

Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2019





Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Forord

Dette er det andre nasjonale regnskapet for bærekraftig mobilitet.

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 oktober 2020

Per Morten Lund
Direktør Transport og Samfunn, Statens vegvesen

Innhold

Forord	3
1 Reisevaner for hele landet	6
Hovedtransportmiddel for alle daglige reiser	6
Reiselengde, reisetid og reisehastighet	6
Hovedtransportmiddel for ulike reisemål	7
Hovedtransportmiddel på arbeidsreiser og studiereiser	7
Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper	8
Hovedtransportmiddel på barns skolereiser	8
Ungdommers reisevaner	9
Ungdom reiser mindre enn før	9
2 Reisevaner i de største byene	11
Transportmiddelfordeling	11
Arbeidsreiser	11
Sykkelandel	12
Kollektivandel	12
Bilførerandel	13
Antall biler i husholdningen	13
Husstander uten tilgang til bil	14
Husholdninger med tilgang til el-bil	14
Tilgang til sykkel	15
Parkering ved arbeidsplass	15
Byindeks (endring i trafikkmengde)	16
3 Mer om gåing	18
Andel reiser til fots	18
Reiselengde til fots	18
Reiselengde til fots for reiser med ulike transportmidler	19
Andel reiser til fots i norske kommuner	19
Andel reiser til fots for ulike reisehensikter	20
Andel reiser til fots for ulike grupper av befolkningen	21
Gangandeler blant ungdommer	21
Fordeling av gåturer over døgnet	22
Andel reiser til fots fordelt over uka og året	22
4 Mer om sykling	24
Sykkelreisens andel av alle reiser	24
Begrunnelser for å sykle	24
Ungdommer sykler mindre	25
Type sykkel benyttet	25
Andel av sykkelturet på ulik infrastruktur	26
Hvilke årstider sykkel brukes	26
Sykkelsalg	27
Anmeldte sykkeltveri	27
Sykkelveginspeksjoner på riksvegnettet	28
Asfaltering av gang- og sykkeveger på riksvegnettet	28
Gang- og sykkelveger driftet med barvegstandard vinteren 2018/19	29

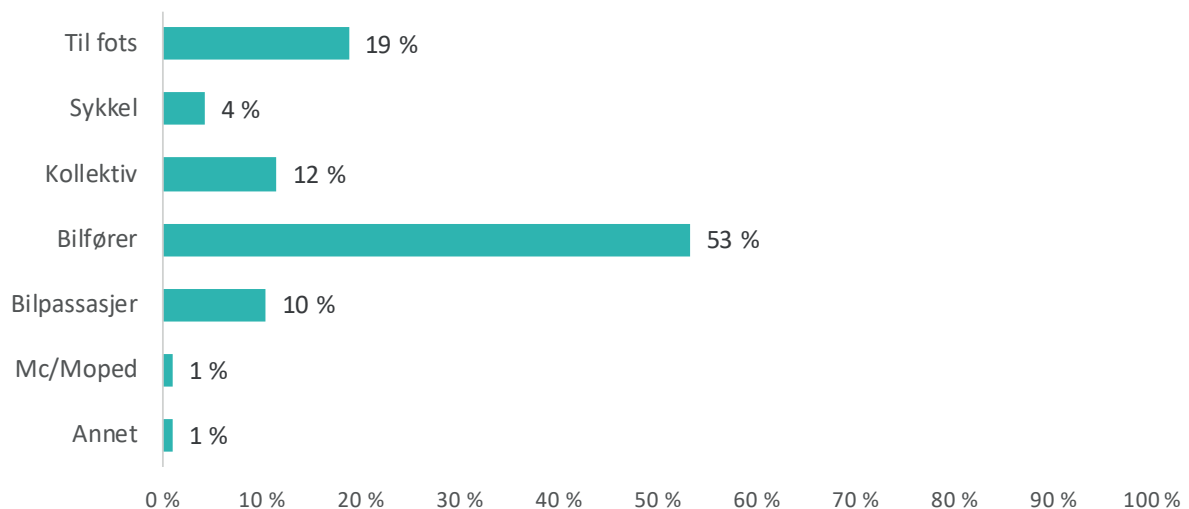
5 Mer om kollektivtransport	31
Antall passasjerer på ulike kollektive transportmidler	31
Hastighet på stamlinjenettet i de fire største byene	31
Kapasitetsutnyttelse i prosent buss	32
Hastighet buss (vognkilometer per vogntime)	32
Type kollektivtransport benyttet	33
Busser etter type drivstoff	33
Busstransport	33
Sporveg og forstadsbane	34
Jernbane	34
Passasjerbåter	34
Tilgang til kollektivtransport	35
Ventetid ved holdeplass	35
Punktlighet	36
Ventetid for forsinkelser	36
Sitteplass på turen	37
Plass om bord	37
6 Delemobilitet	39
Bildeling	39
Bysykkel	39
7 Lav- og nullutslippsløsninger	41
Klimagassutslipp fra vegtrafikken	41
Elbilers andel av bilparken og nybilsalget	41
Ladbare hybridbilers andel av bilparken og nybilsalg	42
Personbilestand fordelt på drivstoff	42
Øvrige nyregistrerte kjøretøy etter type drivstoff 2019	43
Kjøretøyparken etter type drivstoff	44
Offentlige ladepunkter	44
Biodrivstoff	45
8 Trafikksikkerhet	47
Antall drepte og hardt skadde i politirapporterte ulykker	47
Antall skadde trafikanter rapportert hos helseforetak	48
Drepte syklister per million innbyggere i europeiske land	48
Drepte fotgjengere per million innbyggere i europeiske land	49
Ulykker som involverer buss og trikk	49
Typer sykkelulykker - selvrapporterte ulykker	50
Refleksbruk	50
Sykkelhjelmbruk	50
9 Infrastruktur	53
Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet	53
Utbygging av gang- og sykkelanlegg på riksvegnettet i forhold til målene i NTP	53
Antall km gang- og sykkelanlegg fordelt på stat, fylker og kommuner	54
Nybygde anlegg for kollektiv transport langs riksveg	54
Utbygging/utbedring av kollektivanlegg i forhold til målene i NTP	55

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.

Hovedtransportmiddel på alle daglige reiser

Hovedtransportmiddelet er det transportmiddelet trafikanten tilbakela flest km med på reisen.



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

Reiselengde, reisetid og reisehastighet

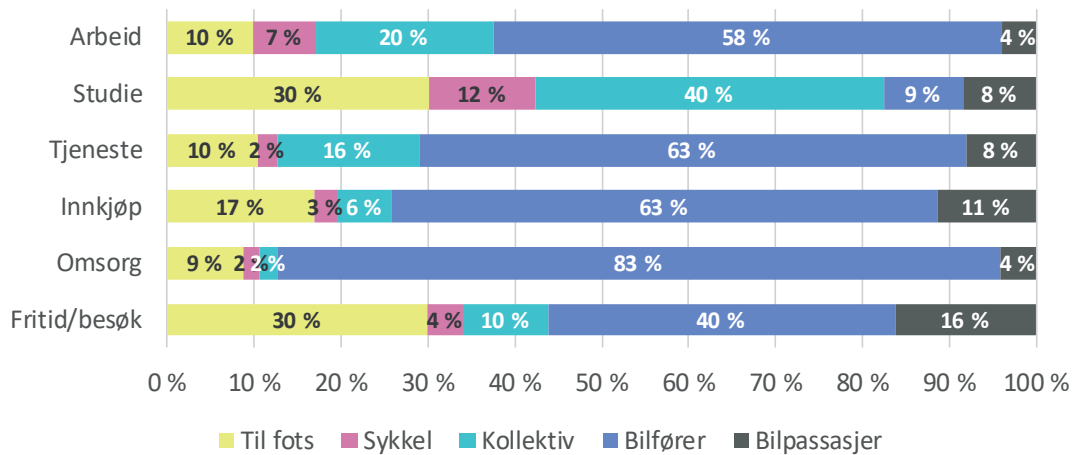
Her er beregnet gjennomsnittlig reiselengde, reisetid og reisehastighet for alle daglige reiser.

	Gjennomsnitt reiselengde(km)	Gjennomsnitt reisetid (min)	Gjennomsnitt hastighet (km/time)
Til fots	1,5	19,3	4,8
Sykkel	5,3	19,8	16,2
Kollektiv	20,3	45,8	20,7
Bilfører	18,5	20,7	40,8
Bilpassasjer	22,2	26,5	41,5
Mc/moped	18,5	20,0	39,4
Alle reiser	22,1	25,2	32,8

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

Hovedtransportmiddel for ulike reiseformål

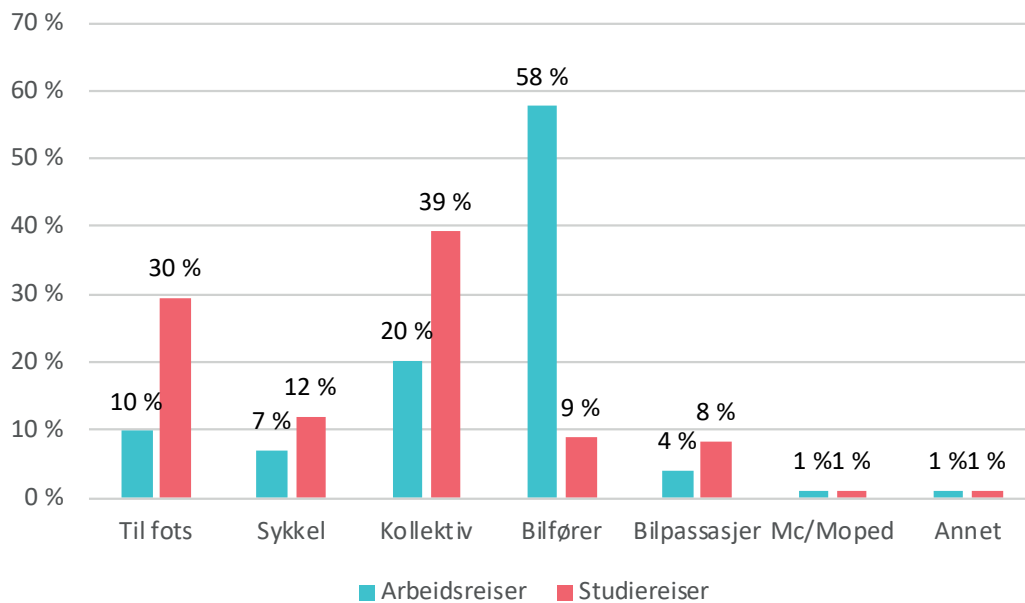
Hovedtransportmiddelfordeling for daglige reiser med ulike formål.



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

Hovedtransportmiddel på arbeidsreiser og studiereiser

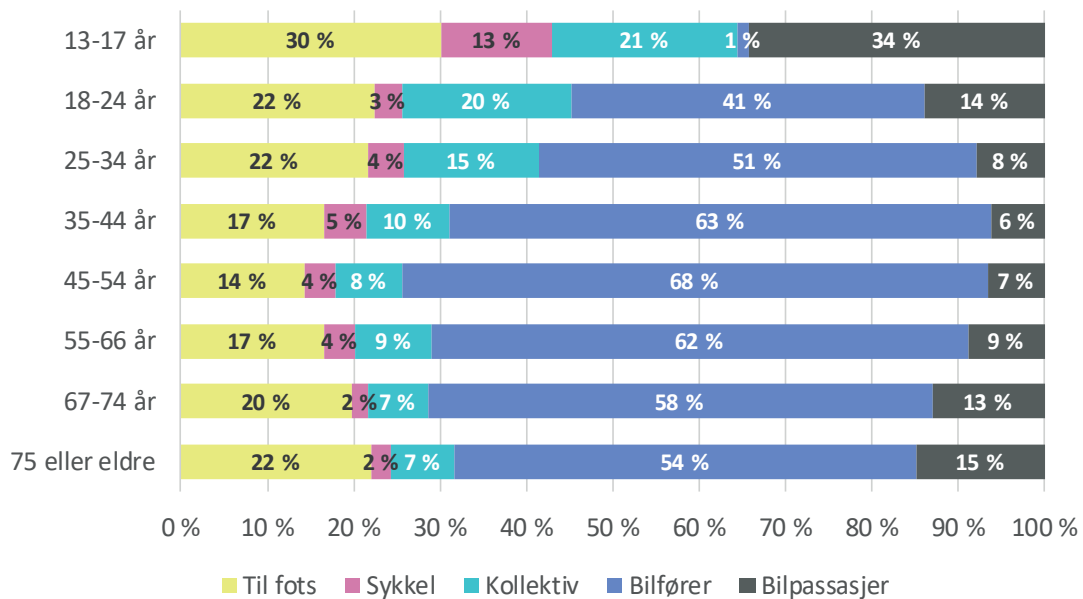
Dette er reiser mellom hjemmet og arbeidssted/studiested. Reiser i arbeidstida inngår ikke. Figuren illustrerer hvor store ulikheter det er i reisevanene til ulike reiseformål.



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

Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper

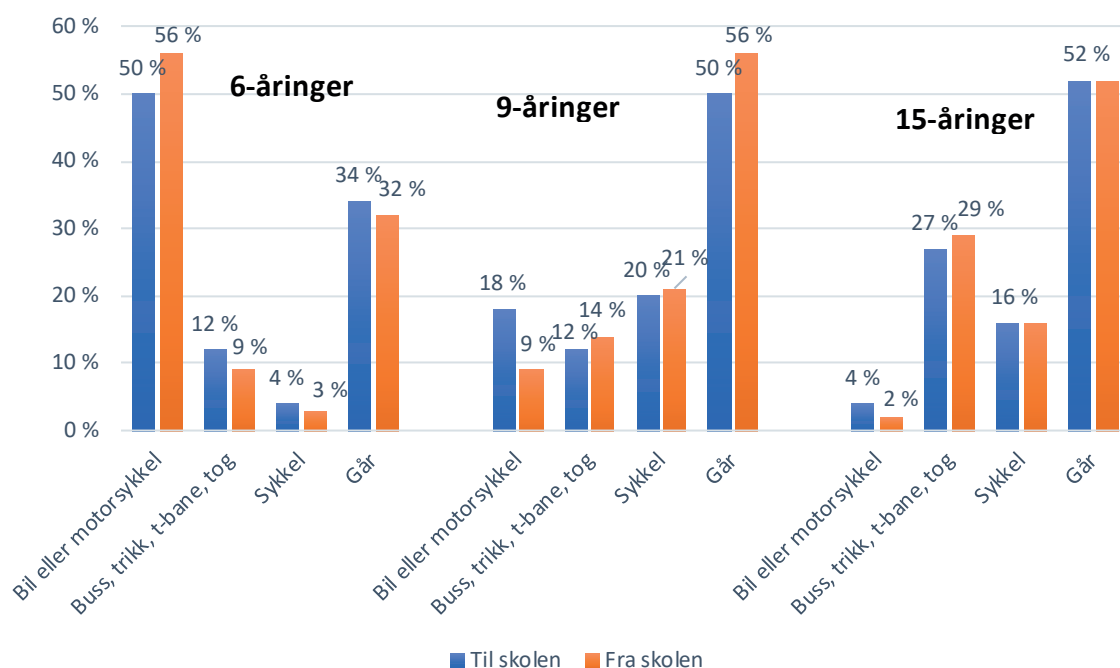
Gåing, sykling og kollektivreiser er mest utbredt i aldersgruppa 13-24 år. Sykkelandelen synker kraftig etter 18-årsalderen. Fra 55-årsalderen øker andelen turer som fotgjenger og bilpassasjer med økende alder.



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

Hovedtransportmiddel på barns skolereiser

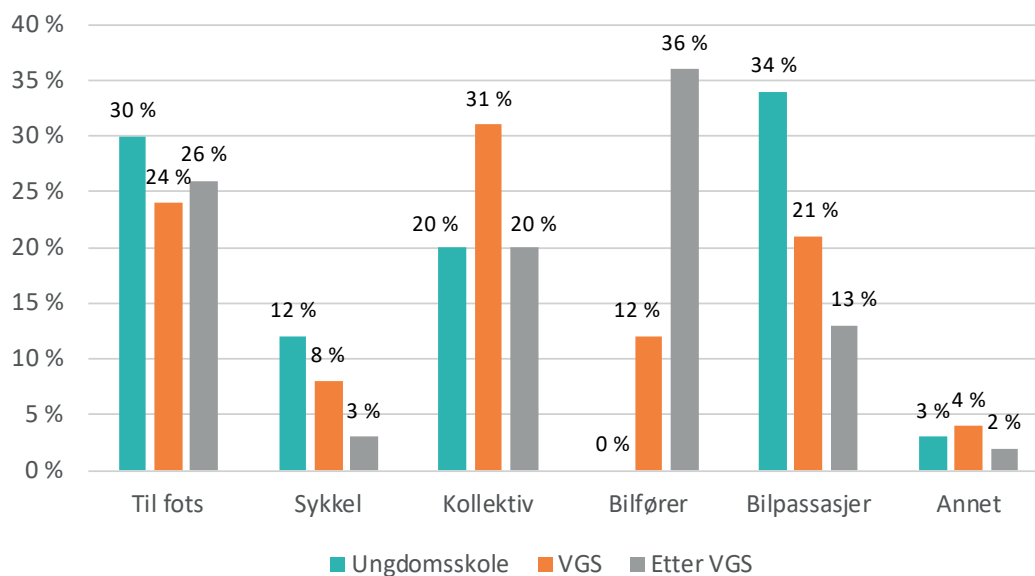
Figuren under viser 6-, 9-, og 16-åringers reisemåte til og fra skolen. Andelen som blir kjørt reduseres betydelig etter hvert som barna blir eldre. Samtidig ser vi at 9-åringene er mest aktive på skoleveg og nærmest målet om at 80 % av barn og unge skal gå og sykle til skolen.



Kilde: Kartlegging av fysisk aktivitet, sedatid og fysisk form blant barn og unge 2018, Norges idrettshøgskole (ungKan3)

Ungdommers reisevaner

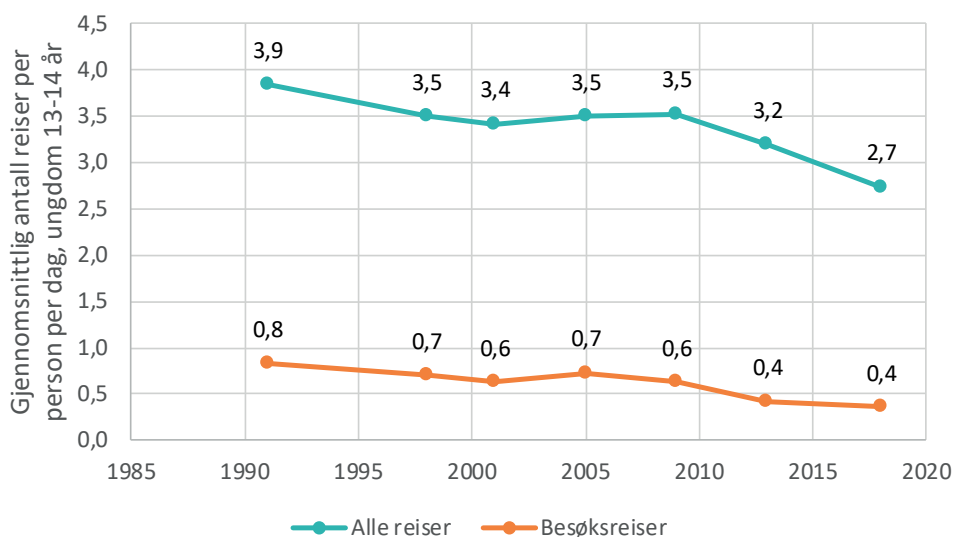
Det er stor forskjell i transportmiddelbruk i de yngste aldersgruppene. Ungdomskolelever blir i stor grad kjørt. Elever på videregående har høy kollektivbruk, særlig knyttet til skolereiser. De eldste ungdommene (18-24 år) kjører mye bil, og benytter sykkel i liten grad.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1991-2018 og 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: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1991-2018 og Urbanet Analyse



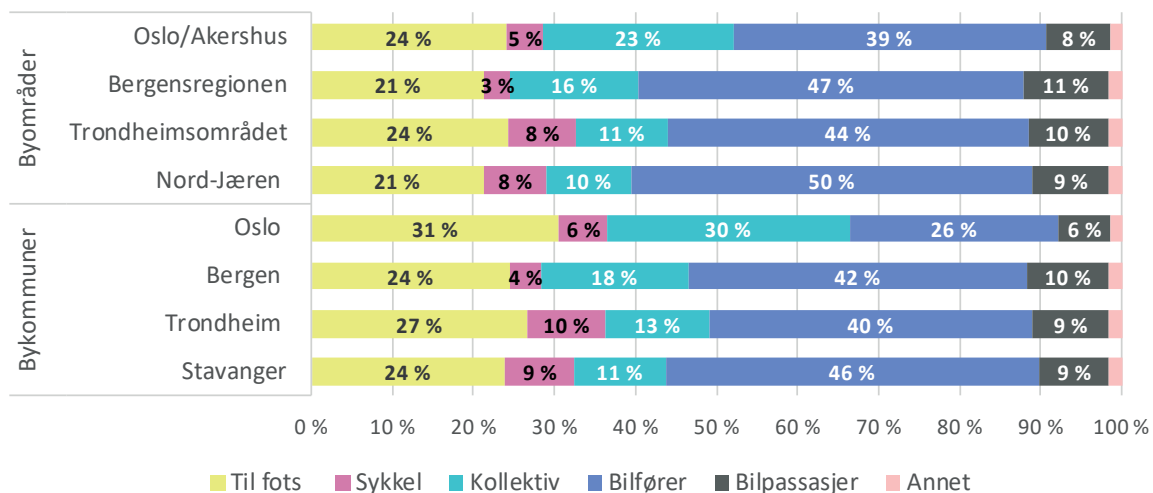
Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

2 Reisevaner i de største byene

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

Transportmiddelfordeling

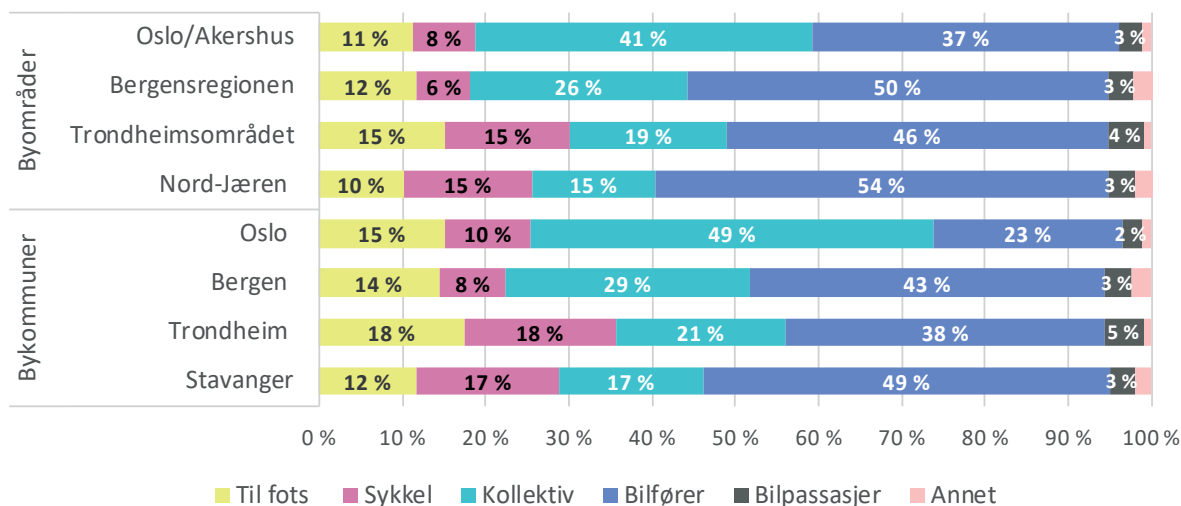
Transportmiddelfordeling blant bosatte i de største byene/byområdene¹. Det er høyest gang- og kollektivandel i Oslo, mens Trondheim og Stavanger har høyest sykkelandel.



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

Arbeidsreiser

Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i de største byene/byområder.

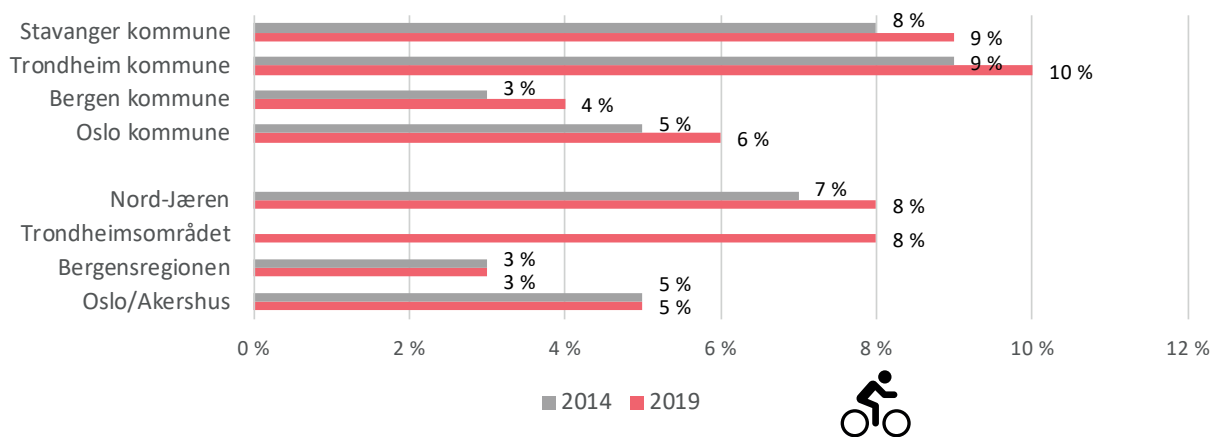


Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2019, Epinion Norge og Urbanet Analyse

¹ 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

Sykkelandel

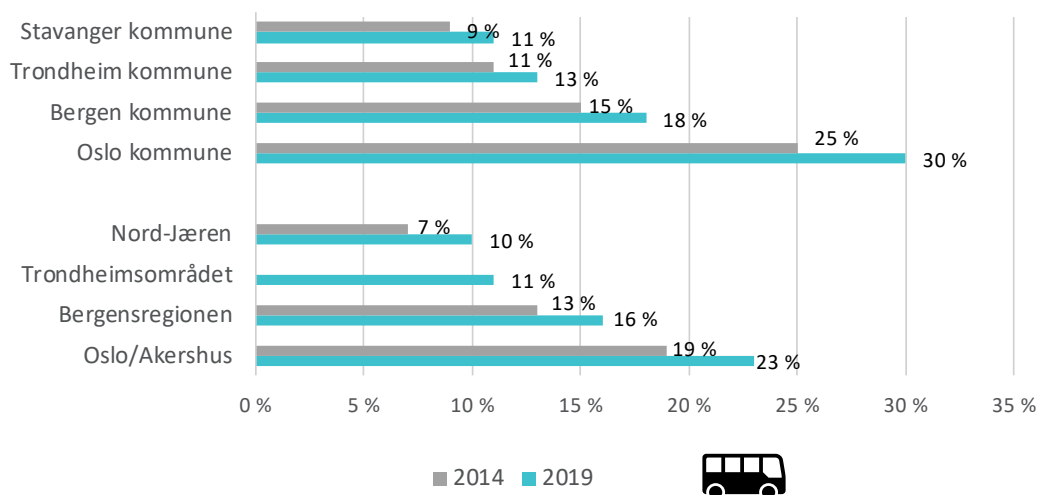
Sykkelreisere andel i prosent av totalt antall reiser blant de bosatte. Det har vært en liten økning siden 2014.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2013/14 og 2019, TØI, Epinion Norge og Urbanet Analyse

Kollektivandel

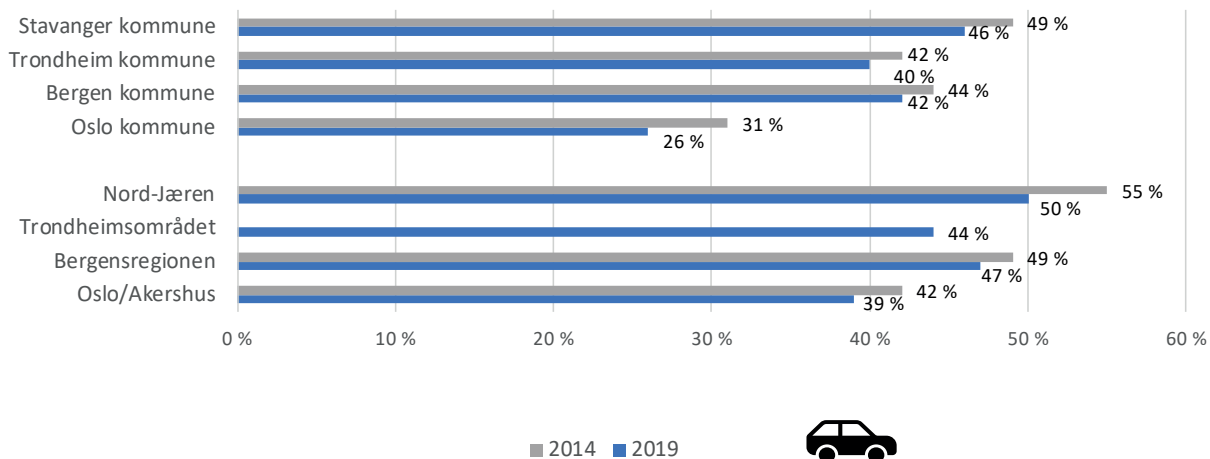
Kollektivreisere andel av totalt antall reiser blant de bosatte. Det har jevnt over vært god økning av kollektivandelene siden 2014.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2013/14 og 2019, TØI, Epinion Norge og Urbanet Analyse

Bilførerandel

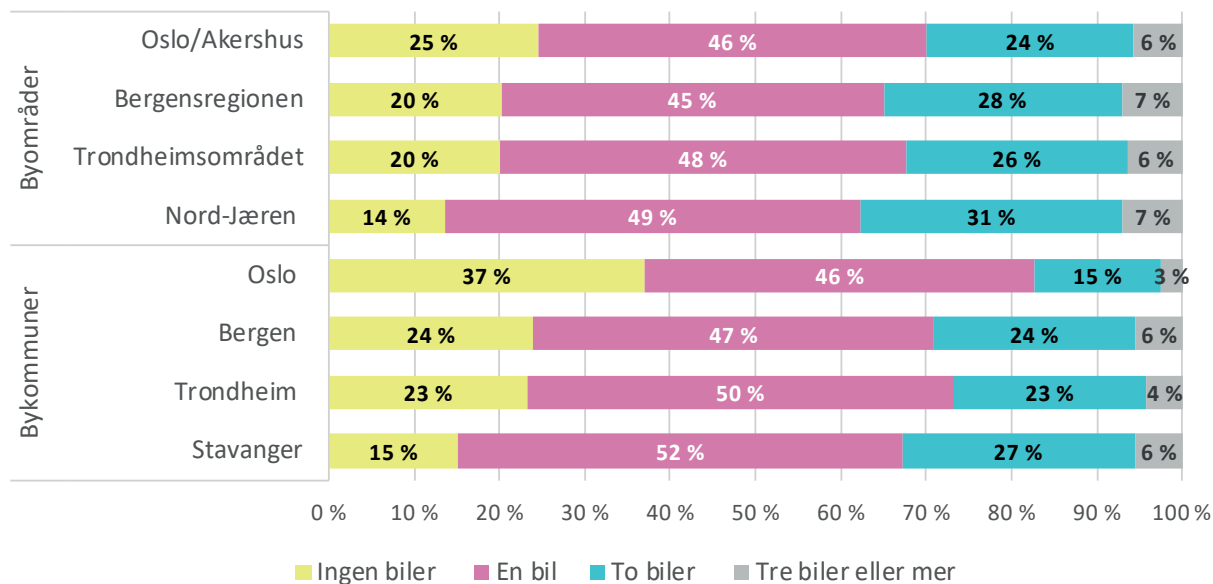
Andel av reiser som bilfører. Det har vært nedgang i alle byer/byområder siden 2014, men størst reduksjon i Oslo og Nord-Jæren.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2013/14 og 2019, TØI, Epinion Norge og Urbanet Analyse

Antall biler i husholdningen

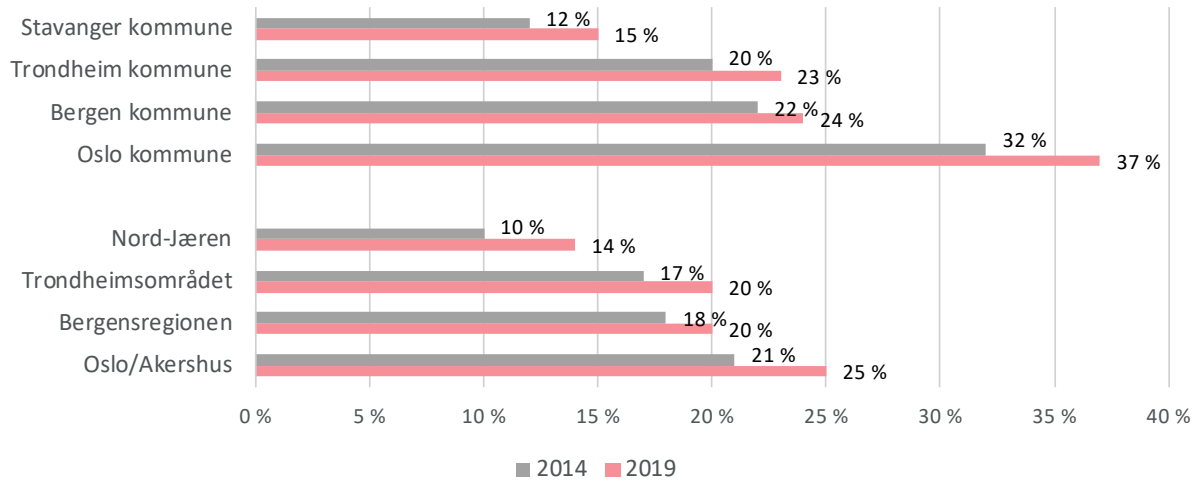
Antall biler som husholdningene eier eller disponerer. Det er flest biler per husholdning i Stavanger/Nord-Jæren og færrest i Oslo by.



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

Hustander uten tilgang til bil

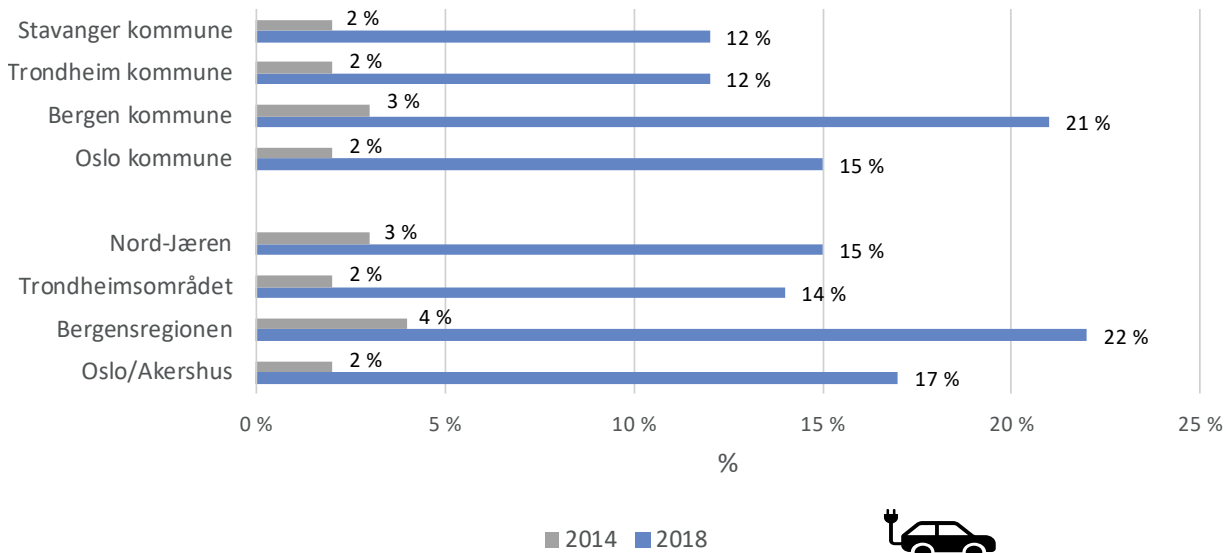
Stadig flere husholdninger hverken eier eller har tilgang til bil. Andelen har økt i alle de største byene/byområdene siden 2014. Oslo by har størst andel bilfrie husholdninger, mens i motsatt ende er Stavanger og Nord-Jæren.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2013/14 og 2019, TØI, Epinion Norge og Urbanet Analyse

Husholdninger med tilgang til el-bil

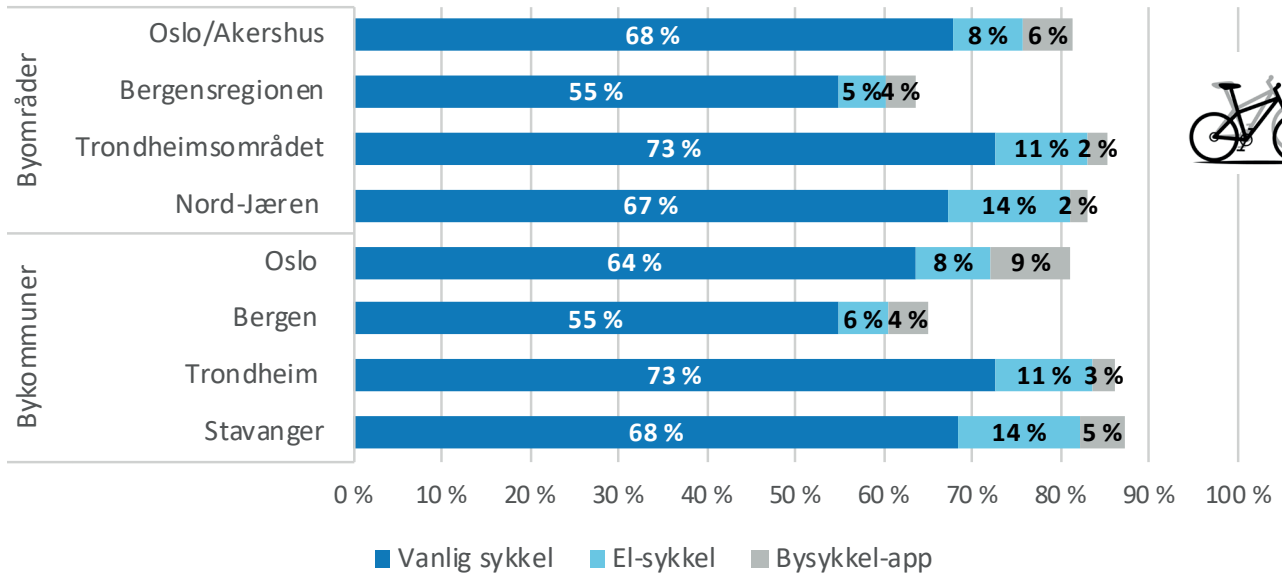
De siste årene har det vært stor økning i antall husholdninger som eier eller har tilgang til el-bil. Økningen har vært størst i Bergen og Bergensregionen.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2013/14 og 2019, TØI, Epinion Norge og Urbanet Analyse

Tilgang til sykkel

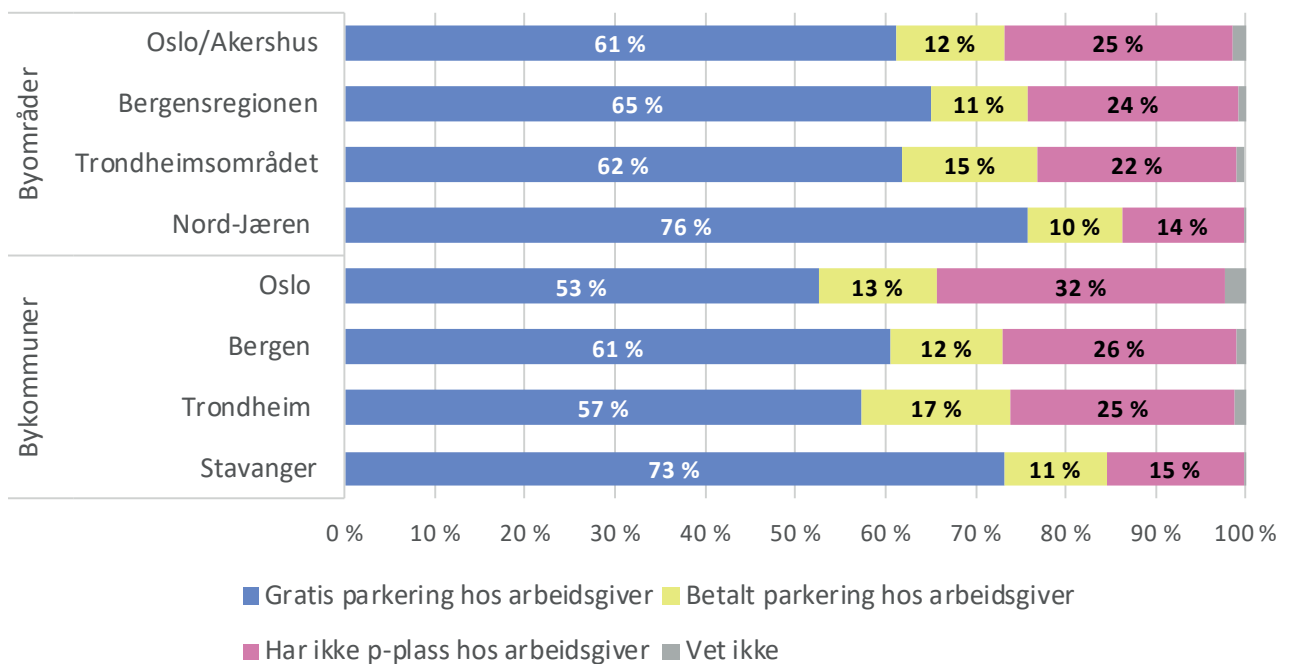
Respondentene til reisevaneundersøkelsen er spurt om de disponerer sykkel. I alle byene er andelen som disponerer sykkel 80-90 %, med unntak av Bergen og Bergensregionen der andelen er 65 %.



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

Parkering ved arbeidsplass

Tilgang til parkering på arbeidsplassen, blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil.



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

Byindeks (endring i trafikkmengde)

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

Reduksjonen har vært størst i Nord-Jæren, Bergen og Grenland.

	2016-17	2017-18	2018-19	2016-19	2017-19
Bergen	-0,2	-1,1	-2,0	-3,3	
Nord-Jæren		-1,8	-2,6		-4,4
Oslo	0,3	-2,6	-0,3	-2,6	
Trondheim	0,3	-0,3	1,3	1,2	
Buskerudbyen med E18	0,2	0,2	0,1	0,5	
Buskerudbyen uten E18	-0,2	-0,1	0,3	-0,1	
Grenland	-4,0	-0,3	0,8	-3,5	
Kristiansandområdet	0,1	0,3	1,7	2,1	
Gamle Kristiansand kommune	0,0	0,2	1,1	1,3	
Nedre Glomma	1,1	0,2	0,5	1,8	
Tromsø	0,2	0,9	-0,6	0,6	

Kilde: Statens vegvesen (<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/indeks/byindeks>)

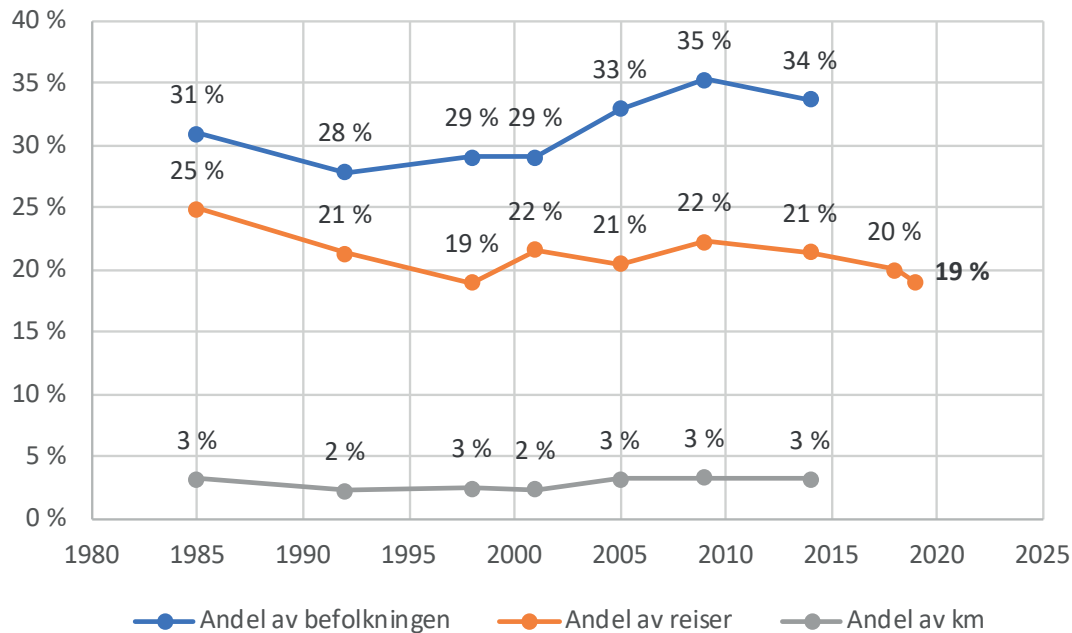


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3 Mer om gåing

Andel reiser til fots

Andel reiser til fots var 19 % i 2019 og har gått ned fra 25 % i 1985. I løpet av en gjennomsnittsdag har 1 av 3 personer gjennomført en hel reise til fots. Den tilbakelagte reiselengden til fots utgjør 3 % av alle reiste kilometer.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2013-2019

Reiselengde til fots

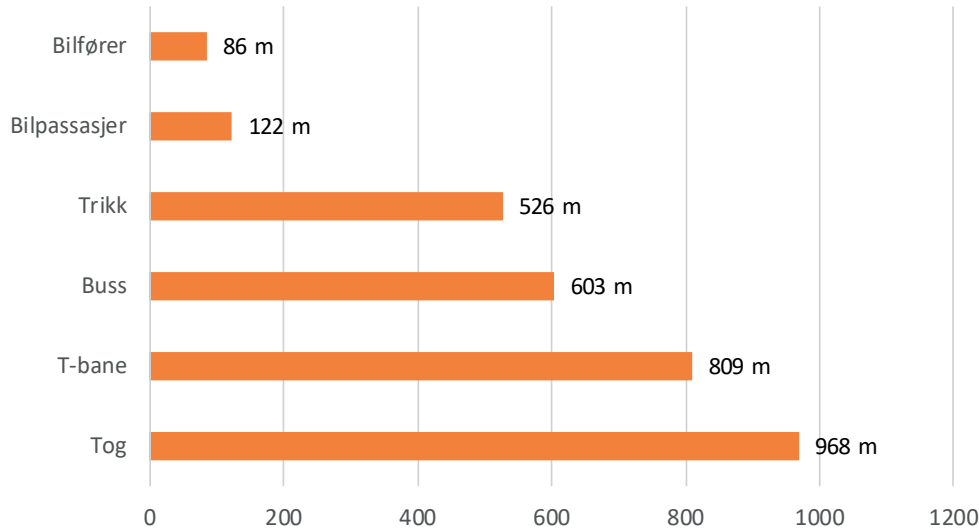
Tabellen nedenfor viser utviklingen i gjennomsnittlig antall km (en vei) for hele reiser til fots. Gjennomsnittet for reiselengder til fots har variert mellom 1,3 km og 2,2 km. Vi går mest på korte turer og 80 % av hele reiser til fots er kortere enn tre kilometer (RVU 2013/2014). Turer til fots konkurrerer 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.

År	1985	1992	1998	2001	2005	2009	2013/14	2016/17	2018	2019
Gjennomsnittlig reiselengde til fots (km)	1,6	1,3	1,8	1,4	1,7	1,7	2,2	1,3	1,9	1,5

Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2013-2019

Reiselengde til fots for reiser med ulike transportmidler

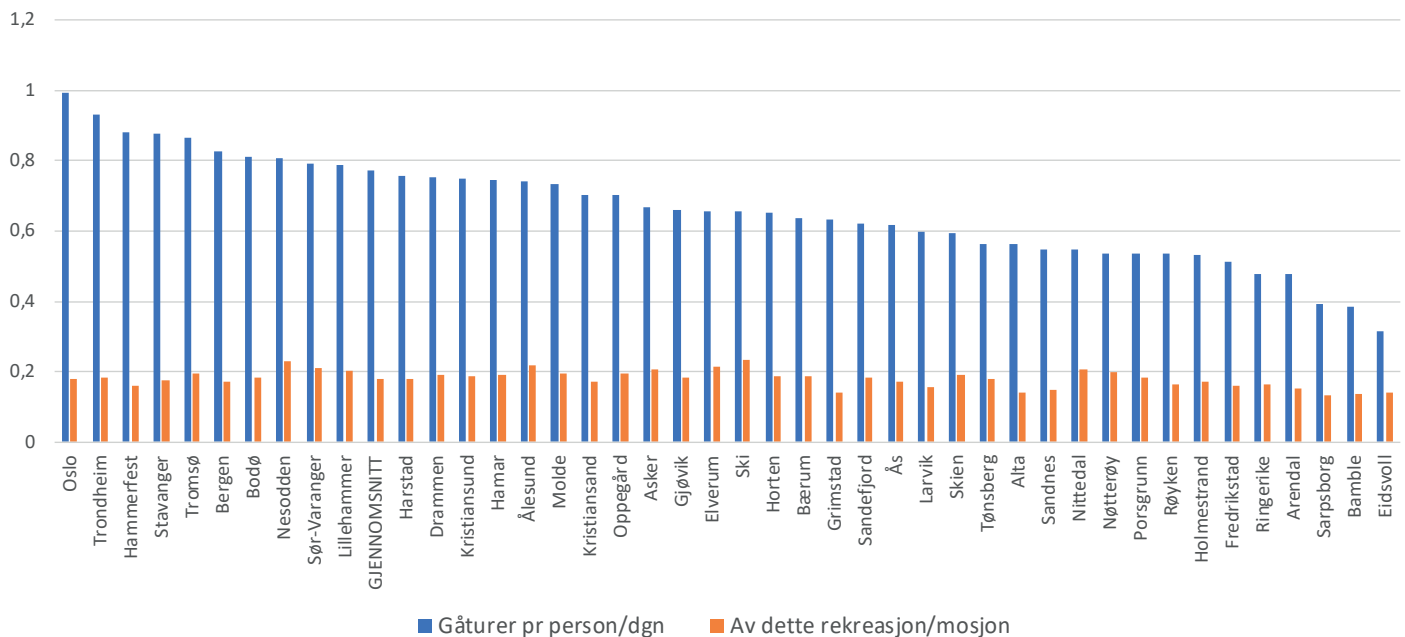
Gåturer inngår svært ofte i reiser som inkluderer andre transportmidler. Gåturens lengde varierer sterkt, alt etter hva slags transportmiddel som brukes. Ved bilturer er gjennomsnittlig lengde på gåtur omtrent 100 m, mens for reiser med tog og t-bane er det en snau kilometer.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

Andel reiser til fots i norske kommuner

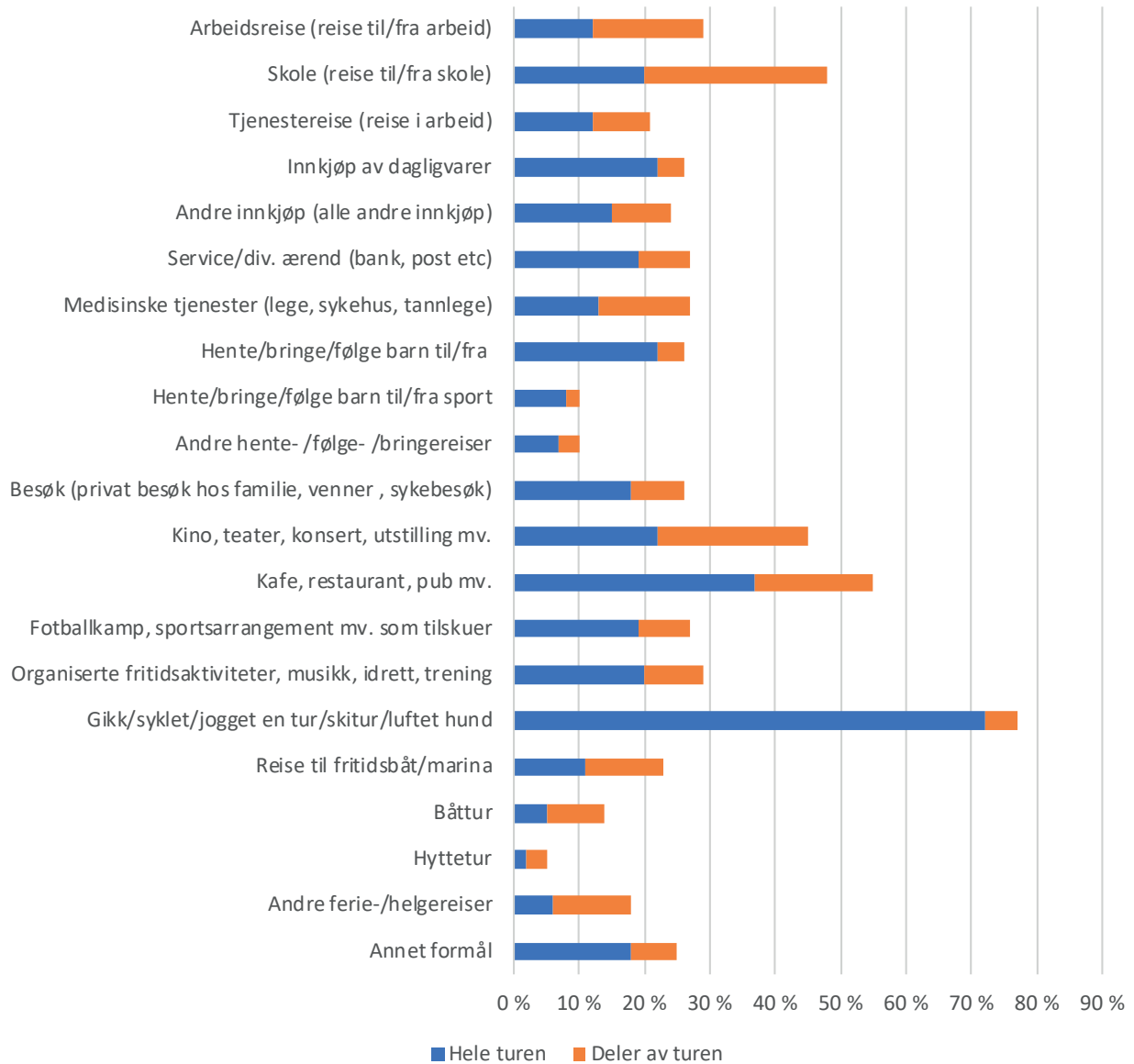
Figuren viser variasjon i antall reiser til fots per person per døgn i norske kommuner (med over 400 respondenter i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14) for alle reisemål og for rekreasjon. Resultatene viser at det er mest gåing i de største byene. Andel gåturer til rekreasjon er relativt likt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



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

Andel reiser til fots for ulike reisehensikter

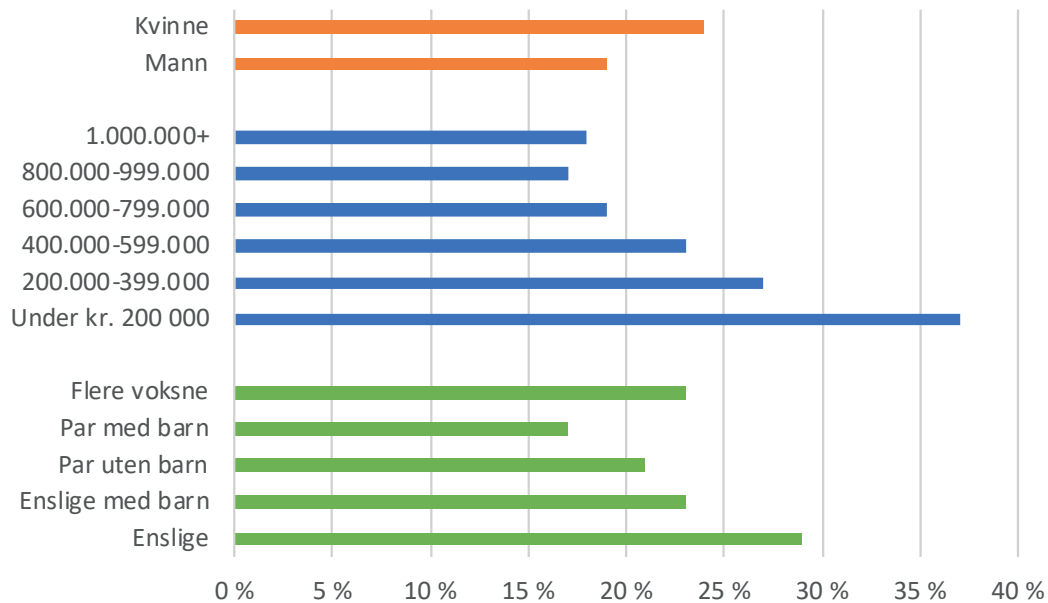
Å gå tur for trim/rekreasjon, følge barn og gjøre innkjøp av dagligvarer gjennomføres vanligvis til fots hele veien, hvis man først går. På faste reiser som arbeids- og skolereiser kan gåturen utgjøre deler av reistrekningen, det samme gjelder reiser til enkelte fritidsaktiviteter som kino, teater, kafe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



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

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.

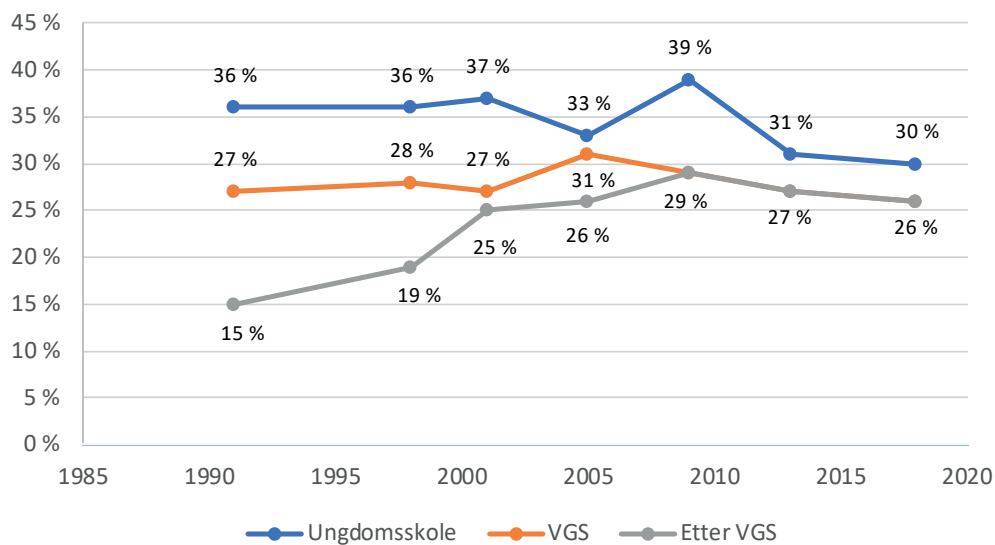


Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

Andelen reiser til fots varierer mellom aldersgruppene, se *Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper* i kap. 1, side 8.

Gangandeler blant ungdommer

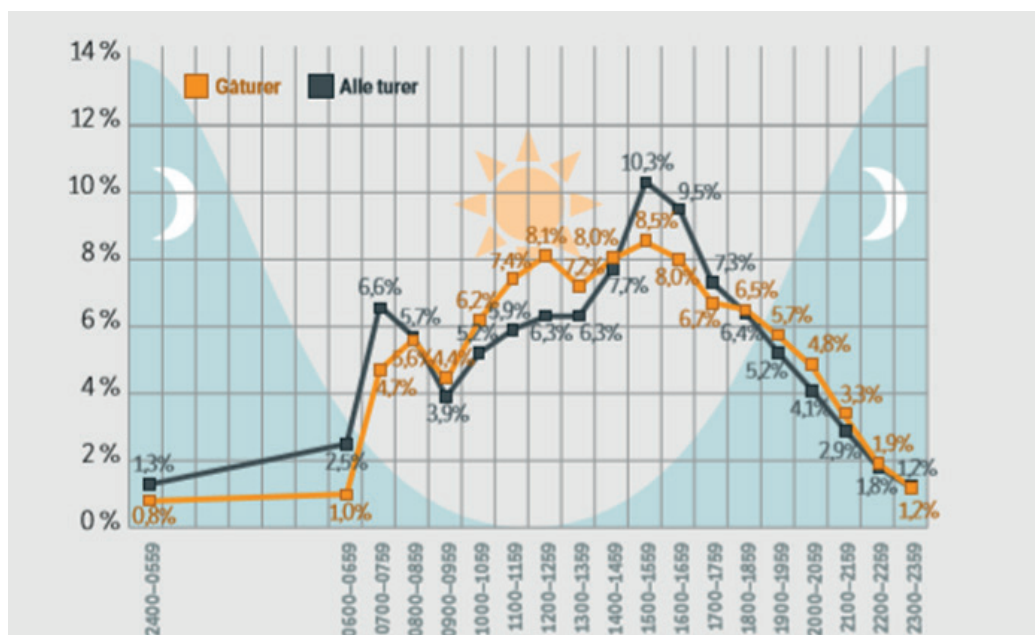
På 1990-tallet var det relativt stor forskjell i gangandelene blant de yngste aldersgruppene, mens dette nå har jevnet seg ut. Ungdomsskoleelevene går mindre, mens de eldste ungdommene (opp til 24 år) går mye oftere.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1991 – 2018 og Urbanet Analyse

Fordeling av gåturer over døgnet

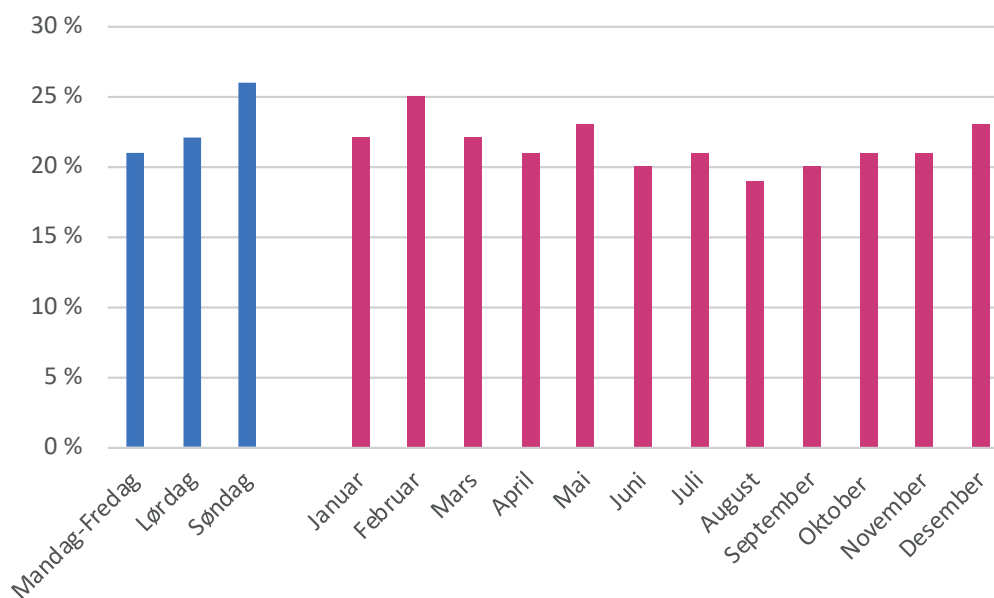
Gåturer følger i store trekk samme fordeling over døgnet som alle turer, men har noe mindre toppek i rushtidene og relativt høy aktivitet på formiddagen.



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.



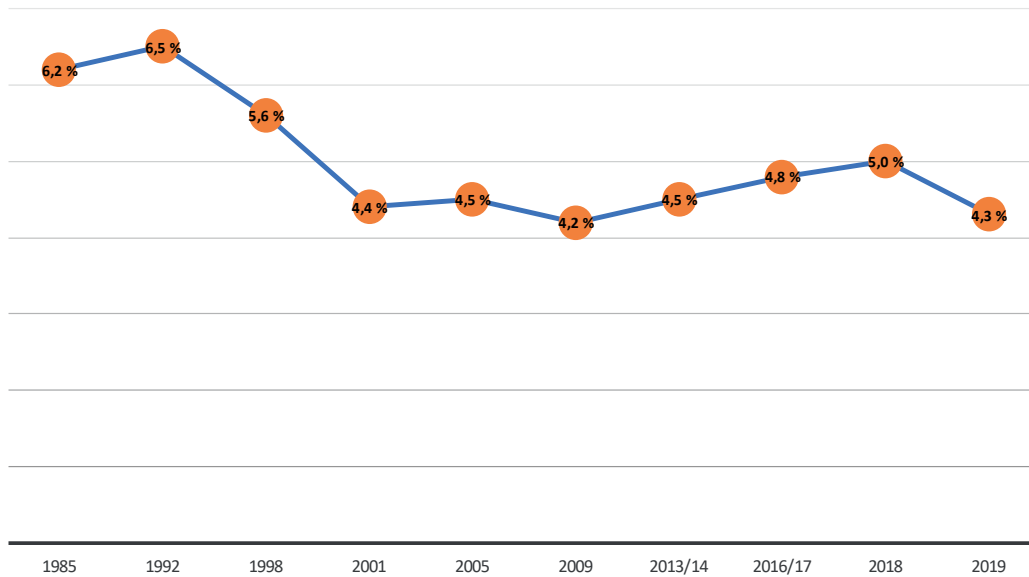
Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

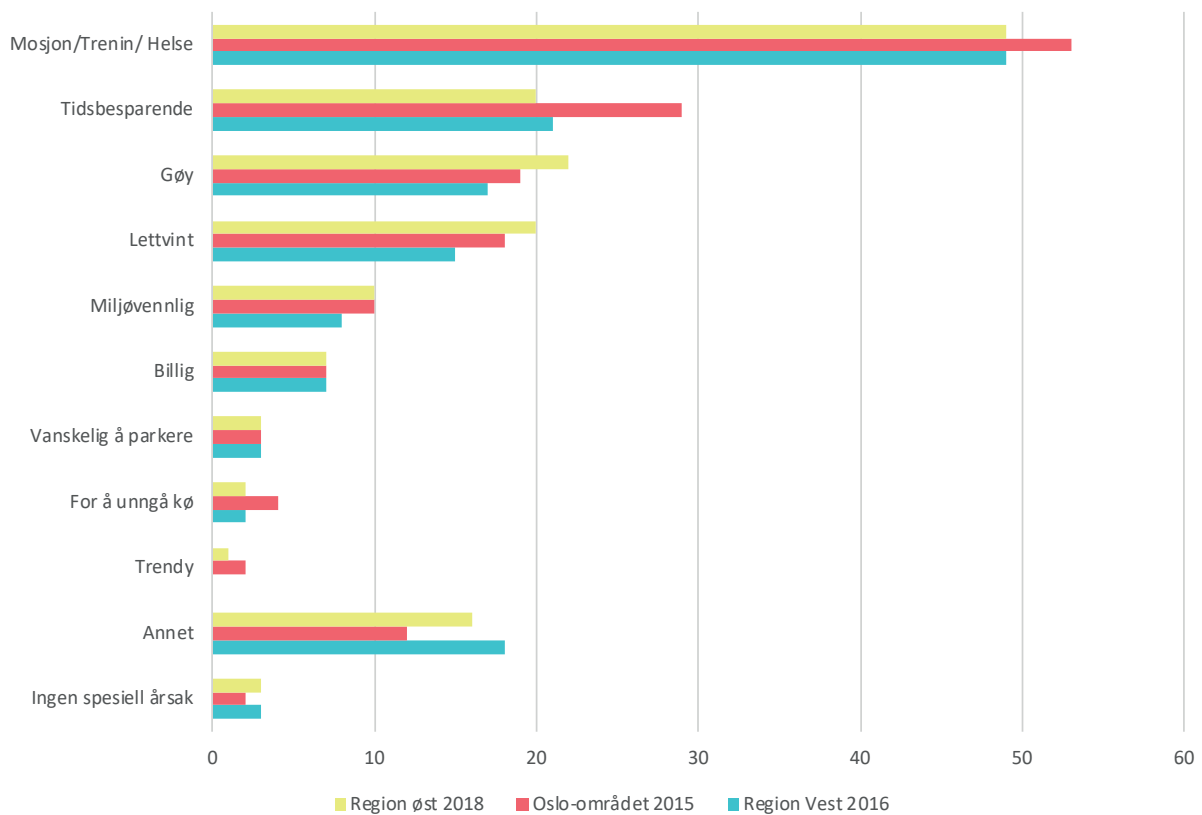
4 Mer om sykling

Sykkelreisens andel av alle reiser



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1985-2019

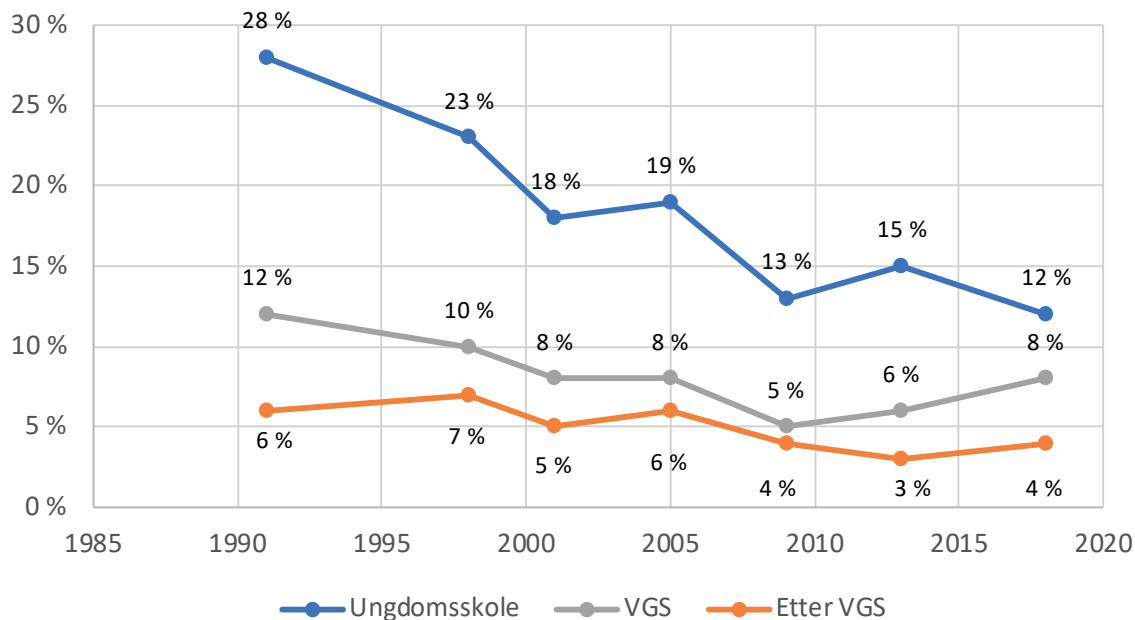
Begrunnelser for å sykle



Kilde: Sykkelbyundersøkelse Region vest 2016 (SINTEF 2016), Sykkelbyundersøkelse for Oslo-området 2015 (SINTEF 2015) og sykkelbyundersøkelse Region øst 2018 (SINTEF 2018).

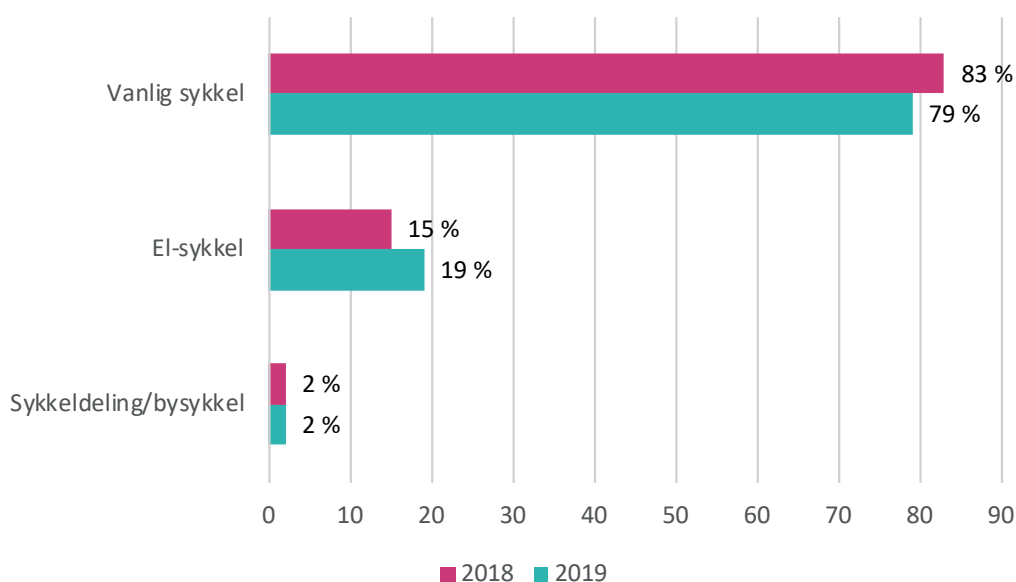
Ungdommer sykler mindre

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



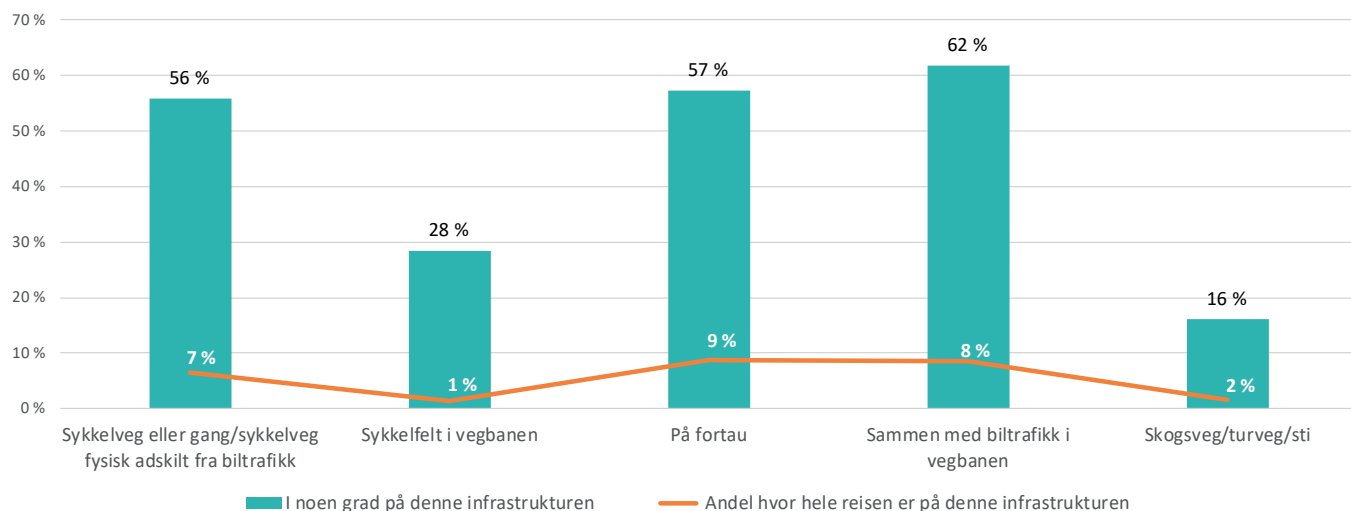
Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1991 – 2018 og Urbanet Analyse

Type sykkel benyttet



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 2018-2019, Epinion Norge og Urbanet Analyse

Andel av sykkelturet på ulike infrastrukturer



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2019, Epinion Norge og Urbanet Analyse

Hvilke årstider sykkel brukes

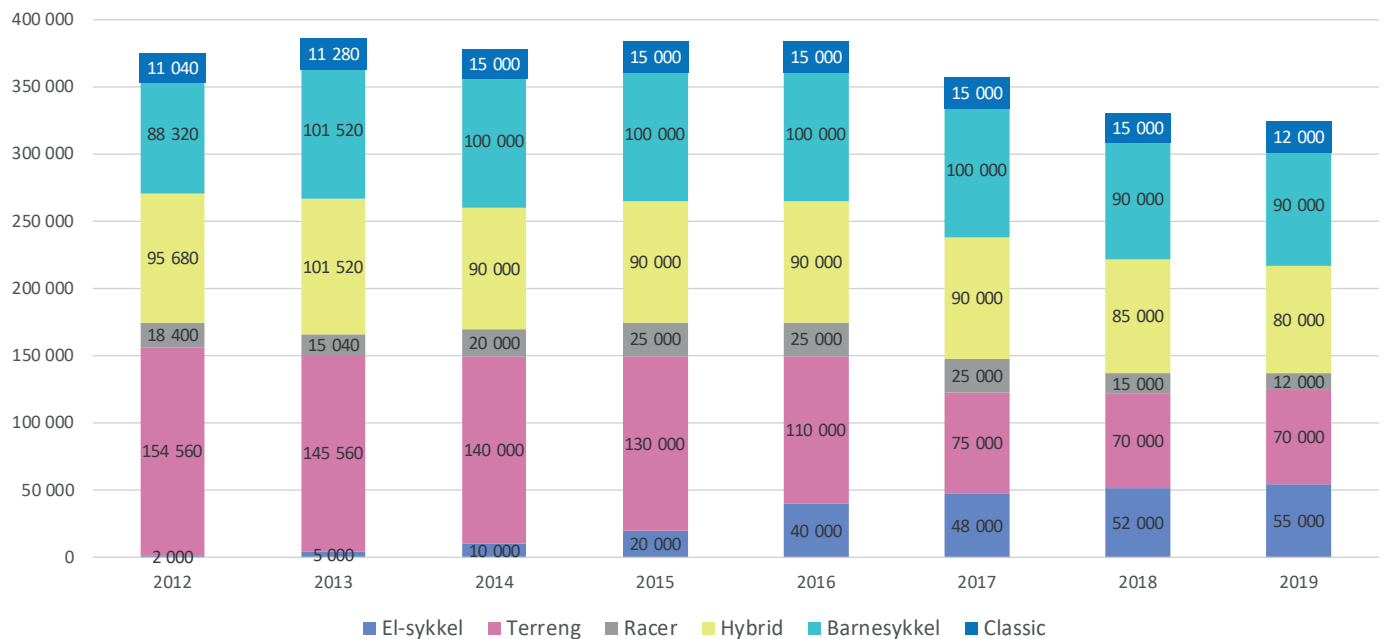
Tabellen viser hvilke årstider sykkelistene selv oppgir at de sykler.

	Vår	Sommer	Høst	Vinter
Region vest 2016	76%	96%	54%	25%
Oslo-området 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 Oslo-området 2015 (SINTEF 2015), Sykkelbyundersøkelse Region øst 2018 (SINTEF 2018) og Sykkelbyundersøkelsen region sør 2018 (SINTEF 2018).

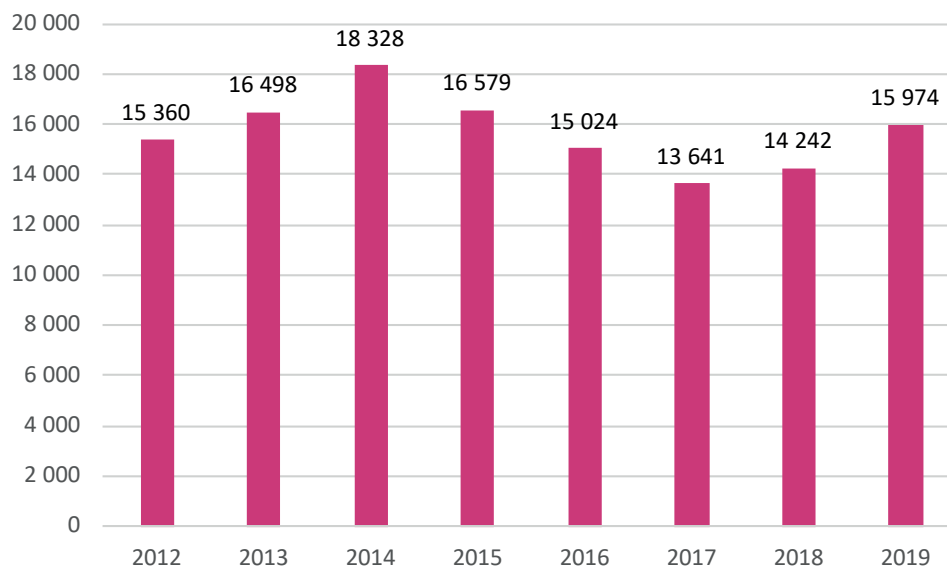
Sykkelsalg

Det finnes ikke nøyaktig statistikk på salget av sykler i Norge. Tallene er basert på sportsbransjens anslag. Frittstående butikker er ikke inkludert i tallene.



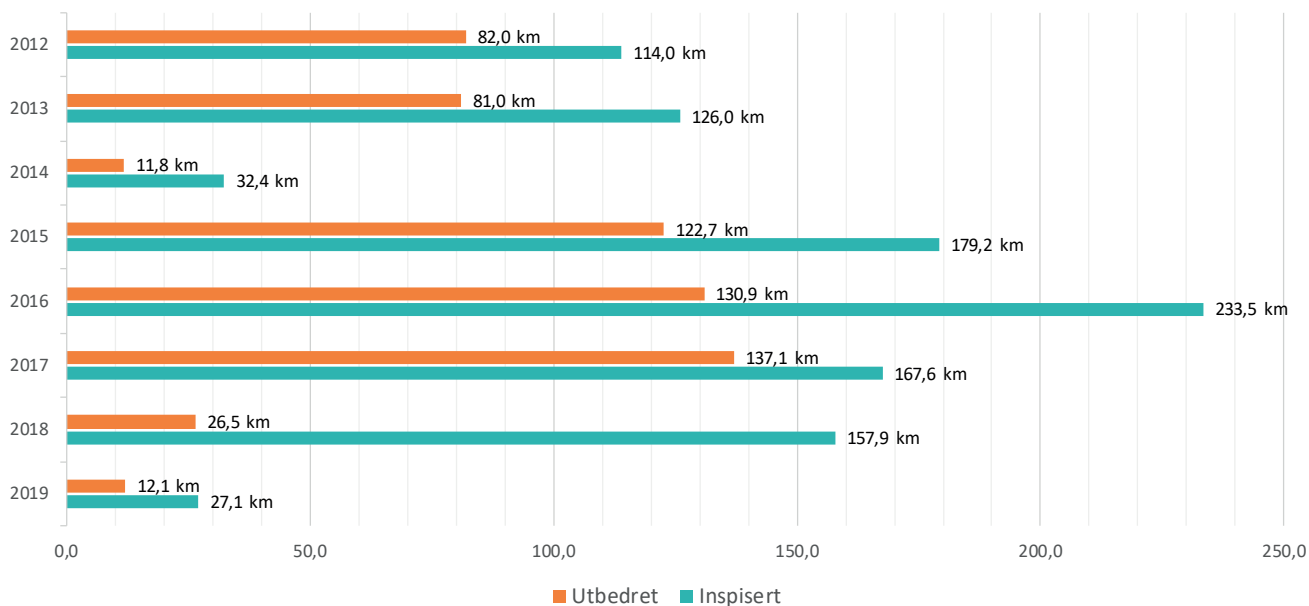
Kilde: Norsk sportsbransjeforening

Anmeldte sykkeltyveri



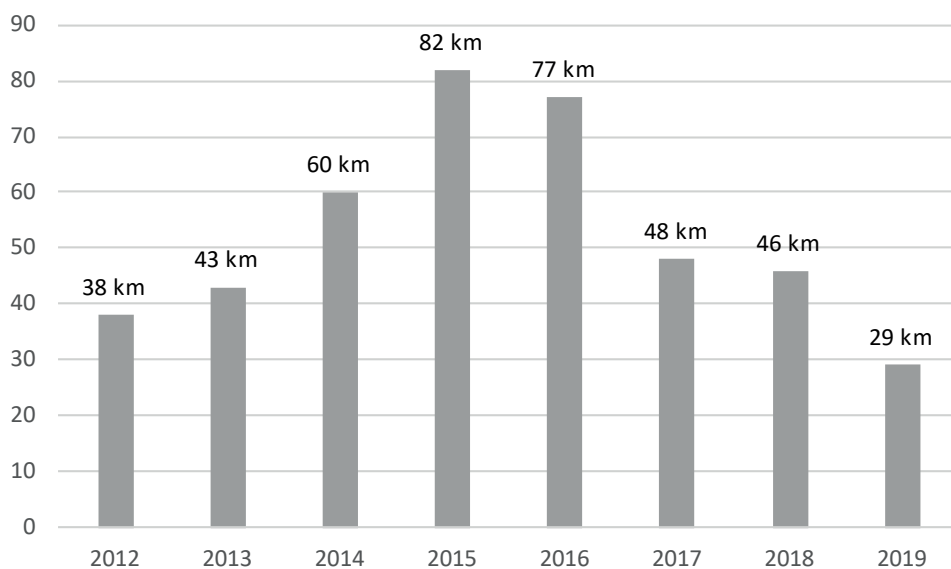
Kilde: Statistisk sentralbyrå

Sykkelveginspeksjoner på riksvegnettet



Kilde: Statens vegvesen årsrapporter 2012-2019

Asfaltering av gang-og sykkelveger på riksvegnettet



Kilde: Statens vegvesen nøkkeltallsrapporter 2011-2013 og Statens vegvesen regionenes årsrapporter 2014-2019 Tall for 2019 er usikkert grunnet ufullstendig rapportering.

Gang- og sykkelveger driftet med barvegstandard vinteren 2018/19

(km)

Fylke	Statlig	Fylkeskommunal	Kommunal	I alt
Akershus	1,2	8,0	0,2	9,3
Hordaland	34,0	7,2	2,0	43,2
Møre og Romsdal	5,1	0,0	0,0	5,1
Oslo	119,9	0,0	1,2	121,0
Rogaland	87,9	84,0	2,1	174,0
Trøndelag	7,0	44,0	7,3	58,3

Kilde: Nasjonal vegdatabank, Statens vegvesen

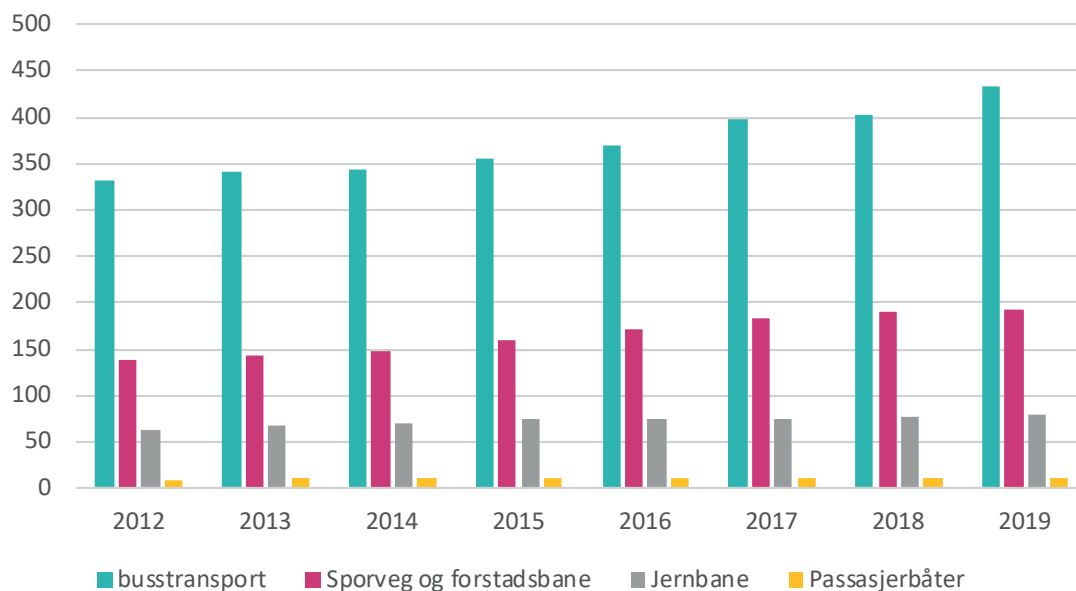


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

5 Mer om kollektivtransport

Antall passasjerer på ulike kollektive transportmidler

Det er rundt 718 millioner kollektivreiser i Norge på ett år. 60,4 % av reisene er med buss, 26,7 prosent med forstadsbane og sporvogn og 11,2% med jernbane.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

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.

(km/t)

	2015	2016	2017	2018	2019
Oslo	23,9	23,8	19,1	23,1	22,8
Bergen	22,7	23,8	23,6	25,2	23,4
Stavanger	24,3	25,3	25,5	23,7	25,3
Trondheim	28,8	28,5	28	27,1	26,5

Kilde: Statens vegvesen årsrapporter 2015-2019

Kapasitetutnyttelse i prosent for buss

Det har vært en økning i kapasitetutnyttelse på buss fra 2018-2019 på fylkeskommunale ruter, og i byområdene. (%)

År	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hele landet fylkeskommunale ruter	27	27	28	32	31	32	34	36
Alle byområder	35	37	35	31	29	31	32	35
Nedre Glommen	11	14	21	24	22	23	24	25
Oslo	51	51	44	24	19	27	26	35
Drammen	18	20	17	48	34	33	37	38
Tønsberg	32	36	49	56	48	63	62	59
Grenland	37	24	21	19	26	28	29	29
Arendal	29	29	29	61	89	47	45	48
Kristiansand	33	34	32	37	39	44	72	72
Stavanger	32	31	32	27	47	24	19	25
Bergen	27	37	39	44	40	32	32	33
Ålesund	36	24	15	29	36	31	17	25
Trondheim	40	38	37	42	23	30	49	53
Bodø	13	14	16	47	46	45	39	37
Tromsø	21	32	25	21	61	60	70	31
Haugesund								13

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 og 06673

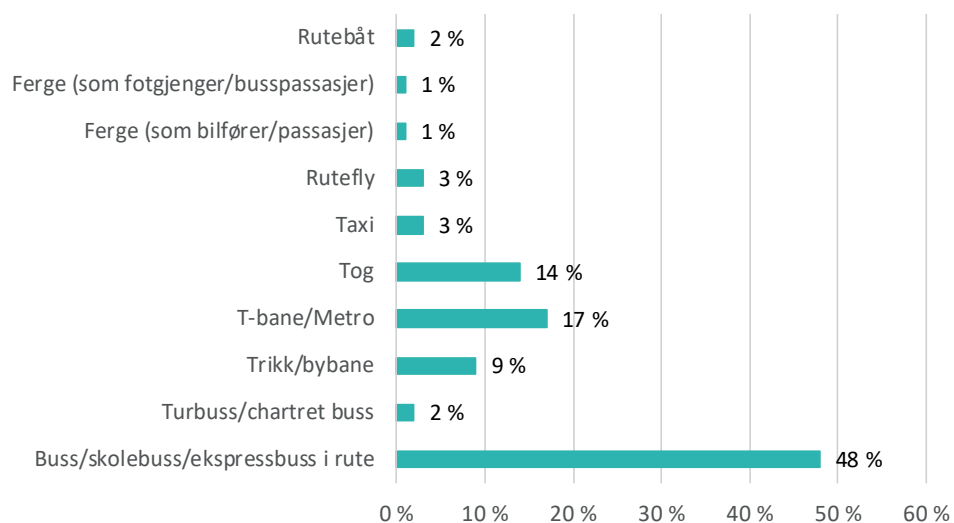
Hastighet buss (vognkilometer per vogntime km/t)

Hastigheten har gått opp, både for fylkeskommunale ruter og for byområdene. Enkelte av byområdene har en nedgang. (km/t)

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

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 og 06673

Type kollektivtransport benyttet



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

Busser etter type drivstoff

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

	Bensin	Diesel	El	Hybrid (ladbar)	Hybrid (ikke ladbar)	Annet drivstoff
Antall busser	202	14 436	199	64	154	812

Kilde: Statistisk sentralbyrå (<https://www.ssb.no/bilreg/>)

Busstransport

Omfatter all rutegående transport med buss. Med om lag samme utførte distanse frakter rutebussene et økende antall passasjerer.

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

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 og 11570

Sporveg og forstadbane

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Utført distanse (mill.km)	12,4	12,6	13,2	13,6	15,1	16,1	16,5	16,3
Antall passasjerer (mill.pass)	138,7	143,9	148,8	160,3	170,8	181,9	189,1	191,9
Billettinntekter (mill.kr)				1 511	1 681	1 853	1 921	1 995

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669, 11570 og 08934

Jernbane

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

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 og 11570

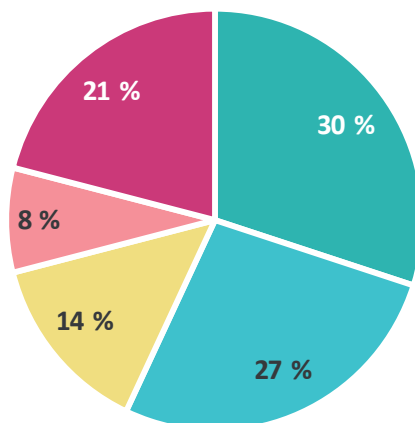
Passasjerbåter

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

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 og 11570

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 tilgangen er til kollektivtransport.

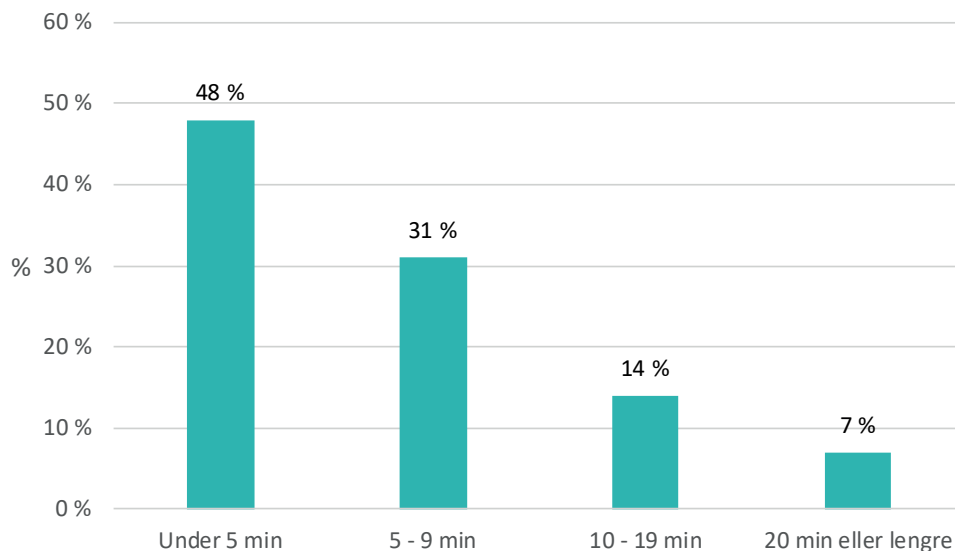


- Svært god tilgang ■ God tilgang ■ Middels god tilgang
- Dårlig tilgang ■ Svært dårlig tilgang

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

Ventetid ved holdeplass

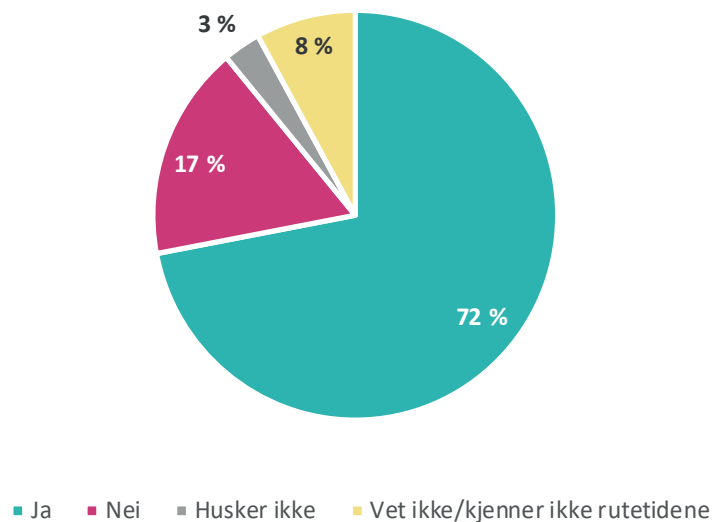
Spørsmål: Hvor lenge måtte du vente på holdeplassen/stasjonen?



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

Punktlighet

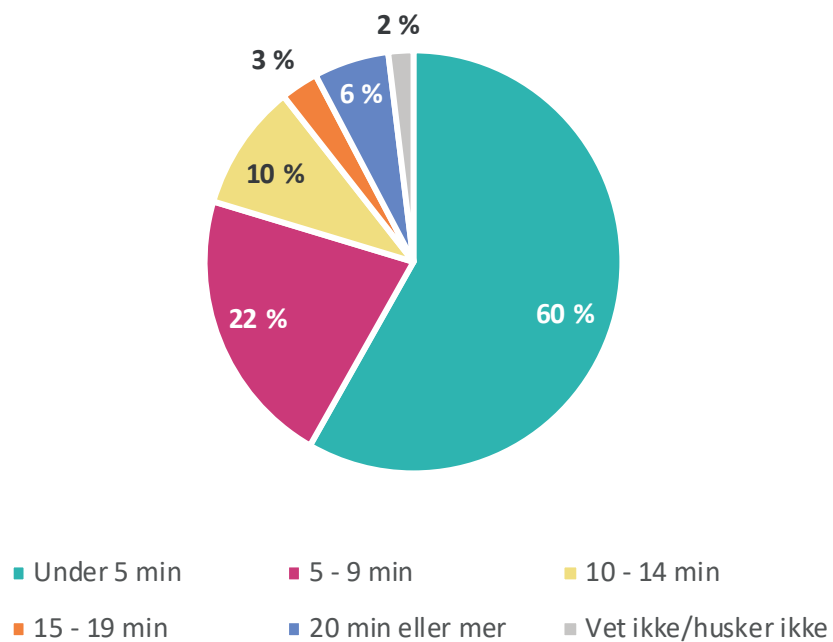
Spørsmål: Kom {oppgitt transportmiddel} til fastsatt rutetid?



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

Ventetid ved forsinkelser

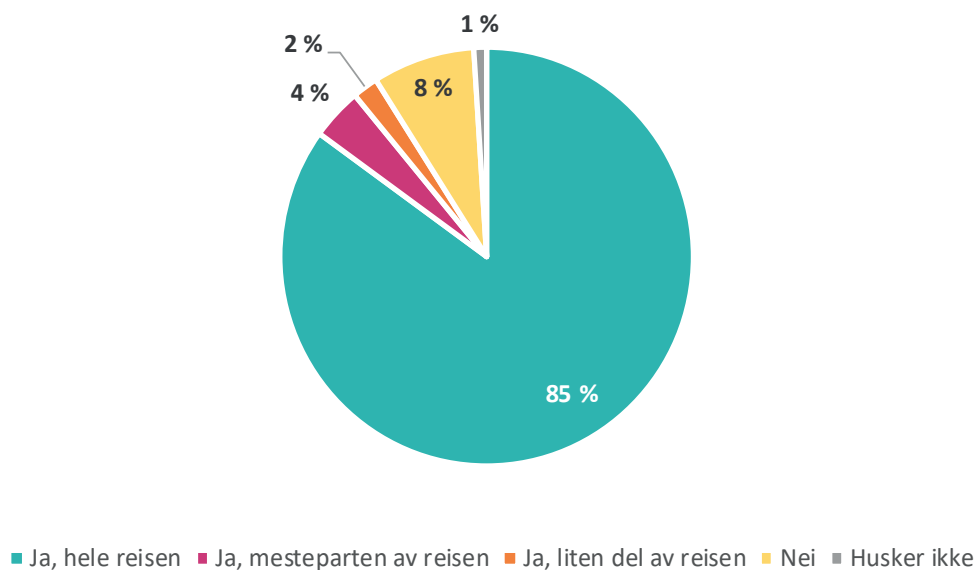
Spørsmål: Hvor mange minutter forsinket?



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

Sitteplass på turen

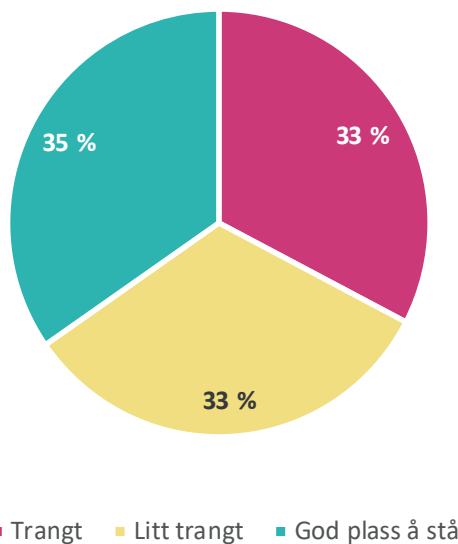
Spørsmål: Hadde du sitteplass på hele eller deler av reisen?



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

Plass om bord

Spørsmål: Hvor trangt var det å stå?



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



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

6 Delemobilitet

Nullvekstmålet, der veksten i persontransporten skal tas med gåing, sykling og kollektivtransport, og nye teknologiske løsninger øker interessen for delemobilitet. Bildeling og bysykler har eksistert siden 90-tallet. Det finnes ulike modeller for bildeling og nedenfor presenteres noen av de største norske aktørene.

Bildeling

Flere bildelingsselskaper har etablert seg de siste årene, og bruken av bildeling har økt

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

Kilde: Tall oppgitt fra utvalgte selskaper

Bysykkel

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.

	2017	2018	2019
Antall unike brukere (aktive brukere som syklet minst en gang ilt året)	76 959	115 583	130 578
Antall turer	2 676 945	3 025 338	3 539 025
Gjennomsnittstid per tur (min)	13,9	10,3	11,8

Kilde: Tall oppgitt fra utvalgte selskaper



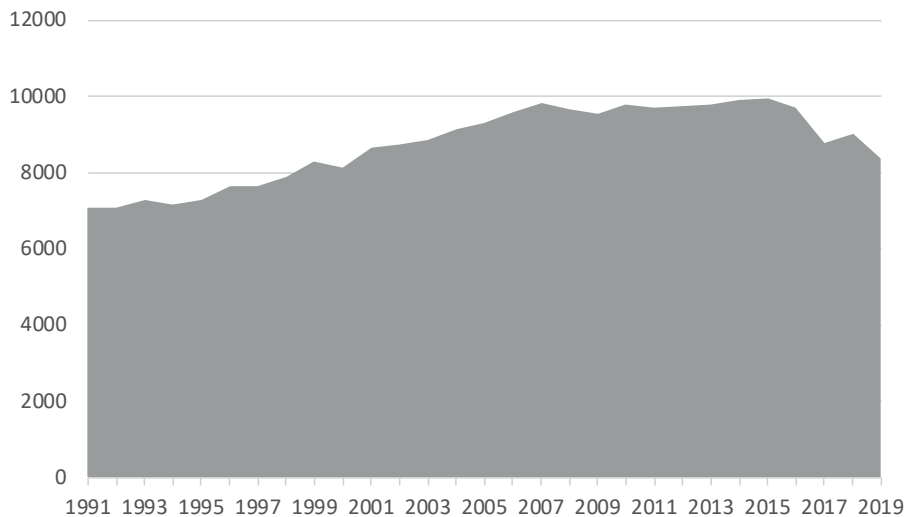
Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

7 Lav- og nullutslippsløsninger

Klimagassutslipp fra vegtrafikken

Klimagassutslipp fra vegtrafikk fra 1990 til 2019. Utslippene i 2019 var 7,7 % lavere enn i 2018. I perioden 1990-2019 har var økningen på 16,4 %. Vegtrafikk sto i 2019 for 16,7 % av Norges klimagassutslipp.

Utslipp til luft (1000 tonn CO²-ekvivalenter)

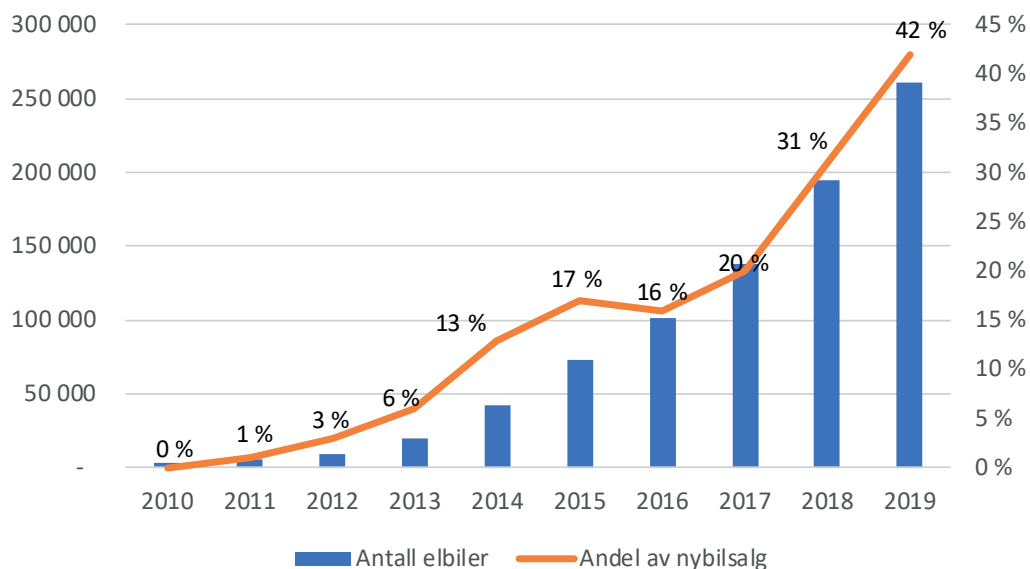


Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 08940

Elbilers andel av bilparken og nybilsalget

Det har vært en betydelig økning i salget av elbiler fra 2018 til 2019. I 2019 utgjorde elbiler 42 % av nybilsalget av personbiler, mot 31 % i 2018.

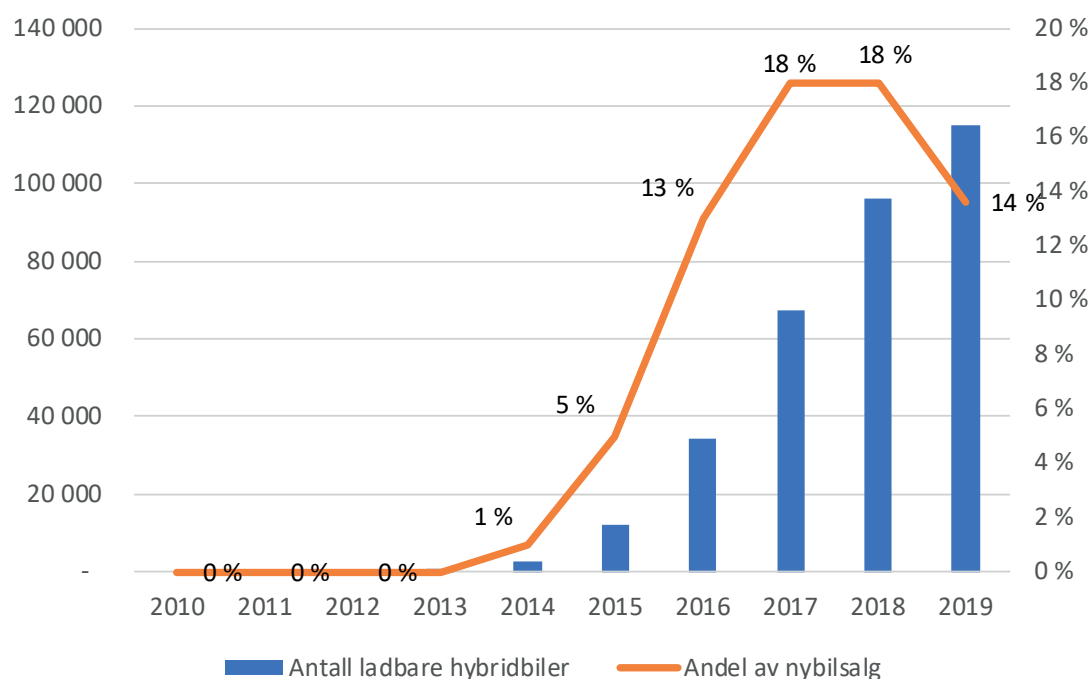
Ved utgangen av 2019 var det registrert 260 692 elektriske personbiler i Norge.



Kilde: Elbil.no

Ladbare hybridbilers andel av bilparken og nybilsalg

Ved utgangen av 2019 var det registrert ca 115 000 ladbare hybridbiler. Ladbare hybridbiler hadde i 2019 14 % av markedsandelen av nybilsalget av personbiler, en nedgang fra 18 % i 2018.

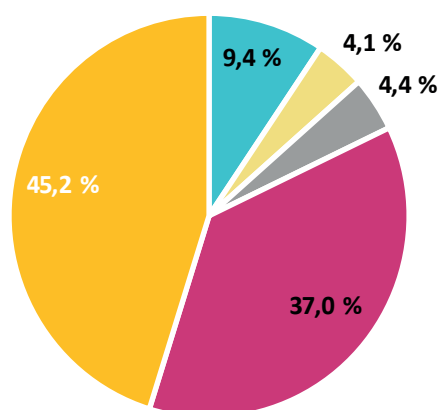


Kilde: Elbil.no

Personbilbestand fordelt på drivstoff

Personbilbestanden omfatter flest dieselmotorer og bensinmotorer, men elektriske biler har den største økningen.

Over 9 % av den totale personbilbestanden er elektriske, og om lag 4 % er ladbare hybrider.



Elektrisk Ladbar hybrid Hybrid Bensin Diesel

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken

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

Drivstoff	2017	2018	2019	2018-19 (%)
Bensin	1 127 429	1 063 772	1 023 894	-3,7
Diesel	1 268 864	1 260 946	1 250 620	-0,8
Elektrisk	138 829	195 054	260 688	33,6
Ladbar hybrid	67 362	94 188	112 216	19,1
Hybrid	90 254	105 664	121 166	14,7
Hydrogen	98	144	150	4,2
Gass	171	228	239	4,8

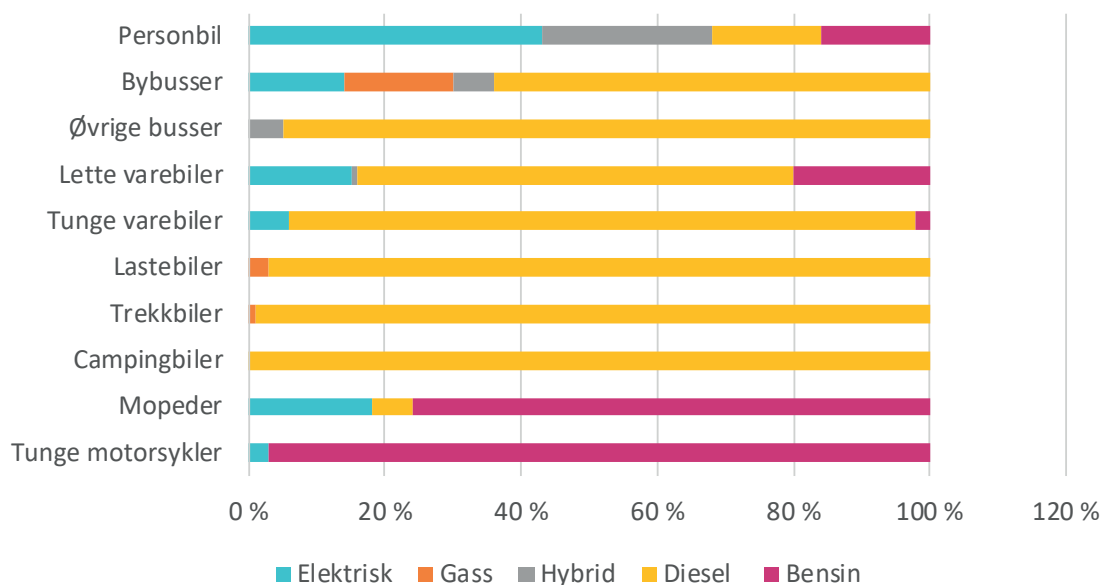
Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken

Nyregistrerte kjøretøy 2019 etter type drivstoff

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 2019 var 15 % 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.

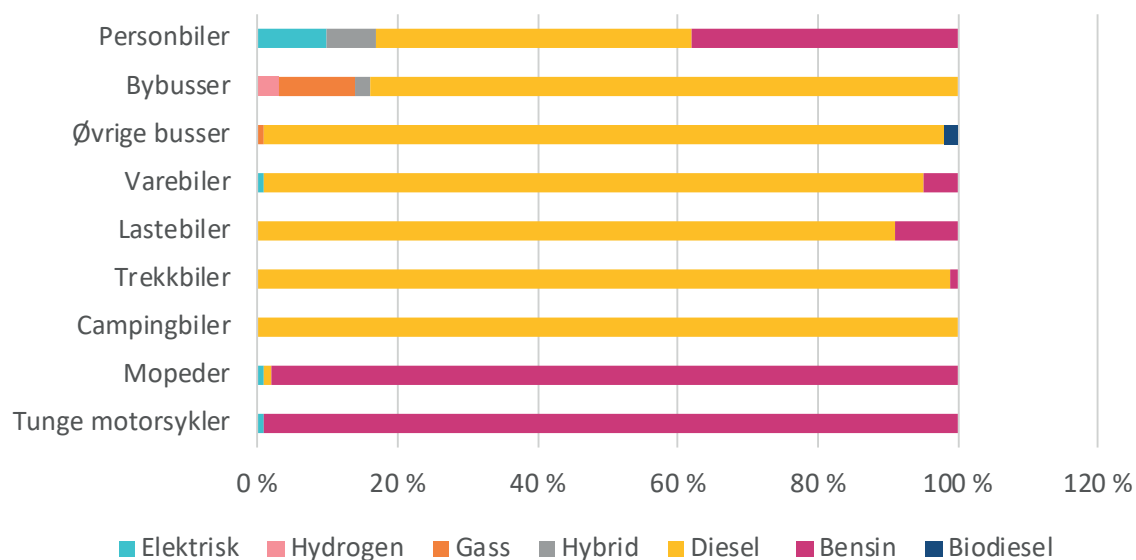
Nyregistrerte elmopeder hadde i 2019 en andel på 18 %, hvilket var mer enn en dobling fra 2018.



Kilde: Statens vegvesen

Kjøretøyparken etter type drivstoff

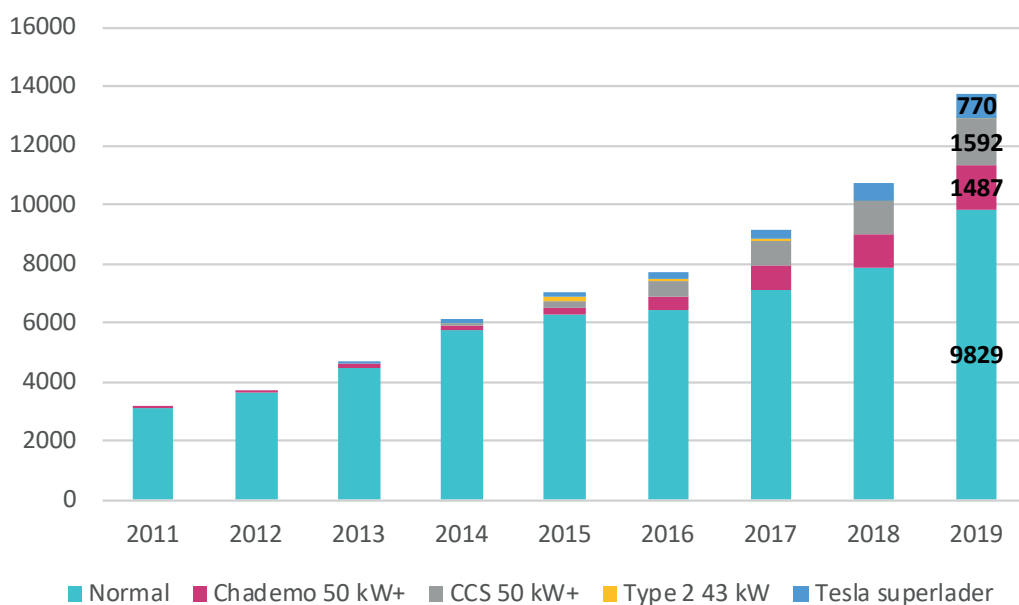
Den totale kjøretøyparken er fortsatt kraftig dominert av diesel- og bensinkjøretøyer.



Kilde: Statens vegvesen

Offentlige ladepunkter

Ved utgangen av 2019 var det totalt 13.786 offentlig tilgjengelige ladepunkter i Norge. Av disse var 2.362 hurtigladdere.



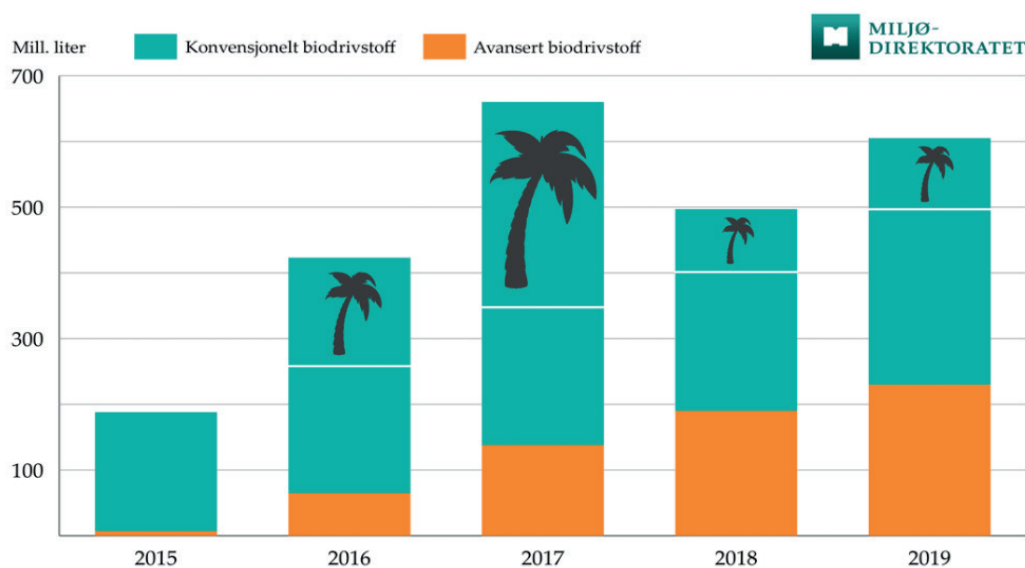
Kilde: Elbil.no (nobil.no)

Biodrivstoff

Norge har et omsetningskrav for biodrivstoff til veitransport. Hovedkravet innebærer at de som selger drivstoff (omsettere) måtte sørge for at 12 % av drivstoffet de omsatte til vegtrafikk i 2019 var biodrivstoff. Kravet i 2020 er 20 %.

Totalt ble det omsatt 606 millioner liter biodrivstoff til vegtransport i 2019, som er en økning på 20 % fra året før. Det utgjorde omtrent 15 % av alt flytende drivstoff som ble brukt til veitransport. Ettersom avansert biodrivstoff teller dobbelt mot omsetningskravet, regnes den totale omsetningen av flytende biodrivstoff etter reglene som 21 %.

Figuren viser utviklingen i salget av biodrivstoff de siste fem årene og fordelingen mellom konvensjonelt biodrivstoff (inklusive palmeolje) og avansert.



Kilde: Skjerm bilde Miljødirektoratet
(<https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/fornybar-energi/biodrivstoff/>)



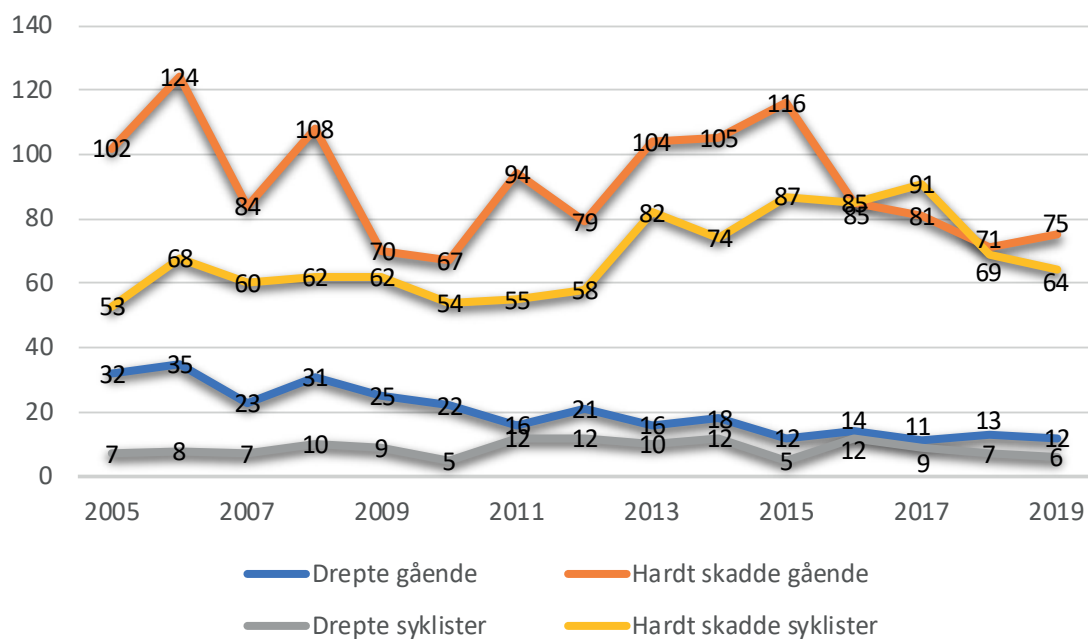
Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

8 Trafikksikkerhet

Kapitlet tar for seg trafikksikkerhet i relasjon til fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk.

Antall drepte og hardt skadde i politirapporterte ulykker

For fotgjengere har det vært en positiv utvikling. Både antall drepte og hardt skadde er blitt redusert. For syklister er det ikke like positivt. Det har vært en flat utvikling i dødsulykker, mens antall hardt skadde har økt selv om det har bedret seg de to siste årene.



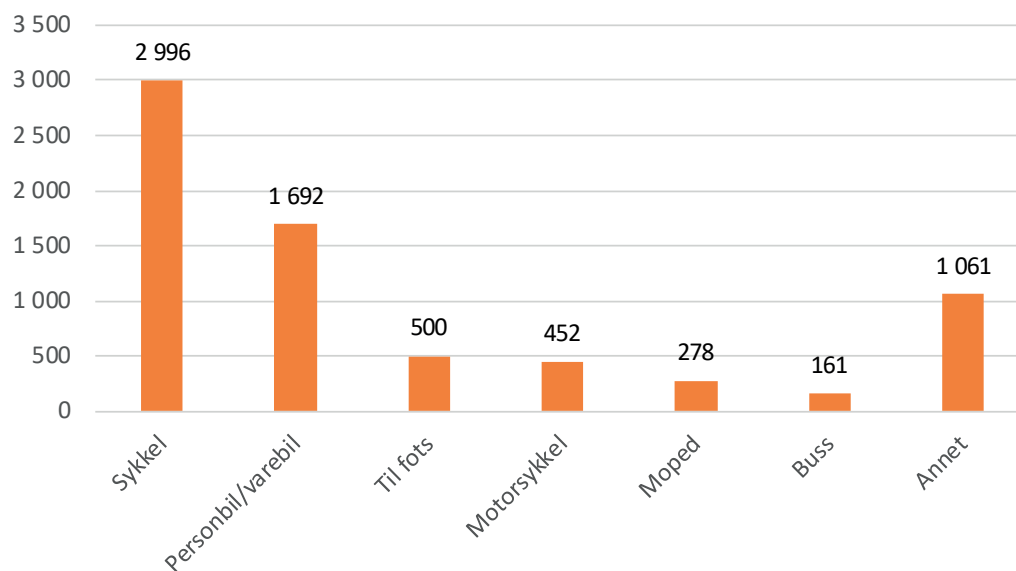
Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 09000

Sykkelykker 2019: Det var ulykker med drepte og/eller hardt skadde hver måned. Det var flest ulykker i mai og juni. Av de drepte/hardt skadde var det en klar overvekt av menn.

Fotgjengerulykker i 2019: Det var ulykker med drepte og/eller hardt skadde hver måned. Av de drepte/hardt skadde var det en klar overvekt av kvinner.

Antall skadde trafikanter rapportert hos helseforetak

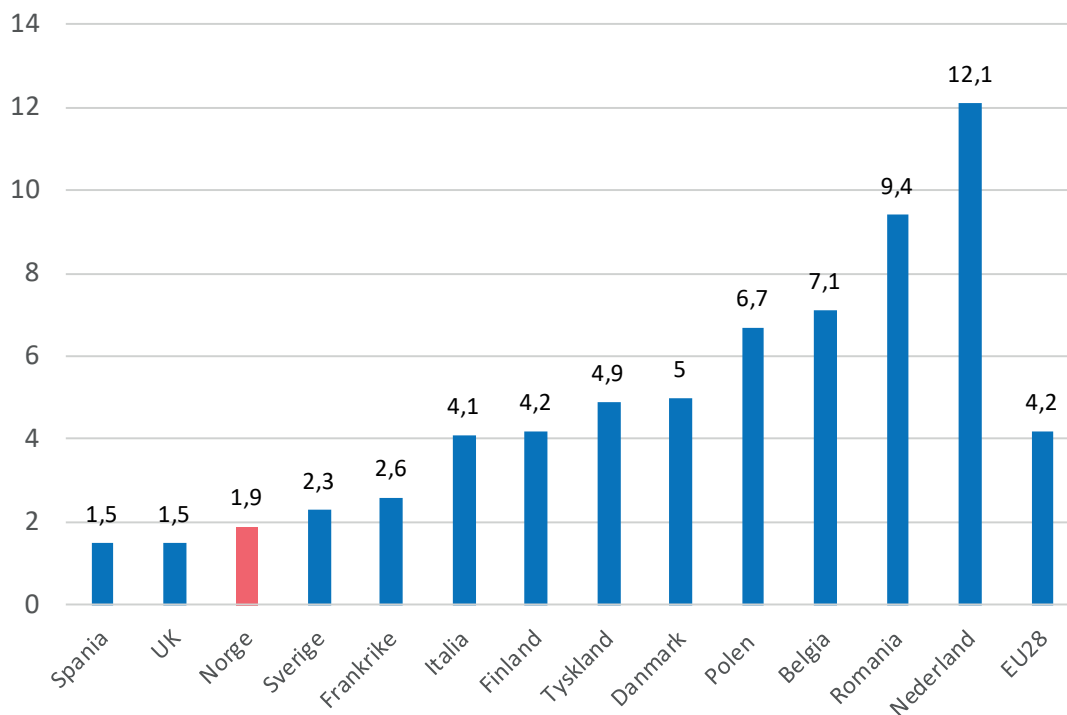
I 2019 ble 7140 personer behandlet ved norske helseforetak, der skadestedet var offentlig veg («vei, gate, fortau, gang- sykkelvei»). Av disse var det 2996 syklister og 500 fotgjengere. Denne statistikken viser at antallet ulykker for spesielt fotgjengere og syklister er langt høyere enn det som gis inntrykk av fra politirapporterte ulykker.



Kilde: Årsrapport personskadedata 2019, Helsedirektoratet

Drepte syklister per million innbyggere i europeiske land

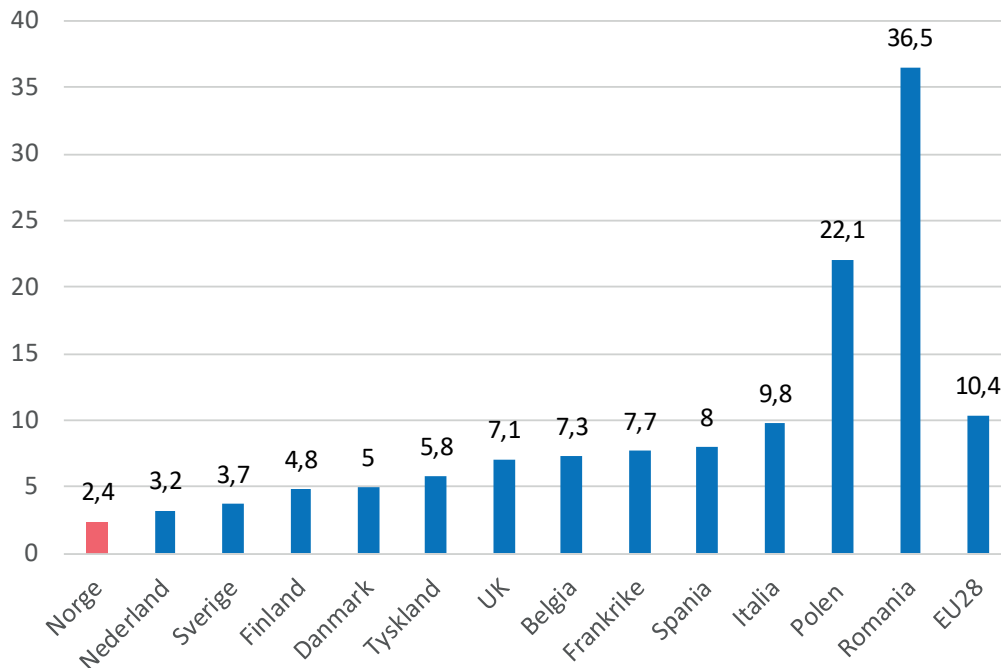
EU har laget oversikt over drepte syklister i perioden 2016-18. Norge ligger klart under gjennomsnittet, med 1,9 drepte per million innbyggere.



Kilde: : EU CARE data, Eurostat and PIN-panellists

Drepte fotgjengere per million innbyggere i europeiske land

EU har laget 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.

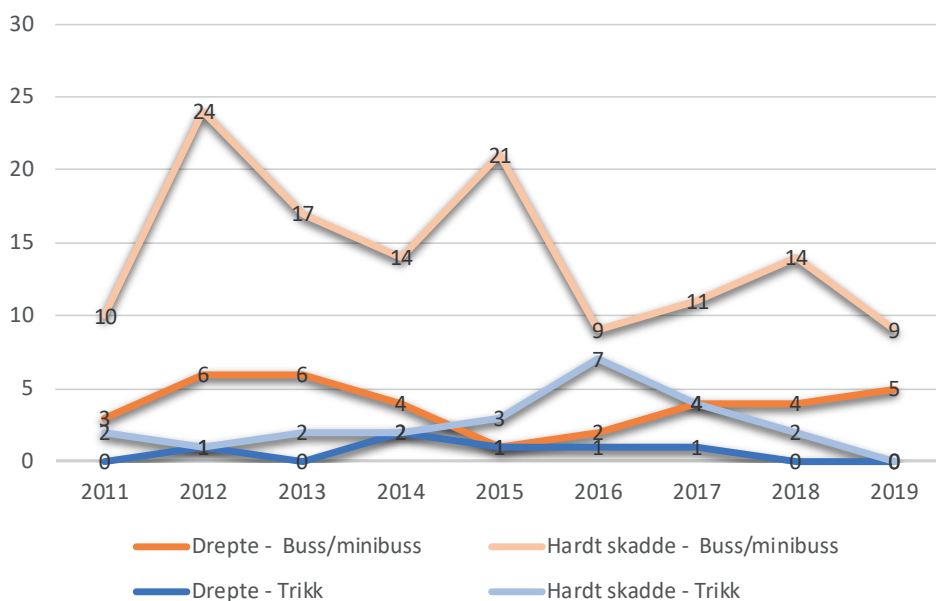


Kilde: : EU CARE data, Eurostat and PIN pannellists

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 2019 var det 5 drepte og 9 hardt skadde i trafikkulykker hvor buss var involvert. For trikk var det ingen drepte eller hardt skadde.



Kilde: Vegtrafikkulykkesregister, Statens vegvesen

Typen sykkelulykker – selvrappporterte ulykker

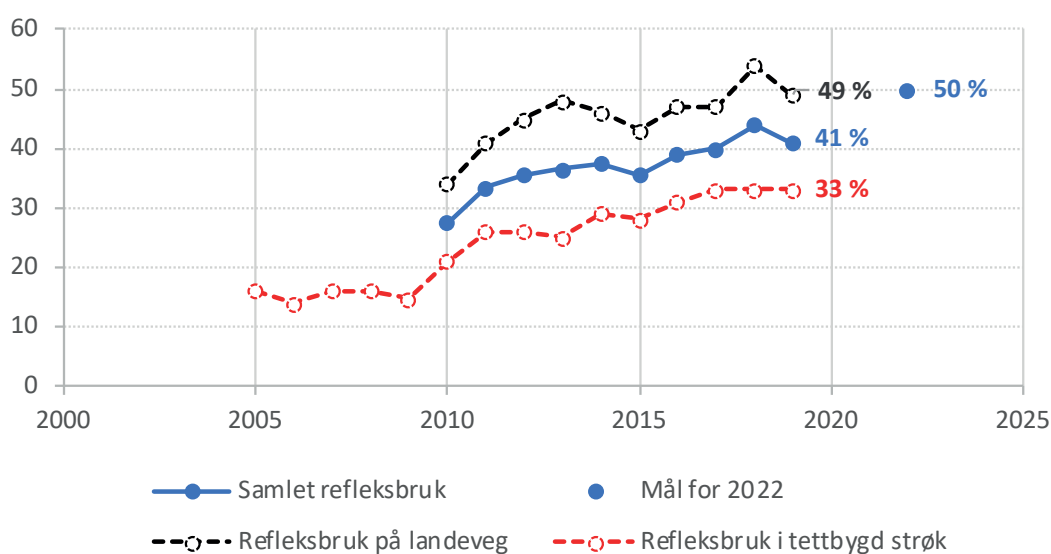
Det er gjennomført spørreundersøkelser (sykkelbyundersøkelser) der syklister har opplyst om sine ulykkeserfaringer siste 2 år. Eneulukker (utforkjøring og velt) utgjør vel halvparten av ulykkene, mens kollisjoner utgjør 25 – 35 %.

	Region vest 2016	Oslo-området 2015	Region sør 2018	Region øst 2018
Velt	56%	47%	50%	50%
Utforkjøring	4%	4%	8%	6%
Kolisjon med fotgjenger	2%	6%	1%	2%
Kolisjon med syklist	12%	10%	8%	8%
Kolisjon 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).

Refleksbruk

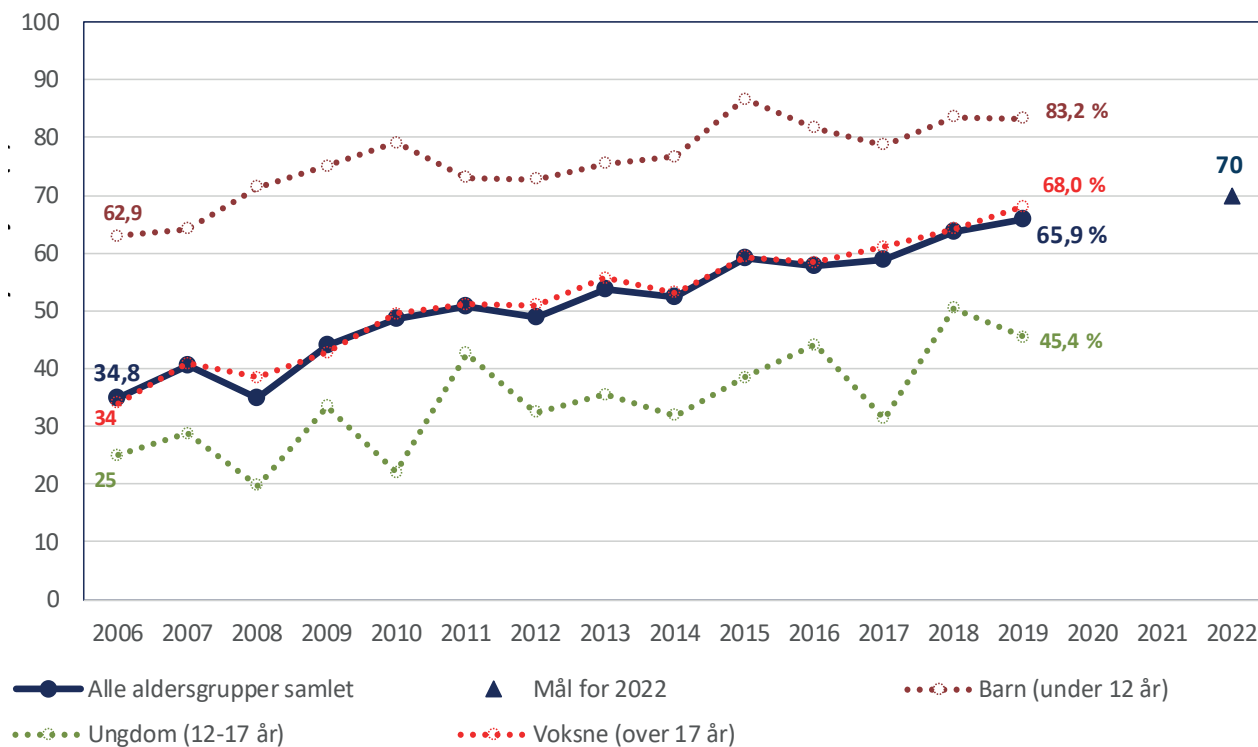
Trygg Trafikk registrerer refleksbruk hvert år i november. Målet i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2018-22 er at 50 % av voksne fotgjengere bruker refleks i mørket, mens andelen i 2019 var 41 %, når belyst veg i byer og landeveg telles veies likt. I tettbygd strøk har refleksbruken stabilisert seg på om lag 33 %. På landeveg var det dessverre en nedgang fra 54 % i 2018 til 49 % i 2019



Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2018, Statens vegvesen og 2019-data fra Trygg Trafikk (www.tryggrafikk.no)

Sykelhjelmbruk

Statens vegvesen registrerer sykelhjelmbruk hvert år i juni. I 2019 var andelen som brukte sykelhjelme 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 nås innen 2022, må særlig hjelmbruken blant voksne øke.



Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2018, Statens vegvesen og 2019-data fra Trygg Trafikk (www.tryggtrafikk.no)

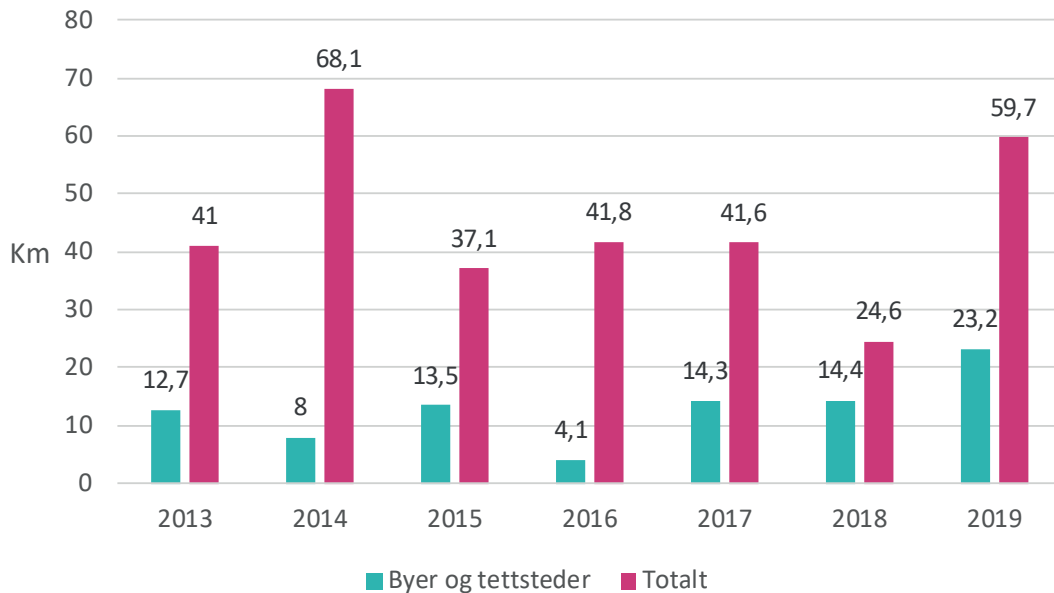


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

9 Infrastruktur

Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet

I 2019 ble det i tilknytning til riksvegnettet bygget 59,7 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. I tillegg er det totalt 16,2 km gågater i Norge, fordelt på kommunale og private veier. Kilde: NVDB (2019).



Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2013- 2019

Utbygging av gang- og sykkelanlegg på riksvegnettet i forhold til målene i NTP

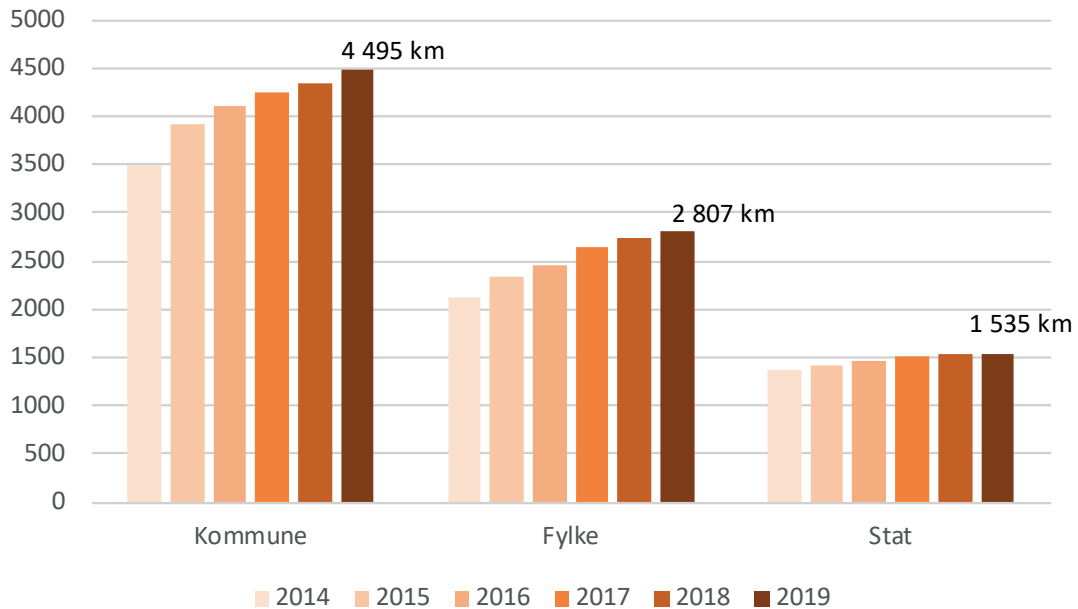
I 2019 bygde statens vegvesen mindre gang- og sykkelveg enn det som var satt som mål i Nasjonal Transportplan. Likevel er oppfølgingsgraden god i forhold til målene satt for perioden 2018-23.

	Mål 2019	Resultat 2019	Avvik	Mål i handlingsprogrammet 2018-23	Oppfølgingsgrad etter to av seks år
Km tilrettelagt for gående og syklende i byer/ tettsteder	33,4	23,2	-10,2	70	54 %
Km tilrettelagt for gående og syklende totalt	76,2	59,7	-16,5	185	46%

Kilde: Statens vegvesens årsrapport 2019

Antall km gang- og sykkelanlegg fordelt på stat, fylker og kommuner

Norges kommuner eier 51 % av gang- og sykkelanleggene i Norge, mens fylkeskommunene eier 32 % og staten 17 %. Fylkeskommunene har økt antall km med 33 % siden 2014, mens kommunene har økt med 30 %. Statens økning er 11 %. Det har i noen grad skjedd at riksveganlegg har blitt omklassifisert til fylkesveg eller kommunal veg.



Kilde: Nasjonal vegdatabank (NVDB)

Norge har ved utgangen av 2019 16 km gågater, i all hovedsak på kommunale veier. Det er gågater i alle fylker i landet. I Oslo er det om lag 4 km gågater. I Østfold, Buskerud, Rogaland og Vest-Agder utgjør gågater nesten 6 km, og de øvrige 9 fylkeskommunene har om lag 6 km gågater tilsammen.

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.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Km nye kollektivfelt	0,8	5,9	5,8	2,6	2,7	1,4	3,1
Kollektivknutepunkt som ble oppgradert i henhold til universell utforming	9	7	2	2	2	2	9
Holdeplasser som ble oppgradert i henhold til universell utforming	135	95	55	41	25	33	62

Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2013-2019

Utbygging/utbedring av kollektivanlegg i forhold til målene i NTP

Oppfølgingsgraden er lav når det gjelder oppgradering av kollektivknutepunkter. Dette skyldes at det ble oppgradert bare 2 stk i 2018. For kollektivfelt og holdeplasser er oppfølgingsgraden tilfredsstillende.

	Mål 2019	Resultat 2019	Avvik	Mål i handlingsprogrammet 2018-23	Oppfølgingsgrad etter to av seks år
Km nye kollektivfelt	2,6	3,1	0,5	7	64%
Kollektivpunkter universelt utformet	10	9	-1	68	18%
Universelt utformede holdeplasser	54	63	9	308	31%

Kilde: Statens vegvesens årsrapport 2019



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 220 73 000
firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no