



# Nasjonalt regnskap

for bærekraftig mobilitet 2021



## Forord

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

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

Trondheim desember 2022

Per Morten Lund  
Direktør Transport og Samfunn, Statens vegvesen

## Innhold

Forord .....	1
1 Reisevaner for hele landet.....	3
Daglige reiser i Norge .....	3
Reiselengde, reisetid og reisehastighet .....	4
Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper .....	4
Reiseformål .....	5
Ungdommers reiser .....	6
2 Reisevaner i de største byene.....	7
Transportmiddelfordeling.....	7
Arbeidsreiser .....	7
Kollektivreiser.....	8
Reiseandeler .....	9
Tilgang til transportmidler.....	11
Byindekser .....	14
3 Gåing .....	15
Reiseandeler .....	15
Reiselengder .....	17
Reisetidspunkt .....	18
Trafikksikkerhet for gående .....	19
4 Sykling .....	21
Sykkelandeler.....	21
Sykkeltyper.....	23
Trafikksikkerhet hos syklende.....	25
Infrastruktur for sykkel.....	28
5 Kollektivtransport .....	29
Kapasitet og hastighet.....	29
Type kollektivtransport .....	31
Reisevaneundersøkelser om kollektivtransport .....	33
Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken .....	36
Infrastruktur for kollektivtrafikk .....	37
6 Kjøretøyer og drivstoff.....	38
7 Delemobilitet .....	43
8 Klimakonsekvenser .....	44

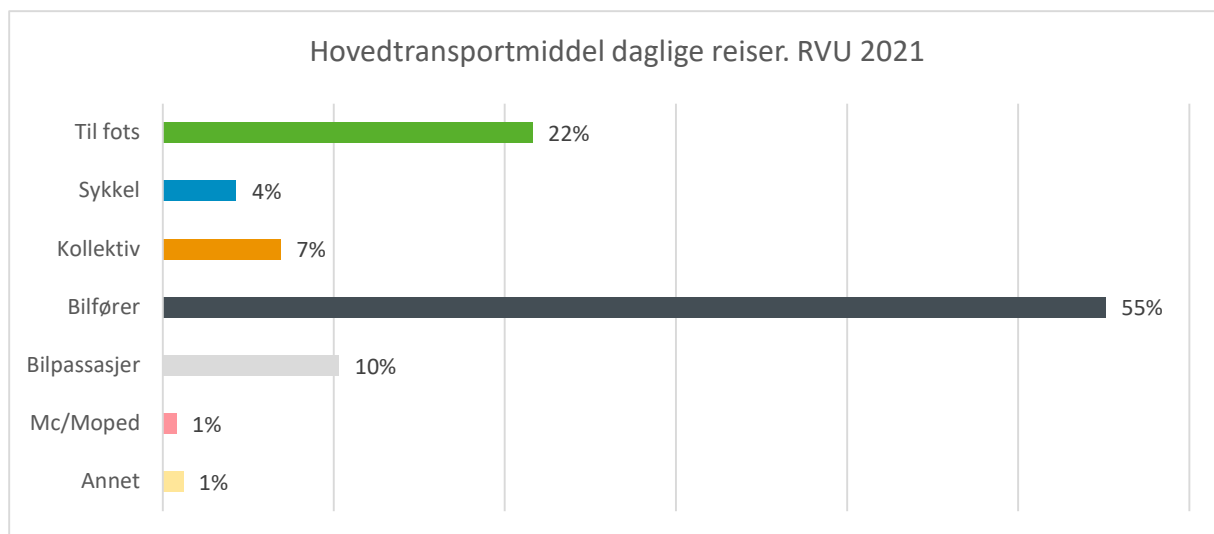
# 1 Reisevaner for hele landet

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.

## Daglige reiser i Norge

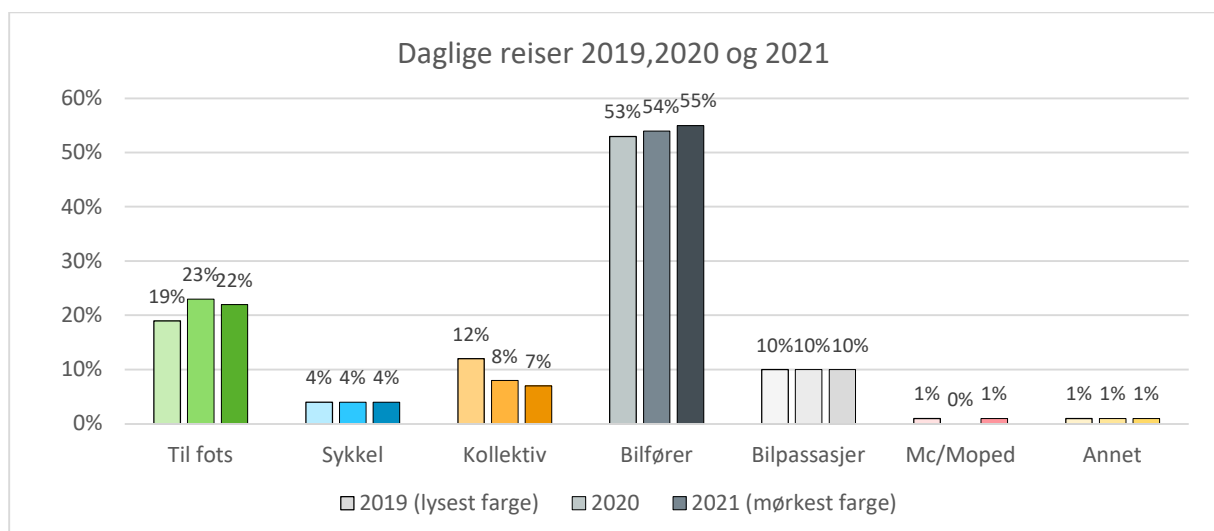
### Hovedtransportmiddel på daglige reiser i 2021

Hovedtransportmiddel er det transportmiddelet trafikanten tilbakela flest km med på reisen. I 2021 ble 65 % av de daglige reisene gjennomført med personbil. Gåing og sykling utgjorde 26 % mens reiser med kollektivtransport utgjorde 7 % av de daglige reisene.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

De nasjonale reisevanene ble påvirket av lokale og nasjonale tiltak grunnet covid-19, som virket fra og med 12. mars 2020 til 5. april 2022. En sammenligning viser at andelen turer til fots økte fra 19 % til 22 % fra 2019 til 2020, mens for reiser med kollektivtransport var det en nedgang fra 12 % til 7 %. Det ble totalt sett gjennomført en god del færre reiser i både i 2020 og i 2021 enn 2019 grunnet covid-19.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

## Reiselengde, reisetid og reisehastighet

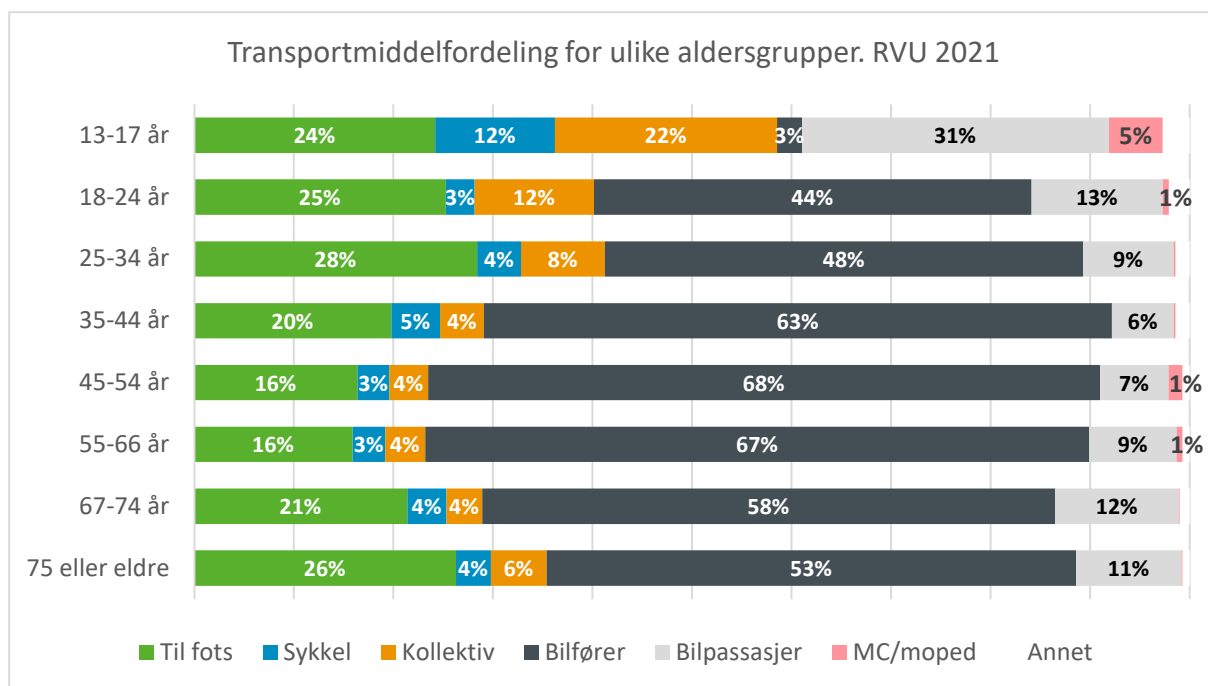
Kollektivreiser har lengst gjennomsnittlig avstand og reisetid. Bilreiser har høyest hastighet.

2021	Transportmiddel- fordeling (%)	Gjennomsnitt avstand (km)	Gjennomsnitt reisetid (min)	Hastighet (km/t)
Fotgjenger	22 %	2,2	26,9	5,2
Syklist	4 %	5,9	23,4	13,6
Kollektivreisende	7 %	34,4	39,6	26,6
Bilfører	55 %	17,2	22,7	41,0
Bilpassasjer	10 %	23,5	33,1	38,0
MC-/Mopedfører	1 %	14,0	22,4	33,5
Annet	1 %	24,2	32,4	28,7
<b>Alle reisende</b>	<b>100 %</b>	<b>15,4</b>	<b>26,0</b>	<b>30,7</b>

Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper

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

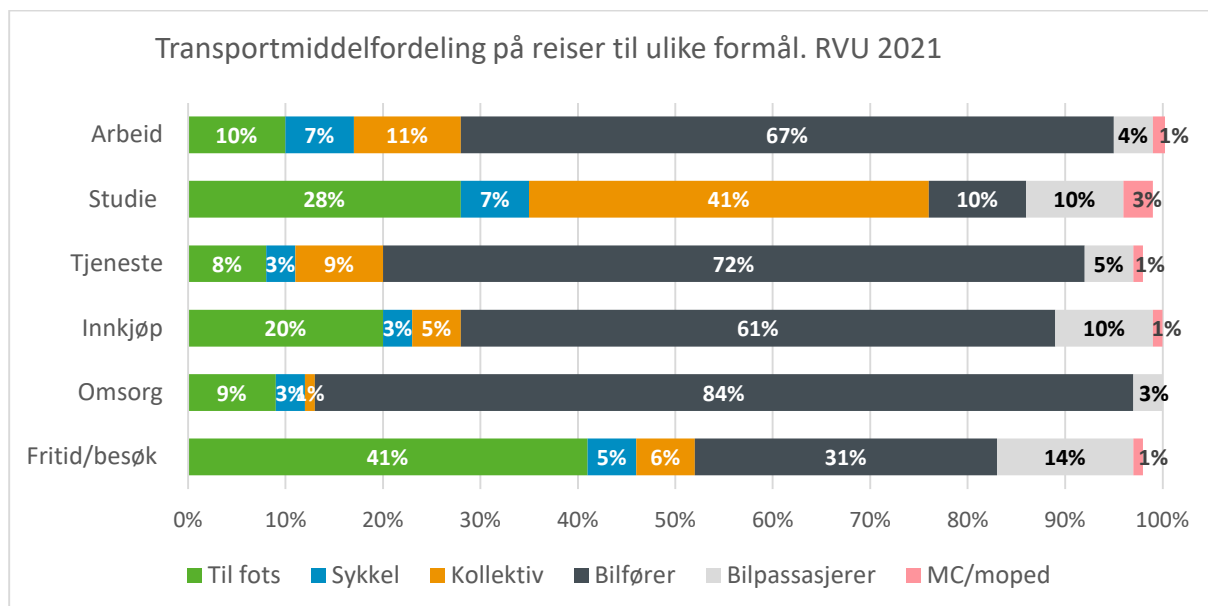


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse 2021, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Reiseformål

### Hovedtransportmiddel for ulike reiseformål

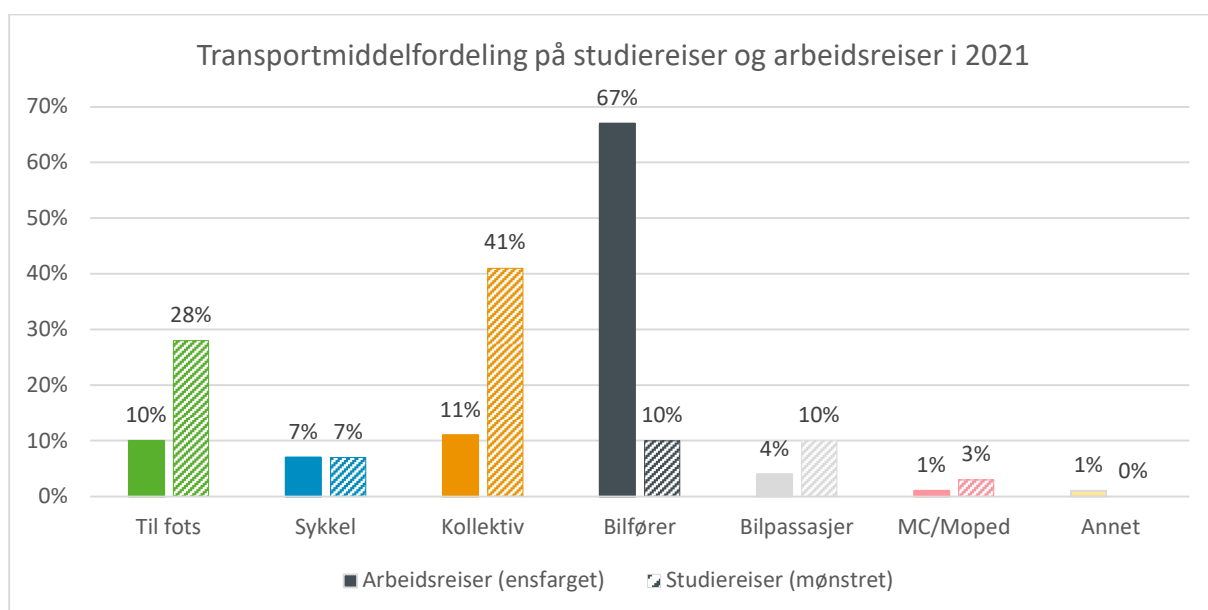
Reisens formål har stor betydning for hvilke transportmidler som brukes. Fritids- og besøksreiser har størst andel (35 % av alle reiser), studiereiser (3 % av alle reiser) har størst kollektivandel, og arbeidsreiser (18 % av alle reiser) og studiereiser har like høye sykkelandeler.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

### Hovedtransportmiddel på arbeidsreiser og studiereiser

Dette er reiser mellom hjem og arbeidssted/studiested. Reiser i arbeidstida inngår ikke. Figuren illustrerer hvor store forskjeller det kan være i reisevanene til ulike reiseformål. Ulikhetene mellom arbeidsreiser (18 % av alle reiser) og studiereiser (3 % av alle reiser) skyldes at det er forskjellige aldersgrupper som reiser. Disse er i ulike livsfaser og har ikke samme tilgang til transportmidler.

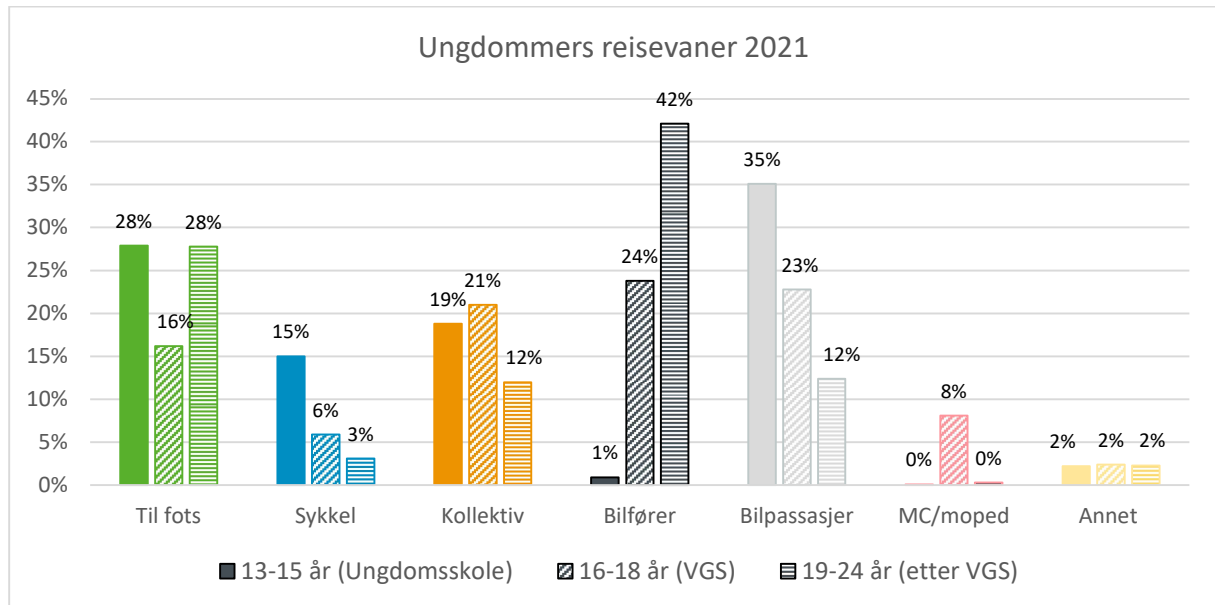


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

## Ungdommers reiser

### Ungdommers reisevaner

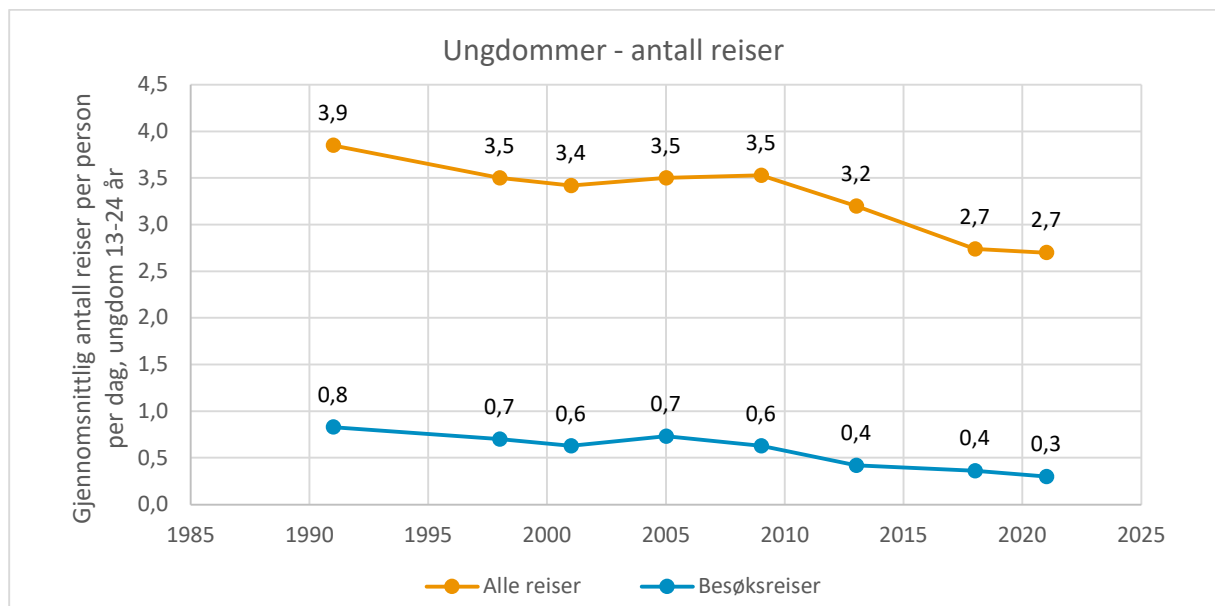
Det er stor forskjell i transportmiddelbruk i de yngste aldersgruppene. Ungdomsskoleelever (13-15 år) blir i stor grad kjørt. Elever på videregående skole (16-18 år) har høy kollektivbruk, særlig knyttet til skolereiser. De eldste ungdommene (19-24 år) kjører mye bil, og sykler lite.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

### 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.



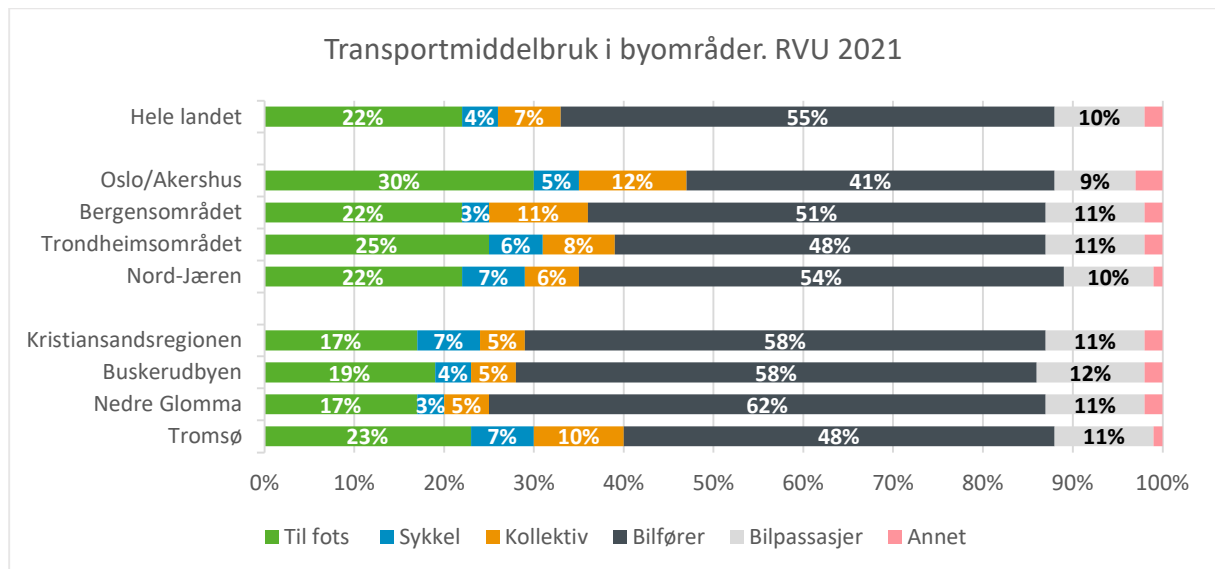
Kilde: TØI analyse på RVU data 2021 og UArapport 129/2019 Barn og unges reisevaner. Urbanet Analyse

## 2 Reisevaner i de største byene

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

### Transportmiddelfordeling

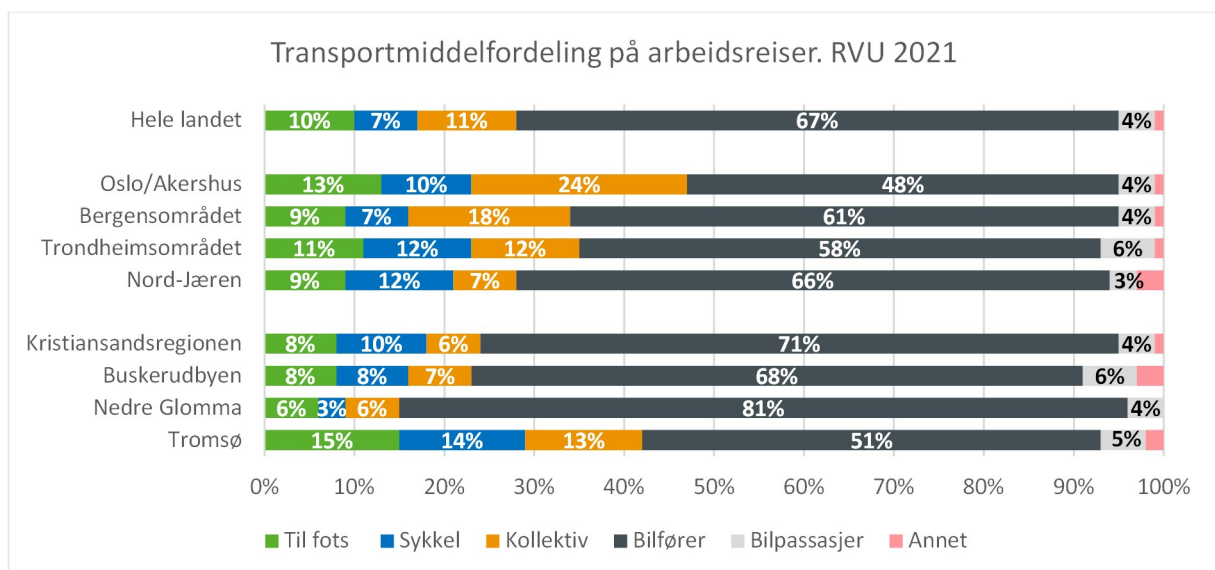
Transportmiddelfordeling blant bosatte i de største byområdene. Det er høyest fotgjenger- og kollektivandel i Oslo/Akershus, mens Tromsø, Nord-Jæren og Kristiansandsregionen har høyest sykkelandel.



Kilde: Reisevaner i de 8 største byområdene 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

### Arbeidsreiser

Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i byområdene. Oslo/Akershus skiller seg ut med høye kollektivandeler, mens Tromsø, Trondheimsområdet og Nord-Jæren har høyest sykkelandel.

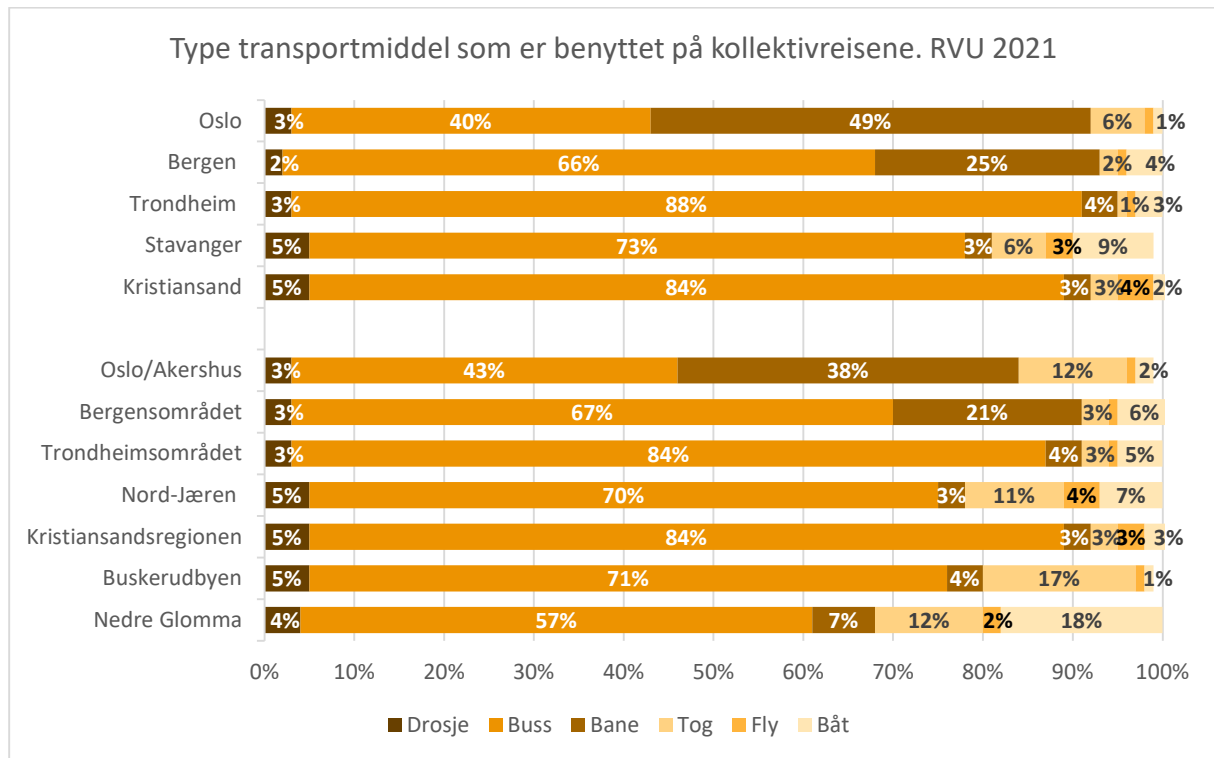


Kilde: Reisevaner i de 8 største byområdene 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS



## Kollektivreiser

Kollektivtrafikken i byene domineres av buss, med unntak av Oslo der bane er størst (data for Tromsø mangler).



Kilde: Reisevaner i de 8 største byområdene 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

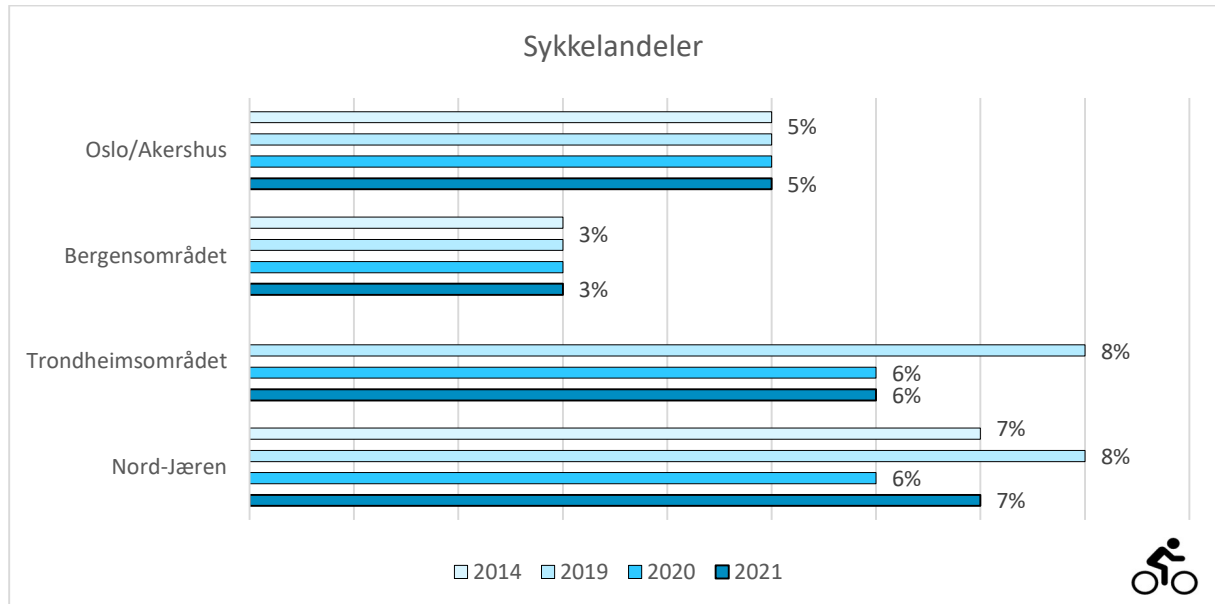
Byområdene i RVU 2021:

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

## Reiseandeler

### Sykkelandeler

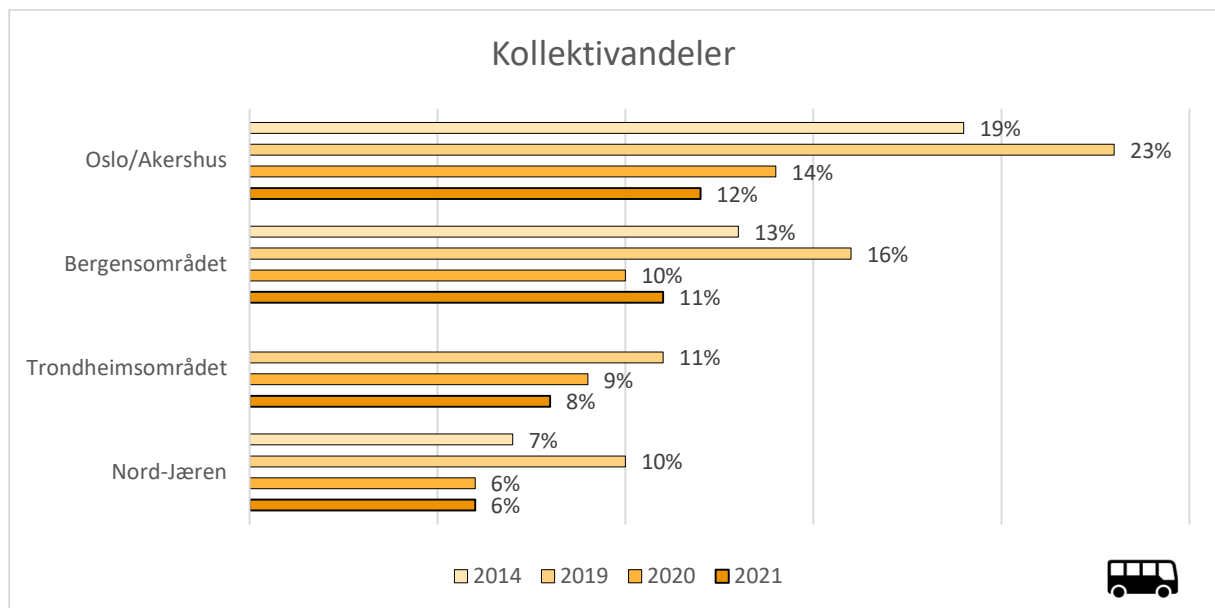
Sykkelreisere andel i prosent av totalt antall reiser blant de bosatte. Sykkelandelene har vært relativt stabile, med en topp i 2019 i Trondheimsområdet og i Nord-Jæren (data mangler for Trondheimsområdet i 2014).



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014, 2019, 2020 og 2021

### Kollektivandeler

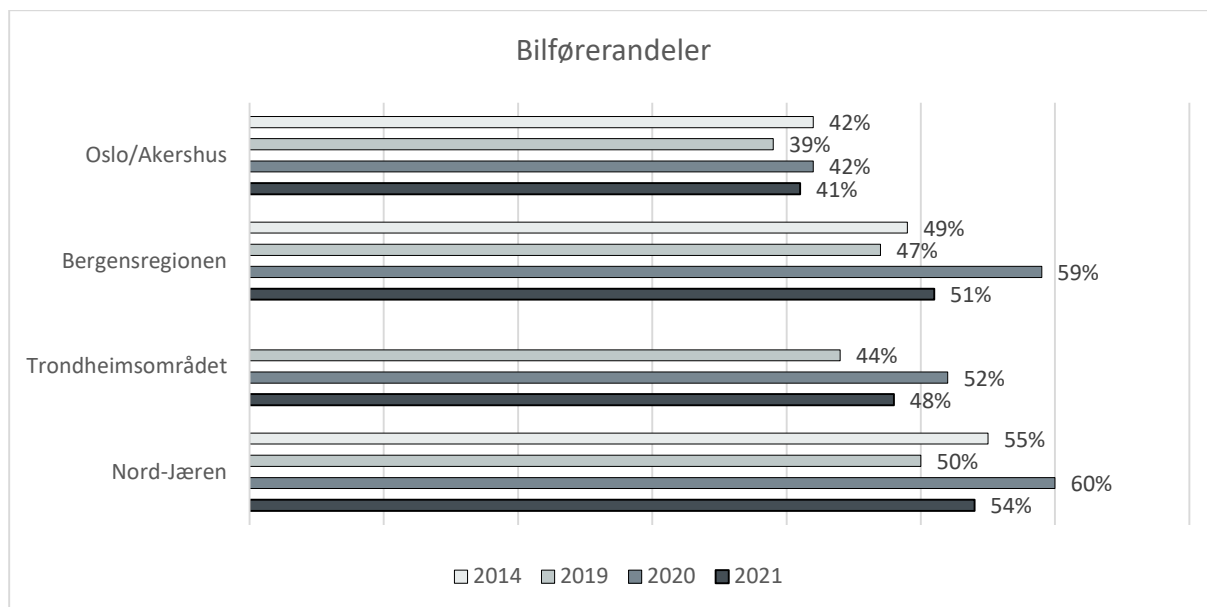
Kollektivreisere andel av totalt antall reiser blant de bosatte. Det var merkbare økninger av kollektivandelene mellom 2014 og 2019 i byområdene. I 2020 og 2021 var det nedgang i alle byområdene, og det kan tilskrives mindre mobilitet grunnet pandemiltak (data mangler for Trondheimsområdet i 2014).



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014, 2019, 2020 og 2021

## Bilførerandeler

Andel av reiser som bilfører. Fra 2014 til 2019 var det nedgang i alle byområder, med størst reduksjon på Nord-Jæren. I 2020 var det klar økning alle steder fra året før, hvilket antakelig skyldes at folk ble frarådet å reise med kollektivtransport grunnet covid-19. I 2021 var det nedgang i alle byområder sammenlignet med 2020 (data mangler for Trondheimsområdet i 2014).

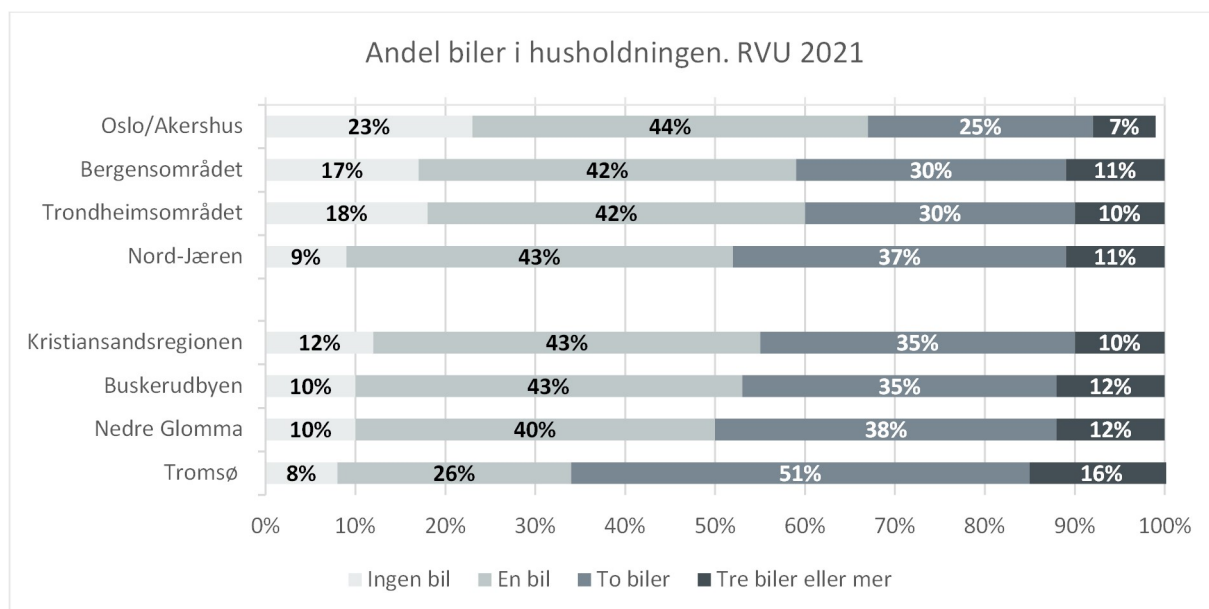


Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014, 2019, 2020 og 2021

## Tilgang til transportmidler

### Antall biler i husholdningene

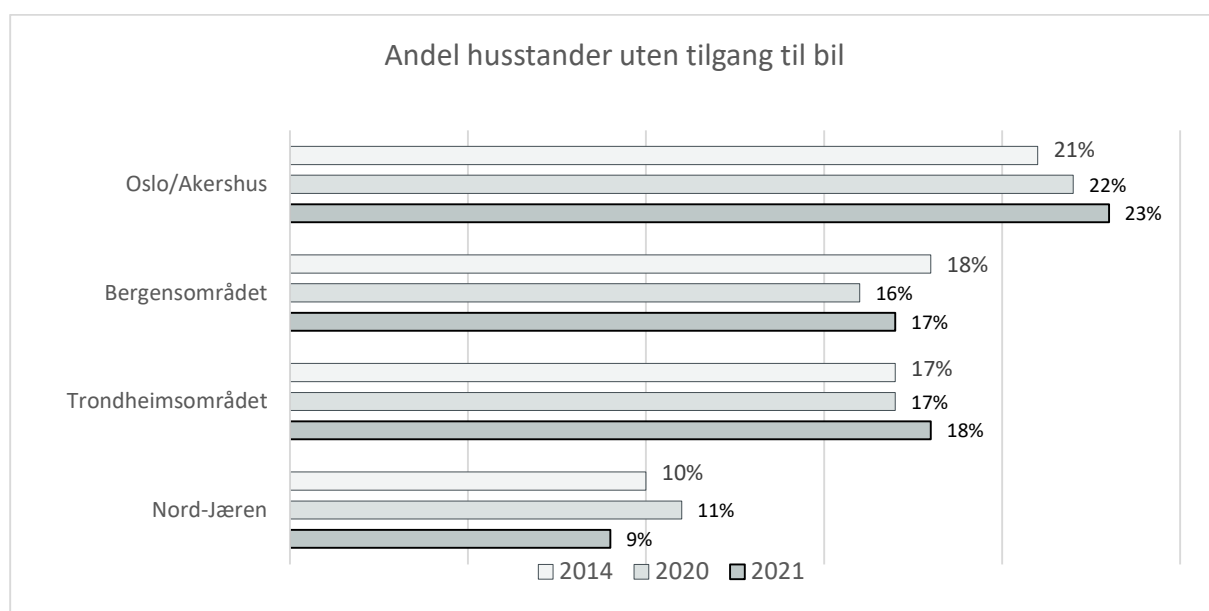
Antall biler som husholdningene eier eller disponerer. Husholdningene har tilgang til flest biler i Tromsø og færrest i Oslo/Akershus.



Kilde: Reisevaner i de 8 største byområdene 2021, Nasjonale reisevaneundersøkelsen, Opinion AS

### Husholdninger uten tilgang til bil

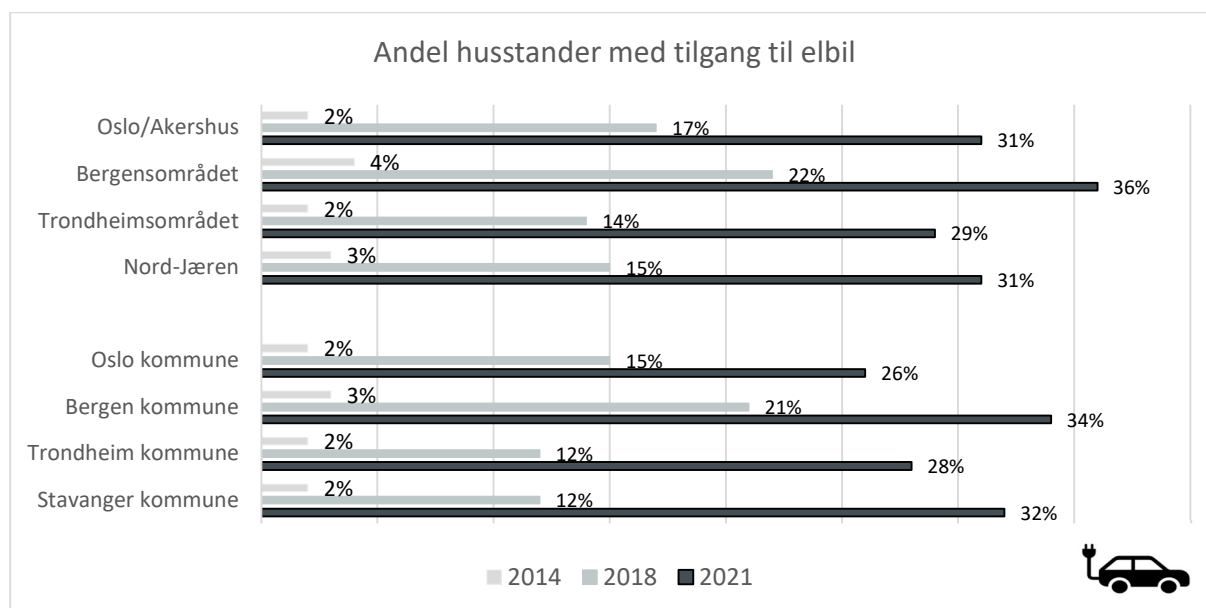
Stadig flere husholdninger hverken eier eller har tilgang til bil. Andelen har økt i alle de største byområdene siden 2014. Oslo/Akershus har størst andel bilfrie husholdninger, mens andelen er minst i Stavanger og Nord-Jæren.



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014, 2020 og 2021, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Husholdninger med tilgang til elbil

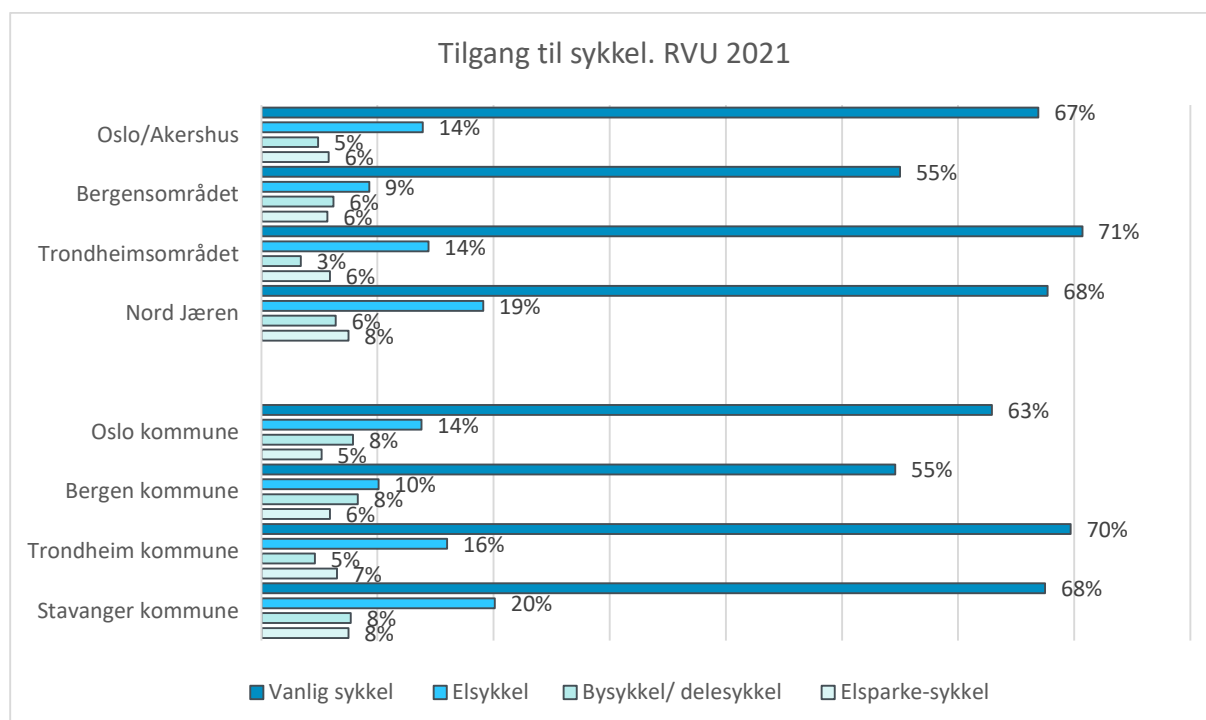
Det har skjedd en vesentlig økning i antall husholdninger som eier eller har tilgang til elbil. Økningen har vært størst i Bergen og Bergensregionen (data mangler for Tromsø).



Kilde: De nasjonale reisevaneundersøkelsene 2014, 2018 og 2021, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Tilgang til sykkel

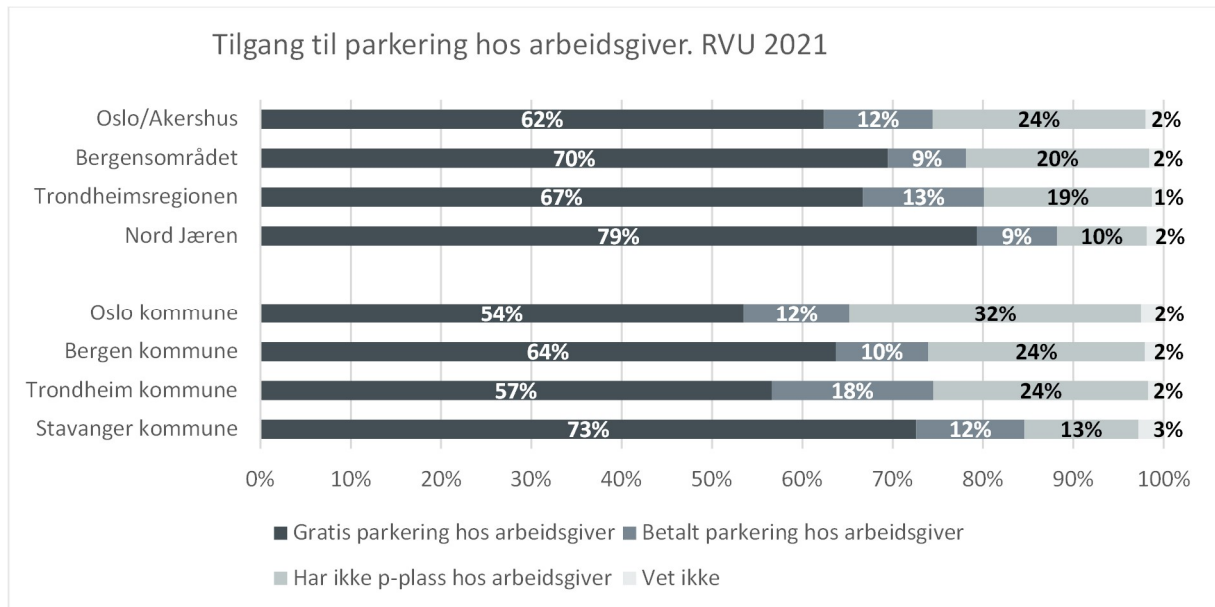
Deltakerne i reisevaneundersøkelsen er spurt om de disponerer sykkel. I alle byene/byområdene er andelen som disponerer sykkel høy.



Kilde: Reisevaner i de 8 største byområdene 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Bilparkering ved arbeidsplass

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



Kilde: Reisevaner i de 8 største byområdene 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser TØI

## Byindekser

Byindeks er en metode for å beregne endring i mengden biler<sup>1</sup> på vegnettet. Datagrunnlaget er fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i byområdene<sup>2</sup>. Byindeksen brukes til oppfølging av byvekstavtaler og belønningsavtaler. Indeksen beregnes over en periode.

Tabellene nedenfor viser byindeksen for hvert år, samt for hele perioden.

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

Kilde: Statens vegvesen. Byindekser

	Rapporterings- periode	Byindeks for hele perioden
Bergensregionen	2018-21	-4,5 %
Nord -Jæren	2017-21	-6,4 %
Oslo/Akershus	2018-21	-4,9 %
Trondheimsområdet	2019-21*	-5,0 %
Buskerudbyen (uten E18)	2016-21	-7,4 %
Grenland	2016-21	-7,4 %
Kristiansand	2016-21	3,1 %
Nedre Glomma	2016-21	-6,4 %
Tromsø	2016-21	-2,6 %

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

Kilde: Statens vegvesen. Byindekser

<sup>1</sup> Fra og med 2020 inngår motorsykler i beregningene

<sup>2</sup> Oslo/Akershus: Oslo og alle kommuner i Akershus fylke.

Bergensregionen: Bergen, Os, Fjell, Askøy og Lindås.

Trondheimsområdet: Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal.

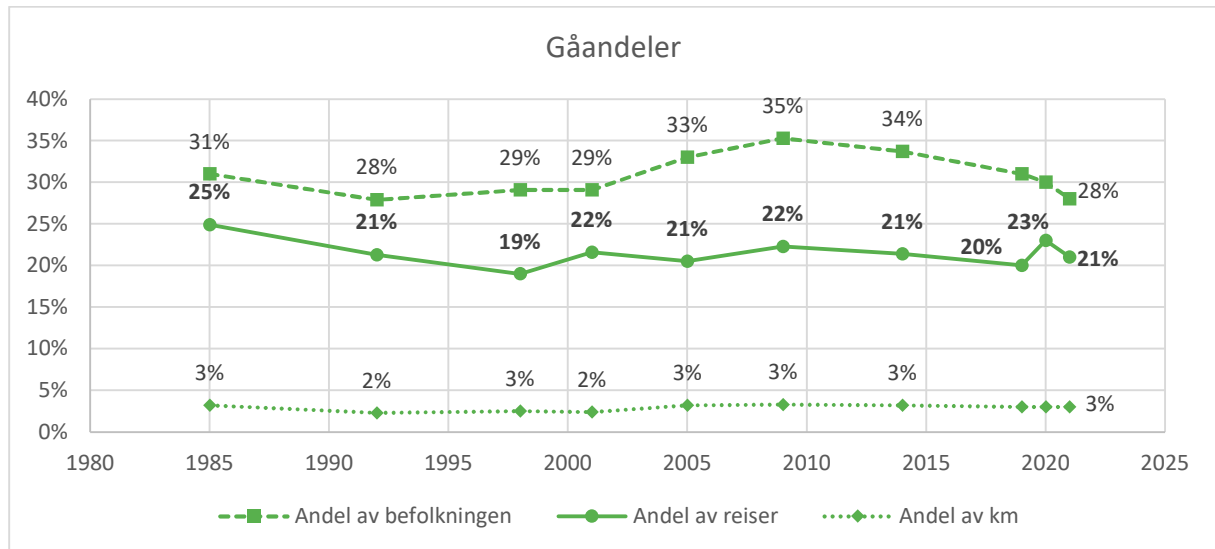
Nord-Jæren: Sandnes, Stavanger, Sola og Randaberg

### 3 Gåing

#### Reiseandeler

##### Andel reiser til fots

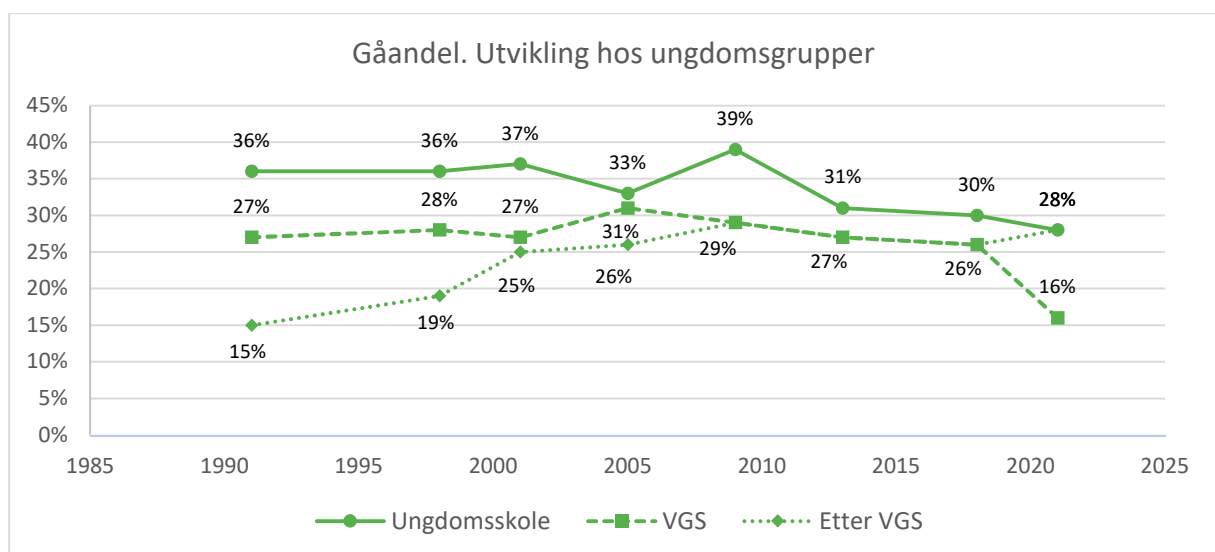
Andel reiser til fots var 21 % av alle reiser i 2021. I løpet av en gjennomsnittsdag har 1 av 3 personer gjennomført en hel reise til fots. Den tilbakelagte reiselengden for hele reiser til fots utgjør 3 % av alle reiste kilometer, i tillegg kommer gåing til og fra andre transportmidler.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1985-2021

##### Utvikling i gåandel hos ungdomsgrupper

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

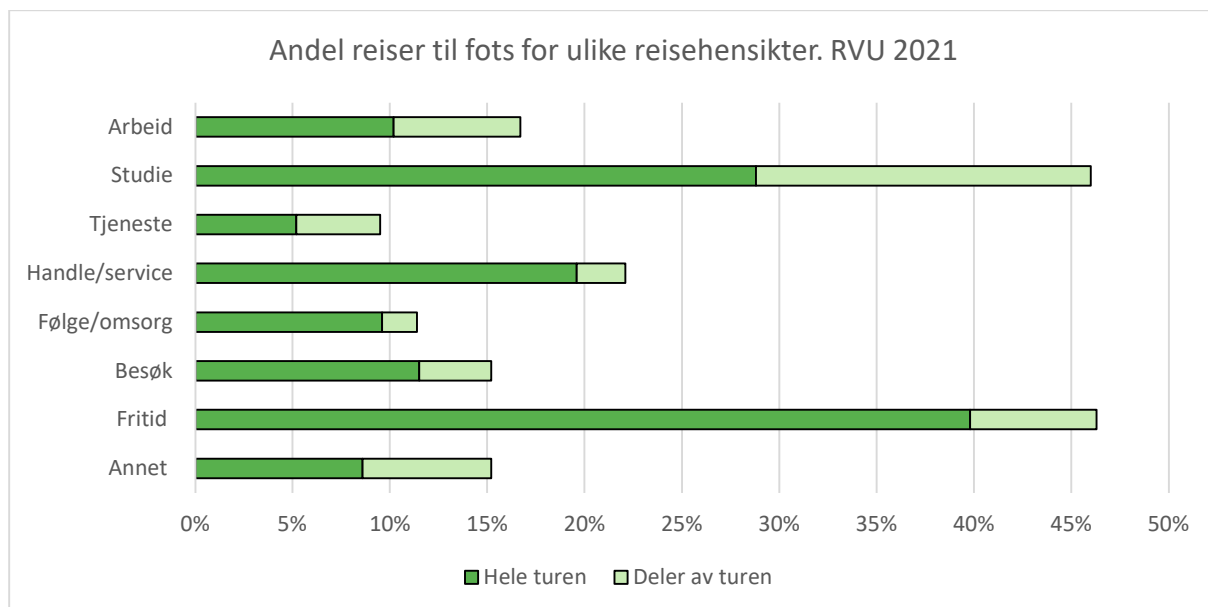


Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1991-2021 og UArapport 129/2019 Barn og unges reisevaner. Urbanet Analyse



## Andel reiser til fots for ulike reisehensikter

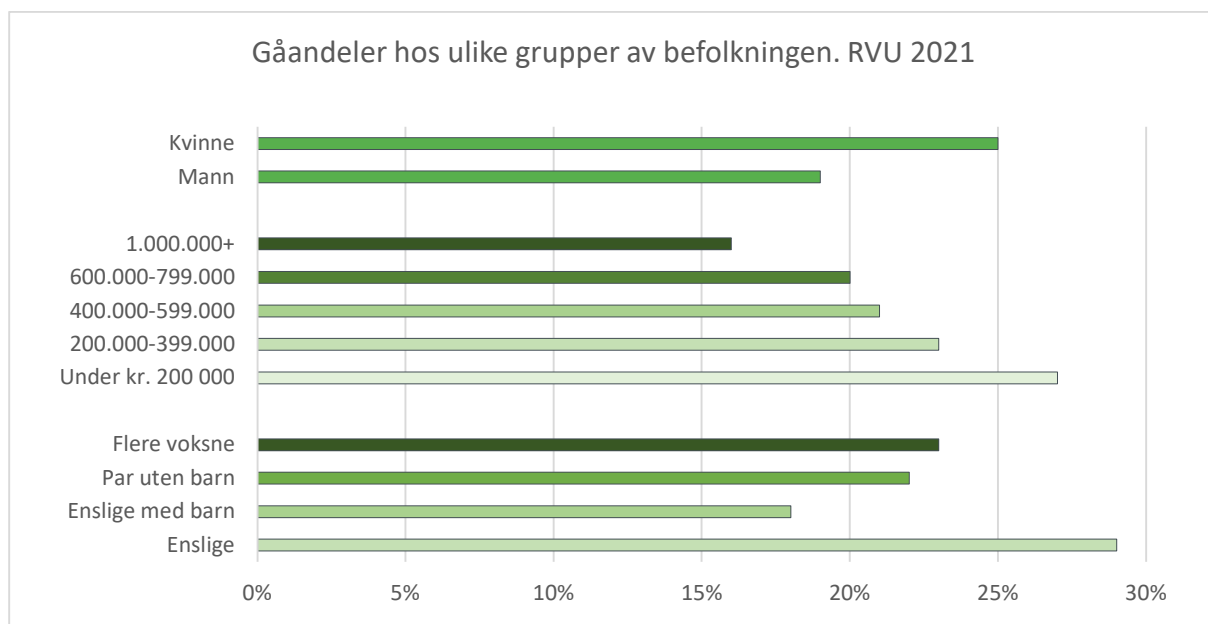
Å gå tur for trim/rekreasjon, innkjøp av dagligvarer og for å følge barn, gjennomføres vanligvis til fots hele veien hvis man først går. På faste reiser som arbeids- og skolareiser kan gåturen utgjøre deler av reisestrekningen, det samme gjelder reiser til enkelte fritidsaktiviteter som kino, teater,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



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra 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. Andelen reiser til fots varierer også sterkt mellom aldersgruppene.



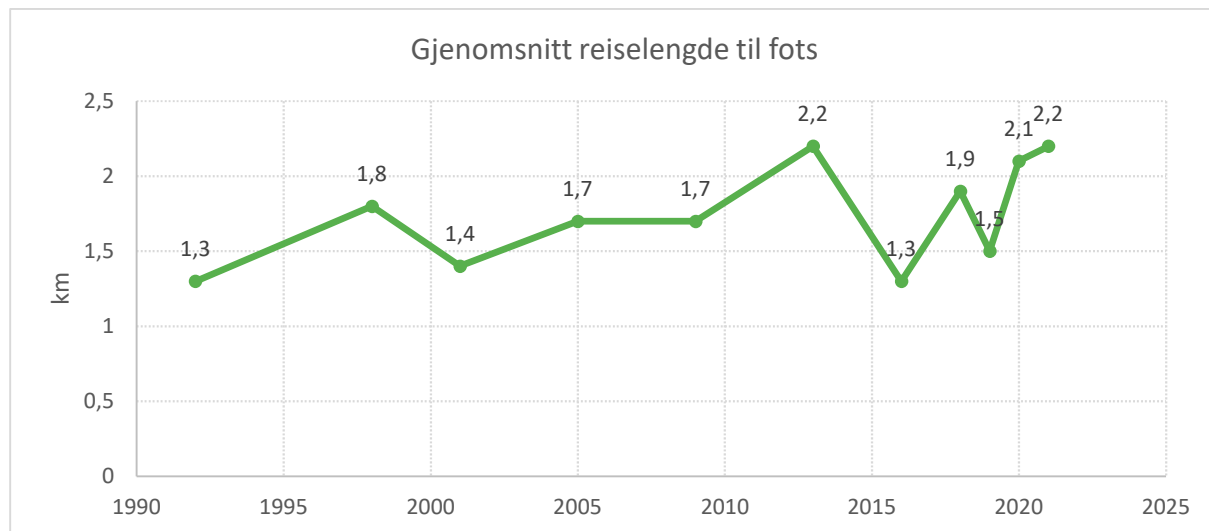
Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Reiselengder

### Reiselengde til fots

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

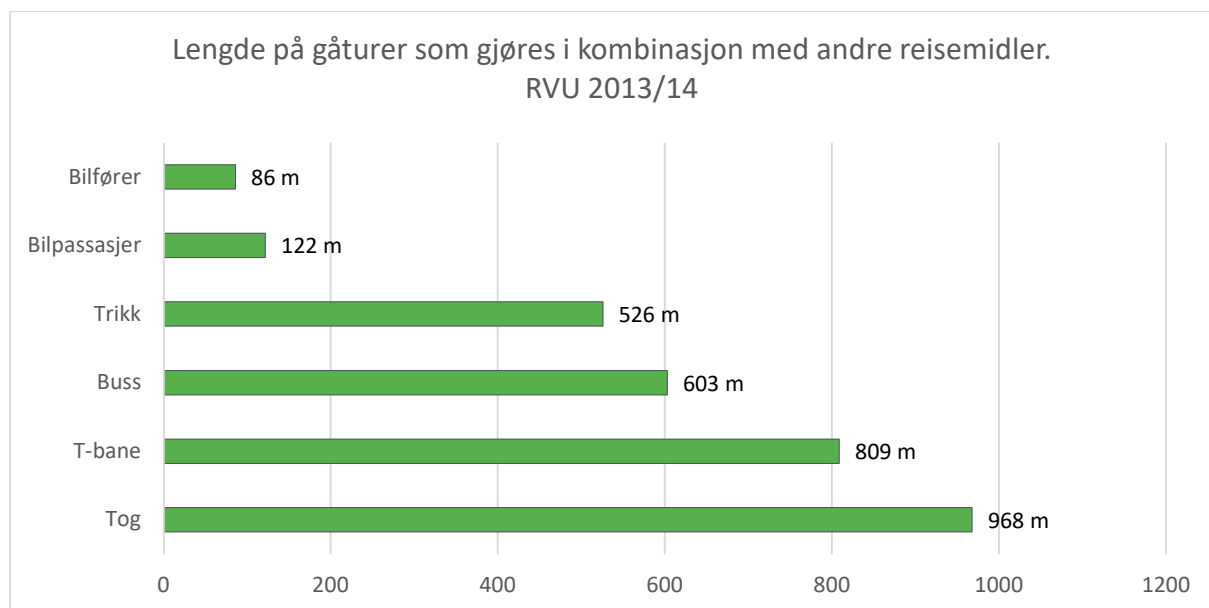
Vi går mest på korte turer og 80 % av hele reiser til fots er kortere enn tre kilometer (RVU 2013/2014). Turer til fots konkurrerer med å kjøre egen bil for reiser opp til 1-2 km og med turer som passasjer på buss og bil for reiser opp til ca. 5 km.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1992-2021

### Reiselengde til fots for reiser med ulike transportmidler

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

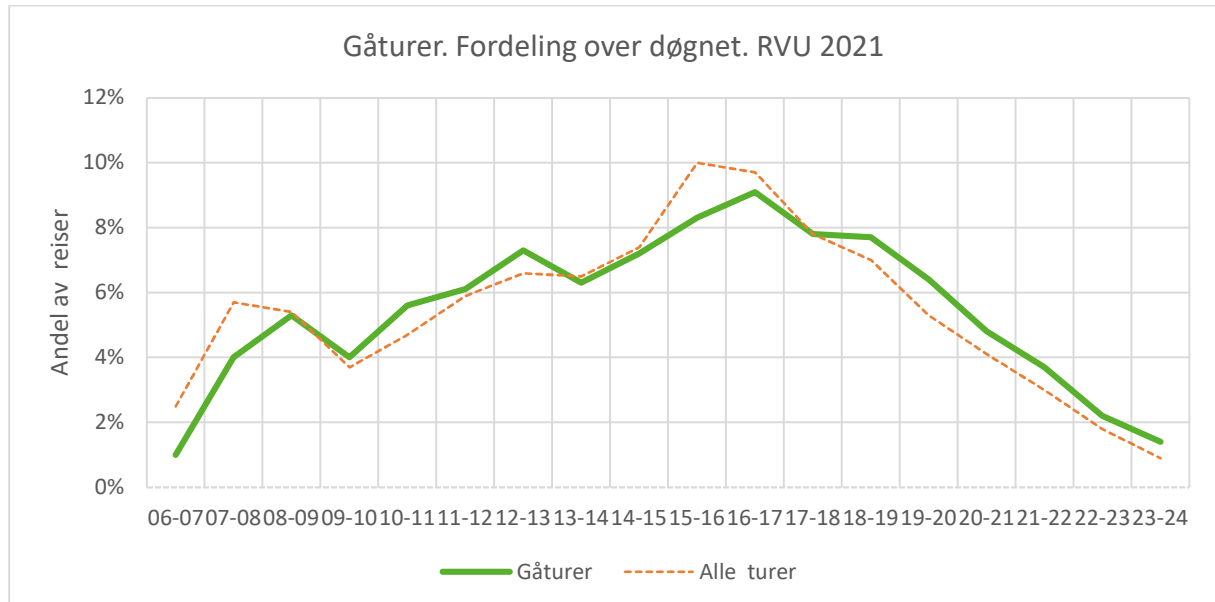


Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

## Reisetidspunkt

### Fordeling av gåturer over døgnet

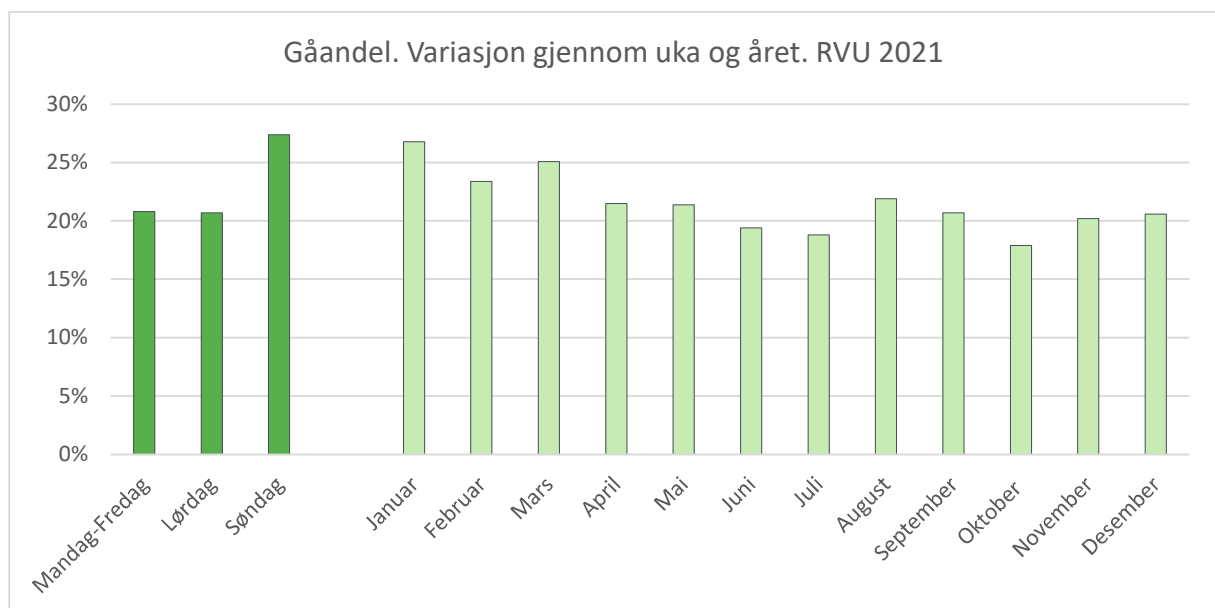
Andelen gåturer følger i store trekk fordelingen over døgnet for alle turer, men har noe mindre topp i morgen- og ettermiddagsrush.



Kilde Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

### Andel reiser til fots fordelt over uka og året

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

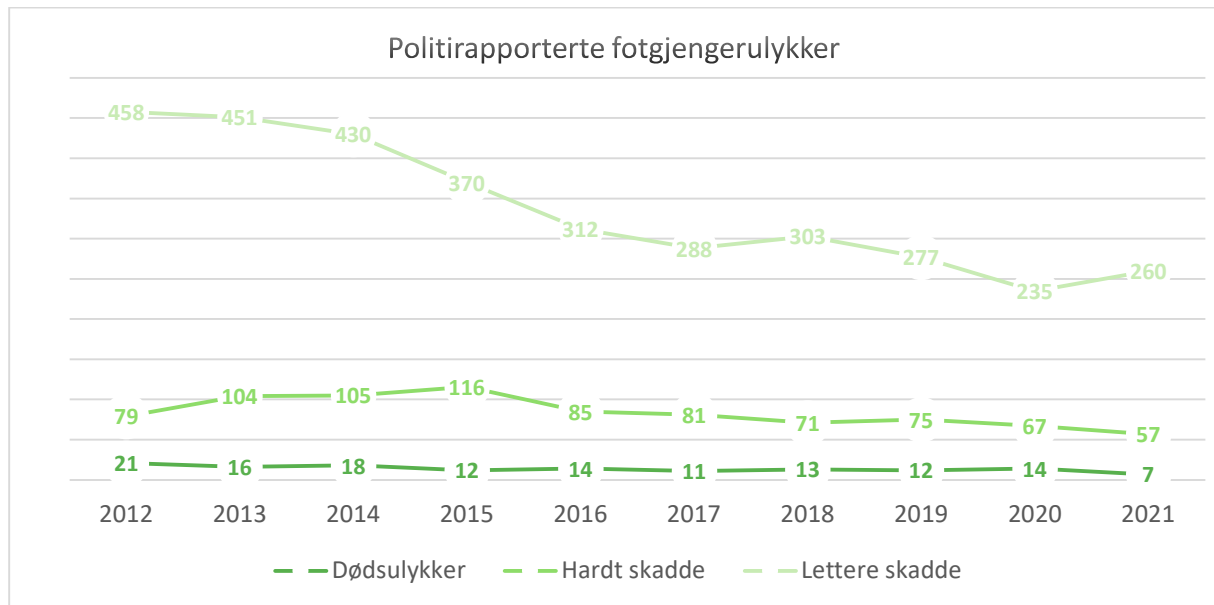


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og TØI

## Trafikksikkerhet for gående

### Antall politirapporterte trafikkulykker med fotgjengere

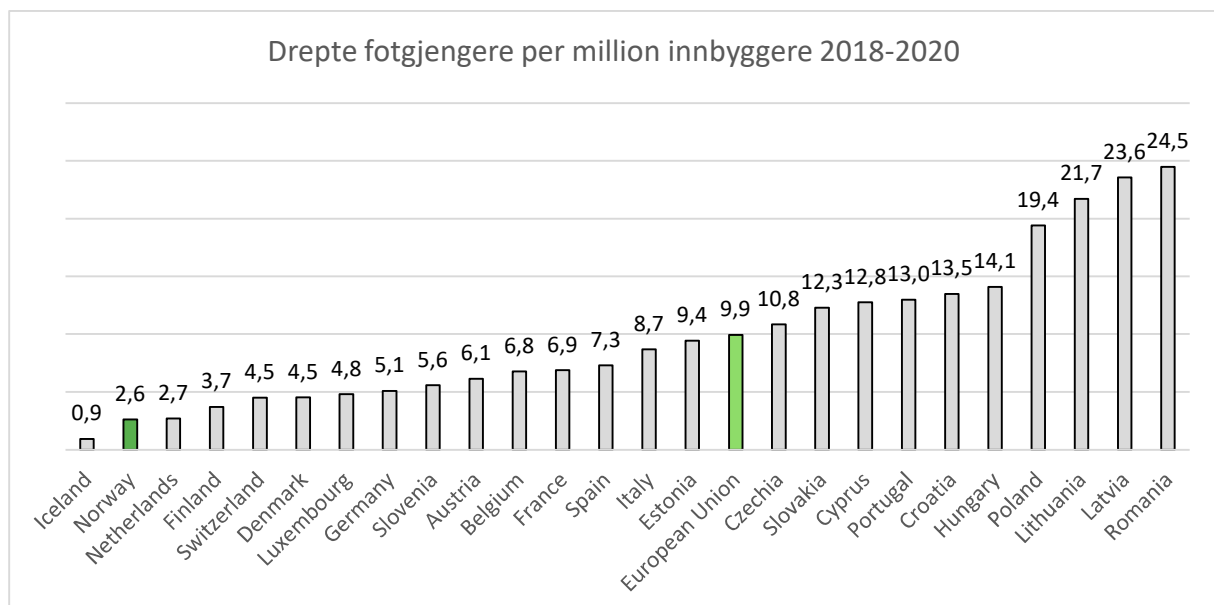
Antallet ulykker med hardt skadde fotgjengere (personer med alvorlig eller svært alvorlig skade) er redusert de siste 6 årene, mens antall dødsulykker er stabilisert. Det har vært en kraftig nedgang av de mindre alvorlige ulykkene. En trafikkulykke skjer på vei og ett eller flere kjøretøy (også sykler) i bevegelse er innblandet i ulykken.



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

### Drepte fotgjengere per million innbyggere i europeiske land

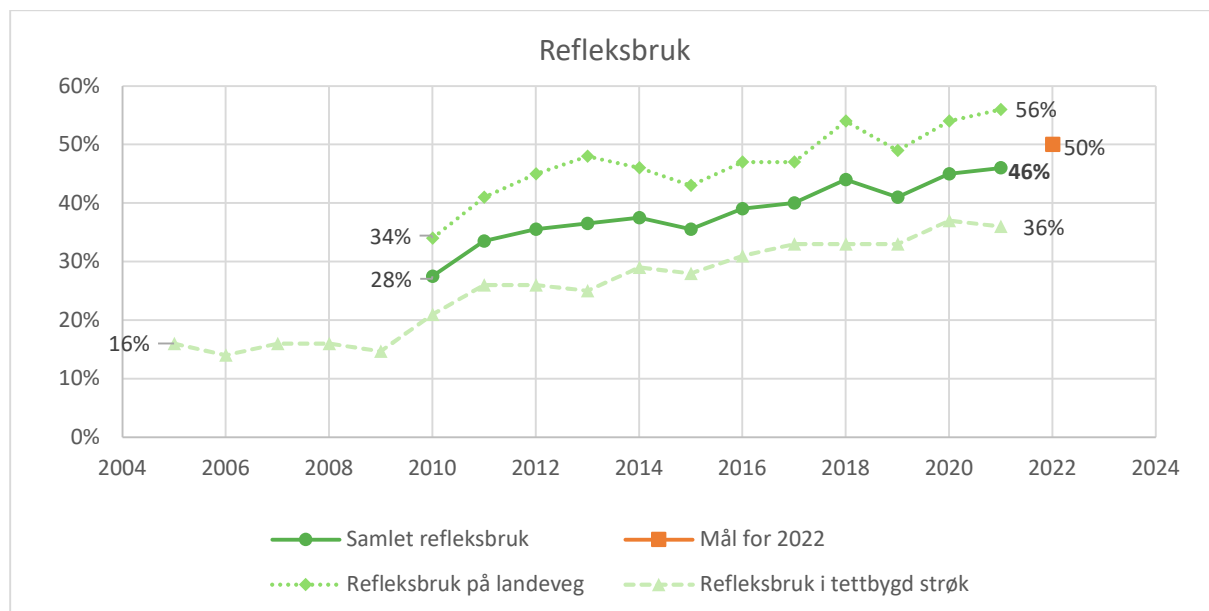
EU har laget en oversikt over drepte fotgjengere i trafikkulykker perioden 2018-2020. Norge har nest lavest antall drepte per million innbyggere. Gjennomsnittet for de europeiske landene er over fire ganger så høyt.



Kilde: CARE database, European Commission

## Refleksbruk

Trygg Trafikk registrerer refleksbruk hvert år i november. Målet i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2018-22 er at 50 % av voksne fotgjengere bruker refleks i mørket, mens andelen i 2021 var 46 %, når belyst veg i byer og landeveg veies likt. I tettbygd strøk var refleksbruken 37 % mens på landeveg brukte 56 % refleks.



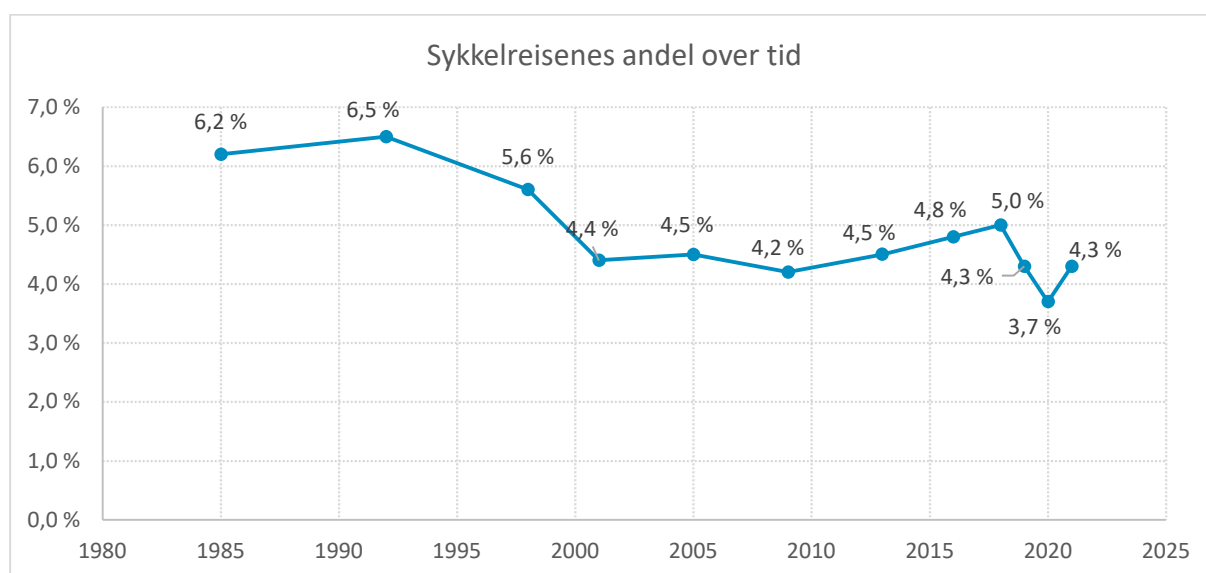
Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2018, Statens vegvesen, og Trygg Trafikk

## 4 Sykling

### Sykkelandeler

#### Sykkelreisenes andel av alle reiser

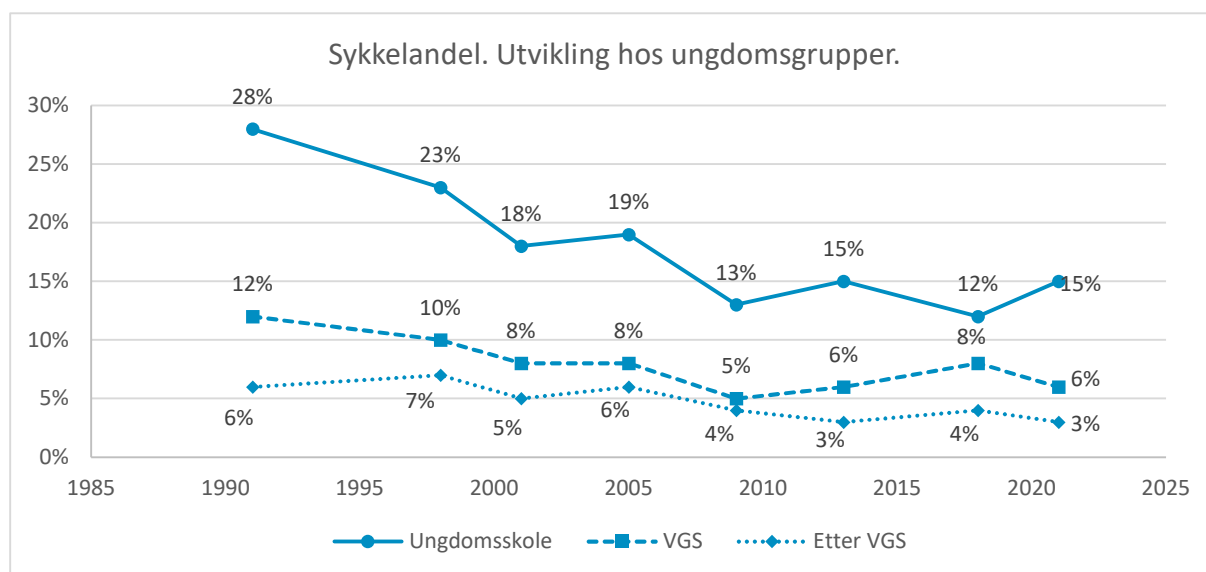
Andel sykkelreiser var 4,3 % i 2021. Andelen har ligget på dette nivået siden 2004 med litt høyere andeler i 2016-2018, og et markert lavere nivå under pandemien i 2020.



Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser 1985-2021

#### Ungdommer sykler mindre

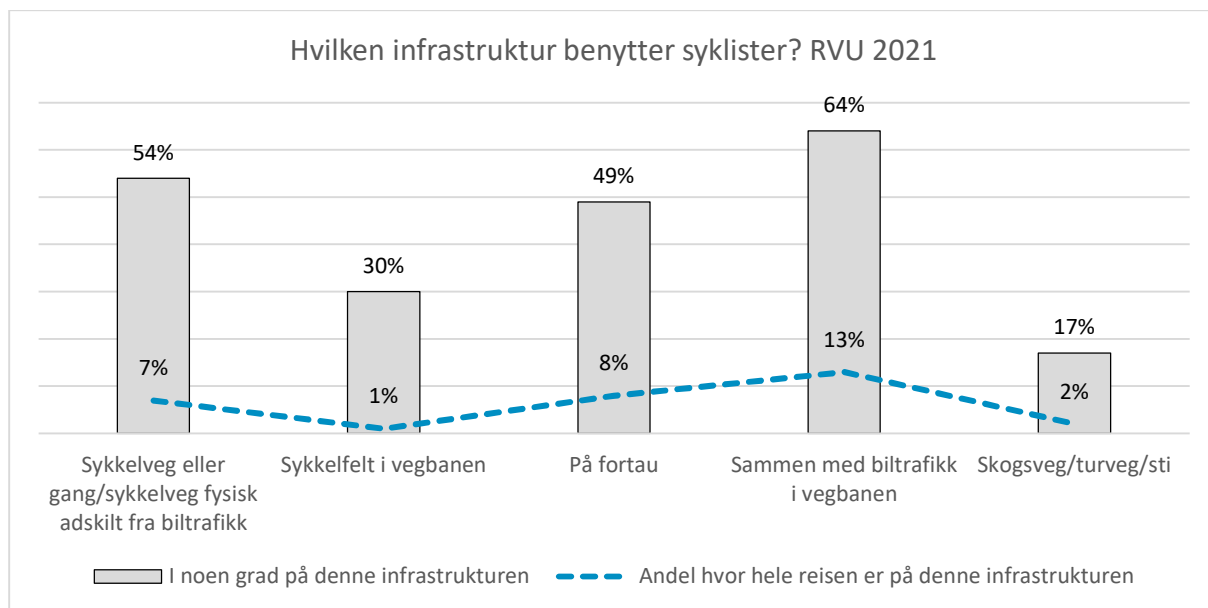
Ungdommer sykler mindre enn tidligere. Dette har holdt seg relativt stabilt siden 2009.



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

## Andel av sykkelturer på ulike infrastruktur

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

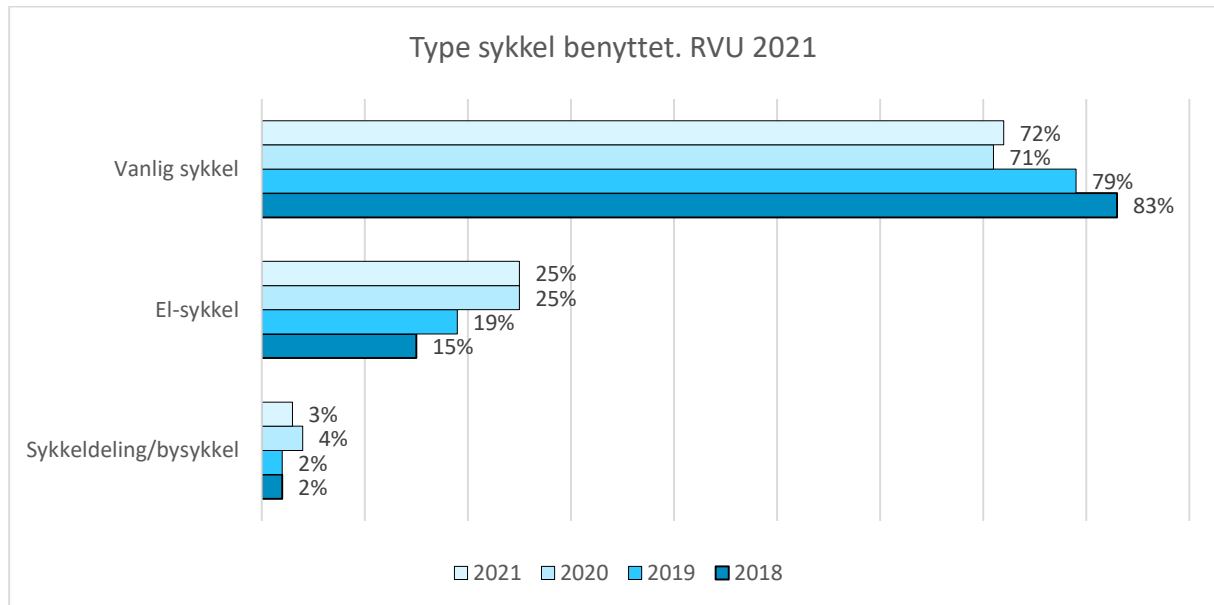


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, analyser fra TØI

## Sykkeltyper

### Type sykkel benyttet på siste tur

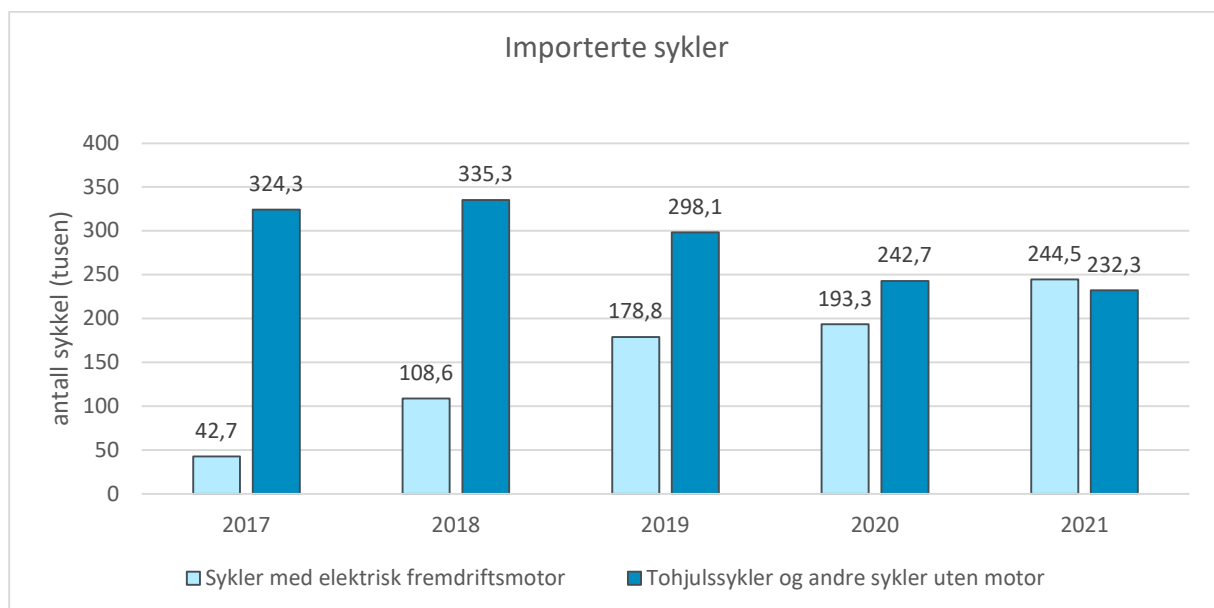
Nedenfor vises hvilken type sykkel som ble benyttet av de som syklet på registreringsdagen for reisevaneundersøkelsen. Elsykkelandelen økte fra 15 % i 2018 til 25 % i 2021. Det var nedgang for vanlig sykkel fra 83 % til 72 %.



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

### Import og sykkelsalg

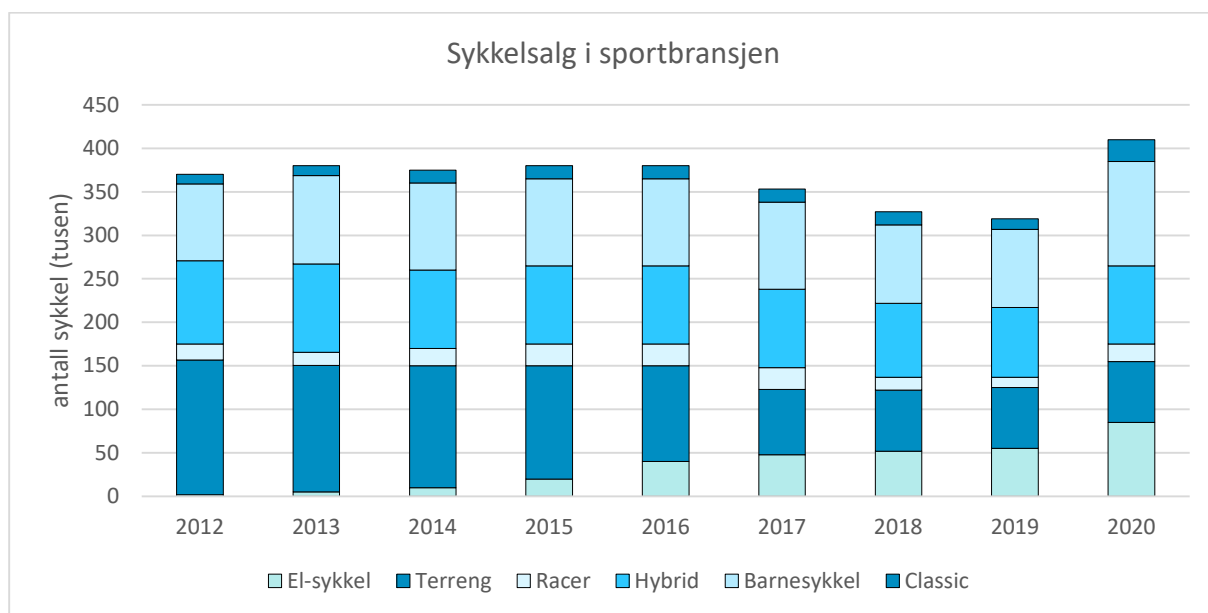
2021 er det første året at antall importerte elsykler er større enn antall sykler uten motor. Samlet har antall importerte sykler steget.



Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 08801 (Utenrikshandel med varer)



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



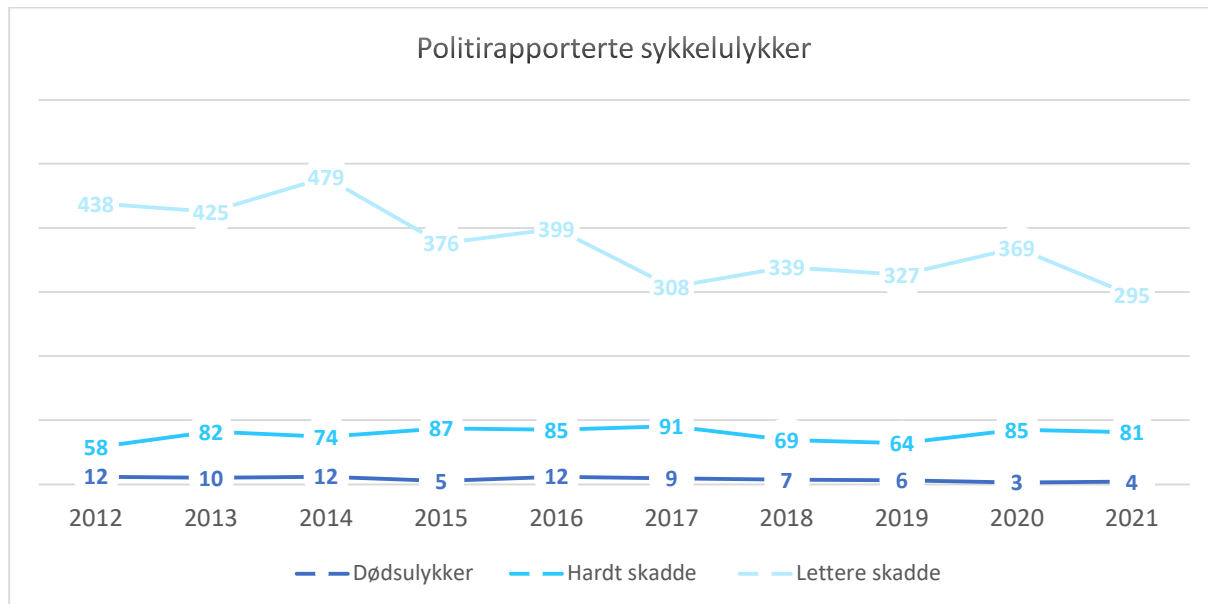
Kilde: Norsk sportsbransjeforening

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

## Trafikksikkerhet hos syklende

### Antall politirapporterte trafikkulykker med syklende

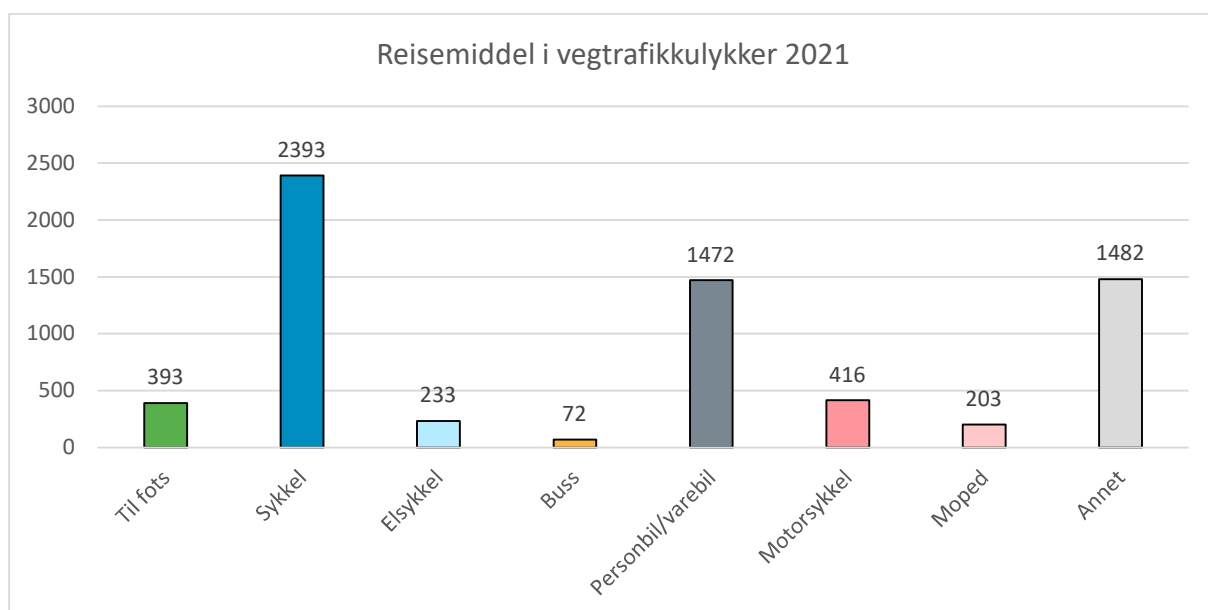
Det har vært en nedgang i antall dødsulykker med syklist. Når det gjelder hardt skadde var det en økning i 2021 sammenlignet med årene 2018-19.



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

### Antall skadde syklist rapportert hos helseforetak

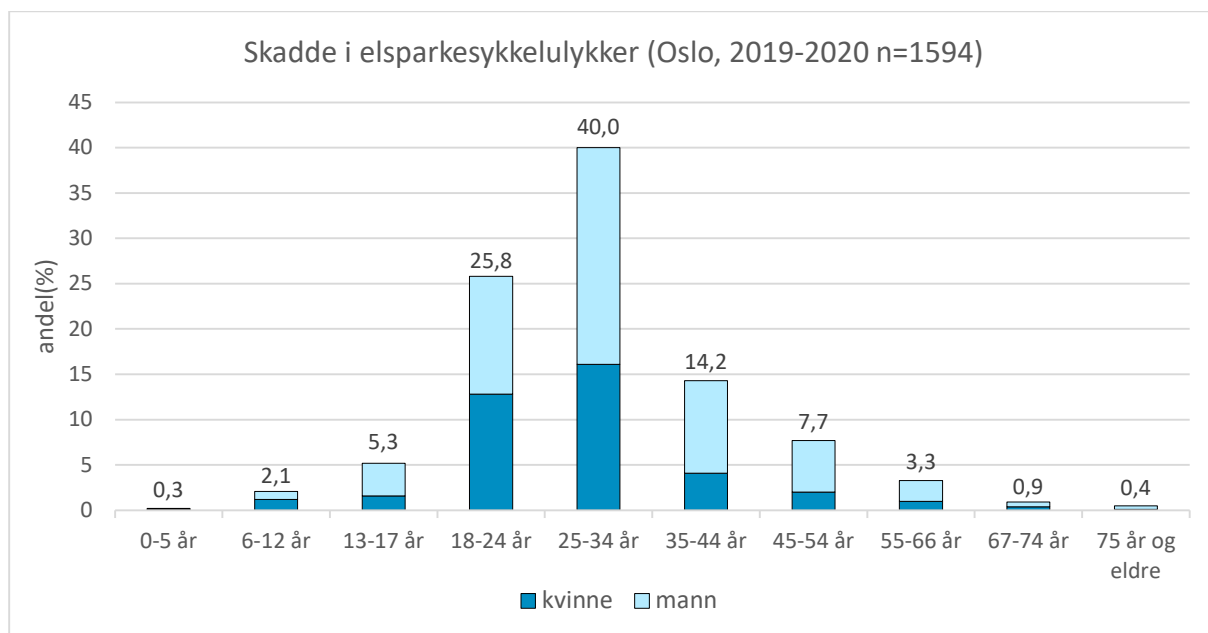
I 2021 ble 6664 personer behandlet ved norske helseforetak, der skadestedet var offentlig veg ("vei, gate, fortau, gang- og sykkelvei"). Av disse var det 2393 syklist og 233 elsyklist. Dette utgjør 39 % av alle personskader på offentlig veg rapportert hos helseforetak. I tillegg kommer skadde el-sparkesyklist som er registrert under «annet». Denne statistikken viser at antallet sykkelulykker er langt høyere enn det som kommer fram i politirapporterte ulykker (se figuren over).



Kilde: Årsrapport personskadedata 2020, Helsedirektoratet

## Skadde i elsparkesykkelulykker

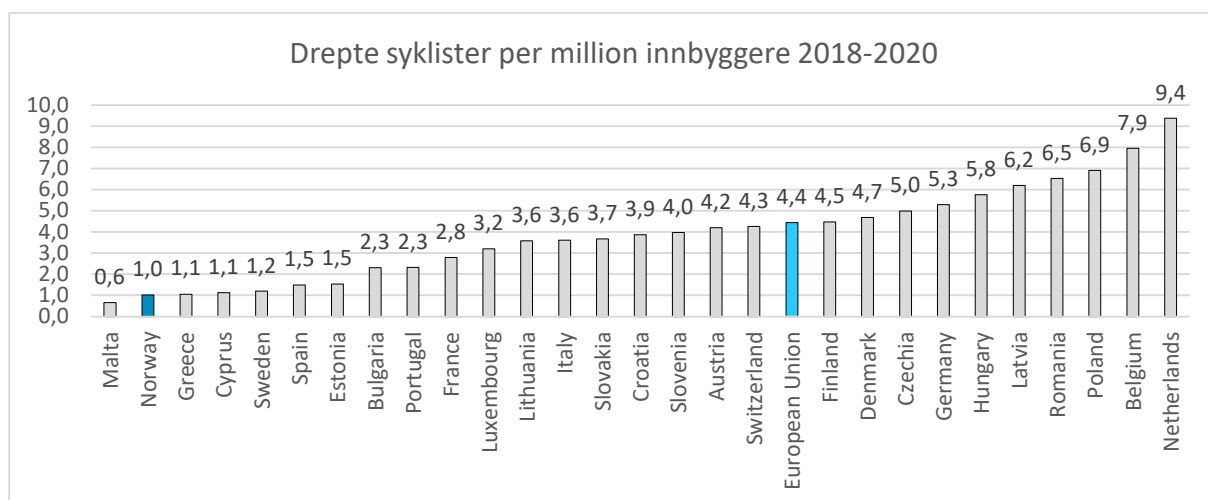
I løpet av perioden fra mars 2019 til og med august 2020 ble 1594 skadet i en ulykke med bruk av elektrisk sparkesykkel i Oslo, registrert ved Oslo skadelegevakt. Totalt er 61 % menn og 39 % kvinner. Den største andelen av skadde på elektrisk sparkesykkel bestod av menn i aldersgruppen 25-34 år (23,9 prosent). Resultatene viser at barn i mindre grad er involvert i ulykker med elektrisk sparkesykkel. Siden de fleste utleieselskaper opererer med en aldersgrense for utleie er begrenset tilgang til elektrisk sparkesykkel noe som kan foreklare det lave ulykkestallet blant denne aldersgruppen.



Kilde: Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Rapport 720. Statens vegvesen.

## Drepte syklister per million innbyggere i europeiske land

EU har laget en oversikt over drepte syklister i trafikkuulykker i perioden 2018-20. Norge ligger klart under gjennomsnittet med 1,0 drepte per million innbyggere.



Kilde: CARE database, European Commission

## Typer sykkelulykker – selvrappporterte ulykker

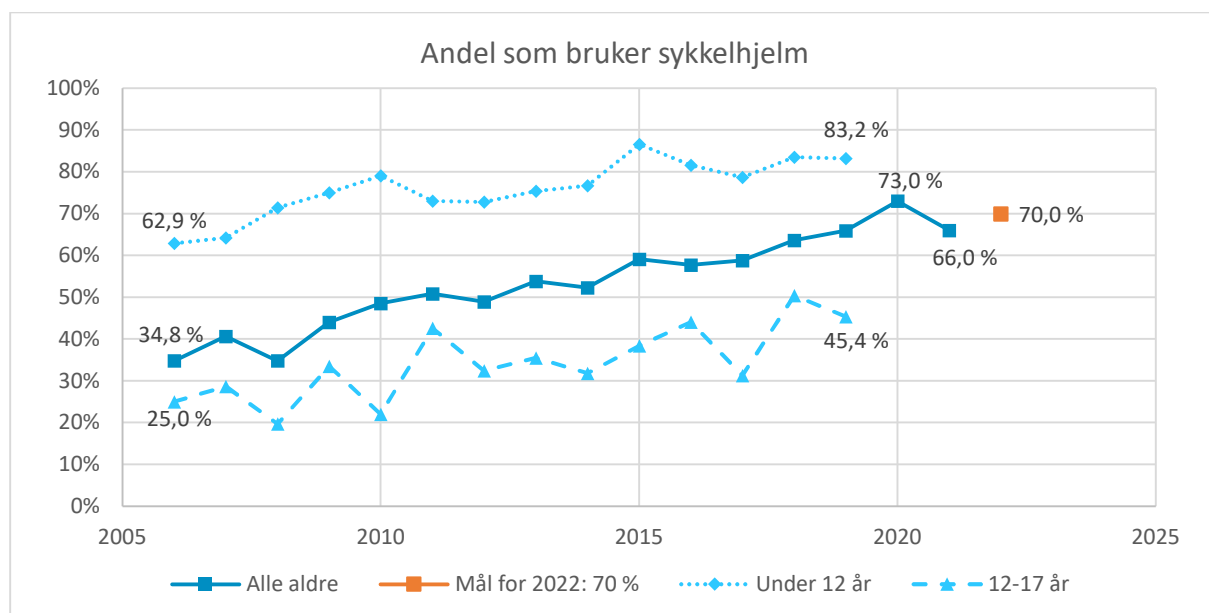
I 2015-18 ble det gjennomført spørreundersøkelser (sykkelbyundersøkelser) der syklister har opplyst om sine ulykkeserfaringer siste 2 år. Eneulykker (utforkjøring og velt) utgjør vel halvparten av ulykkene, mens kollisjoner utgjør 25 – 35 %.

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

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

## Sykkelhjelmbruk

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

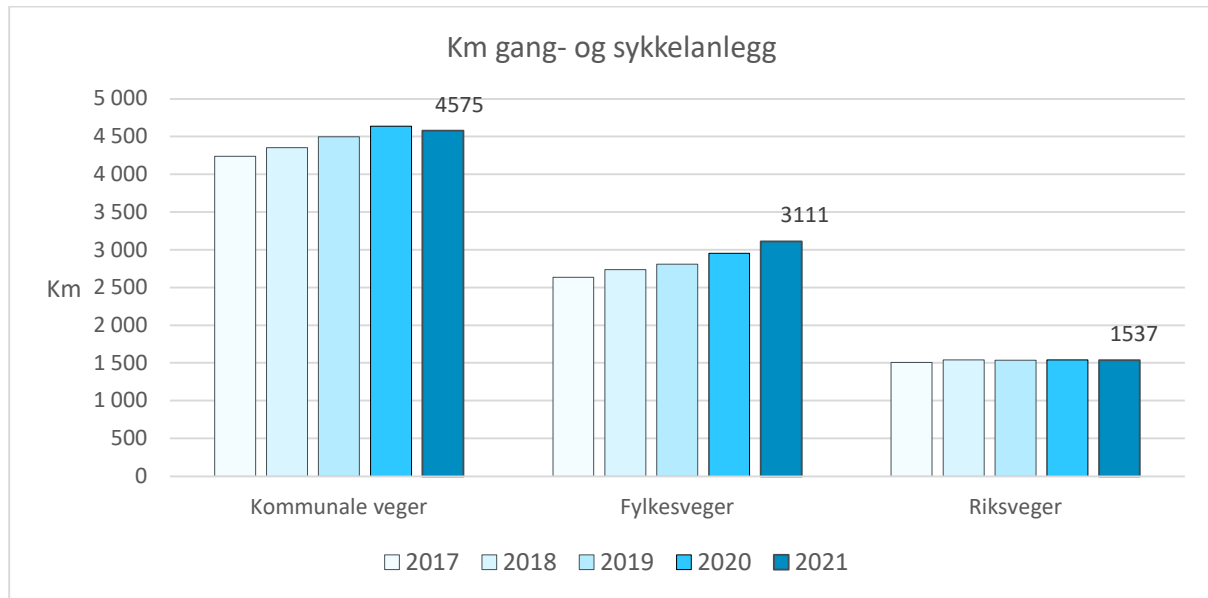


Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2018, Statens vegvesen og 2019-data fra Trygg Trafikk

## Infrastruktur for sykkel

### Totalstatus for gang- og sykkelveger på vegnettet

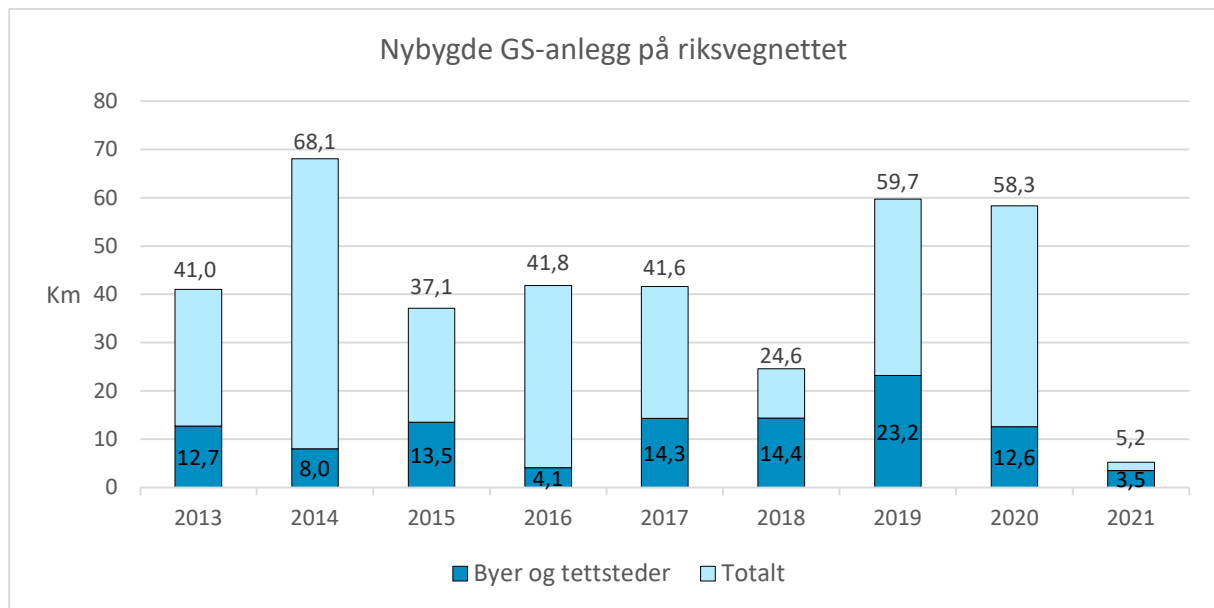
Norges kommuner eier 51 % av gang- og sykkelanleggene i Norge, fylkeskommunene eier 32 % og staten 17 %. Fylkeskommunene har økt antall km med 40 % siden 2014, mens kommunene har økt antall km med 33 %. Statens økning er 12 %. Noen riksveganlegg har blitt omklassifisert til fylkesveg eller kommunal veg.



Kilde: Norsk vegdatabank

### Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet

I 2021 ble det i tilknytning til riksvegnettet bygget 5,2 km anlegg for gående og syklende, hvorav 3,5 km i byer og tettsteder. Dette var relativt lavt sammenlignet med de fleste år siden 2013.



Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2013-21

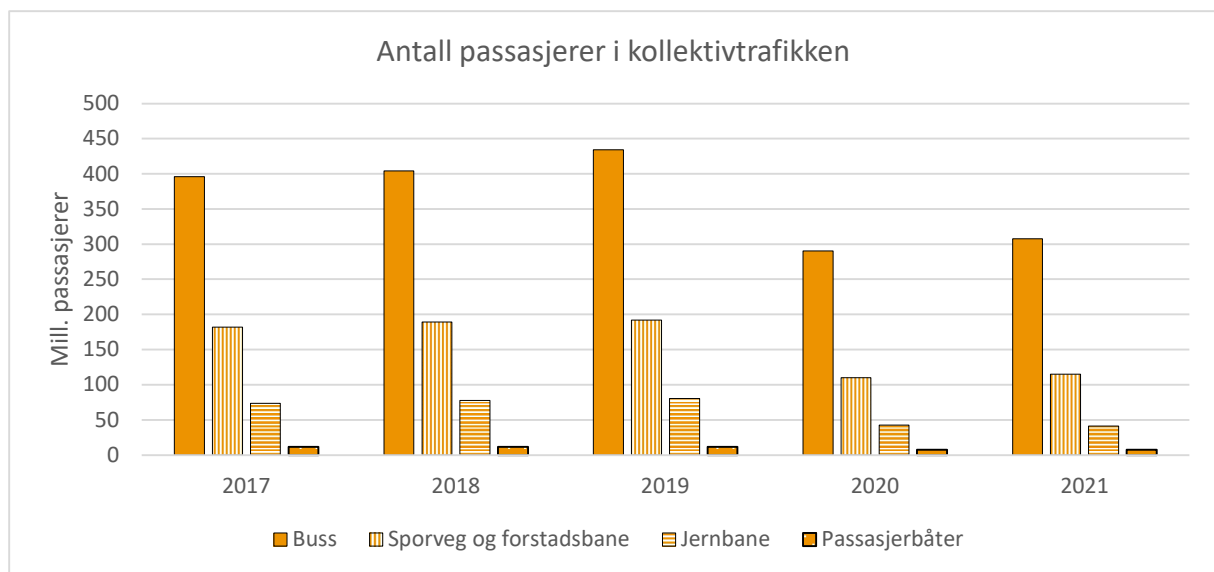
## 5 Kollektivtransport

### Kapasitet og hastighet

#### Antall passasjerer på ulike kollektivtransportmidler

I 2021 ble det registrert omtrent 471 millioner kollektivreiser i Norge, en økning på 5 % fra 2020. 65 % av reisene var med buss, 24 % med forstadsbane og sporvogn, 9 % med jernbane og 2 % med passasjerbåt.

Tall fra statistikken Kollektivtransport (SSB) viser at i 2021 var det 22 millioner flere passasjerer enn i 2020. Sammenlignet med 2019 så er det 247 millioner færre passasjerer enn før det ble innført ulike nasjonale og lokale tiltak for å håndtere koronasituasjon.



Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 11570 (Kollektivtransport)

#### Hastighet på stamlinjenettet i de fire største byene

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

Hastighet (km/t)	2017	2018	2019	2020	2021
Oslo	19,1	23,1	22,8	22,9	21,7
Bergen	23,6	25,2	25,2	22,8	26,8*
Stavanger	25,5	23,7	23,7	24,3	24,8
Trondheim	28,0	27,1	23,3	24,4	24,0**

\*I Bergen har Skyss hatt en større linjeomlegging som gjør at det ikke er mulig å sammenligne resultatet med tidligere år

\*\*I Trondheim er det gjort endringer i metodikken for å hente ut hastighetstall. Den nye metoden gir mer presise og samtidig høyere hastigheter enn tidligere. Tallene fra 2020 er også korrigert for å kunne sammenligne dem.

Kilde: Statens vegvesen årsrapporter 2015-2021

## Hastighet buss (vognkilometer per vogntime km/t)

Hastigheten i 2021 er om lag samme som i 2020, både for fylkeskommunale ruter og for byområdene. Enkelte av byområdene har en nedgang.

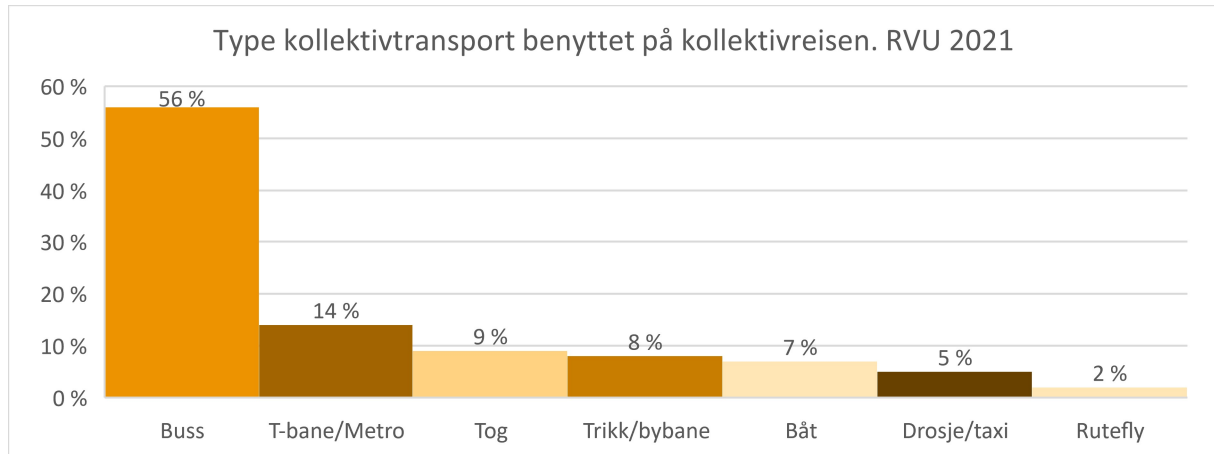
	2017	2018	2019	2020	2021
Hele landet fylkeskommunale ruter	27	26	27	27	27
Alle byområder	24	23	24	22	22
Nedre Glomma	25	27	31	29	31
Oslo	26	20	21	22	21
Drammen	23	28	29	30	29
Tønsberg	21	21	20	19	19
Grenland	21	29	29	29	29
Arendal	29	26	27	29	27
Kristiansand	24	31	31	19	23
Stavanger	20	20	48	22	21
Haugesund	26	35	32	24	24
Bergen	22	27	28	17	25
Ålesund	26	25	27	20	27
Trondheim	22	20	16	25	22
Bodø	27	27	27	23	23
Tromsø	25	21	21	9	19

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

## Type kollektivtransport

### Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen

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



Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Busstransport

Omfatter all rutegående transport med buss. Med om lag samme utførte distanse fraktet rutebussene et økende antall passasjerer fram til 2019. Vi hadde stigende passasjertall før pandemien 2017 - 2019. Pandemien førte til en dramatisk nedgang i kollektivtrafikken. I 2021 kom noen passasjerer tilbake, men det var fortsatt langt under antallet fra før pandemien.

BUSSTRANSPORT	2017	2018	2019	2020	2021
Utført distanse (mill.km)	378	360	357	327	328
Antall passasjerer (mill.pass)	395,8	403,9	434,2	290,1	307,4
Billettinntekter (mill.kr)	5 731	6 105	6 325	3 483	3 483

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

## Kapasitetsutnyttelse i prosent for buss

Det har vært en økning i kapasitetsutnyttelse på buss fram til 2019, på fylkeskommunale ruter og i byområdene. I 2020 kom en nedgang grunnet covid-19, i 2021 er kapasitetsutnyttelsen fortsatt lavere enn før pandemien.

	2017	2018	2019	2020	2021
Hele landet	32	34	36	24	24
fylkeskommunale ruter					
Alle byområder	31	32	35	23	21
Nedre Glomma	23	24	25	13	26
Oslo	27	26	35	11	13
Drammen	33	37	38	67	13



Tønsberg	63	62	59	54	48
Grenland	28	29	29	21	22
Arendal	47	45	48	18	18
Kristiansand	44	72	72	29	21
Stavanger	24	19	25	16	16
Bergen	32	32	33	65	111
Ålesund	31	17	25	19	26
Trondheim	30	49	53	42	25
Bodø	45	39	37	18	14
Tromsø	60	70	31	42	25
Haugesund	14	13	13	16	23

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

## Andre type kollektivtransport

Alle typer kollektivtransport viser liknende trender som busstransport. Med om lag samme utførte distanse fraktet disse rutegående kollektivtransportmidler et økende antall passasjerer fram til 2019. Vi hadde stigende passasjertall før pandemien 2017 - 2019. Pandemien førte til en dramatisk nedgang i kollektivtrafikken. I 2021 kom noen passasjerer tilbake, men det var fortsatt langt under antallet fra før pandemien.

Sporveg og forstadsbane	2017	2018	2019	2020	2021
Utført distanse (mill.km)	16,1	16,5	16,3	16,3	16,5
Antall passasjerer (mill.pass)	181,9	189,1	191,9	109,8	114,9
Billettinntekter (mill.kr)	1 853	1 921	1 995	1 126	1 160

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

Jernbane	2017	2018	2019	2020	2021
Utført distanse (mill.km)	41,1	41,1	41,3	37,1	37,6
Antall passasjerer (mill.pass)	73,6	77,7	80,4	42,6	41,4
Billettinntekter (mill.kr)	5 540	6 018	6 371	3 557	3 598

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

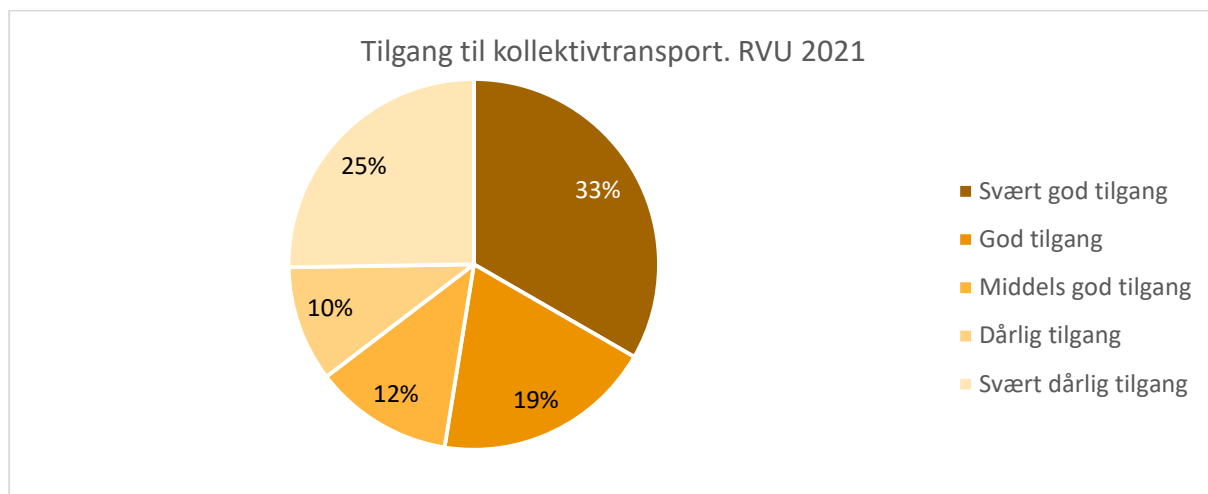
Passasjerbåter	2017	2018	2019	2020	2021
Utført distanse (mill.km)	6,4	6,4	6,6	5,7	5,3
Antall passasjerer (mill.pass)	11,5	11,5	11,6	7,5	7,7
Billettinntekter (mill.kr)	594	607	609	381	394

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

## Reisevaneundersøkelser om kollektivtransport

### Tilgang til kollektivtransport

Deltakere i reisevaneundersøkelsen spørres 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 svarene klassifiseres hvor god tilgangen<sup>3</sup> er til kollektivtransport.

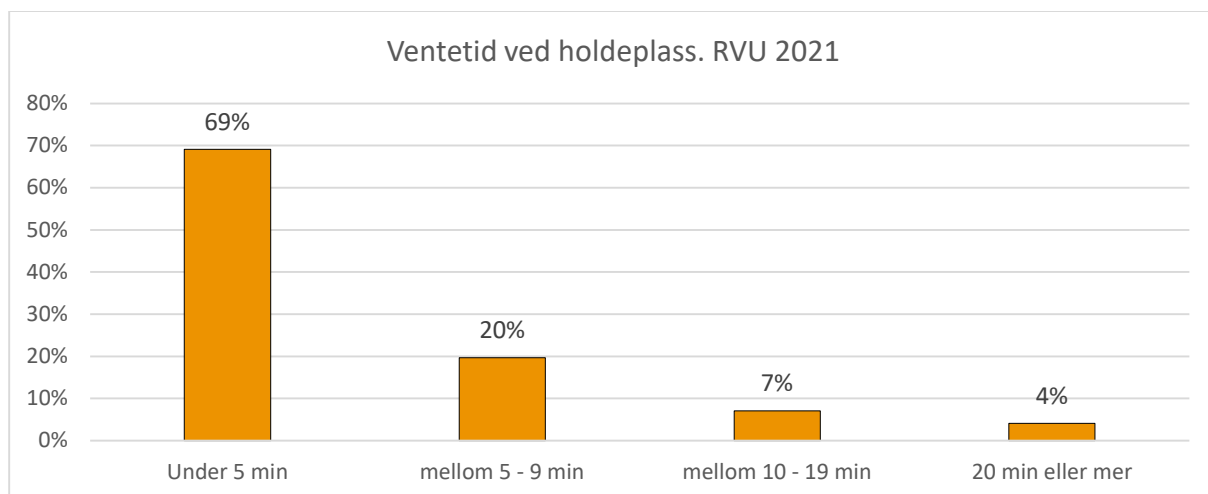


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS

### Ventetid ved holdeplass

En av ti reisende venter mer enn 10 minutter på holdeplass.

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



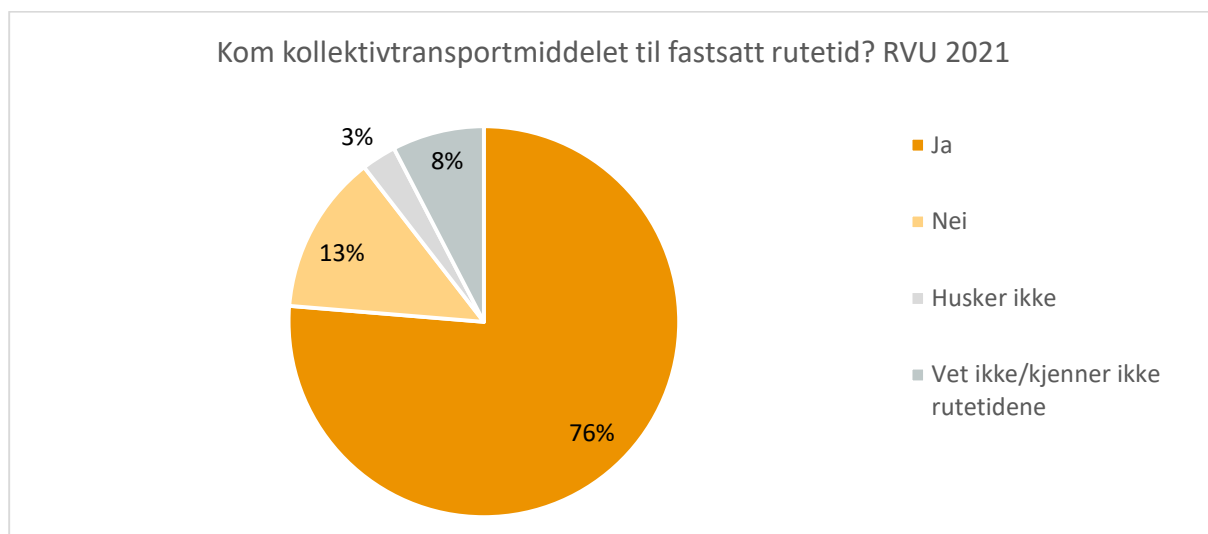
Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

<sup>3</sup> Svært god tilgang = minst 4 avganger pr time og under 1 km til holdeplassen;  
God tilgang = 2-3 avg. pr time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen;  
Middels god tilgang = 1 avg. pr time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger per time og 1-1,5 km til holdeplassen;  
Dårlig tilgang = avg. hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avg. pr time og 1-1,5 km til holdeplassen;  
Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport = Ikke noen kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

## Punktlighet

13 % av trafikantene svarer at kollektivmidlet ikke kom til fastsatt rutetid.

Spørsmål: Kom kollektivtransportmiddelet til fastsatt rutetid?

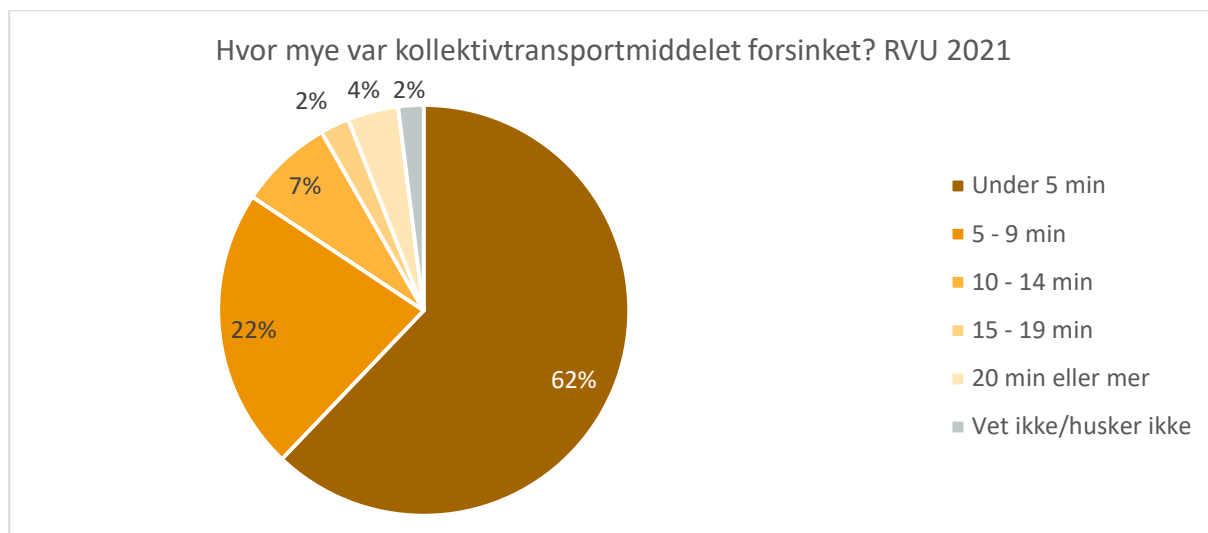


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Ventetid ved forsinkelser

84 % venter under 10 minutter ved forsinkelse.

Spørsmål: Hvor mange minutter forsinket?

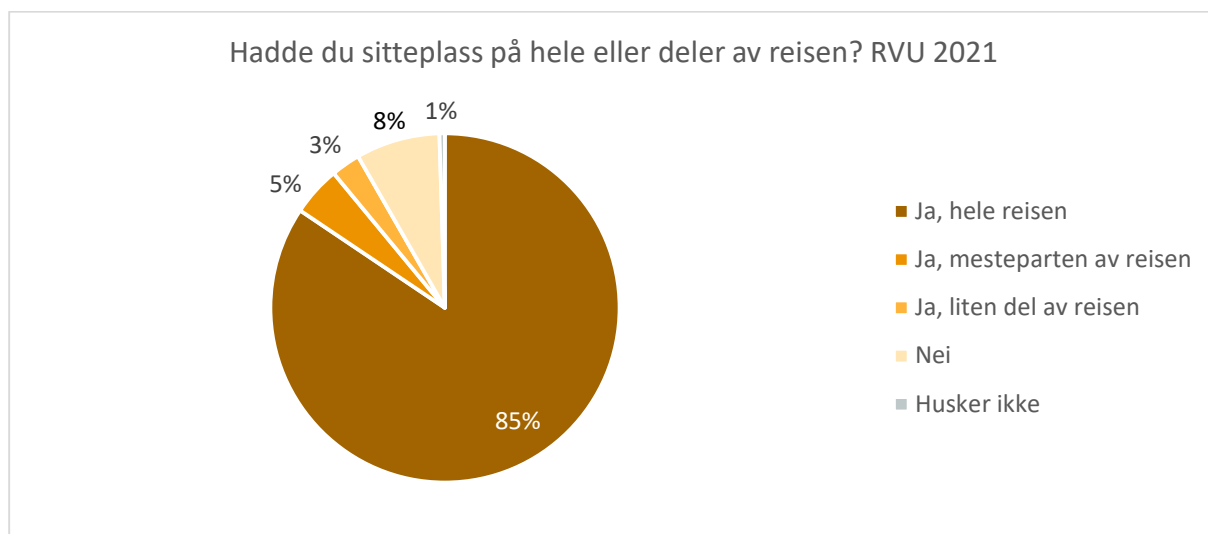


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Sitteplass på turen

Det er 8 % som svarte de ikke hadde sitteplass på turen. Pandemirestriksjoner kan ha påvirket dette tallet.

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



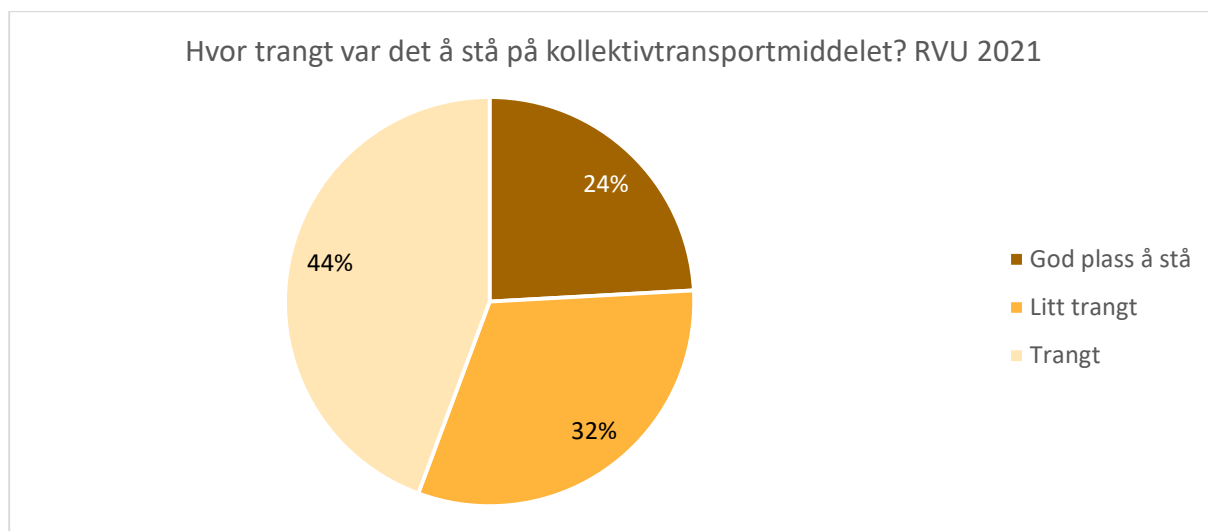
Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2021, Opinion AS, og analyser fra TØI

## Plass om bord

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

Pandemirestriksjoner kan ha påvirket dette tallet.

Spørsmål: Hvor trangt var det å stå?

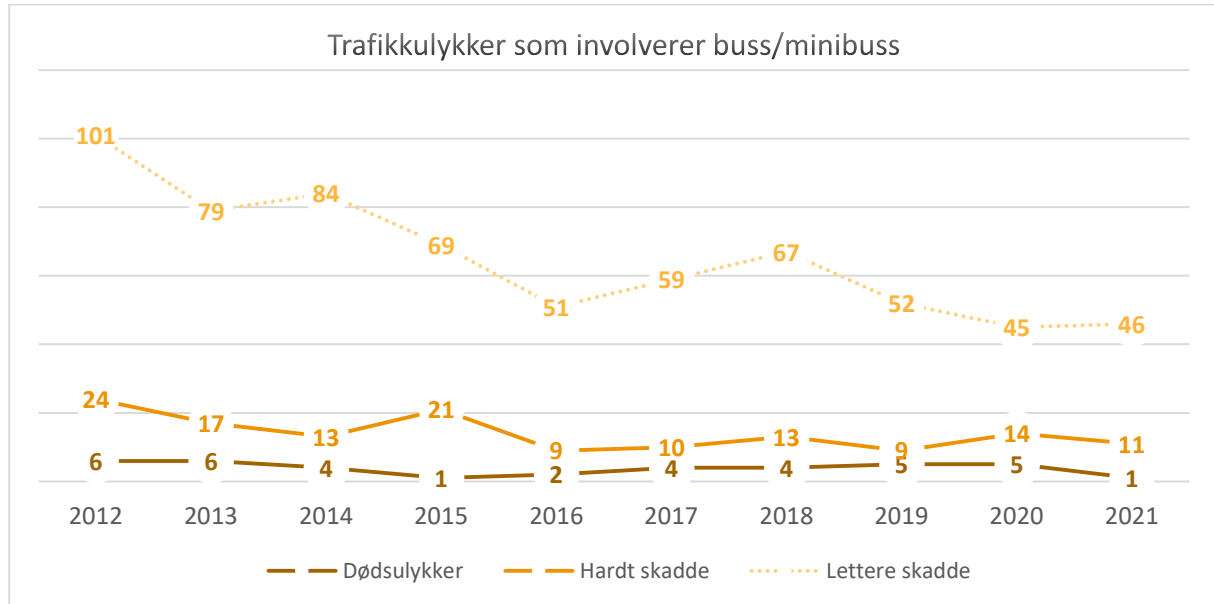


Kilde: Nøkkeltallsrapport 2021, Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2021, Opinion AS, og analyser fra TØI

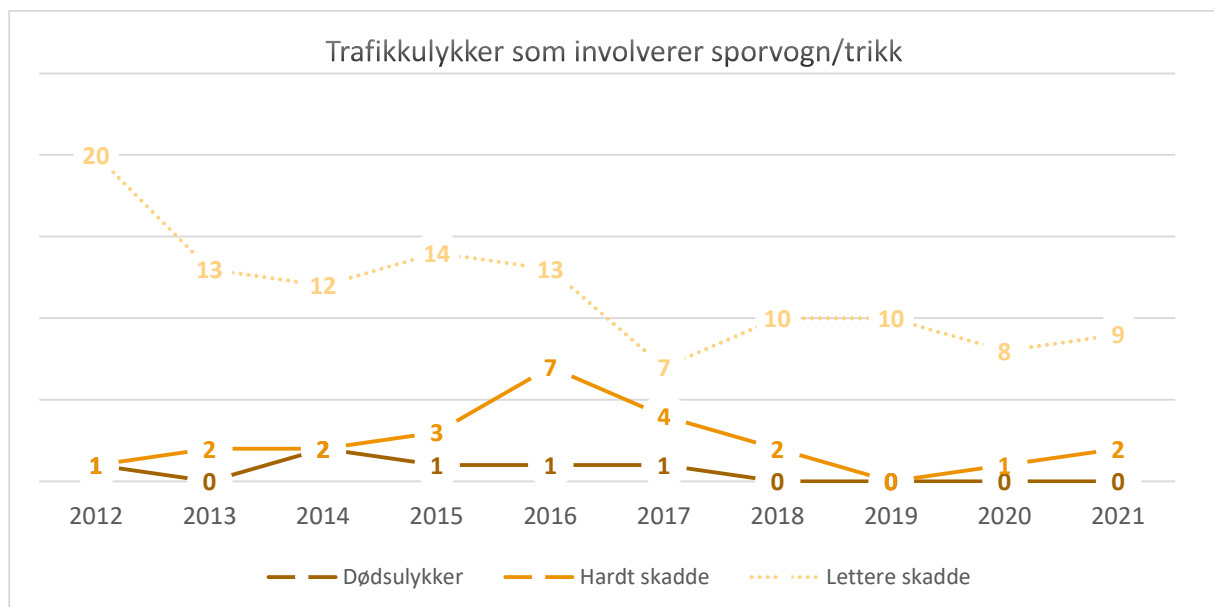
## Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken

### Ulykker som involverer buss og trikk

Det finnes ikke egen statistikk for ulykker innenfor kollektivtransporten, men det registreres om kjøretøy tilknyttet kollektivtransport er involvert i ulykker. At buss/minibuss/trikk har vært involvert i ulykkene betyr altså ikke at drepte/skadde har befunnet seg i disse. I 2021 var det 1 drepte og 11 hardt skadde i trafikulykker hvor buss var involvert. For trikk var det ingen drepte og 2 hardt skadd.



Kilde: Trafikkulykkesregisteret, Statens vegvesen



Kilde: Trafikkulykkesregisteret, Statens vegvesen

## Infrastruktur for kollektivtrafikk

### Nybygde anlegg for kollektivtransport langs riksveg

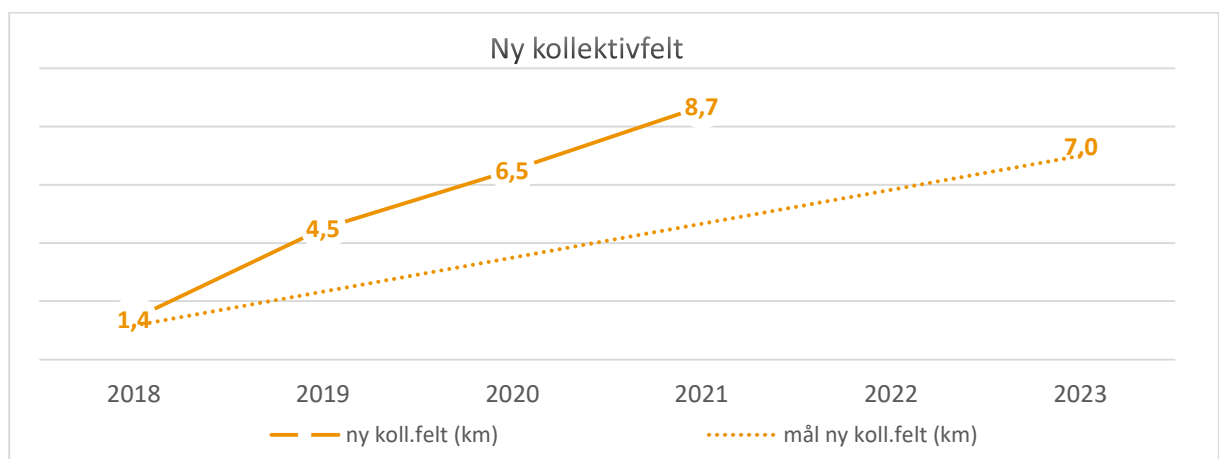
Det ble i 2021 bygget 2,2 km kollektivfelt og oppgradert i henhold til krav for universell utforming 16 holdeplasser.

	2017	2018	2019	2020	2021
Nye kollektivfelt (km)	2,7	1,4	3,1	2,0	2,2
Kollektivknutepunkt som ble oppgradert i henhold til universell utforming	2	2	9	3	0
Holdeplasser som ble oppgradert i henhold til universell utforming	25	33	62	40	16

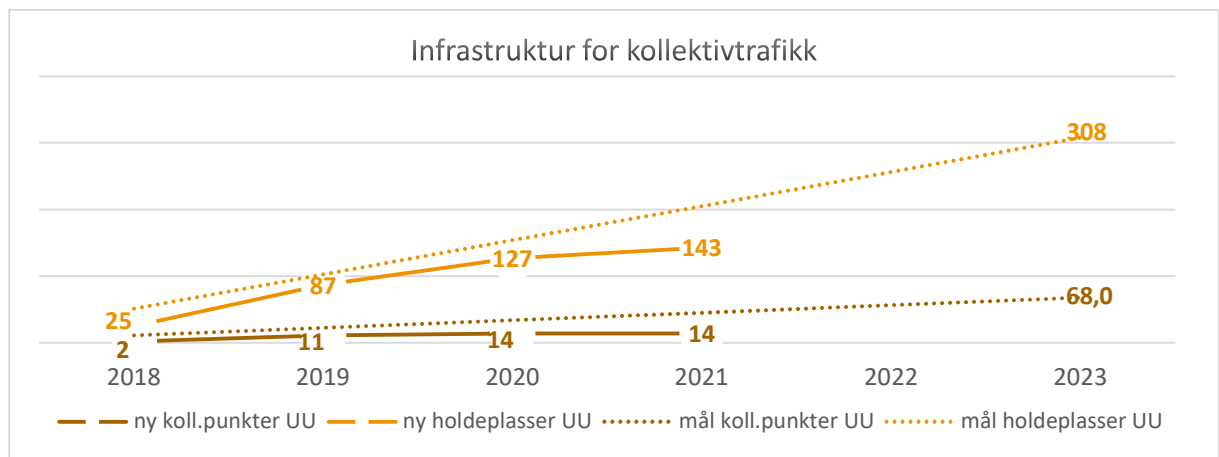
Kilde: Statens vegvesens årsrapporter 2017-2021

### Utbedring av kollektivanlegg i forhold til målene i NTP

For kollektivfelt er oppfølgingsgraden tilfredsstillende. Oppfølgingsgraden er lav når det gjelder oppgradering av kollektivknutepunkter. Det ble oppgradert bare 2 i 2018, 3 i 2020 og 0 i 2021.



Kilde: Statens vegvesens årsrapporter

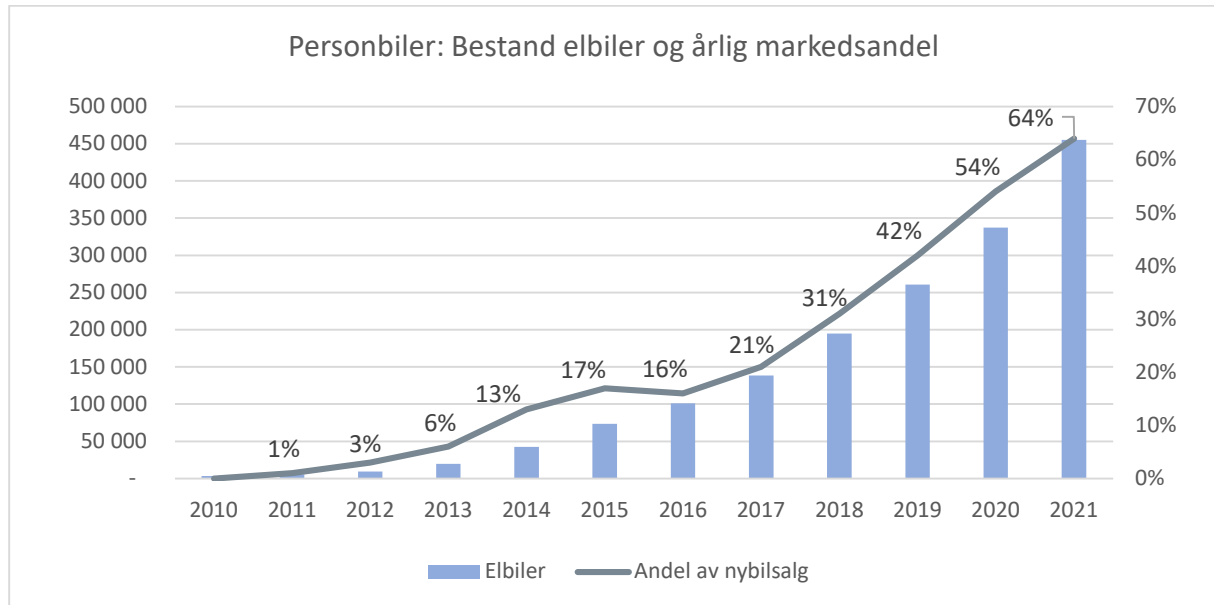


Kilde: Statens vegvesens årsrapporter

## 6 Kjøretøyer og drivstoff

### Elbilers andel av bilparken og nybilsalget

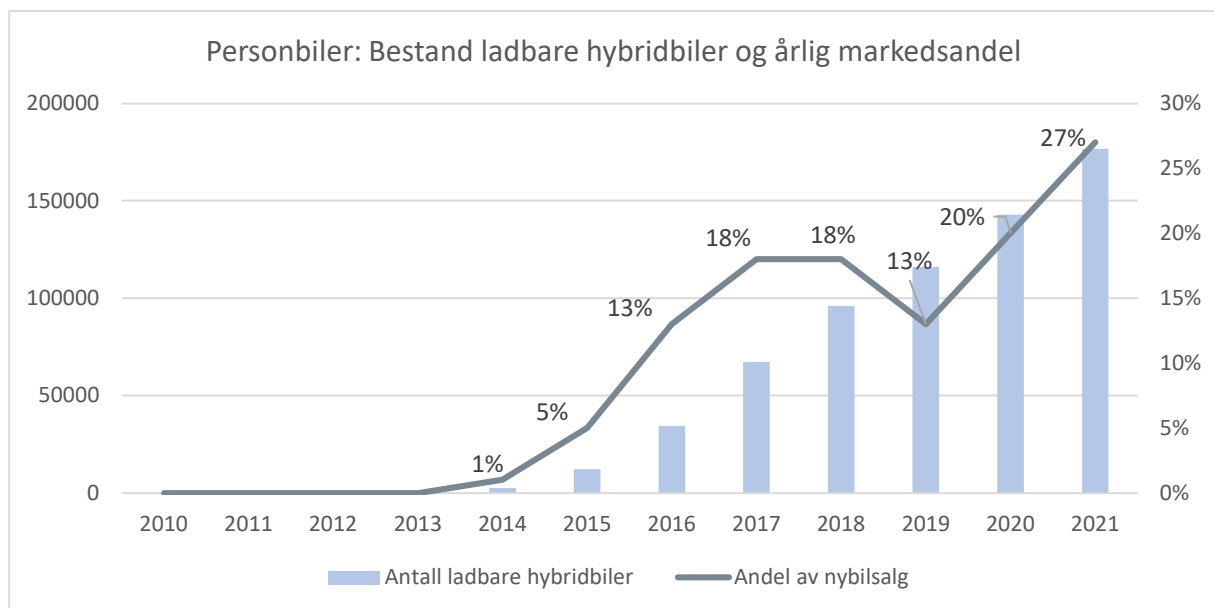
Det har vært en betydelig økning i salget av elbiler fra 2019 til 2021. I 2021 utgjorde elbiler 64 % av nybilsalget av personbiler, mot 42 % i 2019. Ved utgangen av 2021 var det registrert om lag 544 000 elektriske personbiler i Norge.



Kilde: Motorvognregisteret (elbil.no)

### Ladbare hybridbilers andel av bilparken og nybilsalg

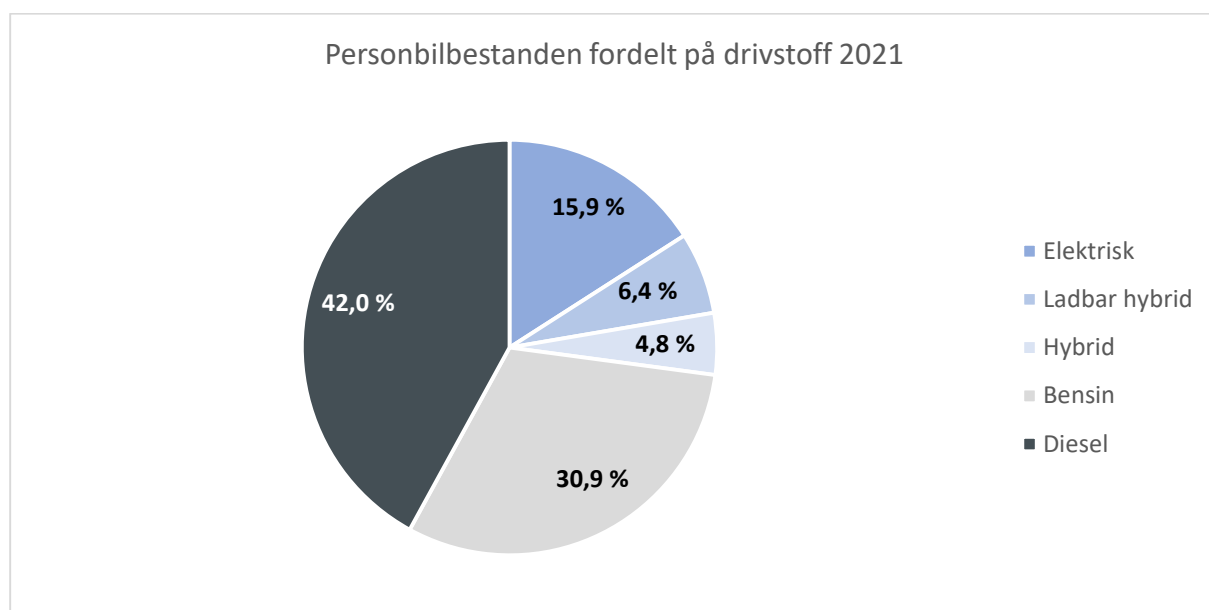
Ved utgangen av 2020 var det registrert ca. 177 000 ladbare hybridbiler. Ladbare hybridbiler hadde i 2021 27 % markedsandel av nybilsalget av personbiler, en økning fra 13 % i 2019.



Kilde: Motorvognregisteret (elbil.no)

## Personbilbestand fordelt på drivstoff

Personbilbestanden omfatter flest dieserbiler og bensinbiler, men elektriske biler har den største økningen. 15,9 % av den totale personbilbestanden er elektriske, og 6,4 % er ladbare hybrider.



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

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

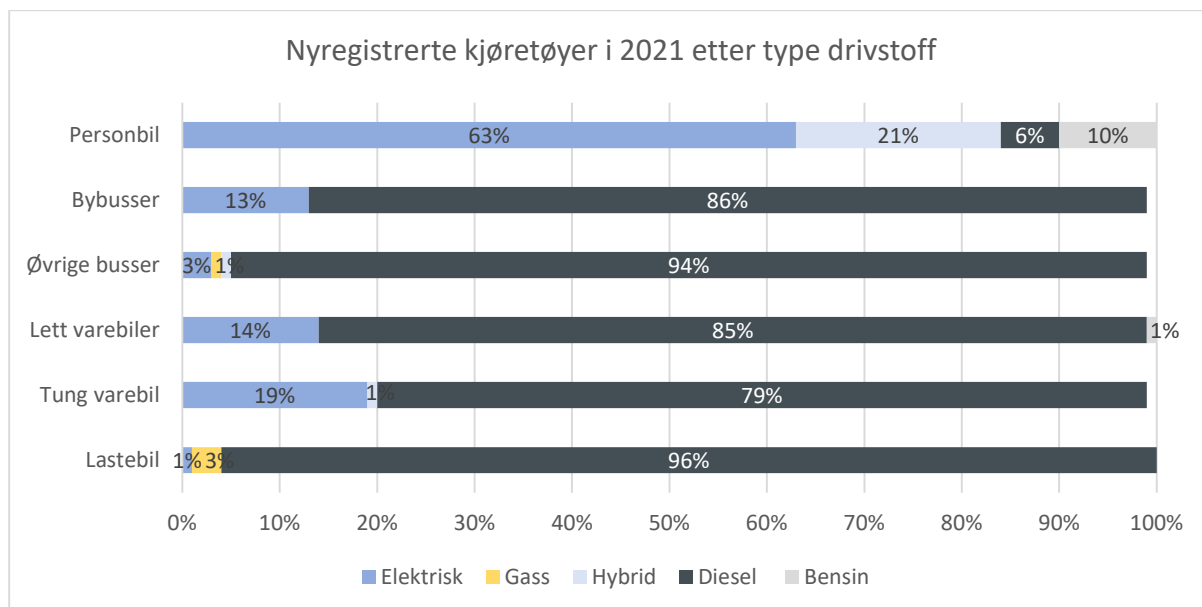
Personbiler	2017	2018	2019	2020	2021	2019-21 (%)
Bensin	1 127 429	1 063 772	1 023 894	951 747	893 437	-13 %
Diesel	1 268 864	1 260 946	1 250 620	1 259 233	1 215 484	-3 %
Elektrisk	138 829	195 054	260 688	340 002	460 734	77 %
Ladbar hybrid	67 362	94 188	112 216	146 153	184 503	64 %
Hybrid	90 254	105 664	121 166	125 991	139 370	15 %

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



## Nyregistrerte kjøretøyer

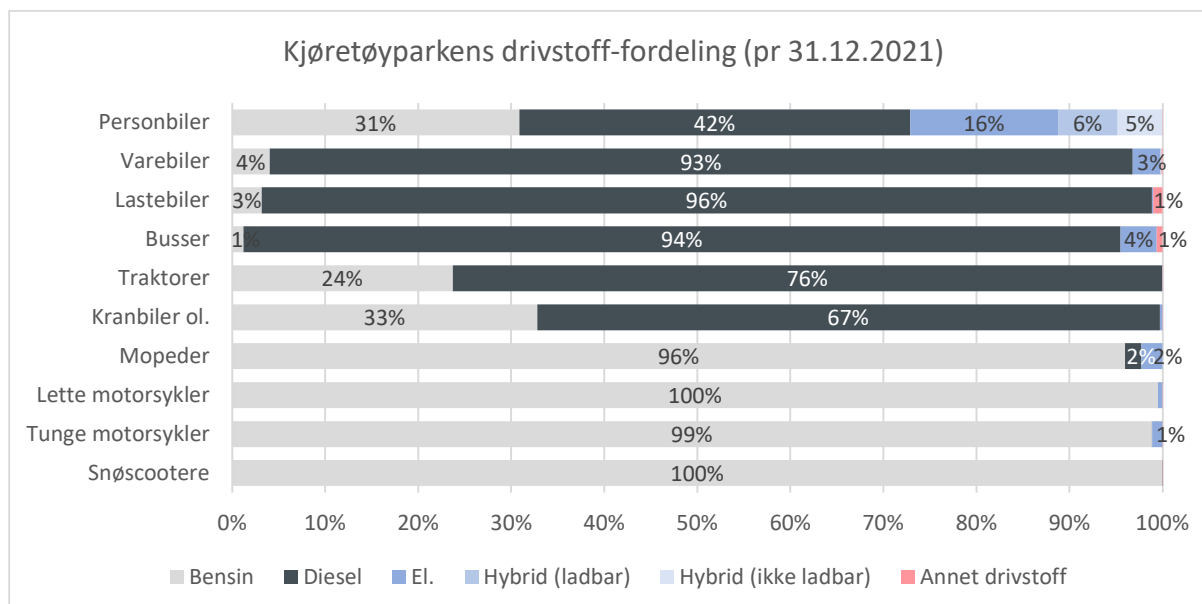
For varebiler utgjorde salget av elbiler 14 %. Utvalget av varebilmodeller med nullutslippsteknologi er mindre enn for personbiler, og de har kortere rekkevidde. Blant nyregistrerte bybusser i 2021 var 13 % elektriske. Produksjonen av elbusser skjer foreløpig i begrenset skala, men det forventes at tallet på elektriske bybusser vil øke kraftig i åra framover.



Kilde: Statens vegvesen

## Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling

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



Kilde: SSB tabell 11823 (Bilparken etter drivstoff)

## Busser etter type drivstoff

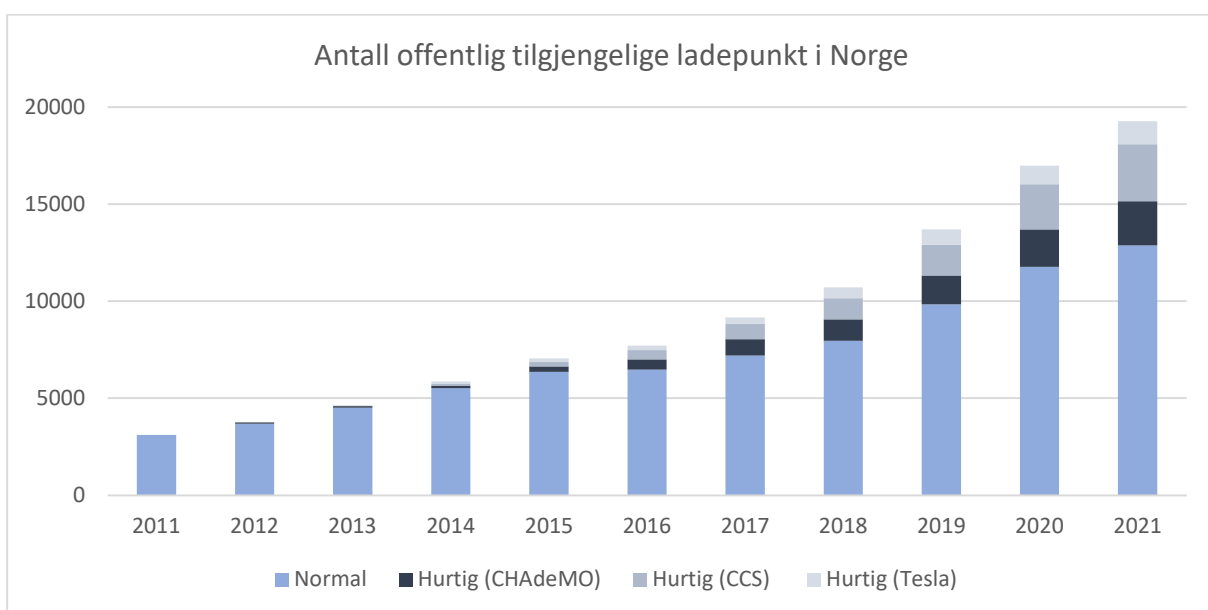
Busser er alle kjøretøy for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førersetet.

2021	Bensin	Diesel	El	Annet drivstoff	Totalt
Antall busser	169	13 224	546	85	14 024

Kilde: SSB tabell 11823 (Bilparken etter drivstoff)

## Offentlige ladepunkter

Ved utgangen av 2021 var det totalt 19 268 offentlig tilgjengelige ladepunkter i Norge. Hurtigladdere har 50 kW eller høyere effekt.



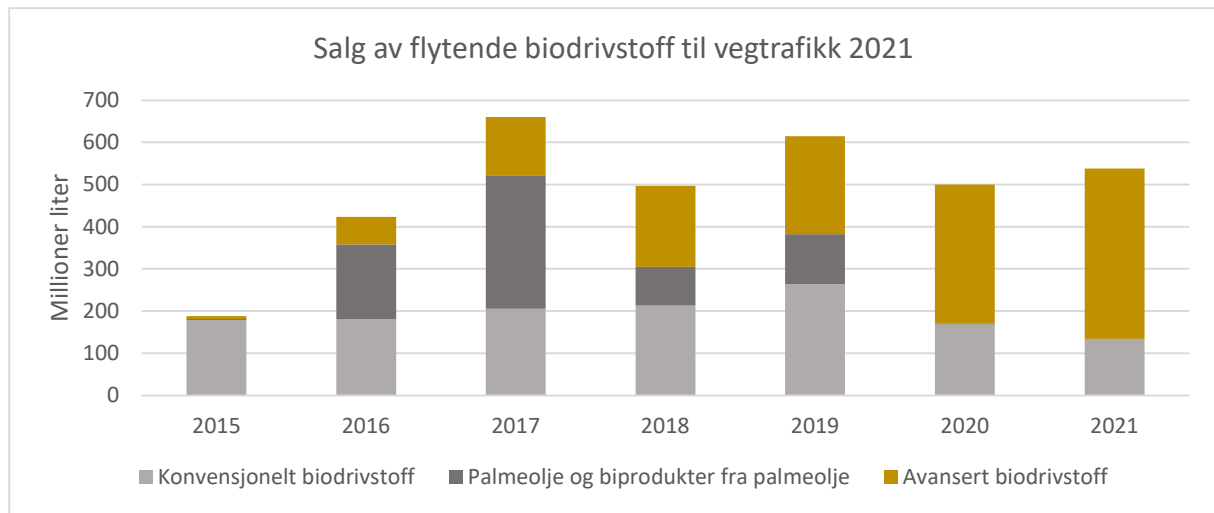
Kilde: Elbilforeningen

## Biodrivstoff

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

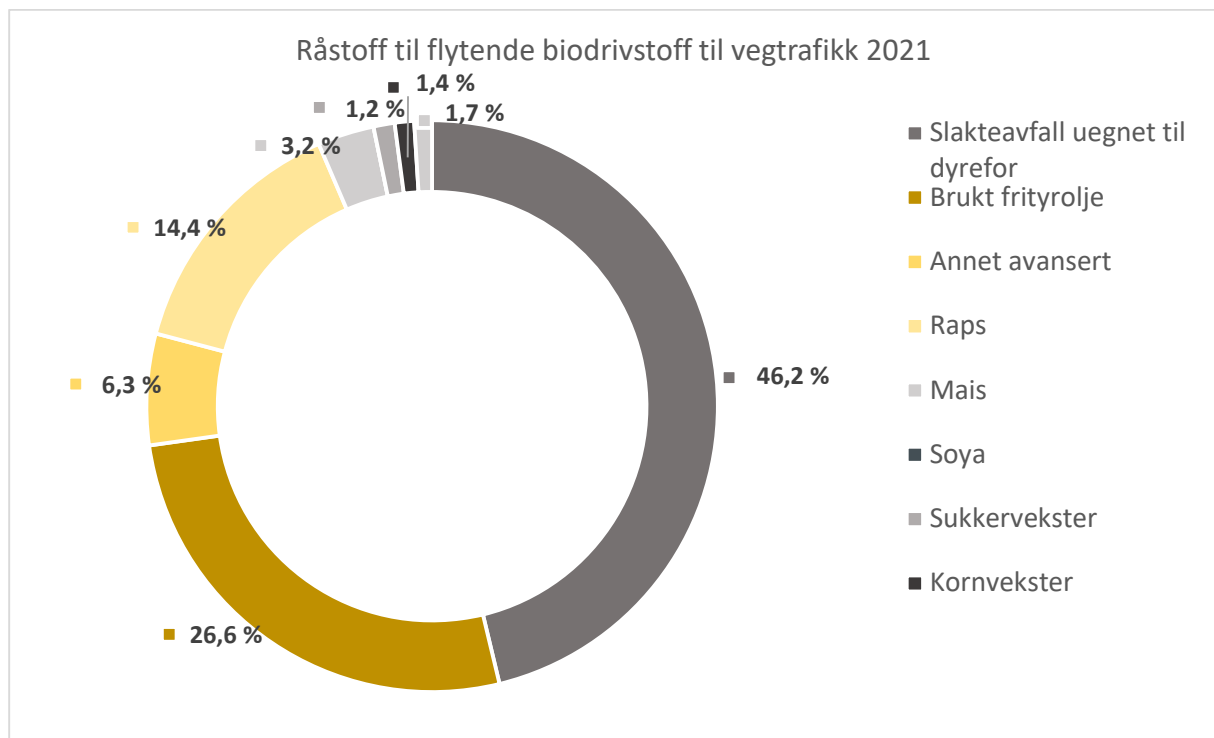
Dobbelttelling innebærer at en liter avansert biodrivstoff teller som to liter konvensjonelt biodrivstoff. Totalt ble det omsatt 538 millioner liter biodrivstoff til vegtransport i 2021, som er 8 % mer enn året før.

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



Kilde: Miljødirektoratet

Slakteavfall som ikke kan brukes til dyrefor var det mest brukte råstoffet i 2021, etterfulgt av raps og brukt fritryolje. Kun 1 % av råstoffene som ble brukt kom fra Norge. (2021 ble det ikke solgt biodrivstoff av palmeolje og biprodukter fra palmeoljeproduksjonen i Norge)



Kilde: Miljødirektoratet

## 7 Delemobilitet

### Bildeling

Flere bildelingselskaper har etablert seg de siste årene, og bruken av bildeling økte fram til 2019, før det ble en nedgang i 2020. Nedgangen kan skyldes at befolkningen grunnet covid-19 ble rådet til å unngå unødvendige reiser. Bildeling i 2021 viser stor økning.

Bildeling	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antall unike leietakere (aktive brukere som booket minst én gang ila året)	41 238	56 189	65 794	92 505	80 403	135 572
Antall biler til utleie (gjennomsnitt per år)	3 325	5 094	5 933	7 391	7 843	9632*
Bookinger	112 911	142 083	223 219	423 419	343 201	563 990

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

Kilde: Tall oppgitt fra utvalgte selskaper

### Bysykler

Det finnes i dag bysykler i en rekke byer i Norge. Under presenteres tall fra Oslo, Bergen, Trondheim (drifter: UIP) samt Lillestrøm og Porsgrunn (drifter: JCDecaux). Tallet for 2017 omfatter kun Oslo.

Det var økning fram til 2019, før det ble nedgang i 2020. Nedgangen kan skyldes etablering av utleie av elsparkesykler og/eller redusert aktivitet i byene grunnet covid-19.

Bysykler	2017*	2018	2019	2020	2021**
Antall unike brukere (aktive brukere som syklet minst én gang ila året)	76 959	115 583	130 578	92 330	67 209
Antall turer	2 676 945	3 025 338	3 539 025	2 902 982	2 219 008
Gjennomsnittstid per tur (min)	13,9	10,3	11,8	12,0	11,7

\*tall for 2017 omfatter kun Oslo

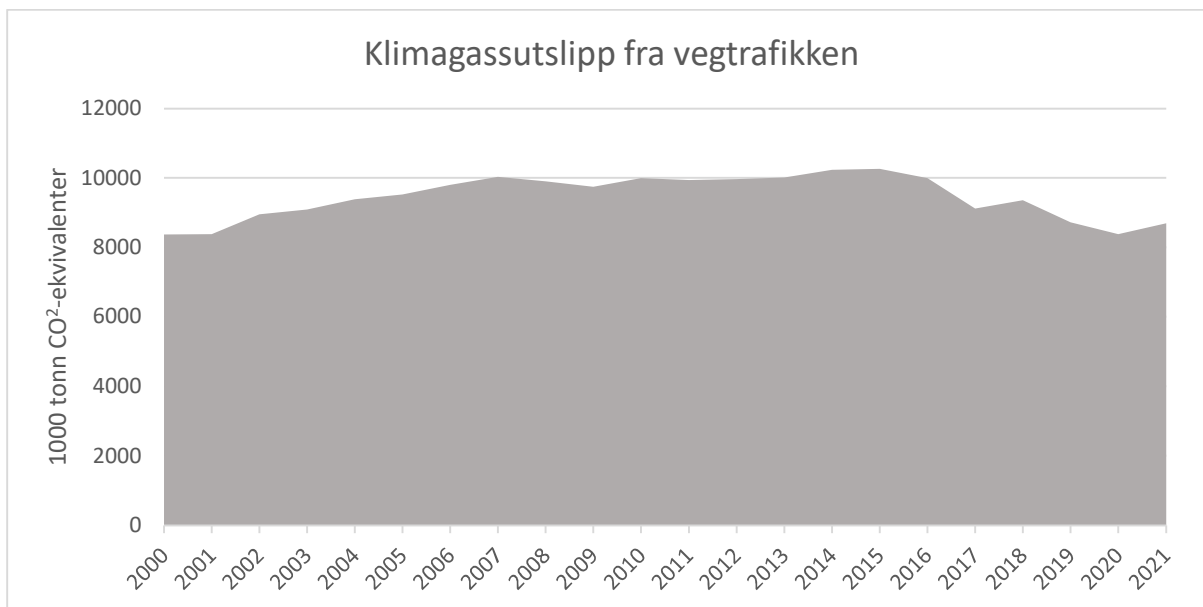
\*\*mangler tall fra Bysykkelen AS i Rogaland (750 eldelesykel) og Ås Bygdebike (150 eldelesykel)

Kilde: Tall oppgitt fra utvalgte selskaper (UIP og JCDecaux)

## 8 Klimakonsekvenser

### Klimagassutslipp fra vegtrafikken

Klimagassutslipp (1 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) fra vegtrafikk fra 1990 til 2021. Utslippene i 2021 var 3,8 % høyere enn i 2020. I perioden 1990-2021 var økningen på 17,1 %. Vegtrafikk sto i 2021 for 17,7 % av Norges klimagassutslipp.



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



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**