



Nasjonalt regnskap

for bærekraftig mobilitet 2022



Forord

Regnskapet inneholder tall og fakta i hovedsak om gåing, sykling, kollektivtransport, delemobilitet og reisevaner generelt. Her presenteres tall fra nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU). Andre viktige kilder er Statistisk sentralbyrå, Helsedirektoratet, Statens vegvesens årsrapporter, Trafikksikkerhetsutviklingen 2022, Nasjonal transportplan og Nasjonal vegdatabank.

Rapporten presenterer og samler tilgjengelige data (tall) fra flere kilder. Hjelp oss gjerne med å forbedre tallgrunnlaget, ved å sende oss informasjon om datakilder dere kjenner til.

Rapporten er utarbeidet av seksjonen Overordnet planlegging og analyse, divisjon Transport og samfunn.

Trondheim desember 2023

Erlend Hoksrud Aakre
Direktør Transport og samfunn, Statens vegvesen

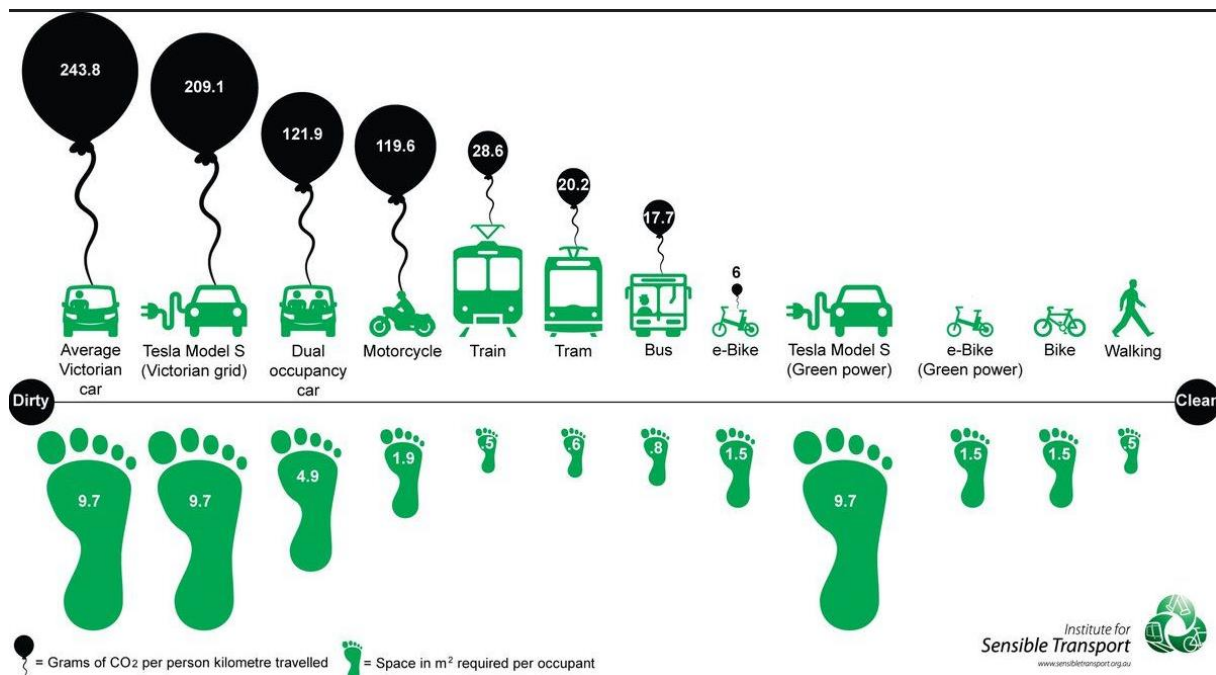
Innhold

Forord.....	1
Innledning.....	3
1. Reisevaner for hele landet.....	5
1.1. Daglige reiser i Norge.....	5
1.2. Reiselengde, reisetid og reisehastighet.....	7
1.3. Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper.....	8
1.4. Reiseformål.....	9
1.5. Ungdommers reiser.....	10
2. Gåing.....	11
2.1. Reiseandeler.....	11
2.2. Reiselengder.....	13
2.3. Reisetidspunkt.....	14
3. Sykling.....	15
3.1. Sykkelandeler.....	15
3.2. Sykkeltypen.....	17
3.3. Infrastruktur for gange og sykkel.....	18
4. Kollektivtransport.....	19
4.1. Kollektivandeler.....	19
4.2. Produksjon og billettinntekter.....	23
4.3. Infrastruktur for kollektivtrafikk.....	25
5. Nullutslippskjøretøy og alternative drivstoff.....	26
6. Delemobilitet.....	33
7. Trafikksikkerhet.....	35
7.1. Trafikksikkerhet for gående.....	36
7.2. Trafikksikkerhet hos syklende.....	37
7.3. Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken.....	39
8. Reisevaner i byområdene.....	40
8.1. De ni største byregionene.....	40
8.1.1. Transportmiddelfordeling.....	41
8.1.2. Reiseandeler.....	45
8.1.3. Tilgang til transportmidler.....	48
8.2. Byvekstavtaleområder.....	53
8.2.1. Transportmiddelfordeling.....	53
8.2.2. Tilgang til transportmidler.....	55
8.3. Byindekser.....	58
Referanser.....	59
Figurer.....	61
Tabeller.....	63

Innledning

Begrepet bærekraftig mobilitet handler om at dagens forflytning av varer, tjenester og mennesker, skal kunne gjennomføres uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å dekke sine behov. Det handler også om god helse og mindre ulikheter.

Figur 1 viser klimagassutslipp og arealbruk for ulike transportformer. Gåing, sykling og kollektivtrafikk har vesentlig lavere klimagassutslipp og arealbeslag sammenlignet med personbil.



Figur 1: Klimagassutslipp og arealbruk for ulike transportformer (Fan et al, 2021)

Veitrafikken utgjør 18 prosent av Norges totale klimagassutslipp. Utslippene fra veitrafikken kan blant annet reduseres gjennom kompakt by- og tettstedsutvikling, tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtrafikk, og nullutslippsteknologi (se figur 2).

Utslippene fra veitrafikk kan blant annet reduseres gjennom å:



Figur 2: Redusering av utslippene fra veitrafikk (Miljødirektoratet 2023/Miljøstatus.no)

Nullvekstmålet innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. For byområder med byvekstavtaler eller belønningssavtaler forplikter nullvekstmålet.

Covid-19 har påvirket reisevanene i Norge – spesielt i utvalgte byområder. Resultatene fra statistikken for 2020-2022 bør leses sammen med tidslinjen for restriksjoner. Den 12. mars 2020 innførte Norge de første nasjonale tiltakene. Blant annet stengte landets skoler og barnehager, og en rekke bedrifter og servicenæringer. Antall daglige reiser gikk kraftig ned som følge av restriksjoner og reiseanbefalinger, og spesielt gikk dette ut over bruken av kollektivtransport. Utover våren og sommeren 2020 ble flere av de inngripende tiltakene fjernet, og dagliglivet gikk delvis tilbake til normalen på forsommeren. Høsten 2020 og vinteren/våren 2021 gikk deler av Norge inn i en større sosial nedstengning igjen som rammet de store byene spesielt hardt. En rekke bedrifter og servicenæringer måtte igjen holde stengt, og bred bruk av hjemmekontor ble gjeninnført. Gjennom forsommeren og sommermånedene 2021 sank imidlertid smittetallene i takt med at vaksineringsen mot sars-CoV-2 skjøt fart, og lørdag 25. september 2021 gikk Norge tilbake til en normal hverdag med økt beredskap. Den 1. desember 2021 ble en mutert variant av viruset påvist for første gang i Norge, noe som gjorde at ytterligere tiltak ble innført av regjeringen for å begrense smittespredning. Norge åpnet igjen 12. februar 2022.

Rapporten viser reisevaner i hele landet i kapittel 1. Videre vises mer detaljer om gåing (kapittel 2), sykling (kapittel 3) og kollektivtransport (kapittel 4). Bærekraftig mobilitet handler også om nullutslippskjøretøy og alternative drivstoff (kapittel 5) og delemobilitet (kapittel 6). Trafikksikkerhet for gående, hos syklende og i kollektivtrafikken er vist i kapittel 7. Gåing, sykling og kollektiv har større andel i byområder, og reisevaner i byområder er vist i kapittel 8.

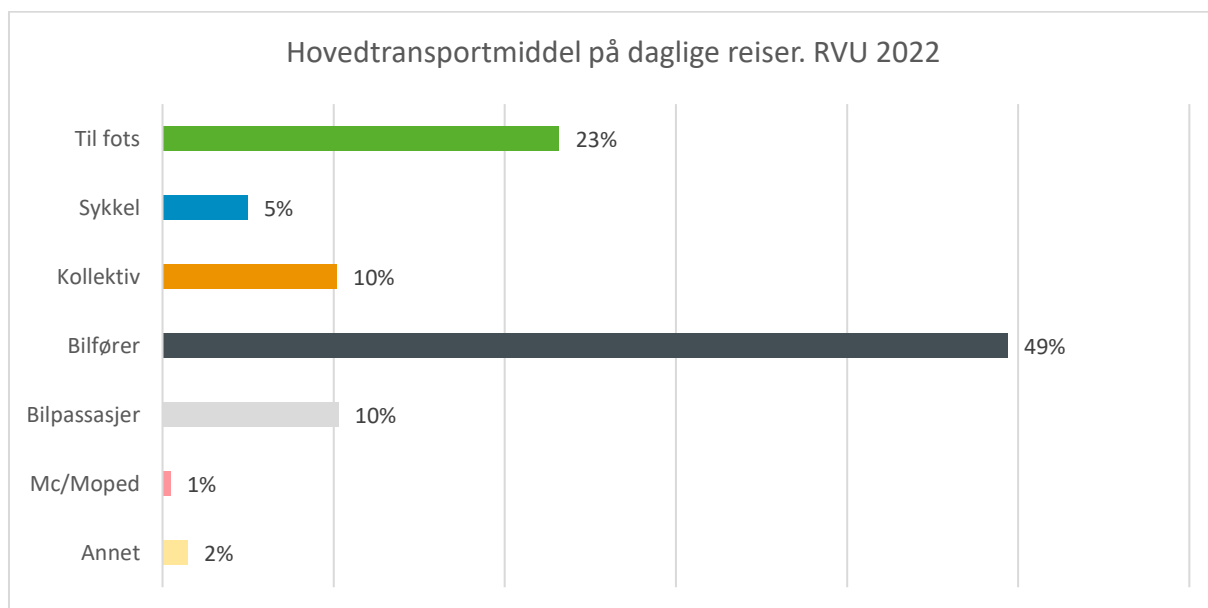
1. Reisevaner for hele landet

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, heretter omtalt som RVU, viser reisevaner for bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Dette kapitlet presenterer data om daglige reiser, det vil si innenlands reiser som er kortere enn 100 km.

1.1. Daglige reiser i Norge

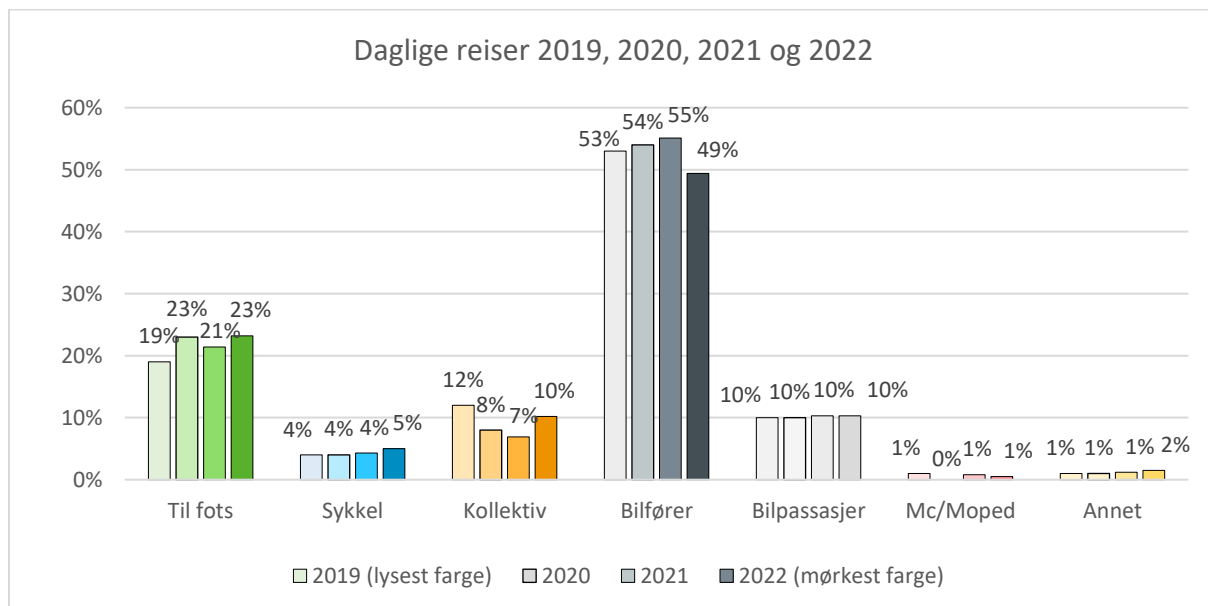
Hovedtransportmiddel på daglige reiser i 2022

Hovedtransportmiddel er det transportmiddelet trafikanten tilbakela flest km med på reisen. I 2022 ble 59 % av de daglige reisene gjennomført med personbil (bilfører + bilpassasjer). Gåing og sykling utgjorde 28 % av de daglige reisene, mens reiser med kollektivtransport utgjorde 10 %. Utenfor byene er drosje ofte en del av kollektivtilbudet. 3 % av alle reiser ble utført med motorsykkel, moped eller annet. Fly, sparkesykkel og snøscooter inngår i kategorien annet (se figur 3). Andelen annet er liten og vises ikke i etterfølgende figurer.



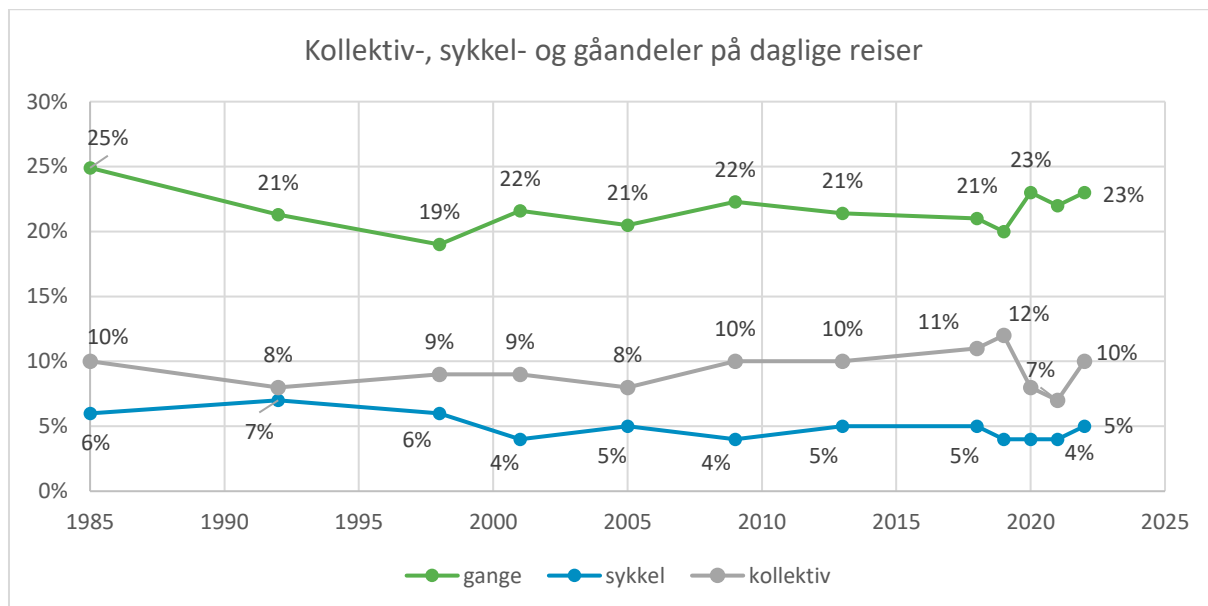
Figur 3: Hovedtransportmiddel på daglige reiser. RVU 2022. (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

De nasjonale reisevanene ble påvirket av lokale og nasjonale tiltak grunnet covid-19, som virket fra og med 12. mars 2020 til 12. februar 2022. En sammenligning (se figur 4) viser at andelen turer til fots økte fra 19 % i 2019 til 23 % i 2020, og har siden holdt seg stabil. Det var en nedgang i andelen reiser med kollektivtransport fra 12 % i 2019 til 7 % i 2021. Andelen har økt til 10 % i 2022, men er fortsatt lavere enn før covid-19. Andelen bilreiser økte noe under covid-19, men i 2022 er andelen ned i 49 %, og lavere enn i 2019. Andelen daglige reiser som bilpassasjer er uendret i perioden 2019-2022.



Figur 4: Daglige reiser 2019, 2020, 2021 og 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Over tid er andelen for gange, sykkel og kollektiv ganske stabile, der gange utgjør i overkant av 20 % av turene, kollektiv rundt 10 % og sykkel rundt 5 % (figur 5).



Figur 5: Kollektiv-, sykkel- og gåandeler på daglige reiser (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

1.2. Reiselengde, reisetid og reisehastighet

Gjennomsnittlig reiseavstand med bil er omtrent den samme som med kollektivtransport, mens gjennomsnittlig reisetid med kollektivtransport er marginalt lengre enn med bil. Gjennomsnittlig reisetid til fots er omtrent som med bil, mens sykkel har noe kortere gjennomsnittlig reisetid (se tabell 1).

Tabell 1: Gjennomsnitt reiselengde, reisetid og hastighet (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

2022	Transportmiddel- fordeling (%)	Gjennomsnitt reiselengde (km)	Gjennomsnitt reisetid (min)	Hastighet (km/t)
Fotgjenger	23 %	2,1	28,6	4,9
Syklist	5 %	5,3	21,6	13,8
Kollektivreisende	10 %	21,2	35,0	26,4
Bilfører	49 %	20,3	31,3	36,3
Bilpassasjer	10 %	28,8	41,1	36,5
MC-/Mopedfører	1 %	22,2	32,3	38,0
Alle reisende	98 %	18,2	32,4	37,7

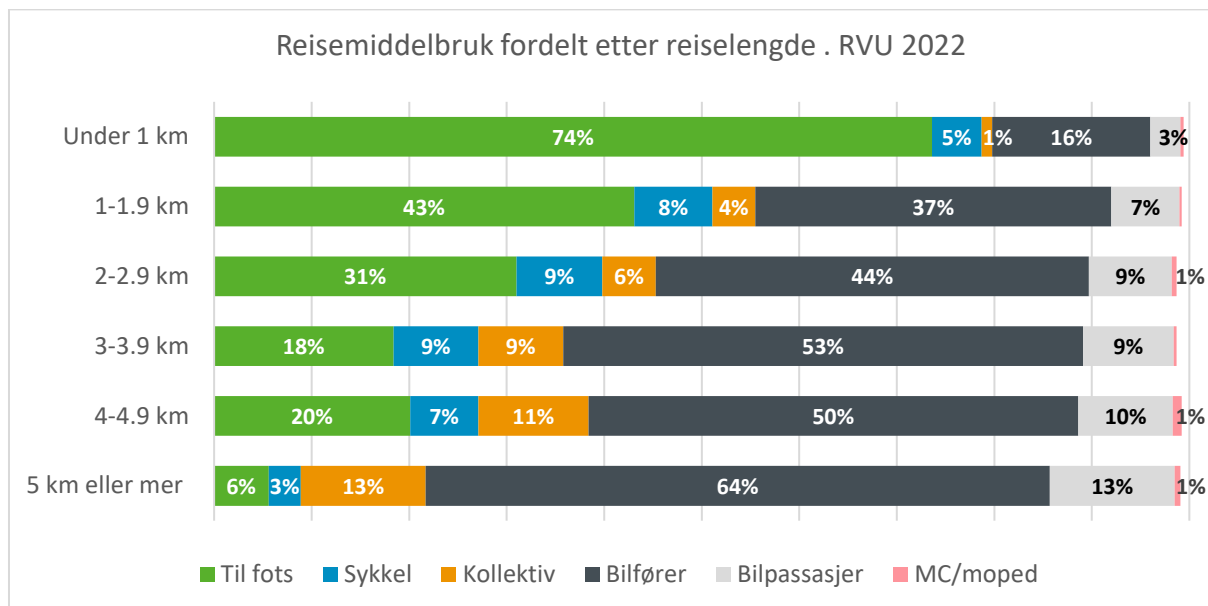
Det ble totalt sett gjennomført færre reiser i både i 2020 og i 2021 sammenlignet med 2019 grunnet covid-19 (se tabell 2). Antall reiser per person per dag er fortsatt lavere enn det var i 2019. Reiselengden er i gjennomsnitt 18,2 km og reisetiden 32,4 minutter i 2022.

Praksis for registrering av innenlands flyreiser i RVU har variert noe over tid. Det bør nevnes at flyreiser, selv om de forekommer sjelden, er svært lange i forhold til de fleste andre typer reiser. Endringer i antall registrerte flyreiser kan gi relativt store utslag i gjennomsnittlig reiselengde. Reiserestriksjoner under covid-19 medførte en kraftig reduksjon i flytrafikken, særlig i 2020 og 2021. I 2022 har flytrafikken økt, men økningen i flyreiser registrert i RVU fra 2021 til 2022 er vesentlig større enn økningen i passasjertall rapportert fra SSB.

Tabell 2: Reiselengde og reisetid for alle reiser (Denstadli et al 2002, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, TØI 2023a)

	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021	2022
Antall reiser (per person per dag)	3,09	3,30	3,22	2,82	2,35	2,54	2,42
Reiselengde (Km per reise)	11,9	12,0	14,1	15,6	16,6	15,4	18,2
Reiselengde (Km per person per dag)	36,8	42,1	45,3	43,2	35,9	38,7	44,1
Reisetid (Minutt per reise)	20	23	23	25	26	26	32
Reisetid (Minutt per person per dag)	62	76	76	71	58	65	75

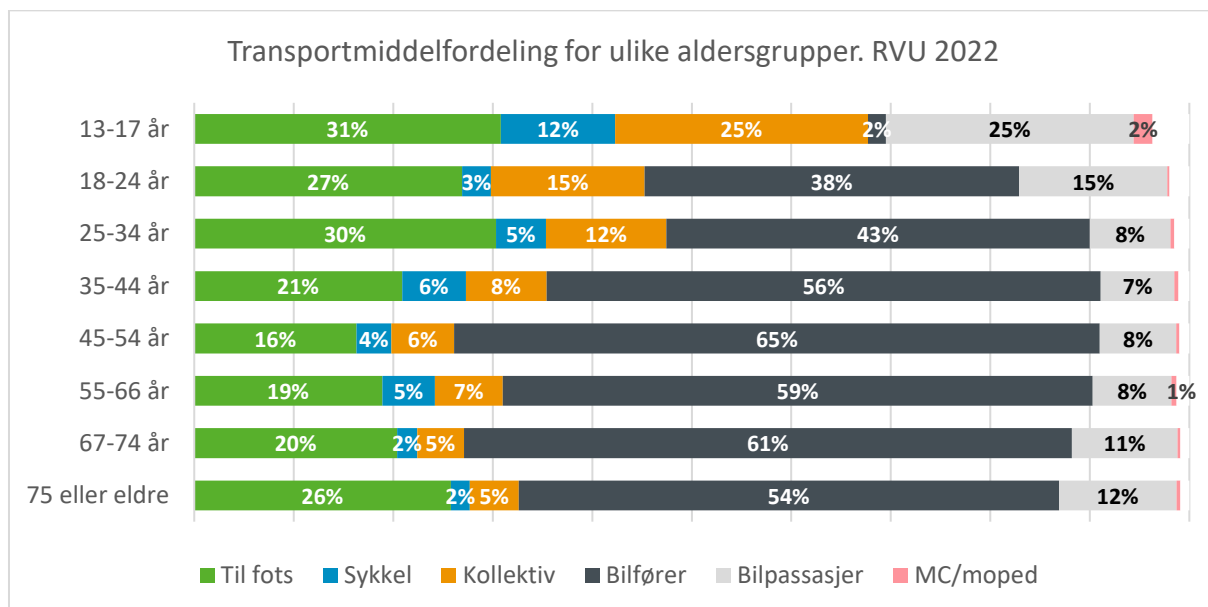
Av alle reiser som er kortere enn 1 km, er 74 % til fots (se figur 6). Sykkelandelen er relativt jevnt rundt 7-9 % på korte reiser mellom 1 og 5 km. Andelen kollektivreiser øker noe med reiselengden, men utgjør kun 13 % av reisene på 5 km eller mer. Når reiselengden øker synker gåandelen, samtidig som bilandelen øker.



Figur 6: Reisemiddelbruk fordelt etter reiselengde. RVU 2022 (Opinion 2023a, TØI 2023a)

1.3. Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper

Sykkelandelen synker kraftig etter 18-årsalderen (se figur 7). Kollektivandelen synker også fra 18-års alderen, og faller ytterligere ved 35 år. Andelen turer til fots er høyest i aldersgruppene opp til og med 34 år og lavest i aldersgruppen 45-54 år, men stiger deretter med alderen. Andelen turer som bilpassasjer er også høyest blant de yngste, og lavest i alderen 45-54 år, før andelen igjen øker noe med alderen.



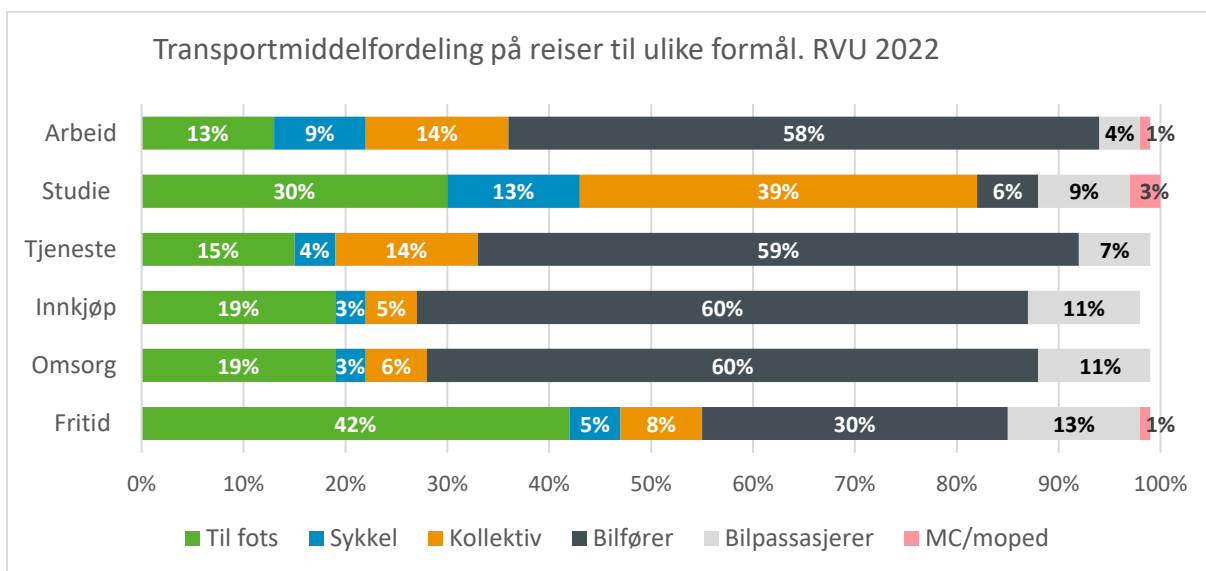
Figur 7: Transportmiddelfordeling for ulike aldersgrupper. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

1.4. Reiseformål

Hovedtransportmiddel for ulike reiseformål

Reisens formål har stor betydning for hvilke transportmidler som brukes. Handels- og servicereiser utgjør den største andelen av reisene (28 %), etterfulgt av fritidsreiser (25 %) og arbeidsreiser (21 %) (Opinion AS 2023a).

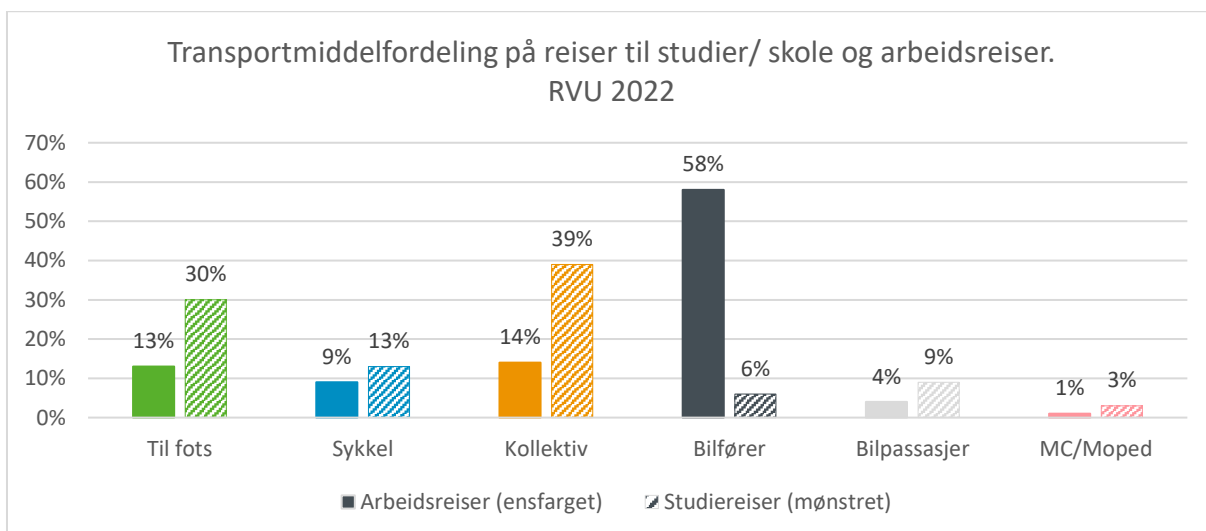
Fritidsreiser har størst gåandel. Reiser til studier/skole, som utgjør (4 % av alle reiser, har den største kollektivandelen og den største sykkelandelen. Andelen arbeidsreiser gjennomført med sykkel er noe lavere enn for reiser til studier/skole, men likevel høy sammenlignet med andre reiseformål (se figur 8).



Figur 8: Transportmiddelfordeling på reiser til ulike formål. RVU 2022 (Opinion AS 2023a)

Hovedtransportmiddel på arbeidsreiser og reiser til skole/studiested

Dette er reiser mellom hjem og arbeidssted/studiested. Reiser i arbeidstida inngår ikke. Figur 9 illustrerer hvor store forskjeller det kan være i reisevanene til ulike reiseformål. Forskjellene kan bl.a. knyttes til ulikheter i alder, livsfaser og tilgang til transportmidler.



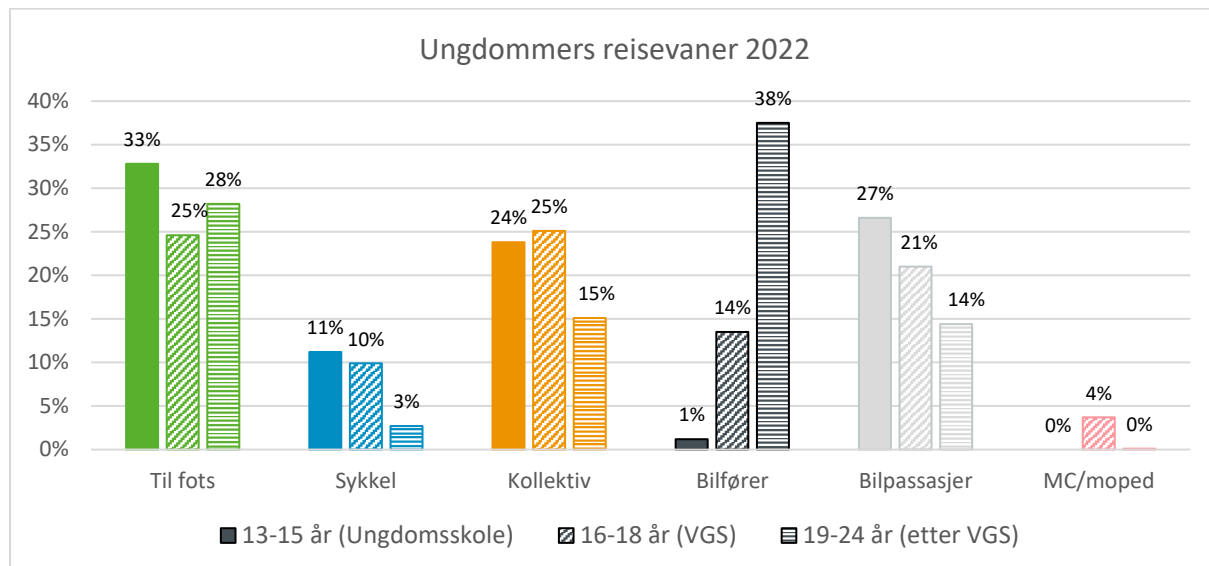
Figur 9: Transportmiddelfordeling på reiser til studier/ skole og arbeidsreiser. RVU 2022 (Opinion AS 2023a)

1.5. Ungdommers reiser

Ungdommers reisevaner

Det er store forskjeller mellom de yngste aldersgruppene når det gjelder transportmiddelbruk (figur 10). Elever på videregående skole (16-18 år) har høy kollektivbruk, særlig knyttet til skolareiser. De eldste ungdommene (19-24 år) kjører mye bil, og sykler lite, og bruker mindre kollektiv. Andelen reiser som bilpassasjer synker med økende alder.

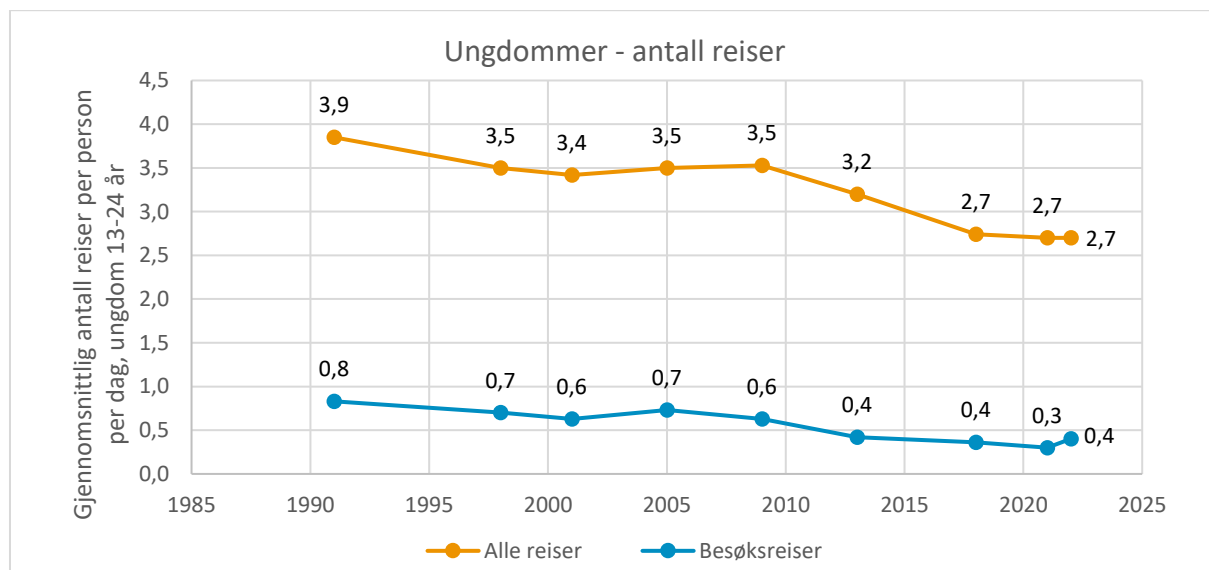
Antall mopedbiler utgjør foreløpig en svært liten del av gruppen MC/moped.



Figur 10: Ungdommers reisevaner 2022 (Opinion AS 2023a)

Ungdom reiser mindre enn før

De unge reiser mindre enn tidligere, og nedgangen var særlig stor mellom 2009 og 2018. Antall besøksreiser har vært stabilt i de siste årene (se figur 11).



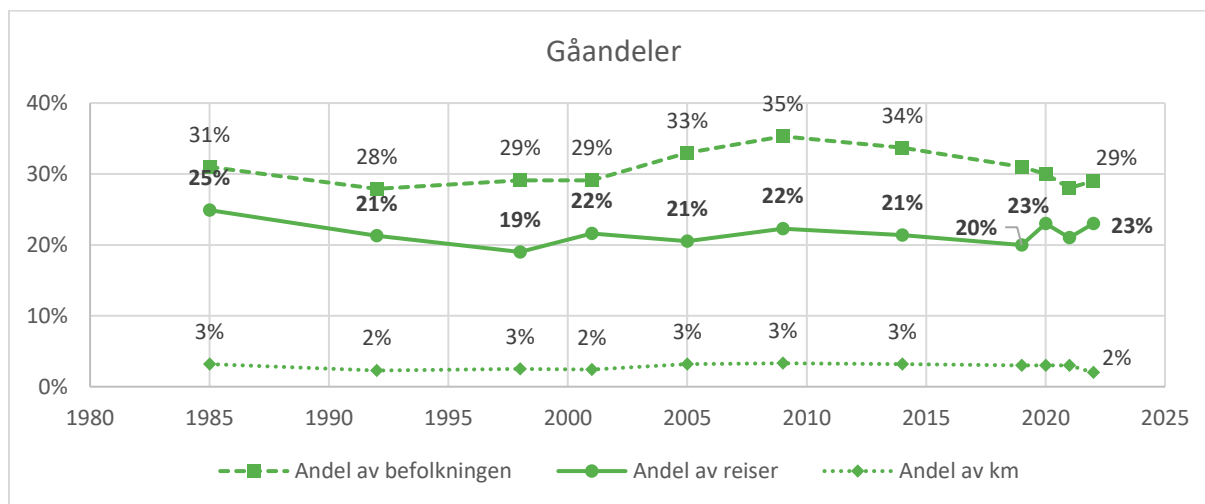
Figur 11: Ungdommer - antall reiser (Ellis et al. 2020, TØI 2022a, TØI 2023a)

2. Gåing

2.1. Reiseandeler

Andel reiser til fots

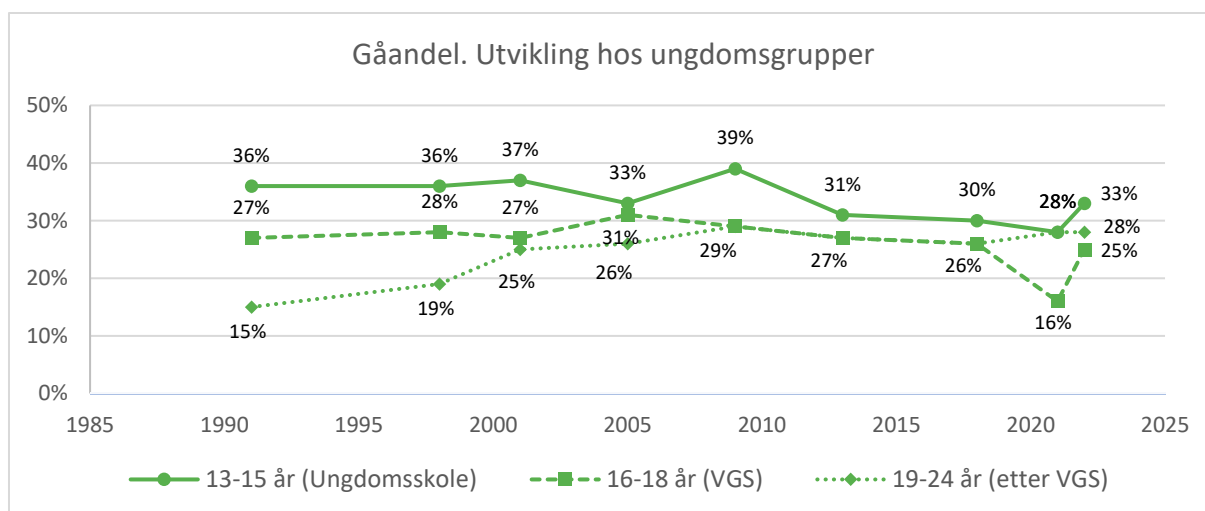
Andelen hele reiser til fots er relativt stabil over tid, og utgjorde 23 % av alle reiser i 2022 (se figur 12). I løpet av en gjennomsnittsdag har 29 % gått en hel reise til fots i 2022. Den tilbakelagte reiselengden for hele reiser til fots utgjør 2 % av alle reiste kilometer, i tillegg kommer gåing til og fra andre transportmidler.



Figur 12: Gåandeler (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjørthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a)

Utvikling i gåandel hos ungdomsgrupper

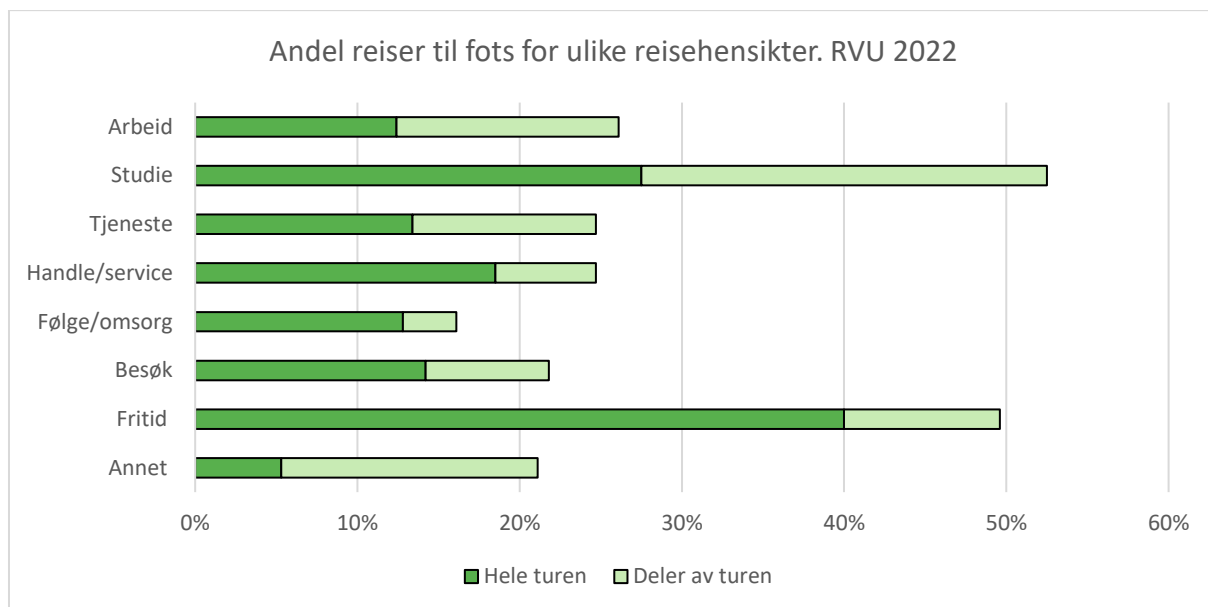
På 1990-tallet var det relativt stor forskjell i andelen reiser til fots på tvers av de yngste aldersgruppene, men dette har jevnet seg ut (se figur 13). De yngste (ungdomskolelever) har størst andel gåturer. Elever i videregående skole hadde en lavere andel gåturer under covid-19. Dette kan ha sammenheng med midlertidig økt tilgang til bil. I 2022 er andelen tilbake på nivå med tidligere. Blant de eldste (opp til 24 år) har andelen gåturer økt gradvis over tid.



Figur 13: Gåandel. Utvikling hos ungdomsgrupper (Ellis et al 2020, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjørthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, TØI 2023a)

Andel reiser til fots for ulike reisehensikter

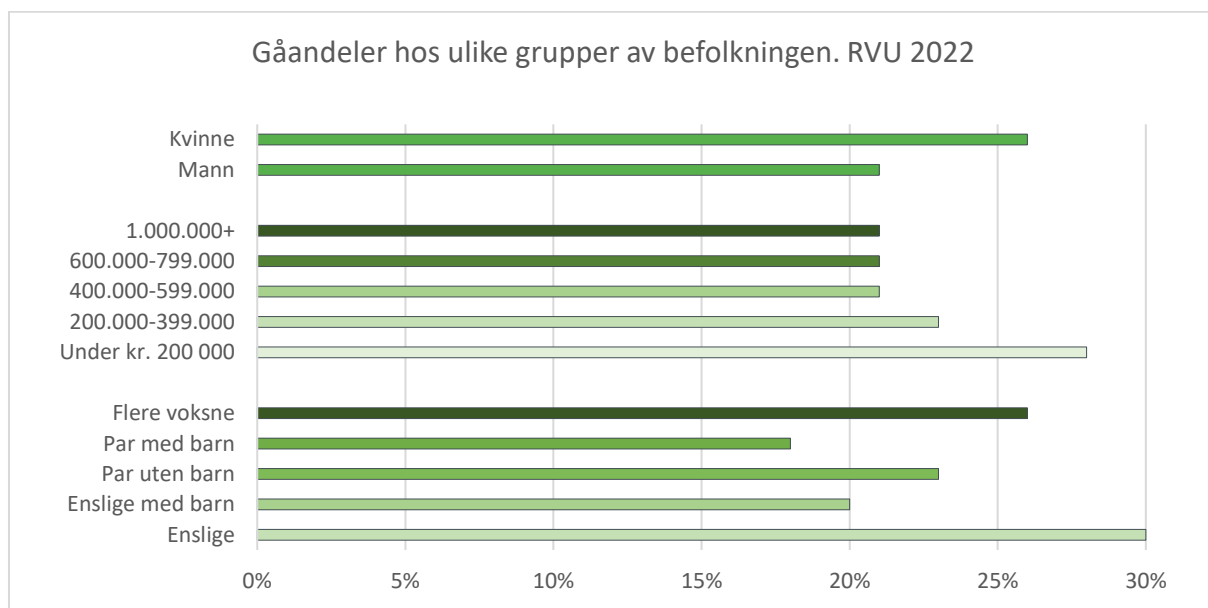
I tillegg til rene gåturer, er det også reiser som er delvis gjennomført til fots (i kombinasjon med andre reisemidler). Blant arbeidsreiser og reiser til skole-/studiested er det en stor andel turer hvor gange inngår som en del av reisen (se figur 14). Når det gjelder fritidsreiser og reiser i forbindelse med handel og service, besøk, samt følge og omsorg, gjennomføres oftere hele turen fots, dersom gange først benyttes.



Figur 14: Andel reiser til fots for ulike reisehensikter. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Andel reiser til fots for ulike grupper av befolkningen

Kvinner gjennomfører en større andel av turene til fots enn menn gjør (se figur 15). Andelen turer til fots er også høyere blant enslige uten barn enn blant enslige med barn og personer i parforhold. Videre er andelen gåturer høyere i grupper med lavere inntekt.

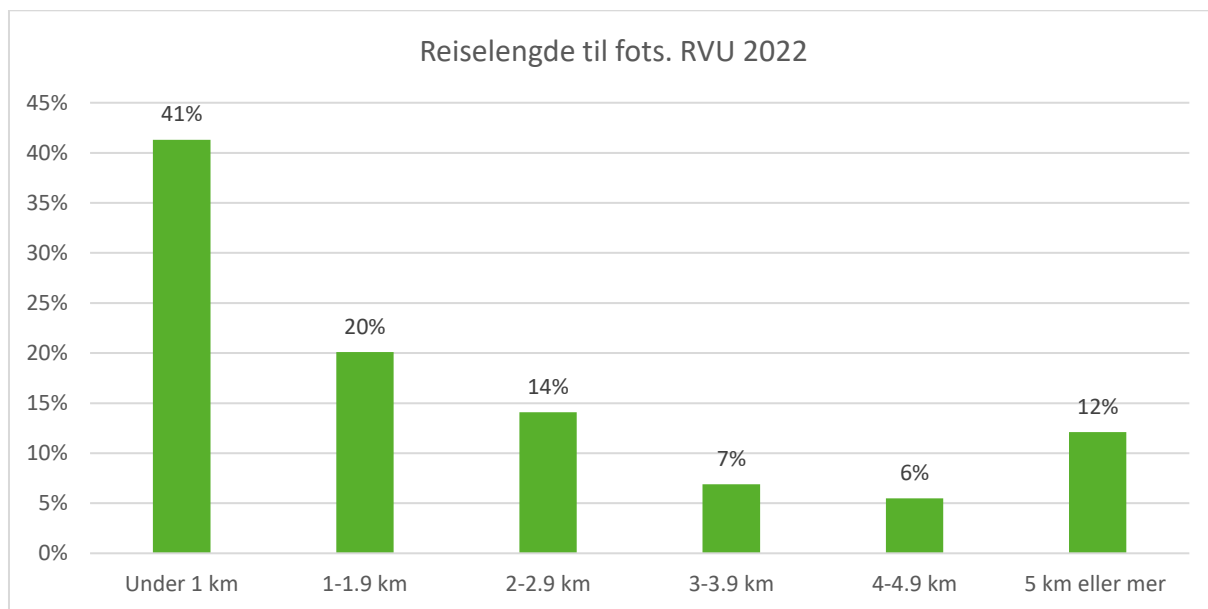


Figur 15: Gåandeler hos ulike grupper av befolkningen. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

2.2. Reiselengder

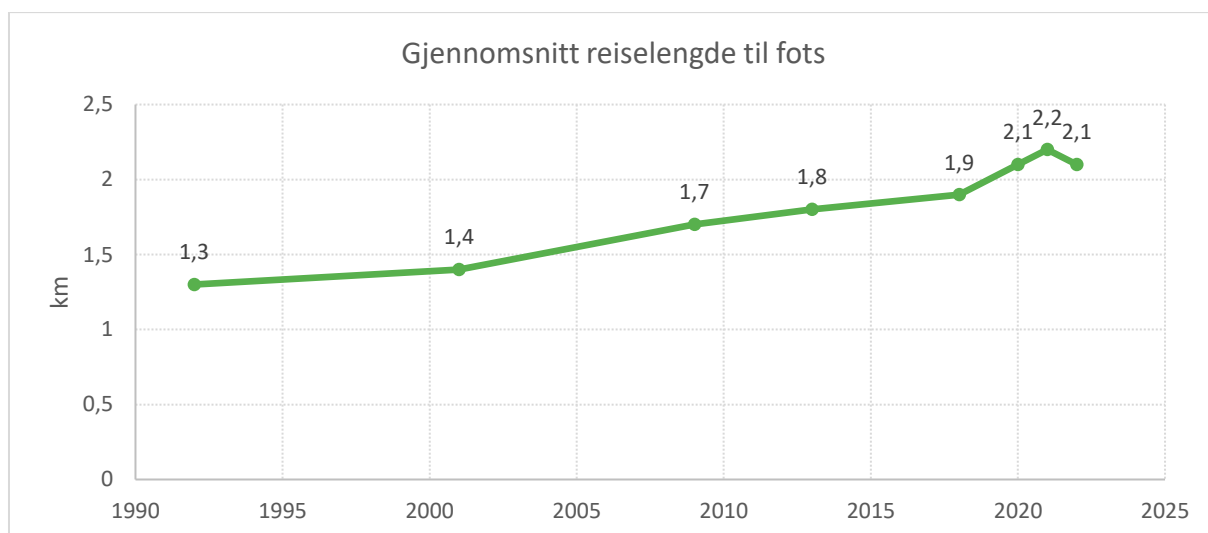
Reiselengde til fots

Vi går mest på korte turer. Av alle gåturer er 41 % kortere enn 1 km og 75 % av hele reiser til fots er kortere enn tre kilometer (se figur 16). Turer til fots konkurrerer med å kjøre egen bil for reiser opp til 1-2 km og med turer som passasjer på buss eller bil for reiser opp til ca. 5 km.



Figur 16: Reiselengde til fots. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Figur 17 viser utviklingen i gjennomsnittlig antall km (en vei) der hele reisen er gjennomført til fots. I 2022 var en gjennomsnittlig gåtur 2,1 km. Gjennomsnittlig lengde på reiser til fots har økt gradvis over de siste 20 årene. Reiselengde er hentet fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene, der respondentene selv anslår hvor langt de har gått.



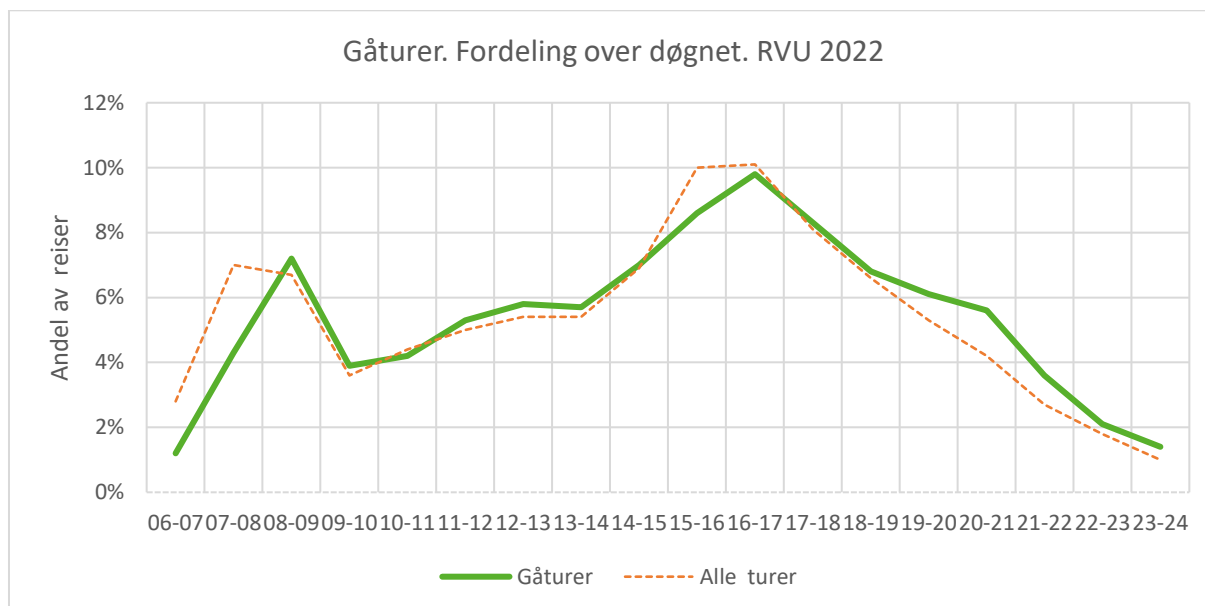
Figur 17: Gjennomsnitt reiselengde til fots (Vibe 1993, Denstadli et al 2002, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a)

Gåturer 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 gåturen omtrent 100 m, mens for reiser med tog og t-bane er den en snau kilometer (Hjorthol et al 2014).

2.3. Reisetidspunkt

Fordeling av gåturer over døgnet

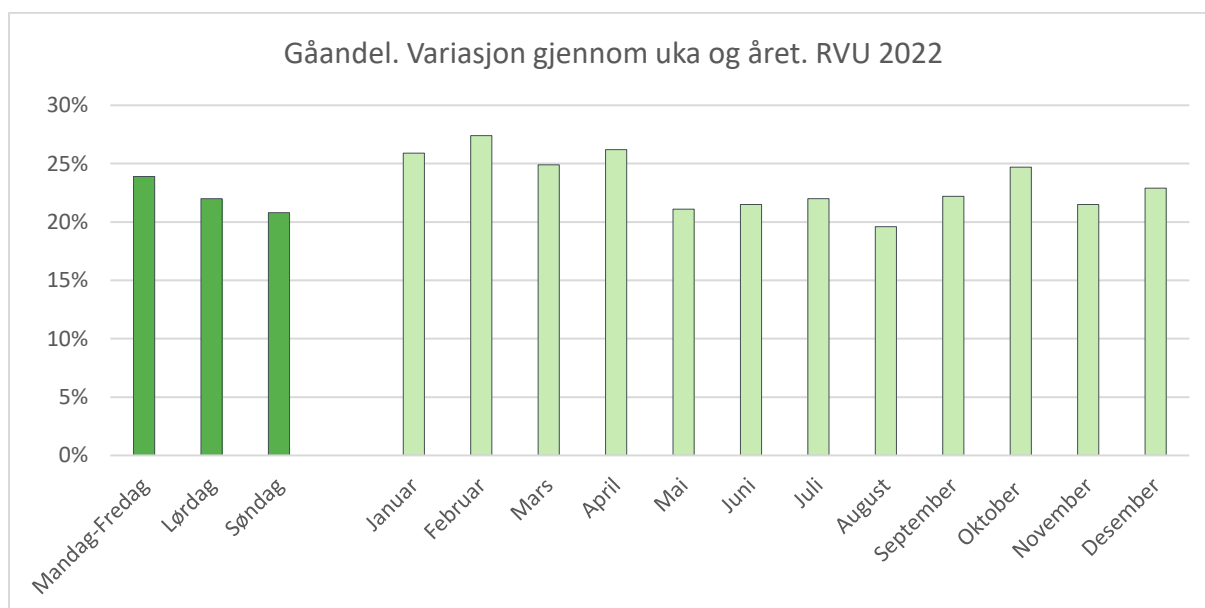
Fordelingen av gåturer over døgnet følger i store trekk fordelingen for alle turer, men toppene i morgen- og ettermiddagsrush begynner noe senere og varer litt kortere (se figur 18). Det er også en noe større andel gåturer på kveldstid. Mønsteret er det samme som i tidligere år.



Figur 18: Gåturer. Fordeling over døgnet. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Andel reiser til fots fordelt over uka og året

Andelen gåturer er høyere på hverdagene enn i helgen, og lavest på søndag (se figur 19). Andelen gåturer varierer gjennom året, og er høyere om vinteren enn om sommeren. Andel gåturer på søndag har gått ned sammenlignet med tidligere år. Sesongvariasjonen er den samme som før.



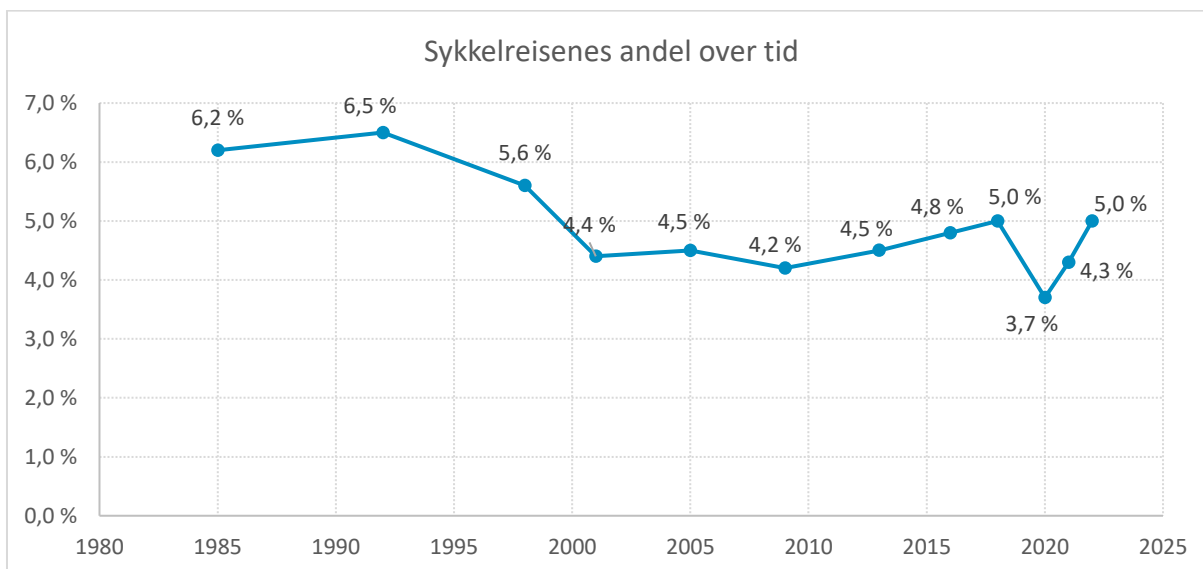
Figur 19: Gåandel. Variasjon gjennom uka og året. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

3. Sykling

3.1. Sykkelandeler

Sykkelreisenes andel av alle reiser

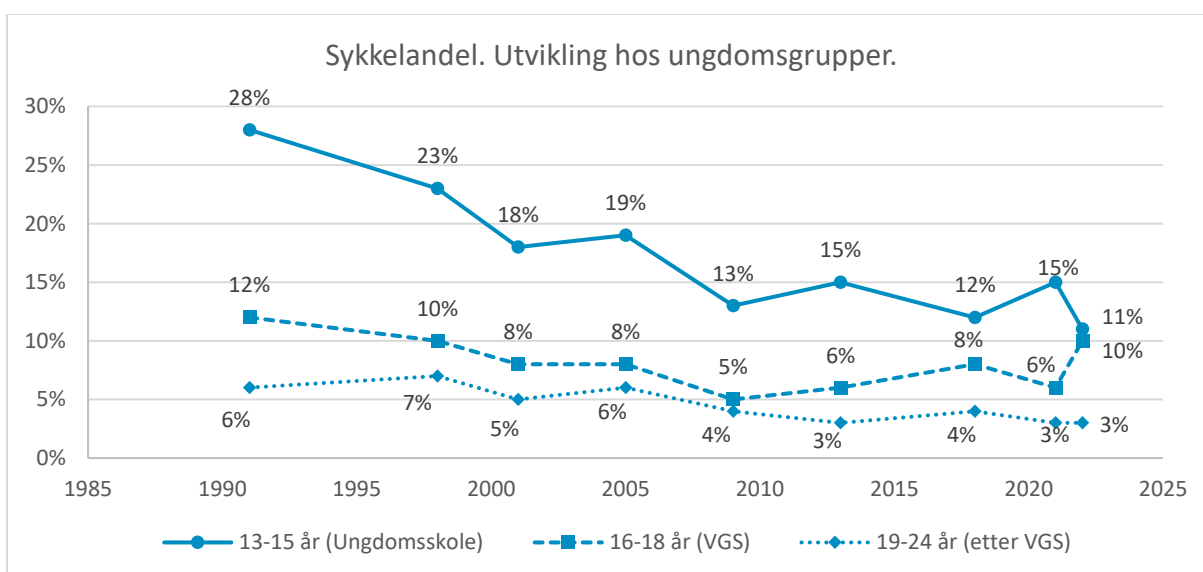
Sykkelreiser utgjorde 5,0 % av alle reiser i 2022. Andelen falt en del mellom 1993 og 2001, men har siden økt noe, med unntak av et markert lavere nivå etter el-sparkesykler ble introdusert i byene i 2019 og under covid-19 i 2020-2021 (se figur 20).



Figur 20: Sykkelreisenes andel over tid (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a)

Ungdommer sykler mindre

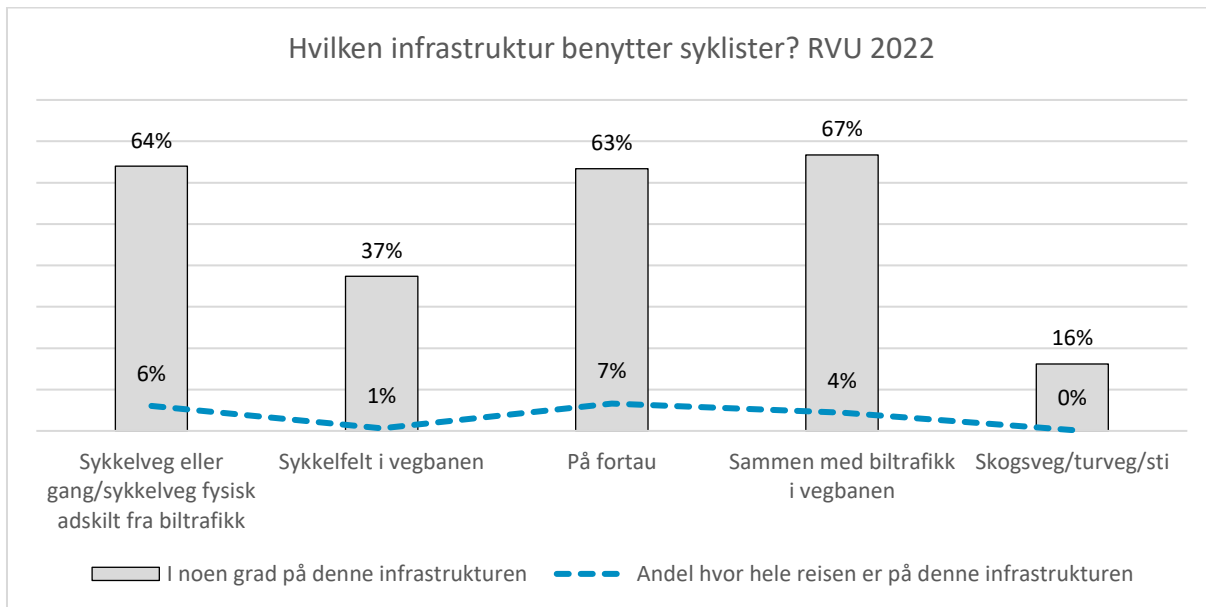
Ungdommer sykler mindre enn tidligere, men andelen har holdt seg relativt stabilt siden 2009 (se figur 21).



Figur 21: Sykkelandel. Utvikling hos ungdomsgrupper. (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, Ellis et al 2020)

Andel av sykkelturet på ulike infrastrukturer

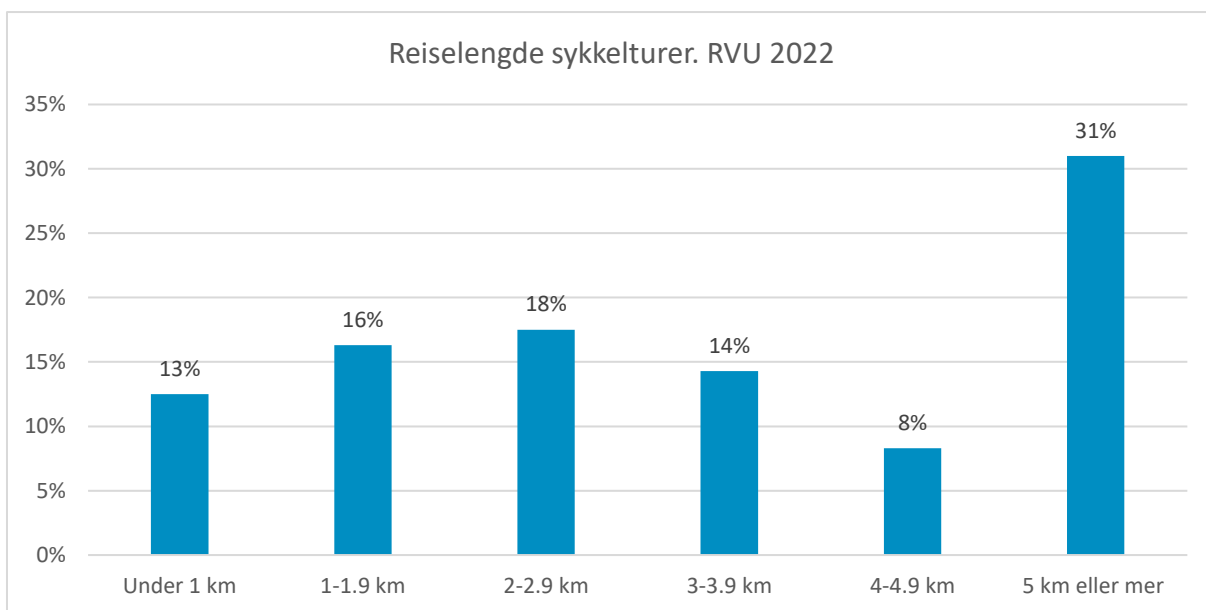
Figur 22 illustrerer at sykkelen må bruke ulike typer infrastrukturer på reisen. To av tre sykler deler av reisen i vegbanen sammen med biltrafikk, og tilsvarende andeler er innen sykkelveg og/eller fortau. Sykkelfelt i vegbanen og turveger brukes mer sporadisk. Et helhetlig sykkelnettverk finnes ikke, og svært få sykler hele reisen på samme type infrastruktur.



Figur 22: Hvilken infrastruktur benytter sykkelister? RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Reiselengde av sykkelturet

Av alle sykkelturet er nesten 50 % kortere enn 3 km og i overkant av 2/3 under 5 km (se figur 23).

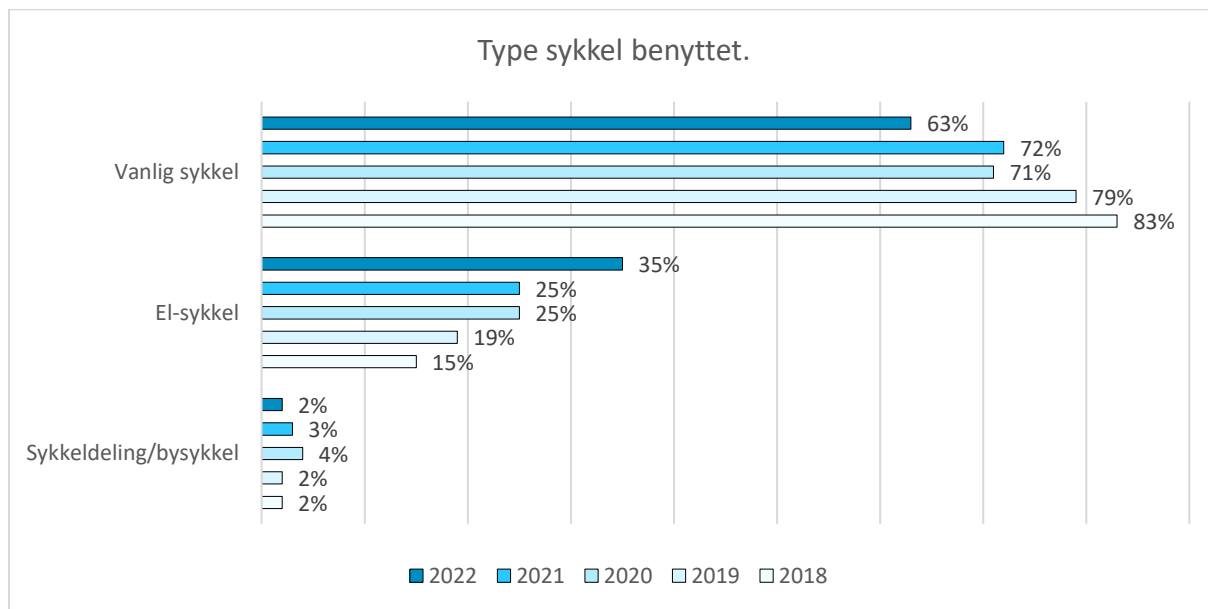


Figur 23: Reiselengde sykkelturet. RVU 2022 (Opinion 2023a, TØI 2023a)

3.2. Sykkeltyper

Type sykkel benyttet på siste tur

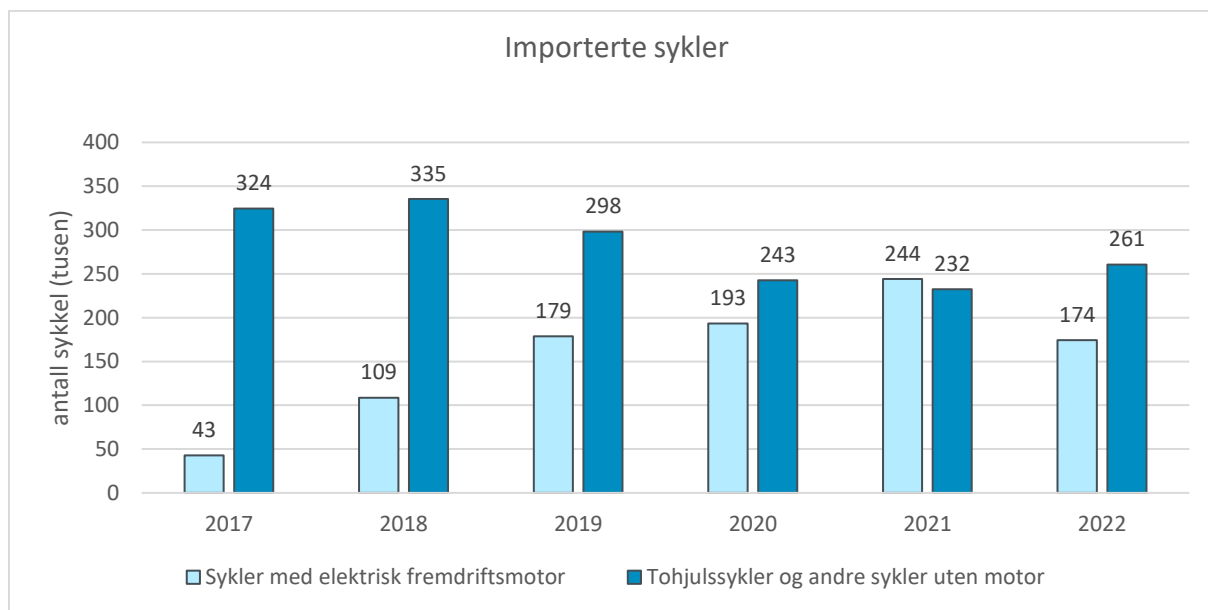
Figur 24 viser hvilken type sykkel som ble benyttet på registreringsdagen. Elsykkelandelen økte fra 15 % i 2018 til 35 % i 2022. Det var en nedgang for vanlig sykkel fra 83 % til 63 % i samme periode mens sykkelandel er uforandret (se figur 4 og figur 5). En større andel av sykkelreiser er lengre enn tidligere (Opinion AS, 2022a, TØI 2022), noe som kan være en effekt av økt bruk av elsykkel.



Figur 24: Type sykkel benyttet. (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Import og sykkelsalg

Samlet sett har antall importerte sykler gått noe ned (se figur 25). Antall importerte elsykler økte sterkt frem til 2021. I 2022 har denne trenden snudd, samtidig som antall importerte sykler uten motor øker noe sammenlignet med i 2020 og 2021.

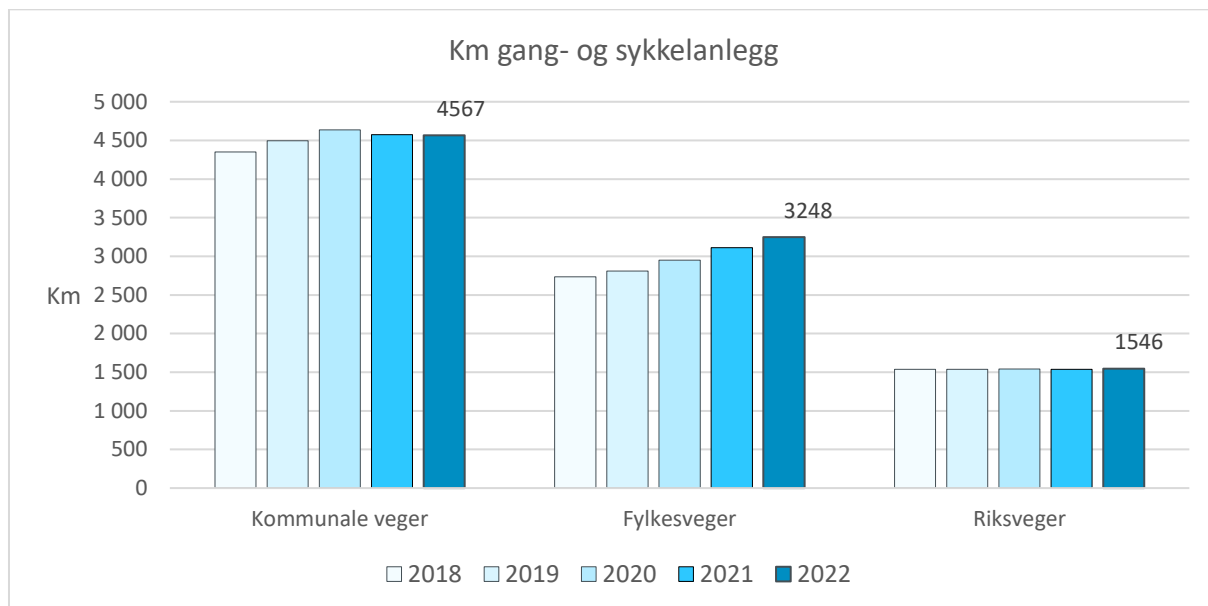


Figur 25: Importerte sykler (SSB, tabell08801)

3.3. Infrastruktur for gange og sykkel

Totalstatus for gang- og sykkelveger på vegnettet

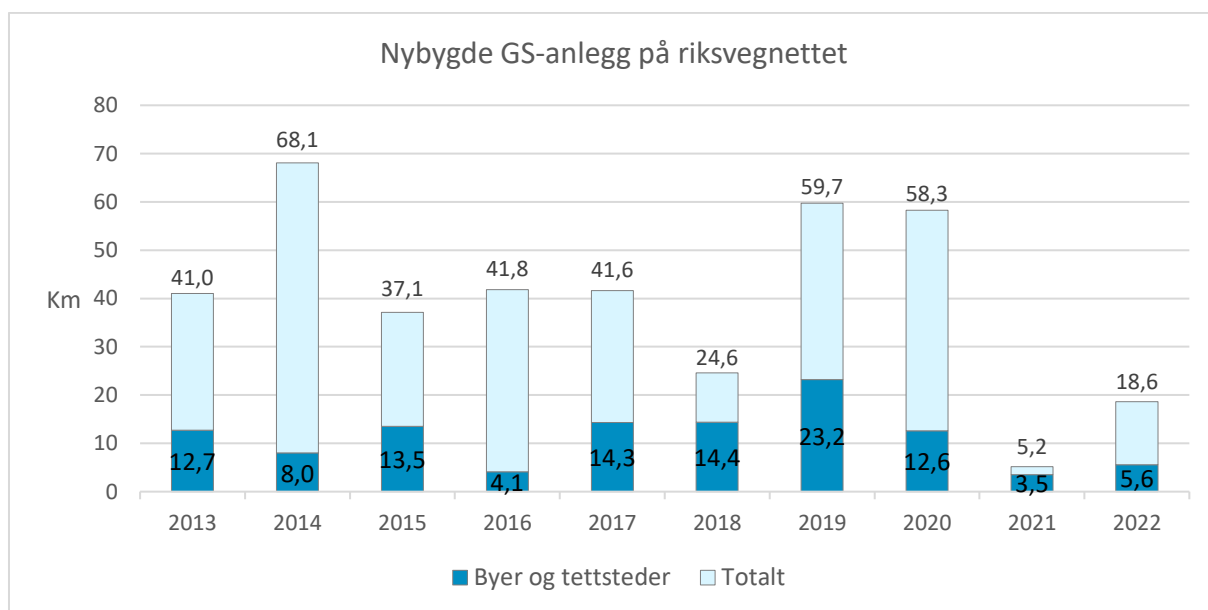
Norges kommuner eier 49 % av gang- og sykkelanleggene i Norge, fylkeskommunene eier 35 % og staten 17 %. Fylkeskommunene og kommunene har økt antall km med gang- og sykkelveger med henholdsvis 54 % og 31 % siden 2014 (NVDB, KOSTRA), tilsvarende har staten økt antall km gang- og sykkelveger 12 %. Noen riksveganlegg har blitt omklassifisert til fylkesveg eller kommunal veg. Økningen kommer derfor ikke fram i figur 26.



Figur 26: Km gang- og sykkelanlegg (NVDB, KOSTRA 2022)

Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet

I 2022 ble det i tilknytning til riksvegnettet bygget 18,6 km anlegg for gående og syklende, hvorav 5,6 km i byer og tettsteder. Dette er lavt sammenlignet med de fleste år siden 2013 (se figur 27).



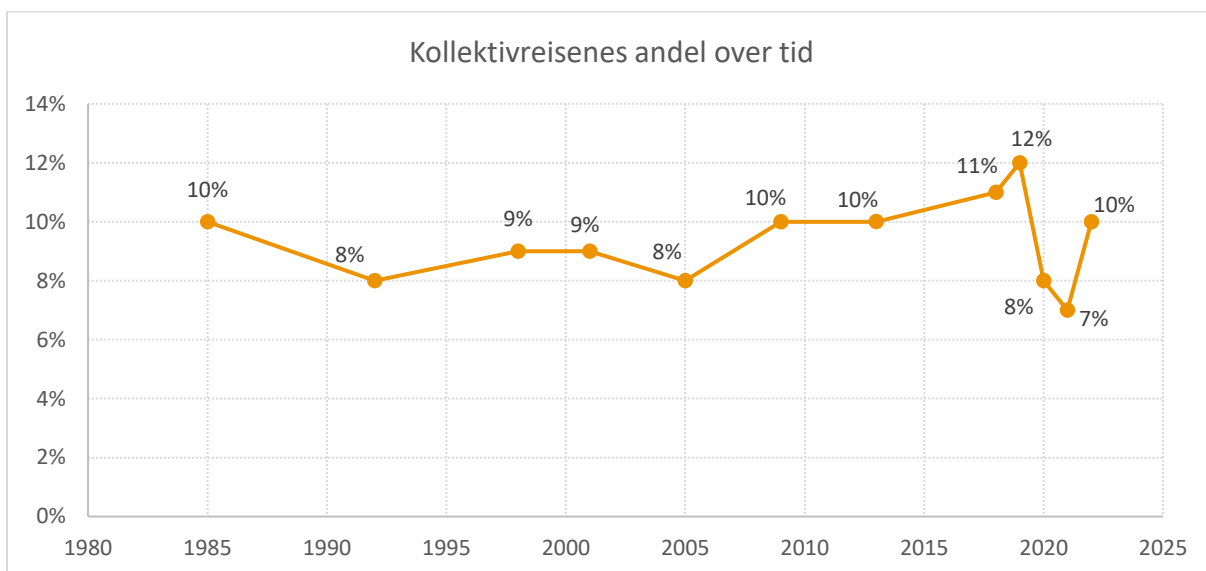
Figur 27: Nybygde GS-anlegg på riksvegnett (Statens vegvesen, 2013-2022, årsrapporter)

4. Kollektivtransport

4.1. Kollektivandeler

Kollektivreisenes andel av alle reiser

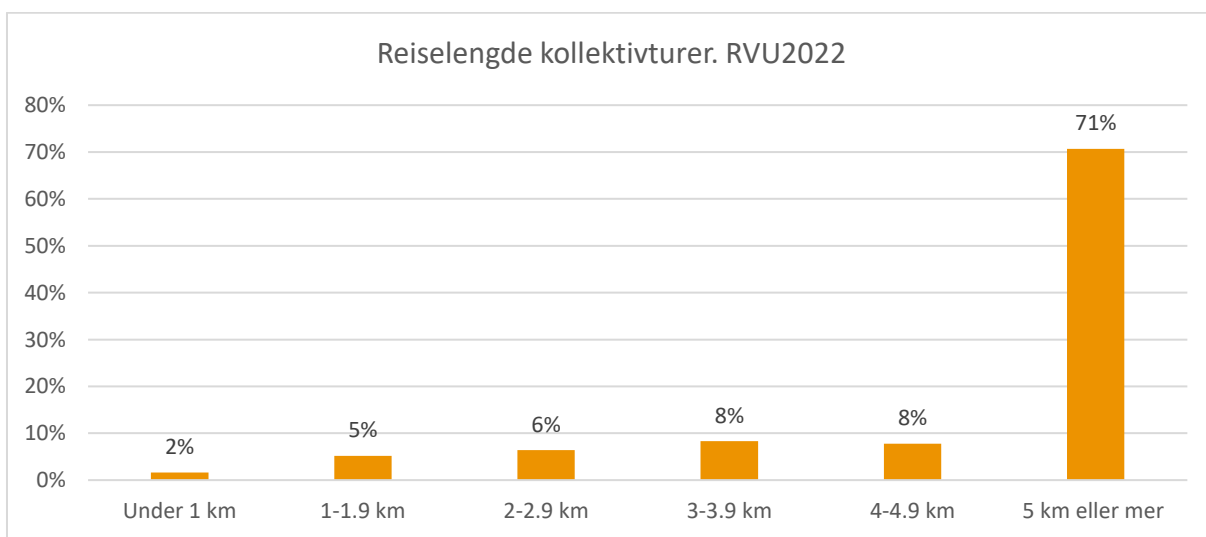
Kollektivreiser utgjorde 10 % av alle reiser i 2022. Andelen økte fra 2005 frem mot 2019, men sank under Covid 19 i 2020-2021 (se figur 28). Nivået i 2022 ligger noe lavere enn det som var forventet før covid-19.



Figur 28: Kollektivreisenes andel over tid (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a)

Reiselengde av kollektivturer

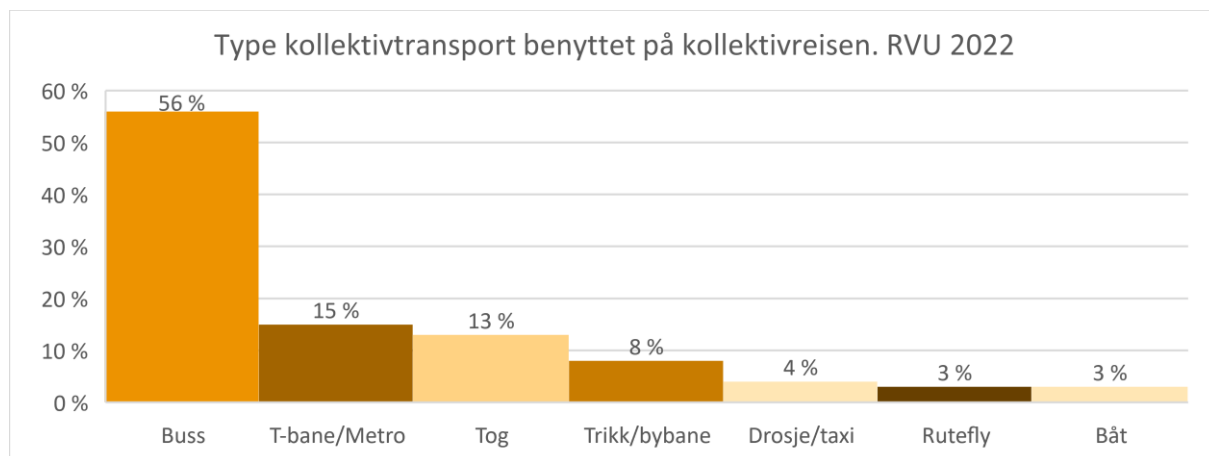
Av alle kollektivturer er 71 % lengre enn 5 km (se figur 29).



Figur 29: Reiselengde kollektivturer. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen

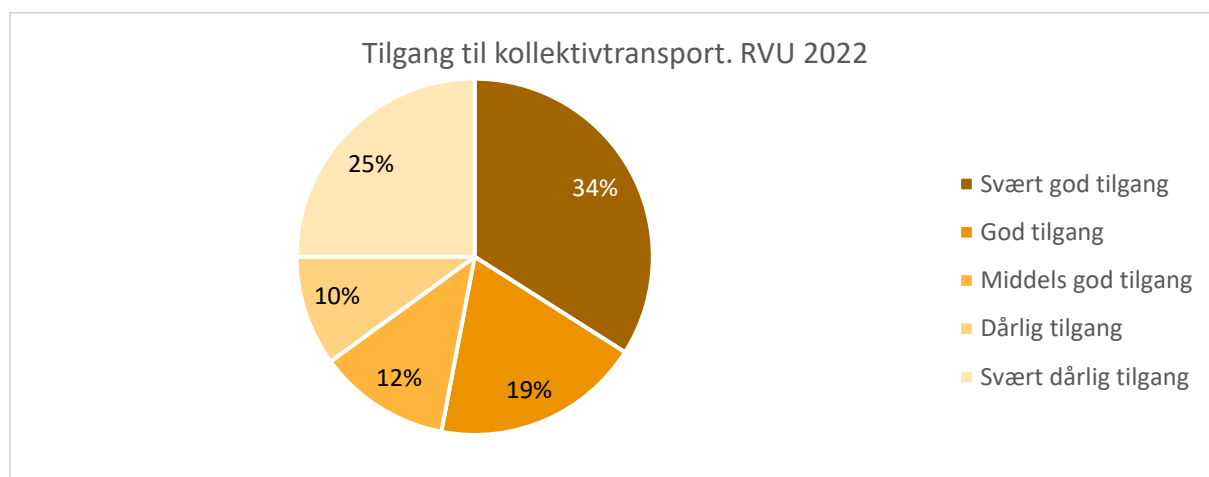
Over halvparten av kollektivreisene forgikk med buss, og en tredjedel med skinnegående transportmiddel (se figur 30, se også figur 37).



Figur 30: Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Tilgang til kollektivtransport

Deltakere i reisevaneundersøkelsen angir 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 svarene klassifiseres hvor god tilgangen¹ er til kollektivtransport. I 2022 har litt over halvparten av respondentene god eller svært god tilgang til kollektivtransport (se figur 31). Samtidig har 25 % en tilgang til kollektivtrafikk som er definert som svært dårlig, noe som dels skyldes bosettingsmønsteret i Norge med relativt mye spredt bosetting utenfor sentrale strøk.

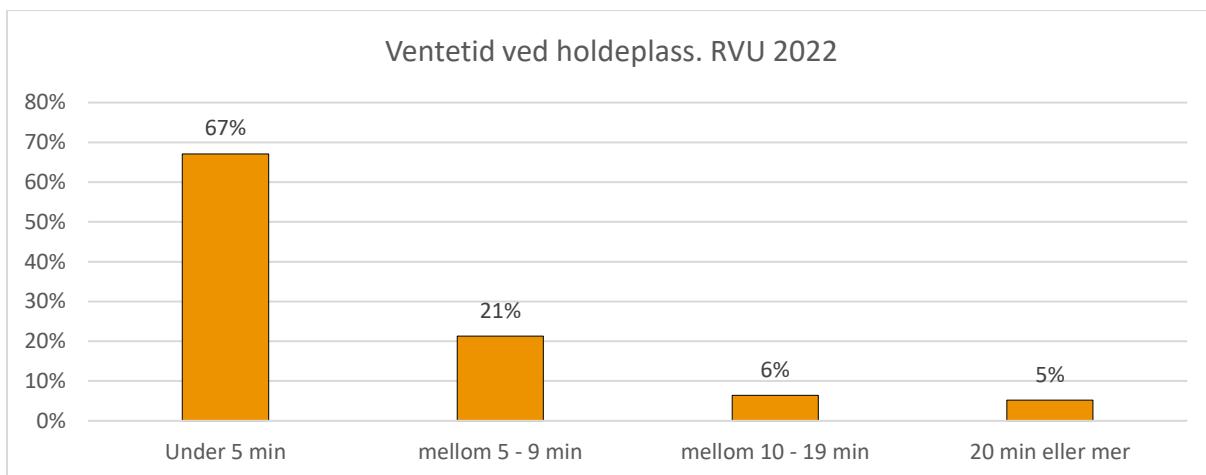


Figur 31: Tilgang til kollektivtransport. RVU 2022 (Opinion AS 2023a)

¹ 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

Ventetid ved holdeplass

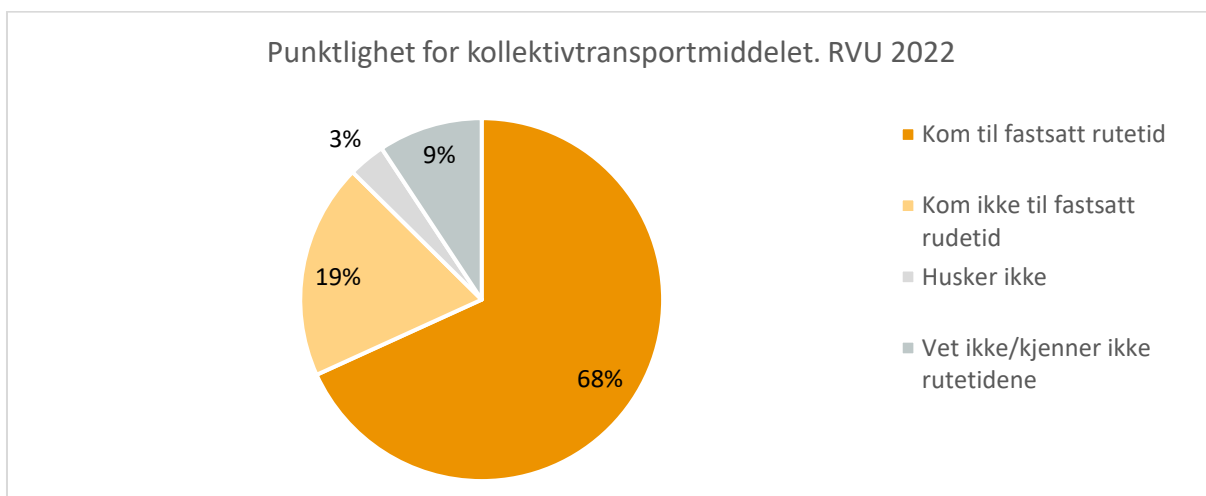
De fleste kollektivreiser innebærer relativt kort ventetid på holdeplassen. På spørsmål om hvor lenge passasjerene måtte vente på holdeplassen svarte to av tre at de ventet under fem minutter, mens kun én av ti ventet mer enn 10 minutter på holdeplassen (se figur 32).



Figur 32: Ventetid ved holdeplass. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Punktlighet

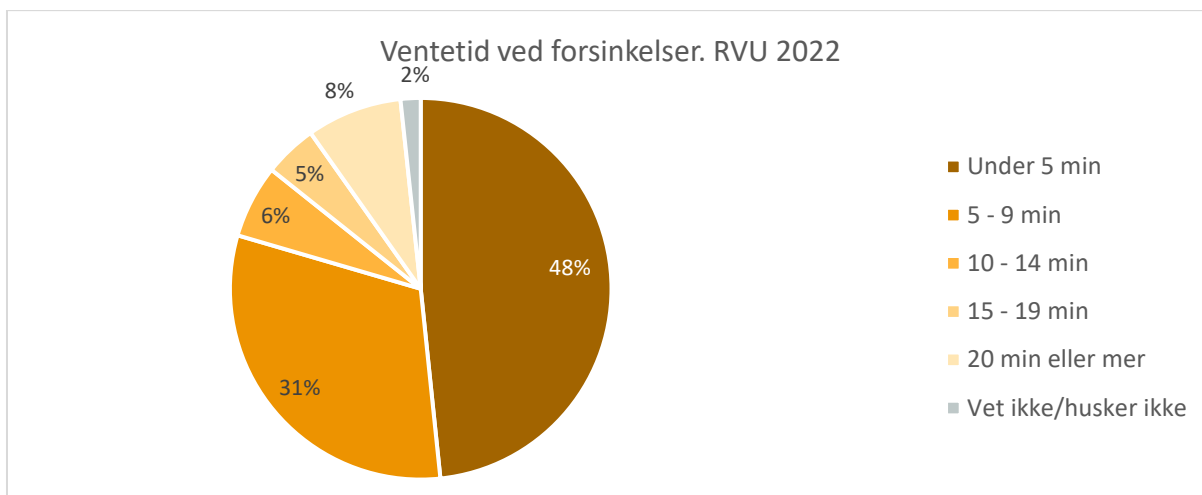
De som hadde reist med kollektivtransport fikk spørsmål om transportmiddelet kom til fastsatt rutetid. Ved én av fem kollektivreiser var det forsinkelser der transportmiddelet ikke kom til fastsatt rutetid (se figur 33).



Figur 33: Punktlighet for kollektivtransportmiddelet. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Ventetid ved forsinkelser

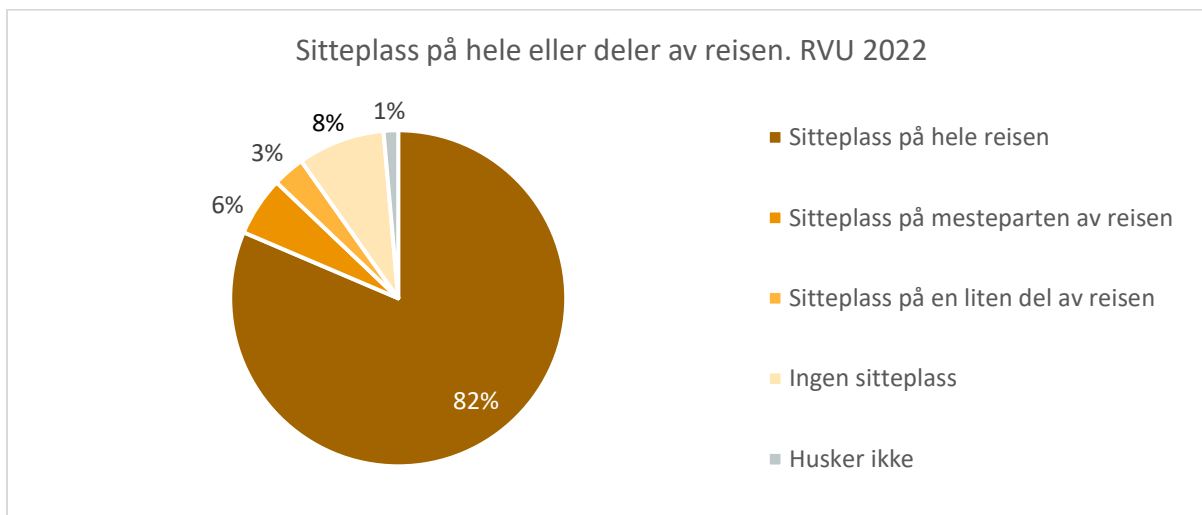
Passasjerer som hadde opplevd forsinkelse ble spurt om hvor mange minutter forsinket kollektivtransportmidlet var. De fleste som opplever forsinkelser, ser ut til å vente relativt kort tid. Nesten halvparten av forsinkelsene var mindre enn 5 minutter, og 79 % var mindre enn 10 minutter. 8 % av forsinkelsen var 20 minutter eller mer (se figur 34).



Figur 34: Ventetid ved forsinkelser. RVU 2022 (Opinion AS 2023a, TØI 2023a)

Sitteplass på turen

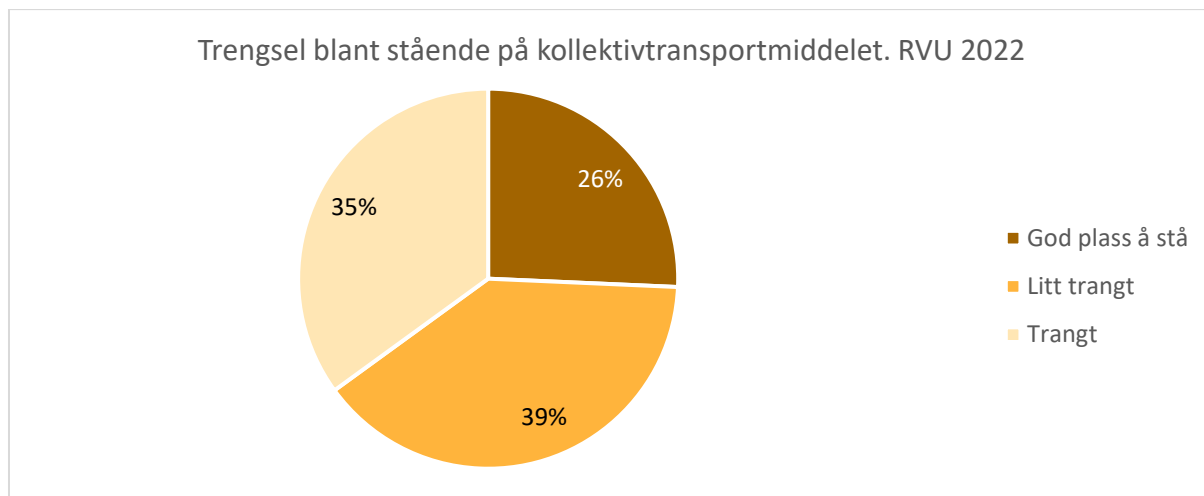
På spørsmål om det var sitteplass om bord på kollektivreisemiddelet, svarte fire av fem at de hadde sitteplass på hele eller deler av kollektivreisen. 8 % svarte at de ikke hadde sitteplass på turen (figur 35).



Figur 35: Sitteplass på hele eller deler av reisen. RVU 2022 (Opinion 2023a, TØI 2023a)

Plass om bord

Av de passasjerene som stod, opplevde tre av fire at det var litt trangt eller trangt å stå på reisen (se figur 36).



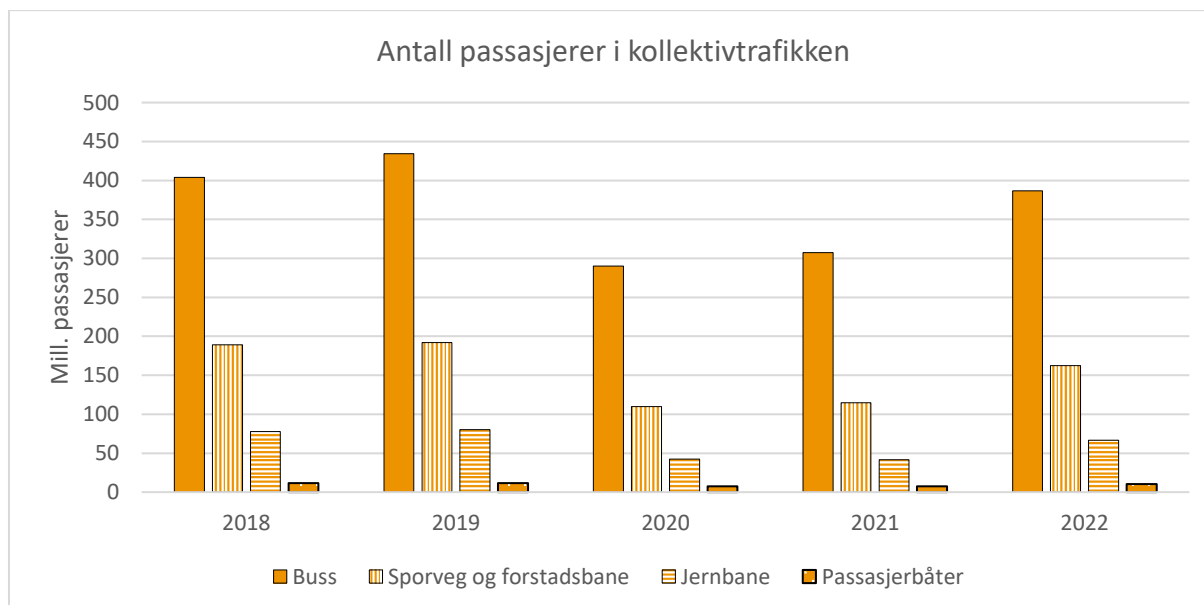
Figur 36: Trengsel blant stående på kollektivtransportmiddelet. RVU 2022 (Opinion 2023a, TØI 2023a)

4.2. Produksjon og billettinntekter

Antall passasjerer på ulike kollektivtransportmidler

I 2022 ble det registrert omtrent 626 millioner kollektivreiser i Norge, en økning på 33 % fra 2020 men fortsatt 13 % mindre enn i 2019. 62 % av reisene var med buss, 26 % med forstadsbane og sporvogn, 11 % med jernbane og 2 % med passasjerbåt.

Tall fra statistikken Kollektivtransport (SSB) viser at i 2022 var det 155 millioner flere passasjerer enn i 2021. Sammenlignet med i 2019 er det 92 millioner færre passasjerer (se figur 37).



Figur 37: Antall passasjerer i kollektivtrafikken (SSB, tabell 11570)

Busstransport

Omfatter all rutegående transport med buss. Med om lag samme utførte distanse fraktet rutebussene et økende antall passasjerer fram til 2019 (se tabell 3). Vi hadde stigende passasjertall før pandemien. I 2022 økte passasjertallet betraktelig sammenlignet med 2020 og 2021, men er fremdeles lavere enn i 2019. Utført distanse i 2022 er omtrent som i 2019. Billettinntekter er angitt i løpende kroner.

Tabell 3: Produksjon, kapasitetsutnyttelse og billettinntekter for busstransport (SSB, tabell 11572, tabell 06670 og tabell 11570)

Busstransport	2018	2019	2020	2021	2022
Utført distanse (mill.km)	360,1	356,6	326,9	327,9	359,7
Antall passasjerer (mill.pass)	403,9	434,2	290,1	307,4	387,0
Billettinntekter (mill.kr)	6 105	6 325	3 483	3 483	5 269

Sporveg, bybane og passasjerbåter

Alle typer kollektivtransport viser liknende trender som busstransport (se tabell 4, 5 og 6). Med om lag samme utførte distanse fraktet rutegående kollektivtransportmidler et økende antall passasjerer fram til 2019. Etter en kraftig nedgang i 2020, grunnet covid-19, har passasjertallet økt igjen i 2022, men er fremdeles lavere enn i 2019. Billettinntekter angitt i løpende kroner.

Tabell 4: Produksjon, kapasitetsutnyttelse og billettinntekter for sporveg og forstadsbane (SSB, tabell 08934 og tabell 11570)

Sporveg og forstadsbane	2018	2019	2020	2021	2022
Utført distanse (mill.km)	16,5	16,3	16,3	16,6	16,7
Antall passasjerer (mill.pass)	189,1	191,9	109,8	114,9	162,3
Billettinntekter (mill.kr)	1 921	1 995	1 126	1 160	1 841

Tabell 5: Produksjon, kapasitetsutnyttelse og billettinntekter for jernbane (SSB, tabell 08935 og tabell 11570)

Jernbane	2018	2019	2020	2021	2022
Utført distanse (mill.km)	41,1	41,3	37,1	37,6	40,7
Antall passasjerer (mill.pass)	77,7	80,4	42,6	41,4	66,7
Billettinntekter (mill.kr)	6 018	6 371	3 557	3 598	5 941

Tabell 6: Produksjon, kapasitetsutnyttelse og billettinntekter for passasjerbåter (SSB, tabell 06259 og tabell 11570)

Passasjerbåter	2018	2019	2020	2021	2022
Utført distanse (mill.km)	6,4	6,6	5,7	5,3	5,9
Antall passasjerer (mill.pass)	11,5	11,6	7,5	7,7	10,2
Billettinntekter (mill.kr)	607	609	381	394	562

4.3. Infrastruktur for kollektivtrafikk

Nybygde anlegg for kollektivtransport langs riksveg

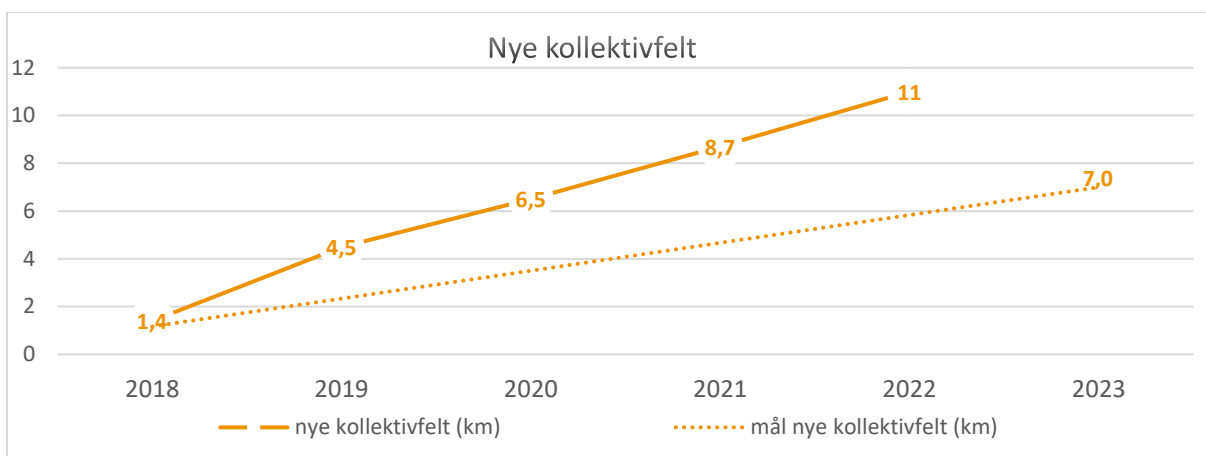
Langs riksvegnettet ble det i 2022 bygget 2,3 km kollektivfelt og oppgradert to kollektivknutepunkt og 83 holdeplasser i henhold til krav til universell utforming (se tabell 7).

Tabell 7: Nybygde anlegg for kollektivtransport langs riksveg (Statens vegvesen, 2018-2022, årsrapporter)

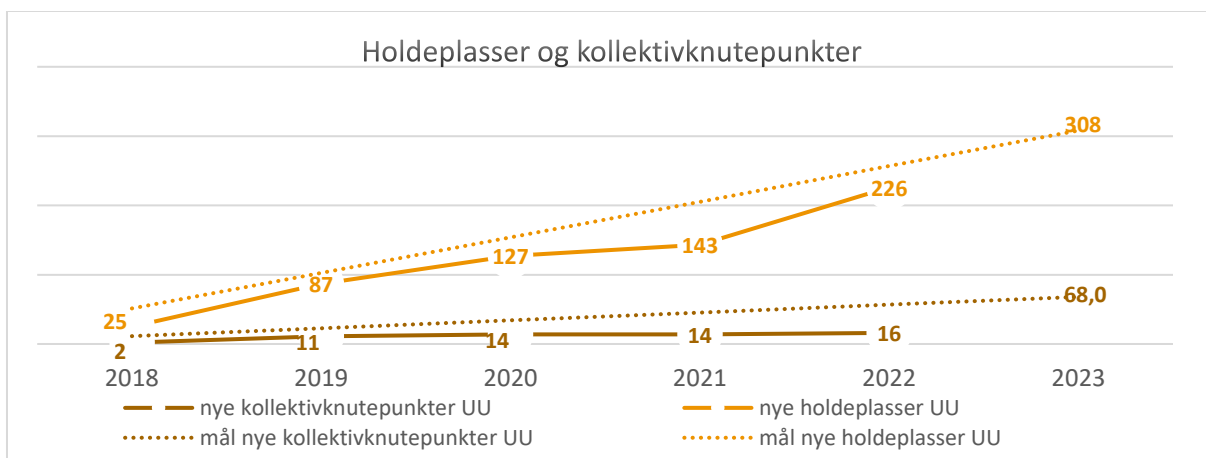
Tiltak	År	2018	2019	2020	2021	2022
Nye kollektivfelt (km)		1,4	3,1	2,0	2,2	2,3
Kollektivknutepunkt som ble oppgradert i henhold til universell utforming		2	9	3	0	2
Holdeplasser som ble oppgradert i henhold til universell utforming		33	62	40	16	83

Utbedring av kollektivanlegg i forhold til målene i NTP

For kollektivfelt er oppfølgingsgraden tilfredsstillende (se figur 38). Oppfølgingsgraden er lav når det gjelder oppgradering av kollektivknutepunkter (se figur 39). Det ble oppgradert bare to i 2018, tre i 2020, null i 2021 og to i 2022.



Figur 38: Nye kollektivfelt (Statens vegvesen 2018-2022, årsrapporter)



Figur 39: Holdeplasser og kollektivknutepunkter (Statens vegvesen 2018-2022, årsrapporter)

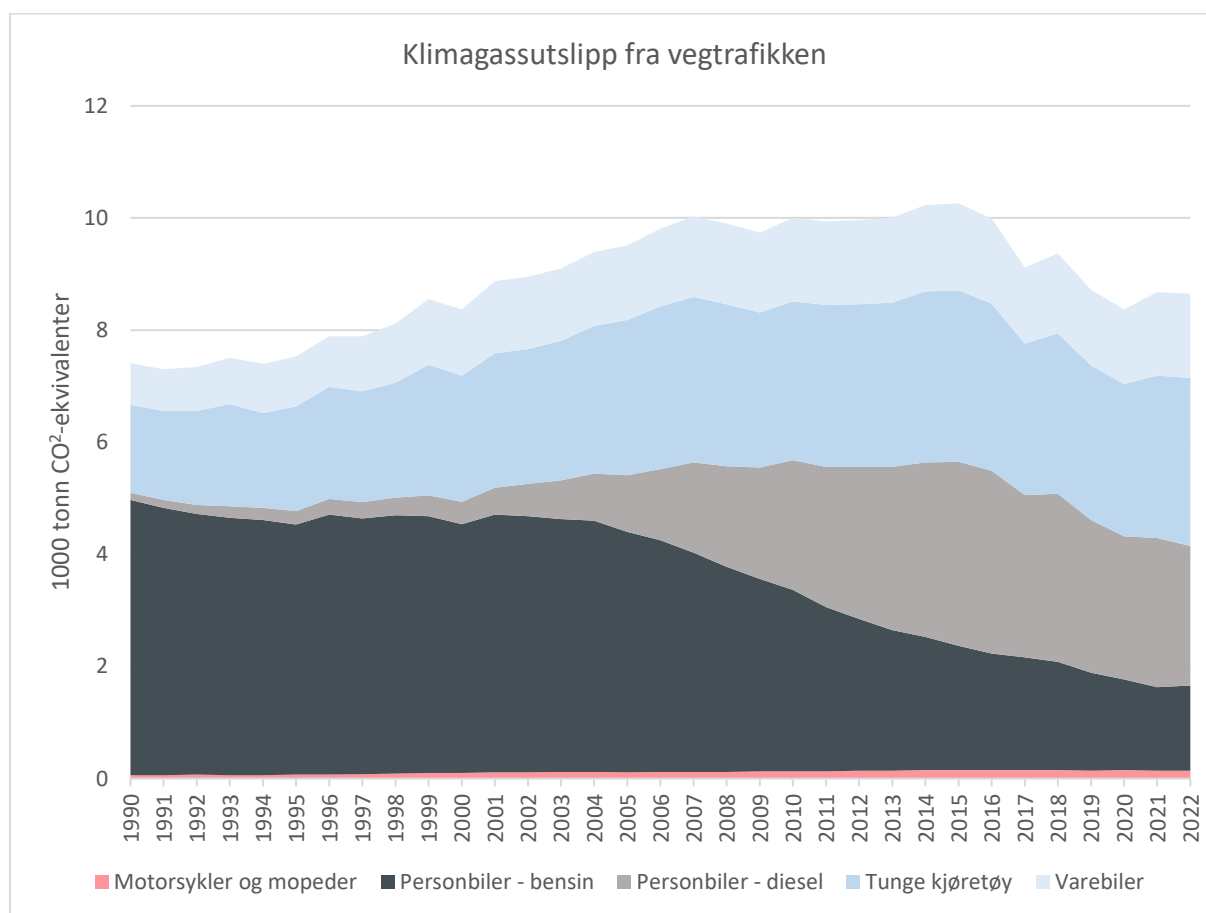
5. Nullutslippskjøretøy og alternative drivstoff

Klimagassutslipp fra vegtrafikken

Norge har forpliktet seg til å redusere klimagassutslipp fra veitrafikken med 55 % innen 2030, sammenlignet med 1990.

Nasjonal transportplan 2022-2033 har mål om andeler nullutslippskjøretøy for nysalg av kjøretøy. For personbiler, varebiler og bybusser er målet 100 % i 2025.

Figur 40 viser klimagassutslipp (1 000 tonn CO₂-ekvivalenter) fra vegtrafikk fra 1990 til 2022. Vegtrafikk sto i 2022 for 18 % av Norges klimagassutslipp. Utslippene i 2022 var uendret fra 2021. I perioden 1990-2022 var økningen på 17 %.

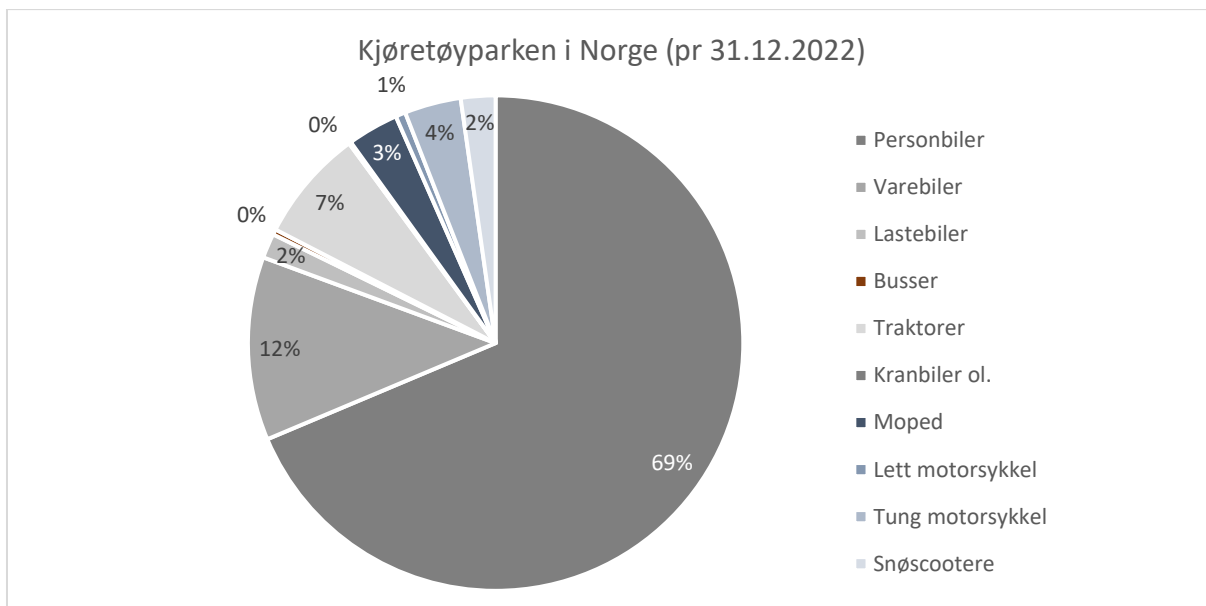


Figur 40: Klimagassutslipp fra vegtrafikken (SSB, tabell 08940)

De siste årene har antall elbiler og hybridbiler økt, mens antall bensinbiler og dieslbiler har gått ned (se tabell 8). Uten nedgangen i bensinbiler ville utslippene fra veitrafikken vært høyere. Antall kjørte kilometer med elbil og ladbare hybrid økte fra 5 035 millioner i 2019 til 10 893 millioner km i 2022 (SSB, tabell 12577). Dette er en økning på over 110 prosent.

Kjøretøyparken i Norge

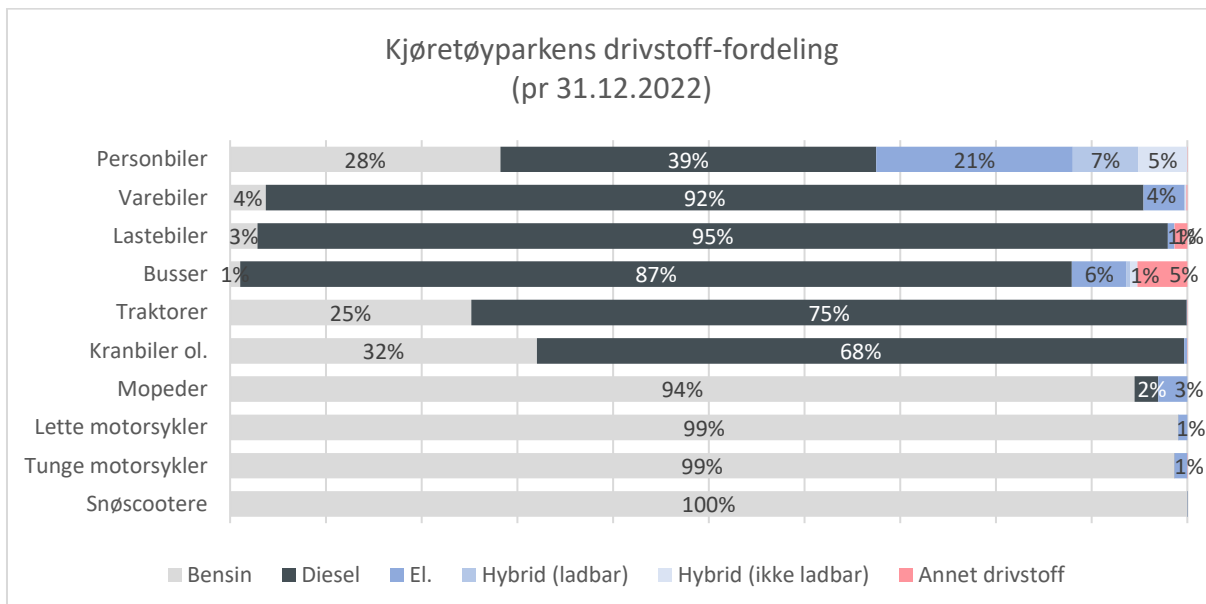
Personbiler utgjør 69 % av kjøretøyparken i Norge (se figur 41).



Figur 41: Kjøretøyparken i Norge (per 31.12.2022) (SVV, Status på nullutslippskjøretøy)

Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling

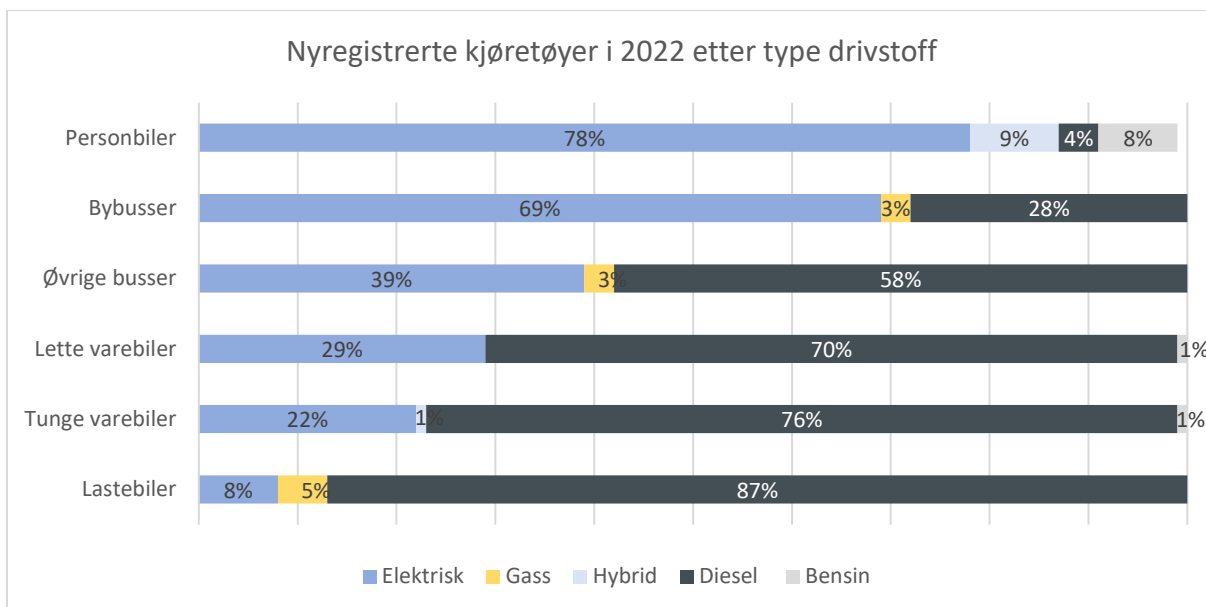
Kjøretøyparken i Norge er fortsatt dominert av diesel- og bensinmotorer (se figur 42).



Figur 42: Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling (per 31.12.2022) (SVV, Status på nullutslippskjøretøy)

Nyregistrerte kjøretøyer

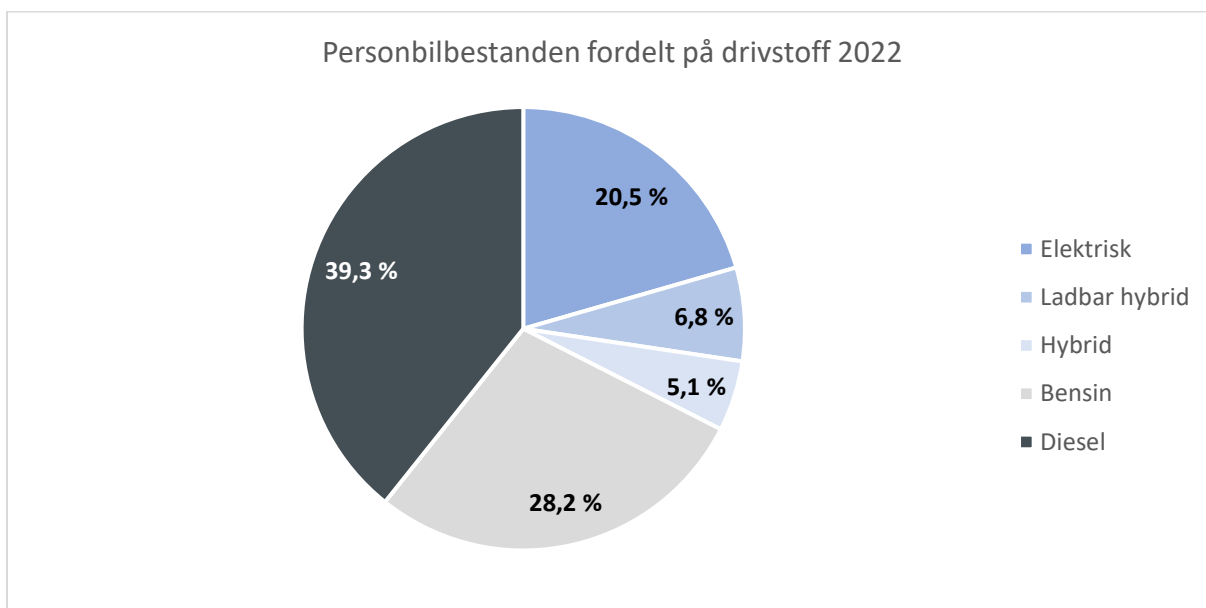
For lette varebiler utgjorde salget av elbiler 29 % i 2022, en økning fra 14 % i 2021 (se figur 43). Utvalget av varebilmodeller med nullutslippsteknologi er mindre enn for personbiler, og de har kortere rekkevidde. Blant nyregistrerte bybusser i 2022 var 69 % elektriske, en kraftig økning fra 13 % i 2021. Nyregistrerte lastebiler er fortsatt i hovedsak dieselmotordrevne.



Figur 43: Nyregistrerte kjøretøyer i 2022 etter type drivstoff (SVV, Førstegangsregistrering i Norge per desember 2022)

Personbilbestand fordelt på drivstoff

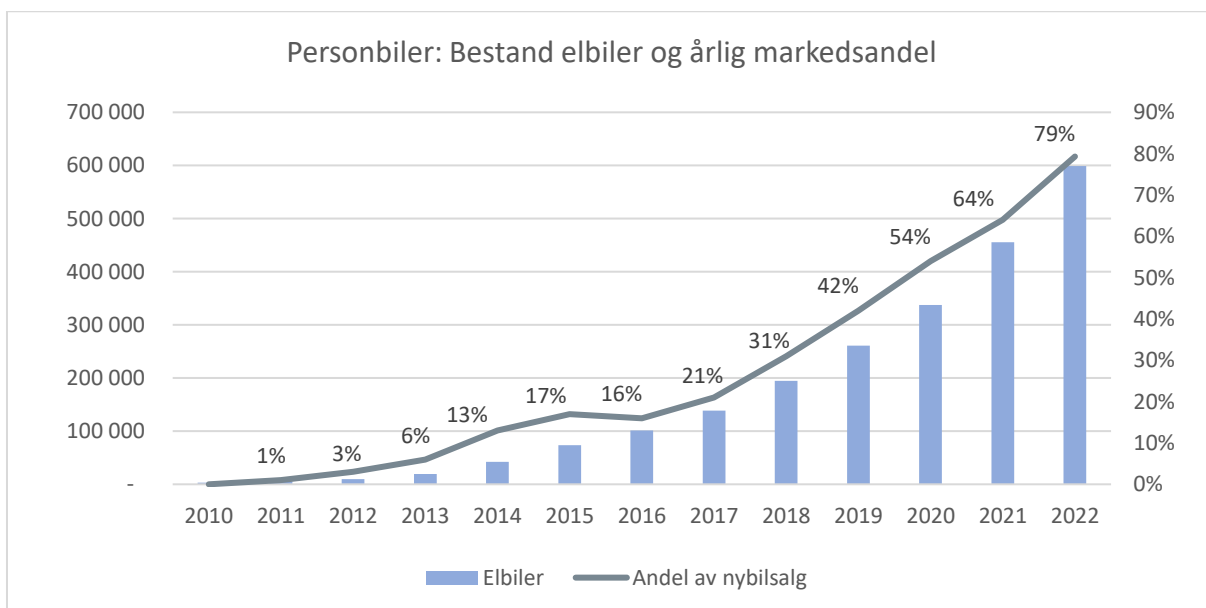
Personbilbestanden omfatter flest dieserbiler og bensinbiler, men elektriske biler har den største økningen. 20,5 % av den totale personbilbestanden er elektriske, og 6,8 % er ladbare hybrider (se figur 44).



Figur 44: Personbilbestanden fordelt på drivstoff 2022 (SVV, Førstegangsregistrering i Norge per desember 2022, Status på nullutslippsskjøretøy)

Elbilers andel av bilparken og nybilsalget

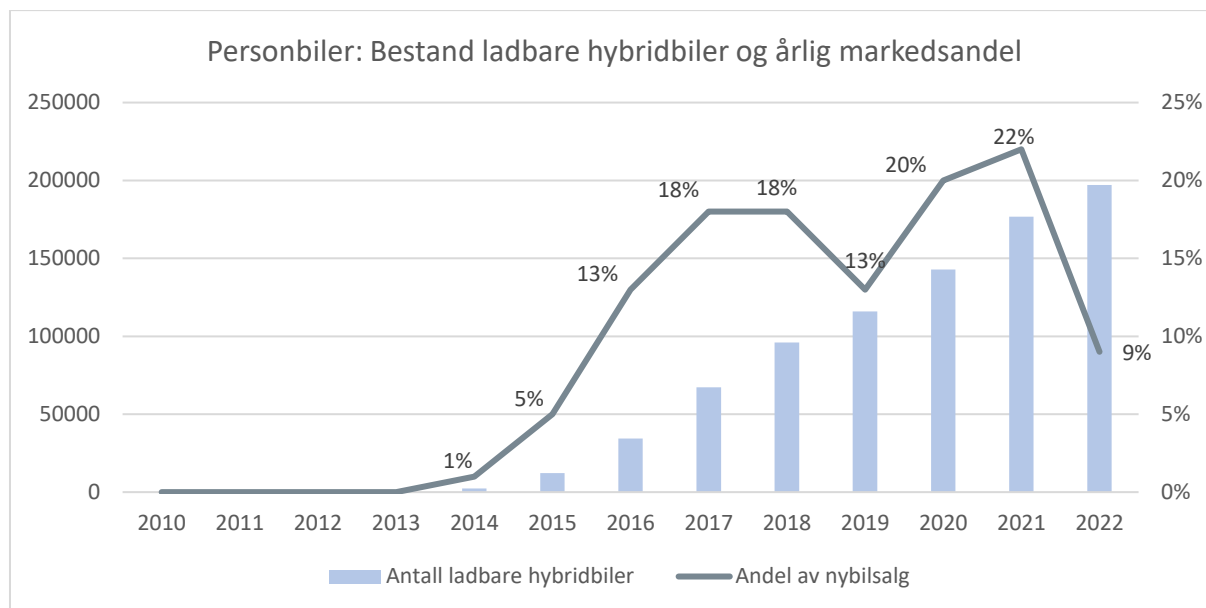
Det har vært en betydelig økning i salget av elbiler fra 2019 til 2022. I 2022 utgjorde elbiler 79 % av nybilsalget av personbiler, mot 42 % i 2019. Ved utgangen av 2022 var det registrert nesten 600 000 elektriske personbiler i Norge (se figur 45).



Figur 45: Personbiler: bestand elbiler og årlig markedsandel (SVV, Førstegangsregistrering i Norge per desember 2022, Status på nullutslippsskjøretøy)

Ladbare hybridbilers andel av bilparken og nybilsalget

Ved utgangen av 2022 var det registrert ca. 197 000 ladbare hybridbiler. Ladbare hybridbiler hadde i 2022 9 % markedsandel av nybilsalget av personbiler, en nedgang fra 22 % i 2021 (se figur 46).



Figur 46: Personbiler: bestand ladbare hybridbiler og årlig markedsandel (SVV, Førstegangsregistrering i Norge per desember 2022, Status på nullutslippkjøretøy)

Trenden de siste årene har vært nedgang i antall bensinbiler, og kraftig økning i antall elbiler og hybridbiler (se tabell 8). Det totale bilinnehavet økte med 5 % mellom 2019-2022.

Tabell 8: Endring av personbilbestanden fordelt på drivstoff (SSB, tabell 118232)

Personbiler	2018	2019	2020	2021	2022	2019-22(%)
Bensin	1 063 772	1 023 894	951 747	893 437	823 412	- 20 %
Diesel	1 260 946	1 250 620	1 259 233	1 215 484	1 145 665	- 8 %
Elektrisk	195 054	260 688	340 002	460 734	599 169	130 %
Ladbar hybrid	94 188	112 216	146 153	184 503	198 841	77 %
Hybrid	105 664	121 166	125 991	139 370	149 916	24 %
Total	2 719 624	2 768 584	2 823 124	2 893 528	2 917 003	5 %

Busser etter type drivstoff

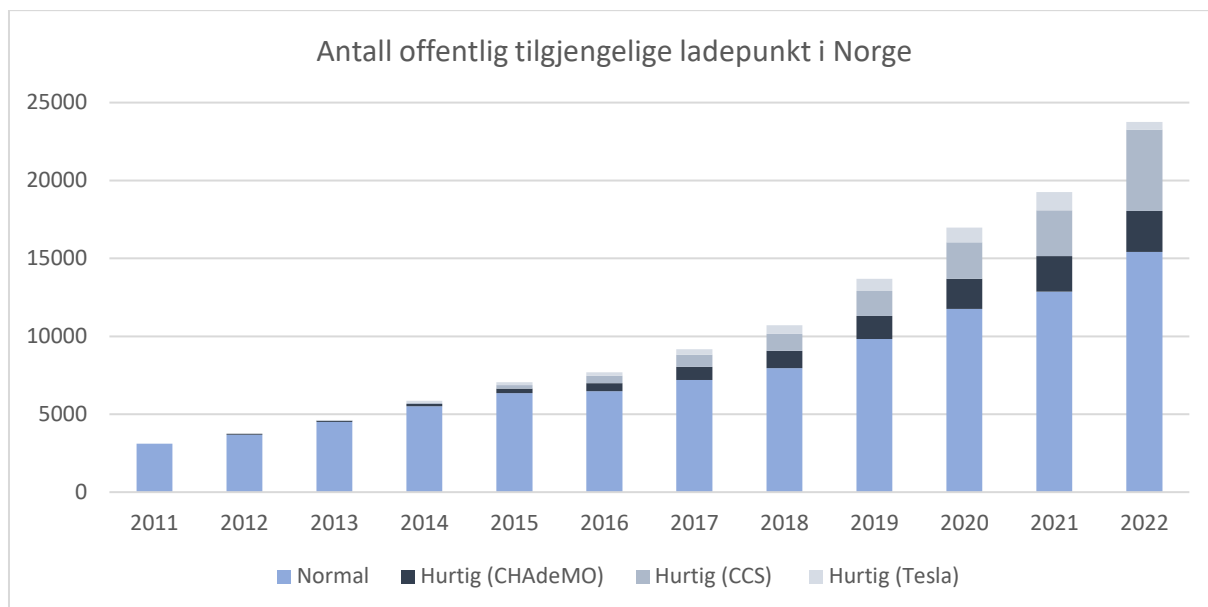
Busser er alle kjøretøy for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førersetet. Diesel dominerer som drivstoff for busser (se tabell 9).

Tabell 9: Busser etter type drivstoff (SSB, tabell 11823)

2022	Bensin	Diesel	Hybrid	Ei	Gass	Annet drivstoff	Totalt
Antall busser	153	12 771	165	840	755	12	14 697

Offentlige ladepunkter

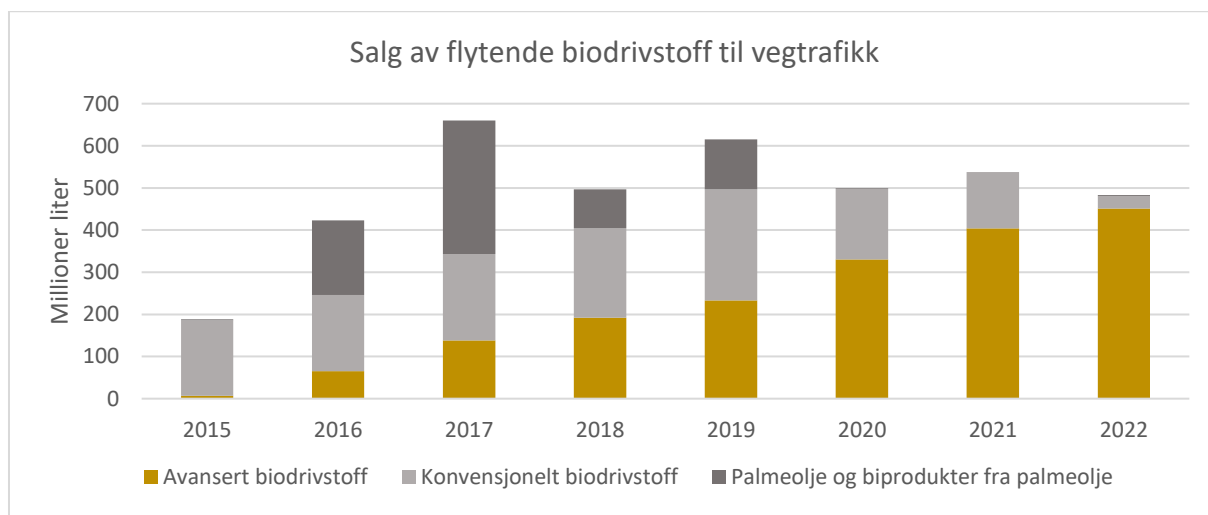
Ved utgangen av 2022 var det totalt 23 766 offentlig tilgjengelige ladepunkter i Norge (se figur 47). Hurtigladerer har 50 kW eller høyere effekt. Hurtigladeren begynte å komme i 2011, først med CHAdeMO som eneste løsning. Etter hvert har bilindustrien samlet seg bak løsningen CCS som standard i Europa. I 2022 er 22 % av alle ladepunkt CCS-hurtigladerer.



Figur 47: Antall offentlig tilgjengelige ladepunkt i Norge (Elbilforeningen)

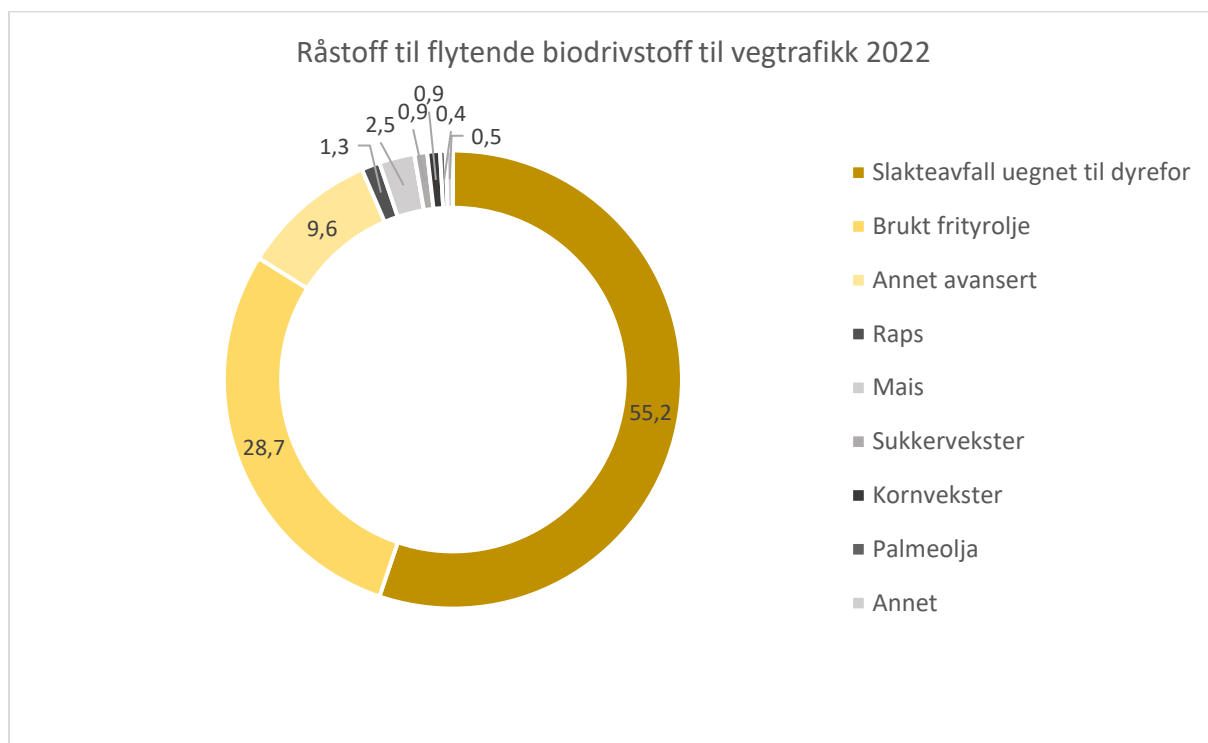
Biodrivstoff

Figur 48 viser utviklingen i salget av biodrivstoff de siste åtte årene og fordelingen mellom konvensjonelt biodrivstoff, palmeolje og avansert biodrivstoff. I 2022 var andel av avansert biodrivstoff 93 %.



Figur 48: Salg av flytende biodrivstoff til vegtrafikk (Miljødirektoratet)

Slakteavfall som ikke kan brukes til dyrefor var det mest brukte råstoffet til flytende biodrivstoff i 2022, etterfulgt av raps og brukt frityrolje. Kun 1% av råstoffene som ble brukt kom fra Norge (figur 49).

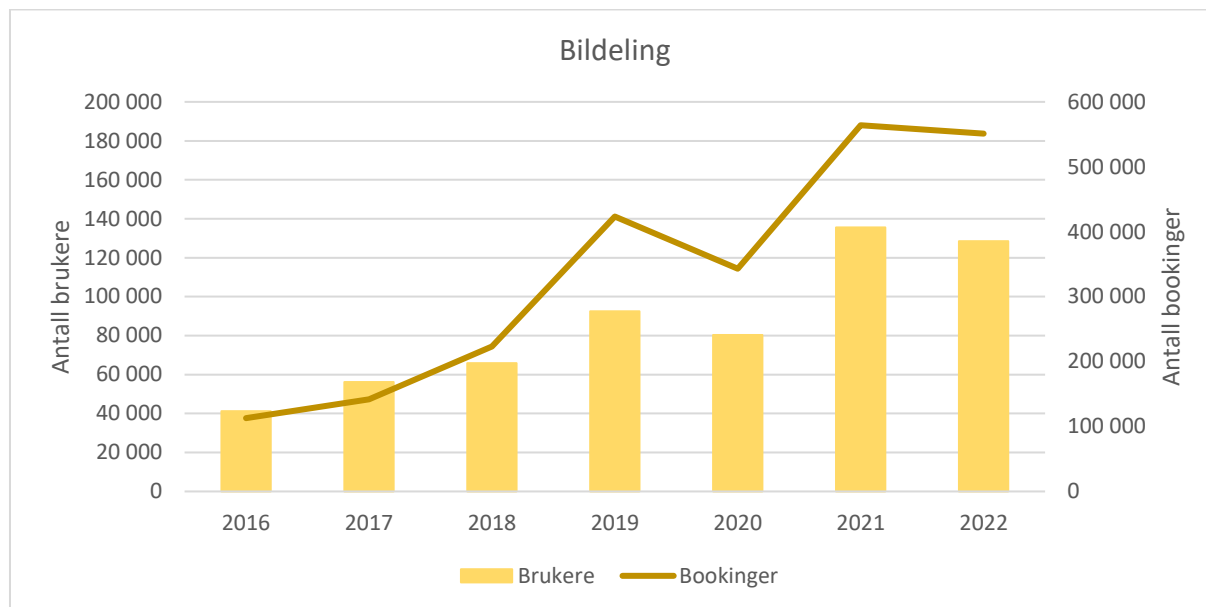


Figur 49: Råstoff til flytende biodrivstoff til vegtrafikk 2022 (Miljødirektoratet)

6. Delemobilitet

Bildeling

Flere bildelingsselskaper har etablert seg de siste årene, og bruk av bildeling øker. Figur 50 viser antall aktive brukere, som booket minst én gang i løpet av året, og antall bookinger. Begge deler har gått ned litt i 2022.



Figur 50: Bildeling: antall brukere og antall bookinger (tall oppgitt fra utvalgte selskaper, TØI 2023b)

Antall biler til utleie økte med nesten 50 % fra 2021 til 2022 (se tabell 10). I 2022 var det i gjennomsnitt 4,3 bookinger per leietaker.

Tabell 10: Bildeling: Antall biler til utleie (tall oppgitt fra utvalgte selskaper, TØI 2023b)

Bildeling	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ^a
Antall biler til utleie (gjennomsnitt per år)	3 325	5 094	5 933	7 391	7 843	9 632*	14 173**

^{a)} tallet representerer Bilkollektivet, Bildeleringen, Getaround, Hyre, Hertz bilpool, Otto mobility (mangler svar fra Trondheim Bilkollektiv)

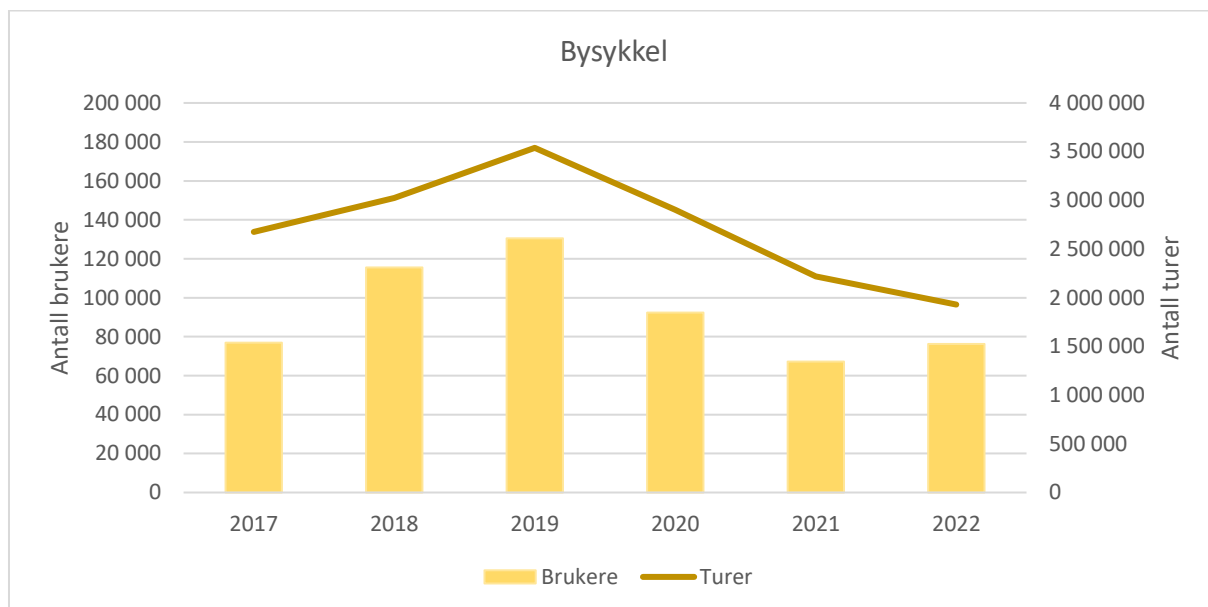
*Av de 2726 stasjonsbaserte delebilene i 2021 var 782 (29 %) elbiler.

**Elbilandel: 35 %

Bysykler

Det finnes i dag bysykler i en rekke byer i Norge. Figur 51 og tabell 11 presenterer tall fra Oslo, Bergen, Trondheim (drifter: UIP) samt Lillestrøm, Porsgrunn (drifter: JCDeacaux) og Grenland og Rogaland. Tallet for 2017 omfatter kun Oslo.

Det var økning i antall brukere og antall turer fram til 2019, før det ble nedgang i 2020. Nedgangen kan skyldes flere faktorer som f.eks. covid-19 og etablering av utleie av elsparkesykler. Antall brukere økte i 2022 mens det var litt færre antall turer i 2022 enn i 2021. I 2022 var det i gjennomsnitt 25,3 turer per bruker.



Figur 51: Bysykel: antall brukere og antall turer (Tall oppgitt fra utvalgte selskaper, TØI 2023b)

Gjennomsnittstiden per tur er relativt stabil, i overkant av 10 minutter.

Tabell 11: Bysykel: tid per tur (tall oppgitt fra utvalgte selskaper, TØI 2023b)

Bysykler	2017*	2018	2019	2020	2021**	2022
Gjennomsnittstid per tur (min)	13,9	10,3	11,8	12,0	11,7	11,3

*tall for 2017 omfatter kun Oslo

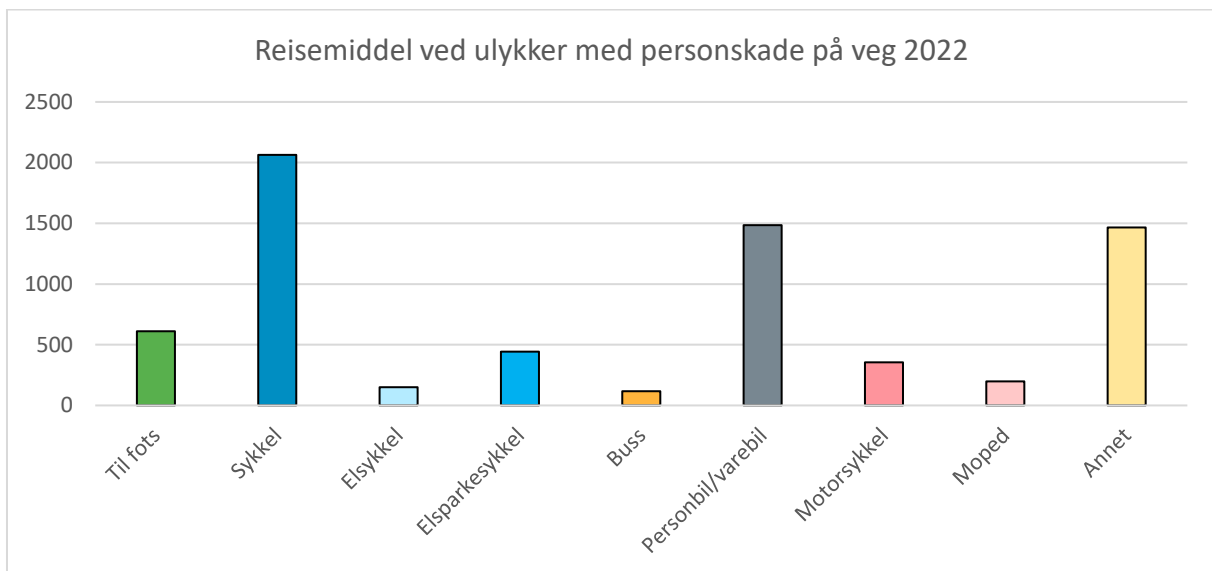
**mangler tall fra Bysykkelen AS i Rogaland (750 eldelesykler) og Ås Bygdebike (150 eldelesykler)

7. Trafikksikkerhet

En trafikkulykke skjer på en vei som er åpen for alminnelig ferdsel, med ett eller flere kjøretøy (også sykler) i bevegelse innblandet i ulykken. Det er underrapportering av lettere skader, særlig for eneulykker på sykkel. Eneulykker for gående regnes ikke som trafikkulykke og derfor ikke med i statistikken.

Antall skadde sykler rapportert hos helseforetak

I 2022 ble 6 889 personer behandlet ved norske helseforetak, der skadestedet var offentlig veg ("vei, gate, fortau, gang- og sykkelvei"). Av disse var det 2 064 syklist og 150 elsyklist (se figur 52). Dette utgjør 32 % av alle personskader på offentlig veg rapportert hos helseforetak. I tillegg kommer skadde el-sparkesykler som utgjør omtrent 6 % av alle personskader på veg (Helsedirektoratet, 2023). Denne statistikken viser at antallet sykkelulykker er langt høyere enn det som kommer fram i politirapporterte ulykker.

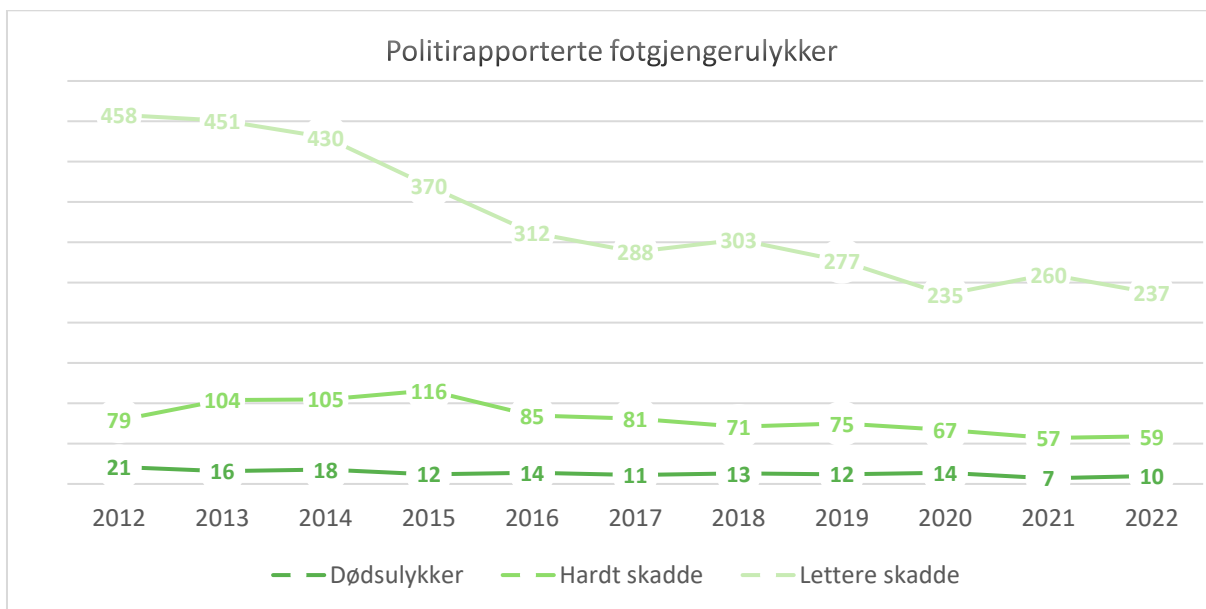


Figur 52: Reisemiddel ved ulykker med personskade på veg 2022 (Helsedirektoratet 2023)

7.1. Trafikksikkerhet for gående

Antall politirapporterte trafikulykker med fotgjengere

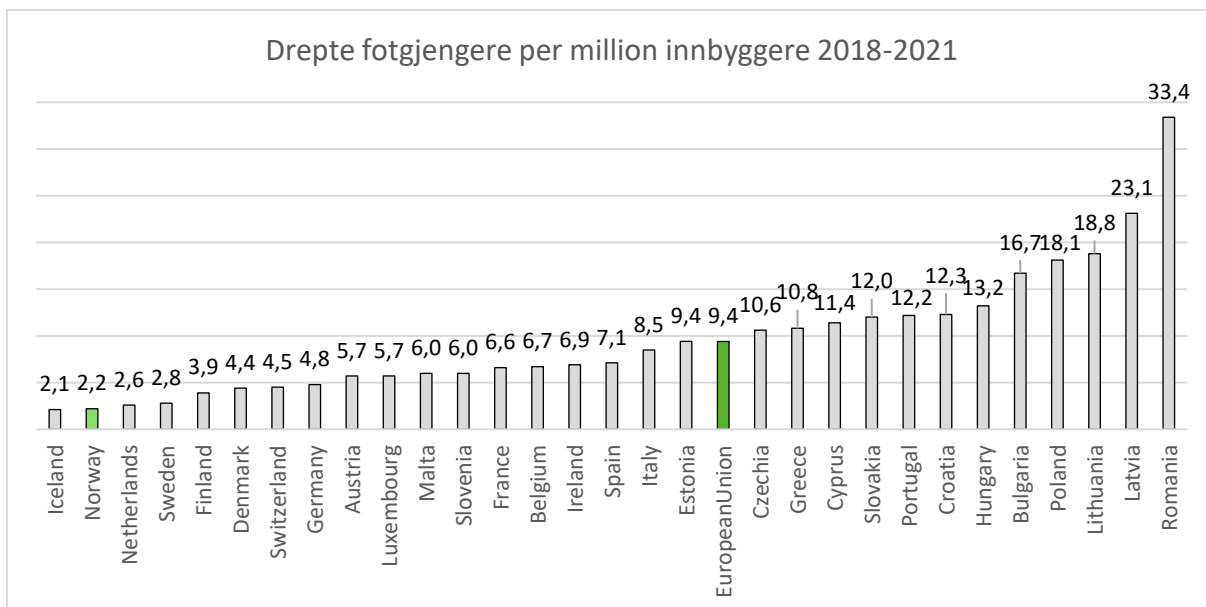
Det har vært en kraftig nedgang i antallet mindre alvorlige ulykker (se figur 53). Antallet ulykker med hardt skadde fotgjengere (personer med alvorlig eller svært alvorlig skade) er gradvis redusert siden 2015, mens antall dødsulykker er relativt stabil.



Figur 53: Politirapporterte fotgjengerulykker (SSB, tabell 09000)

Drepte fotgjengere per million innbyggere i europeiske land

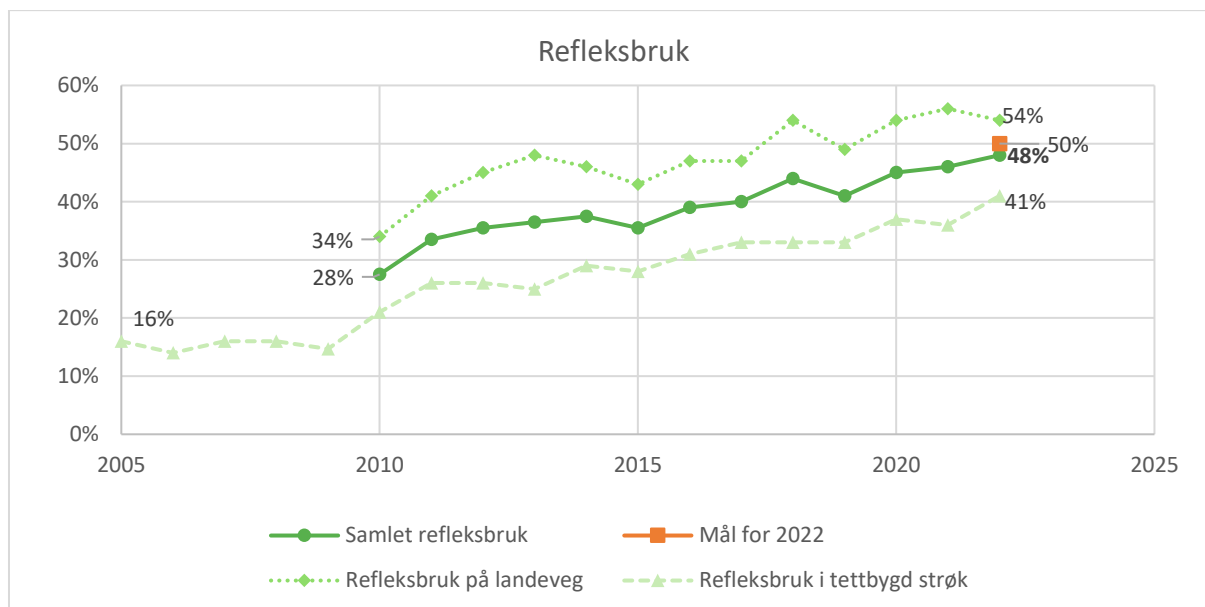
EU har laget en oversikt over antall drepte fotgjengere i trafikulykker i perioden 2018-2021 (se figur 54). Norge har nest lavest antall drepte per million innbyggere. Gjennomsnittet for EU-landene er mer enn fire ganger så høyt.



Figur 54: Drepte fotgjengere per million innbyggere 2018-2021 (CARE database, EC)

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. Andelen som bruker refleks, har økt jevnt fra 28 % i 2010 til 48 % i 2022 (se figur 55). Refleksbruken er noe høyere langs landevei enn i tettbygde strøk.

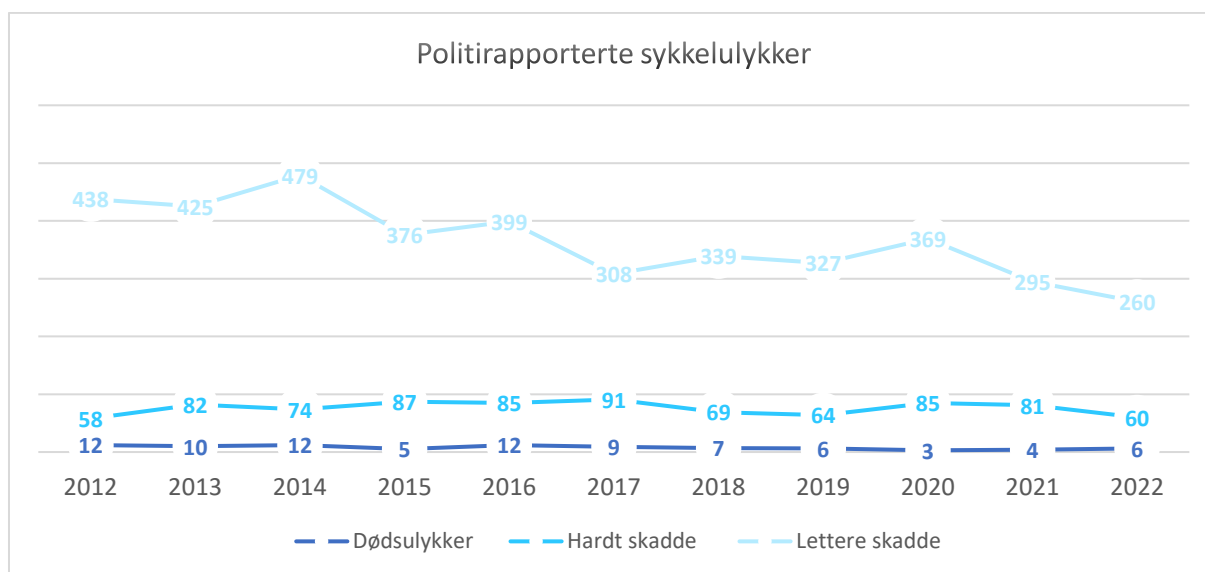


Figur 55: Refleksbruk (Statens vegvesen 2023 Trafikksikkerhetsutviklingen, Trygg Trafikk)

7.2. Trafikksikkerhet hos syklende

Antall politirapporterte trafikkulykker med syklende

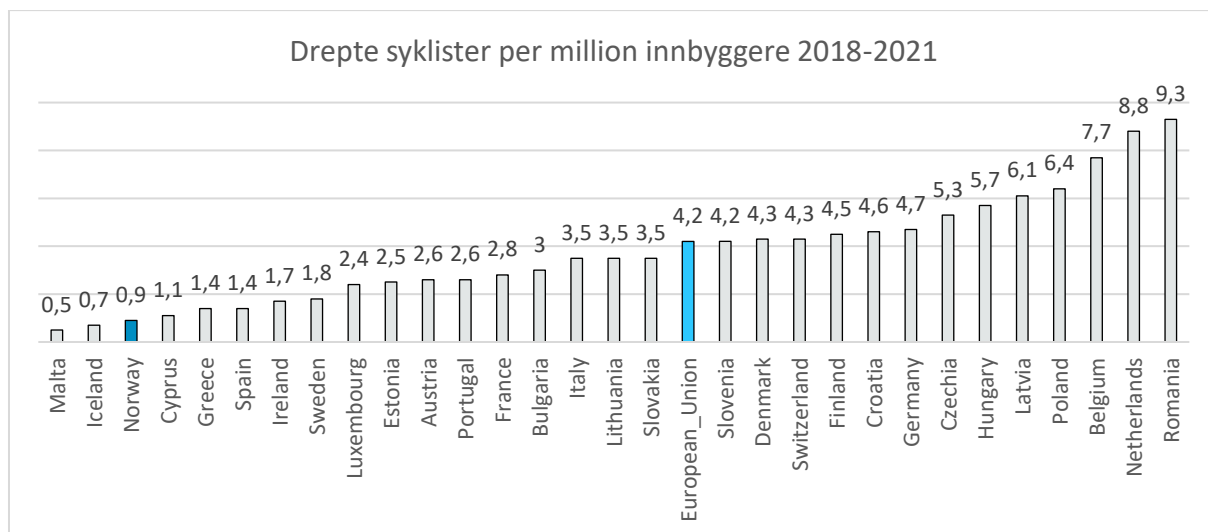
Det har vært en nedgang i antall politirapporterte ulykker som involverte syklister. Også når det gjelder hardt skadde var det en nedgang i antall ulykker i 2022. Antall dødsulykker har holdt seg relativt stabilt gjennom årene (se figur 56).



Figur 56: Politirapporterte sykkelulykker (SSB, tabell 09000)

Drepte syklistar per million innbyggere i europeiske land

EU har laget en oversikt over drepte syklistar i trafikkkulykker i perioden 2018-21 (se figur 57). Norge ligger klart under gjennomsnittet med 0,9 drepte per million innbyggere.

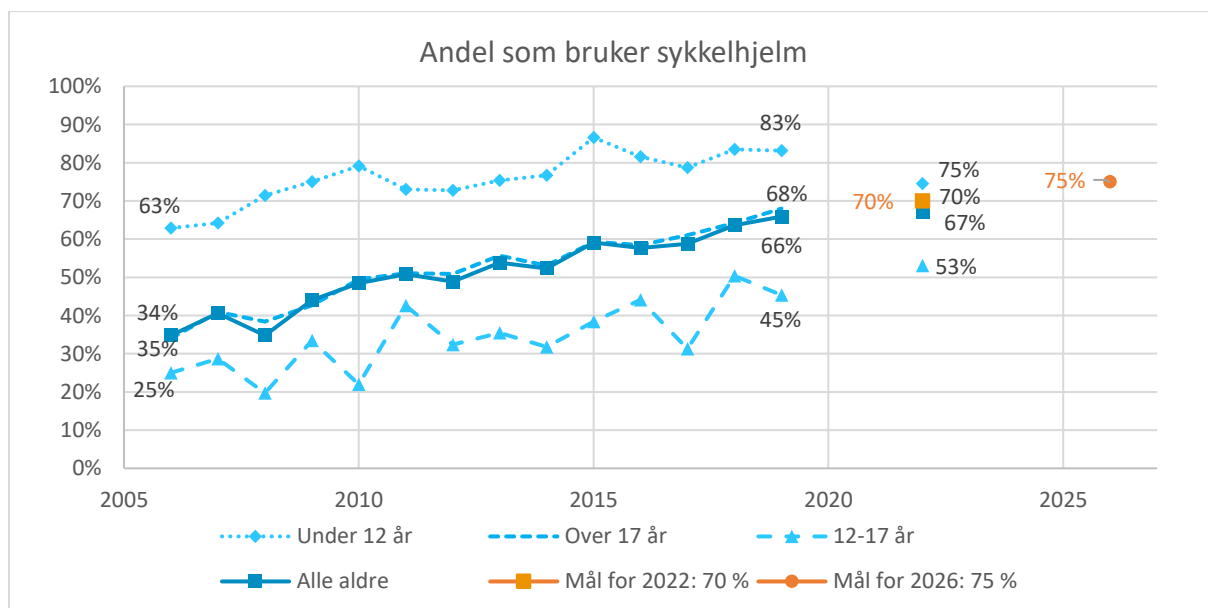


Figur 57: Drepte syklistar per million innbyggere 2018-2021 (CARE database, EC)

Sykkelhjelmbruk

Statens vegvesen gjennomførte årlige registreringer av bruk av sykkelhjelm hver vår til og med 2019. Det ble ikke gjennomført registreringer i koronaårene 2020 og 2021. Fra og med 2022 gjennomføres årlige registreringer om høsten, med noen justeringer i metodikken.

I 2019 var andelen som brukte sykkelhjelm 83 % blant barn under 12 år, 45 % blant ungdom 12-17 år, 68 % blant voksne, og samlet for alle aldersgrupper 66 % (se figur 58). I 2022 var andelen som brukte sykkelhjelm blant barn 75 %, blant ungdom 53 %, blant voksne 70 % og samlet for alle aldersgrupper 67 %. Dette er fortsatt lavere enn målet i Nasjonal tiltaksplan for 2022 på 70 %. Nytt mål for sykkelhjelmbruk er 75 % innen 2026.

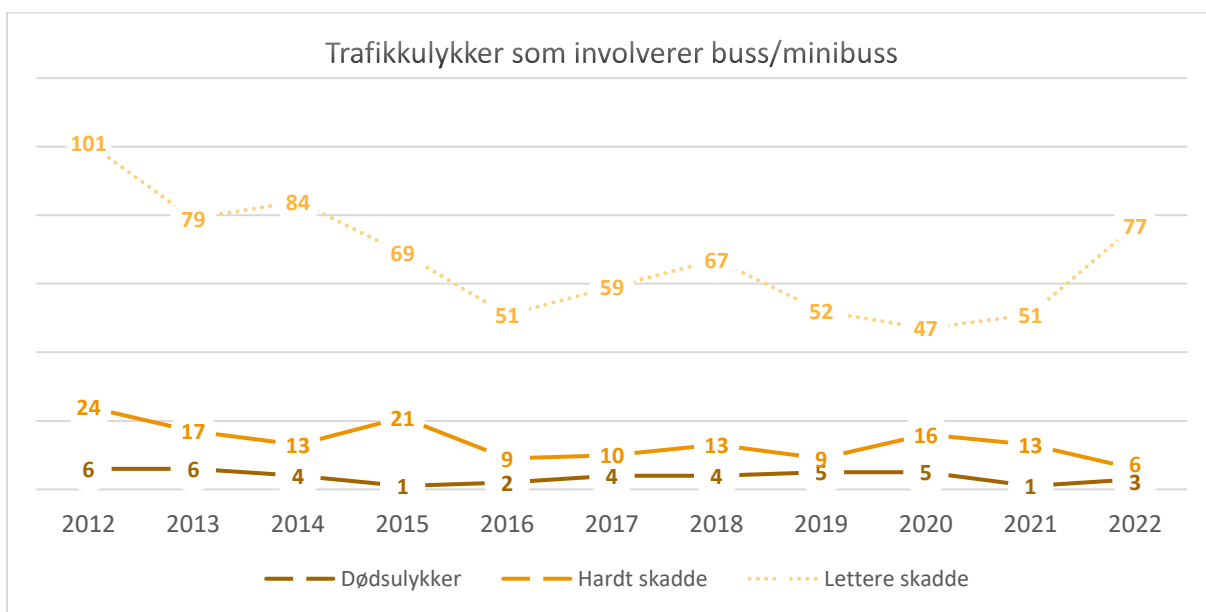


Figur 58: Andel som bruker sykkelhjelm (Statens vegvesen 2023, Trafikksikkerhetsutviklingen)

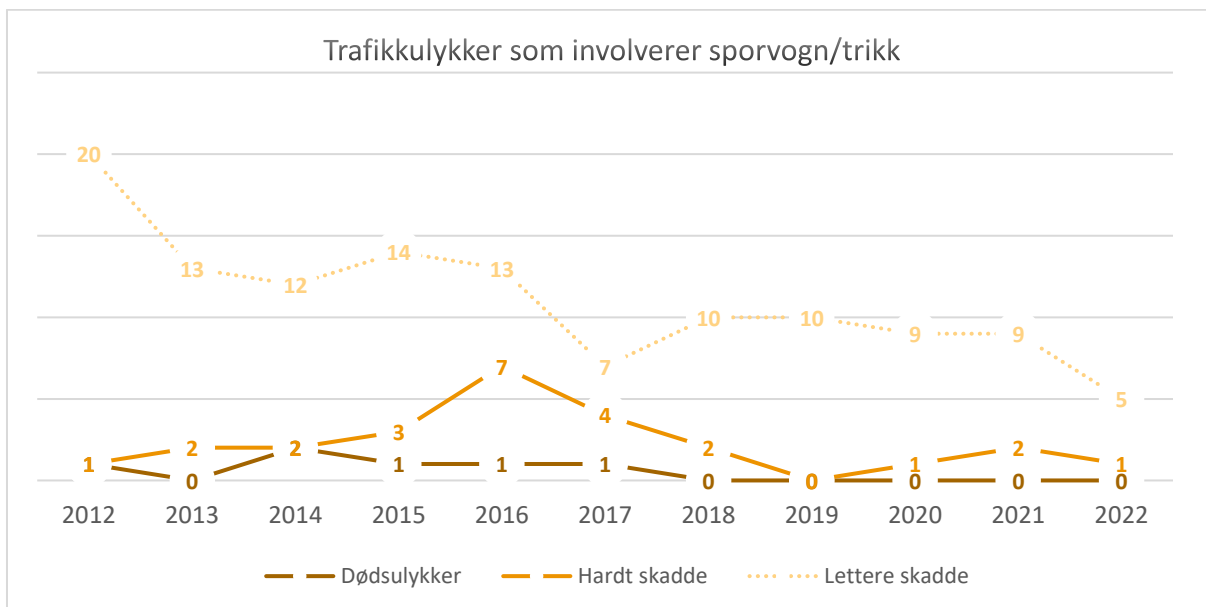
7.3. Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken

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 vært om bord i disse. I 2022 var det tre drepte og seks hardt skadde i trafikkulykker hvor buss var involvert, og antallet har holdt seg stabilt lavt over flere år (se figur 59 og 60). Antallet lettere skadd økte vesentlig fra 2021 til 2022. Det er generelt få registrerte ulykker der trikk er involvert. I 2022 var det ingen drepte, men en hardt skadd, og fem lettere skadd.



Figur 59: Trafikkulykker som involverer buss/minibuss (SSV, Trafikkulykkesregisteret)



Figur 60: Trafikkulykker som involverer sporvogn/trikk (SSV, Trafikkulykkesregisteret)

8. Reisevaner i byområdene

Kapittel 8.1 viser tall for kommuner som inngår i de ni største byregionene, med samme geografisk avgrensning som er vist i RVU 2022. Kapittel 8.2. viser tall for kommuner som inngår i de fire byvekstomtaleområdene (BVA-områdene). Det er færre kommuner som inngår i byvekstomtaleområdene sammenlignet med byregionene. Kapittel 8.3 viser byindekser for avtaleområder med byvekstomtale eller belønningsordning.

Kapittelet viser daglige innenlands reiser for byområdene og presenterer tidsserier for reisemiddelandeler og tilgang til reisemiddel. Hensikten med tidsserien er å kunne vise hvordan covid-19 påvirket reisemiddelvalget og tilgangen til reisemidler. Det er derfor valgt å vise data fra 2018/19, 2020, 2021 og 2022 - der data er tilgjengelig.

8.1. De ni største byregionene

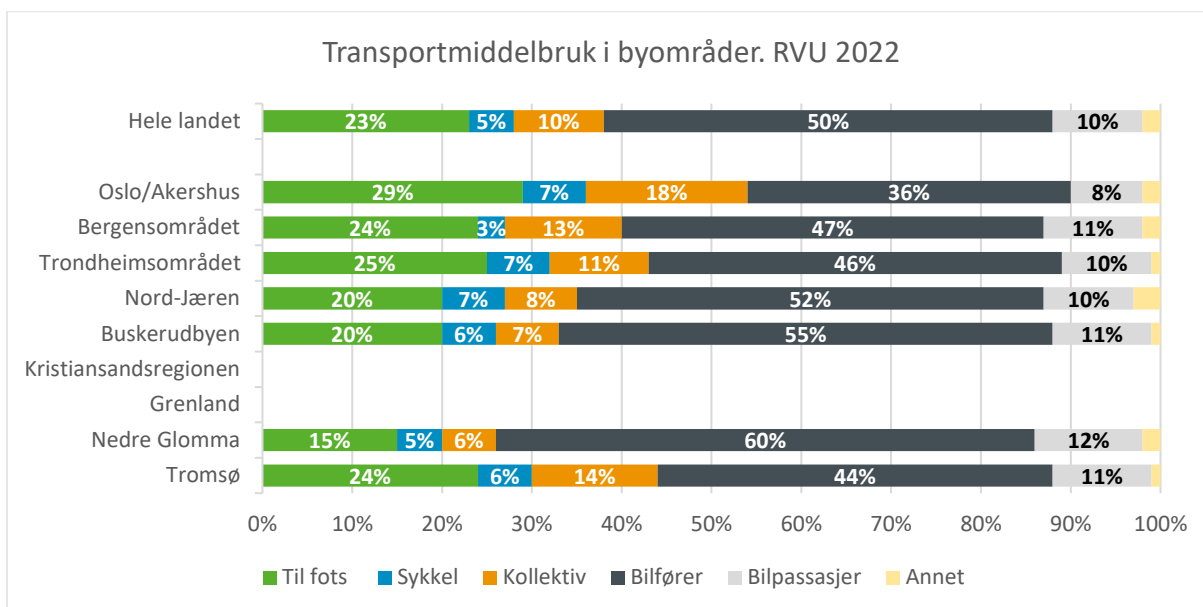
Byområdene i RVU 2022 omfatter kommunene:

- Oslo/Akershus: Oslo og tidligere Akershus-kommuner
- Bergensområdet: Bergen, Voss, Samnanger, Bjørnafjorden, Øygarden, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Alver, Austrheim
- Trondheimsområdet: Trondheim, Midtre Gauldal, Melhus, Skaun, Malvik, Stjørdal, Indre Fosen, Orkland
- Nord-Jæren: Stavanger, Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Sola, Randaberg, Stand
- Buskerudbyen: Drammen, Kongsberg, Ringerike
- Kristiansandsregionen: Kristiansand, Lillesand, Birkenes, Iveland, Vennesla
- Grenland: Porsgrunn, Skien, Siljan; Bamble
- Nedre Glomma: Sarpsborg og Fredrikstad
- Tromsø

Grenland og Kristiansand hadde ikke tilleggsutvalg i 2022, derfor inngår ikke disse områdene i 2022-tallene, da intervjugrunnlaget er for lavt.

8.1.1. Transportmiddelfordeling

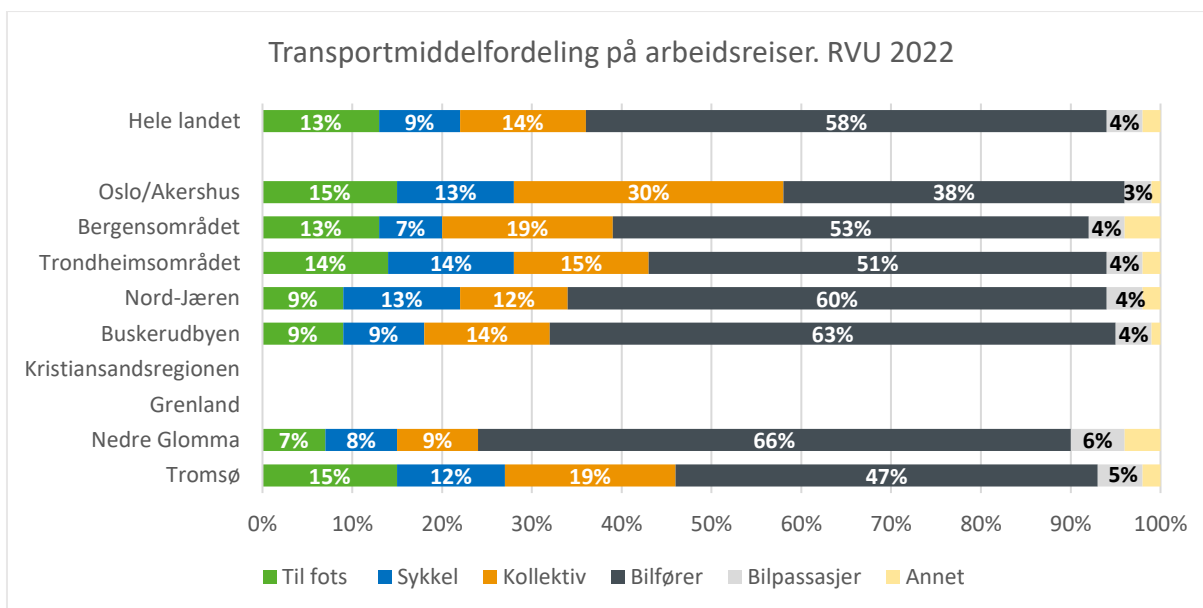
Figur 61 viser transportmiddelfordeling blant bosatte i de største byområdene i 2022. Det er høyest fotgjenger- og kollektivandel i Oslo/Akershus. Sykkelandelen er på samme nivå i alle byområdene med unntak av Bergen hvor andelen er lavere. Tall fra Kristiansandsregionen og Grenland mangler. Kategorien annet dekker alle reisemidler som ikke inngår i de andre kategoriene, inkludert elsparkesykkel og mc/moped.



Figur 61: Transportmiddelbruk i byområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b)

Arbeidsreiser

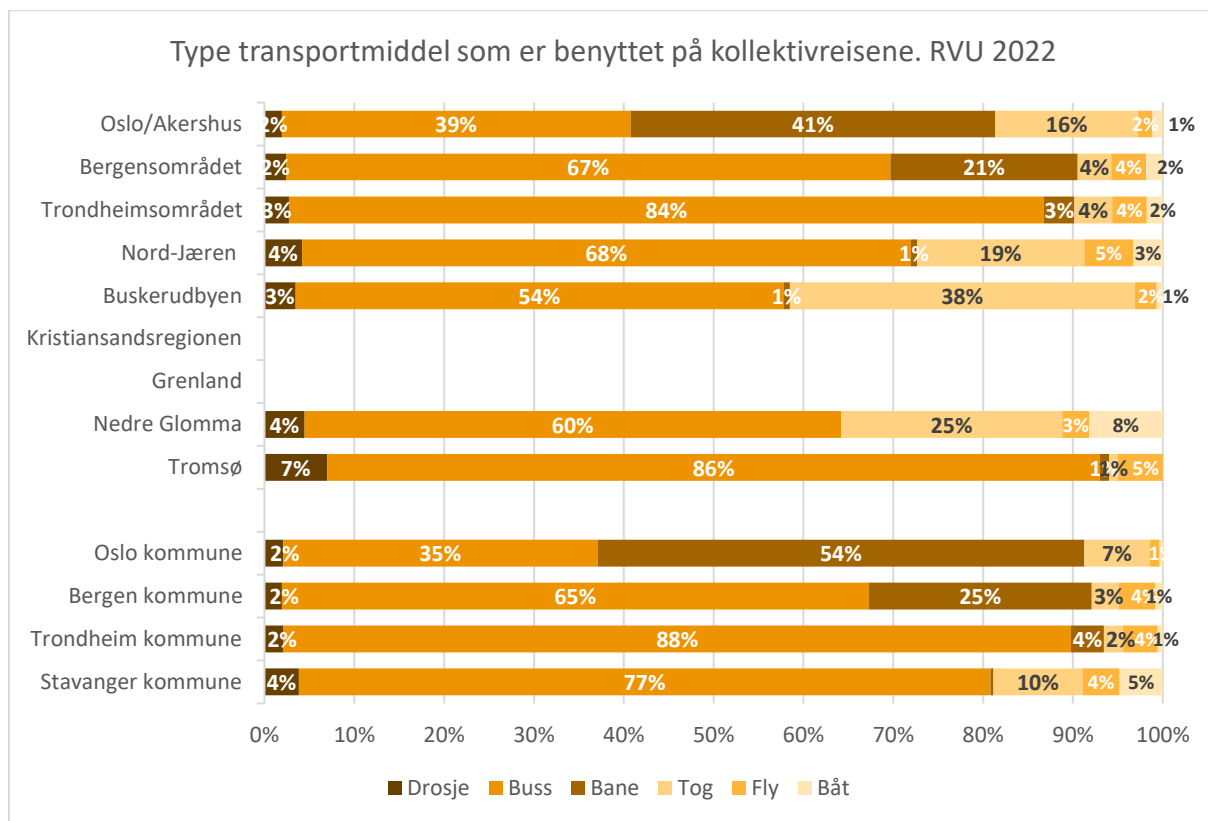
Figur 62 viser transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i byområdene. Oslo/Akershus skiller seg ut med høye kollektivandeler. Bergensområdet har lavest sykkelandel. Nedre Glomma, tett fulgt av Nord-Jæren og Buskerudbyen, har lavest andel turer til fots. Tall fra Kristiansandsregionen og Grenland mangler.



Figur 62: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. RVU 2022 (Opinion AS 2023b)

Kollektivreiser

I byene og byområdene hvor bane inngår i kollektivtilbudet (Oslo og Bergen), utgjør bane en betydelig andel av kollektivreisene, og i Buskerudbyen, Nedre Glomma og Nord-Jæren er det en stor andel togreiser (se figur 63). Utover dette dominerer buss. Togreiser utgjør en noe større andel av kollektivreisene i de større byområdene enn i byene. Tall fra Kristiansandsregionen og Grenland mangler.



Figur 63: Type transportmiddel som er benyttet på kollektivreisene. RVU 2022 (Opinion 2023b, TØI 2023a)

Hastighet buss

Bussene holder i gjennomsnitt omtrent samme hastighet (vognkilometer delt på vogntimer) i 2022 som i 2021, både for fylkeskommunale ruter og i de enkelte byområdene (se tabell 12). Tromsø har noe lavere hastighet enn andre byområder.

Tabell 12: Hastighet buss (km/t)² i byområder (SSB tabell 06669 og 06673)

Hastighet buss (km/t) ²	2018	2019	2020	2021	2022
Nedre Glomma	27	31	29	31	31
Oslo	20	21	22	21	22
Drammen	28	29	30	29	30
Tønsberg	21	20	19	19	19
Grenland	29	29	29	29	27
Arendal	26	27	29	27	27
Kristiansand	31	31	19	23	23
Stavanger	20	48	22	21	20
Haugesund	35	32	24	24	31
Bergen	27	28	17	25	21
Ålesund	25	27	20	27	31
Trondheim	20	16	25	22	22
Bodø	27	27	23	23	27
Tromsø	21	21	9	19	17

² antall vognkilometer er delt på vogntime

Kapasitetsutnyttelse for buss

Det har vært en økning i kapasitetsutnyttelse på buss fram til 2019 på fylkeskommunale ruter. Det var en betydelig nedgang i kapasitetsutnyttelsen i 2020 grunnet covid-19. I 2022 har kapasitetsutnyttelsen økt noe i byområdene samlet, men for hele landet sett under ett er det ingen økning.

Tabell 13 viser kapasitetsutnyttelse for buss i byområder. Det er til dels store forskjeller mellom de ulike områdene, både i kapasitetsutnyttelsen generelt og hvordan denne har utviklet seg over tid.

Tabell 13: Kapasitetsutnyttelse for buss (%) i byområder (SSB tabell 06669 og tabell 06673)

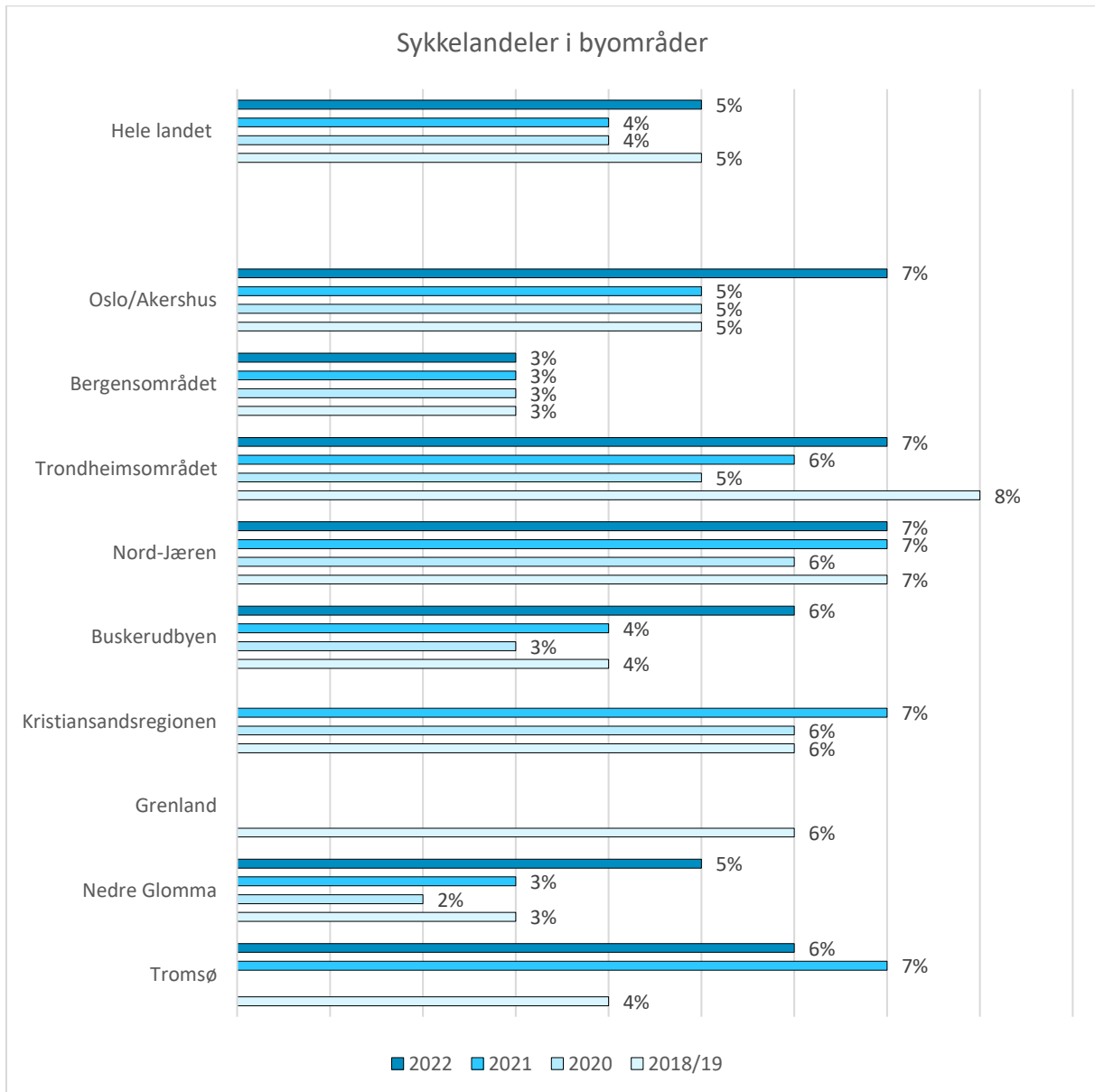
Kapasitetsutnyttelse (%) ³	2018	2019	2020	2021	2022
Nedre Glomma	24	25	27	26	30
Oslo	24	23	15	13	20
Drammen	37	38	17	13	27
Tønsberg	62	59	54	48	59
Grenland	29	29	21	22	29
Arendal	45	48	18	18	31
Kristiansand	43	40	25	21	45
Stavanger	19	23	16	21	21
Bergen	32	33	24	23	33
Ålesund	17	25	19	26	28
Trondheim	49	32	24	25	35
Bodø	39	37	18	22	15
Tromsø	27	27	23	25	28
Haugesund	13	13	7	10	10

³ Kapasitetsutnyttelsen er beregnet ved å dividere passasjerkilometer med setekilometer

8.1.2. Reiseandeler

Sykkelandeler

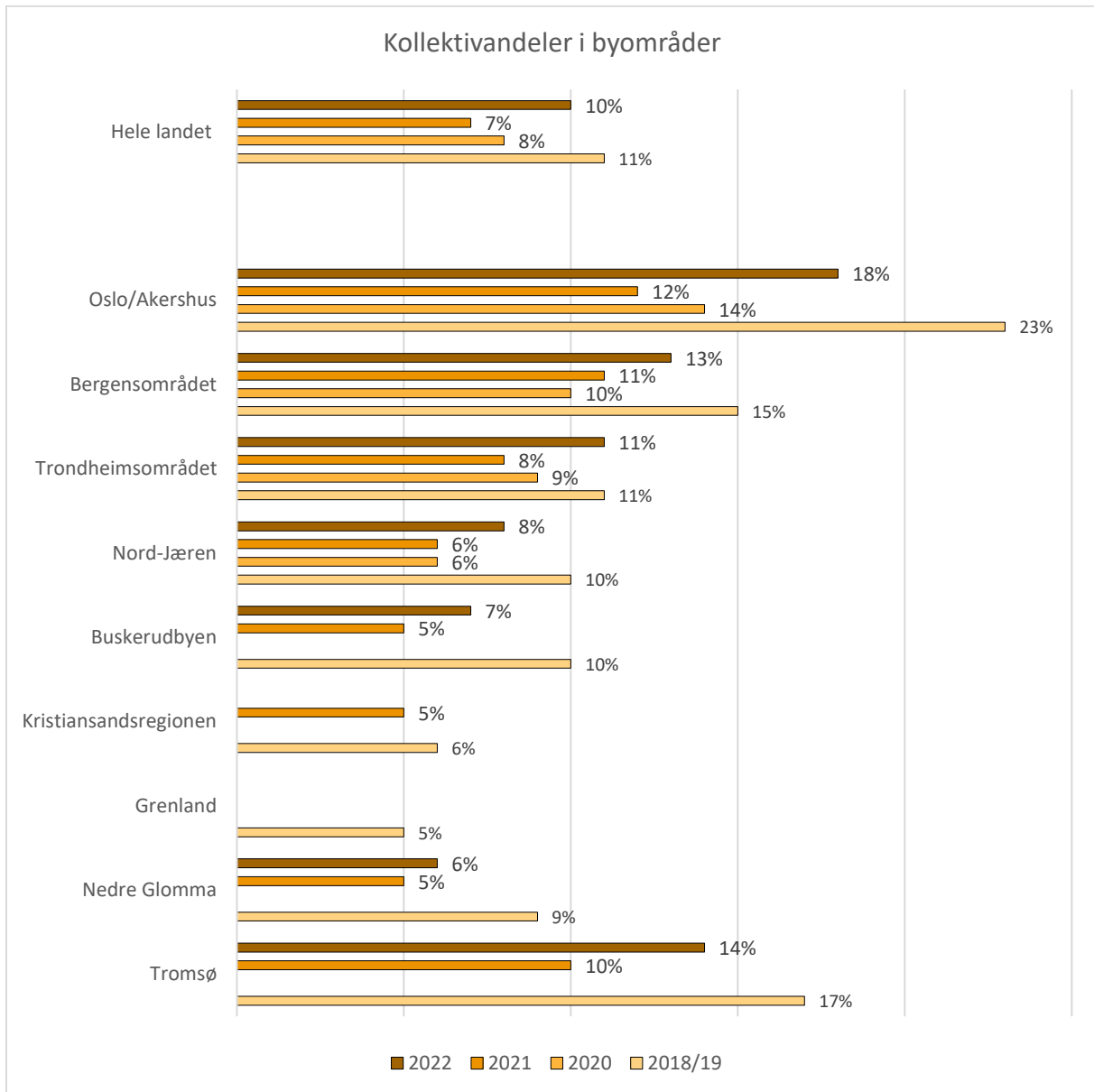
Figur 64 viser tidsserie over hvor stor andel av totalt antall reiser i byområdene som er gjennomført med sykkel. Sykkelandelen i 2022 ligger på omtrent samme nivå i de ulike byområdene med unntak av i Bergensområdet, hvor sykkelandelen er noe mindre. Andelen sykkelreiser har vært relativt stabilt lavt over tid, med en liten økning siste år i Oslo- og Trondheimsområdene, samt i Buskerudbyen og Nedre Glomma.



Figur 64: Sykkelandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b og 2023b)

Kollektivandeler

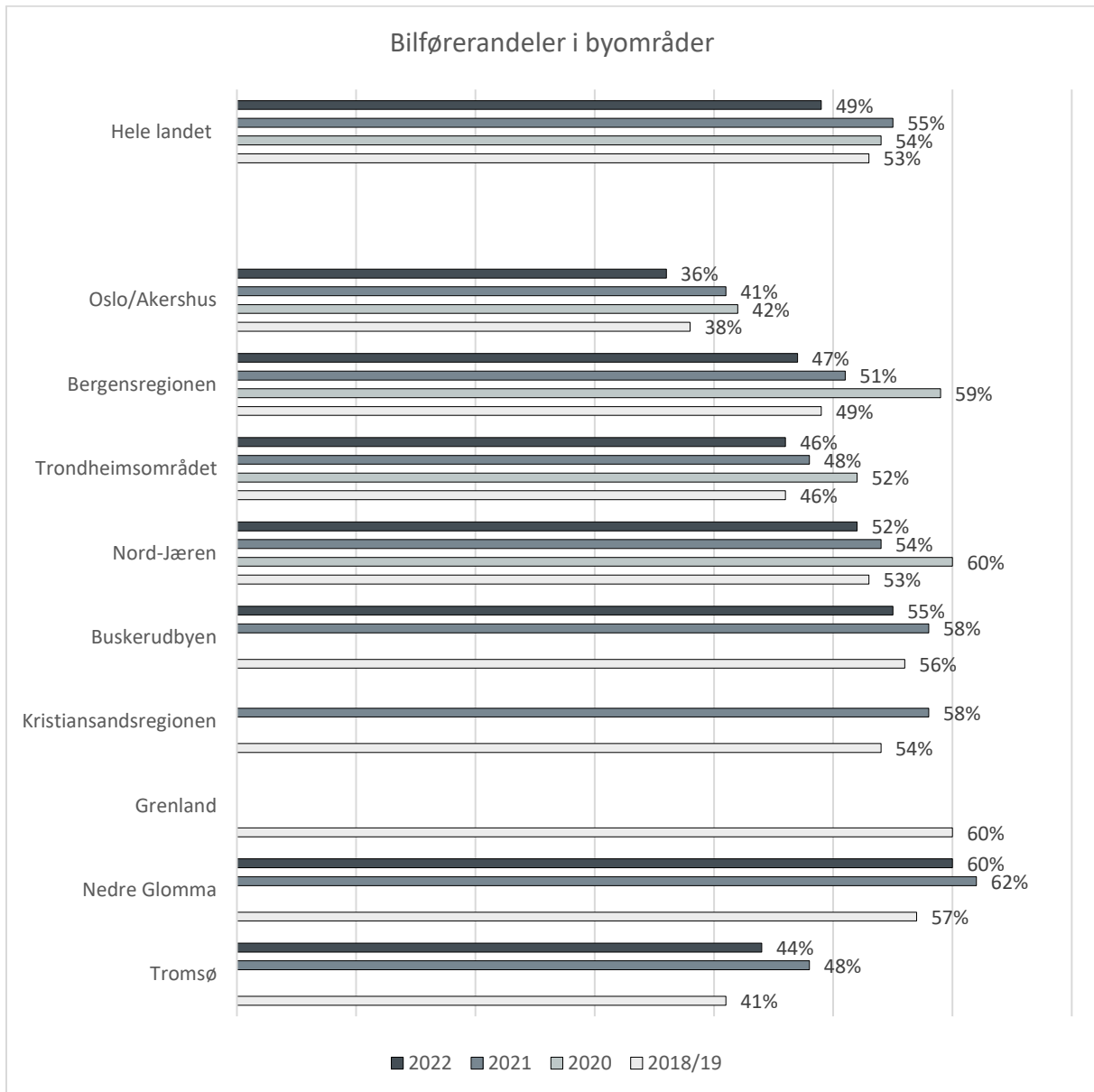
Figur 65 viser kollektivreisereisere andel av totalt antall reiser i byområdene. Det var merkbar økning av kollektivandelene i 2022 i alle byområder sammenlignet med i 2020 og 2021. Andelen er fortsatt mindre enn i 2019 med unntak av i Trondheim, hvor kollektivandelen i 2022 er like stor som i 2019.



Figur 65: Kollektivandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b og 2023b)

Bilførerandeler

Figur 66 viser andelen av reisene som er gjennomført som bilfører. Sammenlignet med toppen i 2020, har det vært en nedgang i bilførerandelen i alle byområdene. I de fleste områdene er andelen bilførere i 2022 også lavere enn i 2019.

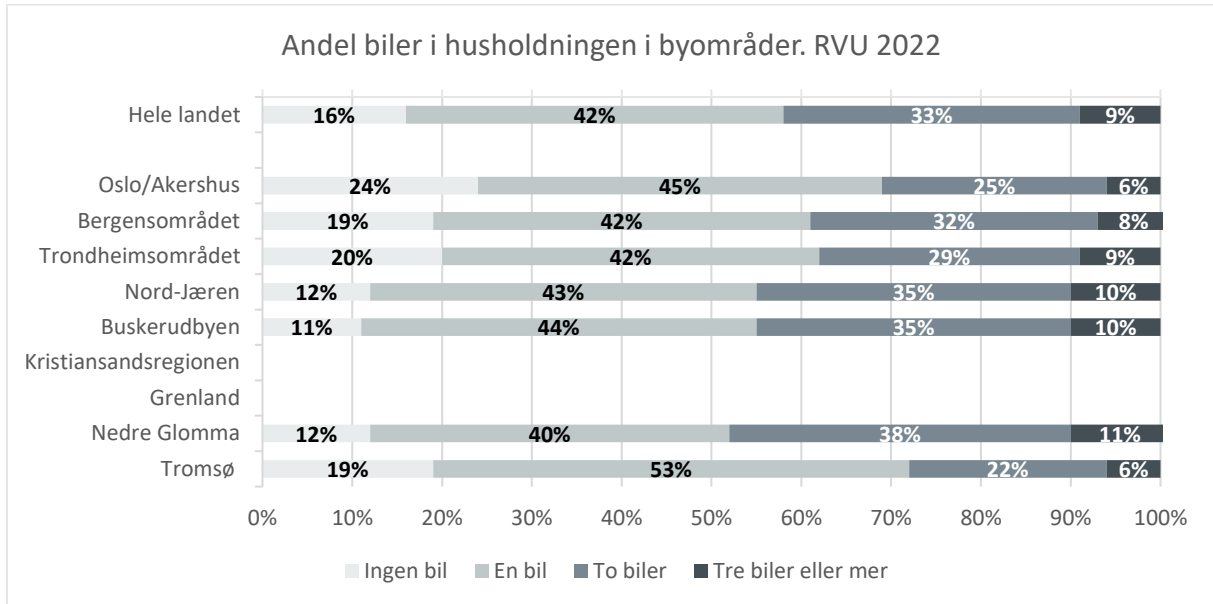


Figur 66: Bilførerandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b og 2023b)

8.1.3. Tilgang til transportmidler

Antall biler i husholdningene

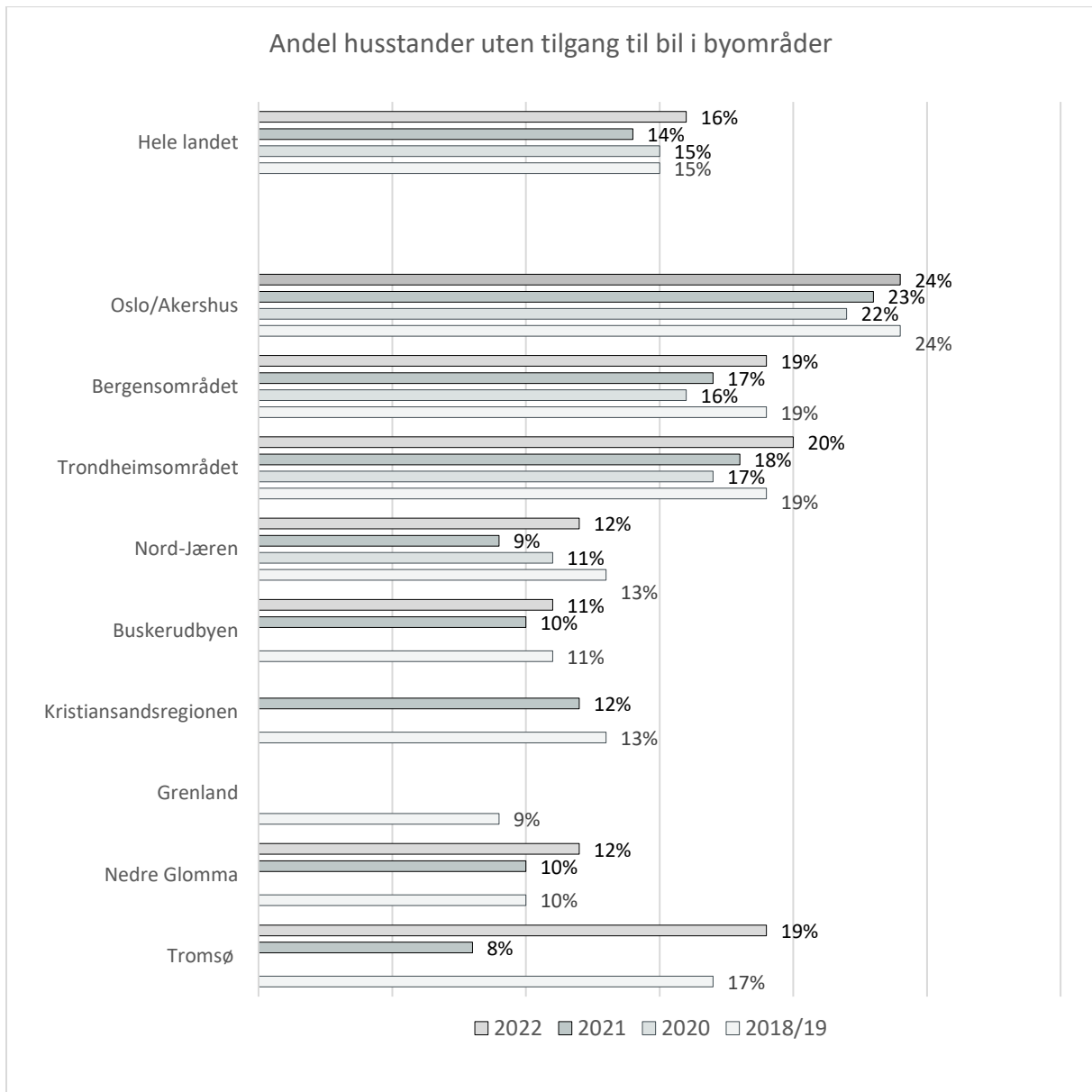
Figur 67 viser hvor stor andel av husholdningene som eier eller disponerer henholdsvis ingen biler, en bil, to biler eller tre biler eller mer. Oslo/Akershus har den høyeste andelen husholdninger som ikke eier eller disponerer bil. Andelen som eier eller disponerer én bil er omtrent like stor på tvers av byområdene. Andelen husholdninger som eier eller disponerer mer enn én bil, er størst i Nedre Glomma, Buskerudbyen og i Nord-Jæren. Tall fra Kristiansandsregionen og Grenland mangler.



Figur 67: Andel biler i husholdningen i byområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b)

Husholdninger uten tilgang til bil

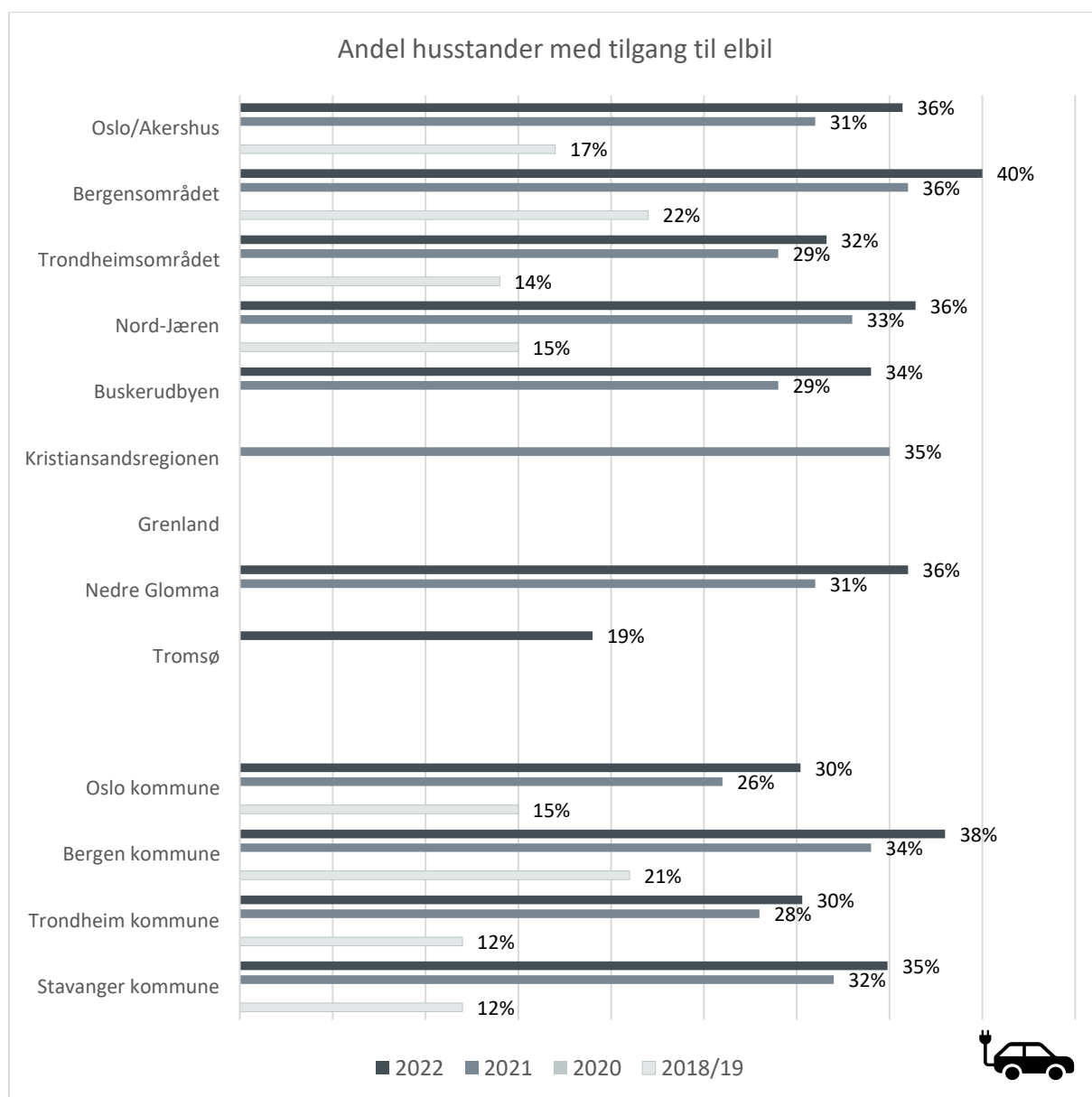
Oslo/Akershus har størst andel bilfrie husholdninger, mens andelen er minst i Nord-Jæren, Buskerudbyen og Nedre Glomma (se figur 68). Andelen bilfrie husholdninger har vært stabil i perioden 2019-2022.



Figur 68: Andel husstander uten tilgang til bil i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b og 2023b, TØI 2023a)

Husholdninger med tilgang til elbil

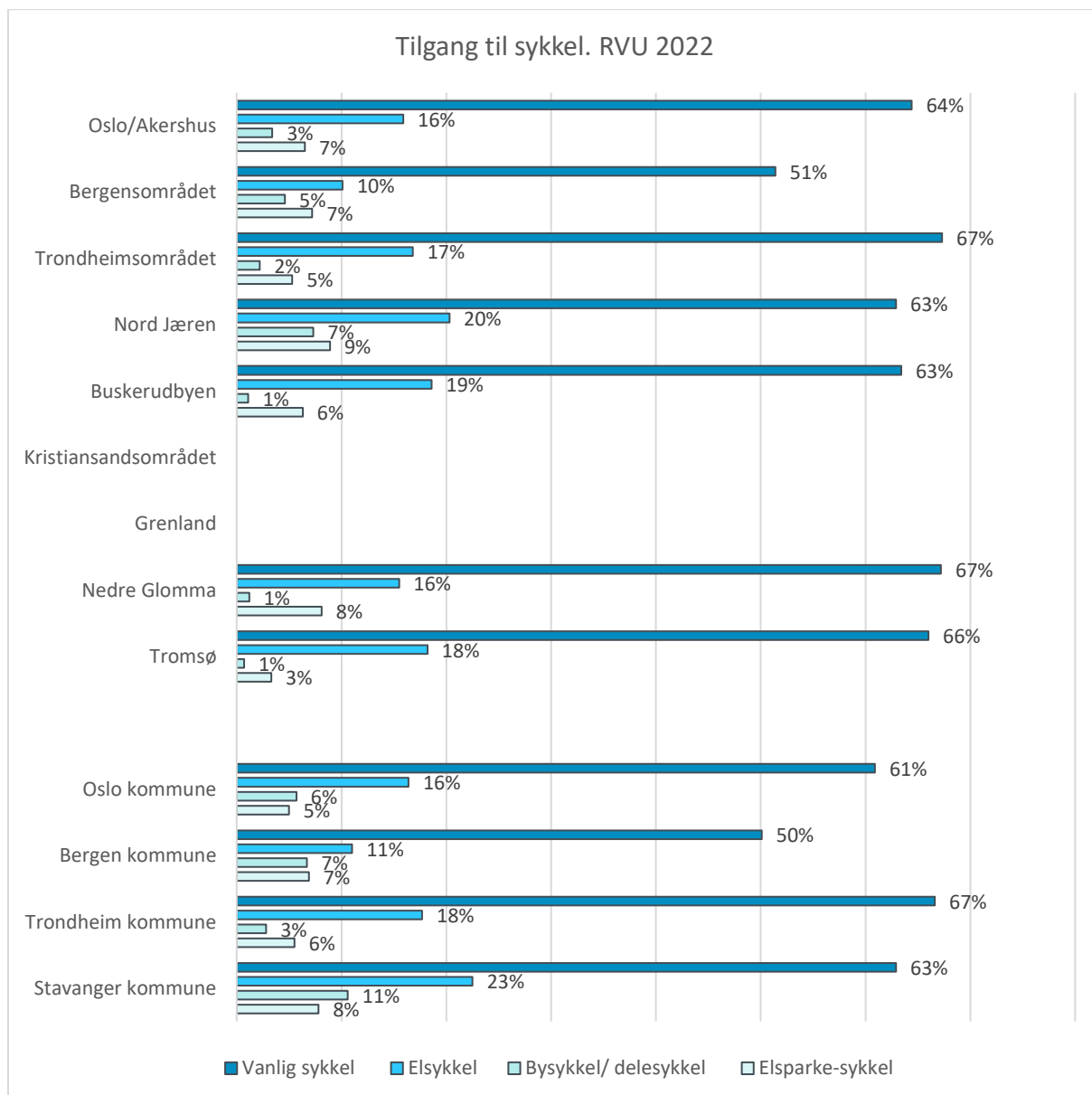
Det har skjedd en vesentlig økning i antall husholdninger som eier eller har tilgang til elbil. Andelen husholdninger som eier eller har tilgang til elbil, er størst i Bergensområdet og minst i Trondheimsområdet (se figur 69). Data for 2020 mangler for alle byområdene.



Figur 69: Andel husstander med tilgang til elbil i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b og 2023b, TØI 2023a)

Tilgang til sykkel

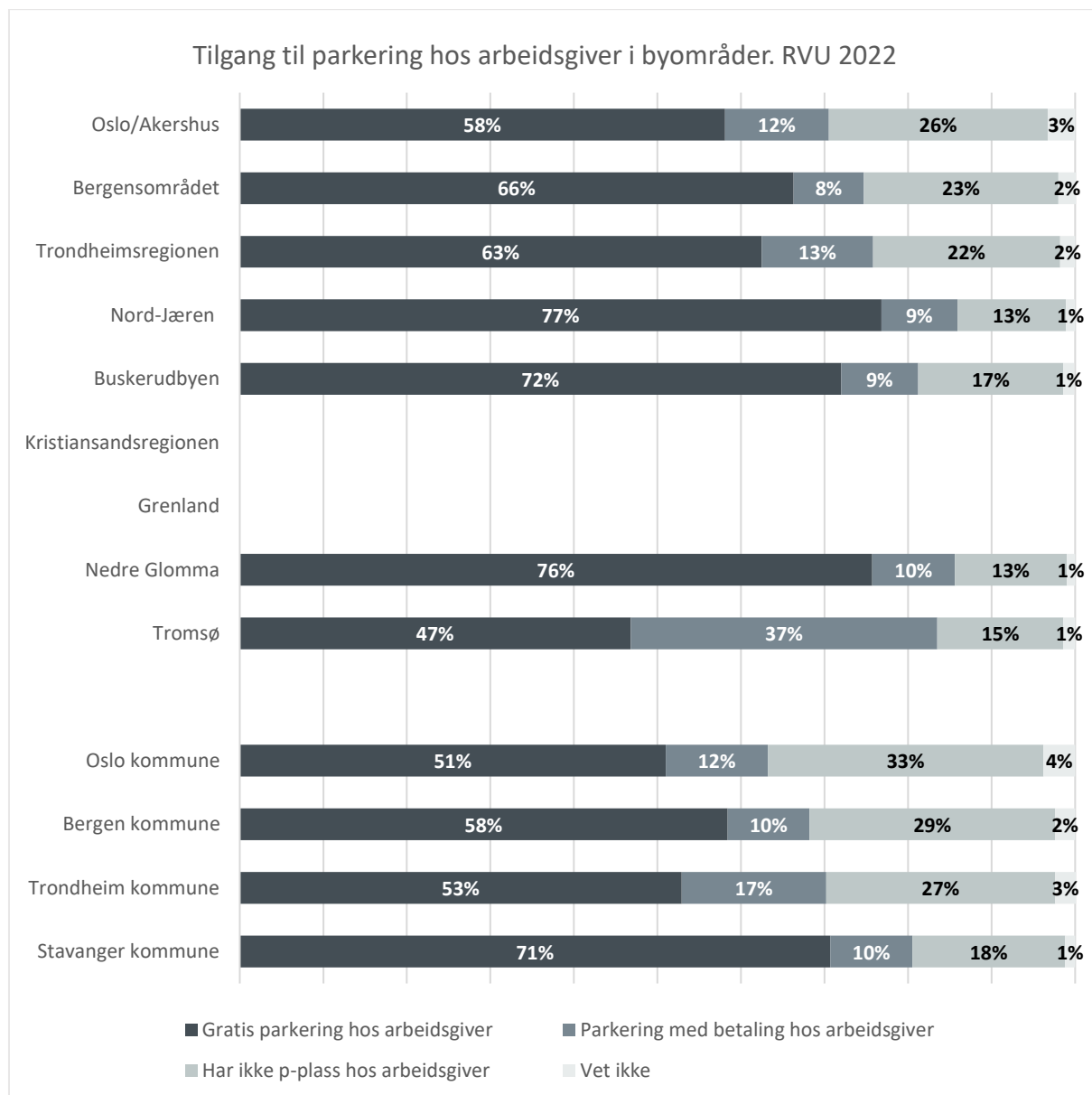
Deltakerne i reisevaneundersøkelsen er spurt om de disponerer sykkel. I alle byene/byområdene er andelen som disponerer sykkel, høy, og andelen som disponerer elsykkel, øker (se figur 22) (Opinion AS, 2023b). Bergensområdet skiller seg ut med en lavere andel som disponerer sykkel, både når det gjelder vanlig sykkel og elsykkel (se figur 70).



Figur 70: Tilgang til sykkel i byområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

Bilparkering ved arbeidsplass

Figur 71 viser tilgang til parkering på arbeidsplassen blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil. Nedre Glomma og Nord-Jæren skiller seg ut med høy andel som har gratis parkering og lav andel som mangler parkeringsplass.



Figur 71: Tilgang til parkering hos arbeidsgiver i byområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

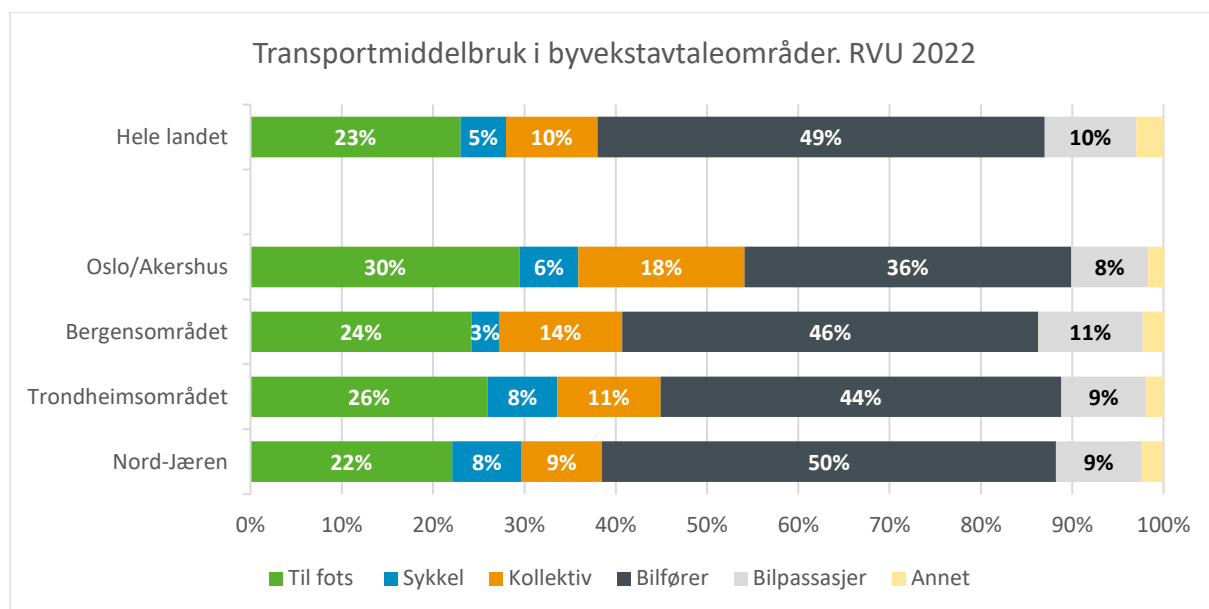
8.2. Byvekstavnaleområder

Byvekstavnaleområdene (BVA-områder) omfatter følgende kommuner:

- Oslo/Akershus: Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo
- Bergensregionen: Bergen, Bjørnafjorden, Alver, Askøy, Øygarden
- Trondheimsområdet: Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal
- Nord-Jæren: Sandnes, Stavanger, Sola, Randaberg

8.2.1. Transportmiddelfordeling

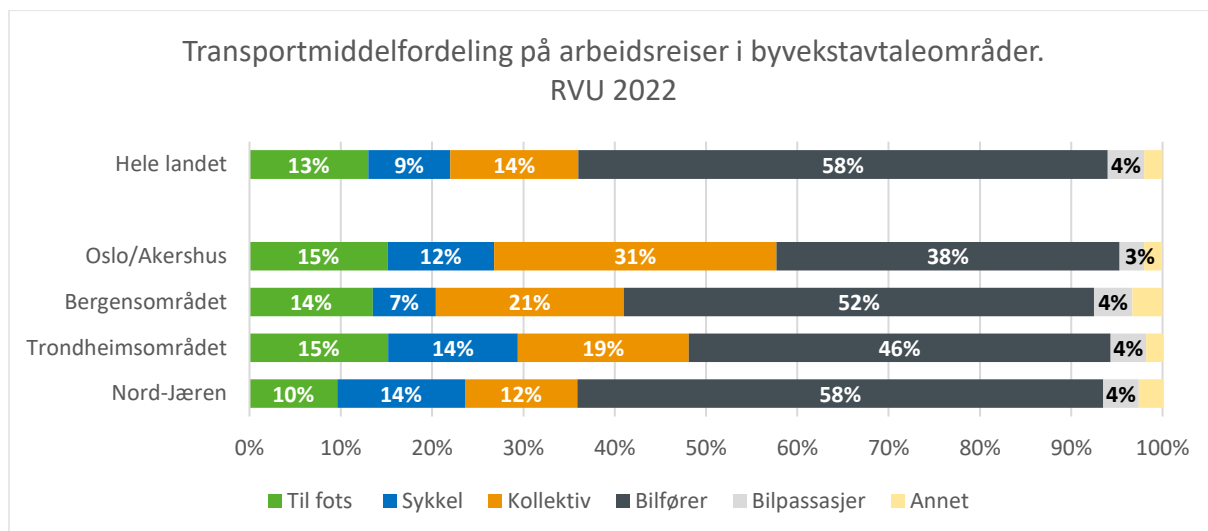
Figur 72 viser transportmiddelfordeling blant bosatte i de største BVA-områdene. Det er høyest fotgjenger- og kollektivandel i Oslo/Akershus. Sykkelandelen er på samme nivå i alle byområdene med unntak av Bergensområdet hvor andelen er lavere. Kategorien annet dekker alle reisemidler som ikke inngår i de andre kategoriene, inkludert elsparkesykkel og mc/moped.



Figur 72: Transportmiddelbruk i byvekstavnaleområdene. RVU 2022 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

Arbeidsreiser

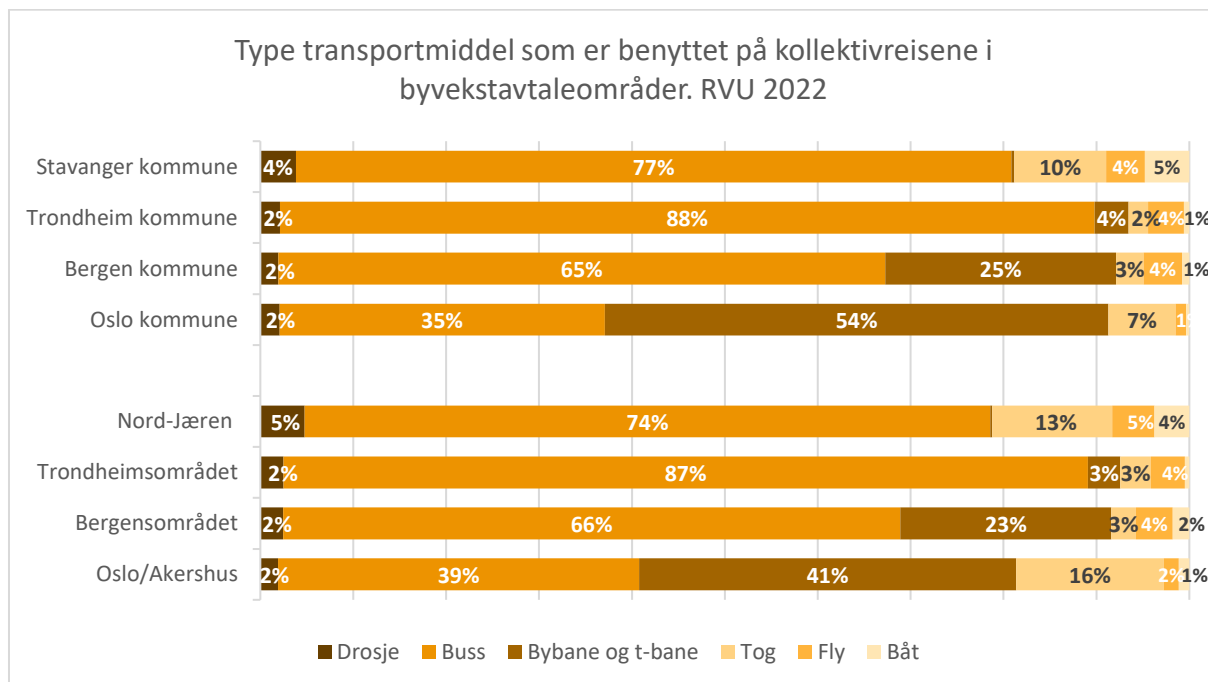
Figur 73 viser transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i BVA-områdene. Oslo/Akershus skiller seg ut med høye kollektivandeler. Bergensområdet har lavest sykkelandel. Nord-Jæren har lavest kollektivandel og lavest andel turer til fots.



Figur 73: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser i byvekstavtaleområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

Kollektivreiser

I BVA-områdene og byene hvor t-bane og bybane inngår i kollektivtilbudet (Oslo og Bergen), utgjør disse en betydelig andel av kollektivreisene. Utover dette dominerer buss. Oslo/Akershus og Nord-Jæren har en større andel togreiser sammenlignet med Bergen- og Trondheimsområdene (se figur 74). Tog utgjør en noe større andel av kollektivreisene utenfor byene.

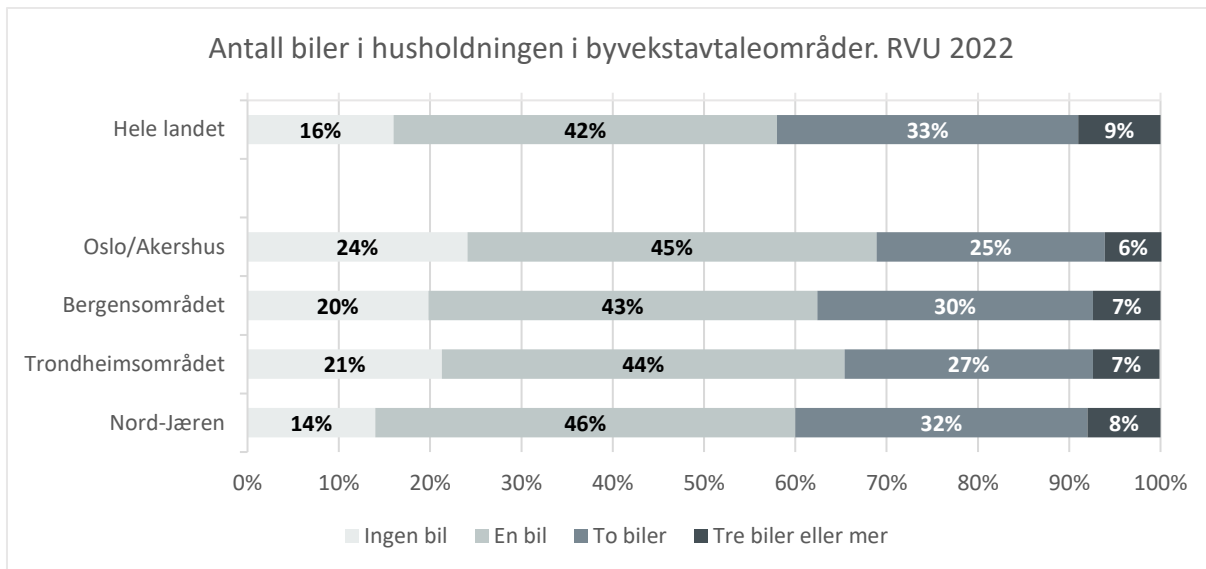


Figur 74: Type transportmiddel som er benyttet på kollektivreisene i byvekstavtaleområdene. RVU 2022 (Opinion 2023b, TØI 2023a)

8.2.2. Tilgang til transportmidler

Antall biler i husholdningene

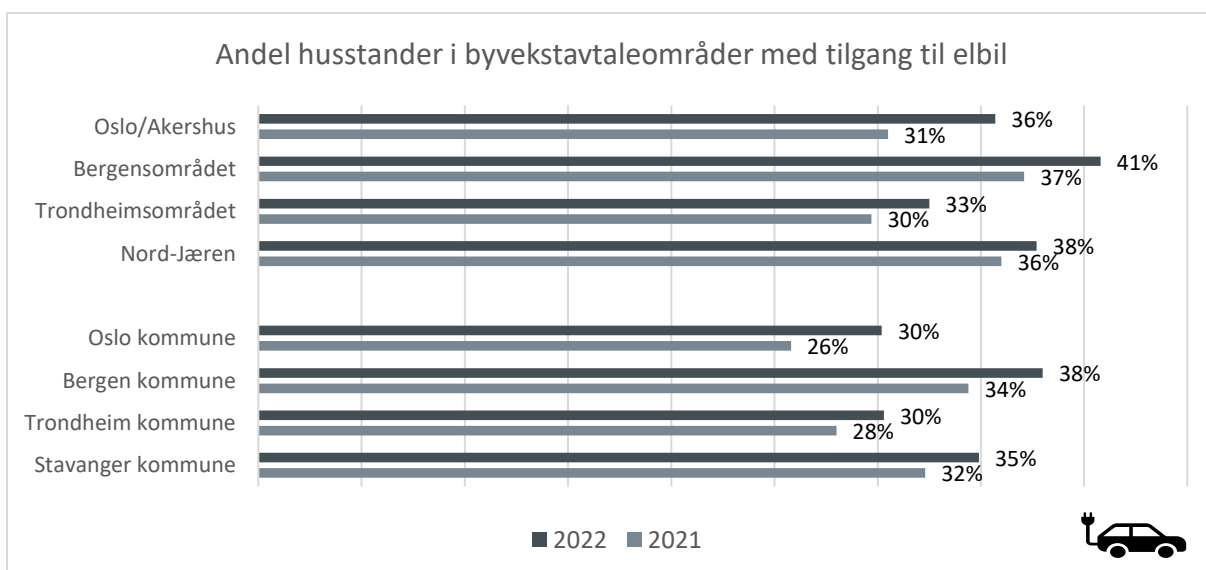
Figur 75 viser hvor stor andel av husholdningene i BVA-områdene som eier eller disponerer henholdsvis ingen biler, en bil, to biler eller tre biler eller mer. Oslo/Akershus har den høyeste andelen husholdninger som ikke eier eller disponerer bil, og den laveste andelen som disponerer mer enn én bil. Andelen som eier eller disponerer én bil er omtrent like stor på tvers av byområdene. Andelen husholdninger som eier eller disponerer mer enn én bil, er størst i Nord-Jæren.



Figur 75: Antall biler i husholdningen i byveksttaleområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

Husholdninger med tilgang til elbil

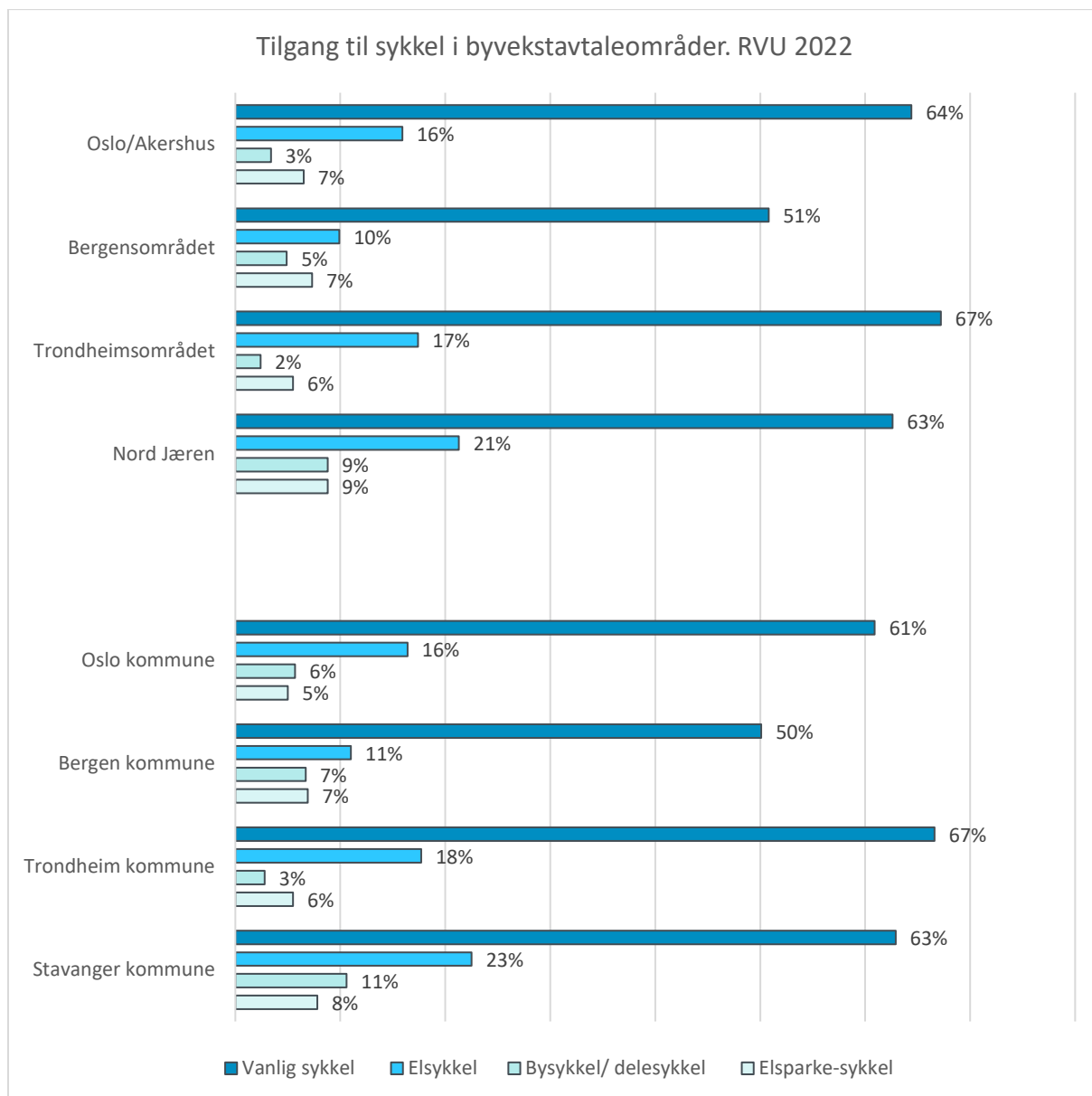
Det har skjedd en vesentlig økning i antall husholdninger som eier eller har tilgang til elbil. Figur 73 viser at andelen husholdninger som eier eller har tilgang til elbil, er størst i Bergensområdet og minst i Trondheimsområdet.



Figur 76: Andel husstander i byveksttaleområder med tilgang til elbil (Opinion AS 2022b, 2023b, TØI 2023a)

Tilgang til sykkel

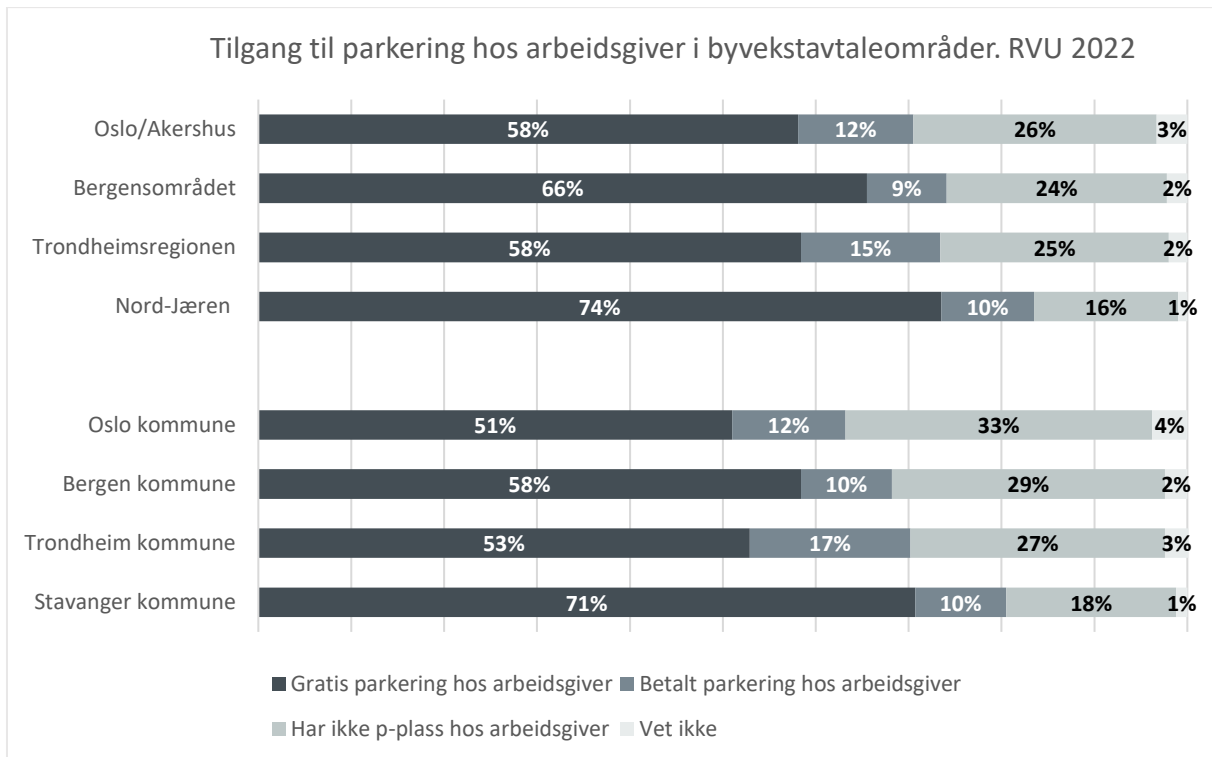
I alle byene/byområdene er andelen som disponerer sykkel høy, og andelen som disponerer elsykkel øker (se figur 24). Bergensområdet skiller seg ut med en lavere andel som disponerer sykkel, både når det gjelder vanlig sykkel og elsykkel (se figur 77).



Figur 77: Tilgang til sykkel i byvekstvtaleområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

Bilparkering ved arbeidsplass

Figur 78 viser 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.



Figur 78: Tilgang til parkering hos arbeidsgiver i byvekstvtaleområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

8.3. Byindekser

Byindeks er en metode for å beregne endring i mengden kjøretøy⁴ på vegnettet. Datagrunnlaget er fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i BVA-områdene. Byindeksen brukes til oppfølging av byvekstavtaler og belønningsavtaler. Indeksen beregnes over en definert periode.

Tabell 14 og 15 viser byindeksen for hvert år, samt for hele perioden som det eksisterer data for i de ulike byområdene.

Tabell 14: Byindeksen for hvert år i byområdene (Svv, Byindekser)

Byområde	År	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
Bergensregionen				-1,7 %	-8,0 %	5,6 %	3,5 %
Nord-Jæren			-2,0 %	-2,6 %	-5,1 %	3,4 %	3,3 %
Oslo/Akershus				-0,3 %	-6,9 %	2,4 %	5,5 %
Trondheimsområdet			-0,3 %	1,3 %	-6,7 %	2,9 %	4,7 %
Buskerudbyen (uten E18)		-0,2 %	-0,1 %	0,3 %	-6,5 %	1,7 %	3,8 %
Grenland		-4,0 %	-0,3 %	0,8 %	-4,6 %	0,8 %	4,0 %
Kristiansand		0,0 %	0,2 %	1,0 %	-2,4 %	3,2 %	1,9 %
Nedre Glomma		1,1 %	0,2 %	0,5 %	-10,8 %	3,1 %	6,4 %
Tromsø		0,2 %	0,9 %	-0,6 %	-6,5 %	3,6 %	-1,3 %

Tabell 15: Byindekser for hele perioden i byområdene (Svv, Byindekser)

	Rapporteringsperiode	Byindeks for hele perioden
Bergensregionen	2018-22	-1,1 %
Nord -Jæren	2017-22	-3,4 %
Oslo/Akershus	2018-22	0,3 %
Trondheimsområdet	2019-22*	0,4 %
Buskerudbyen (uten E18)	2016-22	-1,4 %
Grenland	2016-22	-3,6 %
Kristiansand	2016-22	4,4 %
Nedre Glomma	2016-22	0,3 %
Tromsø	2016-22	-3,9 %

*Rapporteringen av byindeksen gjelder for hele området for byvekstavtalen for Trondheimsområdet med referanseår 2019

⁴ Fra og med 2020 inngår motorsykler i beregningene.

Referanser

- Denstadli, J.M., Hjorthol R. (2002) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport TØI rapport 588/2002 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=1960>
- Denstadli, J.M., Engebretsen, Ø., Hjorthol R., Vågane L. (2006) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport TØI rapport 844/2006 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=4186>
- CARE database, European Commission
- Ellis, I.O., Amundsen, M., Kjørstad, K.N. (2020) Utvikling i de unges reisevaner fra 1990-tallet til i dag UA rapport 129/2019 <https://www.asplanviak.no/prosjekter/utvikling-i-de-unges-reisevaner-fra-1990-tallet-til-i-dag/>
- Fan, Y., Ouyang, S., Zhang, B., Wang, W. (2021) The sustainability of online concert and live concert, MSETEE 2021, E3S Web of Conferances 308, 01017 [The Sustainability of Online Concert and Live Concert | E3S Web of Conferances \(e3s-conferences.org\)](https://www.e3s-conferences.org/)
- Grue, B., Landa-Mata, I., Flotve, B.L. (2021) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 Nøkkelrapport. TØI rapport 1835/2021. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=71405>
- Helsedirektoratet (2023) Årsrapport personskadedata 2022, <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/personskadedata-arsrapporter>
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., Uteng, T.P. (2014) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI rapport 1383/2014 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39511>
- Nasjonalt vegdatabank (NVDB) KOSTRA tallene for 2022 [Vegkart \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no)
- Miljødirektoratet,
Biodrivstoff <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klimatek/transport/biodrivstoff/>
Klimagassutslipp fra veitrafikk <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klimatek/norske-utslipp-av-klimatek/klimatek-utslipp-fra-veitrafikk/>
- Opinion AS (2021). Nøkkeltallsrapport 2020 Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/2020/nokkeltallsrapport-2020-versjon-per-23.12.21.pdf>
- Opinion AS (2022a). Nøkkeltallsrapport 2021 Nasjonal reisevaneundersøkelse. https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/2021/nokkeltallsrapport-2021_levert-29.06.22_pdf.pdf
- Opinion AS (2022b) Reisevaner i de 9 største byområdene 2021 Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)
- Opinion AS (2023a). Nøkkeltallsrapport 2022 Nasjonal reisevaneundersøkelse. <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/2022/nokkeltallsrapport-reisevaner-2022-levert-28-04-2023.pdf>
- Opinion AS (2023b) Reisevaner i de 7 største byregionene med tilleggsutvalg 2022 Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)
- Stangeby, I., Haukeland J.V., Skogli, A. (1999) Reisevaner i Norge 1998 TØI rapport 418/1999 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=7528>
- Stangeby, I. (1987) Reisevaner i Norge ISBN 82-7133-564-2 <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/eldre/rvu-nokkelrapport-1984-1985.pdf>
- Vibe, N. (1993) Norske reisevaner TØI report 183/1993 <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/eldre/toi-rapport-183-1993-rvu-1991-norske-reisevaner.pdf>

Vågane, L., Brechan, I., Hjorthol, R. (2011) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport TØI rapport 1130/2011 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=16282>

Statistisk Sentralbyrå (SSB), Statistikk miljø og transport, www.ssb.no

Statens vegvesen, Årsrapporter 2013-2022
<https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/arsrapporter/>

Statens vegvesen (2023), Trafikksikkerhetsutviklingen 2022, Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetsutviklingen-2022.pdf>

Statens vegvesen, Førstegangsregistrering i Norge pr desember 2022, Kjøretøystatistikk
[Kjøretøystatistikk | Statens vegvesen](#)

Statens vegvesen, Oppdatert status på nullutslippskjøretøy (tall hentet 2023.09.29)
www.vegvesen.no/nullutslipp⁵

Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret (tall hentet 2023.09.29)
<https://trine.atlas.vegvesen.no/>

Trygg Trafikk [Refleks - Alt du trenger å vite om refleksbruk og hvor ofte den bør byttes \(tryggtrafikk.no\)](#)

TØI (2022a) Vekting og analyse av RVU data 2021, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert.

TØI (2022b) Delemobilitet, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert

TØI (2023a) Vekting og analyse av RVU data 2022, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert.

TØI (2023b) Delemobilitet, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert

⁵ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/nullutslippsmalene/>

Figurer

FIGUR 1: KLIMAGASSUTSLIPP OG AREALBRUK FOR ULIKE TRANSPORTFORMER (FAN ET AL, 2021).....	3
FIGUR 2: REDUSERING AV UTSLIPPENE FRA VEITRAFIKK (MILJØDIREKTORATET 2023/MILJØSTATUS.NO)	3
FIGUR 3: HOVEDTRANSPORTMIDDEL PÅ DAGLIGE REISER. RVU 2022. (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	5
FIGUR 4: DAGLIGE REISER 2019, 2020, 2021 OG 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A).....	6
FIGUR 5: KOLLEKTIV-, SYKKEL- OG GÅANDELER PÅ DAGLIGE REISER (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	6
FIGUR 6: REISEMIDDELBRUK FORDELT ETTER REISELENGDE. RVU 2022 (OPINION 2023A, TØI 2023A)	8
FIGUR 7: TRANSPORTMIDDELFORDELING FOR ULIKE ALDERSGRUPPER. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	8
FIGUR 8: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ REISER TIL ULIKE FORMÅL. RVU 2022 (OPINION AS 2023A)	9
FIGUR 9: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ REISER TIL STUDIER/ SKOLE OG ARBEIDSREISER. RVU 2022 (OPINION AS 2023A).....	9
FIGUR 10: UNGDOMMERS REISEVANER 2022 (OPINION AS 2023A).....	10
FIGUR 11: UNGDOMMER - ANTALL REISER (ELLIS ET AL. 2020, TØI 2022A, TØI 2023A).....	10
FIGUR 12: GÅANDELER (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A)	11
FIGUR 13: GÅANDEL. UTVIKLING HOS UNGDOMSGRUPPER (ELLIS ET AL 2020, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, TØI 2023A)	11
FIGUR 14: ANDEL REISER TIL FOTS FOR ULIKE REISEHENSIKTER. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	12
FIGUR 15: GÅANDELER HOS ULIKE GRUPPER AV BEFOLKNINGEN. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	12
FIGUR 16: REISELENGDE TIL FOTS. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	13
FIGUR 17: GJENNOMSNIITT REISELENGDE TIL FOTS (VIBE 1993, DENSTADLI ET AL 2002, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A)	13
FIGUR 18: GÅTURER. FORDELING OVER DØGNET. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A).....	14
FIGUR 19: GÅANDEL. VARIASJON GJENNOM UKA OG ÅRET. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	14
FIGUR 20: SYKKELREISENES ANDEL OVER TID (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A)	15
FIGUR 21: SYKKELANDEL. UTVIKLING HOS UNGDOMSGRUPPER. (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, ELLIS ET AL 2020).....	15
FIGUR 22: HVILKEN INFRASTRUKTUR BENYTTES SYKLISTER? RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	16
FIGUR 23: REISELENGDE SYKKELTUR. RVU 2022 (OPINION 2023A, TØI 2023A)	16
FIGUR 24: TYPE SYKKEL BENYTTET. (OPINION AS 2023A, TØI 2023A).....	17
FIGUR 25: IMPORTERTE SYKLER (SSB, TABELL 08801).....	17
FIGUR 26: KM GANG- OG SYKKELANLEGG (NVDB, KOSTRA 2022)	18
FIGUR 27: NYBYGDE GS-ANLEGG PÅ RIKSVEGNETT (STATENS VEGVESEN, 2013-2022, ÅRSRAPPORTER)	18
FIGUR 28: KOLLEKTIVREISENES ANDEL OVER TID (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A).....	19
FIGUR 29: REISELENGDE KOLLEKTIVTURER. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A).....	19
FIGUR 30: TYPE KOLLEKTIVTRANSPORT BENYTTET PÅ KOLLEKTIVREISEN. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	20
FIGUR 31: TILGANG TIL KOLLEKTIVTRANSPORT. RVU 2022 (OPINION AS 2023A)	20
FIGUR 32: VENTETID VED HOLDEPLOSS. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	21
FIGUR 33: PUNKTLIGHET FOR KOLLEKTIVTRANSPORTMIDDELET. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A).....	21
FIGUR 34: VENTETID VED FORSINKELSER. RVU 2022 (OPINION AS 2023A, TØI 2023A).....	22
FIGUR 35: SITTEPLOSS PÅ HELE ELLER DELER AV REISEN. RVU 2022 (OPINION 2023A, TØI 2023A).....	22
FIGUR 36: TRENGSEL BLANT STÅENDE PÅ KOLLEKTIVTRANSPORTMIDDELET. RVU 2022 (OPINION 2023A, TØI 2023A)	23
FIGUR 37: ANTALL PASSASJERER I KOLLEKTIVTRAFIKKEN (SSB, TABELL 11570)	23
FIGUR 38: NYE KOLLEKTIVFELT (STATENS VEGVESEN 2018-20122, ÅRSRAPPORTER).....	25
FIGUR 39: HOLDEPLASSER OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER (STATENS VEGVESEN 2018-2022, ÅRSRAPPORTER)	25
FIGUR 40: KLIMAGASSUTSLIPP FRA VEGTRAFIKKEN (SSB, TABELL 08940).....	26
FIGUR 41: KJØRETØYPARKEN I NORGE (PER 31.12.2022) (SVV, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	27
FIGUR 42: KJØRETØYPARKENS DRIVSTOFF-FORDELING (PER 31.12.2022) (SVV, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY).....	27
FIGUR 43: NYREGISTRERTE KJØRETØYER I 2022 ETTER TYPE DRIVSTOFF (SVV, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER DESEMBER 2022)	28
FIGUR 44: PERSONBILBESTANDEN FORDELT PÅ DRIVSTOFF 2022 (SVV, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER DESEMBER 2022, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	29

FIGUR 45: PERSONBILER: BESTAND ELBILER OG ÅRLIG MARKEDSANDEL (SVV, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER DESEMBER 2022, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	29
FIGUR 46: PERSONBILER: BESTAND LADBARE HYBRIDBILER OG ÅRLIG MARKEDSANDEL (SVV, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER DESEMBER 2022, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	30
FIGUR 47: ANTALL OFFENTLIG TILGJENGELIGE LADEPUNKT I NORGE (ELBILFORENINGEN).....	31
FIGUR 48: SALG AV FLYTENDE BIODRIVSTOFF TIL VEGTRAFIKK (MILJØDIREKTORATET)	31
FIGUR 49: RÅSTOFF TIL FLYTENDE BIODRIVSTOFF TIL VEGTRAFIKK 2022 (MILJØDIREKTORATET).....	32
FIGUR 50: BILDELING: ANTALL BRUKERE OG ANTALL BOOKINGER (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER, TØI 2023B)	33
FIGUR 51: BYSYKKEL: ANTALL BRUKERE OG ANTALL TURER (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER, TØI 2023B)	34
FIGUR 52: REISEMIDDEL VED ULYKKER MED PERSONSKADE PÅ VEG 2022 (HELSEDIREKTORATET 2023)	35
FIGUR 53: POLITIRAPPORTERTE FOTGJENGERULYKKER (SSB, TABELL 09000)	36
FIGUR 54: DREPTE FOTGJENGERE PER MILLION INNBYGGERE 2018-2021 (CARE DATABASE, EC).....	36
FIGUR 55: REFLEKSBRUK (STATENS VEGVESEN 2023 TRAFIKKSIKKERHETSUTVIKLINGEN, TRYGG TRAFIKK).....	37
FIGUR 56: POLITIRAPPORTERTE SYKKELULYKKER (SSB, TABELL 09000)	37
FIGUR 57: DREPTE SYKLISTER PER MILLION INNBYGGERE 2018-2021 (CARE DATABASE, EC)	38
FIGUR 58: ANDEL SOM BRUKER SYKKELHJELM (STATENS VEGVESEN 2023, TRAFIKKSIKKERHETSUTVIKLINGEN).....	38
FIGUR 59: TRAFIKKULYKKER SOM INVOLVERER BUSS/MINIBUSS (SSV, TRAFIKKULYKKESREGISTERET)	39
FIGUR 60: TRAFIKKULYKKER SOM INVOLVERER SPORVOGN/TRIKK (SSV, TRAFIKKULYKKESREGISTERET).....	39
FIGUR 61: TRANSPORTMIDDELBRUK I BYOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B)	41
FIGUR 62: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ ARBEIDSREISER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B)	41
FIGUR 63: TYPE TRANSPORTMIDDEL SOM ER BENYTTET PÅ KOLLEKTIVREISENE. RVU 2022 (OPINION 2023B, TØI 2023A)	42
FIGUR 64: SYKKELANDLER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B OG 2023B).....	45
FIGUR 65: KOLLEKTIVANDLER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B OG 2023B)	46
FIGUR 66: BILFØRERANDLER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B OG 2023B)	47
FIGUR 67: ANDEL BILER I HUSHOLDNINGEN I BYOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B).....	48
FIGUR 68: ANDEL HUSSTANDER UTEN TILGANG TIL BIL I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B OG 2023B, TØI 2023A).....	49
FIGUR 69: ANDEL HUSSTANDER MED TILGANG TIL ELBIL I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B OG 2023B, TØI 2023A).....	50
FIGUR 70: TILGANG TIL SYKKEL I BYOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A)	51
FIGUR 71: TILGANG TIL PARKERING HOS ARBEIDSGIVER I BYOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A).....	52
FIGUR 72: TRANSPORTMIDDELBRUK I BYVEKSTAVTALEOMRÅDENE. RVU 2022 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A)	53
FIGUR 73: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ ARBEIDSREISER I BYVEKSTAVTALEOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A)	54
FIGUR 74: TYPE TRANSPORTMIDDEL SOM ER BENYTTET PÅ KOLLEKTIVREISENE I BYVEKSTAVTALEOMRÅDENE. RVU 2022 (OPINION 2023B, TØI 2023A).....	54
FIGUR 75: ANTALL BILER I HUSHOLDNINGEN I BYVEKSTAVTALEOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A).....	55
FIGUR 76: ANDEL HUSSTANDER I BYVEKSTAVTALEOMRÅDER MED TILGANG TIL ELBIL (OPINION AS 2022B, 2023B, TØI 2023A)	55
FIGUR 77: TILGANG TIL SYKKEL I BYVEKSTAVTALEOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A)	56
FIGUR 78: TILGANG TIL PARKERING HOS ARBEIDSGIVER I BYVEKSTAVTALEOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A)57	

Tabeller

TABELL 1: GJENNOMSNIITT REISELENGDE, REISETID OG HASTIGHET (OPINION AS 2023A, TØI 2023A)	7
TABELL 2: REISELENGDE OG REISETID FOR ALLE REISER (DENSTADLI ET AL 2002, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, TØI 2023A)	7
TABELL 3: PRODUKSJON, KAPASITETSUTNYTTELSE OG BILLETTINNTEKTER FOR BUSSTRANSPORT (SSB, TABELL 11572, TABELL 06670 OG TABELL 11570)	24
TABELL 4: PRODUKSJON, KAPASITETSUTNYTTELSE OG BILLETTINNTEKTER FOR SPORVEG OG FORSTADSBANE (SSB, TABELL 08934 OG TABELL 11570)	24
TABELL 5: PRODUKSJON, KAPASITETSUTNYTTELSE OG BILLETTINNTEKTER FOR JERNBANE (SSB, TABELL 08935 OG TABELL 11570) ..	24
TABELL 6: PRODUKSJON, KAPASITETSUTNYTTELSE OG BILLETTINNTEKTER FOR PASSASJERBÅTER (SSB, TABELL 06259 OG TABELL 11570)	24
TABELL 7: NYBYGDE ANLEGG FOR KOLLEKTIVTRANSPORT LANGS RIKSVEG (STATENS VEGVESEN, 2018-2022, ÅRSRAPPORTER)	25
TABELL 8: ENDRING AV PERSONBILBESTANDEN FORDELT PÅ DRIVSTOFF (SSB, TABELL 118232)	30
TABELL 9: BUSSETER ETTER TYPE DRIVSTOFF (SSB, TABELL 11823)	30
TABELL 10: BILDELING (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER, TØI 2023B)	33
TABELL 11: BYSYKKEL (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER, TØI 2023B)	34
TABELL 12: HASTIGHET BUSS (KM/T) I BYOMRÅDER (SSB TABELL 06669 OG 06673).....	43
TABELL 13: KAPASITETSUTNYTTELSE FOR BUSS (%) I BYOMRÅDER (SSB TABELL 06669 OG TABELL 06673)	44
TABELL 14: BYINDEKEN FOR HVERT ÅR I BYOMRÅDENE (SVV, BYINDEKSER).....	58
TABELL 15: BYINDEKSER FOR HELE PERIODEN I BYOMRÅDENE (SVV, BYINDEKSER).....	58



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag