



Statens vegvesen

Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2018



Foto: Knut Opeide

INNHold

FORORD	5
1 REISEVANER FOR HELE LANDET	7
Hovedtransportmiddel for alle reiser	7
Hovedtransportmiddel for ulike reisemål	7
Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper	8
Kombinasjoner av ulike transportmidler	8
Hovedtransportmiddel på arbeidsreiser	9
Reiseavstand, reisetid og hastighet på arbeidsreiser	9
Hovedtransportmiddel på studiereiser	9
Reiseavstand, reisetid og hastighet på studiereiser	10
Hovedtransportmiddel på skolereiser	10
Andel som går og sykler til skolen	11
Andel barn og ungdom som oppfyller anbefalingen for fysisk aktivitet	11
2 REISEVANER I DE STØRSTE BYENE	13
Transportmiddelfordeling blant bosatte i store byområder	13
Arbeidsreiser	13
Sykkelandel	14
Kollektivandel	14
Antall biler i husholdningen	15
Bilførerandel	15
Husstander uten tilgang til bil	16
Tilgang til elbil	17
Tilgang til sykkel	18
Endring i tilgang til sykkel	18
Parkering ved arbeidsplass	19
Tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver	19
Innfartsparkering	20
3 MER OM GÅING	22
Andel reiser til fots	22
Reiselengde til fots	22
Andel reiser til fots for ulike reisemål	23
Antall reiser til fots i norske kommuner	24
Fordeling av gåturer over døgnet	25
Andel reiser til fots fordelt over uka og året	25
4 MER OM SYKLING	27
Sykkelreisens andel av alle reiser	27
Begrunnelser for å sykle	27
Type sykkel benyttet	28
Kjønn og type sykkel benyttet	28
Andel av sykkelturer på ulik infrastruktur	28
Hvilke årstider sykkel brukes	29
Sykkelsalg	29
Sykkeltyveri	29
Sykkelveginspeksjoner langs riksveger	30
Asfaltering av gang- og sykkelveger	30
Gang- og sykkelveier driftet med barvei-standard vinteren 2017/18	30
5 MER OM KOLLEKTIVTRANSPORT	32
Antall passasjerer på ulike kollektive transportmidler	32
Millioner personkilometer med ulike kollektive transportmidler	32
Kapasitetsutnyttelse i prosent buss	33
Hastighet buss (vognkilometer per vogntime)	33
De fire største byområdenes hastighet for kollektivtransporten på stamlinjenett	34

Busser etter type drivstoff	34
Busstransport	34
Sporveg og forstadsbane	35
Jernbane	35
Passasjerbåter*	35
Type kollektivtransport benyttet	36
Ventetid ved holdeplass	36
Punktlighet	37
Ventetid ved forsinkelser	37
Sitteplass på turen	38
Plass om bord	38
Tilgang til kollektivtransport	39
6 DELEMOBILITET	41
Bildeling med Nabobil	41
Bildeling med Bilkollektivet	41
Oslo bysykkel	42
Bysykel i Bergen og Trondheim	42
7 LAV- OG NULLUTSLIPPSLØSNINGER	44
Klimagassutslipp fra vegtrafikk	44
Gjennomsnittlige CO ² -utslipp for nye personbiler	44
Elbilbestand og markedsandel for personbiler	44
ElHybridbilbestand og markedsandel for personbiler	45
Antallet elbiler og ladbare hybrider i Norge	45
Personbilbestand fordelt på drivstoff	46
Nyregistrerte kjøretøy etter type drivstoff 2018	47
Kjøretøyparken etter type drivstoff	47
Antall offentlige ladepunkt i Norge	48
Biodrivstoff	49
Bil-lading	50
El-bileiere og andre bileiere	50
8 TRAFIKKSIKKERHET	52
Antall drepte og hardt skadde i politirapporterte trafikkulykker	52
Antall ulykker som involverer kollektivtransportmidler	53
Skadde trafikanter rapportert ved helseforetak	53
Skadde fortgjengere og syklister	54
Typer sykkelulykker – selvrapporterte ulykker	54
Refleksbruk	55
Sykelhjelmbruk	56
9 INFRASTRUKTUR	58
Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet	58
Utbygging av gang- og sykkelanlegg i forhold til målene	58
Totalstatus gang – og sykkelanlegg langs riksveg	58
Totalstatus gang – og sykkelanlegg langs fylkesveg	58
Totalstatus gang – og sykkelanlegg langs kommunal veg	59
Nybygde anlegg for kollektivtransport langs riksveg	59
Utbygging av kollektivfelt i forhold til målene	59
Universell utforming i forhold til målene	59
10 BEVILGNINGER OG TILSKUDD	60
Riksveginvesteringer i 2018	60
Forbruk på særskilte transporttiltak	60
Budsjett for gange- og sykkeltilrettelegging siste fem år	60
Tilskuddsordning for gang- og sykkelveger	61
Rammer for byene i Nasjonal transportplan	61
Rammer for gange og sykkel i Nasjonal transportplan	62



Foto: Knut Opeide

FORORD

Dette er det første nasjonale regnskapet for bærekraftig mobilitet.

Tidligere har vi laget nasjonale gåregnskap, sykkelregnskap og kollektivregnskap. Nå slår vi sammen disse regnskapene og supplerer blant annet med egne kapitler om de største byene og om nullutslipp og lavutslipp. Vi har samlet tall og fakta fra flere områder innenfor miljøvennlig transport. Begrepet bærekraftig mobilitet handler om å ta vare på naturen og klima som en fornybar ressurs for mennesker. Det handler også om god helse og mindre ulikhet.

I denne rapporten presenterer vi nye tall fra siste nasjonale reisevaneundersøkelse. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018 er foreløpige tall. Denne rapporten fra juni 2018 blir oppdatert når de endelige tallene foreligger.

Dette regnskapet inneholder i tillegg tall og fakta fra mange andre kilder, blant annet Statistisk sentralbyrå, Helsedirektoratet, Statens vegvesens årsrapporter, statsbudsjettet, Nasjonal transportplan og Nasjonal vegdatabank.

Vi håper at alle interesserte vil ha nytte av at tall og fakta om bærekraftig mobilitet på denne måten blir lett tilgjengelig på ett sted.

Oslo juni 2019

Anne Ogner
Avdelingsdirektør By og bærekraftig mobilitet
Transportavdelingen

Alle foto: Knut Opeide











Foto: Knut Opeide

1 REISEVANER FOR HELE LANDET

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser reisevaner for bosatte i Norge som er 13 år og eldre.

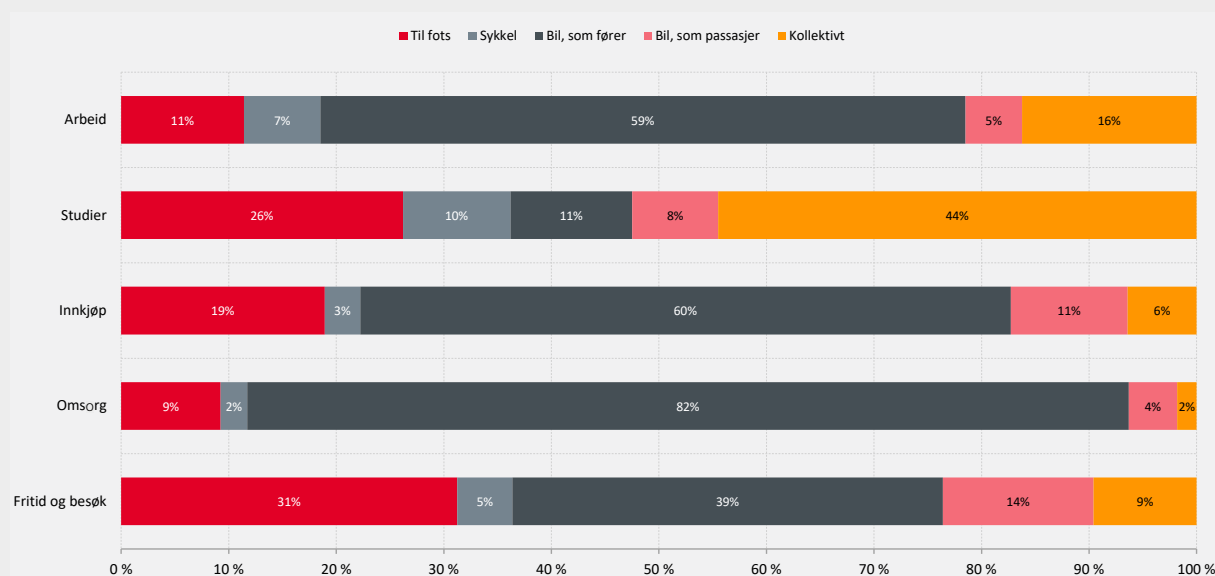
HOVEDTRANSPORTMIDDEL FOR ALLE REISER

Transportmiddelfordeling for alle reiser, inkludert avstand, tidsbruk og hastighet for samtlige reiser.

	HOVEDTRANSPORTMIDDEL (%)	GJENNOMSNITT AVSTAND (KM)	GJENNOMSNITT LENGDE (MIN)	HASTIGHET (KM/T)
	20 Til fots	1,94	23,93	4,99
	5 Sykkel	4,34	16,21	16,01
	52 Bil, som fører	17,22	19,71	40,88
	10 Bil, som passasjer	34,63	38,45	41,13
	11 Kollektivtransport	21,55	42,88	22,99
	1 MC/Moped	14,44	19,30	39,46

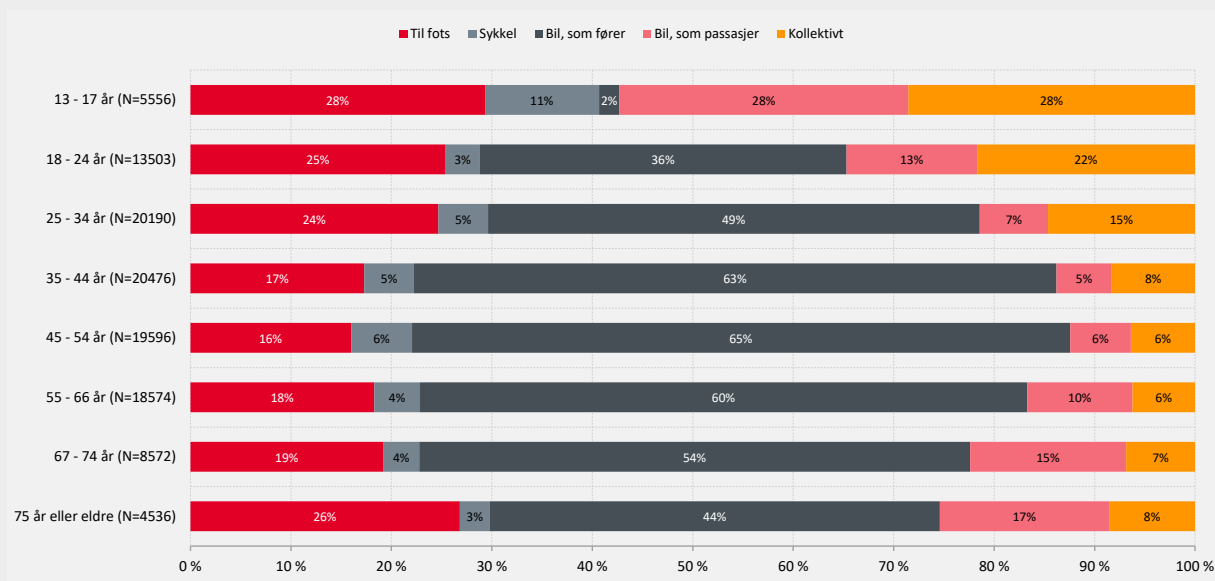
Kilde: Foreløpige tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018. (Epinion Norge, juni 2018).

HOVEDTRANSPORTMIDDEL FOR ULIKE REISEFORMÅL



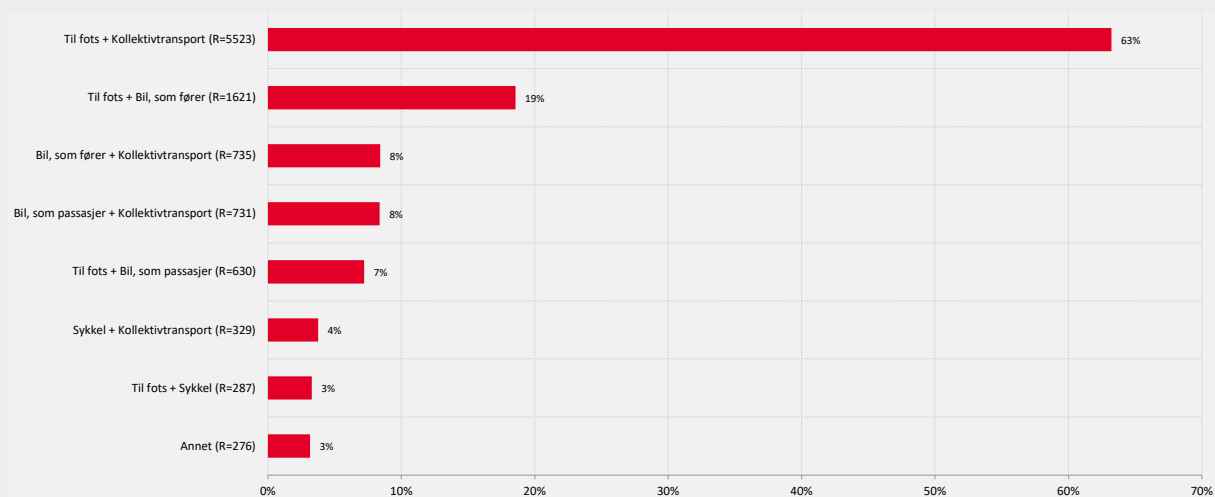
Kilde: Foreløpige tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018. (Epinion Norge, juni 2018).

HOVEDTRANSPORTMIDDEL FOR ULIKE ALDERSGRUPPER



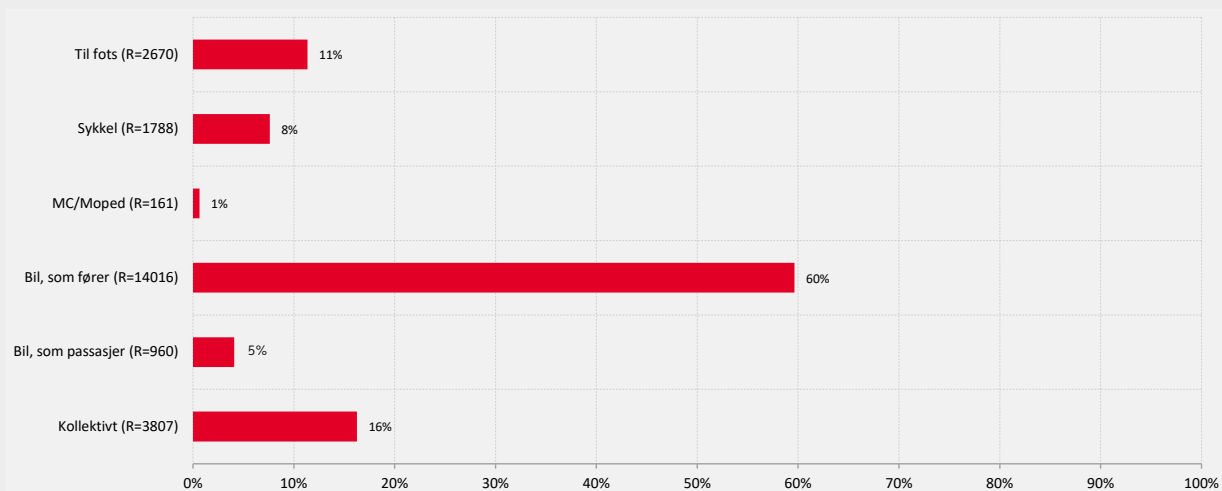
Kilde: Foreløpige tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018. (Epinion Norge, juni 2018).

KOMBINASJONER AV ULIKE TRANSPORTMIDLER



Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

HOVEDTRANSPORTMIDDEL PÅ ARBEIDSREISER



Kilde: Foreløpige tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018. (Epinion Norge, juni 2018).

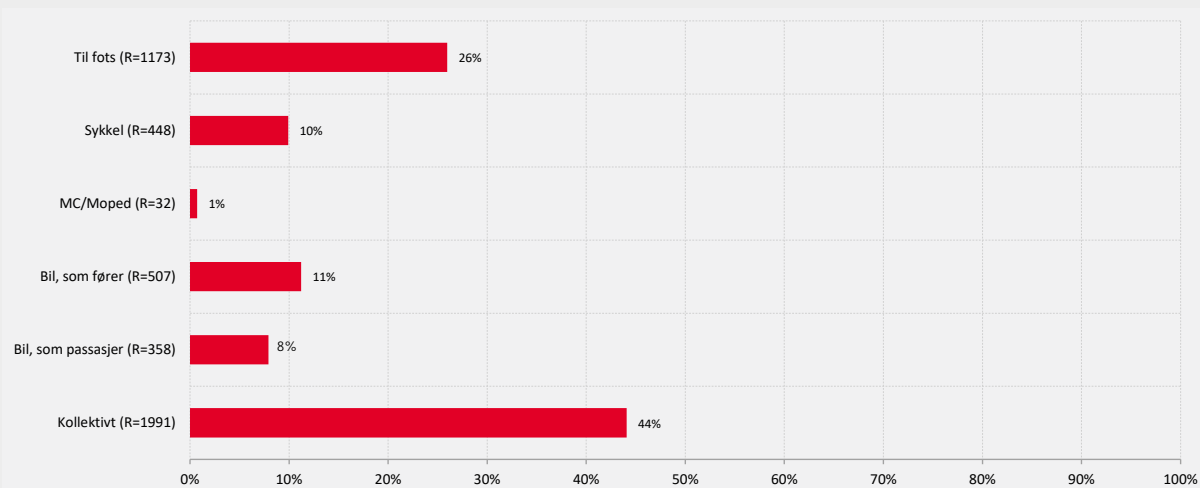
REISEAVSTAND, REISETID OG HASTIGHET PÅ ARBEIDSREISER

	Base R	Gjennomsnitt reiseavstand (KM)	Gjennomsnitt reiselengde (MIN)	Reisehastighet (Km/h)
Til fots	2670	1.75	22.24	4.98
Sykkel	1788	6.50	23.95	16.67
MC / Moped	151*	11.08	14.15	42.15
Bil, som fører	14016	18.26	20.94	45.94
Bil, som passasjer	960	14.14	18.12	38.98
Kollektivtransport (buss, tog, trikk, t-bane, ferje, båt)	3807	19.57	42.02	23.45

Kilde: Foreløpige tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018. (Epinion Norge, juni 2018). Base R = utvalg.

HOVEDTRANSPORTMIDDEL PÅ STUDIEREISER

Med studiereiser menes her reise til skole, universitet eller annet studiested.



Kilde: Foreløpige tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018. (Epinion Norge, juni 2018).

REISEAVSTAND, REISETID OG HASTIGHET PÅ STUDIEREISER

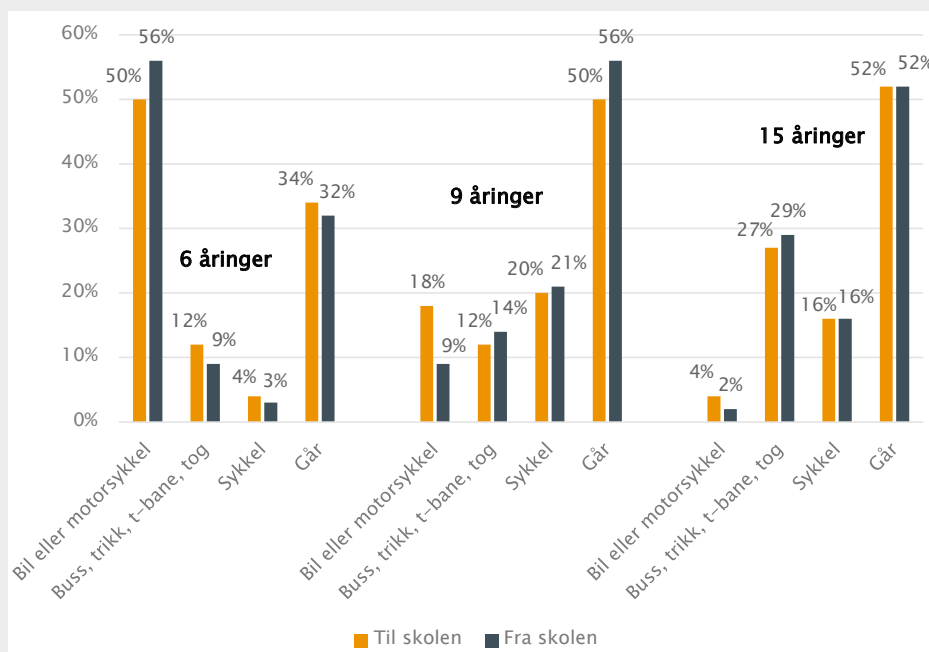
Med studiereiser menes her reise til skole, universitet eller annet studiested.

	Base R	Gjennomsnitt reiseavstand (KM)	Gjennomsnitt reiselengde (MIN)	Reisehastighet (Km/h)
Til fots	1173	1.53	17.81	5.22
Sykkel	448	3.05	10.26	16.00
MC / Moped	32*	5.92	10.20	31.69
Bil, som fører	507	13.33	16.48	37.92
Bil, som passasjer	358	24.30	25.71	39.82
Kollektivtransport (buss, tog, trikk, t-bane, ferje, båt)	1991	13.59	30.14	25.31

Kilde: Foreløpige tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018. (Epinion Norge, juni 2018). Base R = utvalg.

HOVEDTRANSPORTMIDDEL PÅ SKOLEREISER

Figuren under viser 6-, 9- og 15-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: Norges idrettshøgskole (2019).

Kartlegging av fysisk aktivitet, sedatid og fysisk form blant barn og unge 2018 (ungKan3).

ANDEL SOM GÅR OG SYKLER TIL SKOLEN

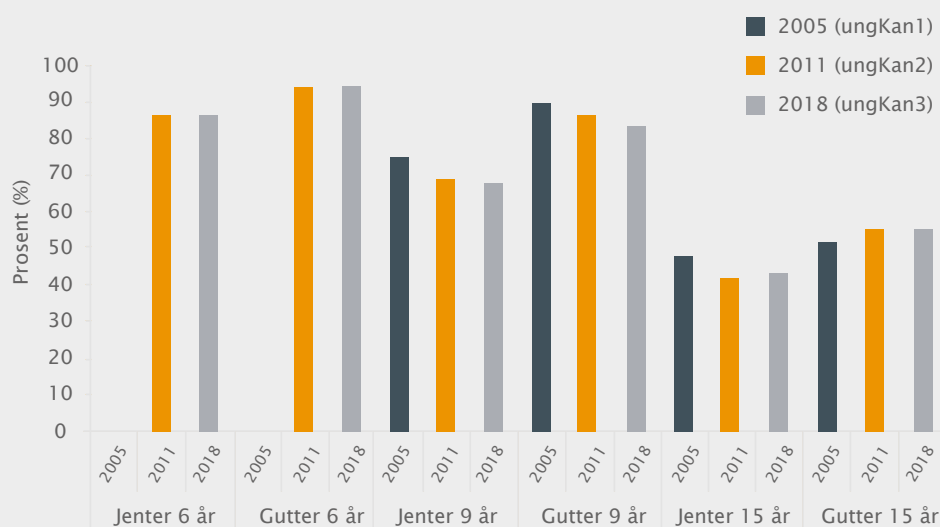
År:	Går/sykler til skolen	Går/sykler hjem fra skolen
6-åringer	38 %	35 %
9-åringer	70 %	77 %
15-åringer	68 %	68 %

Kilde: Norges idrettshøgskole (2019).

Kartlegging av fysisk aktivitet, sedatid og fysisk form blant barn og unge 2018 (ungKan3).

ANDEL BARN OG UNGDOM SOM OPPFYLLER ANBEFALINGEN FOR FYSISK AKTIVITET

Figuren under viser andelen 6-, 9- og 15-åringer som når anbefalingen om minst 60 minutters fysisk aktivitet hver dag. I alle aldersgrupper er det flere gutter enn jenter som tilfredsstillere anbefalingen for fysisk aktivitet. Med økende alder blir elevene mindre aktive.



Kilde: Norges idrettshøgskole (2019).

Kartlegging av fysisk aktivitet, sedatid og fysisk form blant barn og unge 2018 (ungKan3).

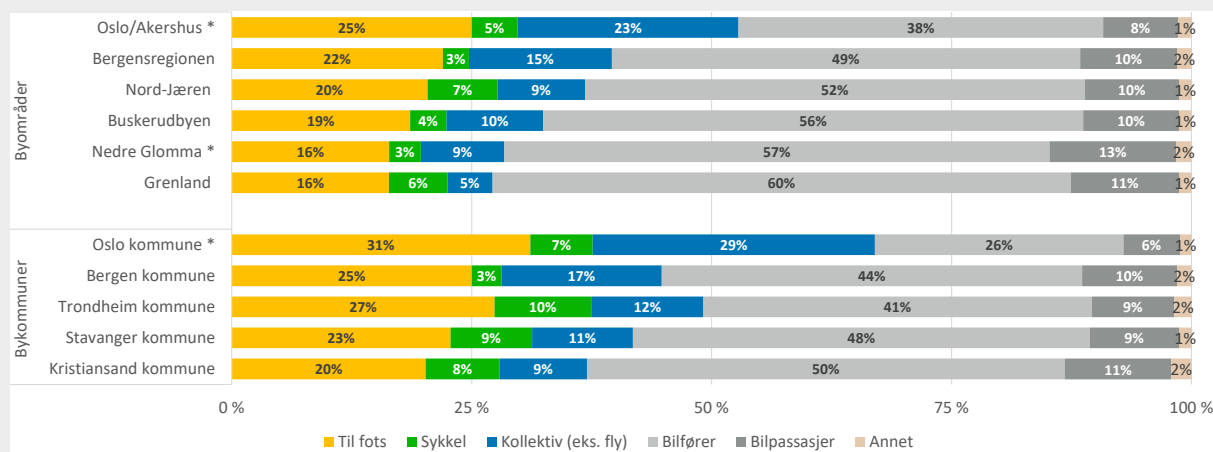


Foto: Knut Opeide

2 REISEVANER I DE STØRSTE BYENE

TRANSPORTMIDDELFORDELING BLANT BOSATTE I STORE BYOMRÅDER

Figuren under viser transportmiddelfordeling blant bosatte i utvalgte byområder. Det er høyest gang- og kollektivandel i Oslo/Akershus, mens Trondheim og Stavanger har høyest sykkelandel.

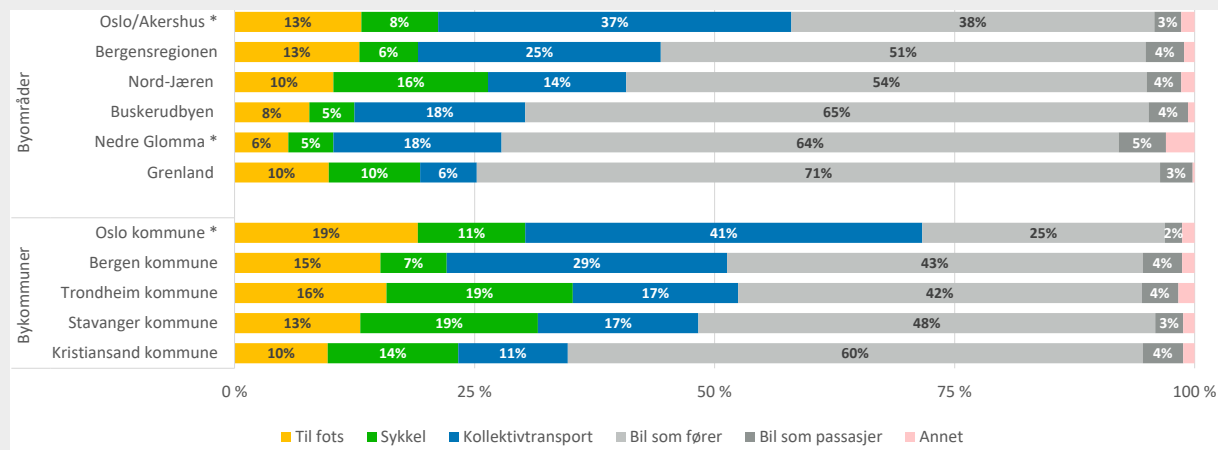


* Har ikke et helt årsrepresentativt utvalg, resultatene må tolkes med varsomhet

Kilde: Foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

ARBEIDSREISER

Figuren under viser transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i utvalgte byområder.

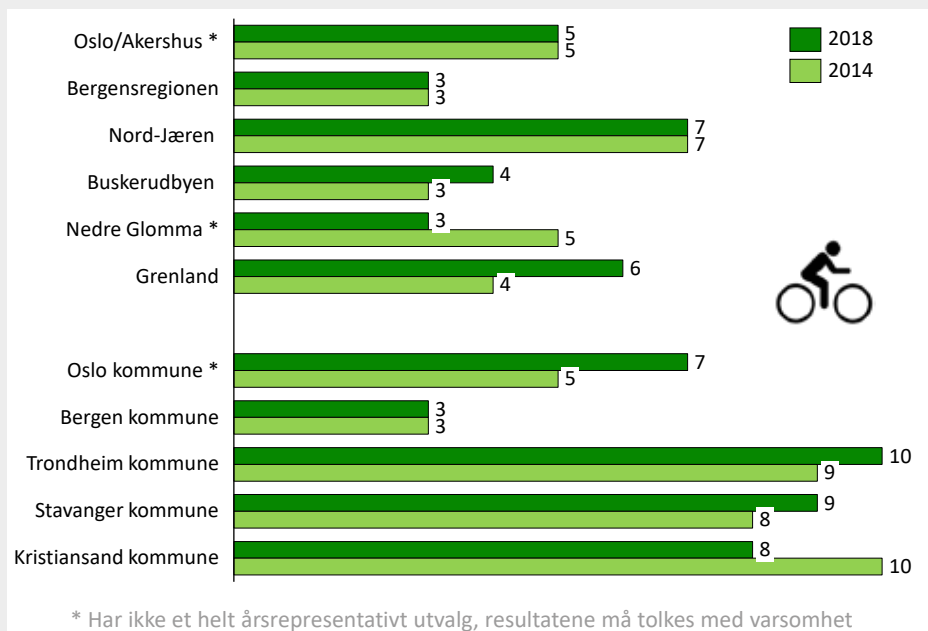


* Har ikke et helt årsrepresentativt utvalg, resultatene må tolkes med varsomhet

Kilde: Foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

SYKKELANDEL

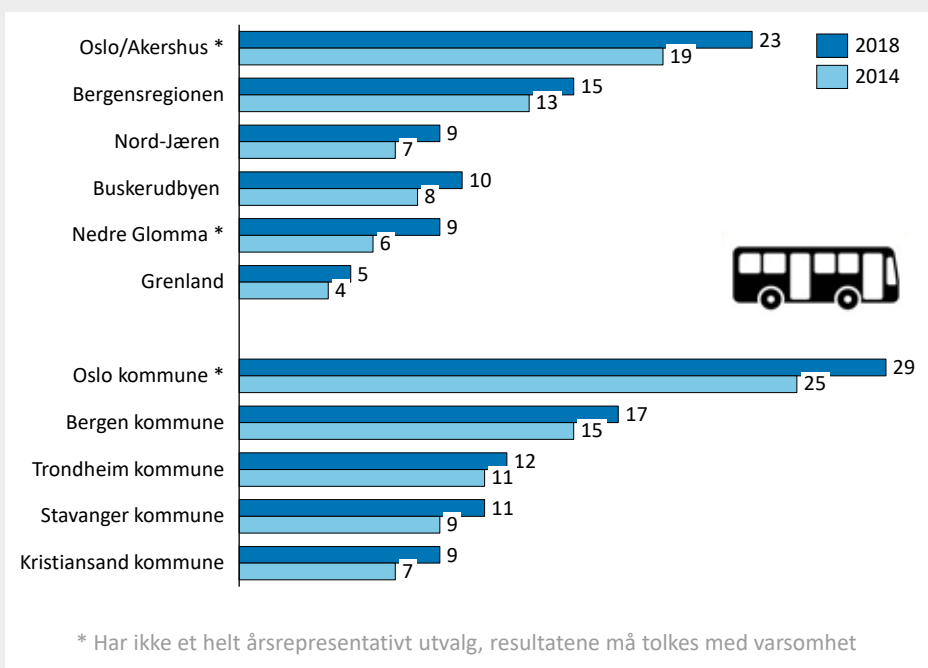
Sykkelreisere andel i prosent av totalt antall reiser blant bosatte i utvalgte byer og byområder.



Kilde: RVU 2013/14 (TØI) og foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

KOLLEKTIVANDEL

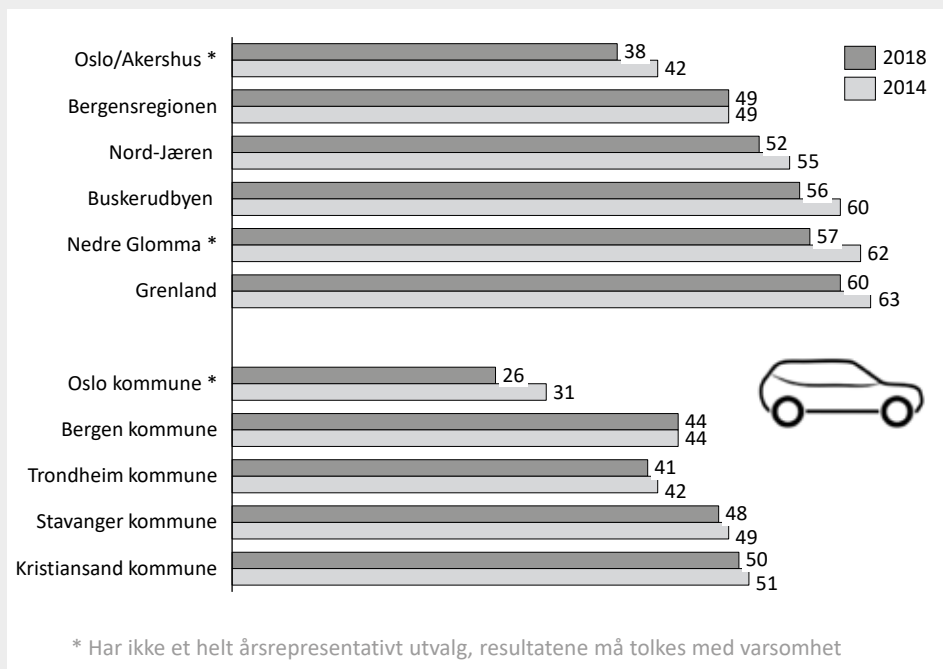
Kollektivreiser andel i prosent av totalt antall reiser blant bosatte.



Kilde: RVU 2013/14 (TØI) og foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

BILFØRERANDEL

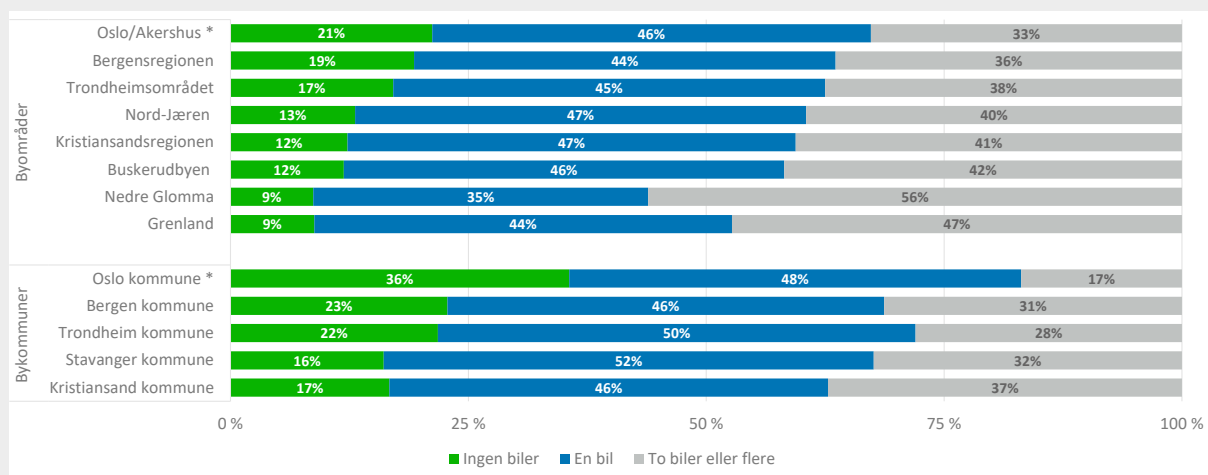
Andel av reiser som bilfører i prosent av totalt antall reiser blant bosatte.



Kilde: RVU 2013/14 (TØI) og foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

ANTALL BILER I HUSHOLDNINGEN

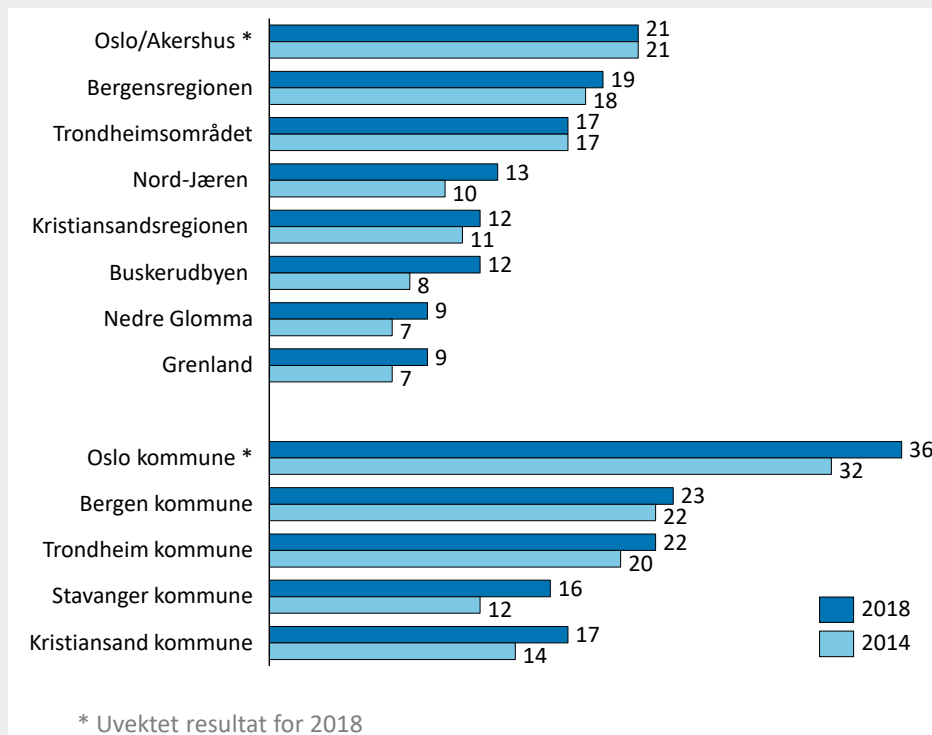
Figuren under viser tilgang til bil for utvalgte byområder. Det er store forskjeller mellom byområdene med 36 % som ikke har tilgang til bil i Oslo, mot 9 % i Nedre Glomma og Grenland. Forskjellene gjenspeiles også i reisevanene, se figuren over som viser andel reiser som bilfører.



Kilde: Foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/ Urbanet Analyse).

HUSSTANDER UTEN TILGANG TIL BIL

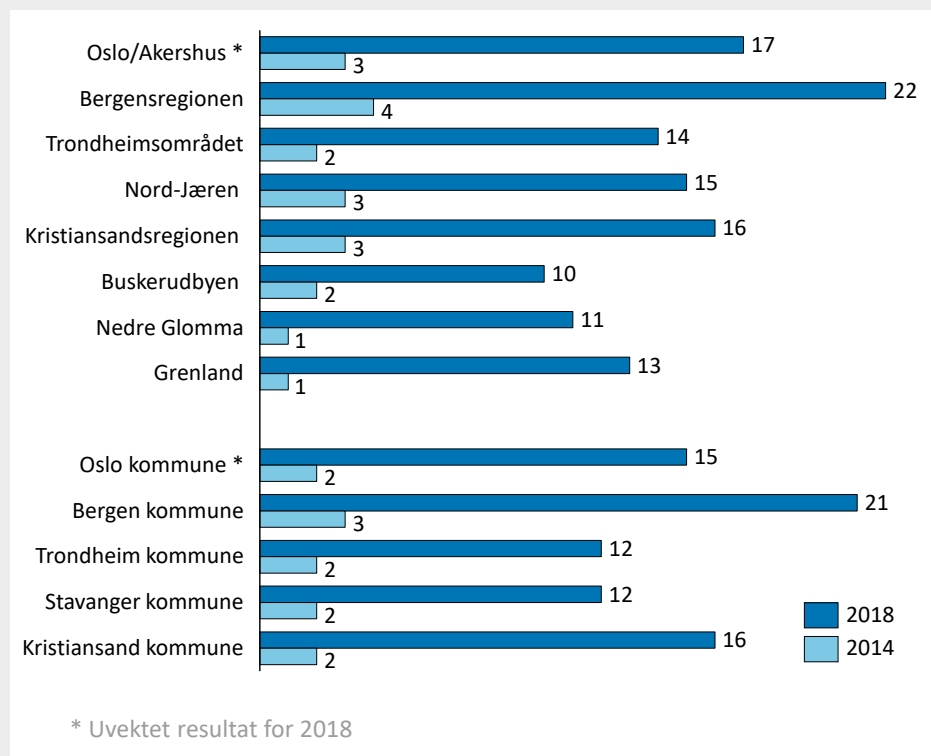
Det er flere som bor i husstander uten tilgang til bil i 2018 enn i 2014. Størst endring i Oslo kommune, Stavanger kommune, Kristiansand kommune og i Buskerudbyen. Figuren viser prosentandel som bor i en husstand uten tilgang til bil.



Kilde: RVU 2013/14 (TØI) og foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

TILGANG TIL ELBIL

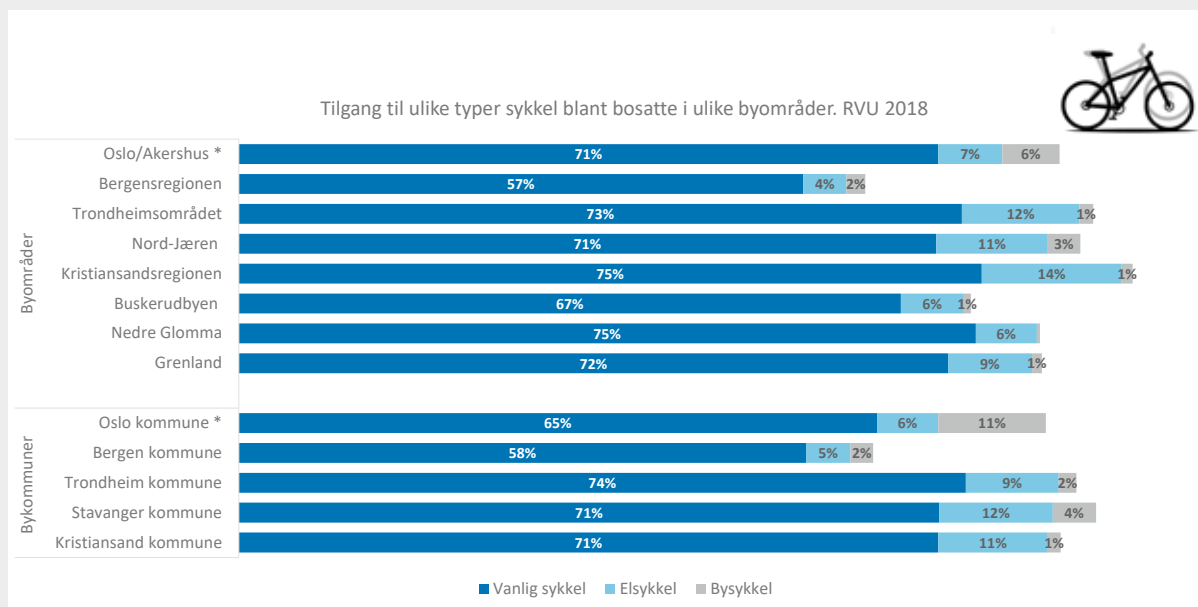
Figuren under viser andel av bileiere som har tilgang til elbil i 2014 og 2018 i utvalgte byområder. Det er flere som har tilgang til elbil i 2018 enn i 2014. Flest har tilgang til elbil i Bergensregionen.



Kilde: RVU 2013/14 (TØI) og foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

TILGANG TIL SYKKEL

Figuren under viser tilgang til ulike typer sykkel blant bosatte i utvalgte byområder. I Kristiansand-regionen er det flest som har tilgang til en eller annen form for sykkel, mens det er færrest som har tilgang til sykkel i Bergensregionen. Dette gjelder også for elsykler.

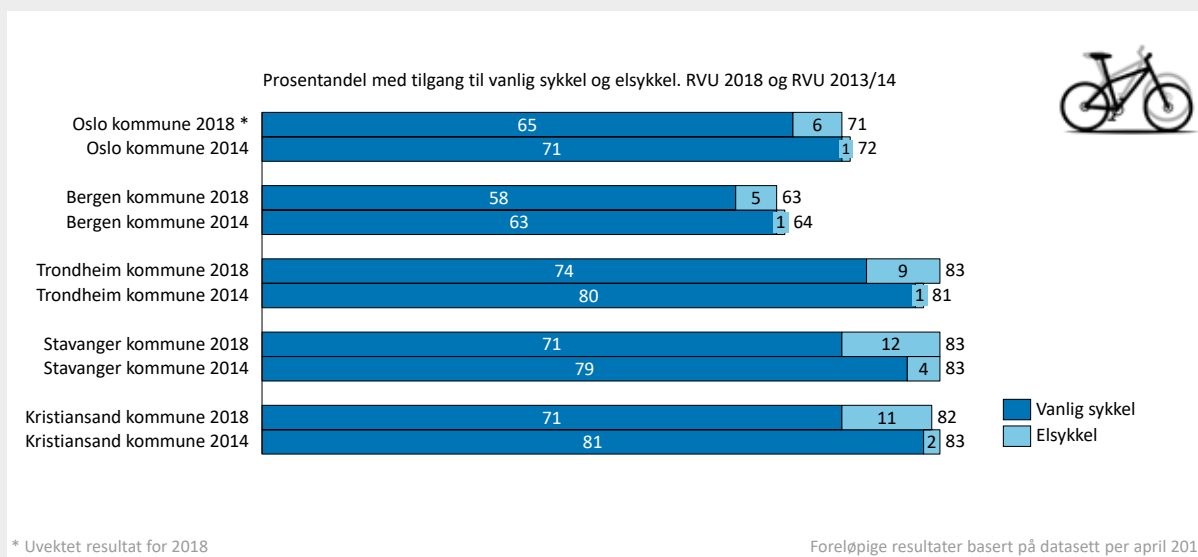


* Uvektet resultat for 2018

Kilde: Foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

ENDRING I TILGANG TIL SYKKEL

Figuren under viser andel som har tilgang til vanlig sykkel og elsykkel i 2014 og 2018 i utvalgte byområder. Den totale tilgangen til sykkel er omtrent uendret.



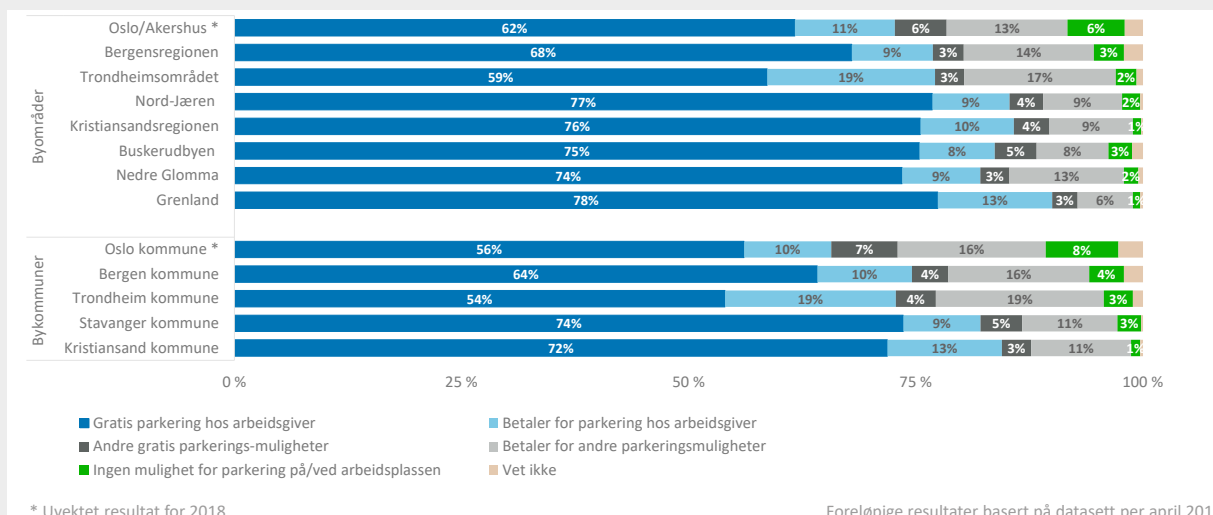
* Uvektet resultat for 2018

Foreløpige resultater basert på datasett per april 2019

Kilde: Foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

PARKERING VED ARBEIDSPASS

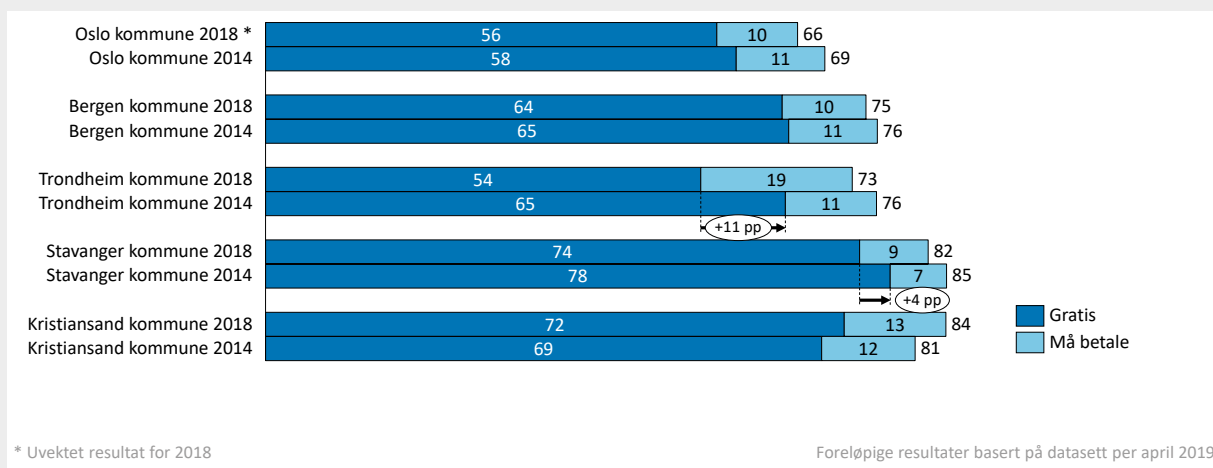
Figuren under viser parkeringsmuligheter ved arbeidsplass blant yrkesaktive. Det er flest med gratis tilgang til parkeringsplass hos arbeidsgiver i Grenland og på Nord-Jæren, hvor nesten 80 % av de yrkesaktive kan parkere gratis hos arbeidsgiver. I Oslo og Trondheim er det færrest som har gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver.



Kilde: Foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

TILGANG TIL GRATIS PARKERING HOS ARBEIDSGIVER

Figuren under viser andel med gratis tilgang til parkering hos arbeidsgiver i 2014 og 2018. Stavanger og Trondheim har hatt en reduksjon i andel med gratis parkeringsplass, mens det er små endringer i de andre byområdene.



Kilde: RVU 2013/14 (TØI) og foreløpige tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. (Epinion Norge/Urbanet Analyse).

INNFARTSPARKERING

Tabellen under viser antall innfartsparkeringsplasser for de ni største byområdene per 31. desember 2018, samt antall nye innfartsparkeringsplasser som er planlagt bygd i 2019. For bane omfatter tallene kun hovedbykommunen, mens for veg inngår innfartsparkering i hele byområdet/byregionen.

Innfartsparkering langs veg og bane	Per 31.12.18	Planlagt nye 2019
Nord-Jæren*	202	-
Tromsø	40	297
Nedre Glomma	555	145
Oslo og Akershus*	8 221	327
Buskerudbyen	1 708	-
Grenland ¹	251	-
Kristiansandsregionen ²	874	100
Bergensområdet ³	3 915	477
Trondheimsområdet ⁴	1 048	240
Totalt	16 814	1 586

* Oversikt over kommunale innfartsparkeringsplasser er ikke med

¹ Omfatter innfartsparkering i kommunene Porsgrunn, Skien, Siljan, Nome og Kragerø

² Omfatter innfartsparkering i kommunene Kristiansand, Søgne, Lillesand, Vennesla, Songdalen

³ Omfatter innfartsparkering i kommunene Bergen, Os, Tysnes, Austevoll, Osterøy, Samnanger, Vaksdal, Lindås, Radøy, Meland, Askøy, Fjell, Øygarden, Sund

⁴ Omfatter innfartsparkering i kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal

Kilde: Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet 2019.

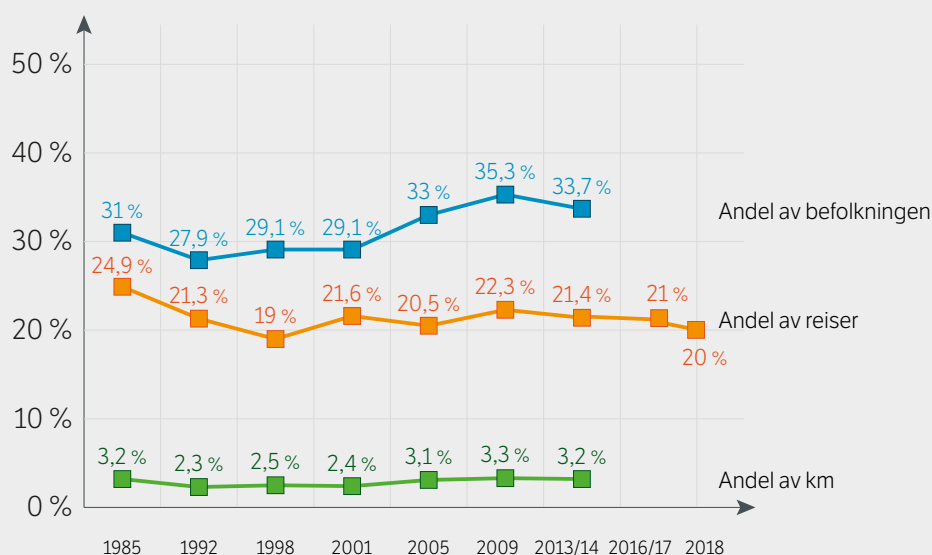


Foto: Knut Opeide

3 MER OM GÅING

ANDEL REISER TIL FOTS

Figuren nedenfor viser utviklingen i hele turen til fots som andel av alle reiser. Andel reiser til fots var 20 % i 2018 og har gått ned fra om lag 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 3,2 % av alle reiste kilometer.



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 1985–2014 (TØI) og 2016–18 (Epinion).

REISELENGDE TIL FOTS

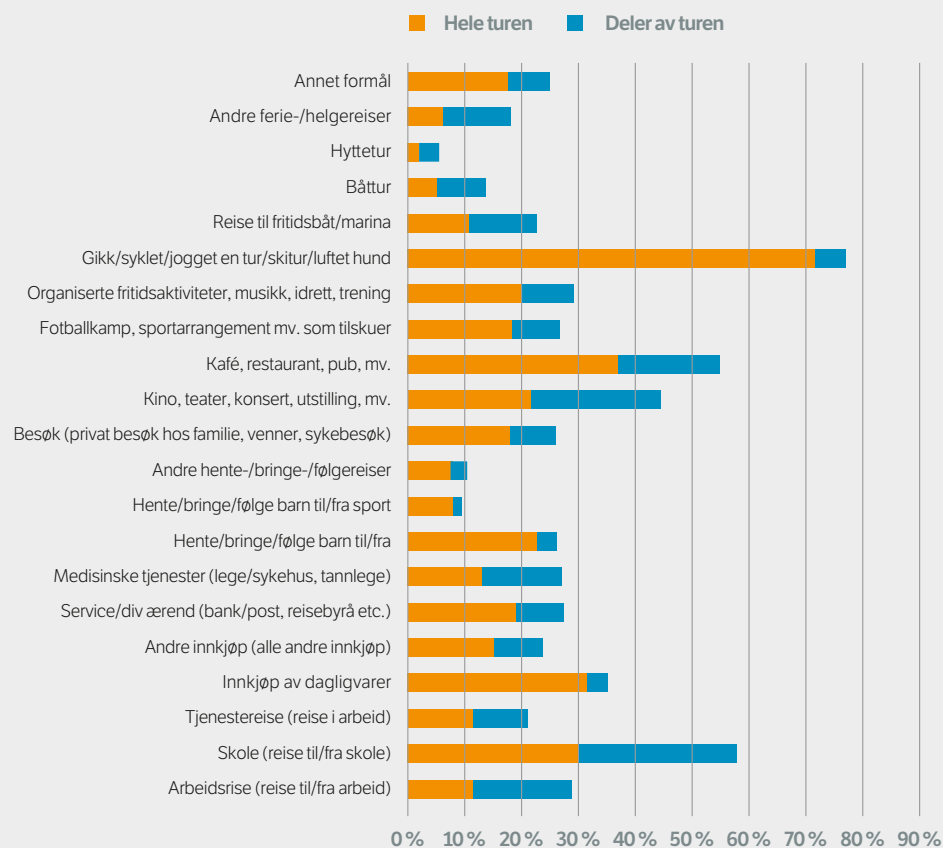
Tabellen nedenfor viser utviklingen i gjennomsnittlig antall km (en vei) for hele reiser til fots. Gjennomsnittet for reiselengder til fots har variert mellom 1,3 km og 2,2 km. Vi går mest på de korte turene og 80 % av hele reiser til fots er kortere enn tre kilometer (RVU 2013/2014). Turer til fots 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
Gjennomsnittlig reiselengde til fots	1,6 km	1,3 km	1,8 km	1,4 km	1,7 km	1,7 km	2,2 km	1,3 km	1,9 km

Kilde: RVU 2013/14 (TØI), RVU 2016–2018 (Epinion).

ANDEL REISER TIL FOTS FOR ULIKE REISEHENSIKTER

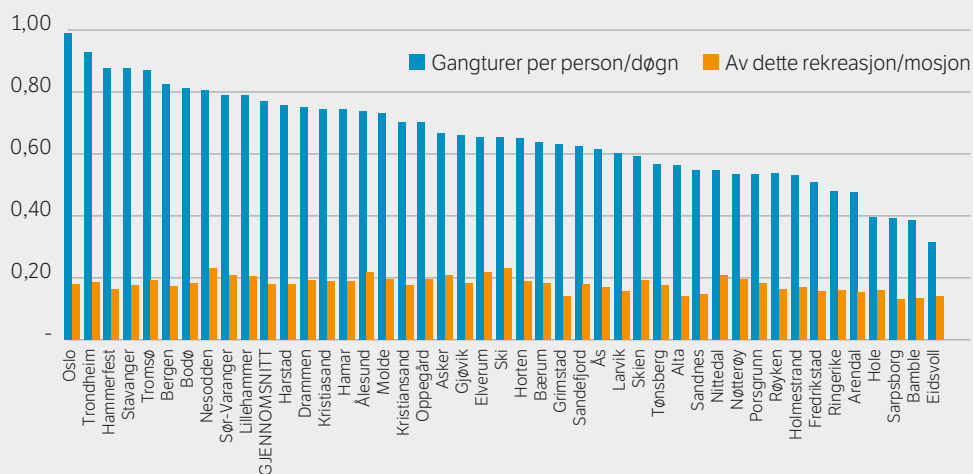
Figuren nedenfor viser andeler (i %) til fots hele og deler av turen for ulike reisemål. Å gå tur, følgeturer og innkjøp av dagligvarer gjennomføres vanligvis til fots hele veien, hvis man først går. På faste reiser som arbeids- og skolereiser kan gåturen utgjøre deler av reisestrekningen, det samme gjelder reiser til enkelte fritidsaktiviteter som kino, teater, kafe mv.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (TØI).

ANTALL REISER TIL FOTS I NORSKE KOMMUNER

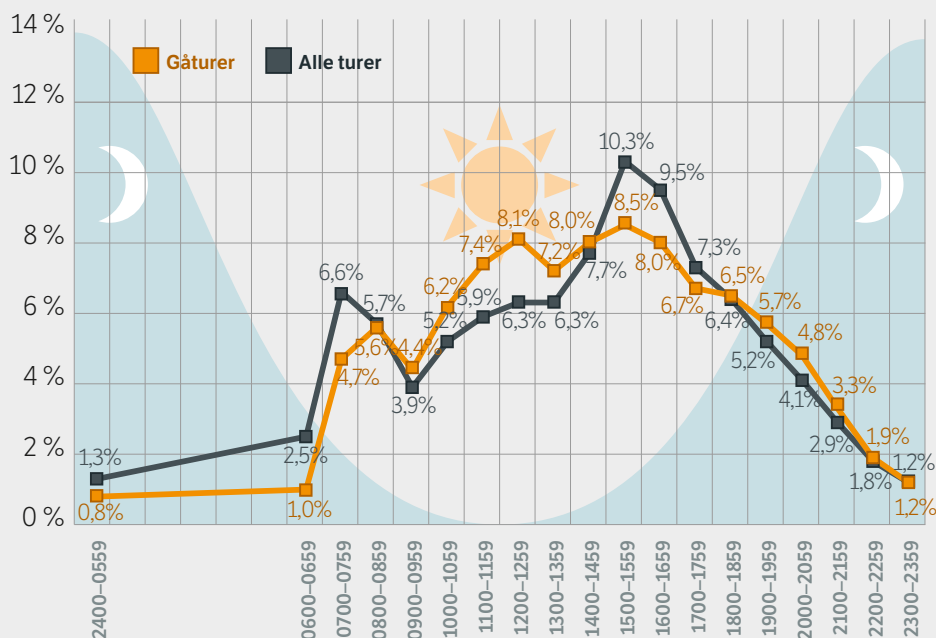
Den neste figuren viser variasjon i antall reiser til fots per person per døgn i norske kommuner (med over 400 respondenter i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14) for alle reisemål og for rekreasjon. Resultatene indikerer at andel gåturer til rekreasjon er relativt likt uavhengig av kommune- størrelse og forholdene for gåturer.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (Yngve Frøyen, NTNU).

FORDELING AV GÅTURER OVER DØGNET

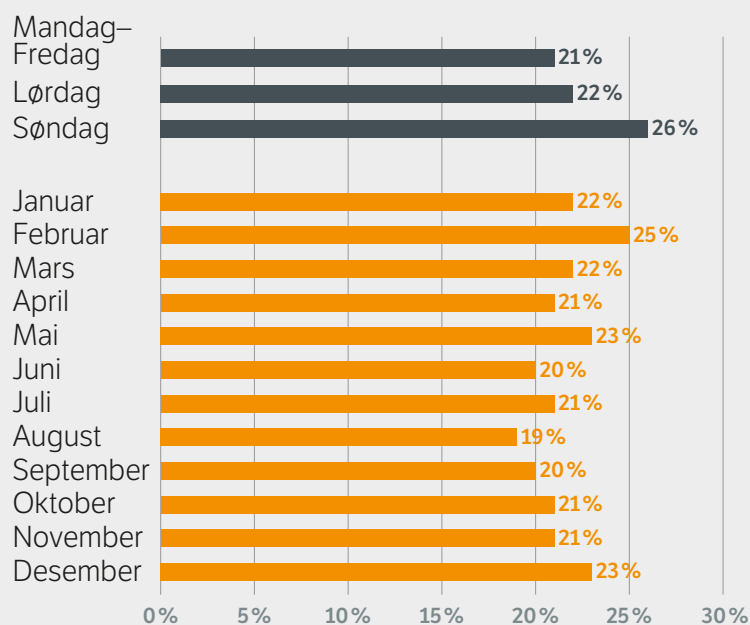
Andelen gåturer følger i store trekk samme fordeling over døgnet som alle turer, men har noe mindre topp i morgenrushet og relativt høy aktivitet på formiddagen.



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (TØI).

ANDEL REISER TIL FOTS FORDELTE OVER UKA OG ÅRET

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



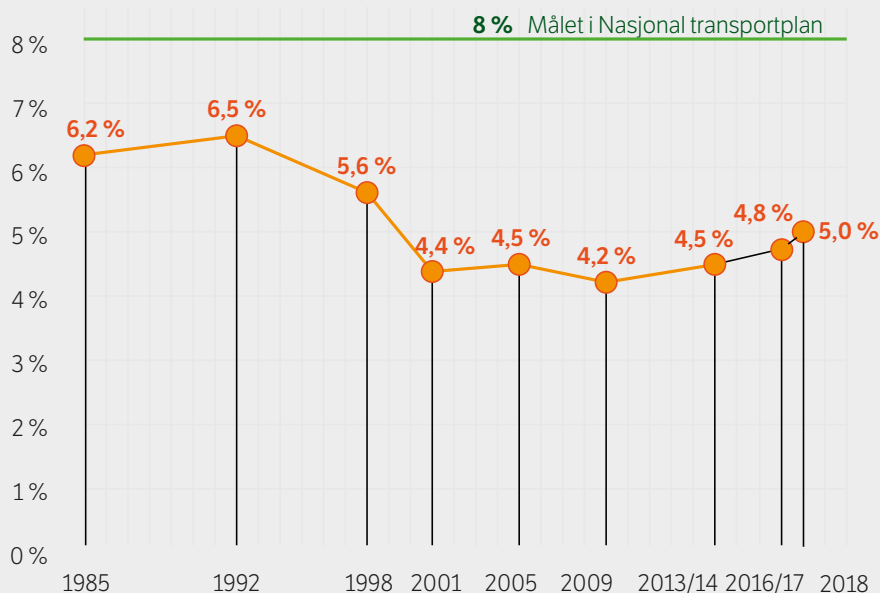
Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (TØI).



Foto: Knut Opeide

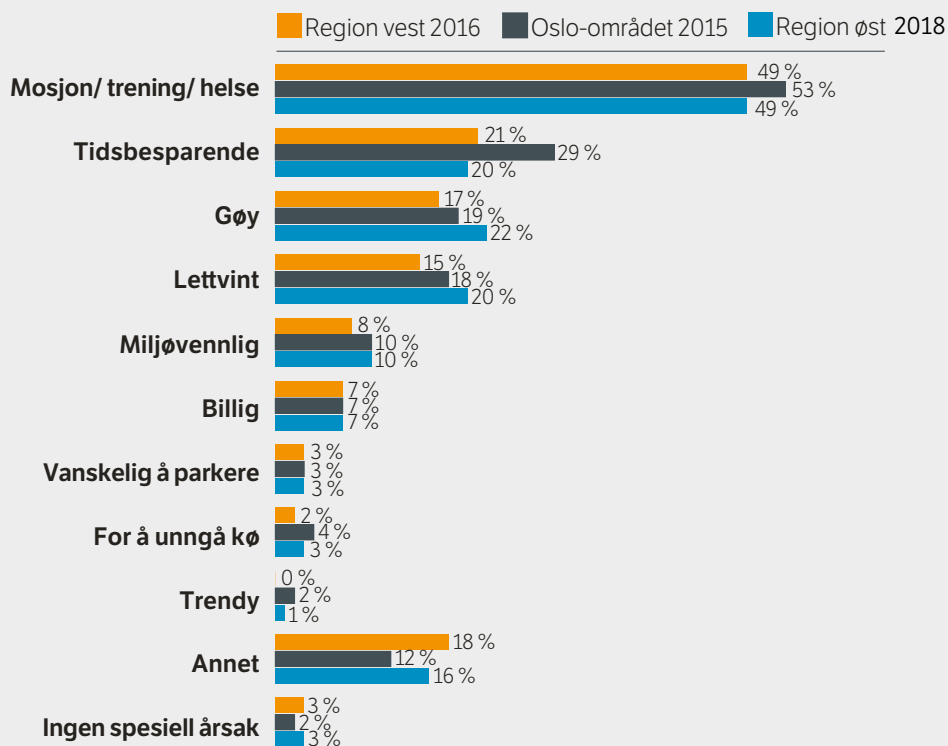
4 MER OM SYKLING

SYKKELREISENS ANDEL AV ALLE REISER



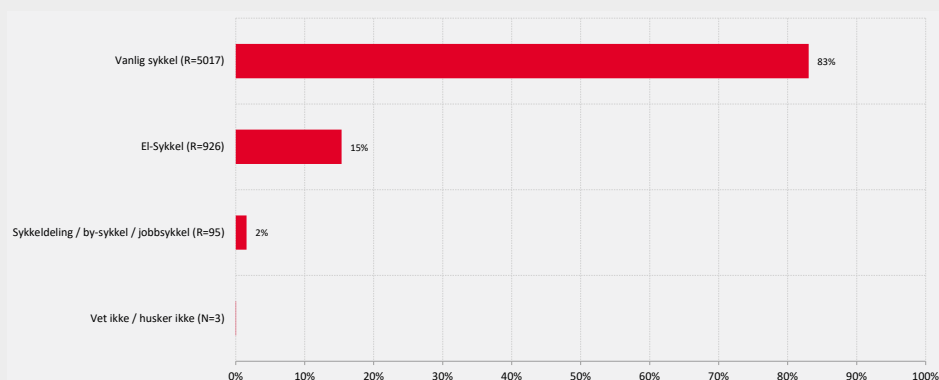
Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/2017 (Epinion Norge) og Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 (TØI-rapport 1383/2014).

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).

TYPE SYKKEL BENYTTET



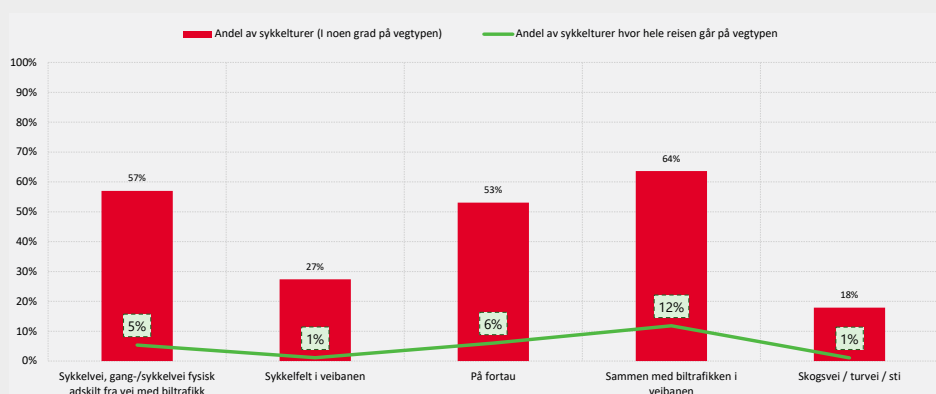
Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

KJØNN OG TYPE SYKKEL BENYTTET



Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

ANDEL AV SYKKELTURER PÅ ULIK INFRASTRUKTUR



Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

HVILKE ÅRSTIDER SYKKEL BRUKES

Figuren viser hvilke årstider syklistene selv oppgir at de sykler.

	Vår	Sommer	Høst	Vinter
Region vest 2016	76 %	96 %	54 %	25 %
Osloområdet 2015	68 %	98 %	56 %	9 %
Region sør 2018	68 %	97 %	56 %	13 %
Region øst 2018	65 %	97 %	54 %	9 %

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

SYKKELSALG

År:	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Totalt sykkelsalg	370 000	380 000	410 000	410 000	400 000	368 000	379 000
Elsykkel	2 000	5 000	10 000	20 000	40 000	48 000	52 000
Terreng	154 560	145 640	140 000	130 000	110 000	85 000	85 000
Racer	18 400	15 040	20 000	25 000	25 000	25 000	25 000
Hybrid	95 680	101 520	110 000	110 000	100 000	95 000	92 000
Barnesykkel	88 320	101 520	115 000	110 000	110 000	100 000	110 000
Classic	11 040	11 280	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000

Kilde: Norsk sportsbransjeforening.

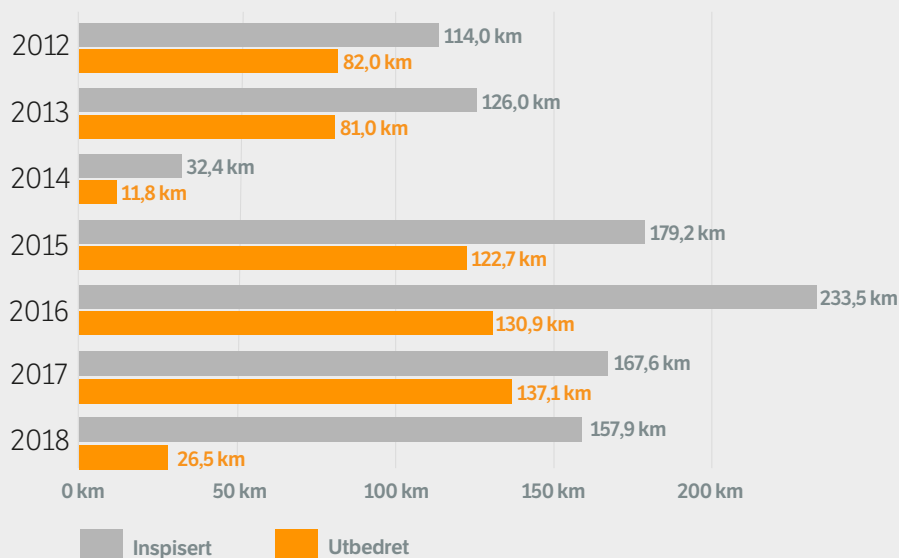
Det finnes ikke nøyaktig statistikk på salget av sykler i Norge. Tallene er basert på Sportsbransjens anslag. I 2014 er første året basert på innrapporterte tall fra kjedene. Frittstående butikker er ikke inkludert i tallene.

SYKKELTYVERI

År:	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Politianmeldte sykkeltyverier	15 360	16 498	18 328	16 579	15 024	13 641	14 241

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

SYKKELVEGINSPEKSJONER LANGS RIKSVEGER



Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 og 2018.

ASFALTERING AV GANG – OG SYKKELVEGER

År	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Antall km	38	43	60	82	77	48	46

Kilde: Statens vegvesens nøkkeltallsrapporter 2011–2013 og Statens vegvesen, regionenes årsrapporter 2014–2018.

GANG- OG SYKKELVEIER DRIFTET MED BARVEI-STANDARD VINTEREN 2017/18

	Statlig (km)	Fylkeskommunalt	Kommunalt	I alt (km)
Oslo	79,0	-	1,2	80,2
Bergen	20,7	3,2	1,8	25,7
Trondheim	7,0	27,1	7,3	41,4
Stavanger	21,9	19,4	0,4	41,7

Kilde: Kilde: Nasjonal vegdatabank, Statens vegvesen.

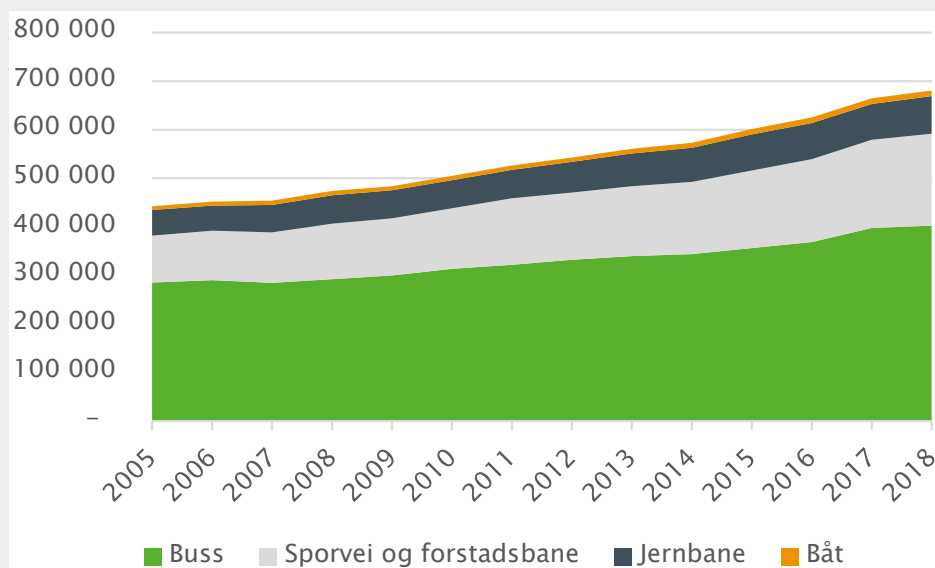


Foto: Knut Opeide

5 MER OM KOLLEKTIVTRANSPORT

ANTALL PASSASJERER PÅ ULIKE KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER

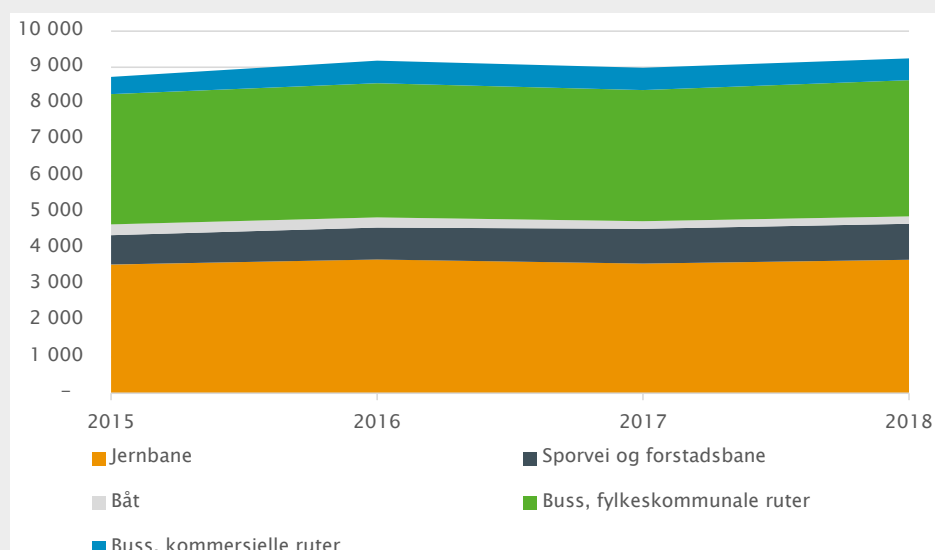
Det er rundt 681 millioner kollektivreiser i Norge på ett år. I underkant av 60 % av reisene er med buss, 27,8 prosent med forstadsbane og sporvogn og 11,4% med jernbane.



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

MILLIONER PERSONKILOMETER MED ULIKE KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER

Figuren viser millioner personkilometer med ulike kollektive transportmidler. Buss (fylkeskommunale og kommersielle ruter) og jernbane utgjør henholdsvis 47 % og 40 %.



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

KAPASITETSUTNYTTELSE I PROSENT BUSS

Det har vært en økning i kapasitetsutnyttelsen på buss fra 2017–2018 på alle fylkeskommunale ruter, inkludert byområdene.

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

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 og 06673.

HASTIGHET BUSS (VOGNILOMETER PER VOGNTIME)

Hastigheten har gått ned, både for alle fylkeskommunale ruter og for byområdene fra 2017 til 2018. Enkelte av byområdene har imidlertid en økning.

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

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 06669 og 06673

DE FIRE STØRSTE BYOMRÅDENES HASTIGHET FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN PÅ STAMLINJENETT

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.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Endring 2017–18
Oslo	28,8 km/t	24,2 km/t	24,1 km/t	23,9 km/t	23,8 km/t	19,1 km/t	23,1 km/t	-2,1 %
Bergen	27,1 km/t	24,1 km/t	27,0 km/t ¹	22,7 km/t	23,8 km/t	23,6 km/t	25,2 km/t	+6,8 %
Stavanger	24,0 km/t	24,0 km/t		24,3 km/t	25,3 km/t	25,5 km/t	23,7 km/t	-7,1 %
Trondheim	23,7 km/t*	27,9 km/t	29,0 km/t	28,8 km/t ²	28,5 km/t	28 km/t	27,1 km/t	-3,2 %

* Omlegging av rutestruktur og ruteomfang gjør at disse tallene ikke er sammenlignbare med tall fra og med 2013

¹ Holdeplasstider ble dette året estimert. Det har vist seg at disse var estimert for korte og at hastigheten derfor er beregnet for høyt dette året.

² Nå registreres kjøretid eksklusiv holdeplastid (mot total reisetid i 2013 og 2014).

Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2012–2018

BUSSER ETTER TYPE DRIVSTOFF

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

	Bensin	Diesel	El	Hybrid (ladbar)	Hybrid (ikke ladbar)	Annet drivstoff ¹
Busser	223	14 391	42	1	151	826

¹ Bl.a. gass, hydrogen og parafin

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

BUSSTRANSPORT

All rutegående transport med buss.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Utført distanse (mill. km)	365	367	363	354	382	378	358
Antall passasjerer (mill. pass.)	332	340	344	356	369	398	402
Billettinntekter (mill. kr)	4586	4775	4950	4756	5468	5731	6105

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabeller 06669 og 11570

SPORVEG OG FORSTADSBANE

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Utført distanse (mill. km)	12,4	12,6	13,2	13,6	15,1	16,1	16,5
Antall passasjerer (mill. pass.)	201,4	211,2	219,2	160,3	170,8	181,9	189,1
Billettinntekter (mill. kr)	5031	5558	6000	1511	1681	1853	1921

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabeller 06669 og 11570

JERNBANE

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Utført distanse (mill. km)	36	38	38	40,7	40,7	41,1	41,1
Antall passasjerer (mill. pass.)	62,7	67,2	70,3	73,8	74,3	73,6	77,7
Billettinntekter (mill. kr)				4992	5337	5540	6018

Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabeller 06669 og 11570

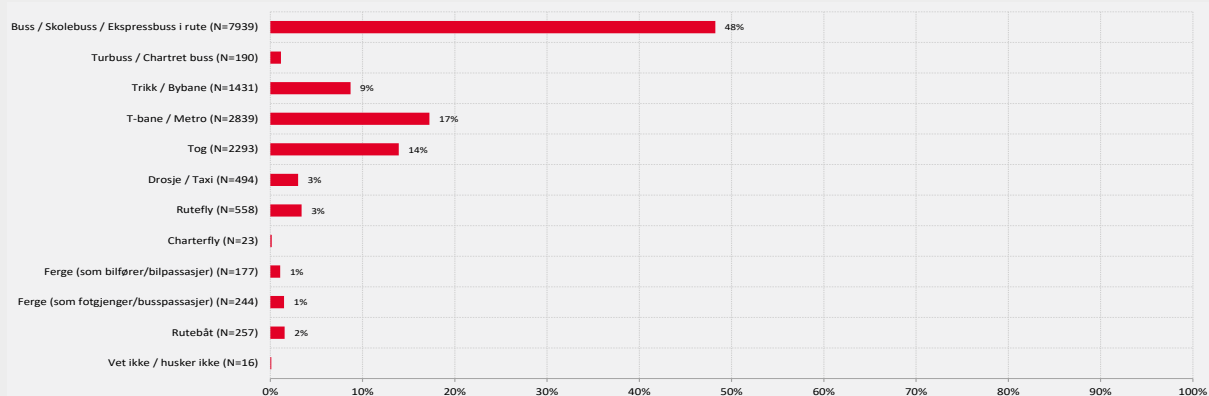
PASSASJERBÅTER*

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

* Bilferjer og Hurtigruta omfattes ikke av statistikken

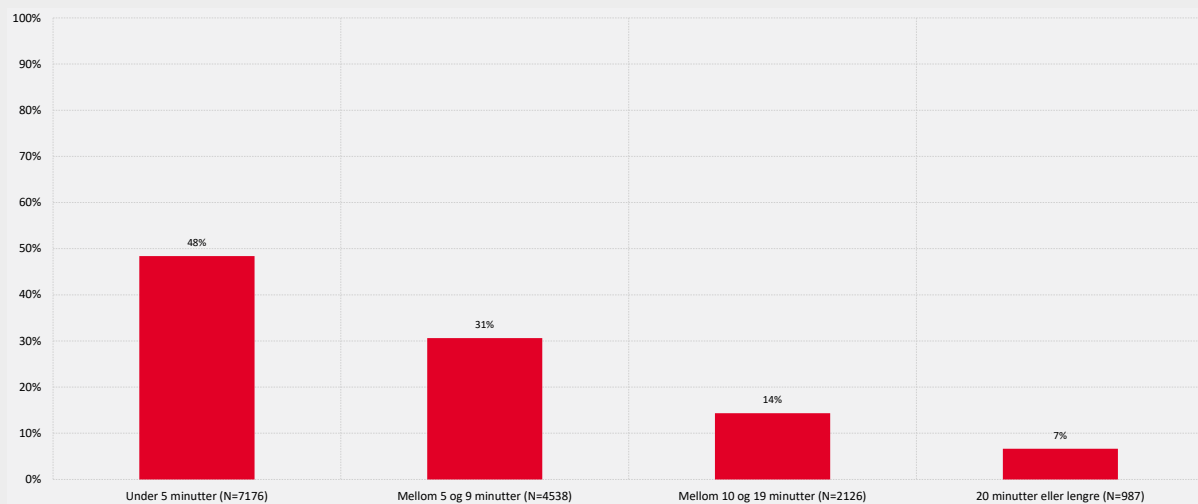
Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabeller 06669 og 11570

TYPE KOLLEKTIVTRANSPORT BENYTTET



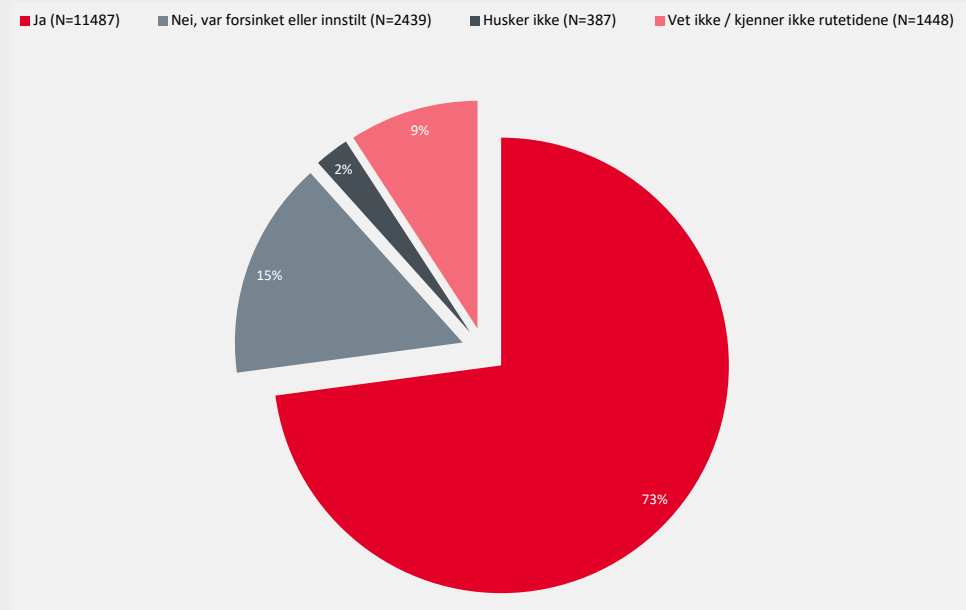
Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

VENTETID VED HOLDEPLASS



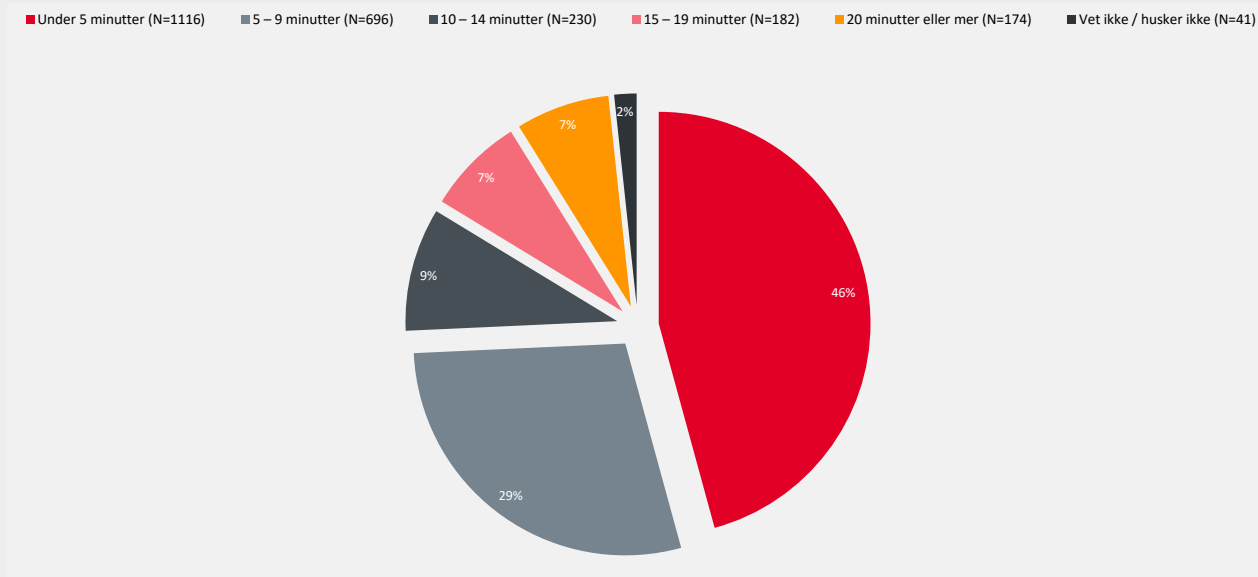
Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

PUNKTLIGHET



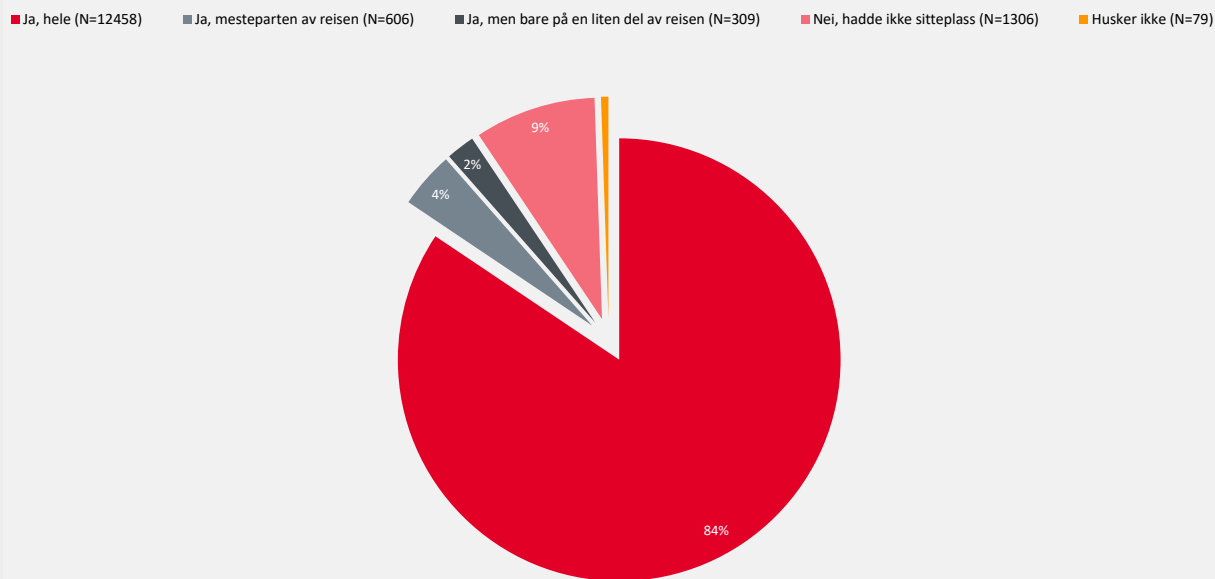
Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

VENTETID VED FORSINKELSER



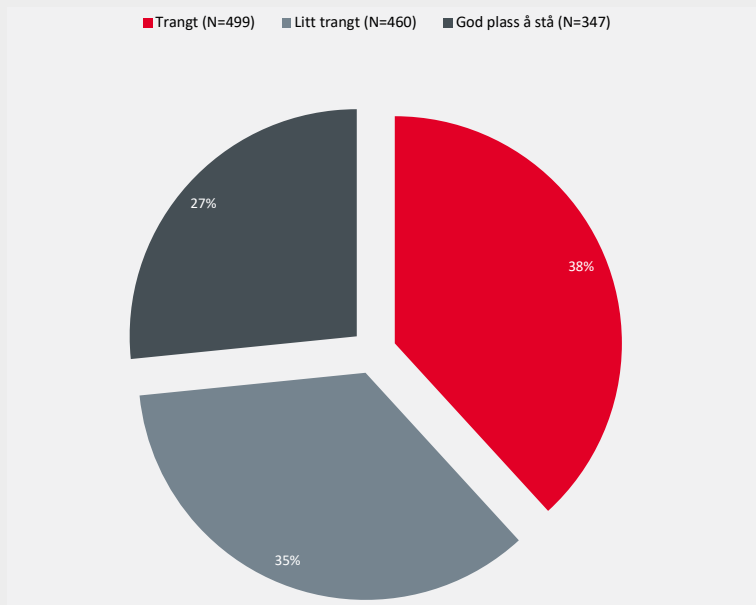
Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

SITTEPLASS PÅ TUREN



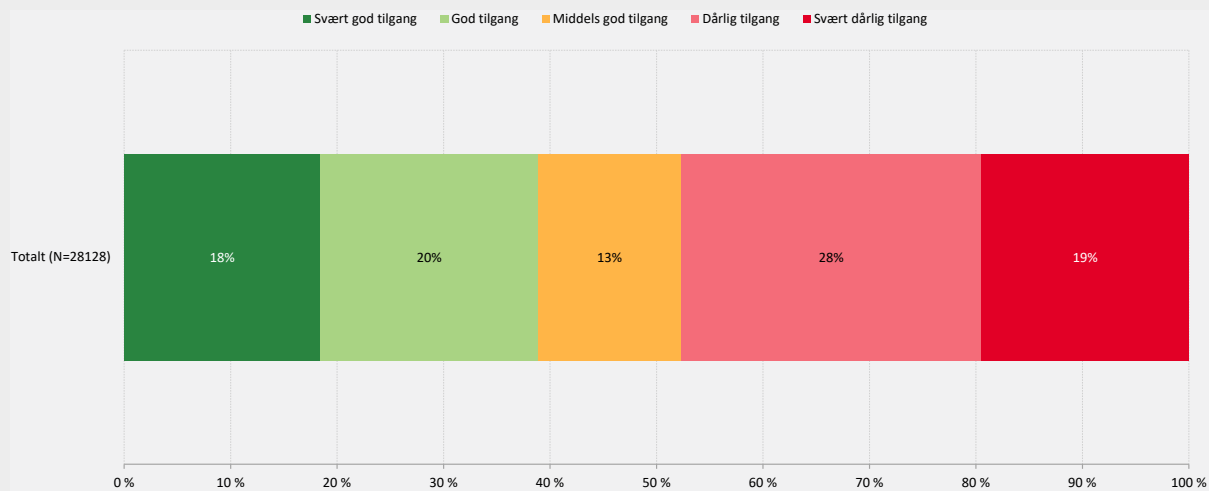
Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

PLASS OM BORD



Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

TILGANG TIL KOLLEKTIVTRANSPORT



Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).



Foto: Knut Opeide

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 MED NABOBIL

Nabobil ble etablert i 2015. Dette er en såkalt bruker-til-brukermodell (P2P) der privatpersoner leier ut sine egne biler til andre privatpersoner. Nabobil er den første P2P-aktøren i det norske markedet.

	2016	2017	2018
Unike leietakere	11 020	20 798	25 600
Biler som er leid ut	2900	4700	5 200
- Personbiler	90 %	90 %	85 %
- Varebiler	10 %	10 %	15 %
Bookinger	20 000	37 000	46 000
Gjennomsnittlig kjørelengde per leie (km)	400	390	350

Kilde: Nabobil.

BILDELING MED BILKOLLEKTIVET

Bilkollektivet ble etablert i 1995 og har i dag biler i Oslo og Stavanger. Dette er en samvirkeorganisasjon som leier ut biler til medlemmer, både privatpersoner og bedrifter.

Bilkollektivet	2018
Brukere	7 686
Registrerte biler	388
Bookinger	29 928
Kjørelengde (mill. km kjørt)	3,035
Gjennomsnittlig kjørelengde per leie (km)	101

Kilde: Bilkollektivet.

OSLO BYSYKKEL

Det finnes i dag bysykler i en rekke byer i Norge. Under presenteres tall fra noen av dem.

Oslo har hatt en betydelig økning i antall turer. Økningen var størst fra 2016–17 (23 %), men fortsatte også i 2018 (5 %). Antall turer per syklist har holdt seg relativt stabilt, mens antall turer per sykkel per dag har gått ned.

	2016	2017	2018
Antall turer	2 150 646	2 653 477	2 789 539
Sesongabonnement		59 %	63 %
Kortidsmedlemmer		41 %	37 %
Mediantid per tur (minutter)	9,1	8,6	8,7
Snitt antall turer per syklist	46	51	50
Snitt antall turer per sykkel per dag		7,2	4,5

Kilde: Oslo bysykkel driftsrapporter 2017 og 2018.

BSYSYKKEL I BERGEN OG TRONDHEIM

I 2018 ble det etablert bysykkelordninger i Bergen (juni) og Trondheim (mai). Trondheim hadde tidligere en annen bysykkelordning. Bergen og Trondheim er ganske like, til tross for at i Bergen var bysyklene i drift i 6 måneder, mens i Trondheim 7,5 måneder.

Bergen bysykkel	2018	Trondheim bysykkel	2018
Antall turer	103 717	Antall turer	103 614
Antall unike brukere	6 560	Antall unike brukere	6 552
Gjennomsnitt tid per tur	8,42	Gjennomsnitt tid per tur	7,43

Kilde: Bergen bysykkel.

Kilde: Trondheim bysykkel.

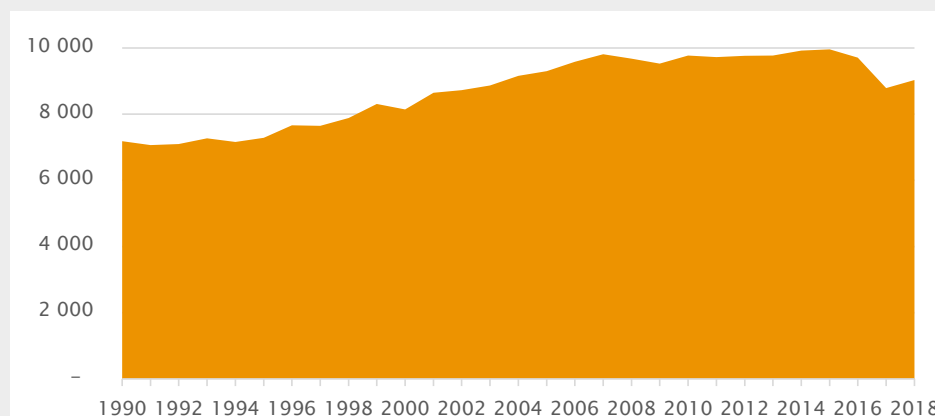


Foto: Knut Opeide

7 LAV- OG NULLUTSLIPPSLØSNINGER

KLIMAGASSUTSLIPP FRA VEGTRAFIKK

Figuren under viser klimagassutslipp fra vegtrafikk fra 1990 til 2018. Utslippene i 2018 hadde økt med 2,8 % fra 2017, og 25,8 % fra 1990. Økningen fra 2017 til 2018 skyldes hovedsakelig et redusert salg av konvensjonell bio-drivstoff basert på palmeolje. Vegtrafikk står for 17 % av Norges klimagassutslipp i 2018.



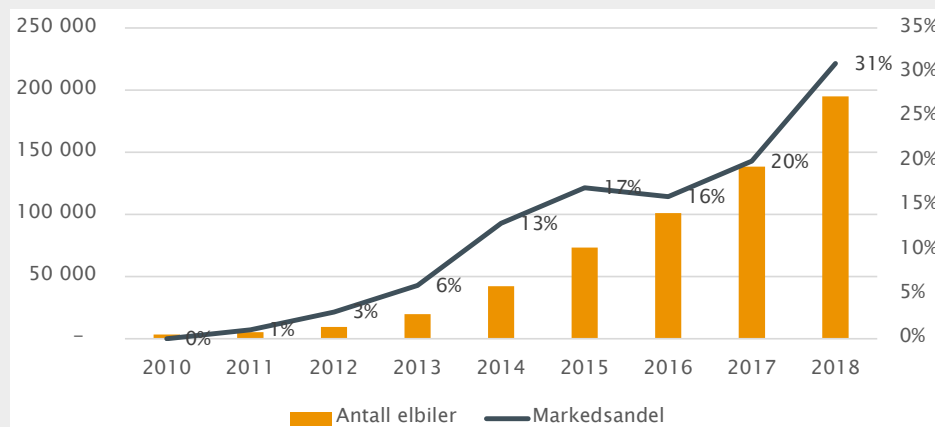
Kilde: Statistisk sentralbyrå tabell 08940.

GJENNOMSNIITTLIGE CO²-UTSLIPP FOR NYE PERSONBILER

Norge har et mål om at utslipp fra nye personbiler ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO²/km i 2020. Målet er allerede oppfylt ved at disse utslippene er redusert fra 177 g CO²/km i 2006 til 82 g CO²/km i 2017 og til 71 g CO²/km i 2018.

ELBILBESTAND OG MARKEDSANDEL FOR PERSONBILER

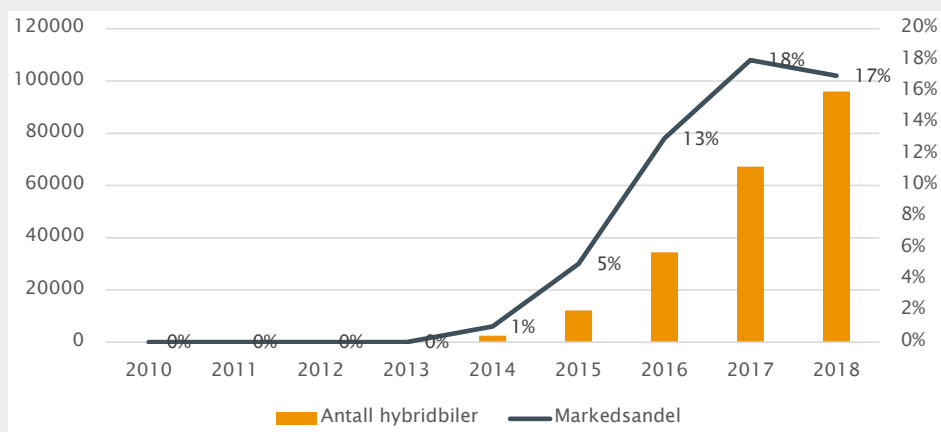
Figuren under viser antall elbiler og markedsandeler av nybilsalget. Det har vært en betydelig økning i salget av elbiler fra 2017 til 2018 (41 %). I 2018 utgjorde elbiler 31 % av nybilsalget eksklusive bruktimport. Dersom bruktimport inkluderes i tallene, står elbiler for 34 % av de nyregistrerte kjøretøyene i 2018. Ved utgangen av 2018 var det registrert rundt 195 000 elektriske personbiler i Norge, noe som utgjør om lag 7% av den totale bilparken.



Kilde: Elbil.no.

ELHYBRIDBILBESTAND OG MARKEDSANDEL FOR PERSONBILER

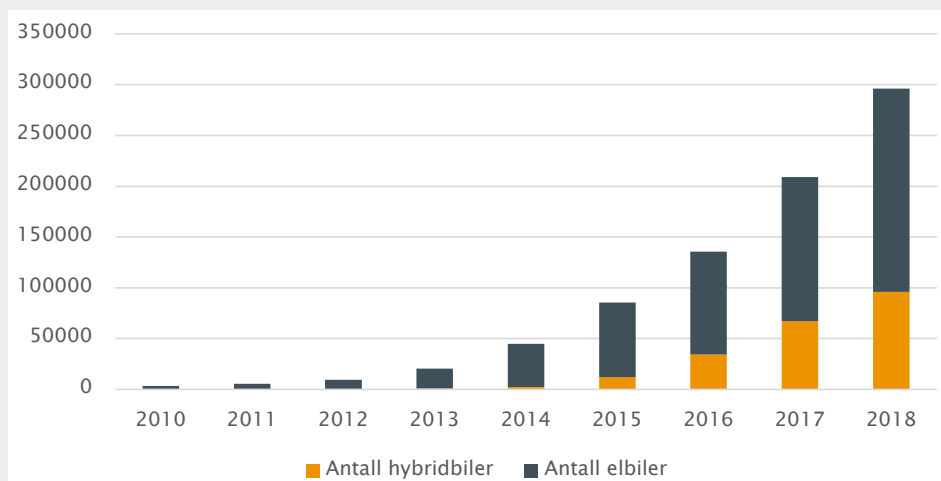
Figuren under viser antall solgte ladbare hybridbiler i perioden 2010–2018. I 2018 var det registrert i underkant av 100 000 ladbare hybridbiler, ladbare hybrider utgjorde 17 % av nybilsalget.



Kilde: Elbil.no.

ANTALLET ELBILER OG LADBARE HYBRIDER I NORGE

Figuren under viser det totale antall elbiler og ladbare hybrider i Norge. Det var ved utgangen av 2018 i underkant av 300 000 elbiler og ladbare hybrider i Norge, hvorav 200 000 er elbiler og i underkant av 100 000 ladbare hybrider.



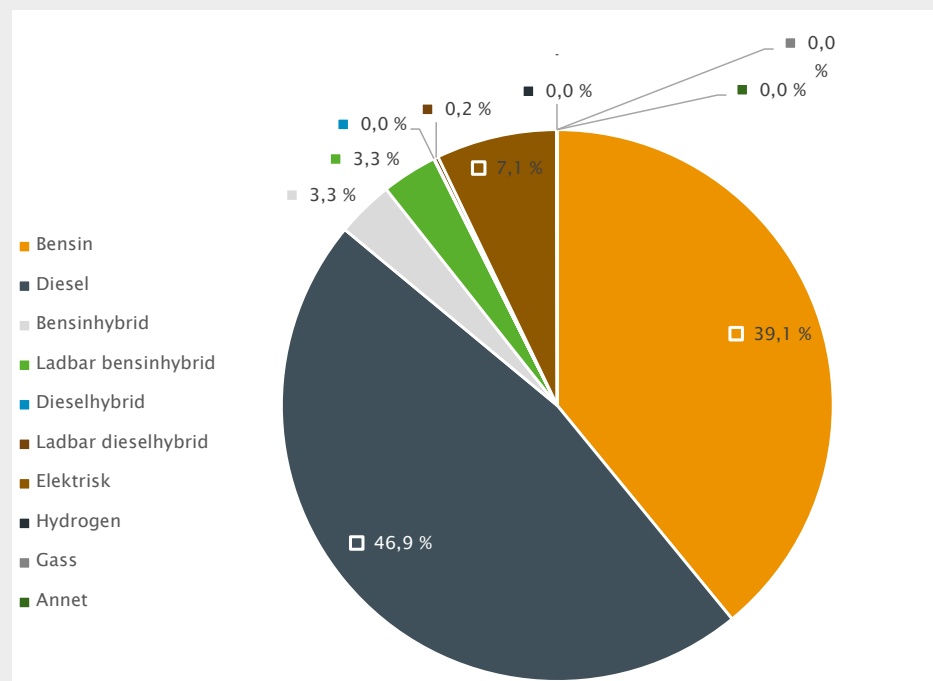
Kilde: Elbil.no.

PERSONBILBESTAND FORDELT PÅ DRIVSTOFF

Drivstoff	2017	2018	Endring 2017–2018
Bensin	1 140 780	1 074 586	-6 %
Diesel	1 295 260	1 290 369	0 %
Bensinhybrid	76 025	91 868	21 %
Ladbar bensinhybrid	62 558	89 567	43 %
Dieselhybrid	1 105	1 180	7 %
Ladbar dieselhybrid	4 736	6 466	37 %
Elektrisk	138 829	195 054	40 %
Hydrogen	98	138	41 %
Gass	168	223	33 %
Annet	19	229	1105 %
Totalt	2 719 578	2 749 680	1 %

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken.

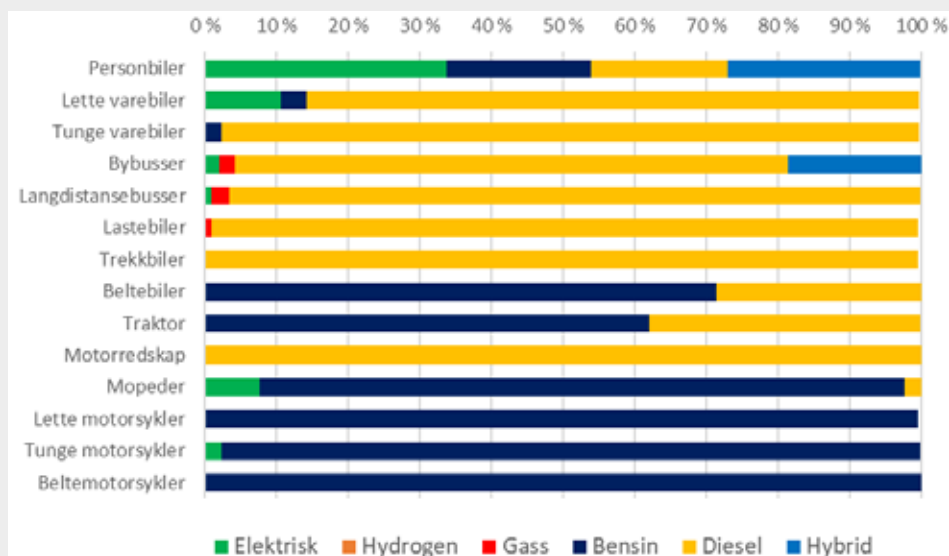
Figuren under viser personbilbestanden i 2018 fordelt på drivstoff. Det er flest dieseler (46 %) og bensinbiler (39 %). 7 % av bilene er elektriske, mens 4 % er ladbare hybrider.



Kilde: Statens vegvesen.

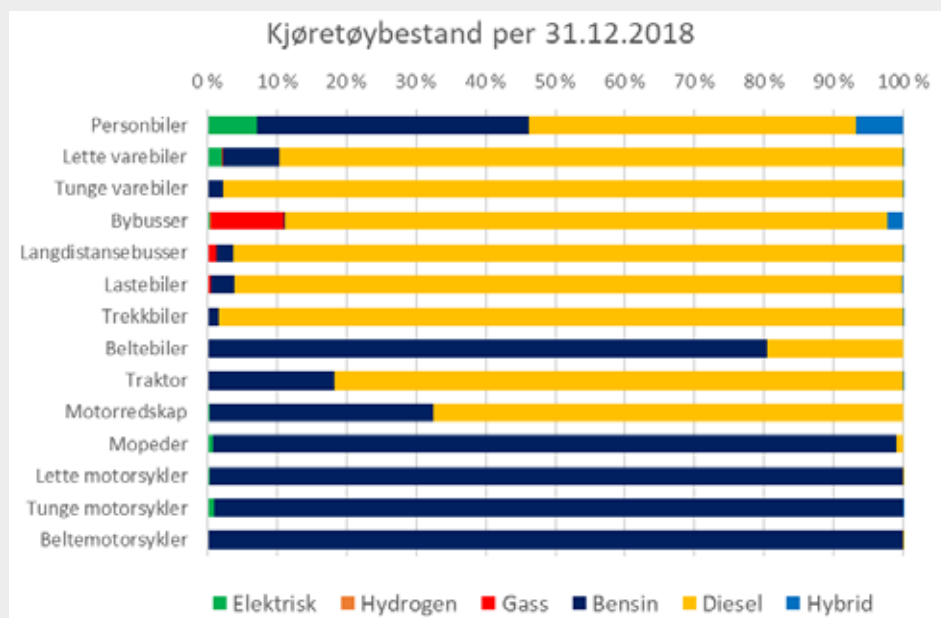
NYREGISTRERTE KJØRETØY ETTER TYPE DRIVSTOFF 2018

Figuren viser nyregistrerte kjøretøy inkludert bruktimport, etter type drivstoff.



Kilde: Statens vegvesen.

KJØRETØYPARKEN ETTER TYPE DRIVSTOFF



Kilde: Statens vegvesen.

For lette varebiler var 10,0 % av salget nullutslippsbiler i 2018, en økning fra 4,5 % i 2017. Ved utgangen av 2018 var det 5 2810 lette varebiler med nullutslipp. Dette utgjør 2,2 % av de lette varebilene. Utvalget av varebilmodeller med nullutslippsteknologi er mindre enn for personbiler, og de har hatt kortere rekkevidde.

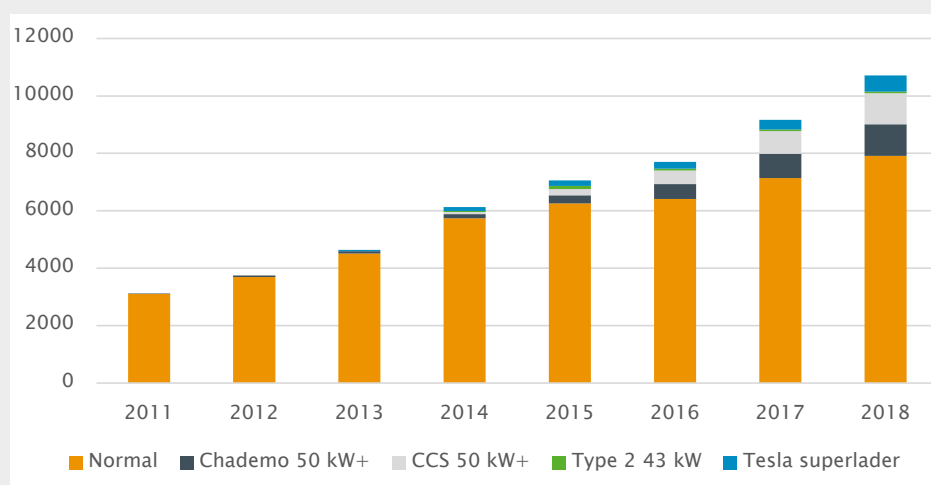
Biogass som drivstoff i bybusser har vært i bruk i flere år. I 2018 var det 724 bybusser som kan gå på biogass (eller naturgass). Det er 10,6 % av alle bybusser. Til nå har de fleste gassbussene blitt kjøpt inn i kommunal/ fylkeskommunal regi og vært i tilknytning til utvikling av produksjonsanlegg for biogass.

I 2018 var det 26 elektriske bybusser og fem hydrogendrevne bybusser i Norge. Produksjonen av el-busser skjer foreløpig i begrenset skala. Det gir en forholdsvis høy kostnad per enhet. Det er en rekke testprosjekter for elektriske bybusser i Norge, der infrastrukturen er støttet av Enova. Videre er det mye som tyder på at tallet på elektriske bybusser vil øke kraftig i åra framover. Det er utlyst anbud i flere byer med elektriske busser: Oslo, Ålesund, Giske og Sula, Bodø og Nord Rogaland/Haugalandet.

I 2018 var det registrert 25 tunge nullutslippsvarebiler og 13 nullutslippslastebiler. For tyngre varebiler, langdistansebusser og lastebiler er det få elektriske modeller. Mange produsenter har planer om å lansere nullutslippsmoeller, men få har til nå kommet på markedet.

ANTALL OFFENTLIGE LADEPUNKT I NORGE

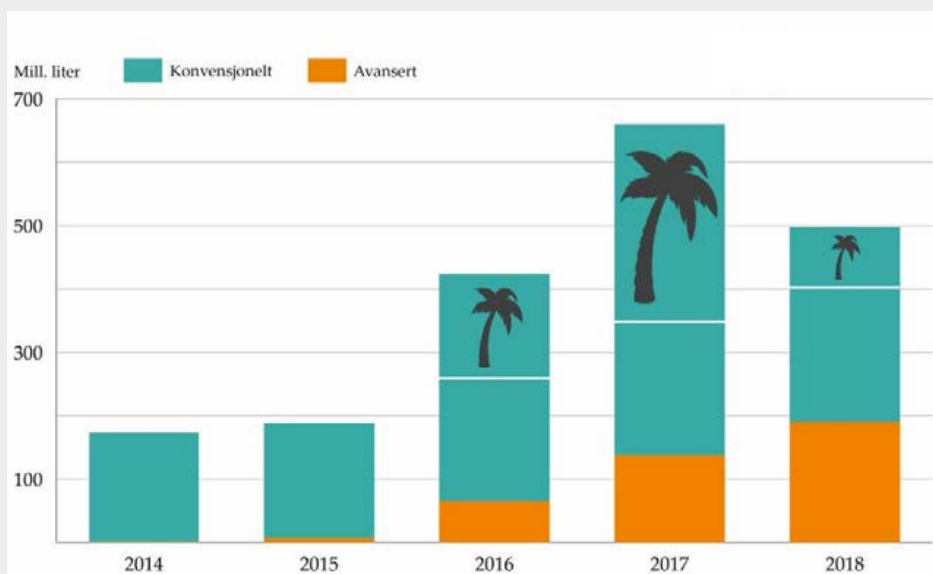
Figuren under viser antall offentlige ladepunkt i Norge. Offentlige ladepunkt er tilgjengelige for alle eller besøkende.



Kilde: Elbil.no (nobil.no).

BIODRIVSTOFF

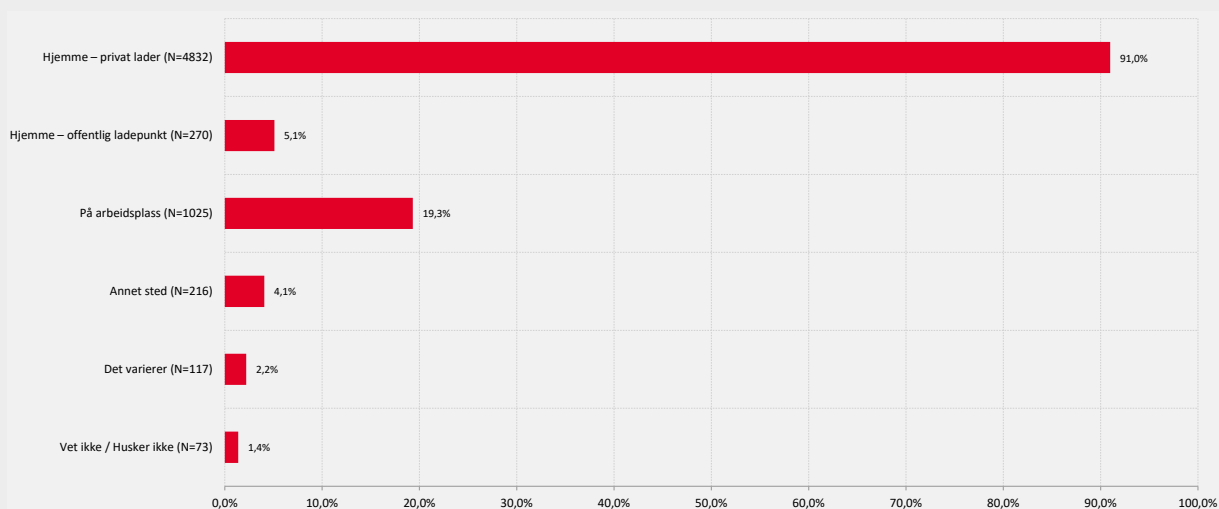
Norge har et omsetningskrav for biodrivstoff til veitransport. Hovedkravet innebærer at de som selger drivstoff (omsettere) må sørge for at 10 prosent av drivstoffet de omsetter til veitrafikk i 2018 er biodrivstoff. Kravet øker til 12 % i 2019 og 20 % i 2020. I tillegg er det et delkrav at minimum 1,75 % av alt drivstoff skal være avansert biodrivstoff i 2018. Avansert biodrivstoff er produsert av rester og avfall fra næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk. Figuren under viser viklingen i salget av biodrivstoff de siste fem årene og fordelingen mellom konvensjonelt biodrivstoff (inklusive palmeolje) og avansert.



Kilde: Miljødirektoratet

I 2018 ble det omsatt 497 millioner liter biodrivstoff til vegtransport. Det er en nedgang på cirka 160 millioner liter, eller 25 prosent, fra 2017. Nedgangen skyldes først og fremst en kraftig reduksjon i import av drivstoff basert på palmeolje fra 317 millioner liter i 2017 til 93 millioner liter i 2018. Omsetningen av avansert biodrivstoff derimot gjorde et kraftig hopp i fjor. Samlet ble det omsatt 190 millioner liter avansert biodrivstoff i 2018 (nærmere 40 %) mot 138 millioner liter (21 %) i 2017.

BIL-LADING



Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

EL-BILEIERE OG ANDRE BILEIERE

	Base N	El-Bil eiere	IKKE el-bil eiere (eier minst 1 bil)	Alle bil eiere
	31674	3645	28029	31674
Aldersgrupper	18-24 år	3023	8%	10%
	25-34 år	4990	15%	16%
	35-44 år	5555	29%	16%
	45-54 år	5901	24%	18%
	55-66 år	6782	16%	22%
	67-74 år	3566	6%	12%
	75 år eller eldre	1856	2%	6%
Kjønn	Menn	15993	50%	51%
	Kvinner	15681	50%	49%
Beskjeftigelse	Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid	20522	79%	63%
	Går på skole / studerer	1850	6%	6%
	Alderspensjonist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger	6711	9%	23%
	Annet	2590	6%	9%

Kilde: Foreløpige tall (juni 2019) fra den reisevaneundersøkelsen 2018 (Epinion Norge).

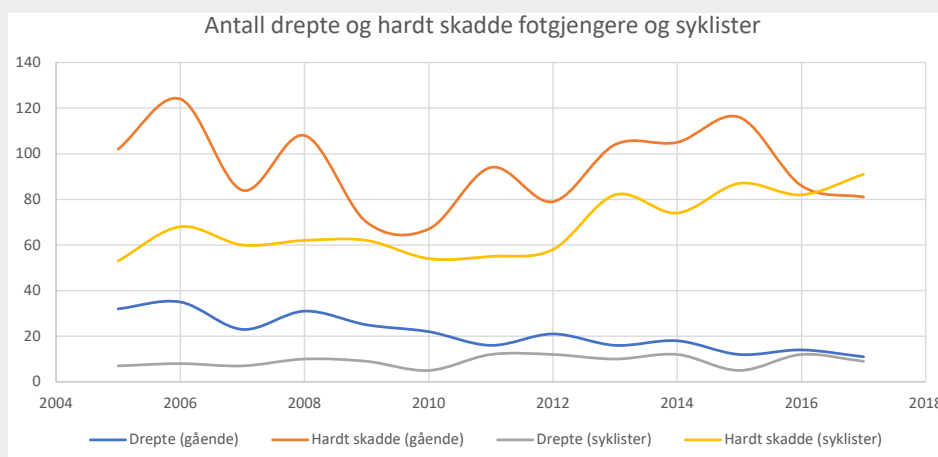


Foto: Knut Opeide

8 TRAFIKKSIKKERHET

ANTALL DREPTE OG HARDT SKADDE I POLITIRAPPORTERTE TRAFIKKULYKKER

Utviklingen viser en nedgang i antall fotgjengere drept i trafikkulykker per år, og samtidig en økning i antall hardt skadde (både alvorlig og meget alvorlig skadde) syklister. Dette gjelder trafikkulykker rapportert til politiet, hentet fra Statistisk sentralbyrå (ssb.no).



År		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gå-ende	Drepte	25	22	16	21	16	18	12	14	11	13
	Hardt skadde*	70	67	94	79	104	105	116	86	81	68
Syk-lende	Drepte	9	5	12	12	10	12	5	12	9	7
	Hardt skadde*	62	54	55	58	82	74	87	82	91	65

* Hardt skadde er summen av antall alvorlig skadde og antall svært alvorlig skadde i politirapporterte trafikkulykker.

Kilde: Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå

ANTALL ULYKKER SOM INVOLVERER KOLLEKTIVTRANSPORTMIDLER

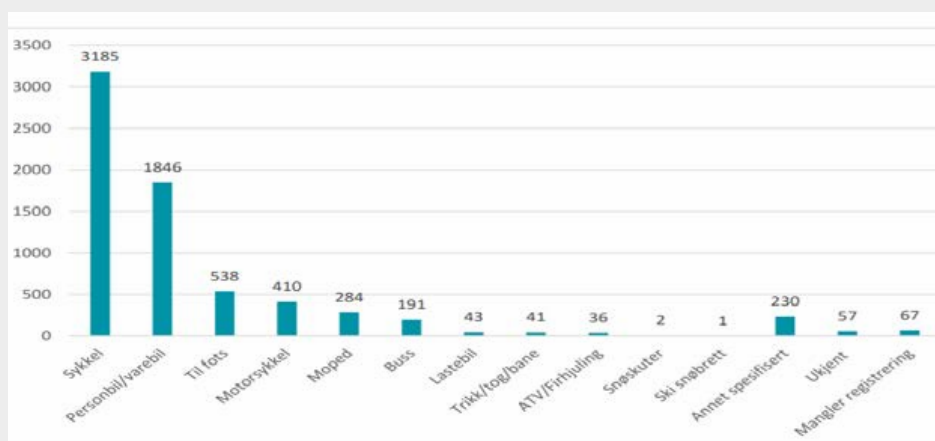
Det finnes ikke egen statistikk for ulykker innenfor kollektivtransporten, men det registreres om kjøretøy tilknyttet kollektivtransport er involvert i ulykker. At buss/mini-buss/trikk har vært involvert i ulykkene betyr ikke at drepte/skadde har befunnet seg i disse.

Antall ulykker der kollektivtrafikk inngår, år		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Buss/ mini-buss i rute	Ulykker med drepte	3	6	6	4	1	2	4	4
	Ulykker med hardt skadde	10	24	17	14	21	9	11	14
	Ulykker med lettere skadde	110	101	79	84	69	51	63	70
Trikk i rute	Ulykker med drepte	0	1	0	2	1	1	1	0
	Ulykker med hardt skadde	2	1	2	2	3	7	4	2
	Ulykker med lettere skadde	18	20	13	12	14	13	7	10

Kilde: STRAKS vegulykkesregister, Statens vegvesen

SKADDE TRAFIKANTER RAPPORTERT VED HELSEFORETAK

Figuren viser antall personer behandlet i helseforetak med skadested offentlig vei, fordelt på framkomstmiddel. For 6931 skadde personer behandlet ved norske helseforetak i 2018 var skadestedet offentlig vei («vei, gate, fortau, gang- sykkelvei»). Av disse var 3185 på sykkel og 538 var fotgjengere.



Kilde: Årsrapport: Personskadedata 2018, Helsedirektoratet.
Figur 5: Fremkomstmiddel ved veitrafikkulykker.

SKADDE FORTGJENGERE OG SYKLISTER

Skadde fotgjengere og syklister registrert ved norske sykehus er presentert i tabellen nedenfor. Antall helseforetak som rapporterte data til Norsk pasientregister (NPR) øker fra år til år. Tabellen kan ikke brukes til å tolke utviklingen i ulykker.

År	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Skadde fotgjengere		36	87	137	147	497	491	501	538
Skadde syklister	791	414	597	945	1121	2954	3533	3267	3185

Kilde: Helsedirektoratets pasientregister

TYPER SYKKELULYKKER – SELVRAPPORTERTE ULYKKER

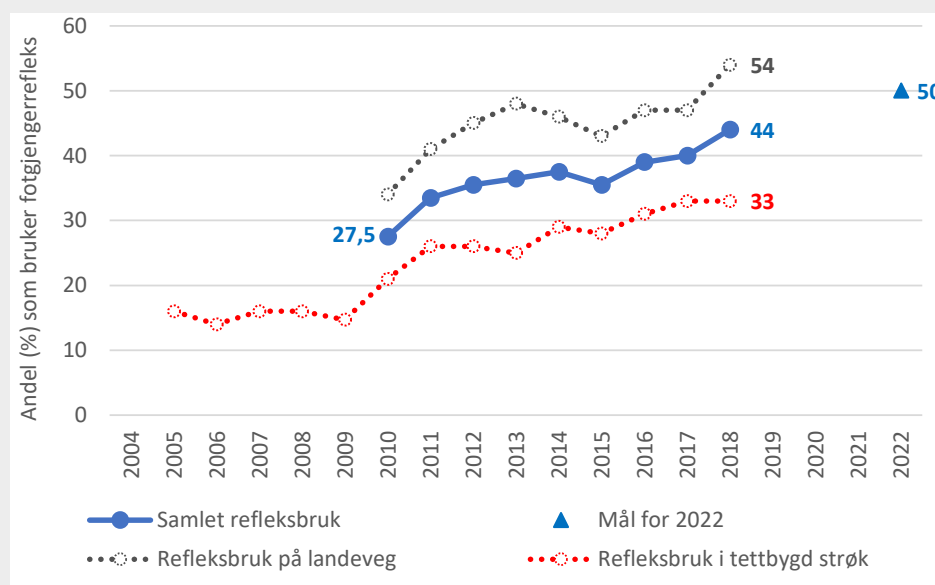
Eneulykker på sykkel utgjør vel halvparten av ulykkene syklisterne rapporterer at de har vært involvert i de to siste årene.

År	Region vest 2016	Oslo-området 2015	Region sør 2018	Region øst 2018
Velt	56 %	47 %	58 %	50 %
Utforkjøring	4 %	4 %	7 %	6 %
Kollisjon med fotgjenger	2 %	6 %	1 %	2 %
Kollisjon med syklist	12 %	10 %	8 %	8 %
Kollisjon med bil	15 %	19 %	14 %	19 %
Andre ulykker	10 %	14 %	12 %	16 %

Kilde: Sykkelbyundersøkelse Region vest 2016, (SINTEF 2016). Sykkelbyundersøkelse Osloområdet 2015 (SINTEF 2015). Sykkelbyundersøkelse Region sør 2015 (SINTEF 2015). Sykkelbyundersøkelse Region øst 2018 (SINTEF 2018).

REFLEKSBRUK

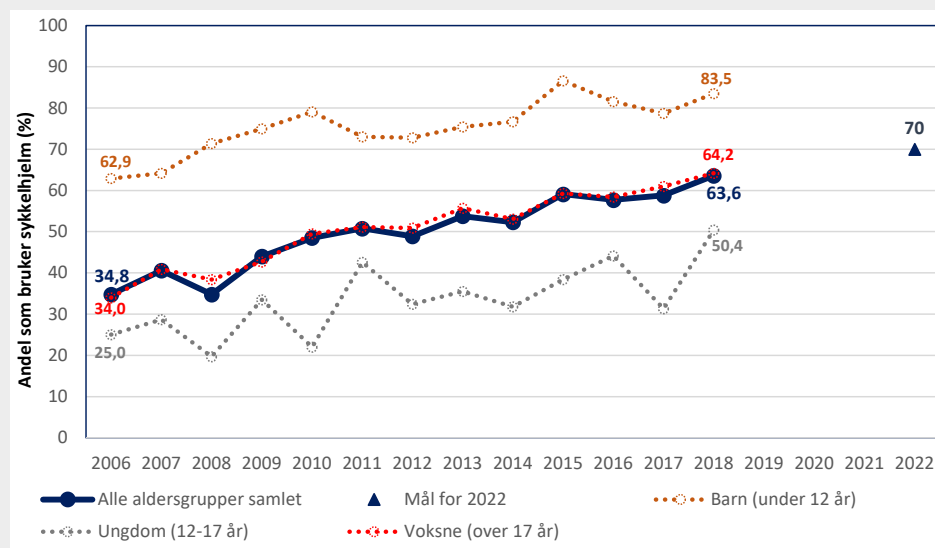
Figuren viser måltall og refleksbruk basert på Trygg trafikk sine tellinger i november hvert år. Målet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2018–22 er at 50 % av voksne fotgjengere bruker refleks i mørket, mens andelen er 44 % i 2018, når belyst vei i byer og landevei veies likt. I tettbygd strøk har refleksbruken stabilisert seg på omlag 33 %. På landevei var det økning i refleksbruken 2010–2013, deretter nedgang før nivået har økt til 54 % i 2018. Det er store forskjeller mellom fylkene der Nordland har høyest og Oslo lavest refleksbruk.



Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2018 Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, Statens vegvesen.

SYKKELHJELMBRUK

Statens vegvesen gjennomfører registrering av sykkelhjelmbruk i juni hvert år. I 2018 var andelen som brukte sykkelhjelm 83,5 % blant barn, 50,4 % blant ungdom, 64,2 % blant voksne, og samlet for alle aldersgrupper 63,6 %. Bruken er økende. Dersom vi skal nå 70 prosent hjelmbruk innen 2022 må særlig hjelmbruken blant voksne øke.



Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2018 Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, Statens vegvesen.

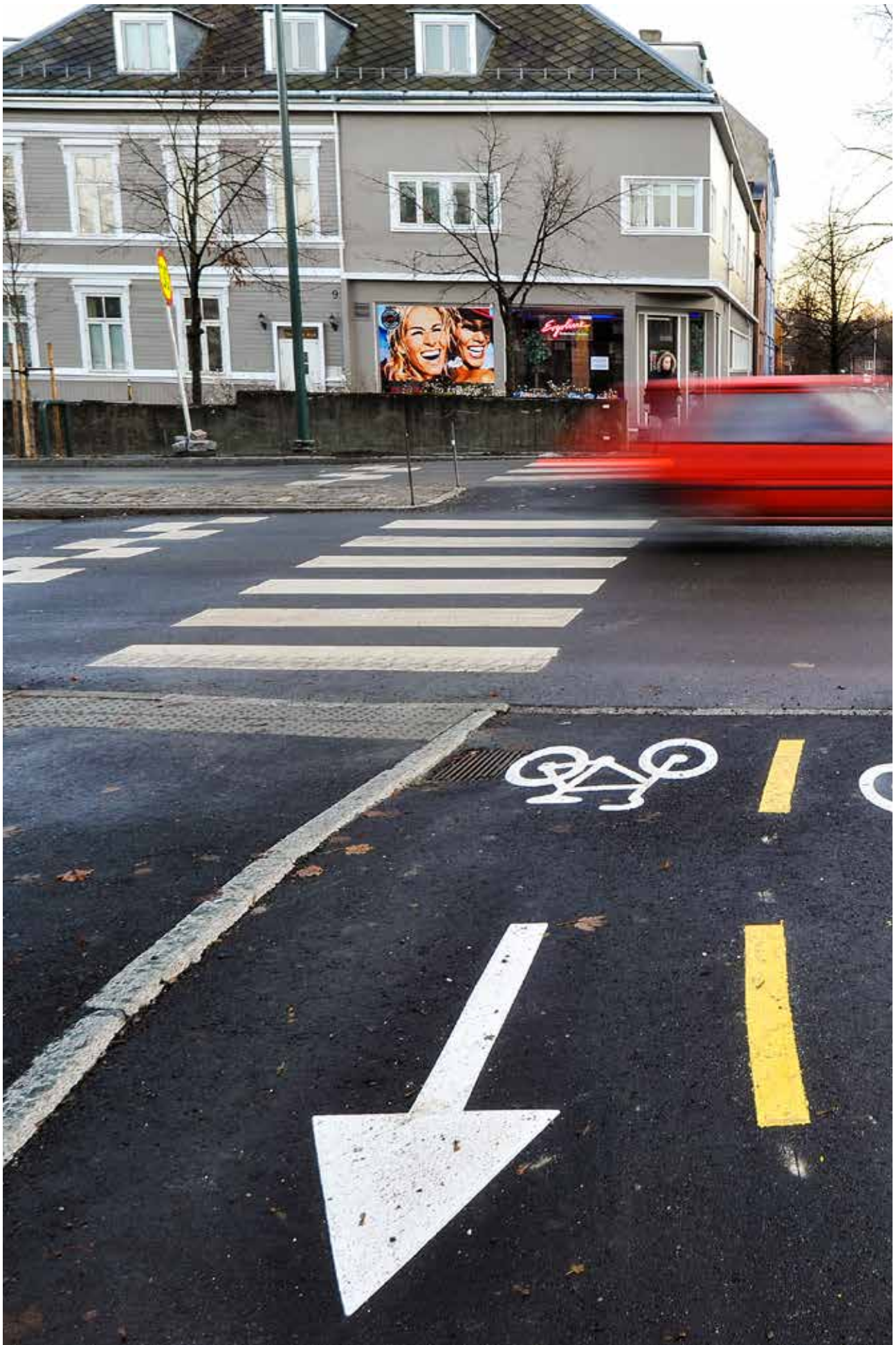


Foto: Knut Opeide

9 INFRASTRUKTUR

NYBYGDE ANLEGG FOR GÅENDE OG SYKLENDE PÅ RIKSVEGNETTET

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder	12,7	8	13,5	4,1	14,3	14,4
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	41	68,1	37,1	41,4	41,6	24,6

Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2013–2018.

UTBYGGING AV GANG- OG SYKKELANLEGG I FORHOLD TIL MÅLENE

	Mål 2018	Resultat 2018	Avvik	Mål handlingsprogram 2018–2023	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter ett år
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	9,9	14,4	4,4	70	20,5 %
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	24,3	24,6	0,3	185	13,3 %

Kilde: Statens vegvesens årsrapport for 2018.

TOTALSTATUS GANG – OG SYKKELANLEGG LANGS RIKSVEG

År	2014	2015	2016	2017	2018
Status totalt	1379 km	1411 km	1470 km	1504	1539

Kilde: Nasjonal vegdatabank (NVDB) per 31.12.2018.

TOTALSTATUS GANG – OG SYKKELANLEGG LANGS FYLKESVEG

År	2014	2015	2016	2017	2018
Status totalt	2114	2330	2462	2634	2734
Antall km tilrettelagt for gående og/eller syklende siste år som følge av fylkeskommunal investering	61,2	79,2	67,2	49,8	61,9

Kilde: Nasjonal vegdatabank (NVDB) per 31.12.2018.

TOTALSTATUS GANG – OG SYKKELANLEGG LANGS KOMMUNAL VEG

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Antall kilometer gang- og sykkelveg som er kommunalt ansvar	3209 km	3488 km	3919 km	4108 km	4239 km	4353 km

Kilde: Nasjonal vegdatabank (NVDB) per 31.12.2018

NYBYGDE ANLEGG FOR KOLLEKTIVTRANSPORT LANGS RIKSVEG

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Antall kilometer kollektivfelt	0,8 km	5,9 km	5,8 km	2,6 km	2,7 km	1,4 km
Antall kollektivknutepunkt som ble oppgradert i henhold til universell utforming	9	7	2	2	2	2
Antall holdeplasser som ble oppgradert i henhold til universell utforming	135	95	55	41	25	33

Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2013–2018.

UTBYGGING AV KOLLEKTIVFELT FORHOLD TIL MÅLENE

	Mål 2018	Resultat 2018	Avvik	Mål handlingsprogram 2018–2023	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter ett år (pst.)
Antall km nye kollektivfelt	4,0	1,4	-2,5	7	20,0

Kilde: Statens vegvesens årsrapport for 2018.

UNIVERSELL UTFORMING I FORHOLD TIL MÅLENE

	Mål 2018	Resultat 2018	Avvik	Mål handlingsprogram 2018–2023	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter ett år (pst.)
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	4	2	-2	40	5 %
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	27	33	6	370	8,9 %

Kilde: Statens vegvesens årsrapport for 2018.

10 BEVILGNINGER OG TILSKUDD

RIKSVEGINVESTINGER I 2018

Alle tall er i millioner kroner

Post 30	Til disposisjon 2018	Resultat 2018	Avvik
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	687,1	345,6	-341,5
Tiltak for gående og syklende	670,2	367,5	-302,7
Kollektivtrafikk og universell utforming	64,5	60,7	-3,8

Kilde: Statens vegvesens årsrapport 2018.

Mindreforbruket innenfor underposten bymiljø-/byvekstavtaler skyldes flere forhold, men der forsinkelser i oppstartfasen for enkelte prosjekter samt lavere behov på grunn av kostnadsreduksjoner for enkelte prosjekter utgjør hovedforklaringene. Mindreforbruket innenfor gang- og sykkelveger skyldes endrede forutsetninger for flere prosjekter.

FORBRUK PÅ SÆRSKILTE TRANSPORTILTAK

Post	Overført fra 2017 (mill. kr)	Tildelt 2018 (mill. kr)	Til disp. 2018 (mill. kr)	Regnskap 2018 (mill. kr)	Avvik til disp./regnskap (pst)
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	419,8	785,0	1 204,8	725,4	-39,8
64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstmidler		750,0	750,0	750,0	

Kilde: Statens vegvesens årsrapport 2018.

BUDSJETT FOR GANGE- OG SYKKELTILRETTELEGGING SISTE FEM ÅR

Budsjett for gang- og sykkeltilrettelegging langs riksveg. Alle tall i millioner kroner.

År	2014	2015	2016	2017	2018
Tiltak for gående og syklende	441	386	600	477	298
Ekstern finansiering lagt til grunn	150	145	220	191	
Totalt	591	531	880	668	

Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2014–2018

TILSKUDDSORDNING FOR GANG- OG SYKKELVEGER

År	Beløp i mill.kr				
	2014	2015	2016	2017	2018
Tilskudd for gang- og sykkelveger	10	85	162,5	123	76,4

Tabell 16: Bevilgninger gjennom tilskuddsordning til tiltak for gang- og sykkeltrafikk.

Kilde: Statsbudsjettet for 2014, 2015, 2016 og 2017.

Stortinget vedtok en tilskuddsordning i 2014 for å bidra til raskere gjennomføring av tiltak som øker framkommeligheten for gående og syklende. Kommuner og fylkeskommuner kan søke om statlig tilskudd til 50 prosent finansiering av tiltakene². I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt opp til et årlig tildelingsbeløp på 100 millioner kroner i den første seksårsperioden til og med 2023, deretter en opptrapping til 353 millioner kroner.

RAMMER FOR BYENE I NASJONAL TRANSPORTPLAN

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det satt av om lag 66,4 milliarder kroner til bymiljøavtaler, byvekstavtaler og belønningsordningen. Tildelinger til de ulike byområdene i millioner kroner:

År	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Oslo	180	305	410	430	465	280
Bergen	168	182	184	200	300	200
Trondheim	110	190	200	230	211	170
Stavanger	35	60	100	100	170	100
Kristiansand	45	80	115	110	120	
Buskerudbyen	100	73	90	95	100	
Grenland	35	60	70	75	70,2	
Nedre Glomma		60	60	65	65	
Tromsø			72	75	74,5	
Sum	673	1010	1301	1380	1575,7	

Kilde: 2017: Prop 1 S, Samferdselsdepartementet, post 61 og 64 og Statens vegvesens årsrapport 2013–2018

RAMMER FOR GANGE OG SYKKEL I NASJONAL TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2014–2023 legger opp til at det bevilges 821 millioner, i 2013-kroner, årlig til gang – og sykkelveger i snitt for tiårsperioden.

	NTP 2014–2017	NTP 2018–2023	Hele perioden NTP 2014–2023
Tiltak for gående og syklende. Årlig gjennomsnitt (i 2013-kr)	580 mill. kr	982 mill. kr	821 mill. kr

Kilde: Nasjonal transportplan 2014–2023

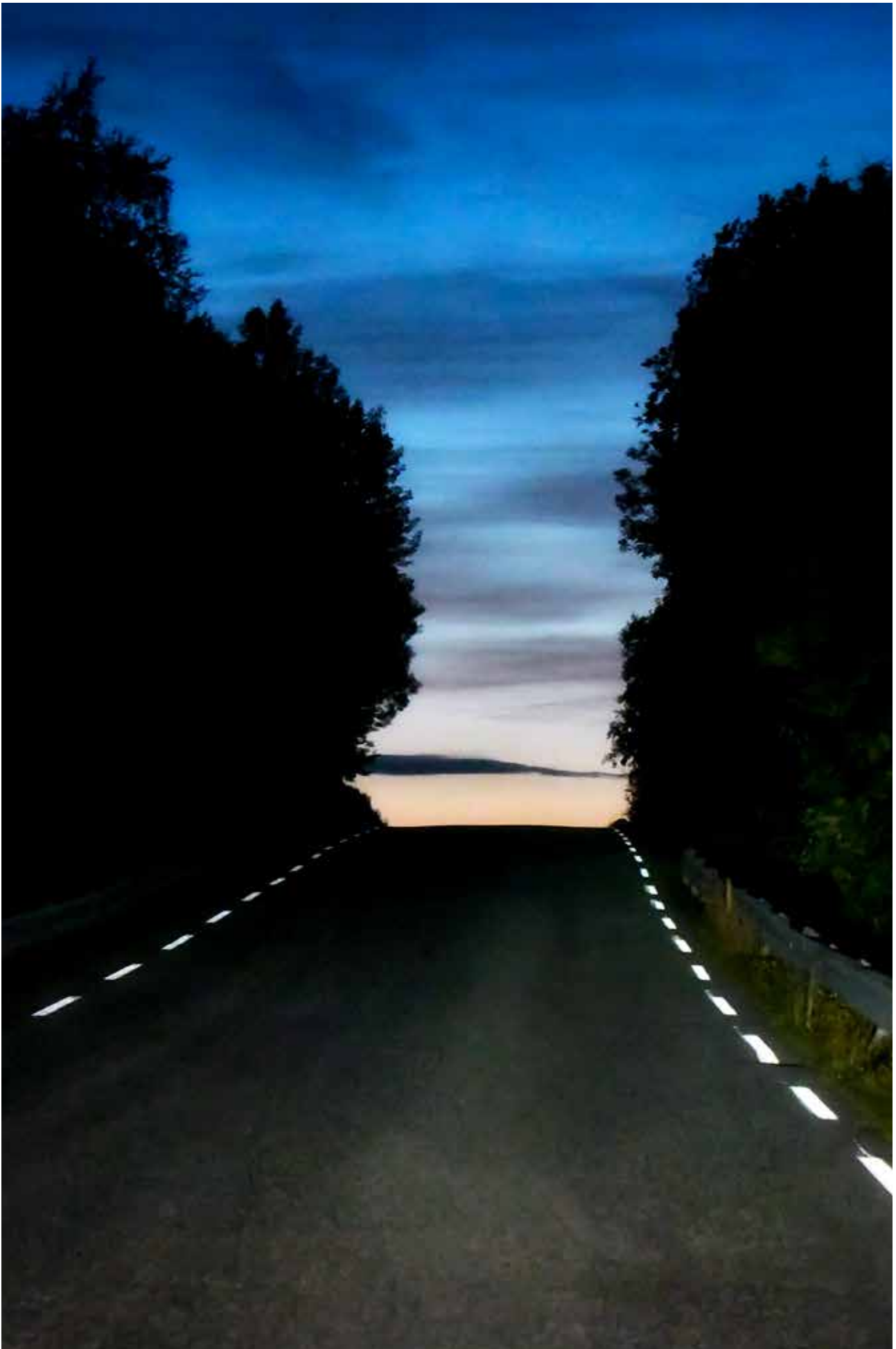


Foto: Knut Opeide



Foto: Knut Opeide



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Postboks 8142 Dep 0033 Oslo
Tlf. (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

vegvesen.no

19-0709 visuell.kommunikasjon@vegvesen.no

Trygt fram sammen