,3 | 73,8 | 74,3 | 73,6 | 77,7 | 80,4 | 42,6 |
| Billettinntekter (mill.kr) | | | | 4 992 | 5 337 | 5 540 | 6 018 | 6 371 | 3 557 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 08935 (Kollektivtransport med jernbane) og 11570 (Kollektivtransport)

| Passasjerbåter | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Utført distanse (mill.km) | 6,6 | 7,1 | 6,5 | 6,6 | 6,7 | 6,4 | 6,4 | 6,6 | 5,7 |
| Antall passasjerer (mill.pass) | 9,1 | 9,9 | 10,0 | 10,9 | 11,4 | 11,5 | 11,5 | 11,6 | 7,5 |
| Billettinntekter (mill.kr) | 460 | 524 | 507 | 524 | 572 | 594 | 607 | 609 | 381 |

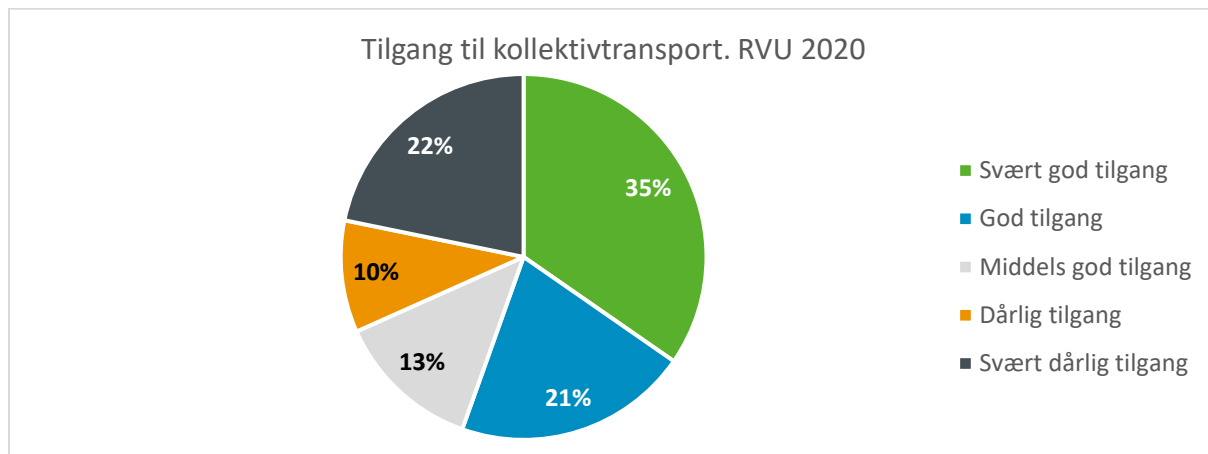
Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06259 (Kollektivtransport med båt) og 11570 (Kollektivtransport)

Reisevaneundersøkelser om kollektivtransport

Pandemirestriksjoner førte til at færre reiste med kollektivtransport enn tidligere år. Dette kan ha medført mindre trengsel og færre forsinkelser enn hva som ellers ville vært tilfelle.

Tilgang til kollektivtransport

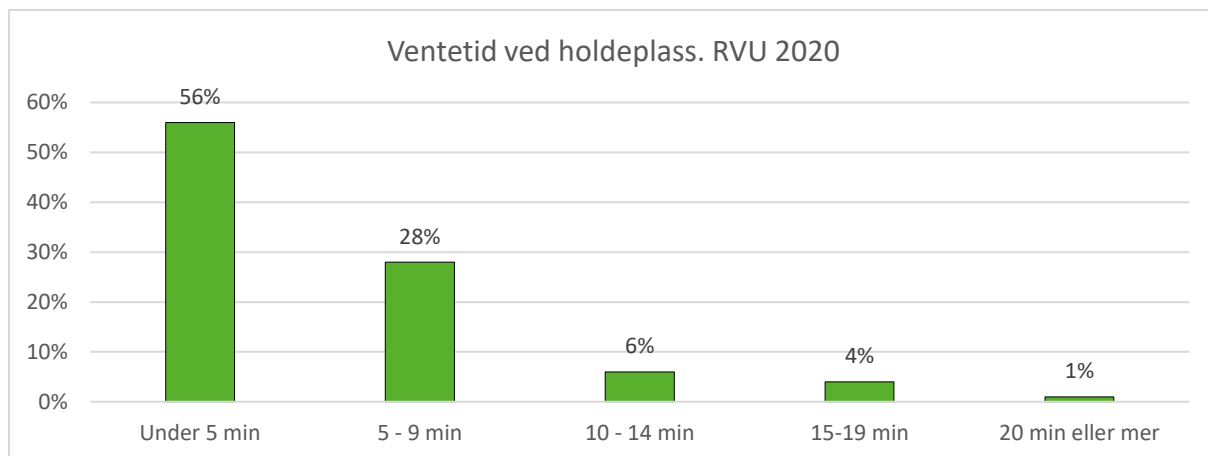
Respondentene spørres her om hvor lang avstand det er fra bolig til stoppested og hvor mange avganger det er per time i tidsrommene kl. 7-9 og 9-15. På grunnlag av disse svarene klassifiseres hvor god tilgangen³ er til kollektivtransport.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

Ventetid ved holdeplass

En av ti reisende venter mer enn 10 minutter på holdeplass. Spørsmål: Hvor lenge måtte du vente på holdeplassen/ stasjonen?



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

³ Svært god tilgang = minst 4 avganger pr time og under 1 km til holdeplassen;

God tilgang = 2-3 avg. pr time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen;

Middels god tilgang = 1 avg. pr time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger per time og 1-1,5 km til holdeplassen;

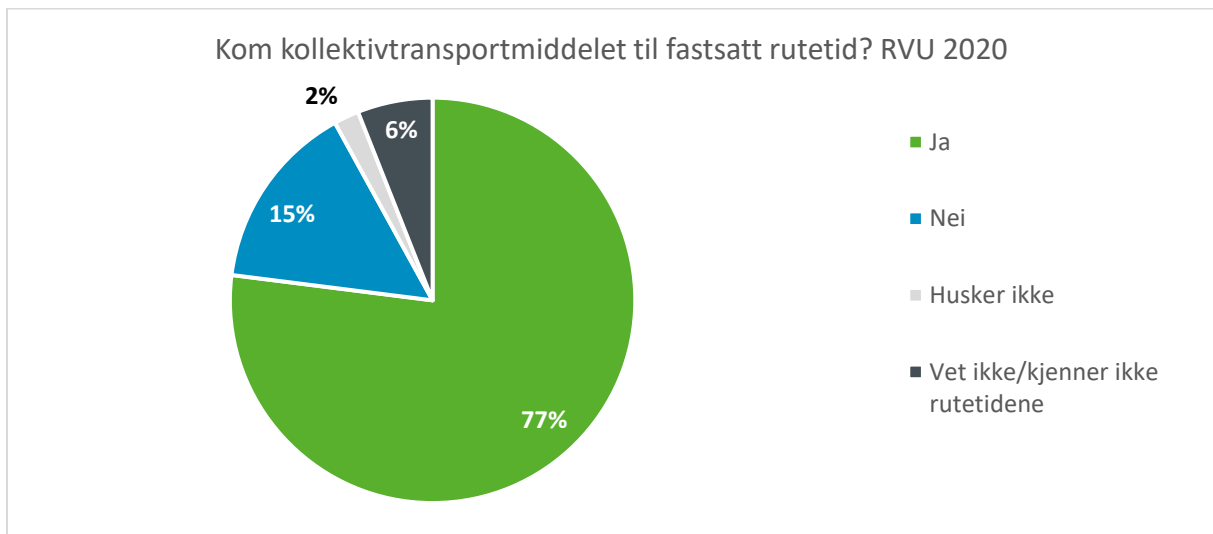
Dårlig tilgang = avg. hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avg. pr time og 1-1,5 km til holdeplassen;

Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport = Ikke noen kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

Punktlighet

15 % av trafikantene svarer at kollektivmidlet ikke kom til fastsatt rutetid.

Spørsmål: Kom kollektivtransportmiddelet til fastsatt rutetid?

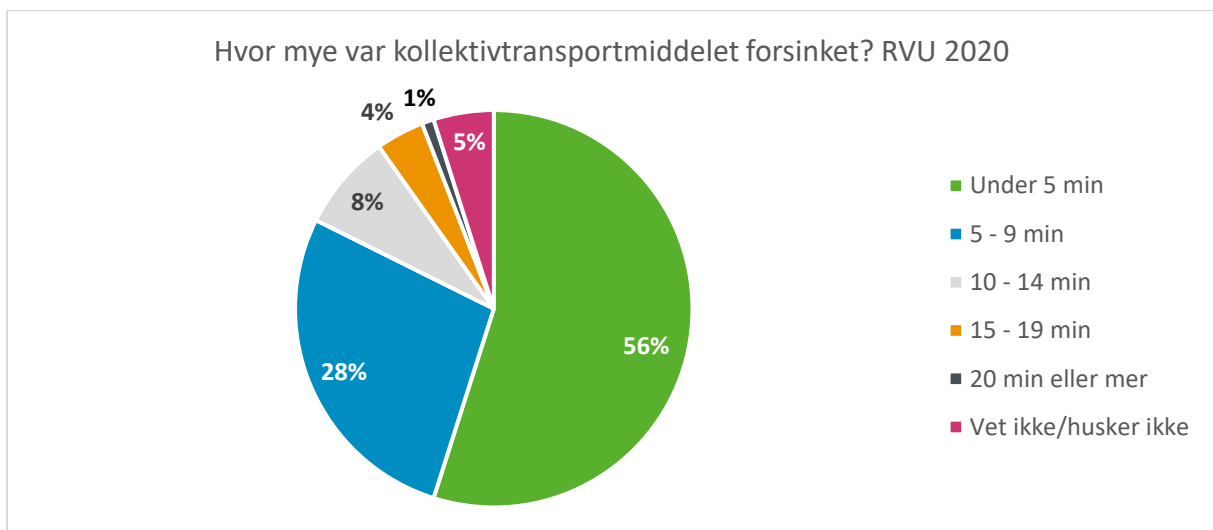


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

Ventetid ved forsinkelser

84 % venter under 10 minutter ekstra ved forsinkelse.

Spørsmål: Hvor mange minutter forsinket?

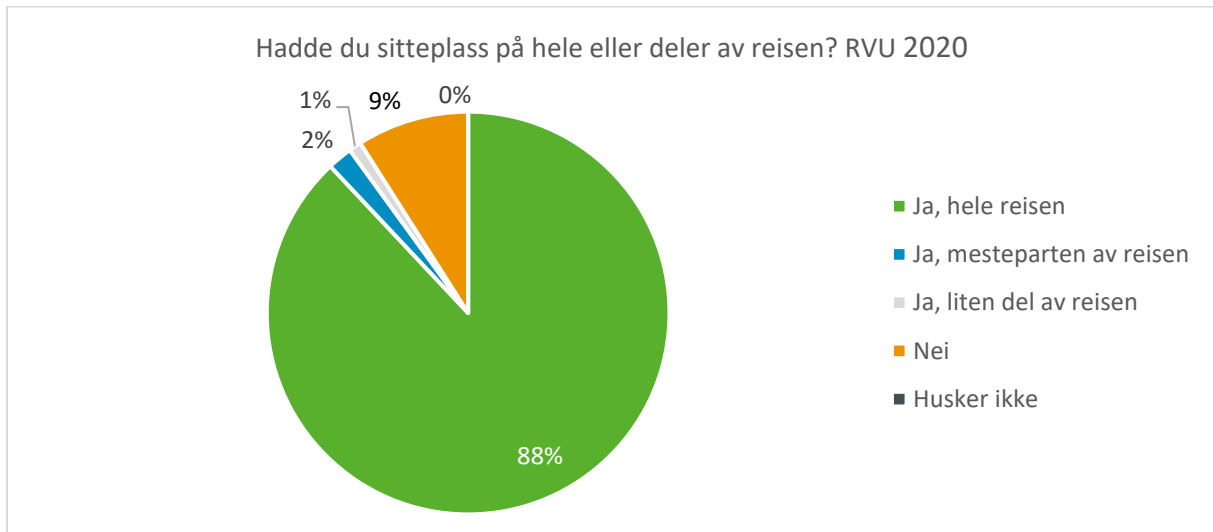


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

Sitteplass på turen

Det er 9 % som svarte at de ikke hadde sitteplass på turen. Pandemirestriksjoner kan ha påvirket dette tallet.

Spørsmål: Hadde du sitteplass på hele eller deler av reisen?



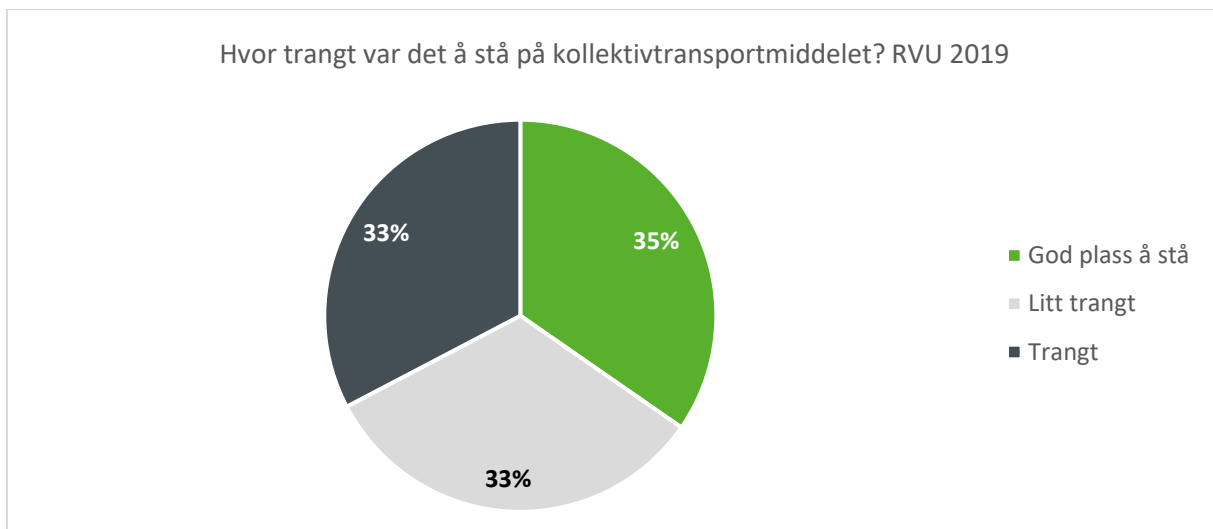
Kilde: Nøkkeltallsrapport 2020, Nasjonale reisevaneundersøkelsen, Opinion AS, og analyser fra TØI

Plass om bord

Av de passasjerene som stod, opplevde to av tre at det var litt trangt eller trangt å stå på reisen.

Pandemirestriksjoner kan ha påvirket dette tallet.

Spørsmål: Hvor trangt var det å stå?



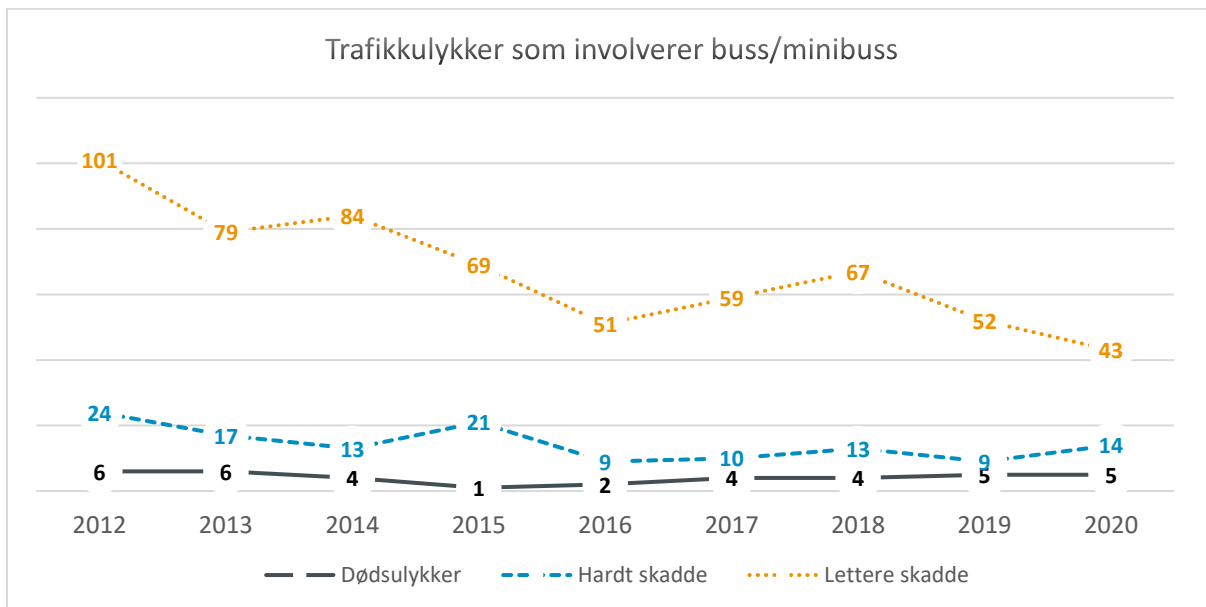
Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2019, Epinion og Urbanet

Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken

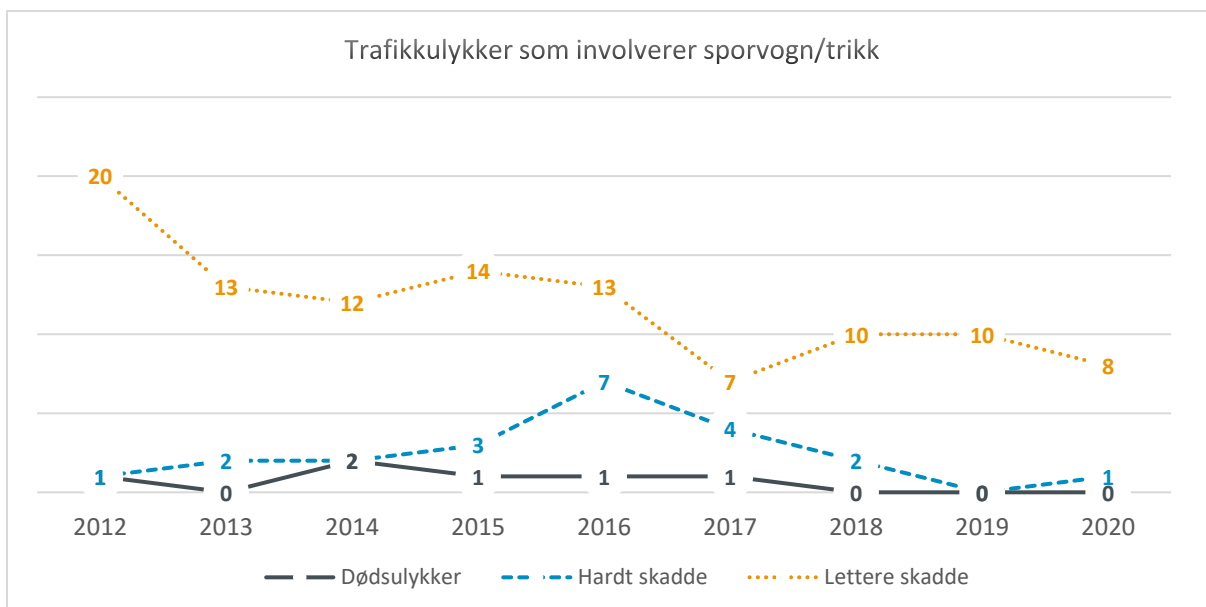
Ulykker som involverer buss og trikk

Det finnes ikke egen statistikk for ulykker innenfor kollektivtransporten, men det registreres om kjøretøy tilknyttet kollektivtransport er involvert i ulykker. At buss/minibuss/trikk har vært involvert i ulykkene betyr altså ikke at drepte/skadde har befunnet seg i disse.

I 2020 var det 5 drepte og 14 hardt skadde i trafikkulykker hvor buss var involvert. For trikk var det ingen drepte og 1 hard skadd.



Kilde: Trafikkulykkesregisteret, Statens vegvesen



Kilde: Trafikkulykkesregisteret, Statens vegvesen

Infrastruktur for kollektivtrafikk

Nybygde anlegg for kollektivtransport langs riksveg

Det ble i 2019 bygget 3,1 km kollektivfelt. 9 kollektivknutepunkter og 62 holdeplasser ble oppgradert i henhold til krav for universell utforming.

| Tiltak | År | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Nye kollektivfelt (km) | | 0,8 | 5,9 | 5,8 | 2,6 | 2,7 | 1,4 | 3,1 | 2,0 |
| Kollektivknutepunkt som ble oppgradert i henhold til universell utforming | | 9 | 7 | 2 | 2 | 2 | 2 | 9 | 3 |
| Holdeplasser som ble oppgradert i henhold til universell utforming | | 135 | 95 | 55 | 41 | 25 | 33 | 62 | 40 |

Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2013-2020

Utbygging/utbedring av kollektivanlegg i forhold til målene i NTP

Oppfølgingsgraden er lav for oppgradering av kollektivknutepunkter. Dette skyldes at det ble oppgradert bare 2 knutepunkter i 2018 og 3 i 2020. For kollektivfelt og holdeplasser er oppfølgingsgraden tilfredsstillende.

| | Mål 2020 | Resultat 2020 | Avvik | Mål i handlingsprogrammet 2018-23 | Oppfølgingsgrad etter tre av seks år |
|--------------------------------------|----------|---------------|-------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| Nye kollektivfelt (km) | 2,9 | 2,0 | -0,9 | 7 | 92 % |
| Kollektivpunkter universelt utformet | 2 | 3 | 1 | 68 | 22 % |
| Universelt utformede holdeplasser | 28 | 40 | 12 | 308 | 46 % |

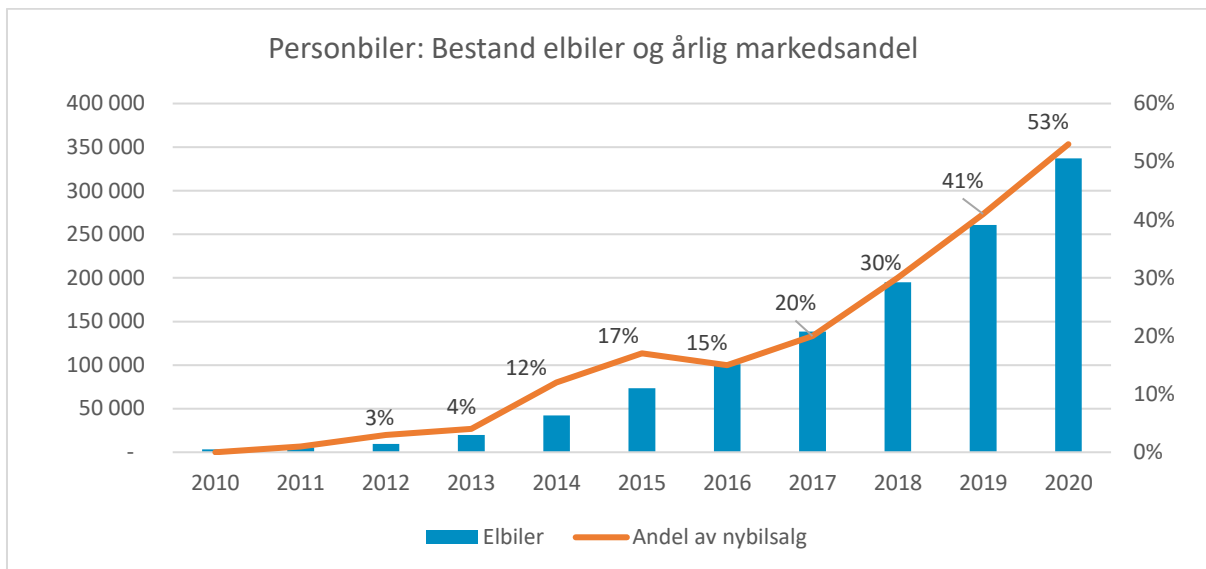
Kilde: Statens vegvesens årsrapport 2020

6 Kjøretøyer og drivstoff

Elbilers andel av bilparken og nybilsalget

Det har vært en betydelig økning i salget av elbiler fra 2019 til 2020. I 2020 utgjorde elbiler 53 % av nybilsalget av personbiler, mot 42 % i 2019.

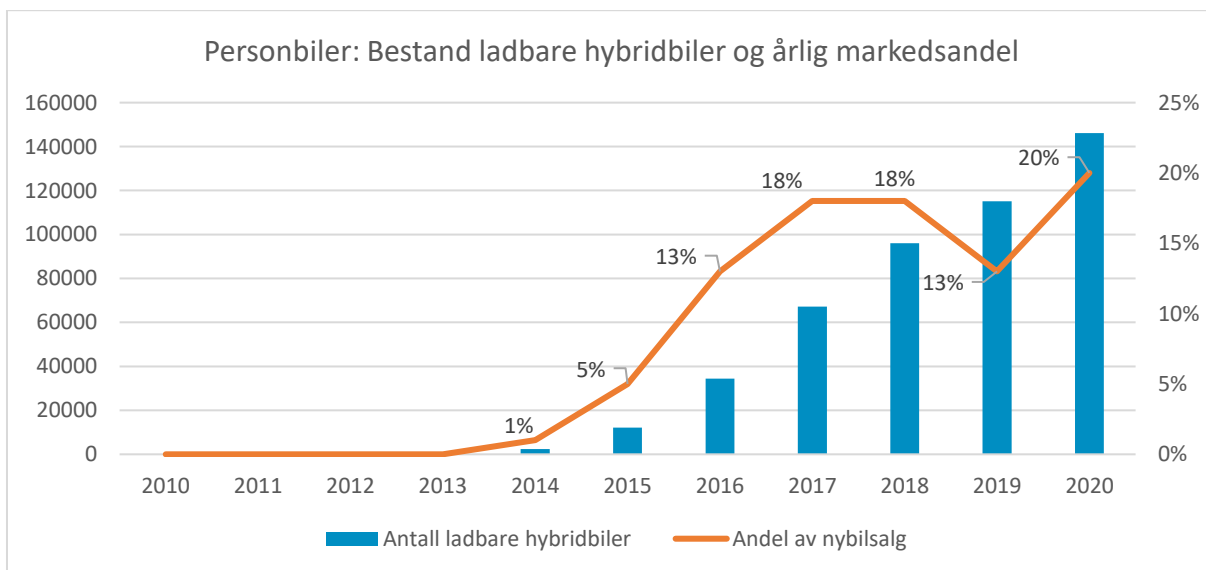
Ved utgangen av 2020 var det registrert om lag 340 000 elektriske personbiler i Norge.



Kilde: Motorvognregisteret (elbil.no)

Ladbare hybridbilers andel av bilparken og nybilsalget

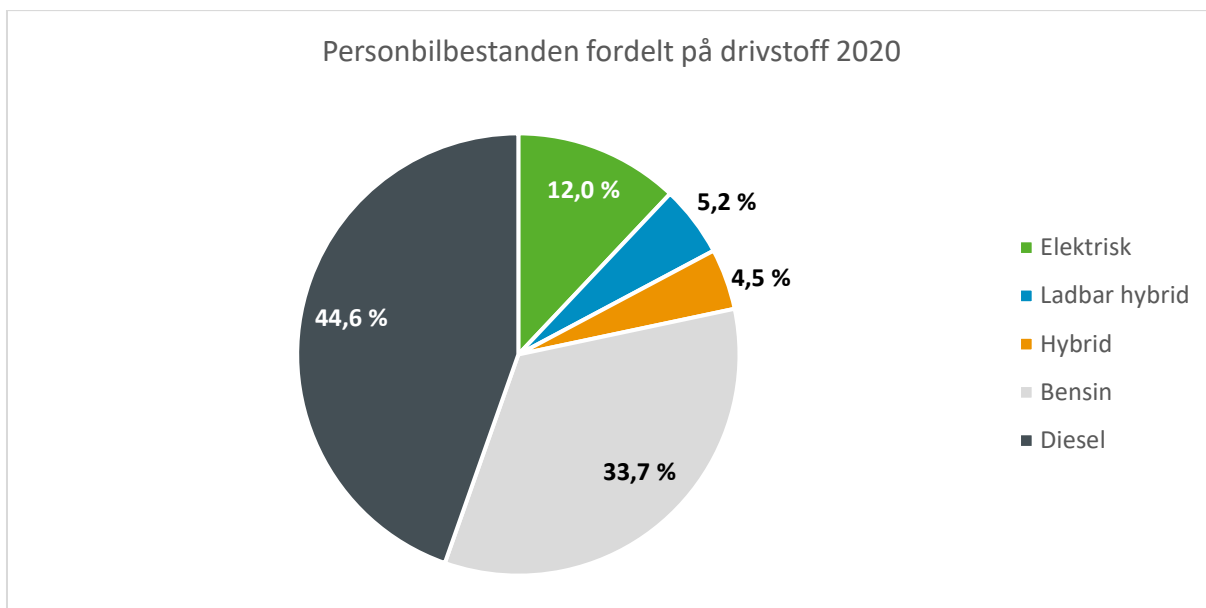
Ved utgangen av 2020 var det registrert ca. 146 000 ladbare hybridbiler. Ladbare hybridbiler hadde i 2020 20 % av markedsandelen av nybilsalget av personbiler, en økning fra 14 % i 2019.



Kilde: Motorvognregisteret (elbil.no)

Personbilbestand fordelt på drivstoff

Personbilbestanden omfatter flest dieslbiler og bensinbiler, men elektriske biler har den største økningen. 12 % av den totale personbilbestanden er elektriske, og 5,2 % er ladbare hybrider.



Kilde: Statistisk sentralbyrå tabell 118232 (Euroklasser, drivstofftyper og kjøretøygrupper)

Trenden de siste årene har vært nedgang i antall bensinbiler, og kraftig økning i antall elbiler og hybridbiler.

| Personbiler | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2019-20 (%) |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Bensin | 1 127 429 | 1 063 772 | 1 023 894 | 951 747 | ÷ 7 % |
| Diesel | 1 268 864 | 1 260 946 | 1 250 620 | 1 259 233 | 1 % |
| Elektrisk | 138 829 | 195 054 | 260 688 | 340 002 | 30 % |
| Ladbar hybrid | 67 362 | 94 188 | 112 216 | 146 153 | 30 % |
| Hybrid | 90 254 | 105 664 | 121 166 | 125 991 | 4 % |

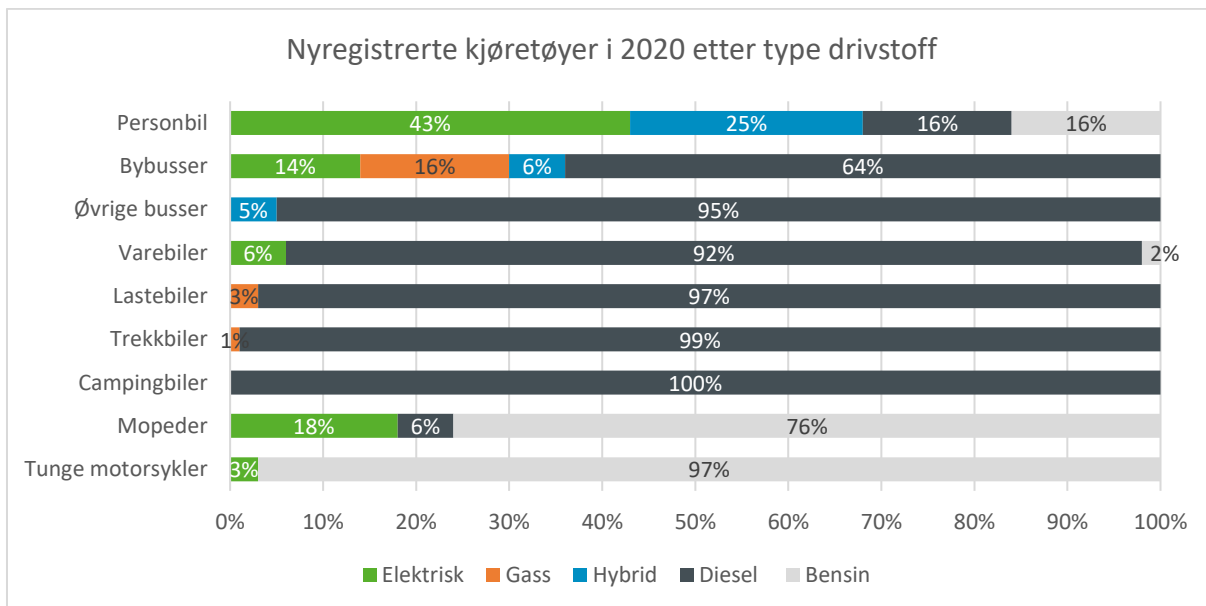
Kilde: Statistisk sentralbyrå tabell 118232 (Euroklasser, drivstofftyper og kjøretøygrupper)

Nyregistrerte kjøretøyer

For varebiler utgjorde salget av elbiler 6 %. Utvalget av varebilmodeller med nullutslippsteknologi er mindre enn for personbiler, og de har kortere rekkevidde.

Blant nyregistrerte bybusser i 2020 var 14 % elektriske og 16 % gassdrevne (biogass eller naturgass). Produksjonen av elbusser skjer foreløpig i begrenset skala, men det forventes at tallet på elektriske bybusser vil øke kraftig i åra framover.

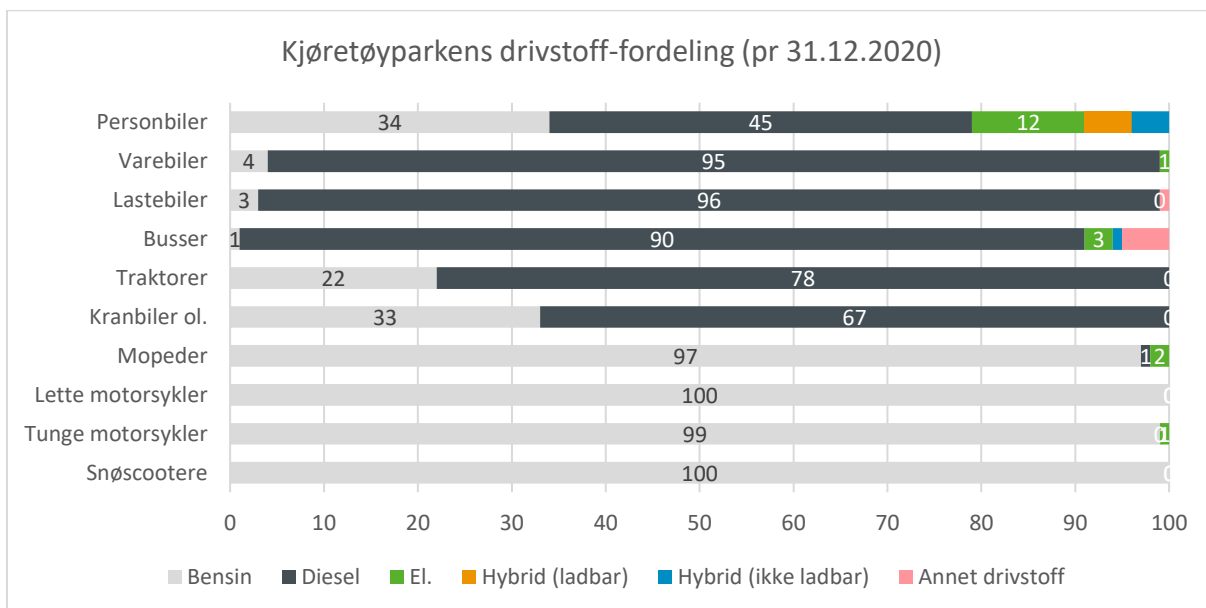
Nyregistrerte elmopeder hadde i 2020 en andel på 18 %, hvilket var mer enn en dobling fra 2018.



Kilde: Statens vegvesen

Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling

Kjøretøyparken i Norge er fortsatt dominert av diesel- og bensinmotorer.



Kilde: SSB tabell 11823 (Bilparken etter drivstoff)

Busser etter type drivstoff

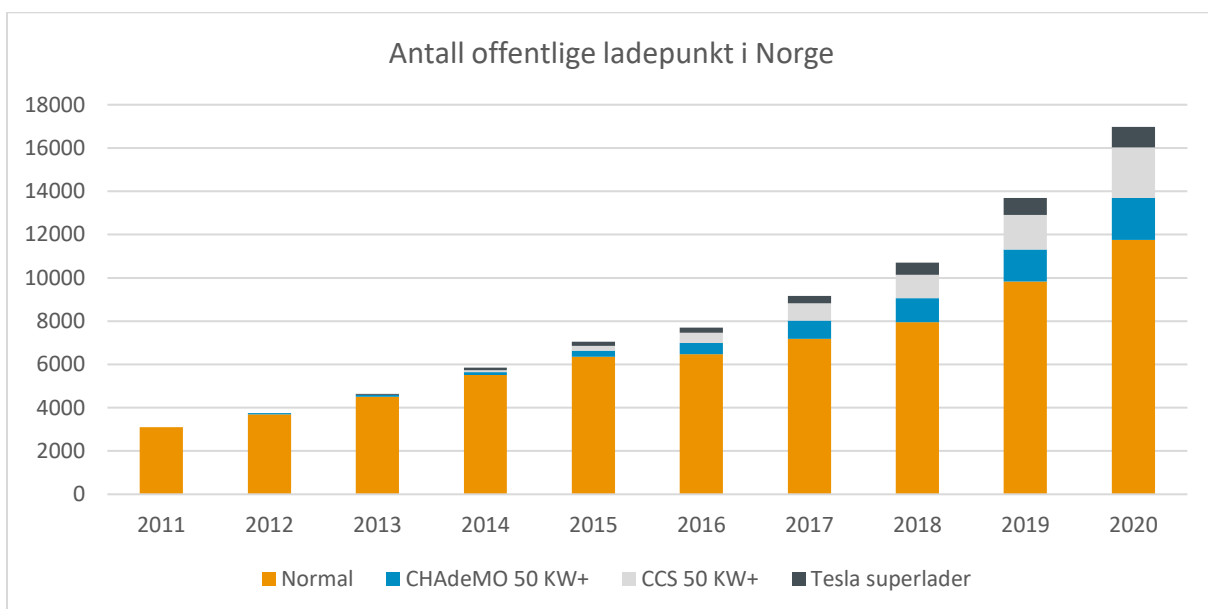
Busser er alle kjøretøy for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til føreraset.

| 2020 | Bensin | Diesel | El | Hybrid | Hydrogen | Annet drivstoff |
|----------------------|--------|--------|-----|--------|----------|-----------------|
| Antall busser | 182 | 13 926 | 453 | 63 | 5 | 797 |

Kilde: SSB tabell 11823 (Bilparken etter drivstoff)

Offentlige ladepunkter

Ved utgangen av 2020 var det totalt 16 978 offentlig tilgjengelige ladepunkter i Norge fordelt på 2 960 ladestasjoner.



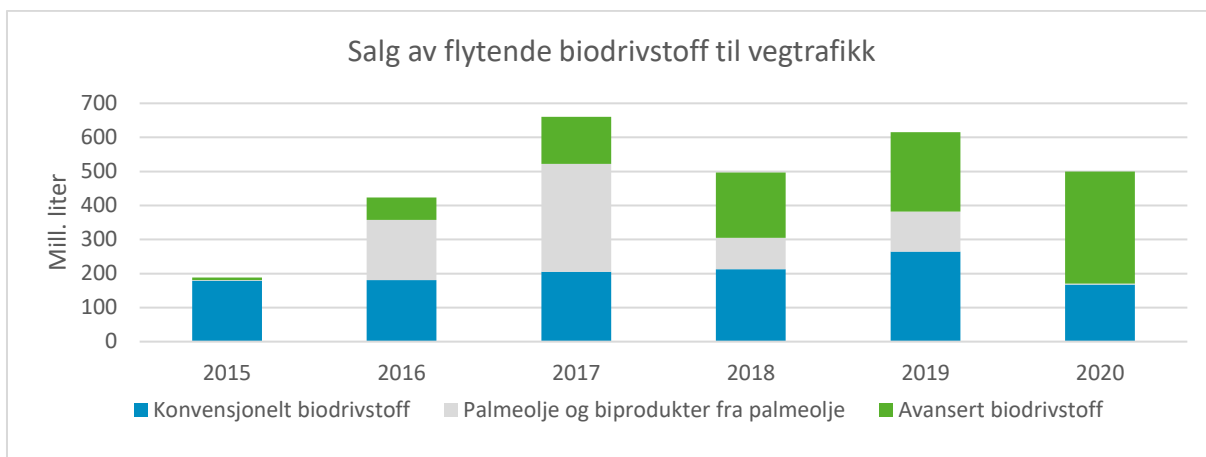
Kilde: Elbilforeningen

Biodrivstoff

Norge har et omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk. Hovedkravet innebærer at de som selger drivstoff (omsettere) måtte sørge for at 20 % av drivstoffet de omsatte til vegtrafikk i 2020 var biodrivstoff, fra 1. juli 2020 var kravet 22,3 %. Avansert biodrivstoff teller dobbelt i omsetningskravet til veitrafikk. Dobbelttelling innebærer at en liter avansert biodrivstoff teller som to liter konvensjonelt biodrivstoff.

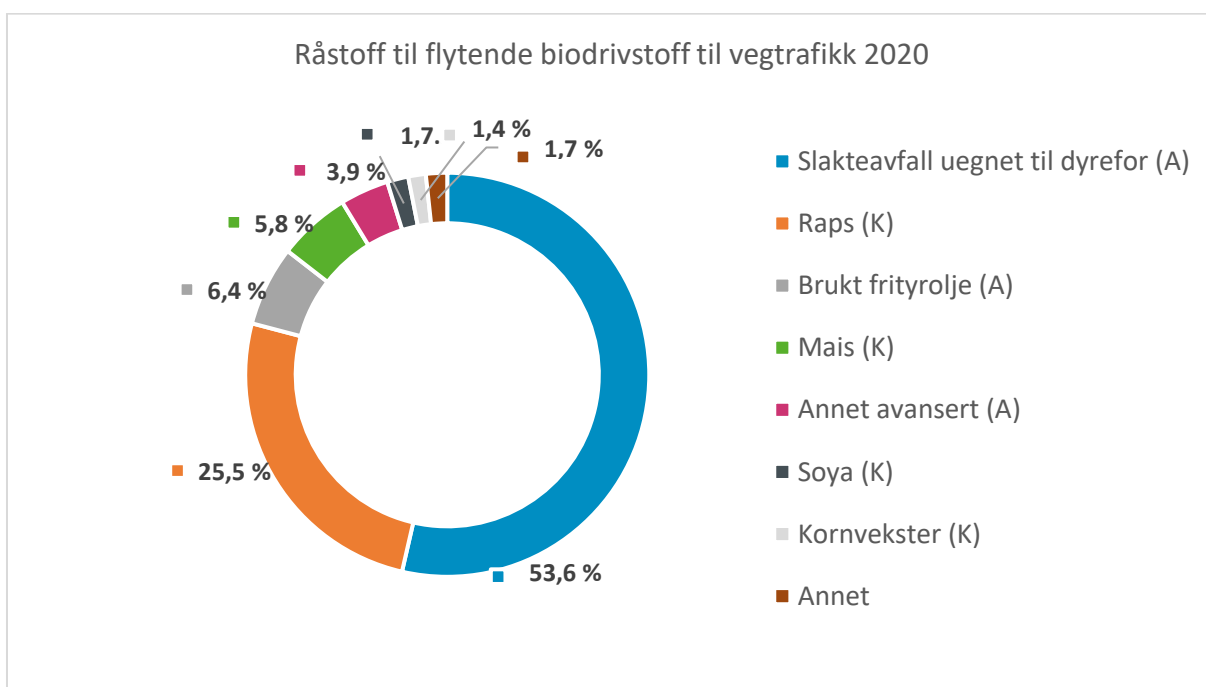
Totalt ble det omsatt 500 millioner liter biodrivstoff til vegtransport i 2020, som er 18,7 % mindre enn året før. Biodrivstoff utgjorde omtrent 13 % av alt flytende drivstoff som ble brukt i veitrafikk.

Figuren viser utviklingen i salget av biodrivstoff de siste seks årene og fordelingen mellom konvensjonelt biodrivstoff, palmeolje og avansert biodrivstoff.



Kilde: Miljødirektoratet

Slakteavfall som ikke kan brukes til dyrefor var det mest brukte råstoffet i 2020 for biodrivstoff, etterfulgt av raps og brukt frityrolje. Kun 1 % av råstoffene som ble brukt kom fra Norge. Palmeoljebruken i 2020 gikk ned med 98 % sammenlignet med året før. Kun 0,4 % av alt flytende biodrivstoff brukt i veitrafikk kom fra palmeolje og biprodukter fra dette.



Kilde: Miljødirektoratet

7 Delemobilitet

Bildeling

Flere bildelingsselskaper har etablert seg de siste årene, og bruken av bildeling økte fram til 2019, før det ble en nedgang i 2020. Nedgangen kan skyldes at befolkningen grunnet covid-19 ble rådet til å unngå unødvendige reiser.

| Bildeling | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| Antall unike leietakere (aktive brukere som booket minst én gang ila året) | 41 238 | 56 189 | 65 794 | 92 505 | 80 403 |
| Antall biler til utleie (gjennomsnitt per år) | 3 325 | 5 094 | 5 933 | 7 391 | 7 843 |
| Bookinger | 112 911 | 142 083 | 223 219 | 423 419 | 343 201 |

Kilde: Tall oppgitt fra utvalgte selskaper

Bysykler

Det finnes i dag bysykler i en rekke byer i Norge. Under presenteres tall fra Oslo, Bergen og Trondheim. Tallet for 2017 omfatter kun Oslo. Det var økning fram til 2019, før det ble nedgang i 2020. Nedgangen kan skyldes etablering av utleie av elsparkesykler og/eller redusert aktivitet i byene grunnet covid-19.

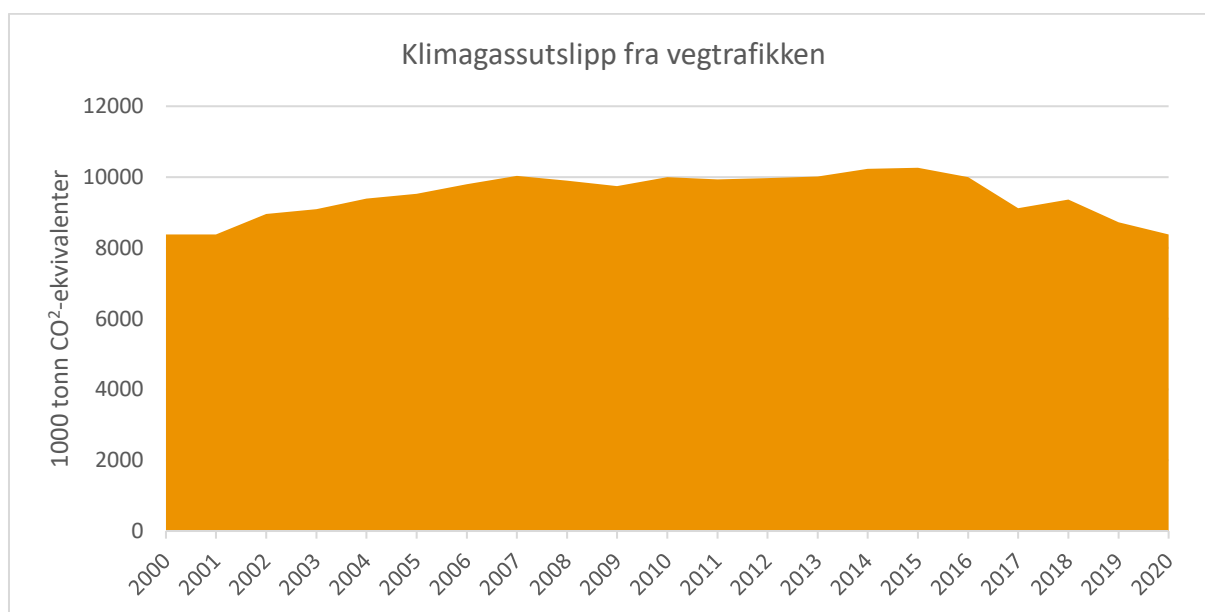
| Bysykler | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Antall unike brukere (aktive brukere som syklet minst én gang ila året) | 76 959 | 115 583 | 130 578 | 92 330 |
| Antall turer | 2 676 945 | 3 025 338 | 3 539 025 | 2 902 982 |
| Gjennomsnittstid per tur (min) | 13,9 | 10,3 | 11,8 | 12 |

Kilde: Tall oppgitt fra utvalgte selskaper

8 Klimakonsekvenser

Klimagassutslipp fra vegtrafikken

Klimagassutslipp (1 000 tonn CO₂-ekvivalenter) fra vegtrafikk fra 1990 til 2020. Utslippene i 2020 var 3,9 % lavere enn i 2019. I perioden 1990-2020 var økningen på 13,5 %. Vegtrafikk sto i 2020 for 16,8 % av Norges klimagassutslipp.



Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 08940 (Klimagasser etter utslippskilde, energiprodukt og komponent)

Figurliste

| | |
|--|----|
| Hovedtransportmiddel daglige reiser. RVU 2021..... | 3 |
| Daglige reiser 2019 og 2020 | 3 |
| Transportmiddelfordeling for ulike aldersgrupper. RVU 2020..... | 4 |
| Transportmiddelfordeling på reiser til ulike formål. RVU 2020..... | 5 |
| Transportmiddelfordeling på studiereiser og arbeidsreiser i 2020..... | 5 |
| Utvikling i transportmiddelfordeling på skolereiser | 6 |
| Reisemåte til og fra skolen 2018..... | 6 |
| Ungdommers reisevaner 2020..... | 7 |
| Ungdommer - antall reiser | 7 |
| Transportmiddelfordeling på daglige reiser. RVU 2020..... | 8 |
| Transportmiddelbruk i mellomstore byområder. RVU 2018/19..... | 8 |
| Transportmiddelfordeling på daglige reiser. RVU 2020..... | 9 |
| Type transportmiddel som er benyttet på kollektivreisene. RVU 2018/19..... | 10 |
| Sykkelandeler | 11 |
| Kollektivandeler..... | 11 |
| Bilførerandeler..... | 12 |
| Andel biler i husholdningen. RVU 2020 | 13 |
| Andel husstander uten tilgang til bil | 13 |
| Andel husstander med tilgang til elbil | 14 |
| Tilgang til sykkel. RVU 2020 | 14 |
| Tilgang til parkering hos arbeidsgiver. RVU 2020 | 15 |
| Gåandeler | 17 |
| Gåandel. Utvikling hos ungdomsgrupper..... | 17 |
| Gåandeler for ulike reisehensikter. RVU 2013/14 | 18 |
| Antall gåturer i ulike byer og tettsteder. RVU 2013/14 | 19 |
| Gåandeler hos ulike grupper av befolkningen. RVU 2013/14 | 19 |
| Lengde på gåturer som gjøres i kombinasjon med andre reisemidler. RVU 2013/14..... | 20 |
| Gåturer. Fordeling over døgnet. RVU 2013/14..... | 21 |
| Gåandel. Variasjon gjennom uka og året. RVU 2013/14..... | 21 |
| Politirapporterte fotgjengerulykker | 22 |
| Drepte fotgjengere per million innbyggere 2016-2018 | 22 |
| Refleksbruk..... | 23 |
| Sykkelreisenes andel over tid | 24 |

| | |
|--|----|
| Sykkelandel. Utvikling hos ungdomsgrupper..... | 24 |
| Hvilken infrastruktur benytter syklistene? RVU 2020..... | 25 |
| Type sykkel benyttet på siste tur | 26 |
| Sykkelsalg i sportbransjen. 2020..... | 26 |
| Politirapporterte sykkelulykker | 27 |
| Reisemiddel i vegtrafikkulykker 2020 | 27 |
| Drepte syklistene per million innbyggere 2016-2018 | 28 |
| Andel som bruker sykkelhjelmer..... | 29 |
| Km gang- og sykkelanlegg..... | 30 |
| Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet | 30 |
| Antall passasjerer i kollektivtrafikken..... | 31 |
| Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen. RVU 2018/19..... | 33 |
| Tilgang til kollektivtransport. RVU 2020 | 35 |
| Ventetid ved holdeplass. RVU 2020..... | 35 |
| Kom kollektivtransportmiddelet til fastsatt rutetid? RVU 2020..... | 36 |
| Hvor mye var kollektivtransportmiddelet forsinket? RVU 2020 | 36 |
| Hadde du sitteplass på hele eller deler av reisen? RVU 2020..... | 37 |
| Hvor trangt var det å stå på kollektivtransportmiddelet? RVU 2019..... | 37 |
| Trafikkulykker som involverer buss/minibuss..... | 38 |
| Trafikkulykker som involverer sporvogn/trikk..... | 38 |
| Personbiler: Bestand elbiler og årlig markedsandel | 40 |
| Personbiler: Bestand ladbare hybridbiler og årlig markedsandel | 40 |
| Personbilbestanden fordelt på drivstoff 2020 | 41 |
| Nyregistrerte kjøretøyer i 2020 etter type drivstoff | 42 |
| Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling (pr 31.12.2020)..... | 42 |
| Antall offentlig tilgjengelige ladepunkt i Norge..... | 43 |
| Salg av flytende biodrivstoff til vegtrafikk | 44 |
| Råstoff til flytende biodrivstoff til vegtrafikk 2020 | 44 |
| Klimagassutslipp fra vegtrafikken | 46 |



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag