



Nasjonalt regnskap

for bærekraftig mobilitet 2023



Forord

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

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

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

Trondheim september 2024

Erlend Hoksrud Aakre
Direktør Transport og samfunn, Statens vegvesen

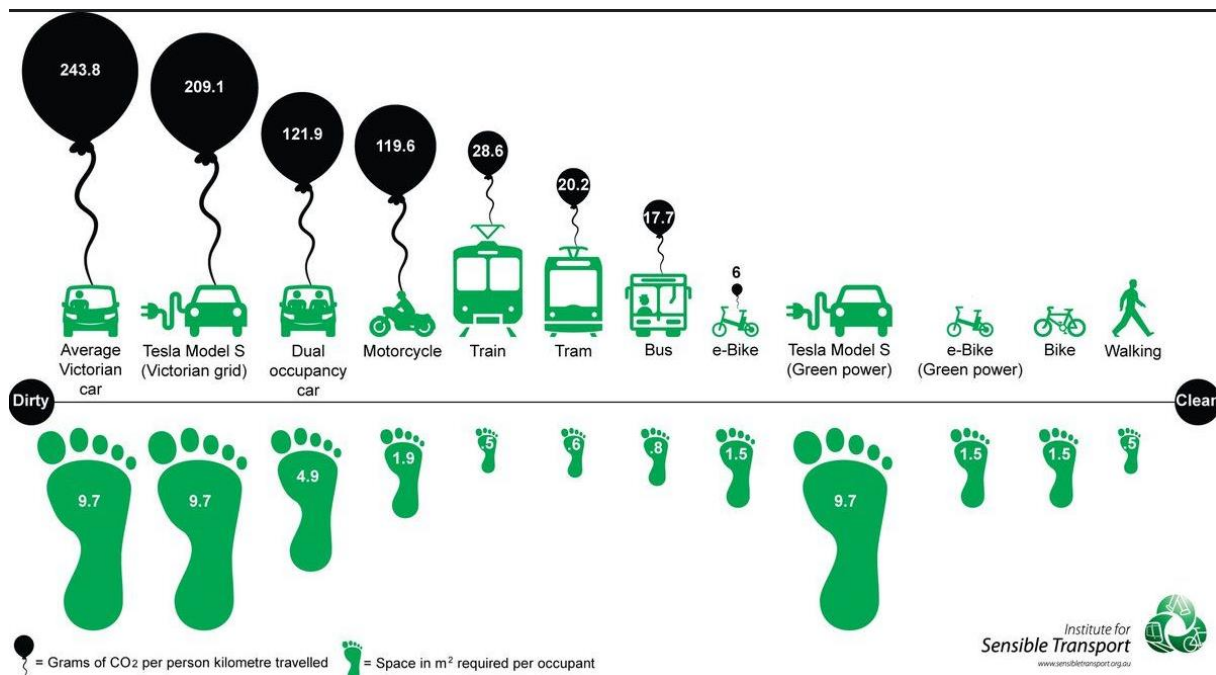
Innhold

Forord.....	1
Innledning.....	3
1. Reisevaner for hele landet.....	5
1.1. Daglige reiser i Norge.....	5
1.2. Reiselengde, reisetid og reisehastighet.....	8
1.3. Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper.....	10
1.4. Reiseformål.....	10
Ungdommers reiser.....	12
2. Gåing.....	13
2.1. Reiseandeler.....	13
2.2. Reiselengder.....	16
2.3. Reisetidspunkt.....	19
3. Sykling.....	20
3.1. Sykkelandeler.....	20
3.2. Sykkeltypen.....	23
3.3. Infrastruktur for gange og sykkel.....	24
4. Kollektivtransport.....	25
4.1. Kollektivandeler.....	25
4.2. Produksjon og billettinntekter.....	30
4.3. Infrastruktur for kollektivtrafikk.....	32
5. Delemobilitet.....	33
6. Trafikksikkerhet.....	35
6.1. Trafikksikkerhet for gående.....	35
6.2. Trafikksikkerhet hos syklende.....	37
6.3. Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken.....	39
7. Reisevaner i byområdene.....	40
7.1. Transportmiddelfordeling.....	40
7.2. Reiseandeler.....	44
7.3. Tilgang til transportmidler.....	47
8. Nullutslippskjøretøy og alternative drivstoff.....	52
Referanser.....	58
Figurer.....	60
Tabeller.....	62

Innledning

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

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



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

Veitrafikken utgjør 17 prosent av Norges totale klimagassutslipp. Utslippene fra veitrafikken kan blant annet reduseres gjennom kompakt by- og tettstedsutvikling, tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtrafikk, og nullutslippsteknologi (se figur 2).

Utslippene fra veitrafikk kan blant annet reduseres gjennom å:



Figur 2: Redusering av utslippene fra veitrafikk (Miljødirektoratet 2024/Miljøstatus.no)

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

Alle mennesker er avhengig av god mobilitet for at de skal kunne leve anstendige liv. Begrepet bærekraftig mobilitet inkluderer å lage transportløsninger som sørger for at alle har tilgang til trygge og tilgjengelige transportsystemer til en overkommelig pris. Dette innebærer å legge særlig vekt på behovene til sårbare grupper som eksempelvis barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre. God helse fremmes ved å legge til rette for aktiv transport som gåing og sykling, både gjennom helsegevinstene ved at flere går og sykler, men også gjennom reduksjon i luftforurensing, støy og ulykker assosiert med biltrafikk.

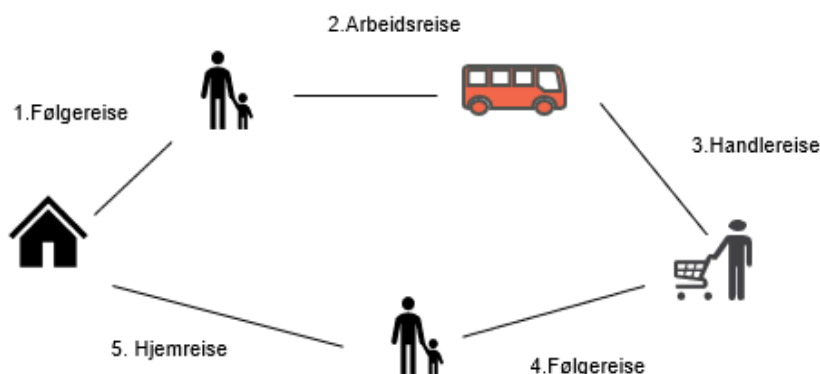
Rapporten omhandler persontransport og reisevaner, med fokus på bærekraftig mobilitet. Resultatene fra statistikken for 2020-2022 bør leses med Covid-19-pandemien og tilhørende restriksjoner som bakteppe. Antall daglige reiser gikk ned som følge av restriksjoner og reiseanbefalinger, og spesielt gikk dette ut over bruken av kollektivtransport.

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

1. Reisevaner for hele landet

I dette kapittelet presenteres statistikk om daglige reiser for hele landet sett under ett. Dataene er hentet fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). I RVU kartlegges reisevaner for personer som er 13 år eller eldre og bosatt i Norge.

En reise defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet (se figur 3). Når man går hjemmefra om morgenen for å levere i barnehagen, og så drar videre derfra til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter den definisjonen som brukes i RVU: En følgerreise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen). Reiser som ender hjemme, defineres ut fra formålet på foregående reise.



Figur 3: Eksempel på reiser slik de registreres i RVU (Opinion AS 2024a).

Etter RVU 2013/14 har det vært en overgang fra en ren telefonbasert undersøkelse til at en stadig større andel av respondentene svarer via spørreskje på web. Der telefonintervjuere tidligere kunne drilles i definisjoner på hva som regnes som en reise, og hva som inngår i ulike reisemidler, vil dette på web i større grad være opp til respondentene å vurdere. Dette kan eksempelvis ha betydning for om en tur til butikken registreres som én enkelt tur, eller om den registreres som to turer, en tur til butikken og en tur hjem.

1.1. Daglige reiser i Norge

Hovedtransportmiddel på daglige reiser i 2023

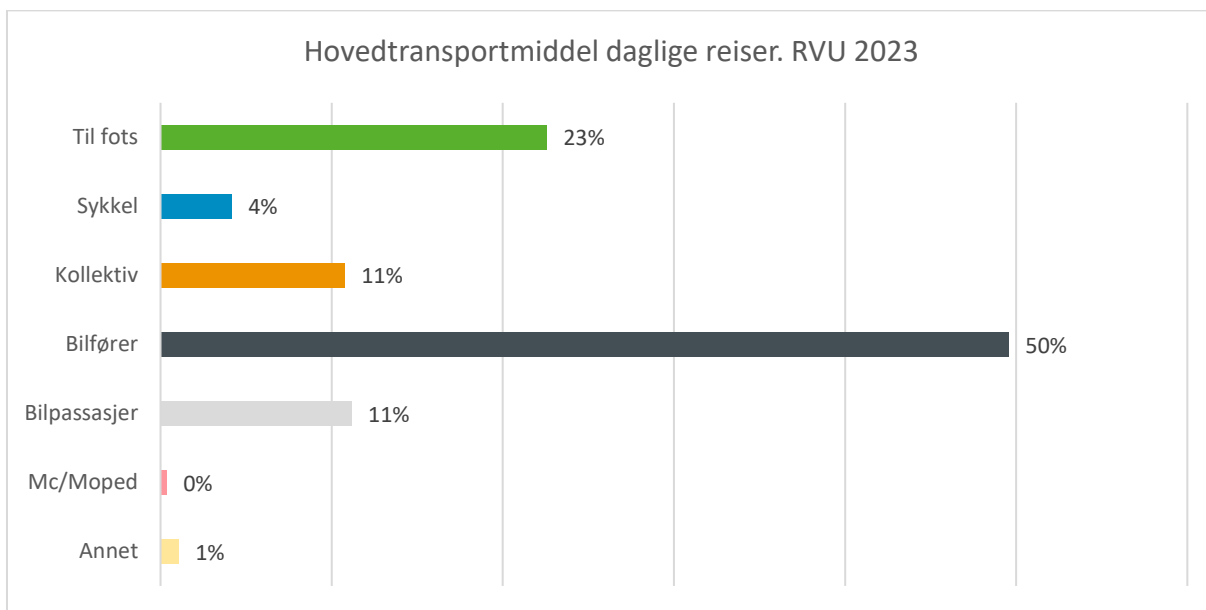
De aller fleste reiser i RVU er registrert med ett transportmiddel¹, f.eks. gange, bil eller sykkel, men det er også mulig å benytte flere transportmidler i løpet av en og samme reise. Man kan for eksempel gå til holdeplassen, ta bussen et stykke, for deretter å gå siste del frem til reisemålet. Det transportmiddelet som brukes på den lengste delen av reisen (i km), er definert som hovedtransportmiddel, og er det som vises i transportmiddelfordelingen.

Transportmiddelfordelingen er tilnærmet uendret fra 2022 til 2023. I 2023 ble 61 % av de daglige reisene gjennomført med personbil (bilfører + bilpassasjer). Gåing og sykling utgjorde 27 % av de daglige reisene, mens reiser med kollektivtransport² utgjorde 11 %. 1 % av alle reiser ble utført med MC/moped eller med annet transportmiddel (figur 4). Annet er en samlekategori for alle transportmidler som ikke inngår i de andre kategoriene, eksempelvis fly, snøscooter, sparkesykkel, spark, ski, rullebrett, rulleskøyter osv.

¹ 88 % av reisene er registrert med kun ett transportmiddel.

² Kollektivtransport omfatter buss, tog, bane, trikk, båt, ferge og drosje / taxi. Særlig i distriktene kan drosje / taxi være en viktig del av kollektivtilbudet. Drosje / taxi to utgjør omtrent 2 % av kollektivreisene.

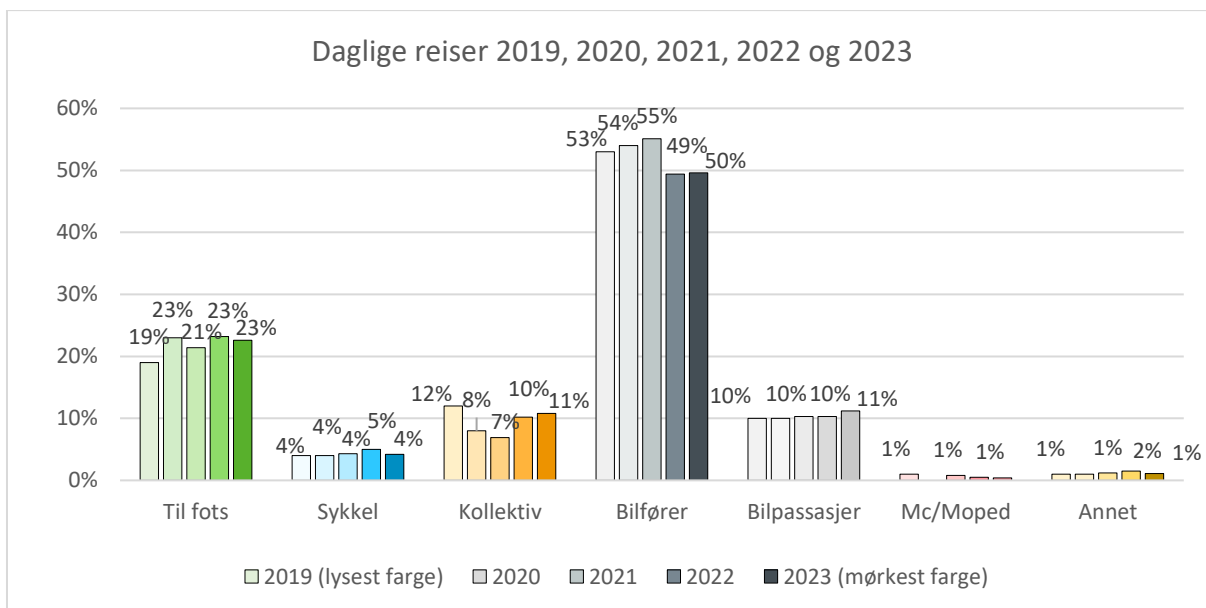
Det finnes ingen egen kategori for el-sparkesykkel. Enkelte respondenter har registrert turer med el-sparkesykkel under sykkel, andre har registrert disse turene under annet.



Figur 4: Hovedtransportmiddel på daglige reiser. RVU 2023. (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

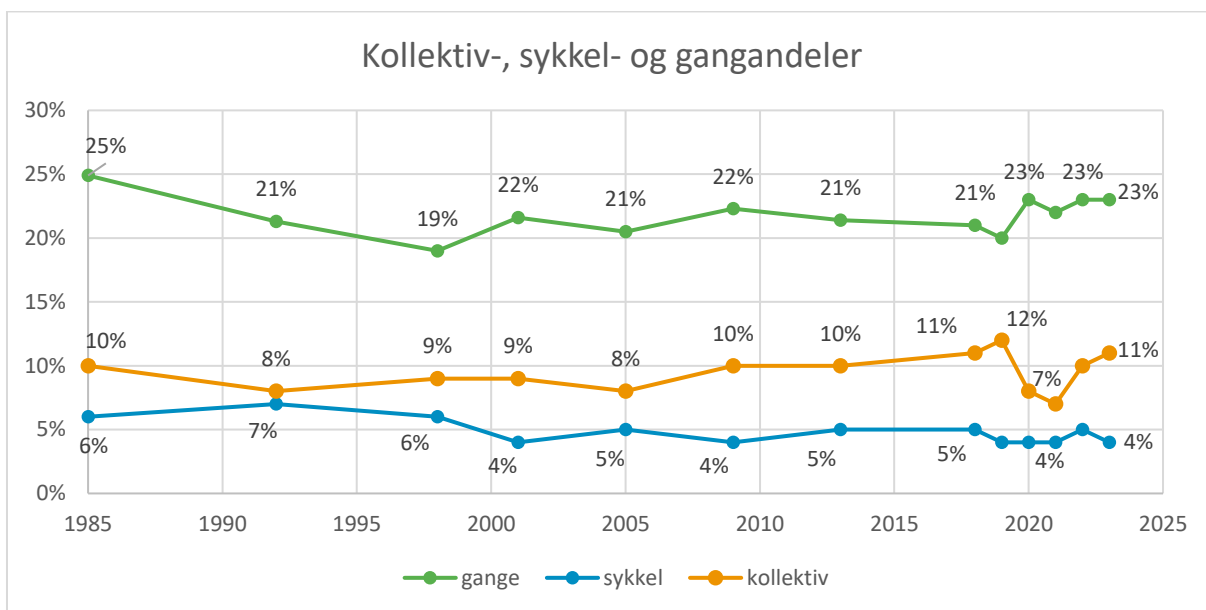
Figur 5 viser utvikling i andelen reiser med de ulike transportmidlene over de fem siste årene. Årene 2020-2022 var preget av covid-19-pandemien med tilhørende tiltak og restriksjoner, noe som påvirket folks reisevaner, der den tydeligste endringen var en nedgang i kollektivreiser.

Andelen turer til fots har økt fra 19 % i 2019 til 23 % i 2020, og har siden holdt seg stabil. Det var en nedgang i andelen reiser med kollektivtransport fra 12 % i 2019 til 7 % i 2021. Andelen bilreiser økte noe under covid-19, men i 2023 er andelen nede i 50 %, og lavere enn i 2019. Andelen daglige reiser som bilpassasjer er uendret i perioden 2019-2023. Det samme gjelder for sykkel.



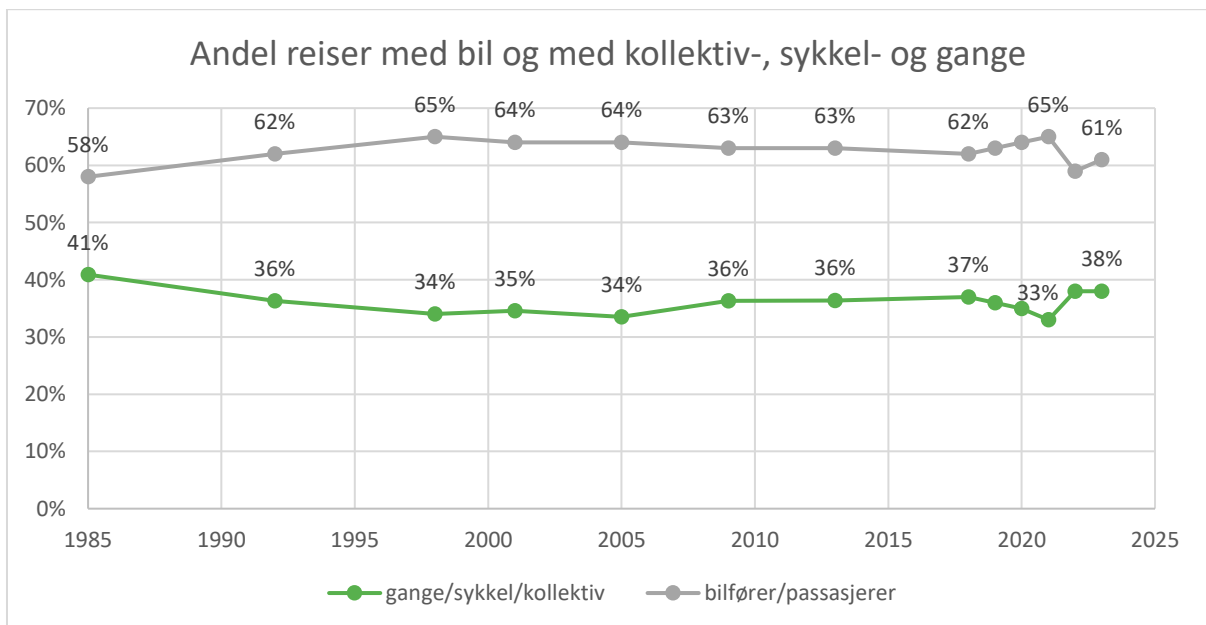
Figur 5: Daglige reiser 2019, 2020, 2021, 2022 og 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Over tid er andelen for gange, sykkel og kollektiv stabile. Gange utgjør i overkant av 20 % av turene, kollektiv rundt 10 % og sykkel rundt 5 % (figur 6).



Figur 6: Kollektiv-, sykkel- og gåandeler på daglige reiser (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a)

Bilandelen, fører og passasjer samlet, økte fram til 2000. I 2023 er bilandelen er nede i 61% (se figur 7). Tilsvarende sank samlet andel av reiser til fots, sykkel og kollektiv i fram til år 2000, med en svak oppgang for 2023.



Figur 7: Andel med bil og bærekraftige reisemidler på daglige reiser (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a)

1.2. Reiselengde, reisetid og reisehastighet

Gjennomsnittlig reiseavstand for daglige reiser, uavhengig av reisemiddel, er 18,2 km. Samtidig er de fleste reiser betydelig kortere, og over halvparten av alle reiser er 5 km eller kortere. Også for bil og kollektiv er flertallet av reisene godt under 10 km. Et fåtall av reisene er svært lange og trekker dermed gjennomsnittet opp.

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

Tabell 1: Gjennomsnitt reiselengde, reisetid og hastighet (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

2023	Transportmiddel- fordeling (%)	Gjennomsnitt reiselengde (km)	Gjennomsnitt reisetid (min)	Hastighet (km/t)
Fotgjenger	23 %	2,1	29,7	4,6
Syklist	4 %	4,8	20,3	14,3
Kollektivreisende	11 %	22,0	41,1	25,7
Bilfører	50 %	19,5	30,0	35,4
Bilpassasjer	11 %	28,6	40,5	36,3
MC-/Mopedfører	0 %	27,9	40,2	40,1
Annet ³	1 %	368,7	101,5	109,9
Alle reisende	100 %	18,8	32,5	27,2

Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag har økt fra 2022 til 2023 (se tabell 2), noe som kan skyldes at reiseaktiviteten var kunstig lav i perioder under pandemien, blant annet som følge av pålagte restriksjoner. Gjennomsnittlig antall reiser per person er fremdeles lavere enn i 2019. Endringen i antall turer etter 2013/14 kan også ha sammenheng med en gradvis dreining bort fra telefonintervju, mot økt bruk av spørreskjema på web.

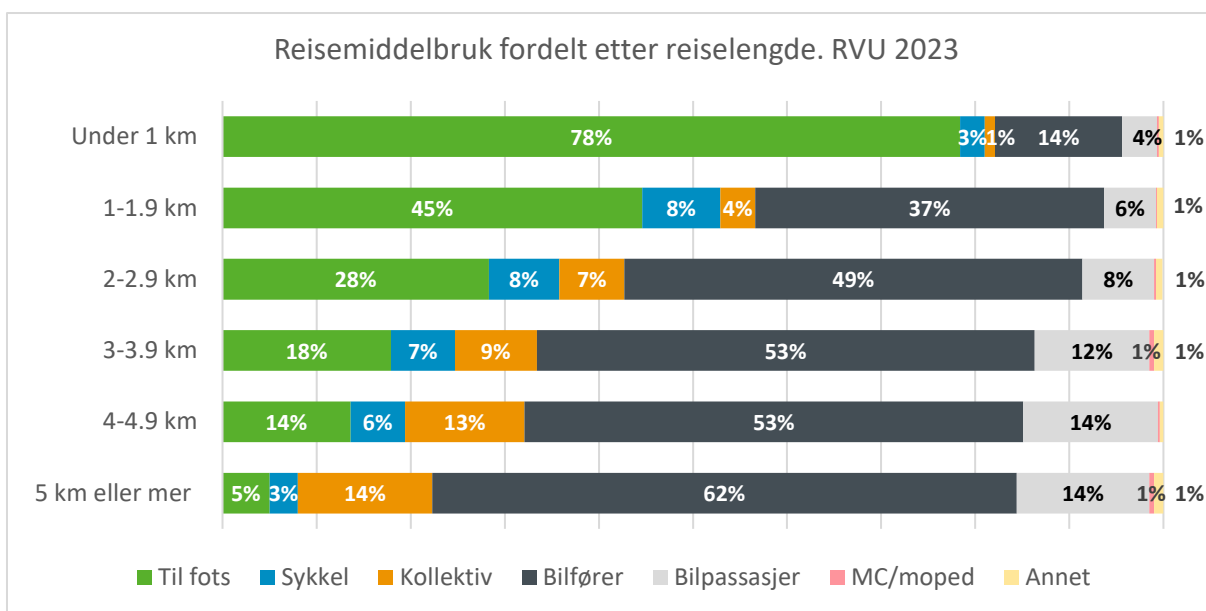
Gjennomsnittlig reiselengde per reise har økt over tid, fra 11,9 km i 2001 til 18,8 km i 2023, og reisetiden per reise har også økt i takt med reiselengden. Når hele reisedagen summeres opp, er det en del variasjon både opp og ned, men ingen entydig endring over tid, hverken i reiselengde eller reisetid.

Tabell 2: Reiselengde og reisetid for alle reiser (Denstadli et al 2002, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a, TØI 2024)

	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021	2022	2023
Antall reiser (per person per dag)	3,09	3,30	3,22	2,82	2,35	2,54	2,42	2,55
Reiselengde (Km per reise)	11,9	12,0	14,1	15,6	16,6	15,4	18,2	18,8
Reiselengde (Km per person per dag)	36,8	42,1	45,3	43,2	35,9	38,7	44,1	43,8
Reisetid (Minutt per reise)	20	23	23	25	26	26	32	32
Reisetid (Minutt per person per dag)	62	76	76	71	58	65	75	79

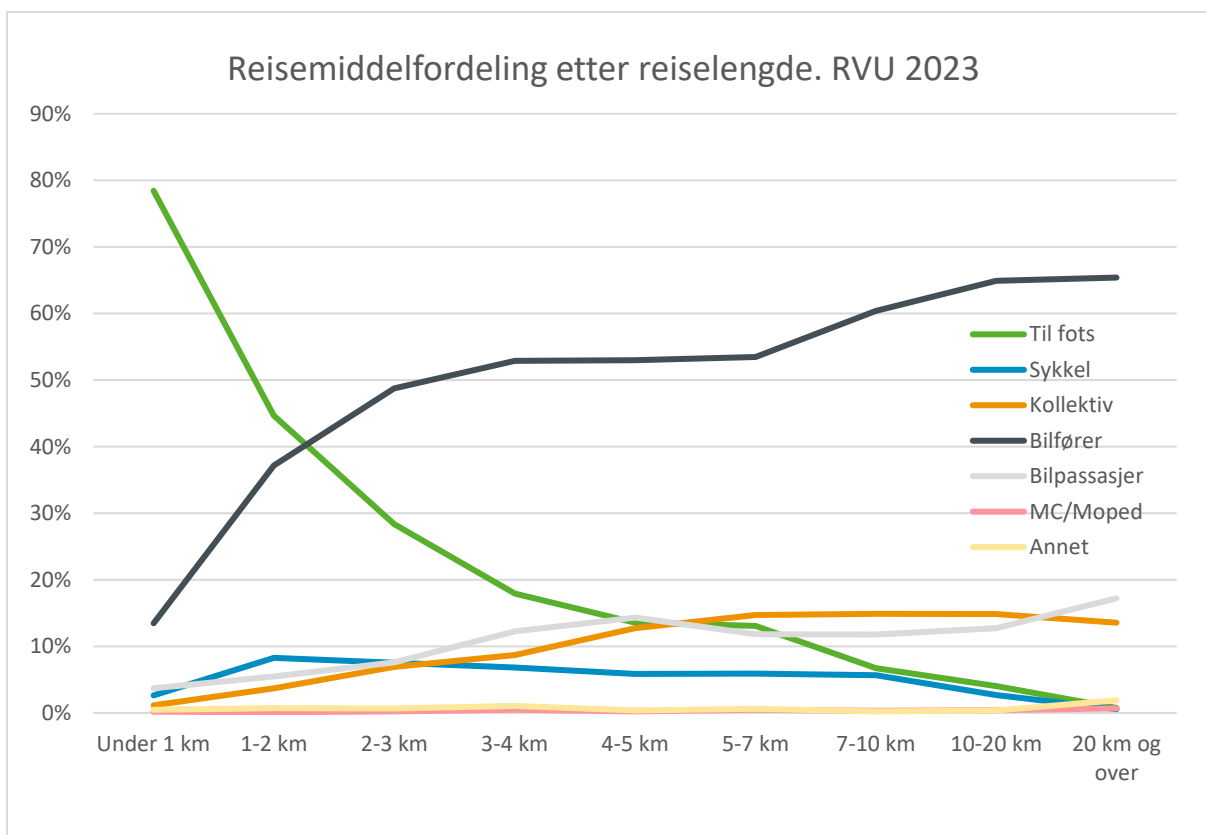
Av alle reiser som er kortere enn 1 km, er 78 % til fots (se figur 8). Sykkelandelen er relativt jevnt rundt 6-8 % på korte reiser mellom 1 og 5 km. Andelen kollektivreiser øker noe med reiselengden, men utgjør kun 14 % av reisene på 5 km eller mer. Når reiselengden øker synker gåandelen, samtidig som bilandelen øker.

³ Annet inneholder flyreiser, noe som bidrar til lang gjennomsnittlig reiselengde og reisetid.



Figur 8: Reisemiddelbruk fordelt etter reiselengde. RVU 2023 (Opinion 2024a, TØI 2024)

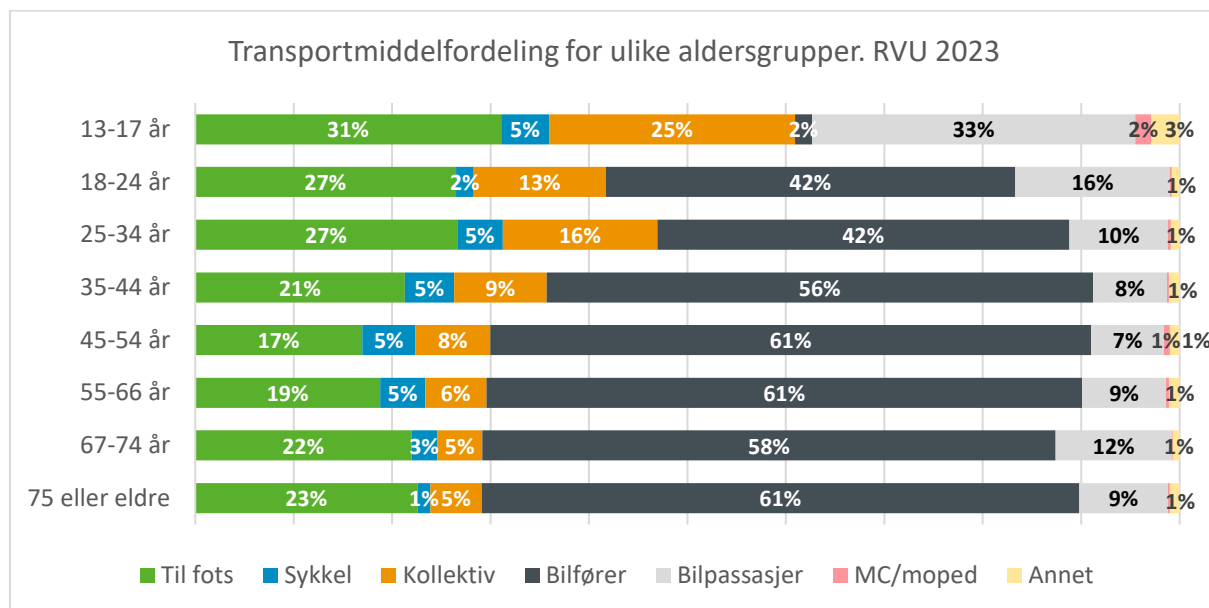
Reiselengden har betydning for hvilket reisemiddel vi velger. På korte turer velger de fleste å gå. Er reisen lenger enn ca. 2 km, er det flere som velger å kjøre bil enn de som går (figur 9). Og er reisen lenger enn om lag 5 km er det flere som velger å være passasjer på kollektivtransport eller i bil, enn de som går. På turer inntil 2-3 km er det flere som velger å sykle enn å være passasjer. Når reisen er lengre enn dette er det flere passasjerer både på kollektivtransport og i bil enn syklistene.



Figur 9: Andel som går, sykler og bruker andre transportmidler på ulike reiselengder. RVU 2023 (Opinion 2024a, TØI 2024)

1.3. Hovedtransportmiddel for ulike aldersgrupper

Andelen turer til fots er høyest i aldersgruppene opp til og med 34 år og lavest i aldersgruppen 45-54 år, men stiger deretter noe med alderen. Kollektivandelen synker kraftig fra 18-års alderen, og faller ytterligere ved 35 år. Andelen turer som bilpassasjer er også høyest blant de yngste, og lavest i alderen 45-54 år (se figur 10).



Figur10: Transportmiddelfordeling for ulike aldersgrupper. RVU 2022 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

1.4. Reiseformål

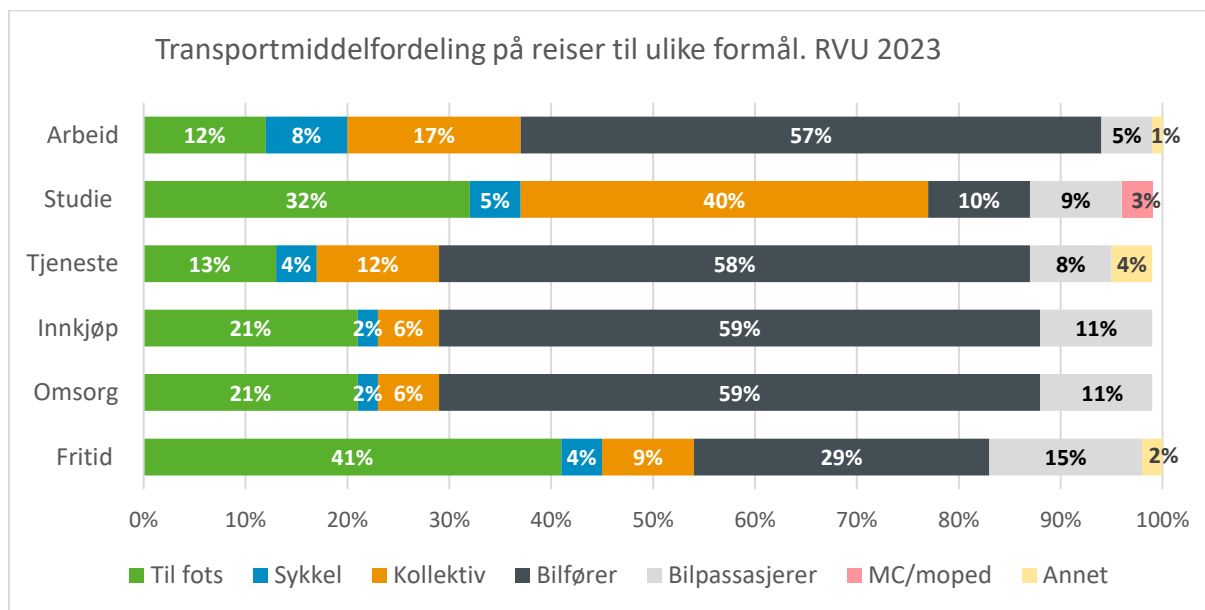
Hovedtransportmiddel for ulike reiseformål

Reisens formål har stor betydning for hvilke transportmidler som brukes. Handels- og servicereiser utgjør den største andelen av reisene (27 %), etterfulgt av fritidsreiser (23 %) og arbeidsreiser (23 %) (Opinion AS 2024a).

Gange er mest vanlig på fritiden. Samtidig som 4 av 10 gangturer gjøres på fritiden, gjøres også 41 % av fritidsreisene til fots. Reiser til studier/skole, har den klart største kollektivandelen og den største sykkelandelen når ulike reiseformål sammenlignes. Samtidig utgjør reiser til studier/skole utgjør kun 5% av det totale antall reiser⁴. Likevel utgjør reiser til studier/skole nær 1 av 5 kollektivreiser, men kun 1 av 20 sykkelreiser.

⁴ Respondentene er fra 13 år og oppover. Dermed er ikke reiser til for eksempel barneskolen (7-12 år) med.

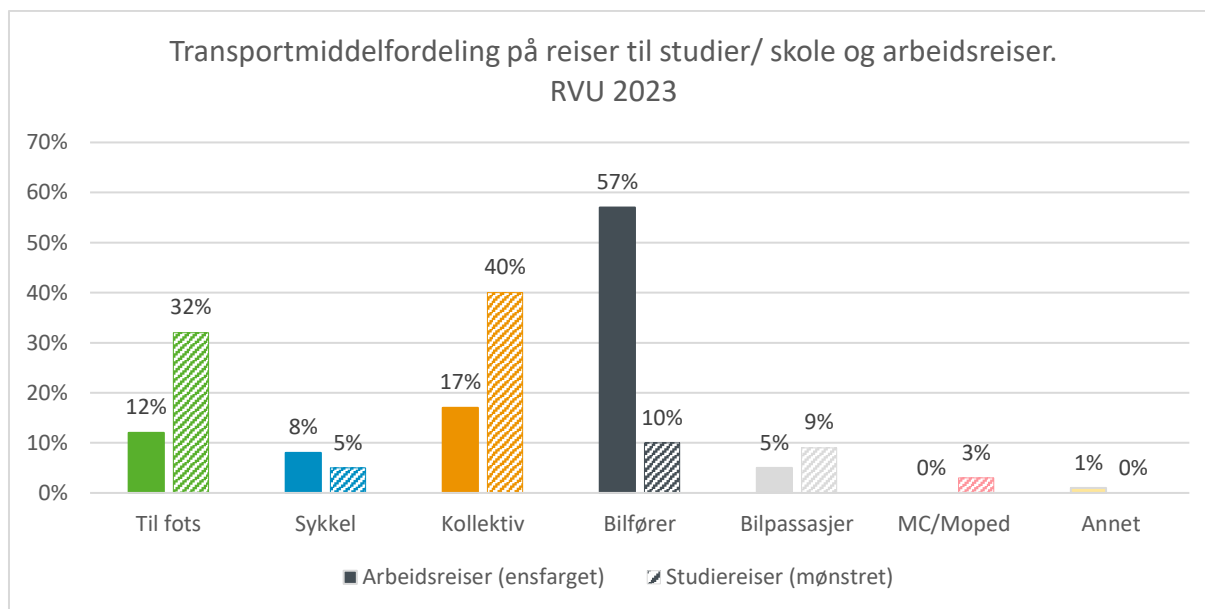
Andelen arbeidsreiser gjennomført med sykkel er noe lavere enn for reiser til studier/skole, men likevel høy sammenlignet med andre reiseformål (se figur 11), og mer en 4 av 10 sykkelture er til/fra arbeid.



Figur 11: Transportmiddelfordeling på reiser til ulike formål. RVU 2023 (Opinion AS 2024a)

Hovedtransportmiddel på arbeidsreiser og reiser til skole/studiested

Med arbeidsreiser og reiser til skole/studiested menes reiser mellom hjem og arbeidssted/studiested. Reiser i arbeidstida inngår ikke. Figur 12 illustrerer hvor store forskjeller det kan være i reisevanene til ulike reiseformål. Forskjellene kan bl.a. knyttes til ulikheter i alder, livsfaser og tilgang til transportmidler.



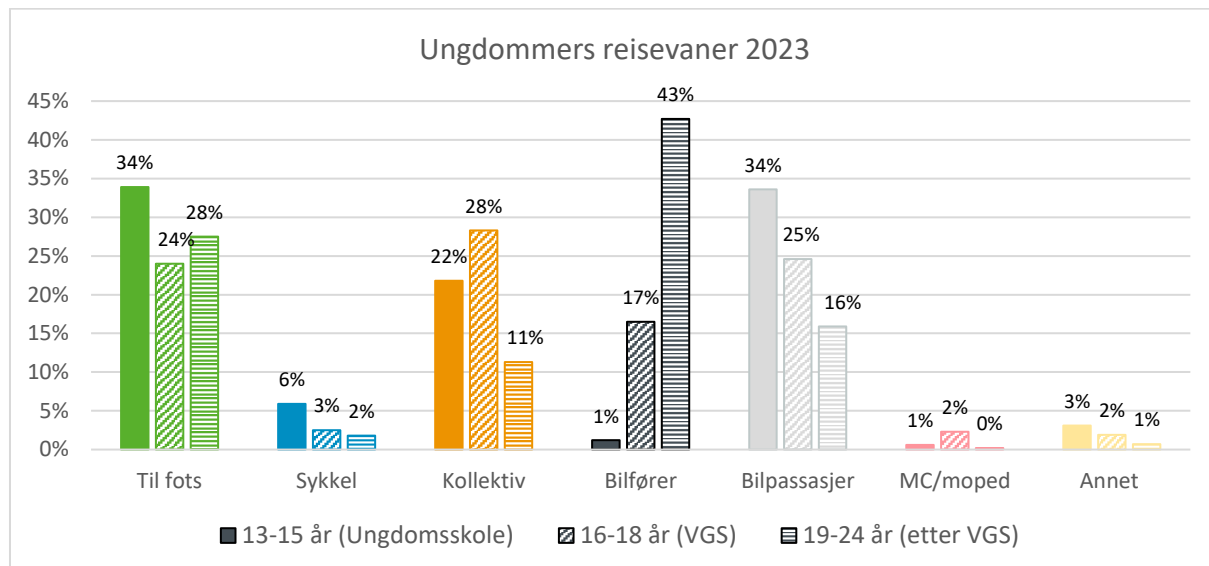
Figur 12: Transportmiddelfordeling på reiser til studier/ skole og arbeidsreiser. RVU 2023 (Opinion AS 2024a)

Ungdommers reiser

Ungdommers reisevaner

Det er store forskjeller mellom de yngste aldersgruppene når det gjelder transportmiddelbruk (figur 13). Elever på videregående skole (16-18 år) har høy kollektivbruk, særlig knyttet til skolareiser. De eldste ungdommene (19-24 år) kjører mye bil, og sykler lite, og bruker mindre kollektiv. Andelen reiser som bilpassasjer synker med økende alder.

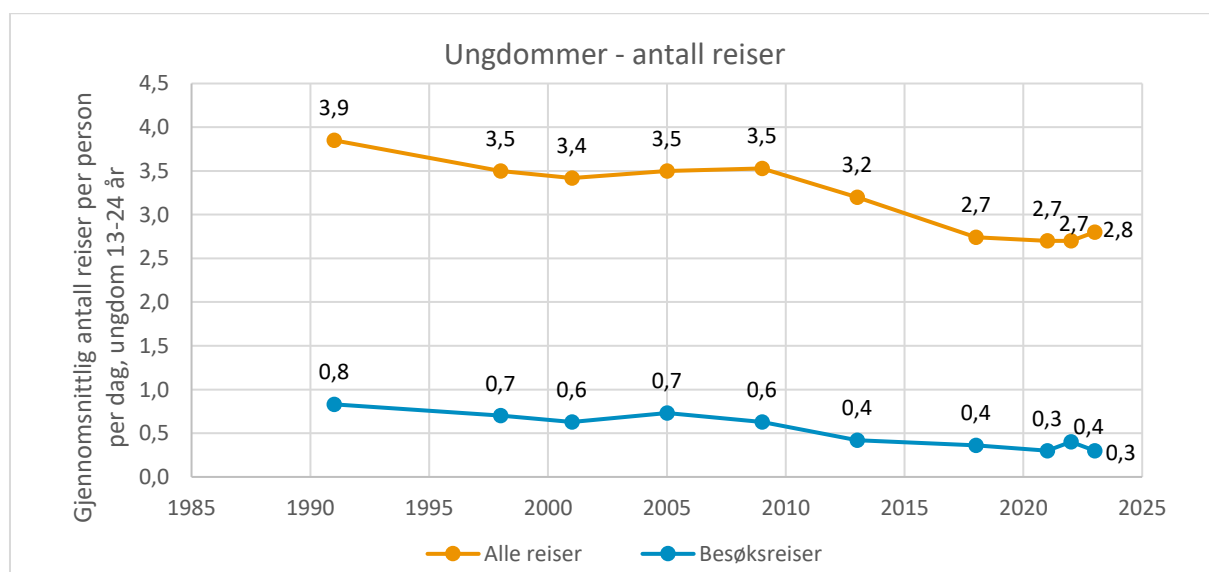
Antall mopedbiler utgjør foreløpig en svært liten del av gruppen MC/moped.



Figur 13: Ungdommers reisevaner 2023 (Opinion AS 2024a)

Ungdom reiser mindre enn før

De unge reiser mindre enn tidligere, og nedgangen var særlig stor mellom 2009 og 2018. Når det gjelder besøksreiser viser den lange trenden en svak nedgang, selv om antall besøksreiser de siste årene har vært relativt stabilt (se figur 14).



Figur 14: Ungdommer - antall reiser (Ellis et al. 2020, TØI 2022a, TØI 2024)

2. Gåing

Den nasjonale gåstrategien (2012) har to hovedmål:

- Det skal være attraktivt å gå for alle
- Flere skal gå mer

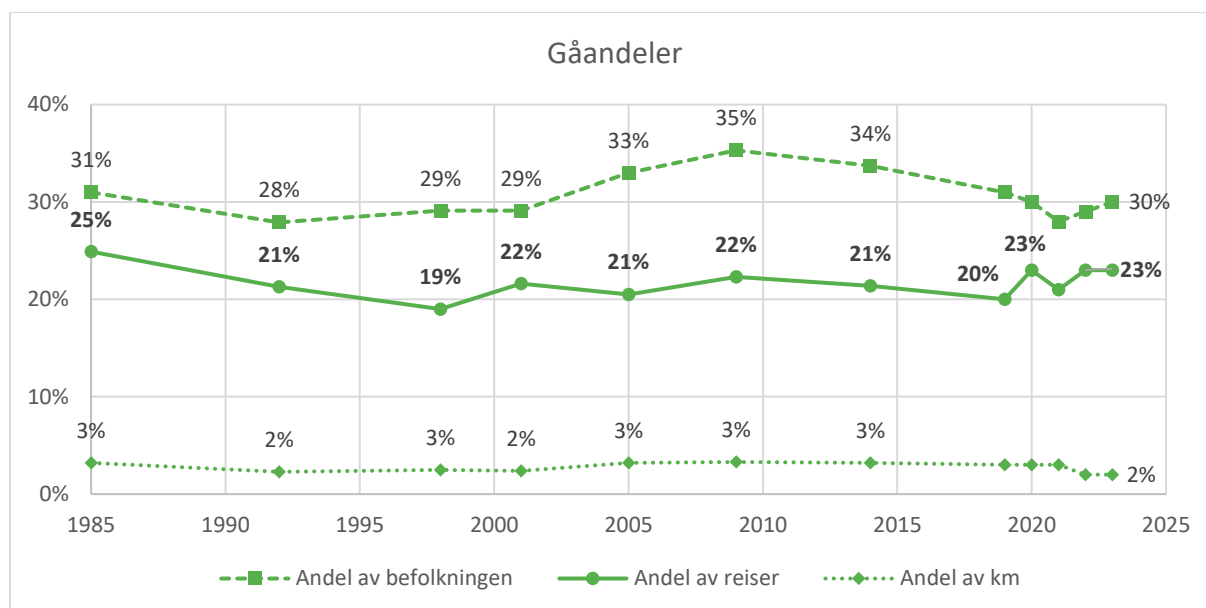
Trafikkreglene regner som gående både personer som går til fots og «den som går på ski eller rulleski, fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke, leier sykkel eller moped, triller liten elektrisk motorvogn eller barnevogn eller bruker lekekjøretøy». Resultatene fra RVU om gåing er basert på turene der respondentene har svart «til fots». Hva som ligger i begrepet «til fots» er opp til respondentene å tolke, og det er ikke gitt noen nærmere informasjon til respondentene om hva som skal, eller ikke skal, inkluderes.

Tiltakskatalog for transport og miljø presenterer ulike tiltak for å legge til rette for gående, se <https://www.tiltak.no/tag/gange/>

2.1. Reiseandeler

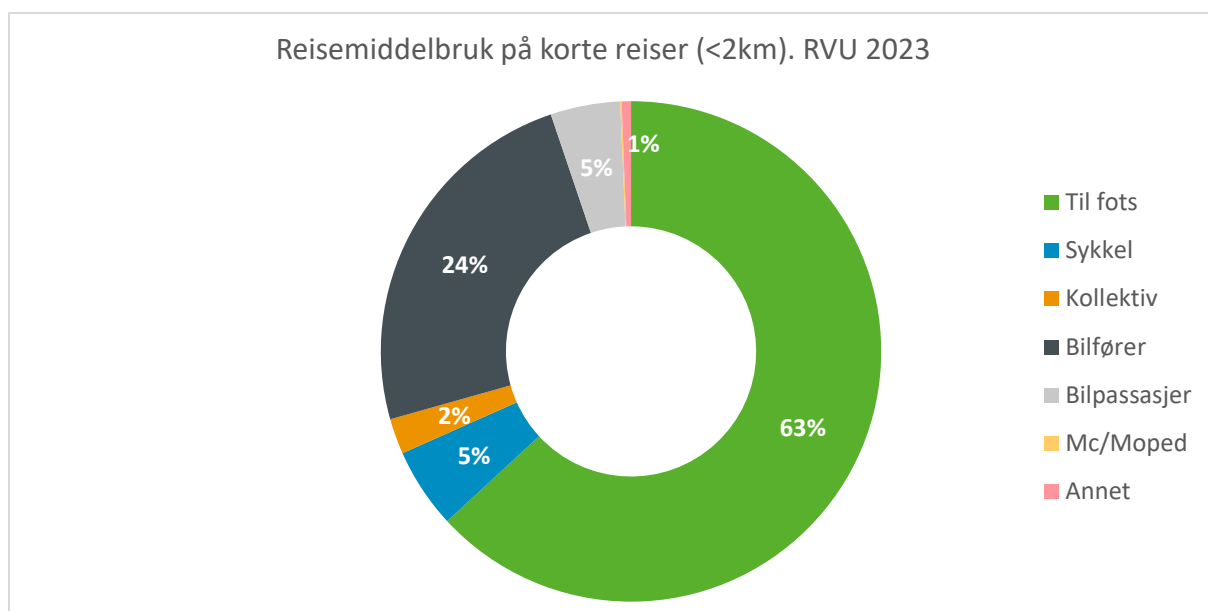
Andel reiser til fots

Andelen reiser med gange som hovedreisemiddel er relativt stabil over tid, og utgjør 23 % av alle reiser i 2023 (se figur 15). Den tilbakelagte reiselengden for disse gangturene utgjør 2,5 % av alle reiste kilometer. I gjennomsnitt går 30 % av befolkningen minst en tur (der gange er hovedreisemiddelet) i løpet av en dag.



Figur 15: Gåturenes andel av alle reiser over tid (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a)

På korte reiser (< 2 km) er reiser til fots det viktigste hovedtransportmiddelet og utgjør 63 % av de korte reisene, se figur 16. Andelen reiser som bilfører utgjør 24 %. Her inngår alle korte reiser, også de som inngår som ett ledd i en lengre reisekjede. Reisemiddelfordelingen for korte reiser som starter eller slutter i hjemmet, skiller seg ikke vesentlig ut fra alle korte reiser.



Figur 16: Reisemiddelbruk på korte reiser (< 2 km). RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Gåing som en del av reiser med andre transportmidler

I tillegg til reiser der gange er hovedtransportmiddel, kommer gåturer som gjøres i kombinasjon med bruk av andre transportmidler, der gåturen utgjør kun en mindre del av reisen. Dette utgjør omtrent 10 % av alle reiser. Av disse turene som inkluderer gange i tillegg til hovedtransportmiddelet, er 63 % i forbindelse med kollektivreiser, mens 35 % er i forbindelse med bilreiser (som fører eller passasjer).

38 % av respondentene har i løpet av en dag gjennomført turer hvor gange er registrert (som hovedtransportmiddel og/eller på en mindre del av reisen).

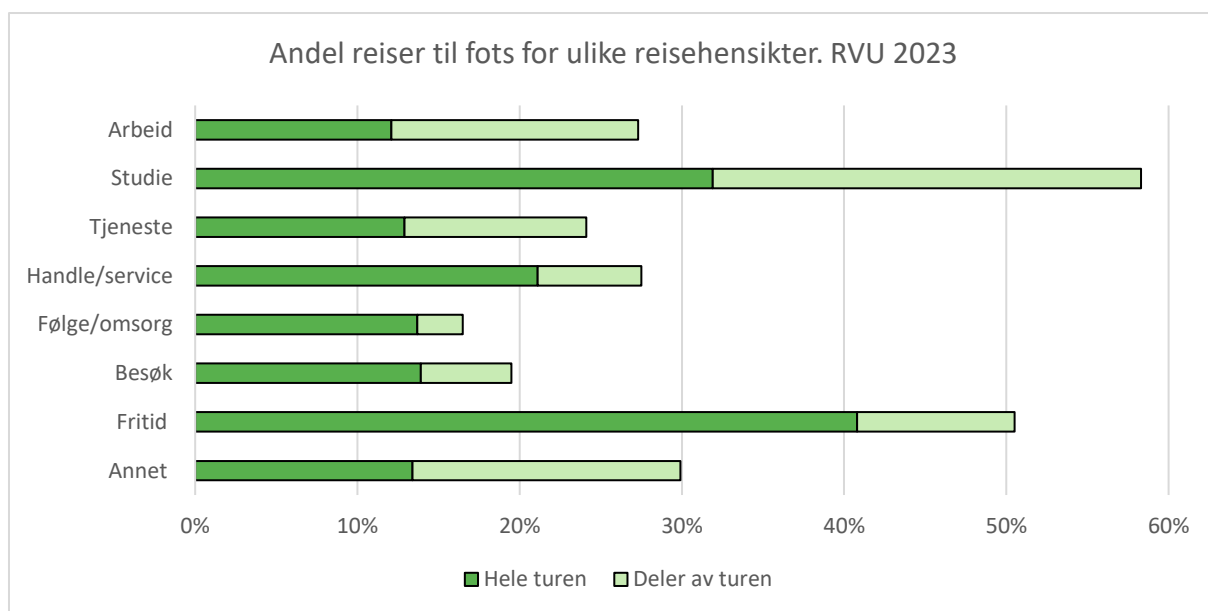
Det er verdt å merke at det kun er registrert ett transportmiddel for de aller fleste reiser. Dermed er eksempelvis gange fra der man parkerte bilen og frem til reisemålet ikke registrert på disse reisene. Kollektivreiser skiller seg noe ut, men likevel er det hele en av tre kollektivreiser hvor det ikke er registrert andre transportmidler enn kollektiv, og dermed ingen informasjon om hvordan personene eksempelvis kom seg til og fra holdeplass.

Andel reiser til fots for ulike reisehensikter

Andelen reiser til fots som hovedreisemiddel er størst på fritidsreiser og studiereiser. På fritidsreiser kan det å gå være hele eller en del av hensikten. En del av disse turene er turer for turens egen del. Basert på turer registrert som «gåtur, joggetur eller skitur» og «luft hund», kan omfanget anslås til i størrelsesorden 7 % av alle turer, men hvor mange dette faktisk gjelder er usikkert.

Andelen gåturer er også høy på handle- og servicereiser. Dette kan henge sammen med at gåing er hensiktsmessig på korte turer, spesielt om man har flere ærender i samme område.

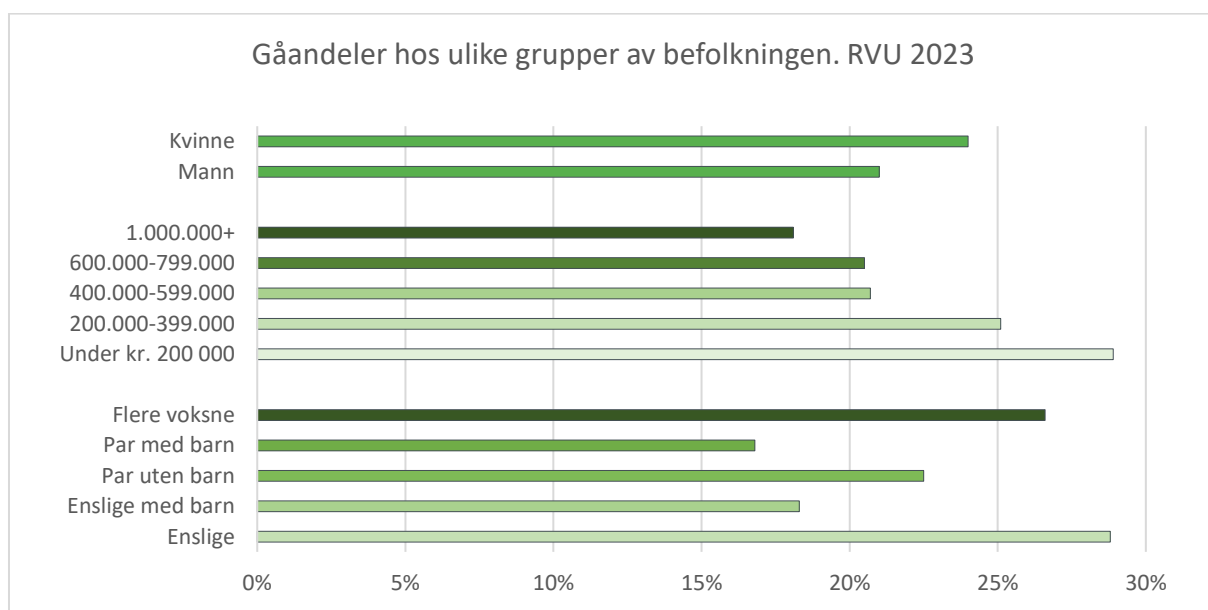
Blant arbeidsreiser og reiser til skole-/studiested er det en relativt stor andel turene hvor gange inngår som en del av reisen (se figur 17), noe som i hovedsak henger sammen med en relativt stor andel som reiser kollektivt og dermed går til og fra holdeplass. Når det gjelder fritidsreiser og reiser i forbindelse med handel og service, besøk, samt følge og omsorg, er kollektivandelen lavere, og det er dermed færre som går kun deler av turen.



Figur 17: Andel reiser til fots for ulike reisehensikter. RVU 2022 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Andel reiser til fots for ulike grupper av befolkningen

Figuren nedenfor viser andel reiser til fots for ulike grupper av befolkningen, mens figur. 22 viser reiselengde til fots for de ulike gruppene. Kvinner gjennomfører en større andel av turene til fots enn menn gjør (se figur 18), og går også noe lengre enn menn per dag, se figur. 22. Andelen turer til fots er også høyere blant personer i hushold uten barn enn blant personer i hushold med barn. Andelen turer til fots er høyest blant enslige. Videre er andelen gåturer høyere i grupper med lavere husholdningsinntekt⁵. For å få et helhetlig bilde av gåing, må gåandelen ses i sammenheng med reiselengde.

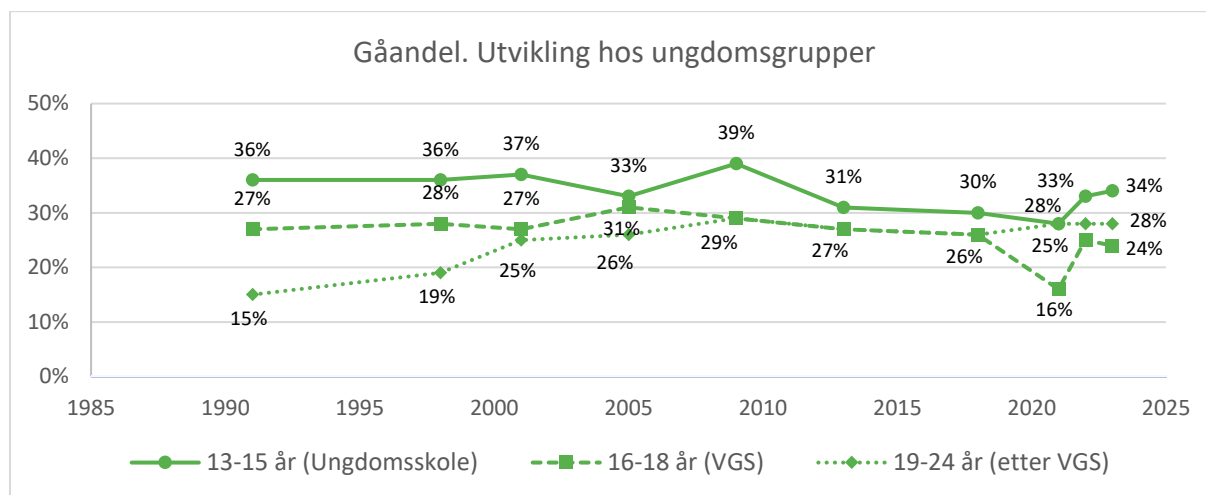


Figur 18: Gåandeler hos ulike grupper av befolkningen. RVU 2022 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

⁵ Dette må også ses i sammenheng med alder. De yngste og eldste har gjerne lav personlig inntekt og er oftest enslige, noe som i seg selv gir lav husholdningsinntekt.

Utvikling i gåandel hos ungdomsgrupper

På 1990-tallet var det relativt stor forskjell i andelen reiser til fots på tvers av de yngste aldersgruppene, men dette har jevnet seg noe ut (se figur 19). De yngste (ungdomskolelever) har størst andel gåturer. Elever i videregående skole hadde en lavere andel gåturer under covid-19. Dette kan ha sammenheng med midlertidig økt tilgang til bil. I 2023 er andelen tilbake på nivå med tidligere. Blant de eldste (opp til 24 år) har andelen gåturer økt gradvis over tid.



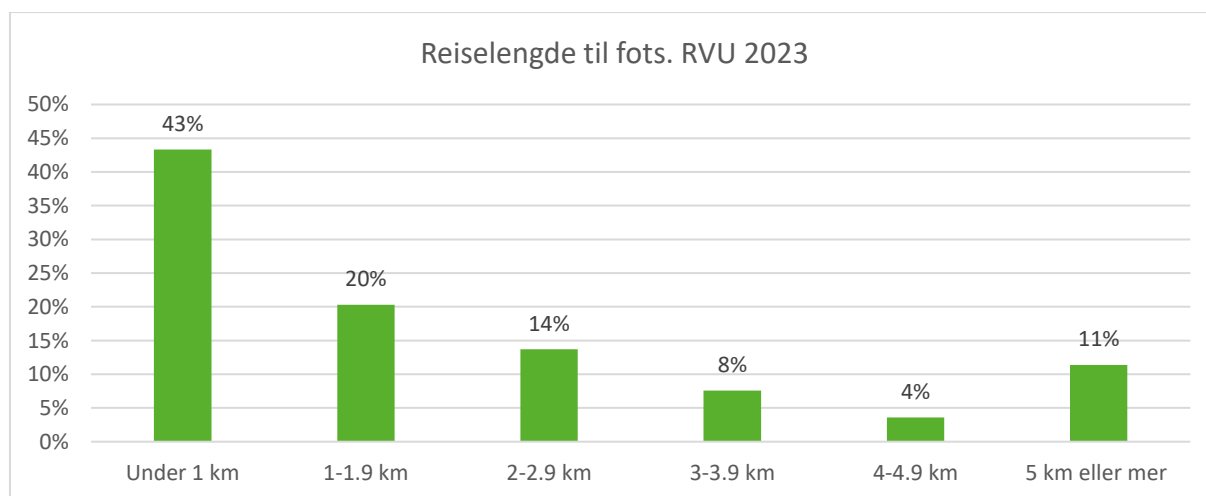
Figur 19: Gåandel. Utvikling hos ungdomsgrupper (Ellis et al 2020, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a TØI 2024)

2.2. Reiselengder

Reiselengde til fots

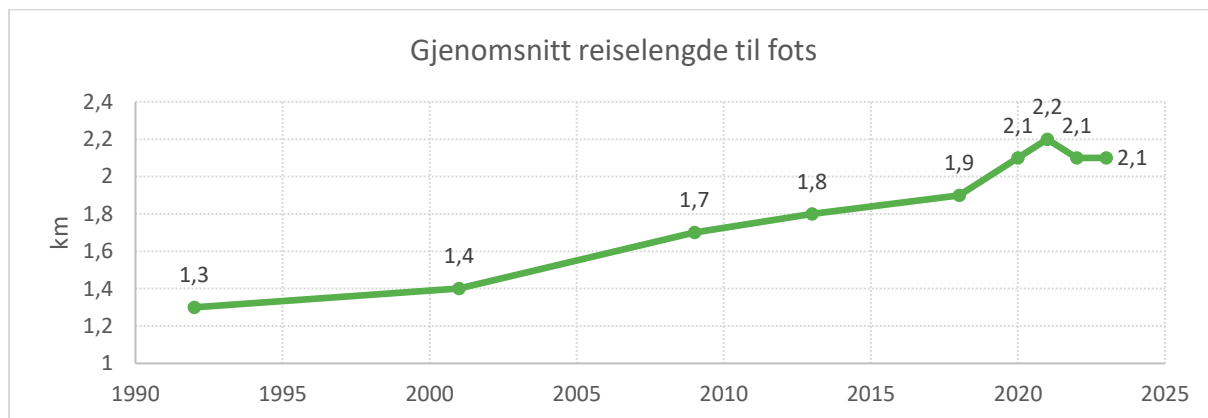
Gange er det vanligste reisemiddelet på korte turer inntil 2 km, se figur 16. De fleste turene til fots (gang som hovedreisemiddel) er også relativt korte. 43 % av turene til fots er kortere enn 1 km og 77 % av er kortere enn tre kilometer (se figur 20). Turer med gange som hovedreisemiddel utgjør 2,5 % av den daglige reiselengden. Inkluderes også gange som er registrert på turer med annet hovedtransportmiddel, utgjør gange cirka 3% av daglig tilbakelagt distanse.

I gjennomsnitt har 18% av befolkningen gått 1,5 kilometer eller mer per dag når vi ser på gange som hovedtransportmiddel. Inkluderes all registrert gange, er det 22% som har gått 1,5 km eller mer i løpet av dagen.



Figur 20: Reiselengde til fots. RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Figur 21 viser utviklingen i gjennomsnittlig antall km (en vei) der hele reisen er gjennomført til fots. I 2023 var en gjennomsnittlig gåtur 2,1 km. Gjennomsnittlig lengde på reiser til fots har økt gradvis over de siste 20 årene. Reiselengde er hentet fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene, der respondentene selv anslår hvor langt de har gått.



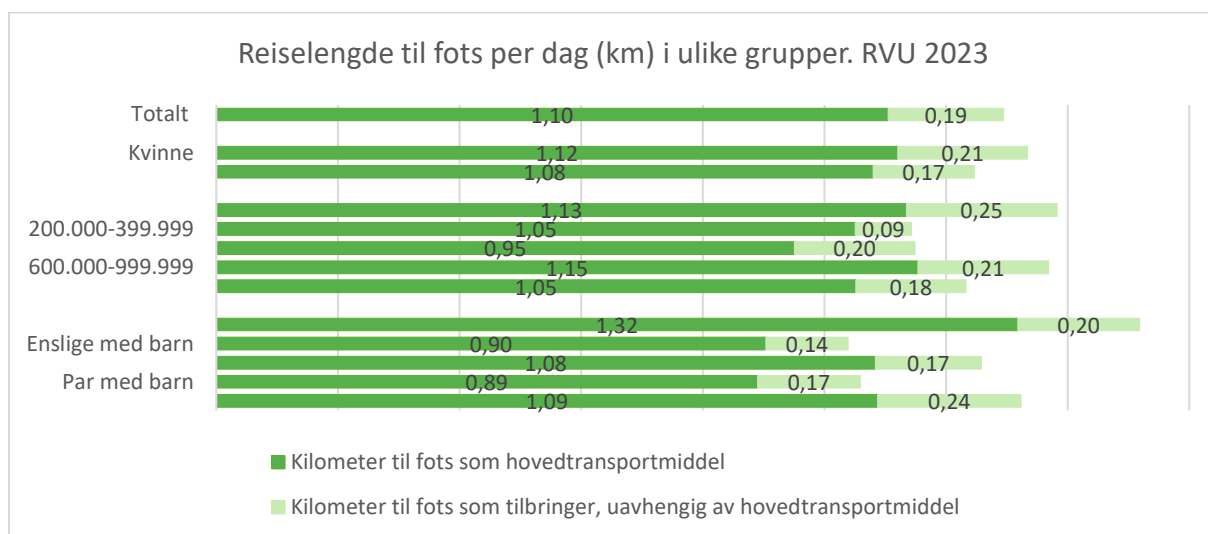
Figur 21: Gjennomsnitt reiselengde til fots (Vibe 1993, Denstadli et al 2002, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a)

Reiselengde til fots hos ulike grupper

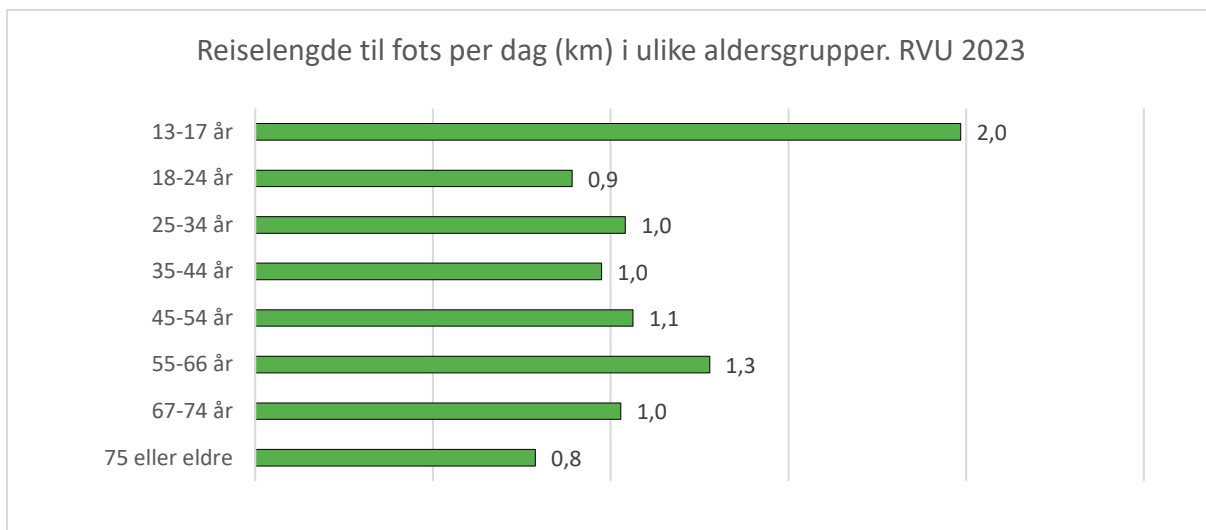
Personer som gjør få reiser, kan ha høy gangandel selv om de går relativt lite, mens andre personer går lange turer. Vi har derfor også sett på hvor mange kilometer man går per dag i snitt i ulike grupper. Mønsteret blir da et litt annet enn når vi ser på gangandeler (se figur 22 – 25):

- Kvinner går i gjennomsnitt lenger per dag enn menn, samtidig går menn litt lengre per tur enn kvinner.
- I tillegg til at de yngste har den høyeste andelen turer til fots, går de også i gjennomsnitt lenger per tur enn voksne 18- 54 år. de eldre. Den gjennomsnittlige reiselengden per gåtur er lengst for voksne 55 år og eldre, og ser ikke ut til å synke med alderen. Men fordi de eldste gjør relativt få reiser per dag, blir gjennomsnittlig gått distanse per dag kort. De eldste går relativt kort distanse per dag. Selv om dette er en gruppe som i snitt har ganske lange gangturer, gjør de få reiser i løpet av en dag.

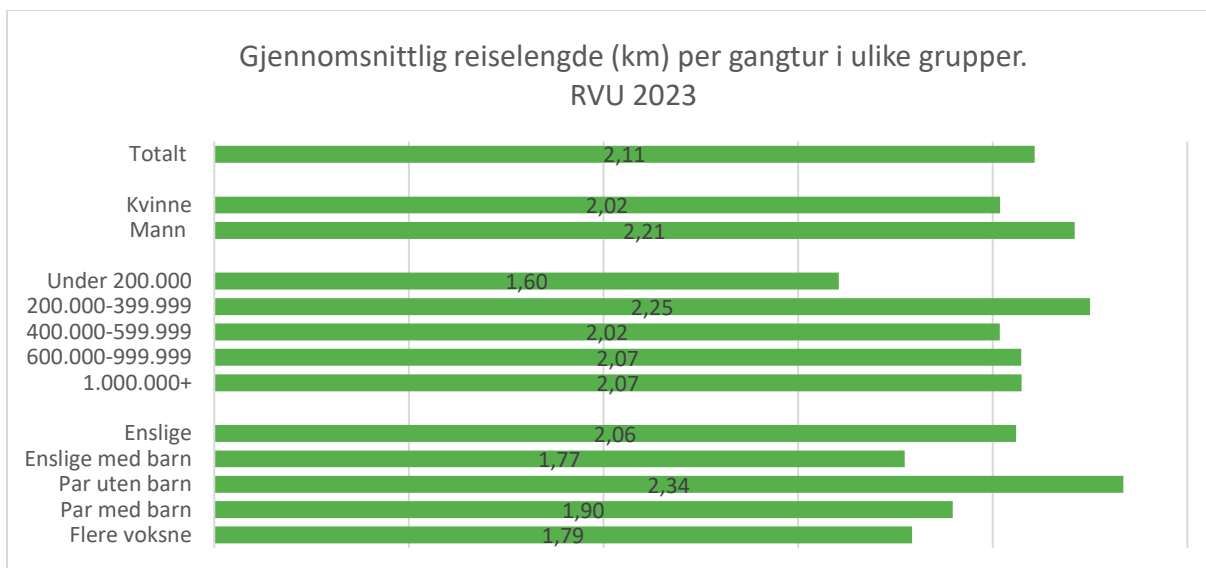
I tillegg til at personer i hushold med barn går færre turer enn andre, er disse turene også relativt korte. Personer i hushold med flere voksne går relativt mange, men korte turer. Enslige går i gjennomsnitt lengst i løpet av dagen.



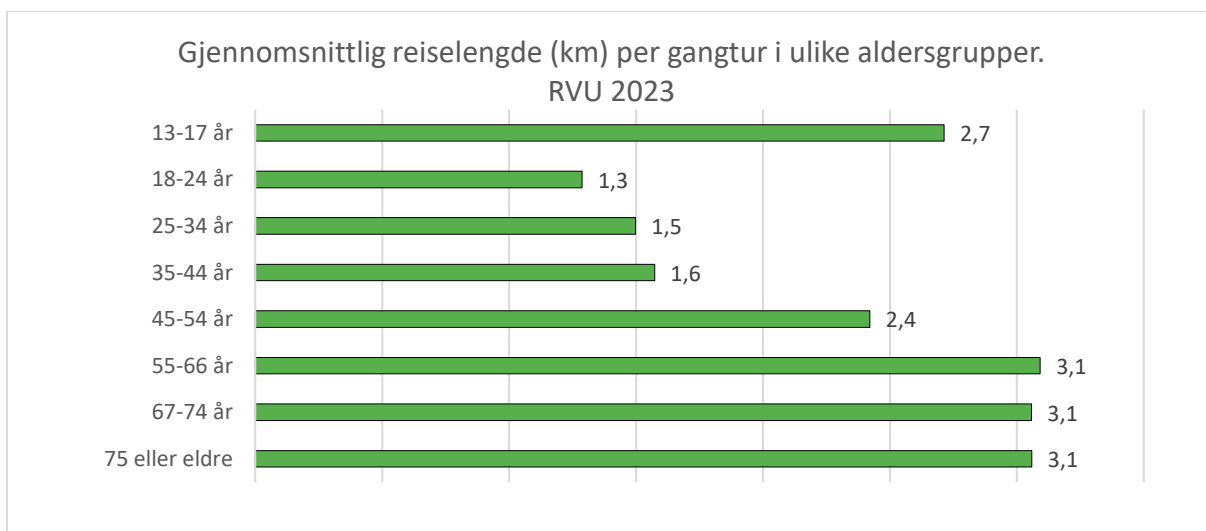
Figur 22: Reiselengde til fots per dag (km) i ulike grupper. RVU 2023. (Opinion AS 2024a, TØI 2024)



Figur 23: Reiselengde til fots per dag (km) i ulike aldersgrupper. RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)



Figur 24: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per gangtur i ulike grupper. RVU 2023 (Opinion 2024a, TØI 2024)

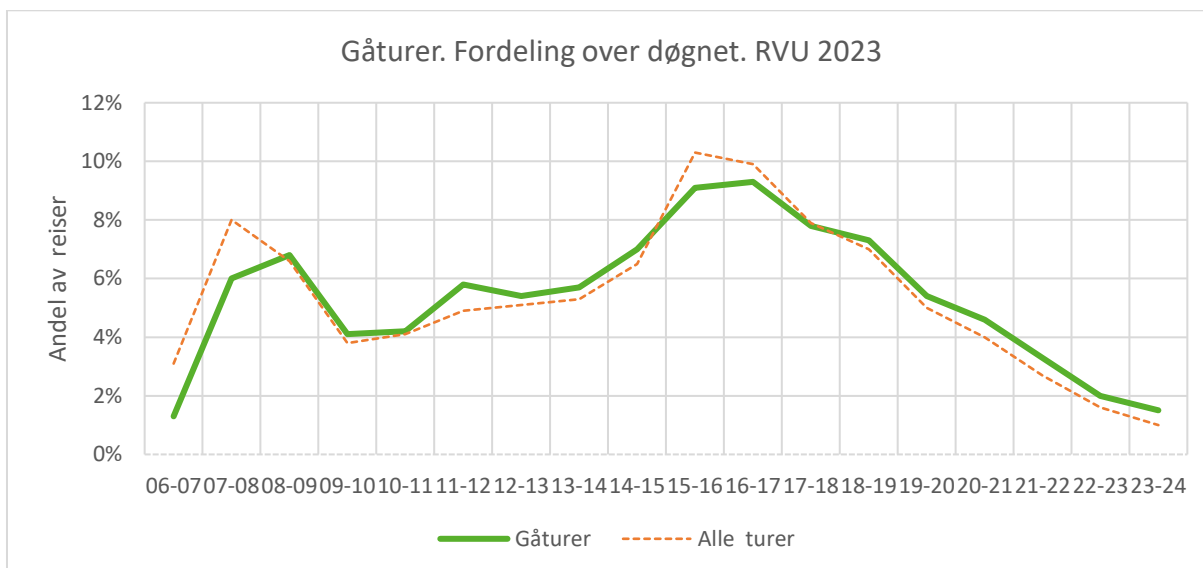


Figur 25: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per gangtur i ulike aldersgrupper. RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

2.3. Reisetidspunkt

Fordeling av gåturer over døgnet

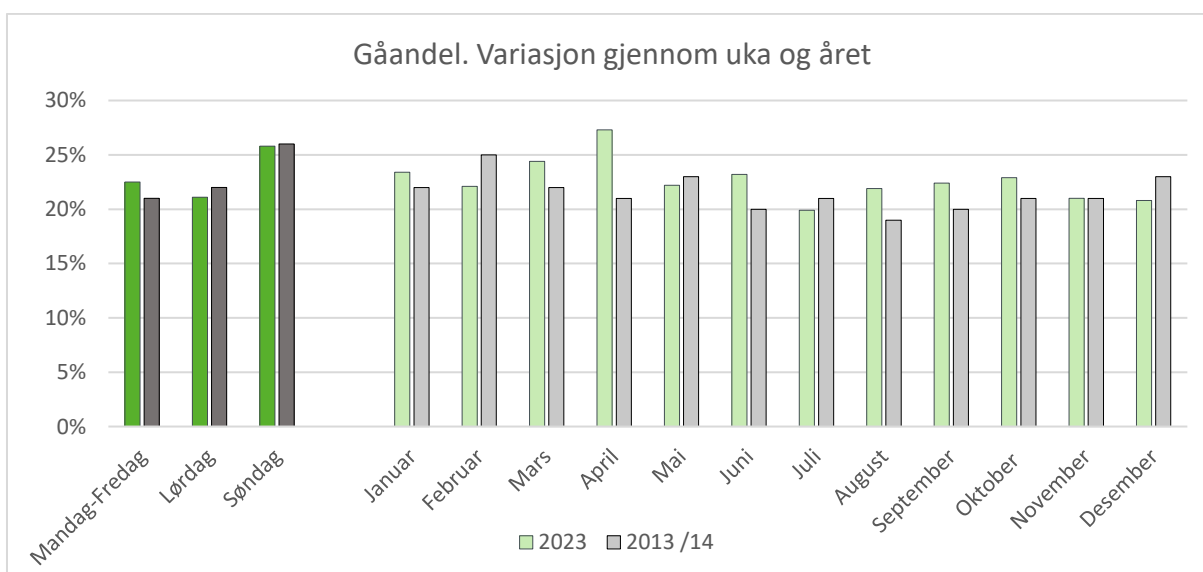
Fordelingen av gåturer over døgnet følger i store trekk fordelingen for alle turer, men toppene i morgen- og ettermiddagsrush begynner noe senere og varer litt kortere (se figur 26). Det er også en noe større andel gåturer på kveldstid. Mønsteret er det samme som i tidligere år.



Figur 26: Gåturer. Fordeling over døgnet. RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Andel reiser til fots fordelt over uka og året

Andelen gåturer er høyere på søndager enn de andre ukedagene (se figur 27). Dette stemmer godt overens med en høy andel fritidsreiser på søndager, og at vi går mest på fritiden. Andelen gåturer varierer gjennom året. Vi ser at gåing er viktig hele året, ikke minst vinterstid. God vinterdrift for gående er dermed også viktig! I 2023 var andelen gåturer høyest i mars og april og lavest i juli, november og desember. Dette varierer imidlertid noe fra år til år, blant annet avhengig av variable ferie- og fridager og vær og føreforhold.



Figur 27: Gåandel. Variasjon gjennom uka og året. RVU 2023 og RVU 2013/14 (Hjorthol et al 2014, Opinion AS 2024a, TØI 2024)

3. Sykling

Nasjonal sykkelstrategi (NTP 2014-2023) lanserte et hovedmål om at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser, og fire delmål:

- Fremme sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklist
- 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen

Regjeringen har videreført de langsiktige målene om 20 prosent sykkelandel i byområdene og 8 prosent på landsbasis, i NTP 2025-2036.

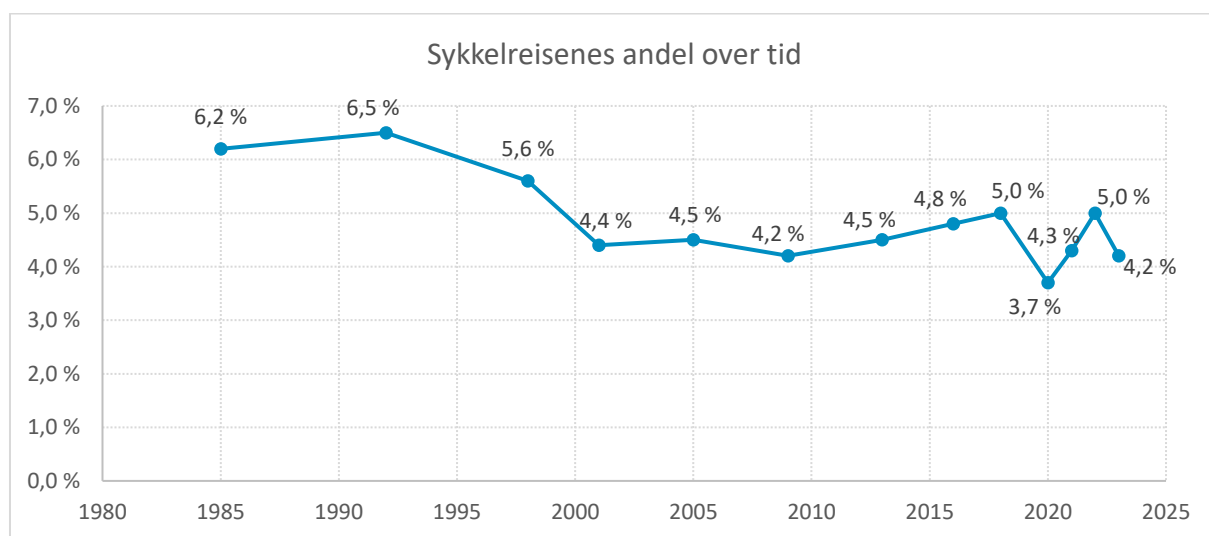
Elsykkel brukes om alle sykler med elektrisk hjelpemotor. Tråsykler og andre sykler uten motor benevnes som vanlig sykkel.

Tiltakskatalog for transport og miljø presenterer tiltak for å legge til rette for syklist, se <https://www.tiltak.no/tag/sykkel/>

3.1. Sykkelandeler

Sykkelreisenes andel av alle reiser

Sykkelreiser⁶ utgjorde 4,2 % av alle reiser i 2023. Andelen falt en del mellom 1993 og 2001, og har siden vært relativt stabil, med enkelte svingninger, særlig etter at el-sparkesykler ble introdusert i byene i 2019, og under covid-19 i perioden 2020-2021 (se figur 28).



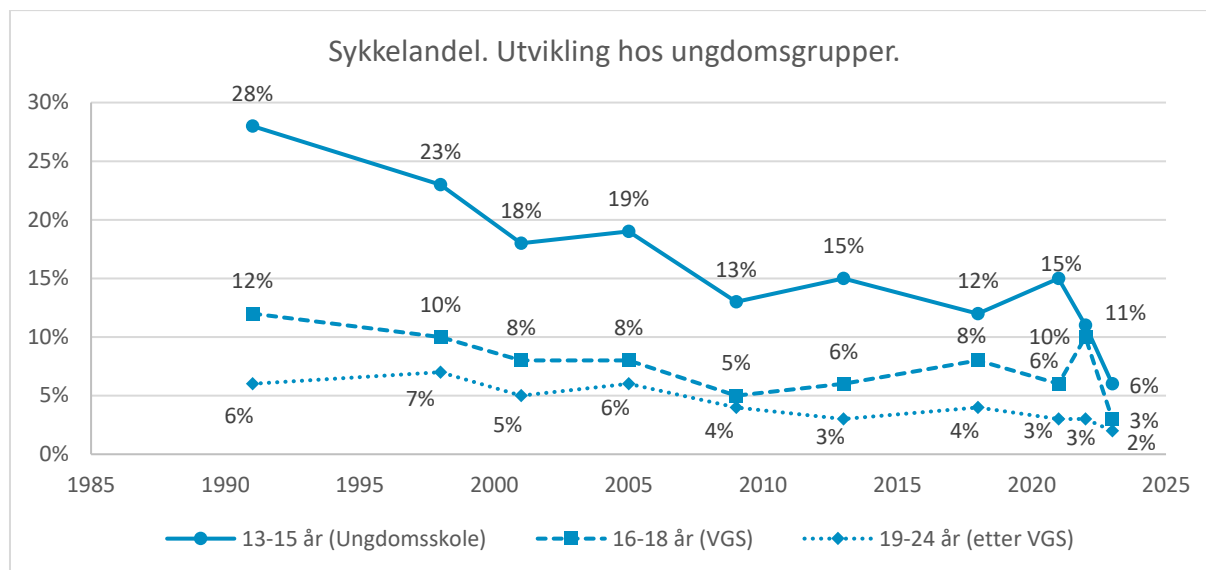
Figur 28: Sykkelreisenes andel av alle reiser over tid (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a)

Det sykles mest på arbeidsreiser (8 %) og skolereiser (5 %). Det sykles minst på omsorgsreiser og handlereiser (begge 2 %).

⁶ Det er respondentene selv som definerer hva de regner som sykkel.

Ungdommer sykler mindre

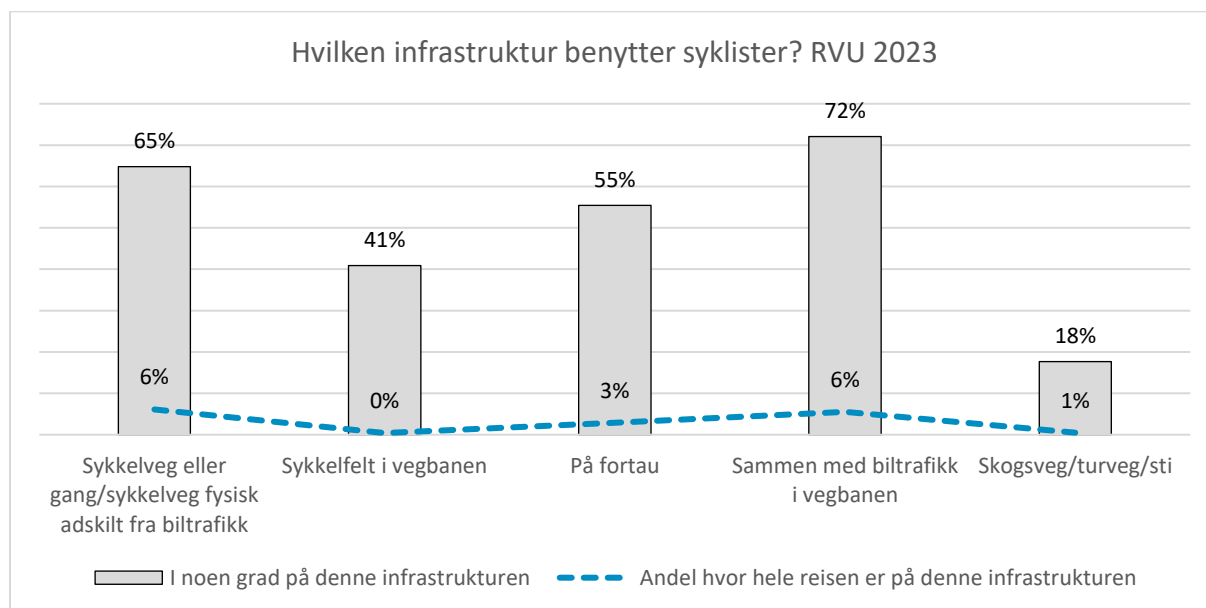
Ungdommer sykler mindre enn tidligere. Andelen har vært relativt stabil i perioden 2009 til 2021 (se figur 29), men er betydelig lavere i 2023, særlig for de yngste ungdommene.



Figur 29: Sykkelandel. Utvikling hos ungdomsgrupper. (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Ellis et al 2020, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a)

Andel av sykkelturet på ulike infrastrukturer

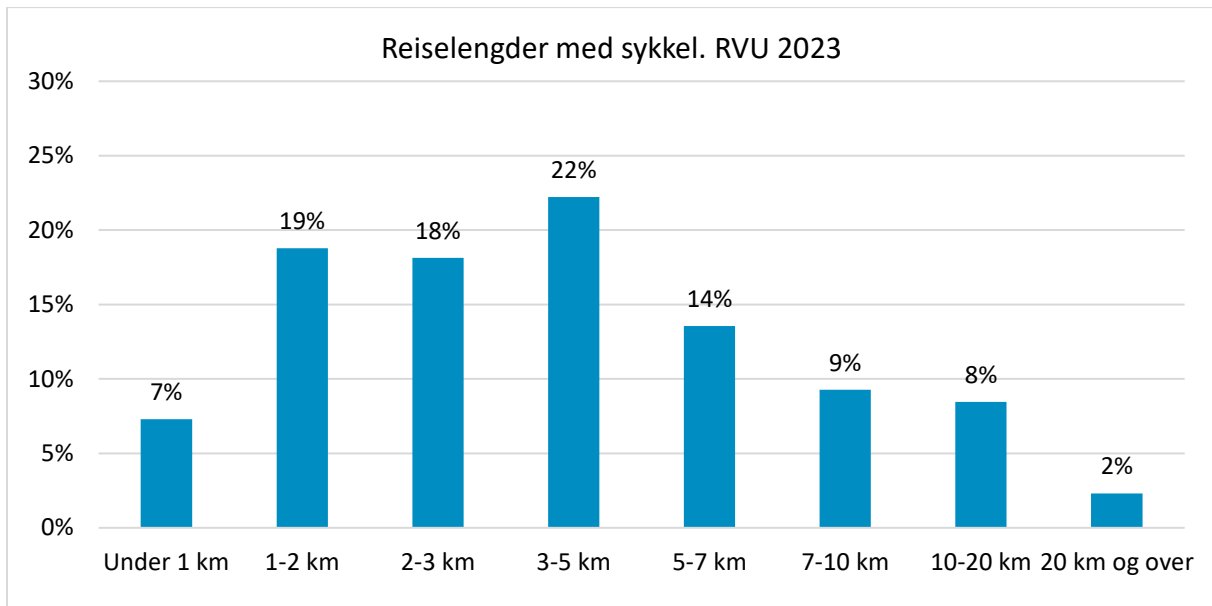
Figur 30 illustrerer at syklisten må bruke ulike typer infrastruktur på reisen. Nær tre av fire sykler deler reisen i vegbanen sammen biltrafikk, og to av tre er innom sykkelveg. 55 % sykler på fortau, og 41 % på sykkelfelt i vegbanen. Turveger brukes mer sporadisk. Et helhetlig sykkelnettverk finnes ikke, og svært få sykler hele reisen på samme type infrastruktur.



Figur 30: Hvilken infrastruktur benytter syklistene? RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

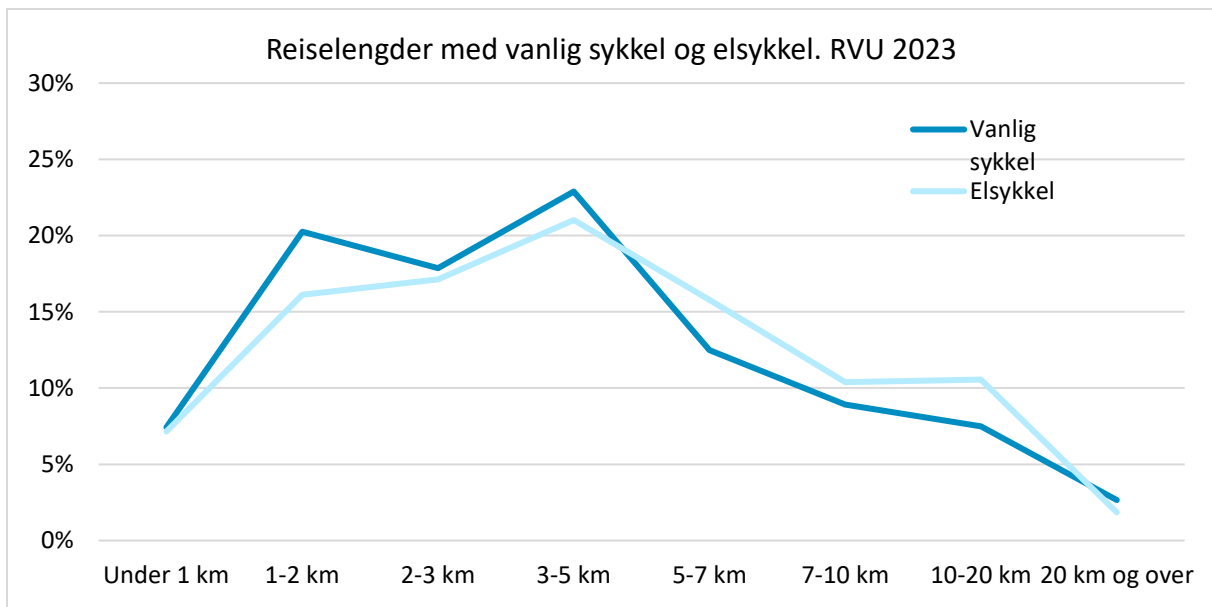
Reiselengde av sykkelturner

Av alle sykkelturner er nesten 50 % kortere enn 3 km og i overkant av 2/3 under 5 km (se figur 31).



Figur 31: Reiselengde sykkelturner. RVU 2022 (Opinion 2024a, TØI 2024)

Både vanlig sykkel og elsykkel brukes mest på korte turer, opptil 4-5 km. Mens vanlig sykkel brukes mer enn elsykkel på de korte turene, brukes elsykkel litt mer enn vanlig sykkel på turer over 4-5 km (se figur 32). Gjennomsnittlig reiselengde med vanlig sykkel 4.68 km, og med elsykkel 4.86 km.



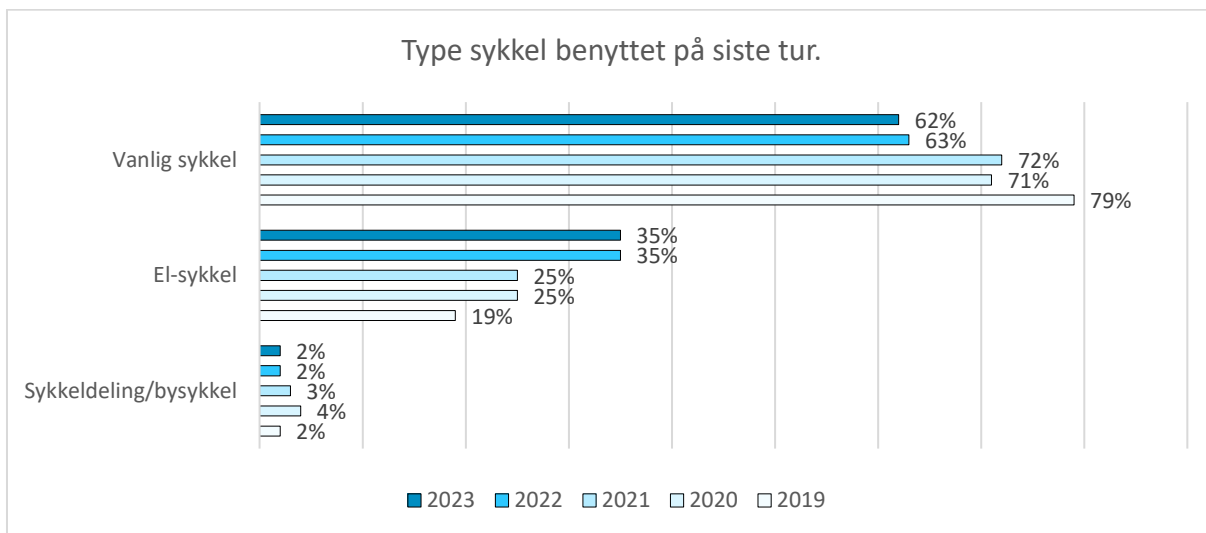
Figur 32: Reiselengde sykkelturner. RVU 2022 (Opinion 2024a, TØI 2024)

3.2. Sykkeltyper

Type sykkel benyttet på sykkelturene

Til sammen har 70 % av befolkningen tilgang til (eier eller disponerer) en sykkel. 17 % har tilgang til elsykkel, mens 53 % har tilgang til en vanlig sykkel (men ikke til el-sykkel).

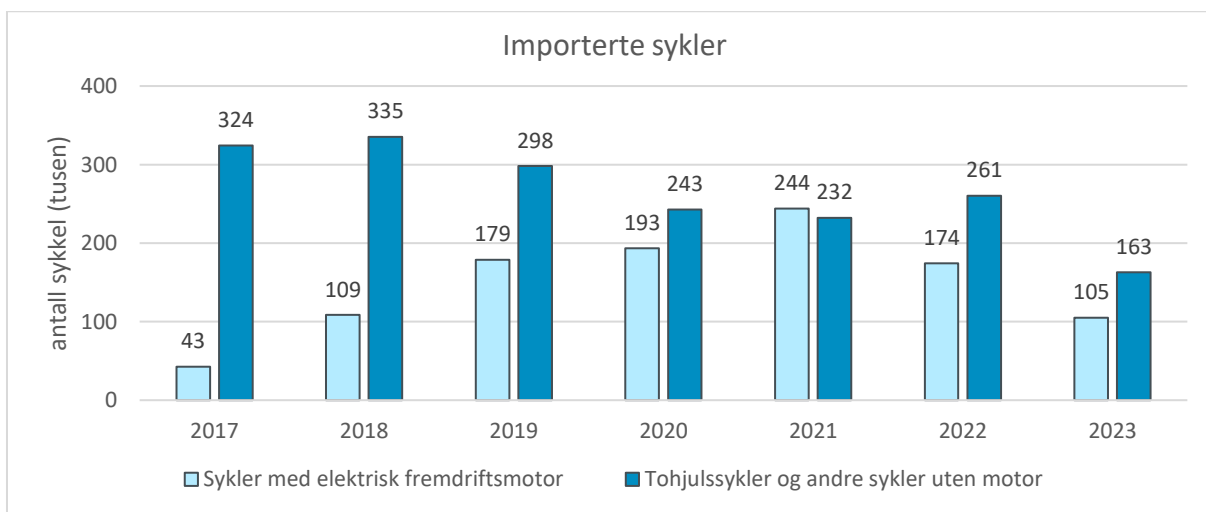
Figur 33 viser hvilken type sykkel som ble benyttet på de registrerte sykkelturene. Andelen turer med elsykkel har økt fra 15 % i 2018 til 35 % i 2023. Samtidig var det en nedgang i andelen turer med vanlig sykkel i samme periode. Det er ingen endringer mellom 2022 og 2023. En større andel av sykkelreiser er lengre enn tidligere (Opinion AS, 2024a, TØI 2024), noe som kan være en effekt av økt bruk av elsykkel. De som sykler med elsykkel sykler i gjennomsnitt både flere og lengre turer enn de som bruker vanlig sykkel.



Figur 33: Type sykkel benyttet. (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Import og sykkelsalg

Samlet sett har antall importerte sykler gått noe ned (se figur 34). Antall importerte elsykler økte sterkt frem til 2021. Denne trenden har snudd, og antall importerte elsykler har gått ned både i 2022 og 2023. Antall importerte sykler uten motor har gått ned siden 2018, med unntak av en økning i 2022. Dette kan skyldes etterslep som følge av importproblemer i 2020 og 2021. I 2023 har antallet importerte sykler uten motor gått ytterligere ned igjen.

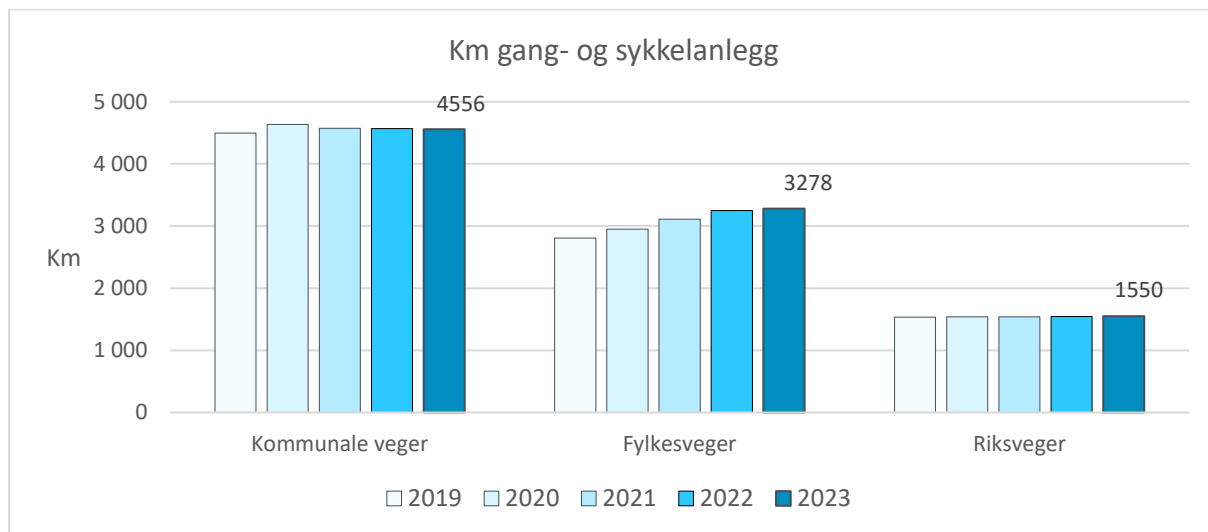


Figur 34: Importerte sykler (SSB, tabell 08801)

3.3. Infrastruktur for gange og sykkel

Totalstatus for gang- og sykkelveger på vegnettet

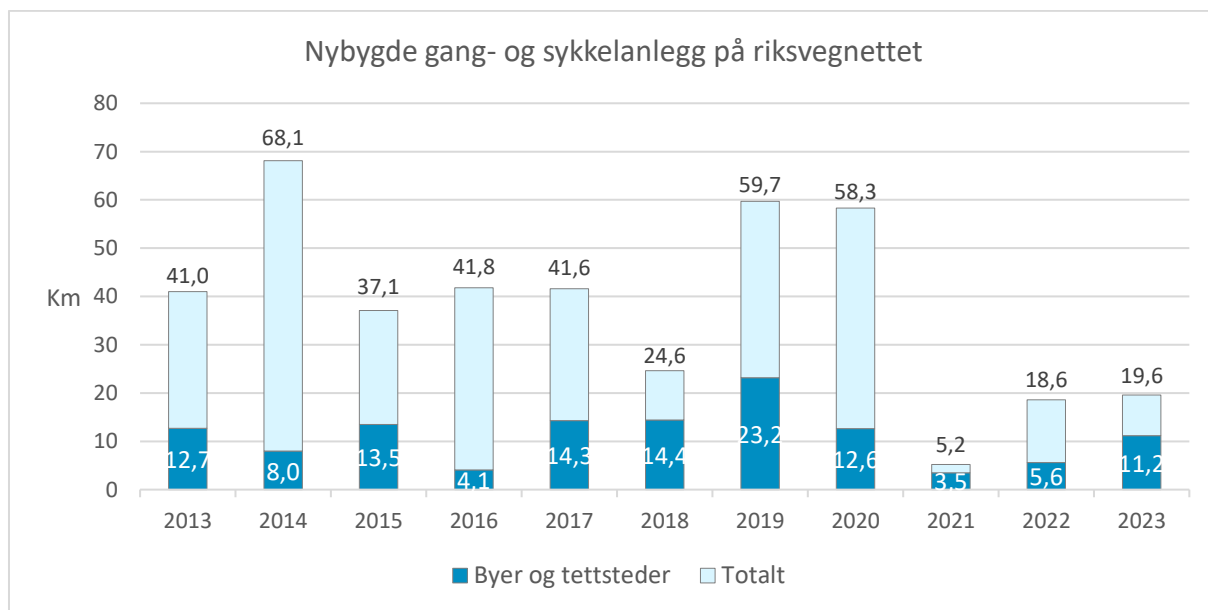
Norges kommuner eier 49 % av gang- og sykkelanleggene i Norge, fylkeskommunene eier 35 % og staten 17 %. Fylkeskommunene og kommunene har økt antall km med gang- og sykkelveger med henholdsvis 41 % og 16 % siden 2015 (NVDB, KOSTRA), tilsvarende har staten økt antall km gang- og sykkelveger 10 %. Noen riksveganlegg har blitt omklassifisert til fylkesveg eller kommunal veg. Økningen kommer derfor ikke fram i figur 35.



Figur 35: Km gang- og sykkelanlegg (NVDB, KOSTRA 2023)

Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet

I 2023 ble det i tilknytning til riksvegnettet bygget 19,6 km anlegg for gående og syklende, hvorav 11,2 km i byer og tettsteder. Dette er lavt sammenlignet med de fleste år siden 2013 (se figur 36).



Figur 36: Nybygde gang- og sykkelanlegg på riksvegnettet (Statens vegvesen, 2013-2023, årsrapporter)

4. Kollektivtransport

Det ble i 2018 utarbeidet en Handlingsplan for kollektivtransport.⁷ Handlingsplanen bygger på daværende regjerings mål om framkommelighet og klima. "Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet" var ett av hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029, og pekes på som viktig i arbeidet med utvikling av kollektivtransporten. Sentralt står også målet om at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet).

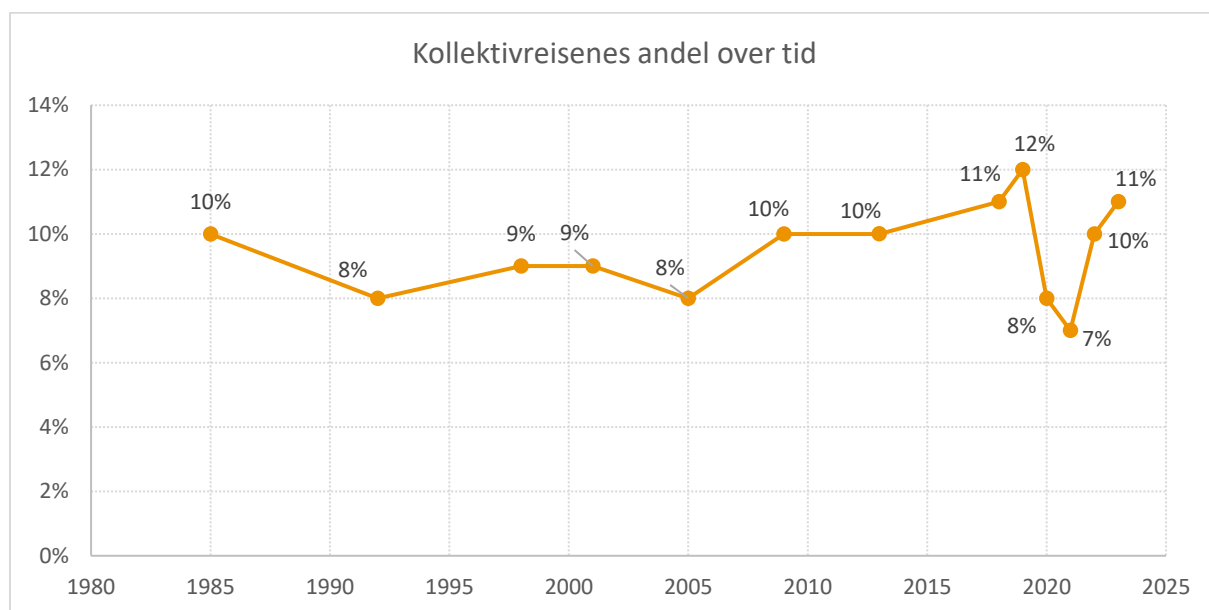
Handlingsplanen omfatter kollektivtransport med buss, tog, T-bane, trikk, bybane og passasjerbåt, og handler først og fremst om hva staten skal bidra med.

Tiltakskatalog for transport og miljø presenterer tiltak for å legge til rette for kollektivreiser, se <https://www.tiltak.no/tag/kollektivtrafikk/>

4.1. Kollektivandeler

Kollektivreisenes andel av alle reiser

Kollektivreiser utgjorde 11 % av alle reiser i 2023. Andelen økte fra 2005 frem mot 2019, men sank under covid-19 i årene 2020–2021 (se figur 37). Nivået i 2023 ligger på nivå med i 2018, og noe lavere enn det som var forventet før covid-19.

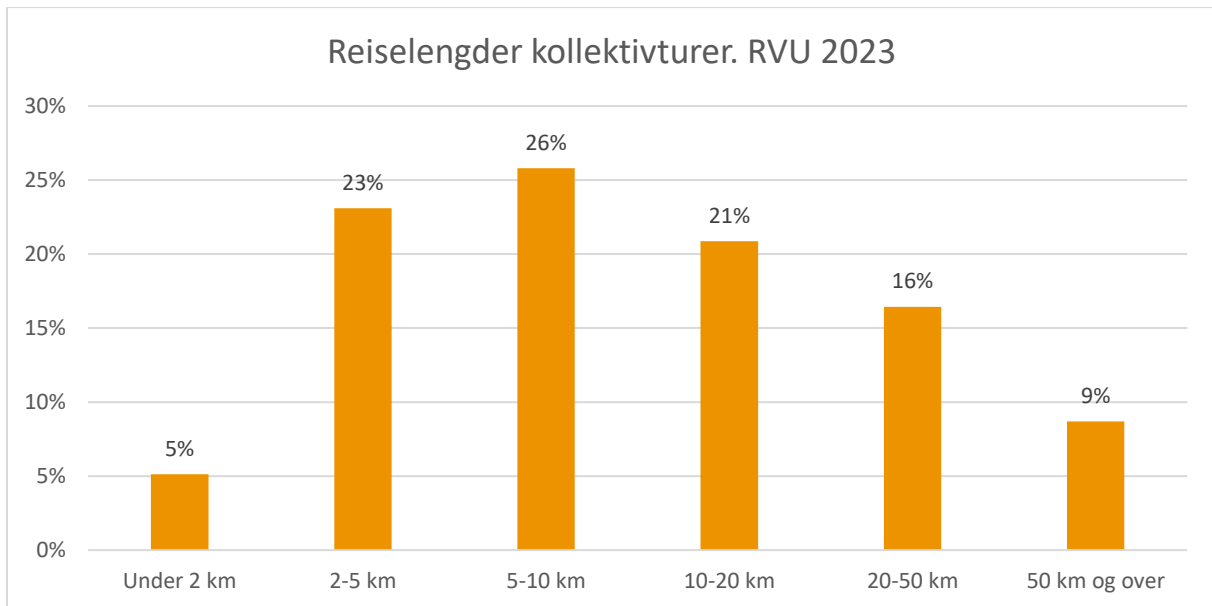


Figur 37: Kollektivreisenes andel av alle reiser over tid (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a)

⁷ <https://www.regjeringen.no/contentassets/75a2e25ed8af4eb5ae32b63c1b3d8353/handlingsplan-for-kollektivtransport.pdf>

Lengden på kollektivreiser

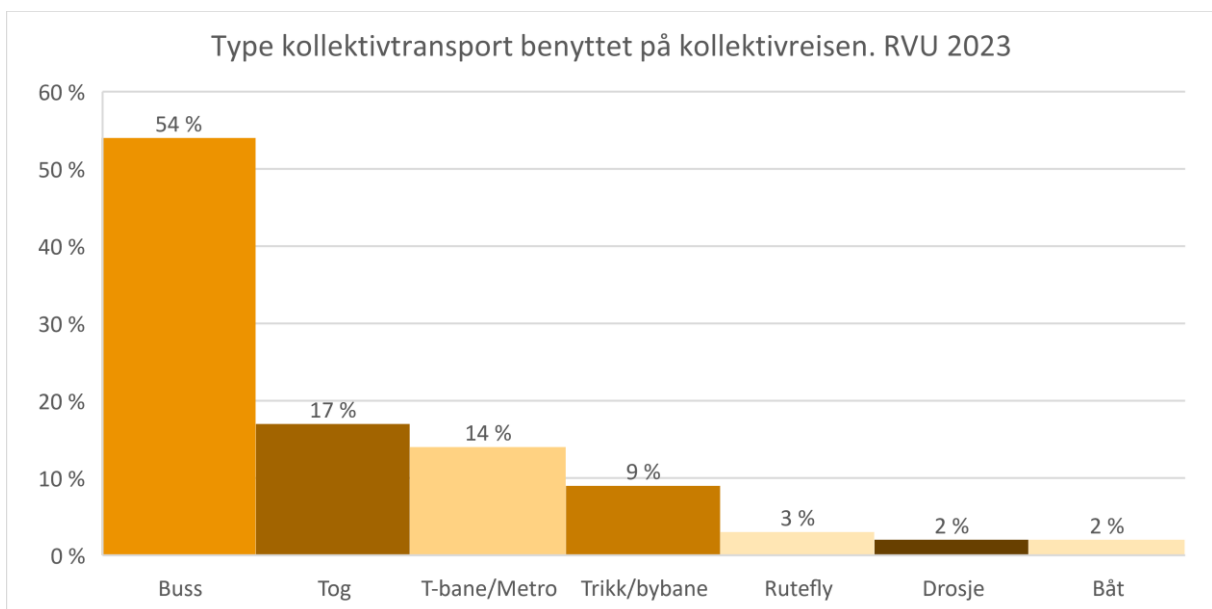
Det er relativt få korte kollektivreiser. 28 % er kortere enn 5 km. (se figur 38), og 25 % er 20 km eller lengre.



Figur 38: Reiselengde kollektivturer. RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen

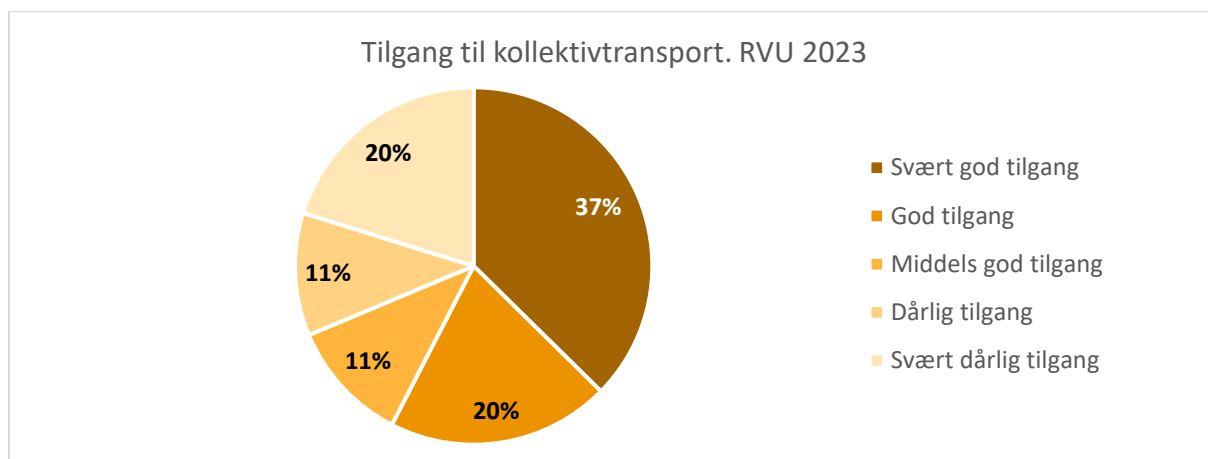
Over halvparten av kollektivreisene foregikk med buss, og 41% reiser med skinnegående transportmiddel (se figur 39).



Figur 39: Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen. RVU 2022 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Tilgang til kollektivtransport

Deltakerne i reisevaneundersøkelsen angir hvor lang avstand det er fra bolig til stoppested og hvor mange avganger det er per time i tidsrommene kl. 7-9 og 9-15. På grunnlag av svarene klassifiseres hvor god tilgangen⁸ er til kollektivtransport. I 2023 har litt over halvparten av respondentene god eller svært god tilgang til kollektivtransport (se figur 40). Samtidig har 20 % en tilgang til kollektivtrafikk som er definert som svært dårlig, noe som dels skyldes bosettingsmønsteret i Norge, med mye spredt bosetting utenfor sentrale strøk.

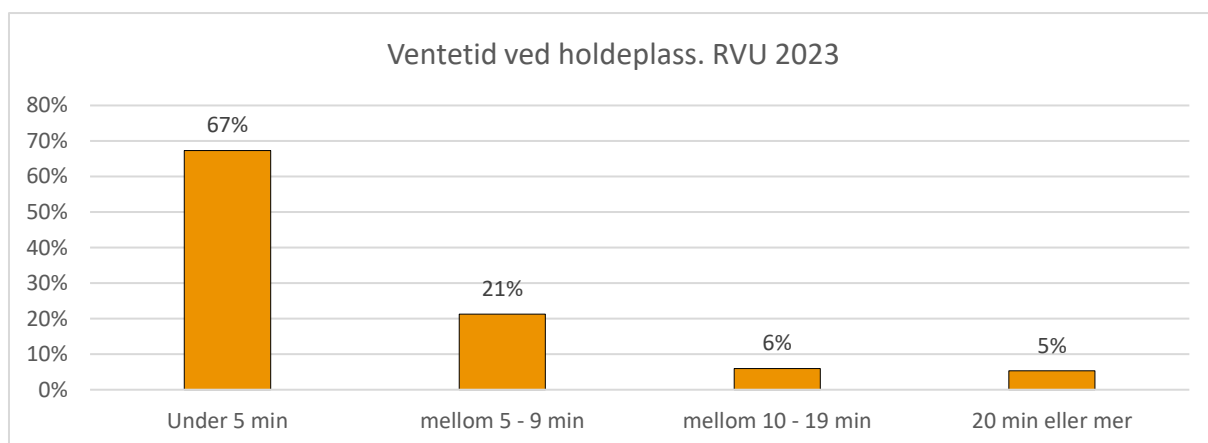


Figur 40: Tilgang til kollektivtransport. RVU 2023 (Opinion AS 2024a)

Ved kollektivreiser går de fleste til holdeplassen, flest i byer og tettsteder og noe færre utenfor tettsteder. Noen kjører bil, andre er passere i bil, og en liten andel sykler til kollektivholdeplassen.

Ventetid ved holdeplass

De fleste kollektivreisene innebærer relativt kort ventetid på holdeplassen. På spørsmål om hvor lenge passasjerene måtte vente på holdeplassen, svarte to av tre at de ventet under fem minutter, mens kun én av ti ventet mer enn 10 minutter på holdeplassen (se figur 41).



Figur 41: Ventetid ved holdeplass. RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

⁸ 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;

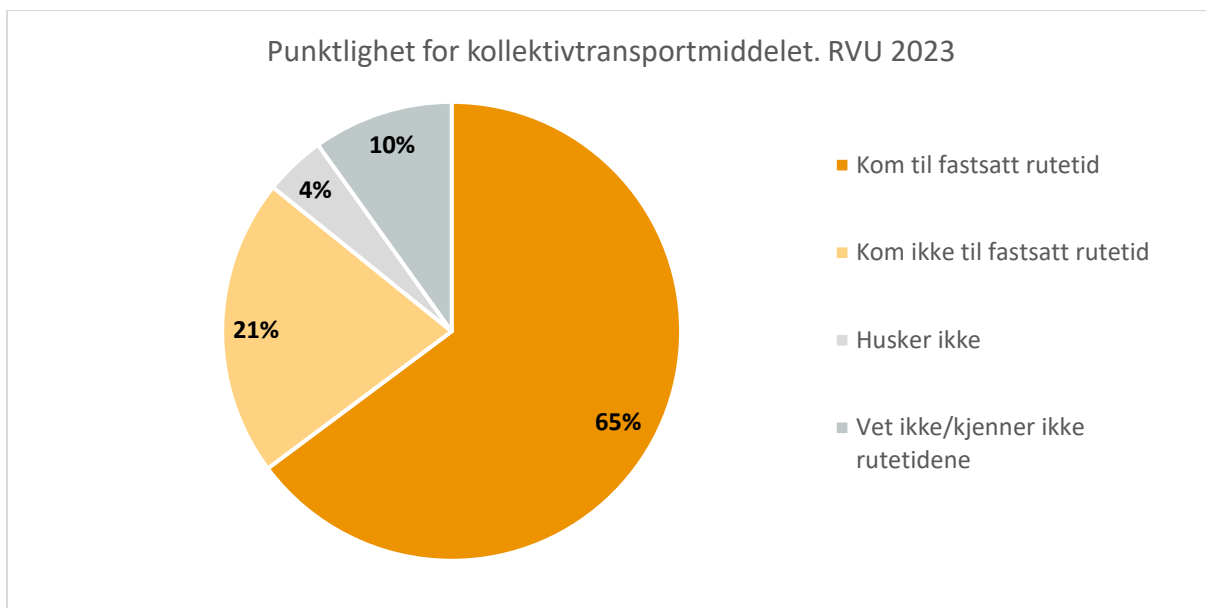
Middels god tilgang = 1 avg. pr time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger per time og 1-1,5 km til holdeplassen;

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

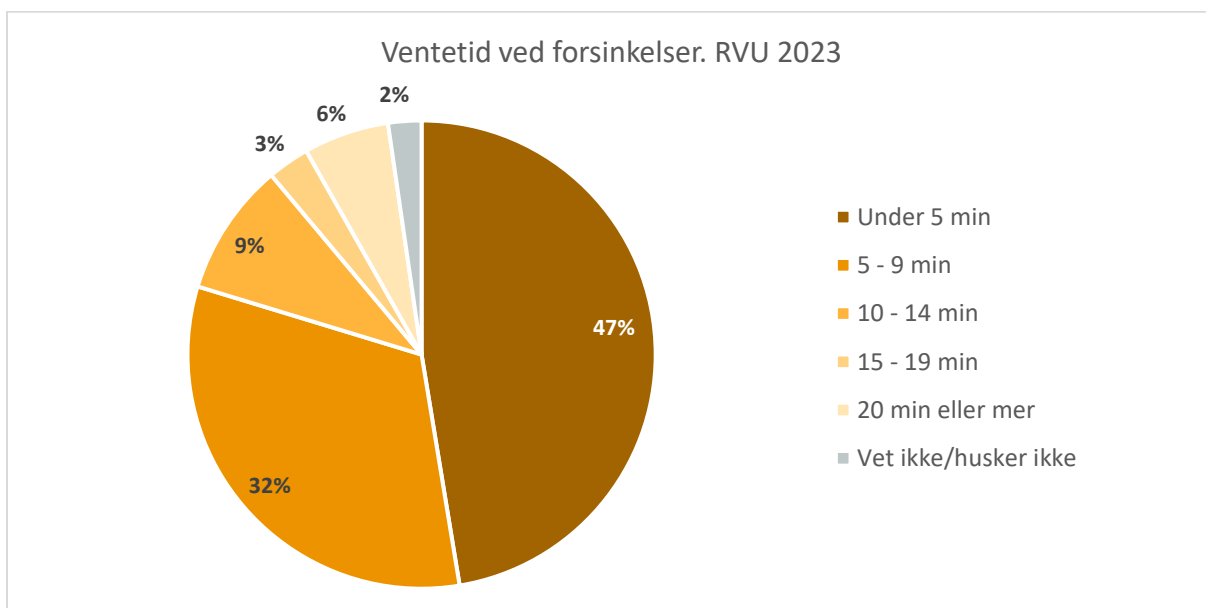
De som hadde reist med kollektivtransport fikk spørsmål om transportmiddelet kom til fastsatt rutetid. Ved én av fem kollektivreiser var det forsinkelser der transportmiddelet ikke kom til fastsatt rutetid (se figur 42).



Figur 42: Punktlighet for kollektivtransportmiddelet. RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Ventetid ved forsinkelser

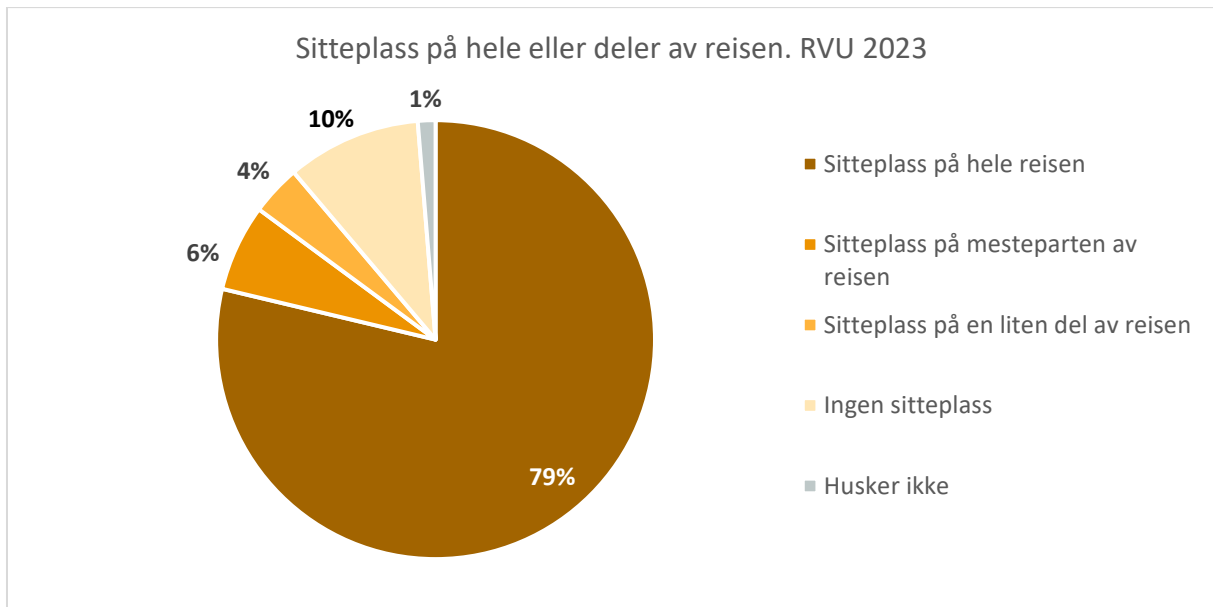
Passasjerer som hadde opplevd forsinkelse ble spurt om hvor mange minutter forsinket kollektivtransportmiddelet var. De fleste som opplever forsinkelser, ser ut til å vente relativt kort tid. Nesten halvparten av forsinkelsene var mindre enn 5 minutter, og 79 % var mindre enn 10 minutter. 8 % av forsinkelsen var 20 minutter eller mer (se figur 43).



Figur 43: Ventetid ved forsinkelser. RVU 2023 (Opinion AS 2024a, TØI 2024)

Sitteplass på turen

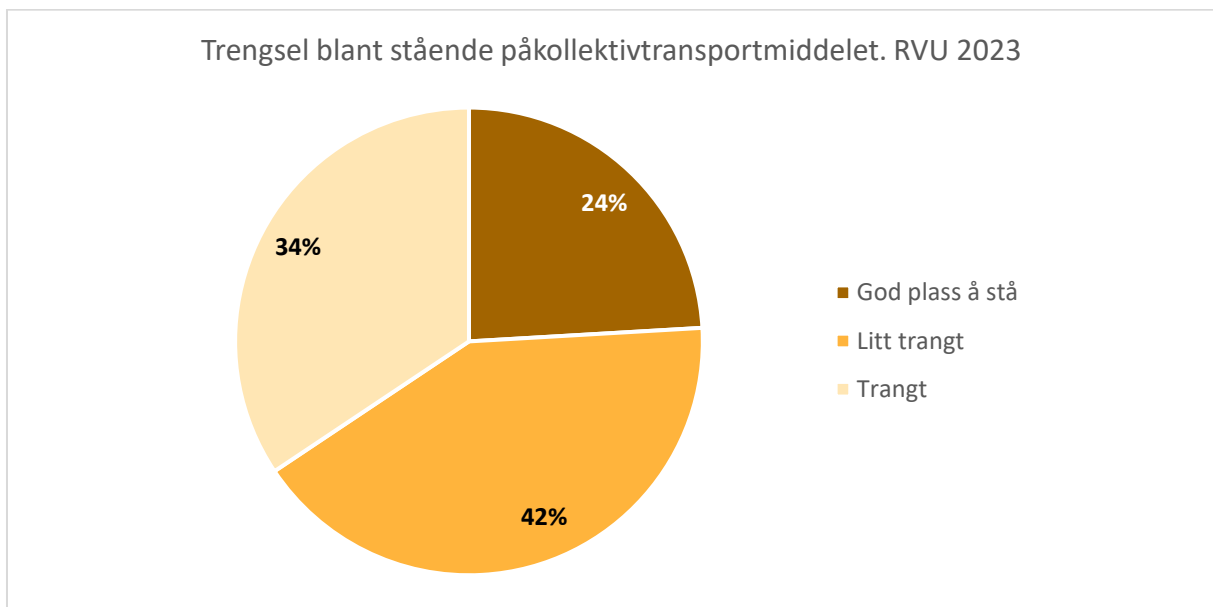
På spørsmål om det var sitteplass om bord på kollektivtransportmiddelet, svarte fire av fem at de hadde sitteplass på hele eller deler av kollektivreisen. 10 % svarte at de ikke hadde sitteplass på turen (figur 44).



Figur 44: Sitteplass på hele eller deler av reisen. RVU 2023 (Opinion 2024a, TØI 2024)

Plass om bord

Av de passasjerene som stod, opplevde tre av fire at det var litt trangt eller trangt å stå på reisen (se figur 45).



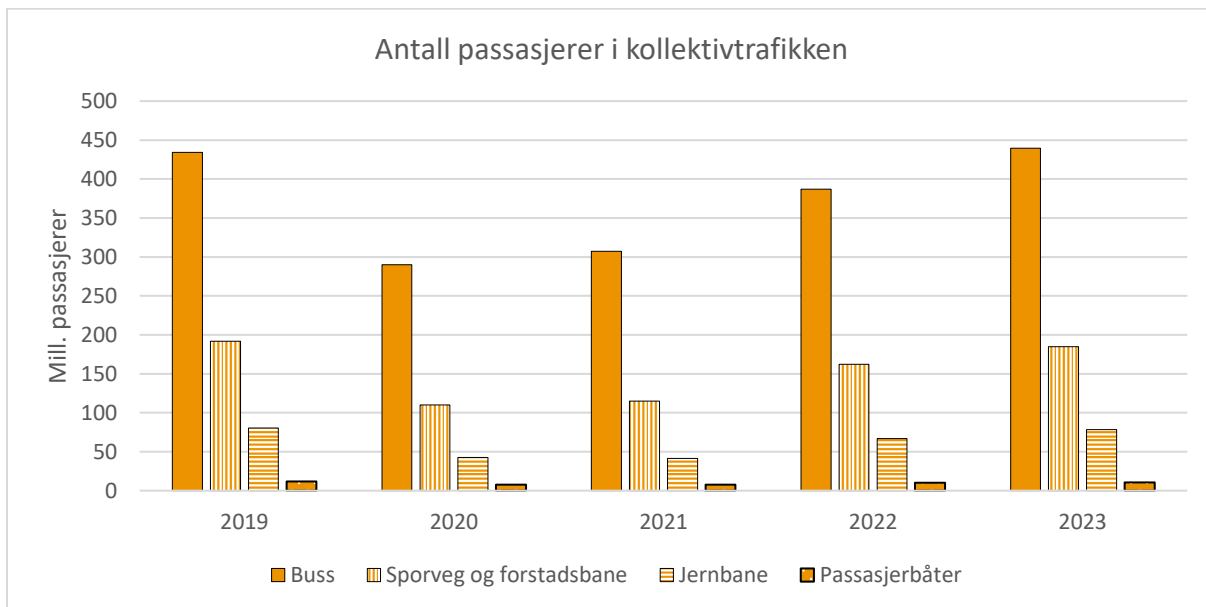
Figur 45: Trenghet blant stående på kollektivtransportmiddelet. RVU 2022 (Opinion 2023a, TØI 2023a)

4.2. Produksjon og billettinntekter

Antall passasjerer på ulike kollektivtransportmidler

I 2023 ble det registrert omtrent 713 millioner kollektivreiser i Norge, en økning på 14 % fra 2022 men fortsatt 1 % mindre enn i 2019. 62 % av reisene var med buss, 26 % med forstadsbane og sporvogn, 11 % med jernbane og 2 % med passasjerbåt.

Tall fra SSB sin statistikk viser at i 2023 var det 87 millioner flere passasjerer enn i 2022. Sammenlignet med i 2019 er det 5 millioner færre passasjerer (se figur 46).



Figur 46: Antall passasjerer i kollektivtrafikken (SSB, tabell 11570)

Busstransport

Omfatter all rutegående transport med buss. Passasjertallet sank betraktelig under covid-19-pandemien i årene 2020 og 2021. I 2023 har passasjertallet kommet på nivå med 2019, mens utkjørt distanse er noe lengre (se tabell 3). Billettinntekter er angitt i løpende kroner.

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

Busstransport	2019	2020	2021	2022	2023
Utført distanse (mill.km)	376,3	364,4	364,5	374,2	395,4
Antall passasjerer (mill.pass)	434,2	290,1	307,4	387,0	439,4
Billettinntekter (mill.kr)	6 325	3 483	3 483	5 269	6 590

Sporveg, bybane og passasjerbåter

Alle typer kollektivtransport viser liknende trender som busstransport (se tabell 4, 5 og 6). Etter en kraftig nedgang i 2020 og lavt nivå i 2021, grunnet covid-19, har passasjertallet økt igjen i 2022 og 2023. Det er allikevel fremdeles lavere i 2023 enn i 2019 for sporveg, forstadsbane, jernbane og passasjerbåter. For sporveg og forstadsbane har utført distanse i km vært jevnt noe stigende, og passasjertall er på vei opp mot 2019-tall. For jernbane er både utført distanse og antall passasjerer omtrent på nivå med 2019. For passasjerbåter er både utført distanse og antall passasjerer lavere enn i 2019.

Billettinntekter er angitt i løpende kroner.

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

Sporveg og forstadsbane	2019	2020	2021	2022	2023
Utført distanse (mill.km)	16,3	16,3	16,6	16,7	17,2
Antall passasjerer (mill.pass)	191,9	109,8	114,9	162,3	184,7
Billettinntekter (mill.kr)	1 995	1 126	1 160	1 841	1 964

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

Jernbane	2019	2020	2021	2022	2023
Utført distanse (mill.km)	41,3	37,1	37,6	40,7	41,7
Antall passasjerer (mill.pass)	80,4	42,6	41,4	66,7	78,2
Billettinntekter (mill.kr)	6 371	3 557	3 598	5 941	6 682

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

Passasjerbåter	2019	2020	2021	2022	2023
Utført distanse (mill.km)	6,6	5,7	5,3	5,9	6,4
Antall passasjerer (mill.pass)	11,6	7,5	7,7	10,2	10,7
Billettinntekter (mill.kr)	609	381	394	562	603

4.3. Infrastruktur for kollektivtrafikk

Nybygde anlegg for kollektivtransport langs riksveg

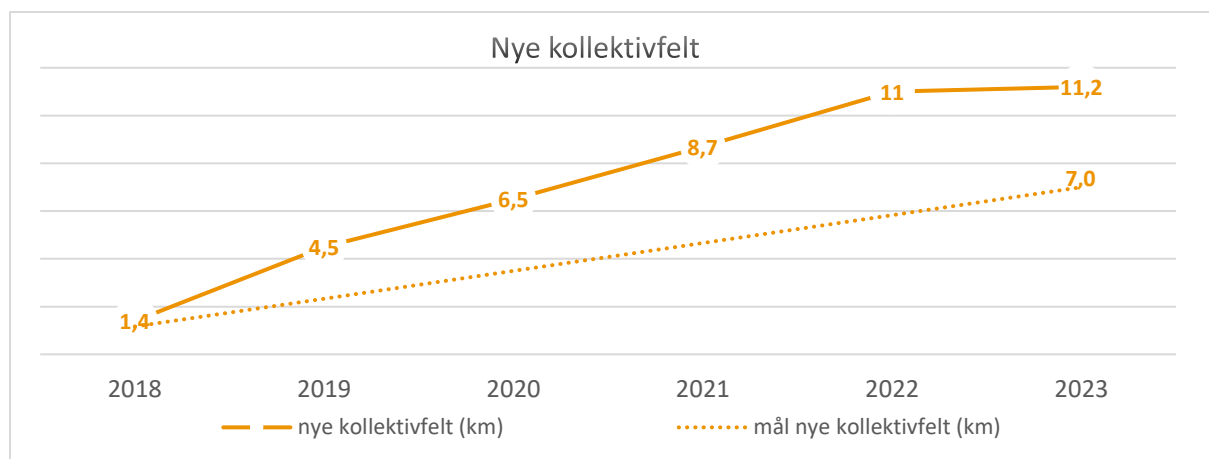
Langs riksvegnettet ble det i 2023 bygd 200 meter kollektivfelt og oppgradert to kollektivknutepunkt og 38 holdeplasser i henhold til krav til universell utforming (se tabell 7).

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

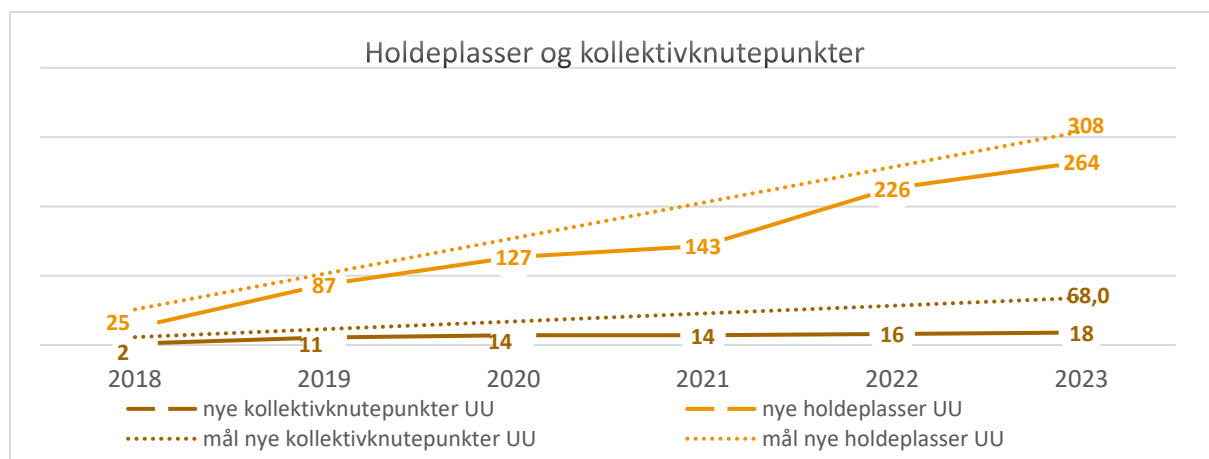
Tiltak	År	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nye kollektivfelt (km)		1,4	3,1	2,0	2,2	2,3	0,2
Kollektivknutepunkt som ble oppgradert i henhold til universell utforming		2	9	3	0	2	2
Holdeplasser som ble oppgradert i henhold til universell utforming		33	62	40	16	83	38

Utbedring av kollektivanlegg i forhold til målene i NTP

For kollektivfelt er oppfølgingsgraden tilfredsstillende (se figur 47). Oppfølgingsgraden er lav når det gjelder oppgradering av kollektivknutepunkter (se figur 48). Det ble oppgradert bare to i 2018, tre i 2020, null i 2021, to i 2022 og to i 2023. Det ble oppgradert 164 holdeplasser i perioden 2018-2023, som tilsvarer 86 % måloppnåelse.



Figur 47: Nye kollektivfelt – akkumulert antall fra og med 2018 (Statens vegvesen 2018-2023, årsrapporter)



Figur 48: Nye holdeplasser og kollektivknutepunkter – akkumulert antall fra og med 2018 (Statens vegvesen 2018-2023, årsrapporter)

5. Delemobilitet

Delemobilitet betyr deling av transportmidler som biler, sykler og scootere mellom flere brukere. «Dette konseptet er en del av den bedre delingsøkonomien, der ressurser deles for å redusere både kostnader og miljøpåvirkning» (Nickelsen, 2016)

Tiltakskatalog for transport og miljø presenterer noen tiltak for delemobilitet, som

- *Delte elsparkesykler - Tiltakskatalog for transport og miljø*
- *Bysykkellordninger - Tiltakskatalog for transport og miljø,*
- *Utlånsordninger for elsykkel - Tiltakskatalog for transport og miljø*
- *Bildeling - Tiltakskatalog for transport og miljø*
- *Samkjøring med bil - Tiltakskatalog for transport og miljø*

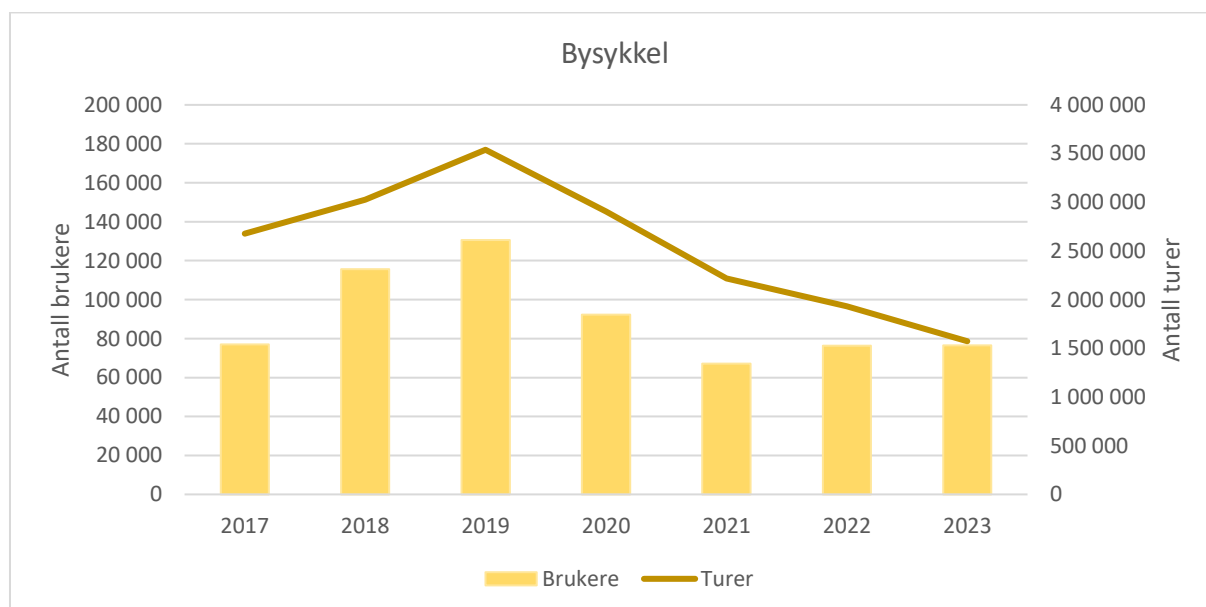
Elsparkesykler

Utleie av elsparkesykler startet i Norge våren 2019, da flere aktører startet virksomhet i ulike norske byer. Omfanget av utleie er omfattende, men grunnet manglende tilgang på sammenlignbar statistikk viser vi ikke tall for dette her.

Bysykler

Det finnes i dag bysykler i en rekke byer og tettsteder i Norge. Figur 49 presenterer tall fra Oslo, Bergen, Trondheim (drifter: UIP), Lillestrøm, Porsgrunn (drifter: JCDecaux), Grenland og Rogaland. Tallet for 2017 omfatter kun Oslo.

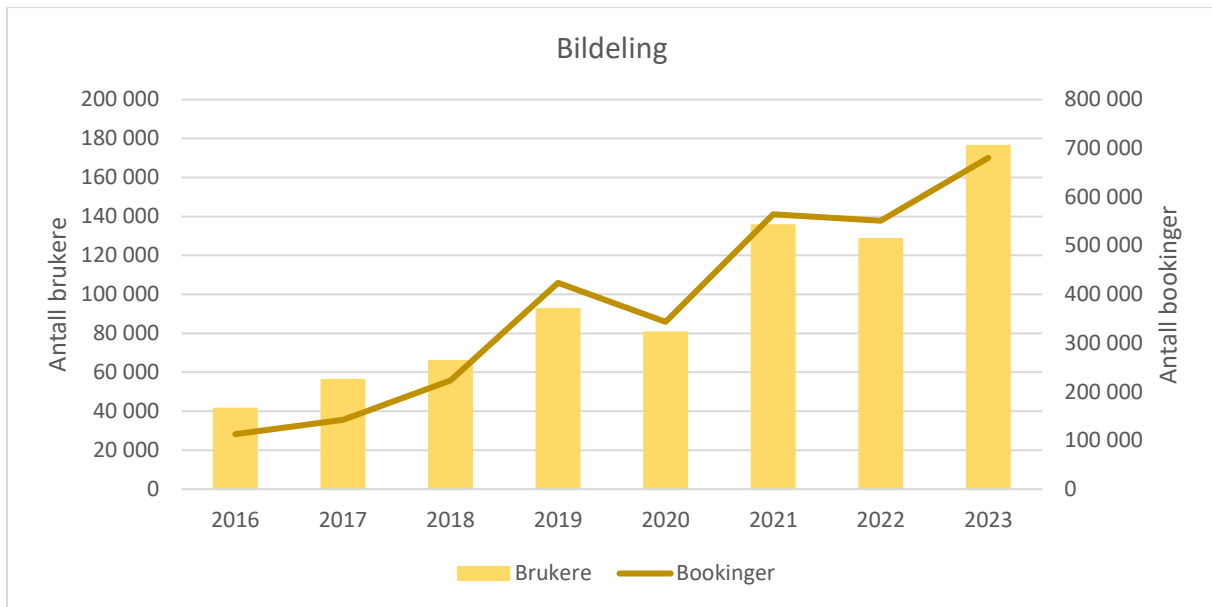
Det var økning i antall brukere og antall turer fram til 2019, før det ble nedgang i 2020. Nedgangen kan skyldes flere faktorer som f.eks. covid-19 og etablering av utleie av elsparkesykler. Antall brukere økte i 2023 mens det var litt færre antall turer i 2023 enn i 2022. I 2022 var det i gjennomsnitt 20,6 turer per bruker.



Figur 49: Bysykel: antall brukere og antall turer (Tall oppgitt fra utvalgte selskaper, TØI 2024)

Bideling

Flere bidelingselskaper har etablert seg de siste årene, og bruk av bideling øker. Figur 50 viser antall aktive brukere, som booket minst én gang i løpet av året, og antall bookinger. Begge deler har økt vesentlig i 2023.



Figur 50: Bideling: antall brukere og antall bookinger (tall oppgitt fra utvalgte selskaper, TØI 2024)

I 2023 var det i gjennomsnitt 3,9 bookinger per bruker. Antall biler til utleie har gått ned fra 2022 til 2023 (se tabell 8).

Tabell 8: Bideling: Antall biler til utleie (tall oppgitt fra utvalgte selskaper, TØI 2024)

Bideling	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ^a	2023
Antall biler til utleie (gjennomsnitt per år)	3 325	5 094	5 933	7 391	7 843	9 632*	14 173**	13 975

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

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

**Elbilandel: 35 %

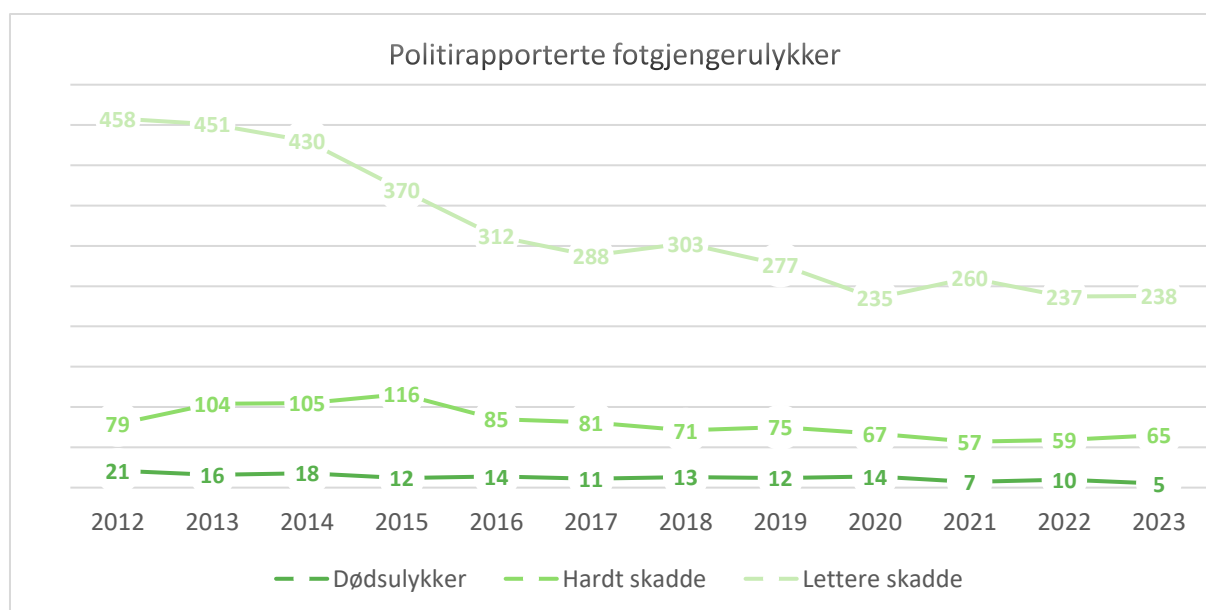
6. Trafikksikkerhet

En trafikkulykke skjer på en vei som er åpen for alminnelig ferdsel, med ett eller flere kjøretøy (også sykler) i bevegelse innblandet i ulykken. Det er underrapportering av lettere skader, særlig for eneulykker på sykkel⁹. Eneulykker for gående regnes ikke som trafikkulykke og derfor ikke med i statistikken.

6.1. Trafikksikkerhet for gående

Antall politirapporterte trafikkulykker med fotgjengere

Det har vært en kraftig nedgang i antallet mindre alvorlige ulykker (se figur 51). Antallet ulykker med hardt skadde fotgjengere (personer med alvorlig eller svært alvorlig skade) er gradvis redusert siden 2015, mens antall dødsulykker er relativt stabilt.



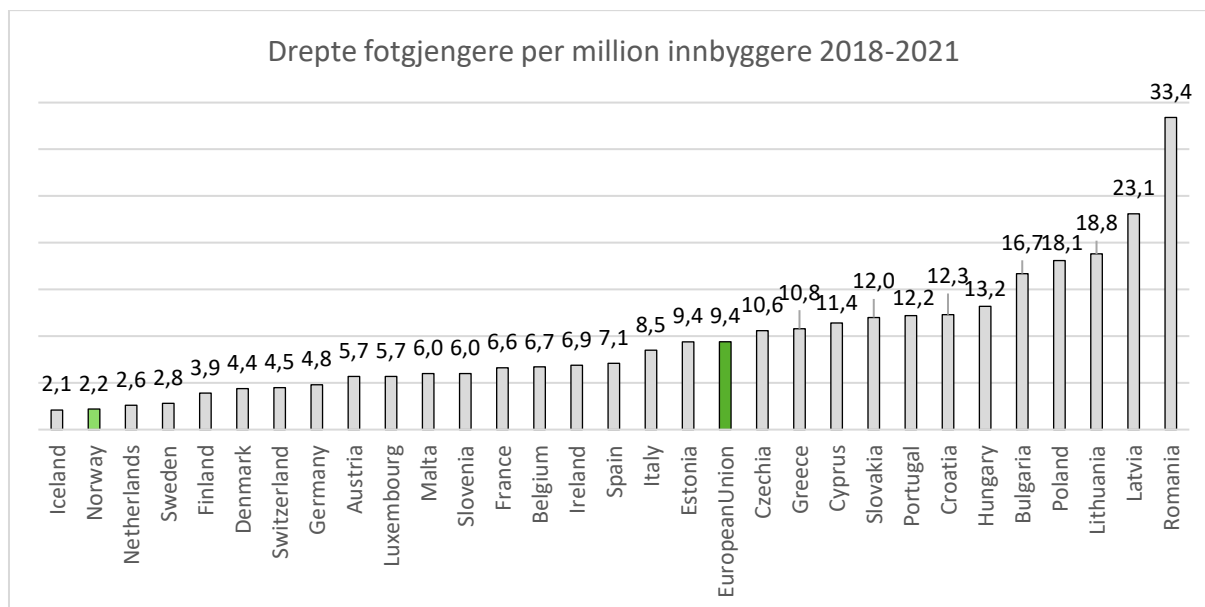
Figur 51: Politirapporterte fotgjengerulykker (SSB, tabell 09000)

Eneulykker for gående blir ikke registrert i politirapporterte ulykker. For 2022 var det over 500 fotgjengere som ble behandlet ved legevakt eller sykehus, på grunn av skade oppstått på offentlig veg.

⁹ For å se statistikk for antall skadde forgjenger og syklister rapportert hos helseforetak, se figur 52 i Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2022

Drepte fotgjengere per million innbyggere i europeiske land

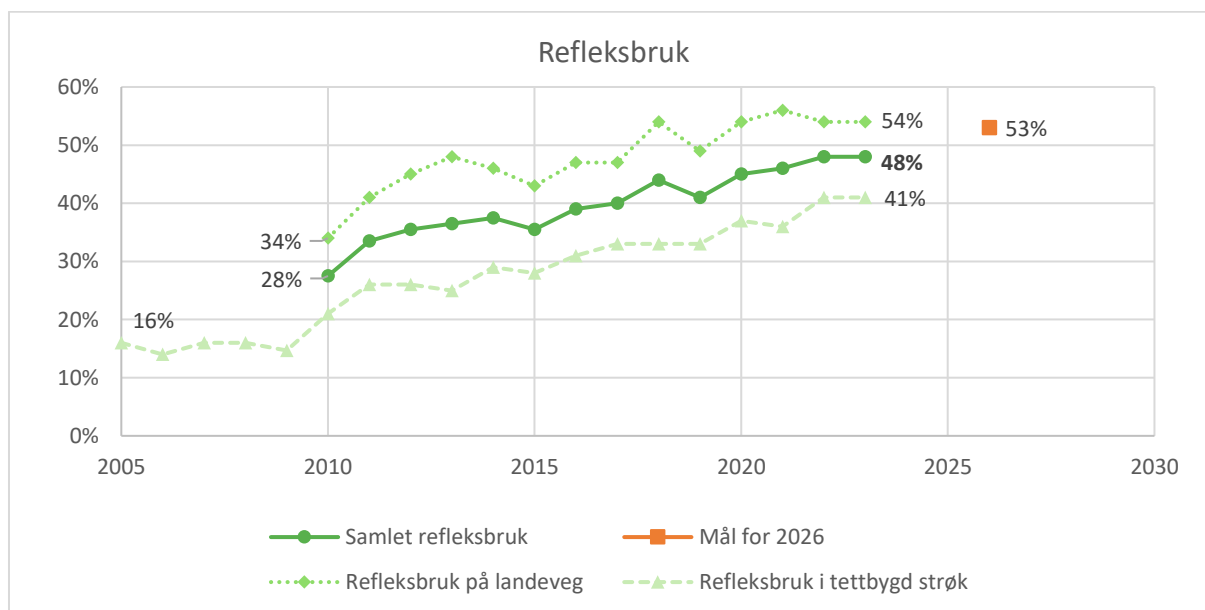
EU har laget en oversikt over antall drepte fotgjengere i trafikkkulykker i perioden 2018-2021 (se figur 52). Norge har nest lavest antall drepte per million innbyggere. Gjennomsnittet for EU-landene er mer enn fire ganger så høyt.



Figur 52: Drepte fotgjengere per million innbyggere 2018-2021 (CARE database, EC)

Refleksbruk

Trygg Trafikk registrerer refleksbruk hvert år i november. Målet i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2022-26 er at 53 % av voksne fotgjengere bruker refleks i mørket. Andelen som bruker refleks, har økt jevnt fra 28 % i 2010 til 48 % i 2022 (se figur 53). Refleksbruken er noe høyere langs landevei enn i tettbygde strøk.

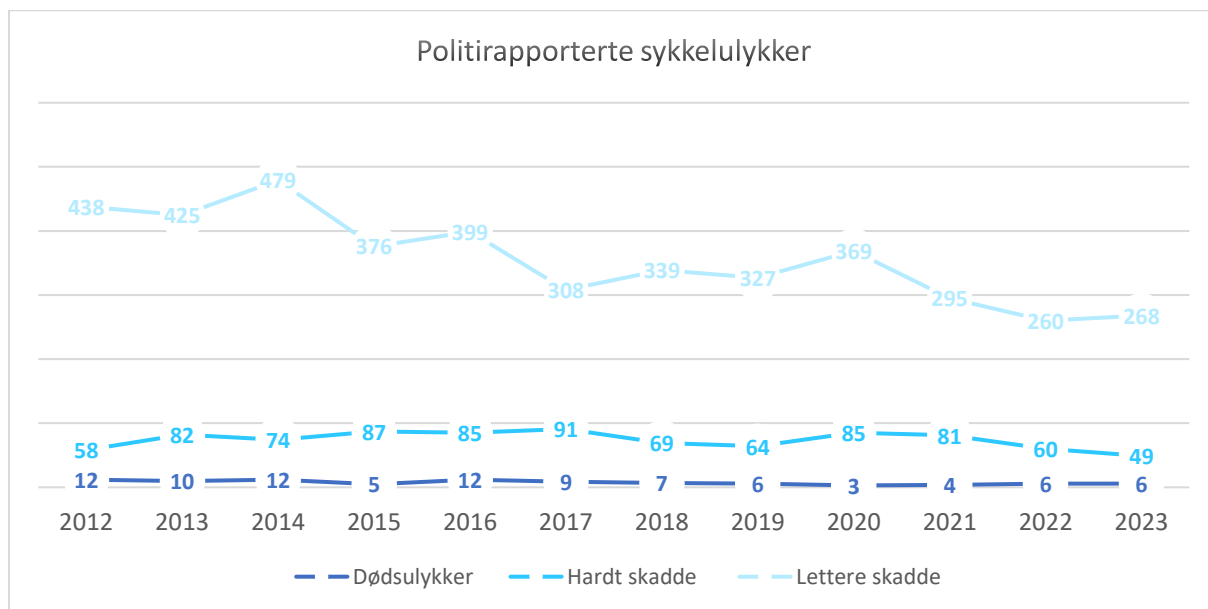


Figur 53: Refleksbruk (Statens vegvesen 2023 Trafikksikkerhetsutviklingen, Trygg Trafikk)

6.2. Trafikksikkerhet hos syklende

Antall politirapporterte trafikklulykker med syklende

Det har samlet vært en nedgang i antall politirapporterte ulykker som involverte syklister de siste årene. Når det gjelder hardt skadde, var det en nedgang i antall ulykker fra 2022 til 2023. Antall dødsulykker har holdt seg relativt stabilt de siste seks årene (se figur 54).

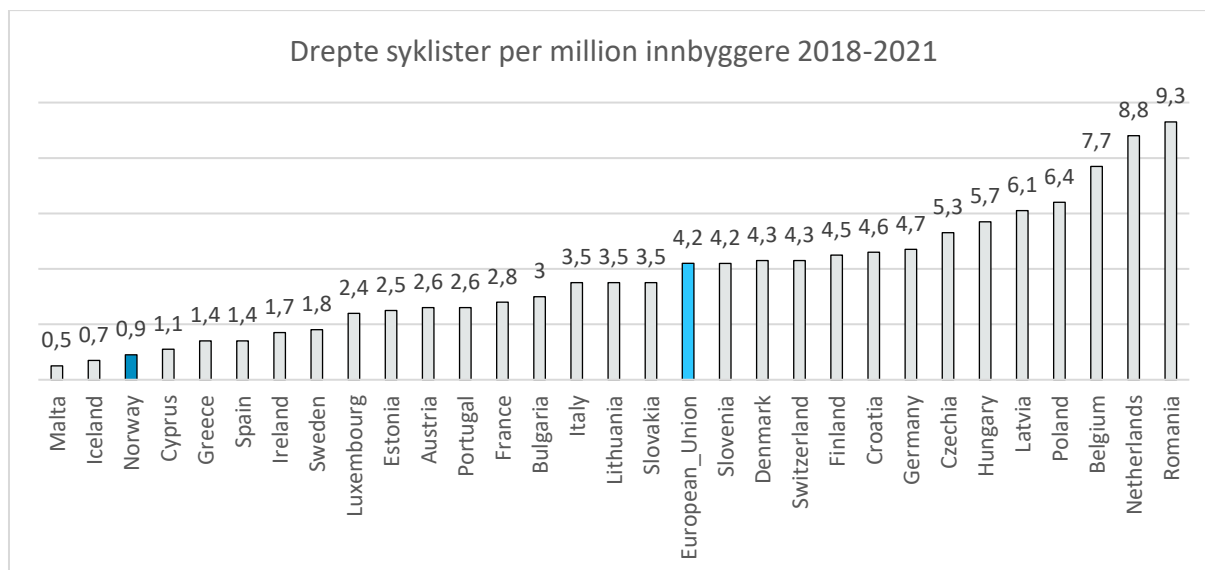


Figur 54: Politirapporterte sykkelulykker (SSB, tabell 09000)

De fleste sykkelulykkene er singelulykker. Disse blir sjelden rapportert til politiet og kommer derfor ikke fram i den offisielle statistikken. Forskning tyder på at omfanget av underreportering ligger rundt 80%. For 2022 ble mer enn 2000 syklister registrert behandlet ved legevakt eller sykehus, på grunn av skade oppstått på offentlig veg.

Drepte sykler per million innbyggere i europeiske land

EU har laget en oversikt over drepte sykler i trafikkulykker i perioden 2018-21 (se figur 55). Norge ligger klart under gjennomsnittet med 0,9 drepte per million innbyggere.

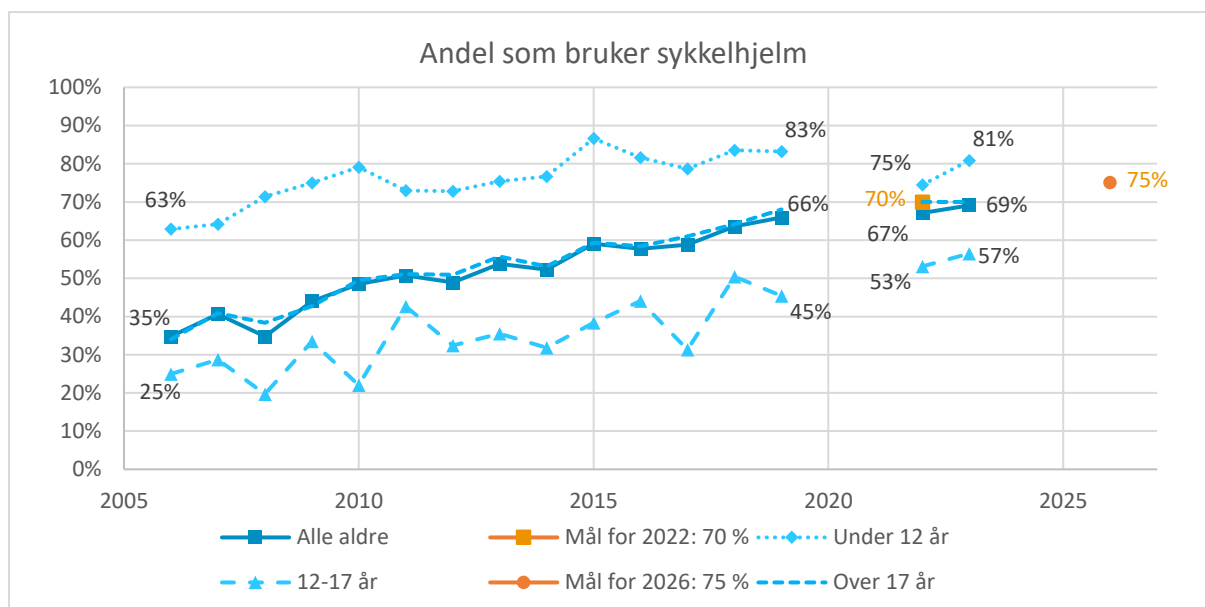


Figur 55: Drepte sykler per million innbyggere 2018-2021 (CARE database, EC)

Sykkelhjelmbruk

Statens vegvesen gjennomfører årlige registreringer av bruk av sykkelhjelm. Det ble ikke gjennomført registreringer i koronaårene 2020 og 2021. Fra og med 2022 ble registreringene gjenopptatt, med noen justeringer i metodikken.

I 2019 var andelen som brukte sykkelhjelm 83 % blant barn under 12 år, 45 % blant ungdom 12-17 år, 68 % blant voksne, og samlet for alle aldersgrupper 66 % (se figur 56). I 2023 var andelen som brukte sykkelhjelm blant barn 81 %, blant ungdom 57 %, blant voksne 70 % og samlet for alle aldersgrupper 69%. Målet for sykkelhjelmbruk er 75 % innen 2026.

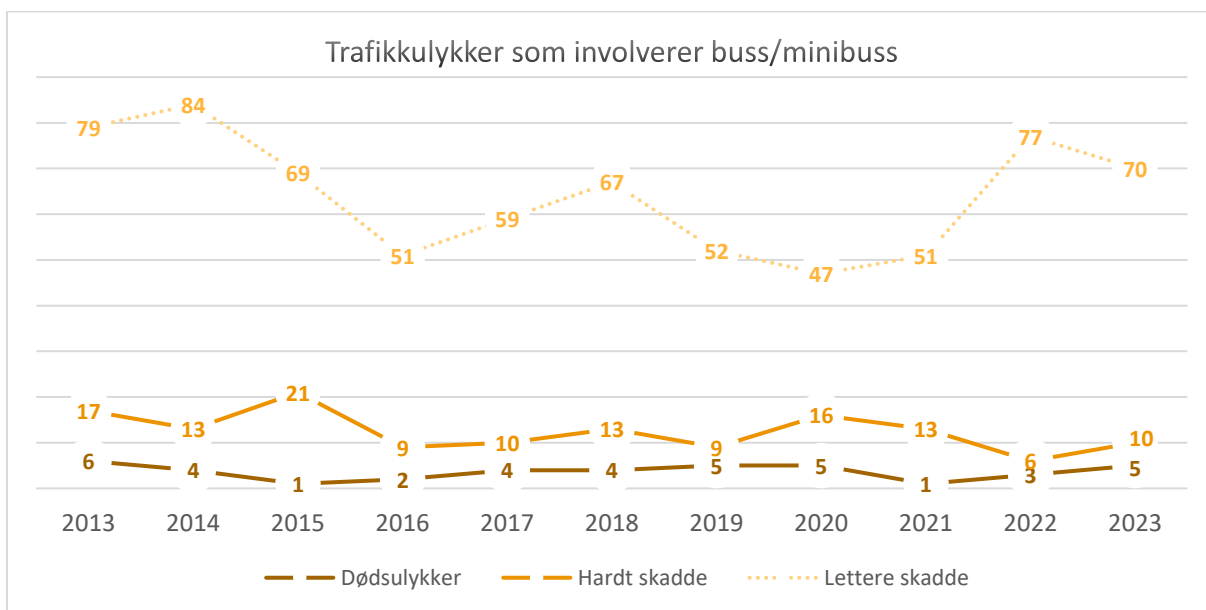


Figur 56: Andel som bruker sykkelhjelm (Statens vegvesen 2023, Trafikksikkerhetsutviklingen)

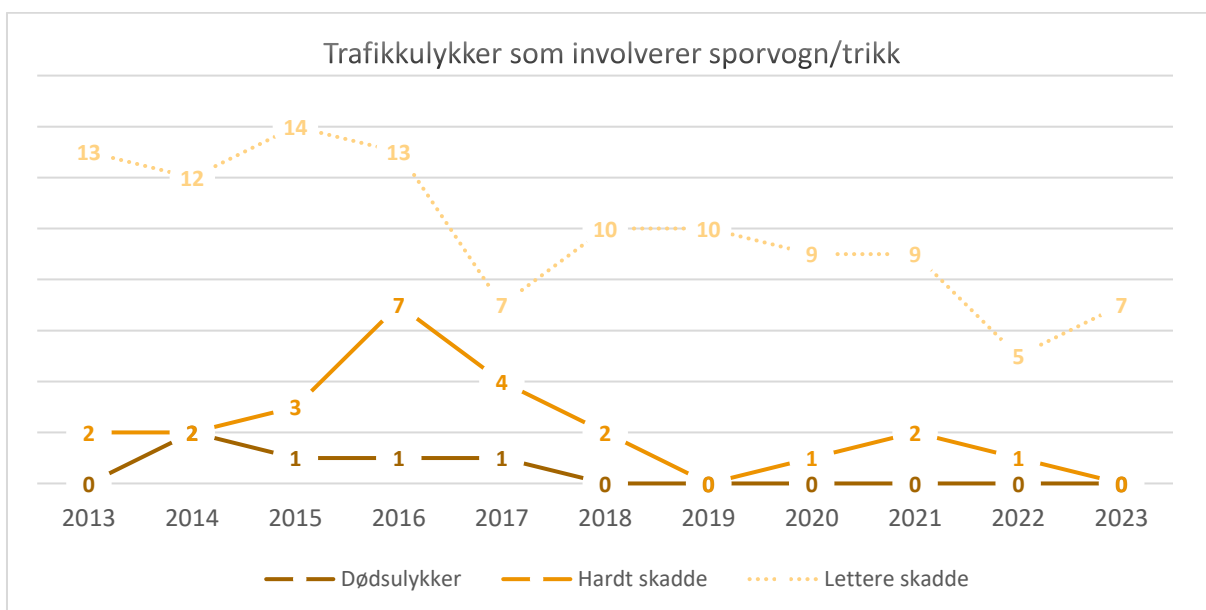
6.3. Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken

Ulykker som involverer buss og trikk

Det finnes ikke egen statistikk for ulykker innenfor kollektivtransporten, men det registreres om kjøretøy tilknyttet kollektivtransport er involvert i ulykker. At buss/minibuss/trikk har vært involvert i ulykkene betyr altså ikke at drepte/skadde har vært om bord i disse. I 2023 var det fem drepte og ti hardt skadde i trafikkulykker hvor buss var involvert. Det er små tall som gjør at de kan variere mye fra år til år, men ser man tallene over en lengre periode, er de i gjennomsnitt nokså stabile (se figur 57 og 58). Antallet lettere skadd gått ned fra 2022 til 2023, etter at det var en kraftig økning fra 2021 til 2022. Det er generelt få registrerte ulykker der trikk er involvert. I 2023 var det ingen drepte eller hardt skadd, og syv lettere skadd.



Figur 57: Trafikkulykker som involverer buss/minibuss (SSV, Trafikkulykkesregisteret)



Figur 58: Trafikkulykker som involverer sporvogn/trikk (SSV, Trafikkulykkesregisteret)

7. Reisevaner i byområdene

Kapittelet viser tall for kommuner som inngår i de ni største byregionene, med samme geografisk avgrensning som er vist i RVU 2023. Kapittelet viser daglige innenlands reiser for byområdene og presenterer tidsserier for reisemiddelandeler og tilgang til reisemiddel.

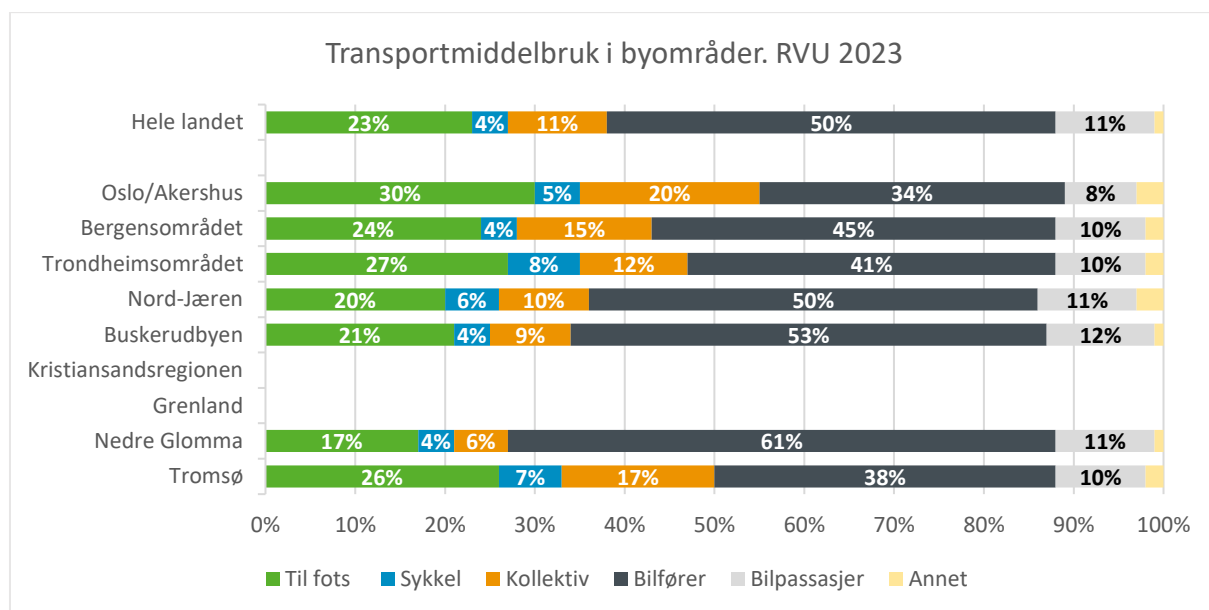
Byområdene i RVU 2023 omfatter kommunene:

- Oslo/Akershus: Oslo, Vestby, Nordre Follo, Ås, Frogn, Nesodden, Bærum, Asker, Aurskog-Høland, Rælingen, Enebakk, Lørenskog, Lillestrøm, Nittedal, Gjerdrum, Ullensaker, Nes, Eidsvoll, Nannestad, Hurdal
- Bergensområdet: Bergen, Voss, Samnanger, Bjørnafjorden, Øygarden, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Alver, Austrheim
- Trondheimsområdet: Trondheim, Midtre Gauldal, Melhus, Skaun, Malvik, Stjørdal, Indre Fosen, Orkland
- Nord-Jæren: Stavanger, Sandnes, Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Sola, Randaberg, Stand
- Buskerudbyen: Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Lier
- Kristiansandsregionen: Kristiansand, Lillesand, Birkenes, Iveland, Vennesla
- Grenland: Porsgrunn, Skien, Siljan; Bamble
- Nedre Glomma: Sarpsborg og Fredrikstad
- Tromsø

Grenland og Kristiansand hadde ikke tilleggsutvalg i 2023, derfor inngår ikke disse områdene i 2023-tallene, da intervjugrunnlaget er for lavt.

7.1. Transportmiddelfordeling

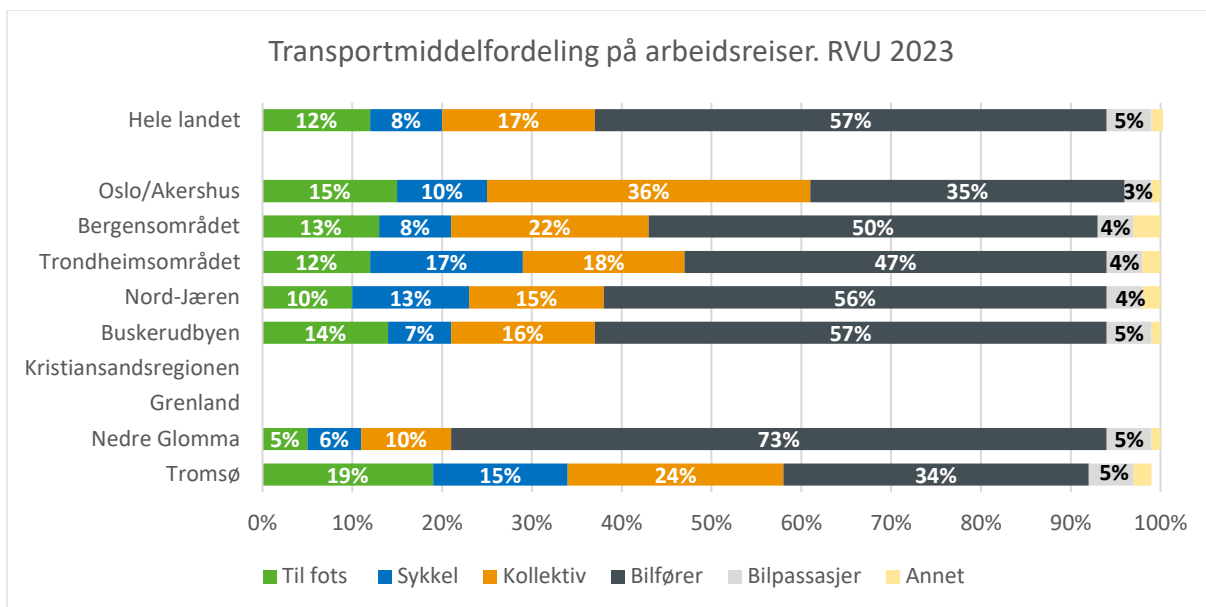
Figur 59 viser transportmiddelfordeling blant bosatte i de største byområdene i 2023. Det er høyest fotgjenger- og kollektivandel i Oslo/Akershus. Sykkelandelen er høyest i Trondheimsområdet og i Tromsø, og lavest i Bergensområdet, i Buskerudbyen og Nedre Glomma. Tall fra Kristiansandsregionen og Grenland mangler. Kollektivtransport omfatter buss, tog, bane, trikk, båt, ferge og drosje / taxi. Annet er en samlekategori for alle transportmidler som ikke inngår i de andre kategoriene, eksempelvis fly, snøscooter, sparkesykkel, spark, ski, rullebrett, rulleskøyter osv. Det finnes ingen egen kategori for el-sparkesykkel. Enkelte respondenter har registrert turer med el-sparkesykkel under sykkel, andre har registrert disse turene under annet.



Figur 59: Transportmiddelbruk i byområder. RVU 2023 (Opinion AS 2024b)

Arbeidsreiser

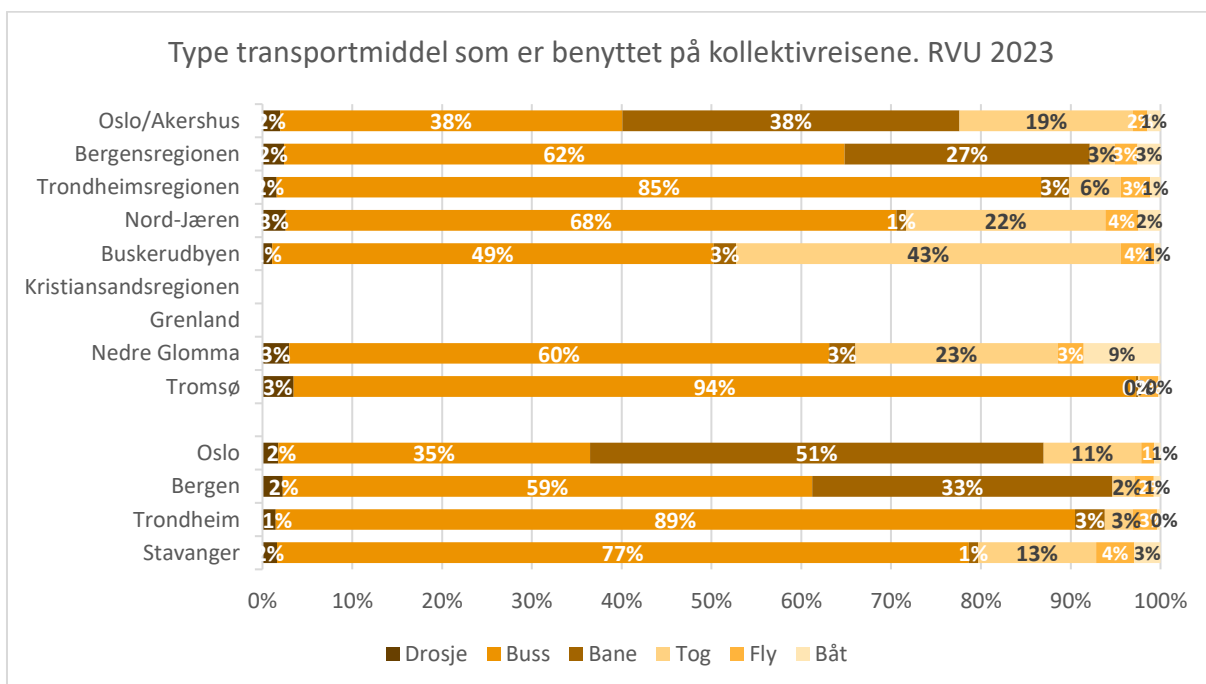
Figur 60 viser transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i byområdene. Oslo/Akershus skiller seg ut med høye kollektivandeler. Nedre Glomma har både lavest sykkelandel og klart lavest andel turer til fots. Bilandelen er betydelig høyere i Nedre Glomma enn i de andre byområdene.



Figur 60: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. RVU 2022 (Opinion AS 2024b)

Kollektivreiser

I byene og byområdene hvor bane inngår i kollektivtilbudet (Oslo og Bergen), utgjør bane en betydelig andel av kollektivreisene. I Buskerudbyen, Nedre Glomma og Nord-Jæren er det en stor andel togreiser (se figur 61). Utover dette dominerer buss. Togreiser utgjør en noe større andel av kollektivreisene i de større byområdene enn i byene. Tall fra Kristiansandsregionen og Grenland mangler.



Figur 61: Type transportmiddel som er benyttet på kollektivreisene. RVU 2023 (Opinion 2024b)

Hastighet buss

Bussene holder i gjennomsnitt omtrent samme hastighet (vognkilometer delt på vogntimer) i 2023 som i 2022 (se tabell 9). Tønsberg og Tromsø har noe lavere hastighet enn andre byområder.

Tabell 9: Hastighet buss (km/t)¹⁰ i byområder (SSB tabell 06669 og 06673)

Hastighet buss (km/t) ¹⁰	2019	2020	2021	2022	2023
Nedre Glomma	31	29	31	31	28
Oslo	21	22	21	22	23
Drammen	29	30	29	30	30
Tønsberg	20	19	19	19	19
Grenland	29	29	29	27	28
Arendal	27	29	27	27	29
Kristiansand	31	19	23	23	23
Stavanger	48	22	21	20	27
Haugesund	32	24	24	31	31
Bergen	28	17	25	21	25
Ålesund	27	20	27	31	30
Trondheim	16	25	22	22	23
Bodø	27	23	23	27	27
Tromsø	21	9	19	17	20

¹⁰ antall vognkilometer er delt på vogntime

Kapasitetsutnyttelse for buss

Tabell 10 viser kapasitetsutnyttelse for buss i byområdene i årene 2019 til og med 2023. Det er til dels store forskjeller mellom de ulike områdene, både i kapasitetsutnyttelsen generelt og hvordan denne har utviklet seg over tid.

Det var en økning i kapasitetsutnyttelse på buss fram til 2019, men det ble en betydelig nedgang i kapasitetsutnyttelsen i 2020 grunnet covid-19. I 2023 har kapasitetsutnyttelsen økt noe i byområdene samlet, og flere byer ligger over nivået i 2019. Til sammenligning har det for hele landet sett under ett, kun vært en marginal økning fra 2022 til 2023 (ett prosentpoeng) og nivået i 2023 (23 prosent kapasitetsutnyttelse) ligger godt under nivået i 2019 (34 prosent) (se SSB tabell 06669).

Tabell 10: Kapasitetsutnyttelse for buss (%) i byområder (SSB tabell 06669 og tabell 06673)

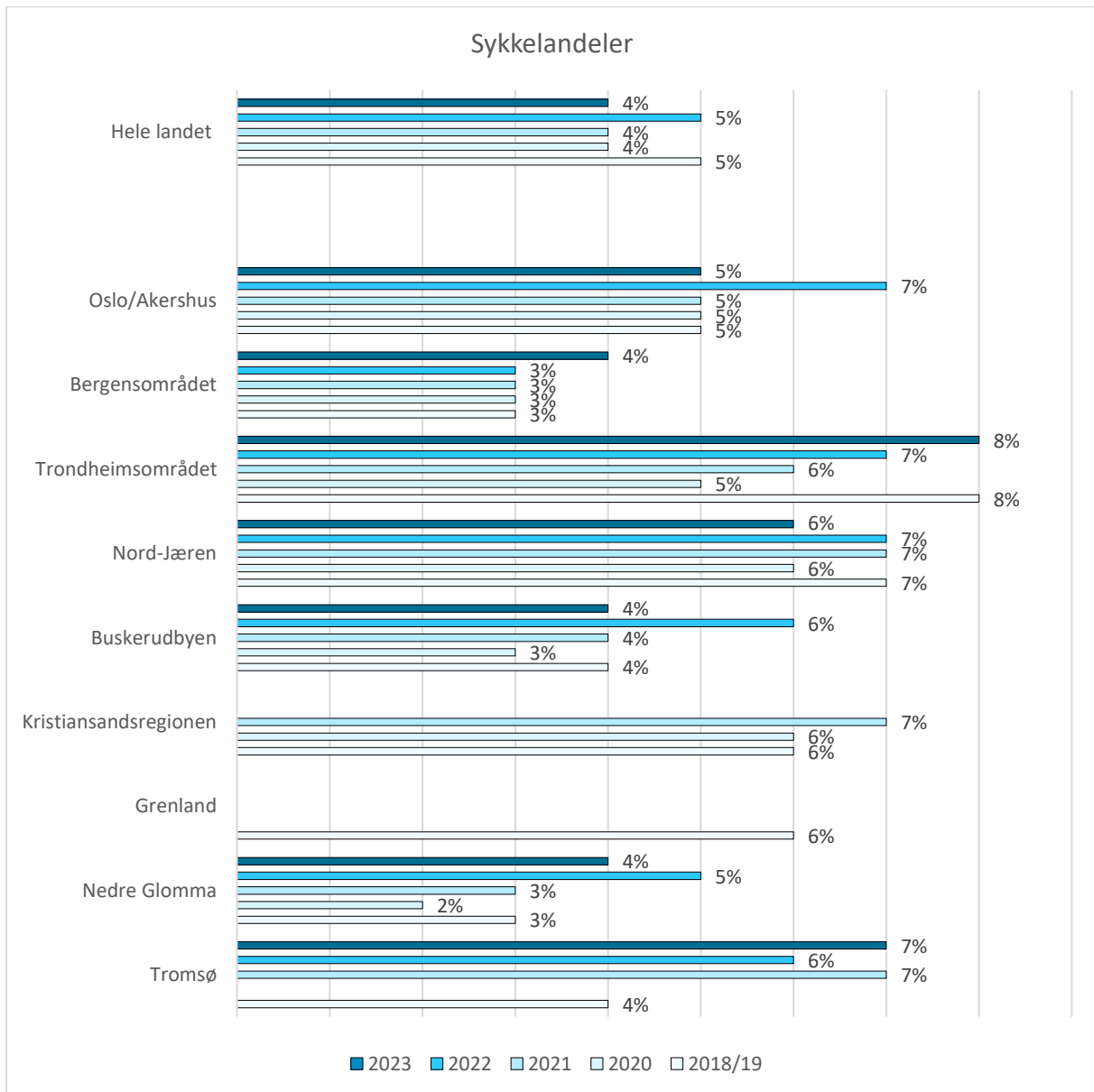
Kapasitetsutnyttelse (%) ¹¹	2019	2020	2021	2022	2023
Nedre Glomma	25	27	26	30	37
Oslo	23	15	13	20	23
Drammen	38	17	13	27	28
Tønsberg	59	54	48	59	67
Grenland	29	21	22	29	34
Arendal	48	18	18	31	38
Kristiansand	40	25	21	45	35
Stavanger	23	16	21	21	21
Bergen	33	24	23	33	34
Ålesund	25	19	26	28	37
Trondheim	32	24	25	35	41
Bodø	37	18	22	15	18
Tromsø	27	23	25	28	30
Haugesund	13	7	10	10	18

¹¹ Kapasitetsutnyttelsen er beregnet ved å dividere passasjerkilometer med setekilometer

7.2. Reiseandeler

Sykkelandeler

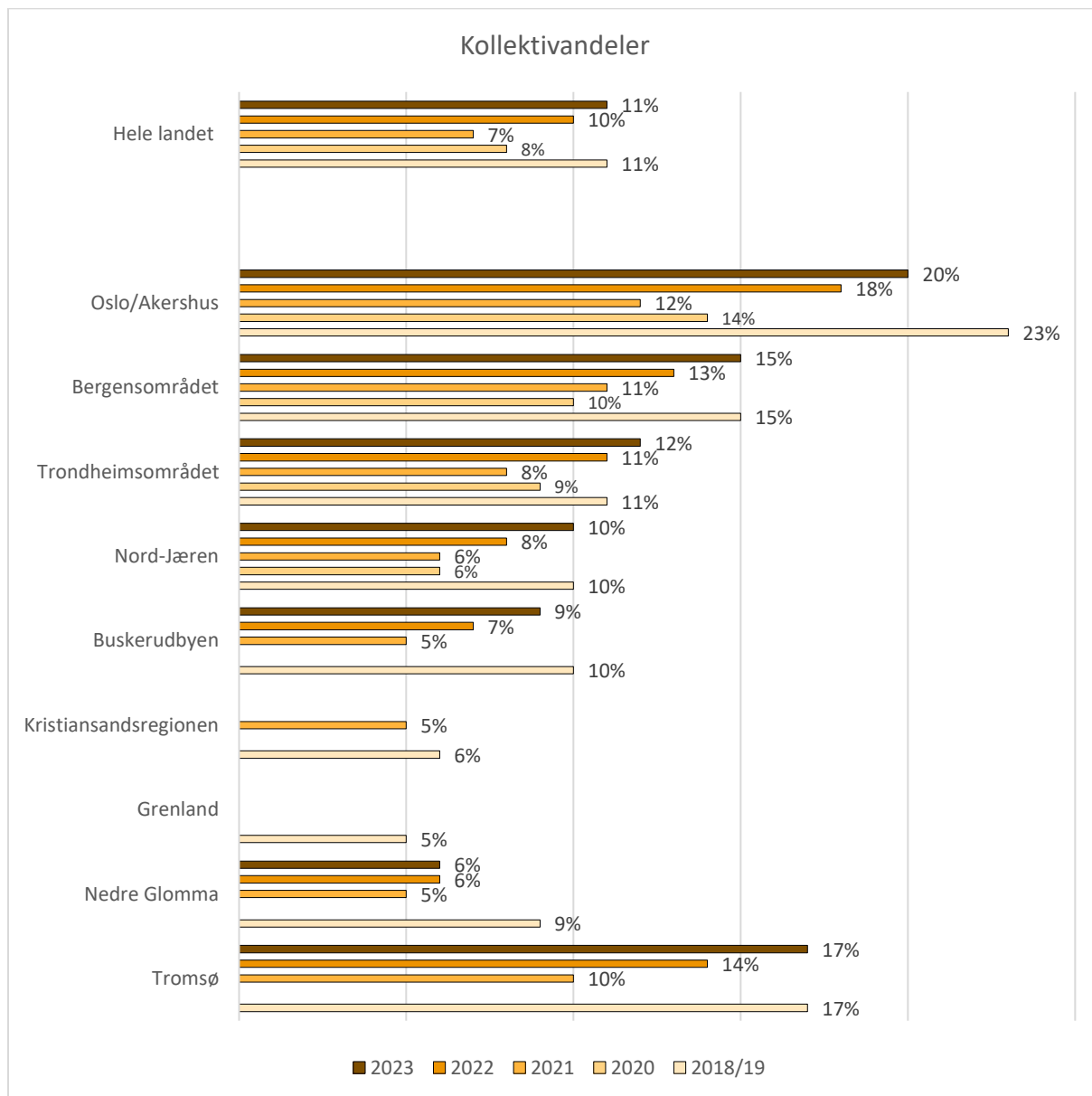
Figur 62 viser tidsserie over hvor stor andel av totalt antall reiser i byområdene som er gjennomført med sykkel. Sykkelandelen i 2023 ligger på omtrent samme nivå i de ulike byområdene med unntak av i Bergensområdet, Buskerudbyen og i Nedre Glomma, hvor sykkelandelen er noe mindre. Andelen sykkelreiser har vært relativt stabilt lavt over tid, med en liten økning de siste årene i Trondheimsområdet.



Figur 62: Sykkelandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b, 2023b og 2024b)

Kollektivandeler

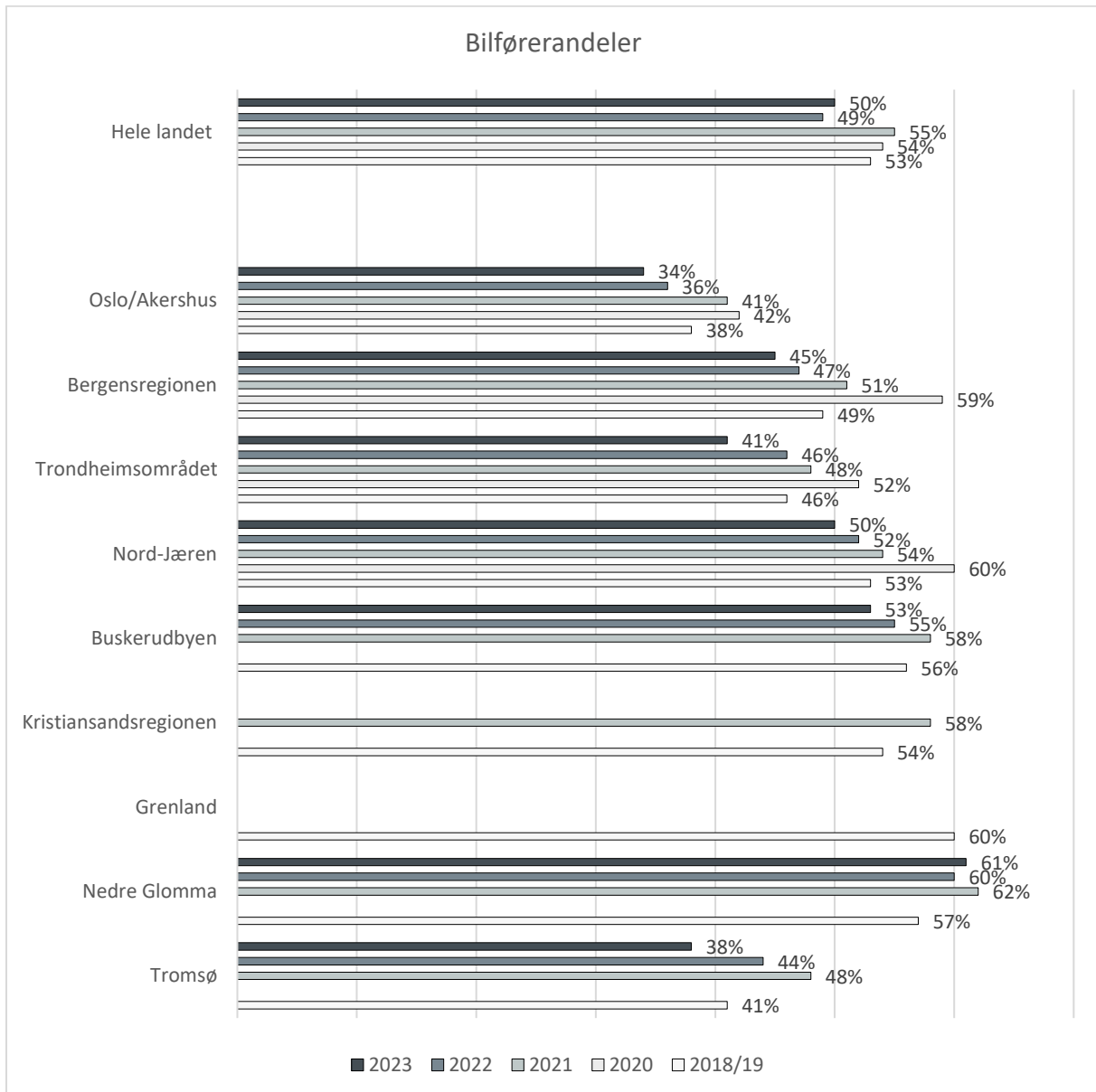
Figur 63 viser kollektivreisereisere andel av totalt antall reiser i byområdene. Det var merkbar økning av kollektivandelene i 2023 i alle byområder sammenlignet med 2021 og 2022. Andelen i 2023 er fortsatt mindre enn eller lik 2019 med unntak av i Trondheimsområdet, hvor kollektivandelen i 2023 er ett prosentpoeng høyere enn i 2019.



Figur 63: Kollektivandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b, 2023b og 2024b)

Bilførerandeler

Figur 64 viser andelen av reisene som er gjennomført som bilfører. Sammenlignet med toppen i 2020, har det vært en nedgang i bilførerandelen i alle byområdene. I de fleste områdene er andelen bilførere i 2023 også lavere enn i 2019. Unntaket er Nedre Glomma.

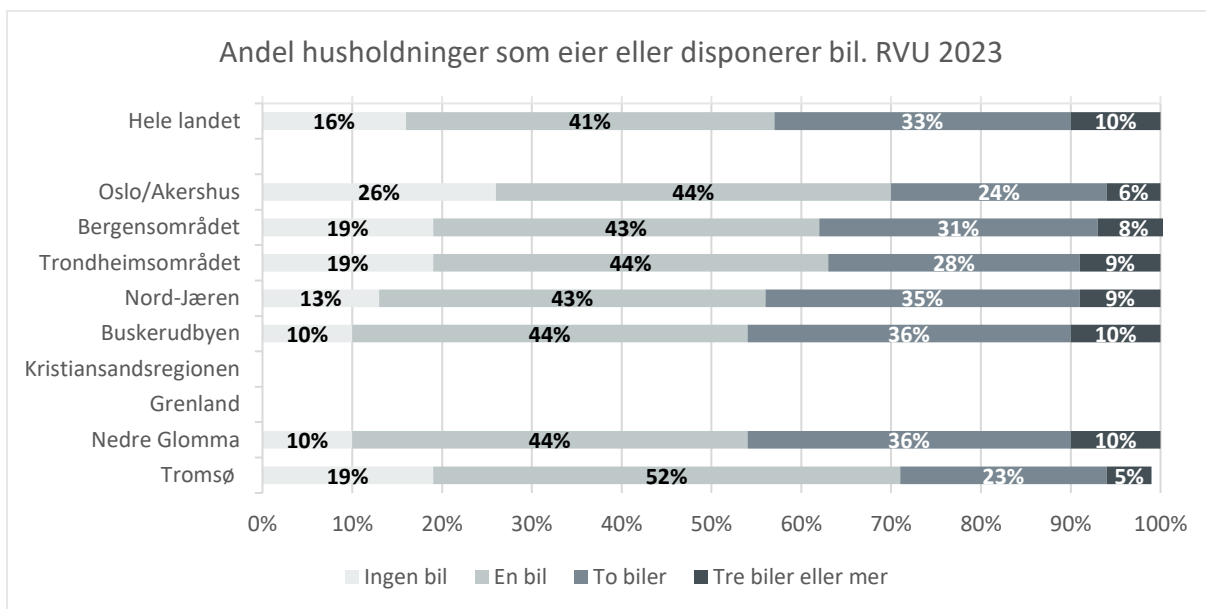


Figur 64: Bilførerandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b, 2023b og 2024b)

7.3. Tilgang til transportmidler

Andel husholdninger som eier eller disponerer bil

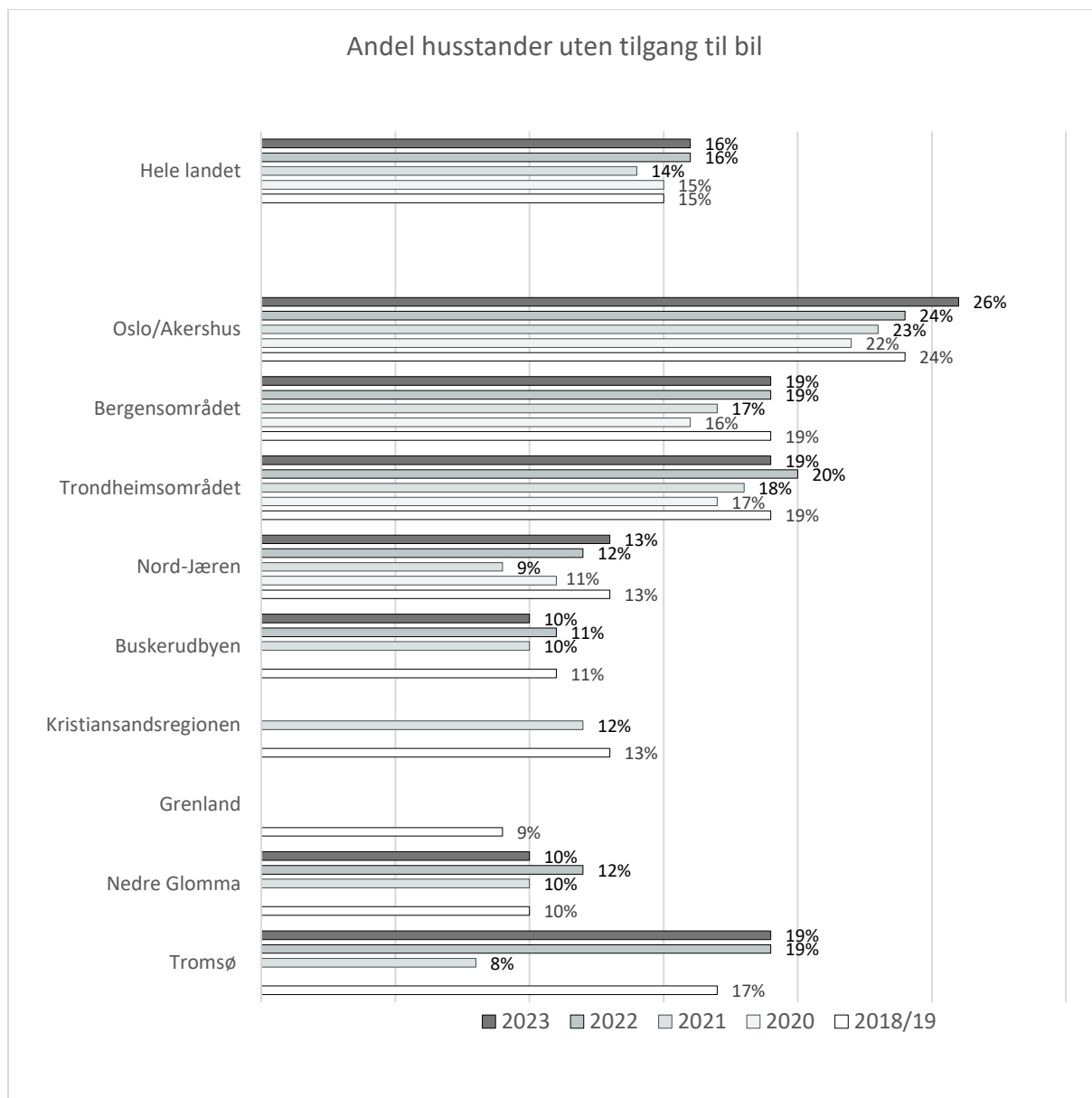
Figur 65 viser hvor stor andel av husholdningene som eier eller disponerer henholdsvis ingen biler, en bil, to biler eller tre biler eller mer. Oslo/Akershus har den høyeste andelen husholdninger som ikke eier eller disponerer bil. Andelen som eier eller disponerer én bil er omtrent like stor på tvers av byområdene. Andelen husholdninger som eier eller disponerer mer enn én bil, er størst i Nedre Glomma, i Nord-Jæren og i Buskerudbyen. Tall fra Kristiansandsregionen og Grenland mangler.



Figur 65: Andel husholdninger som eier eller disponerer bil i byområder. RVU 2023 (Opinion AS 2024b)

Husholdninger uten tilgang til bil

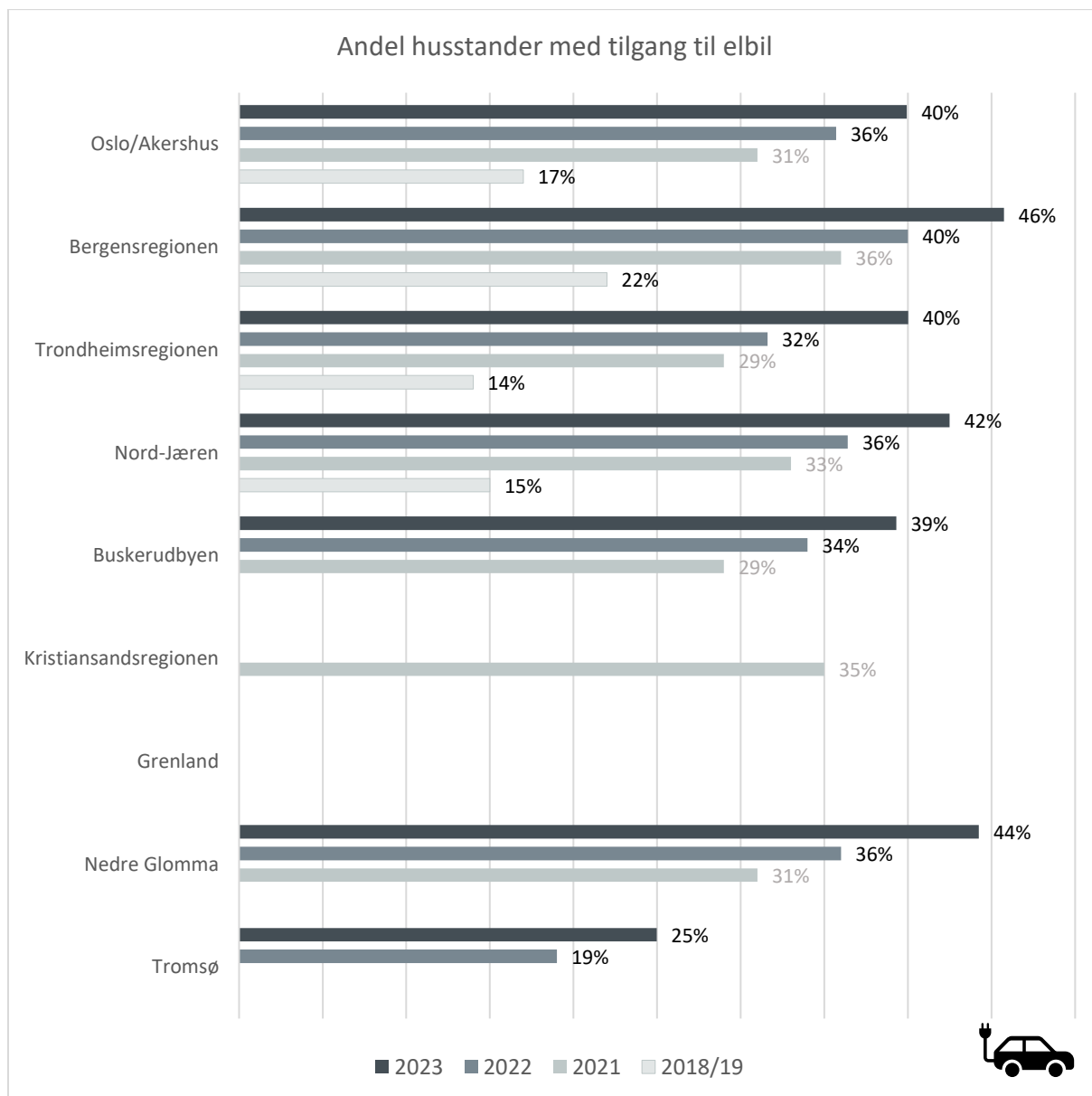
Oslo/Akershus har størst andel bilfrie husholdninger, mens andelen er minst i Nord-Jæren, Buskerudbyen og Nedre Glomma (se figur 66). Andelen bilfrie husholdninger har vært stabil i perioden 2019-2023.



Figur 66: Andel husstander uten tilgang til bil i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b, 2023b og 2024b)

Husholdninger med tilgang til elbil

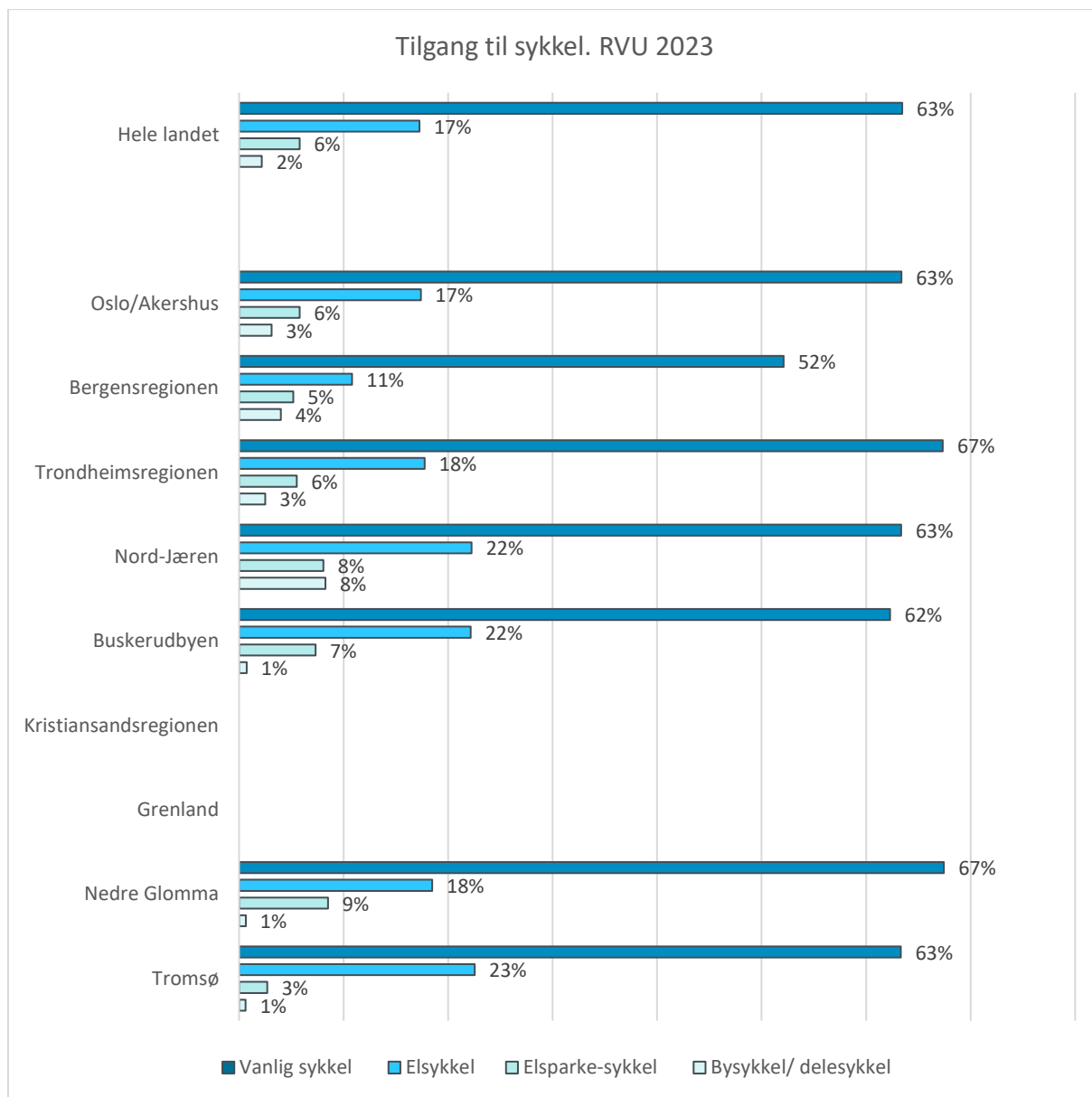
Det har skjedd en vesentlig økning i antall husholdninger som eier eller har tilgang til elbil. Andelen husholdninger som eier eller har tilgang til elbil, er størst i Bergensområdet og minst i Tromsø (se figur 67). Data for 2020 mangler for alle byområdene.



Figur 67: Andel husstander med tilgang til elbil i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b og 2023b, TØI 2023a)

Tilgang til sykkel

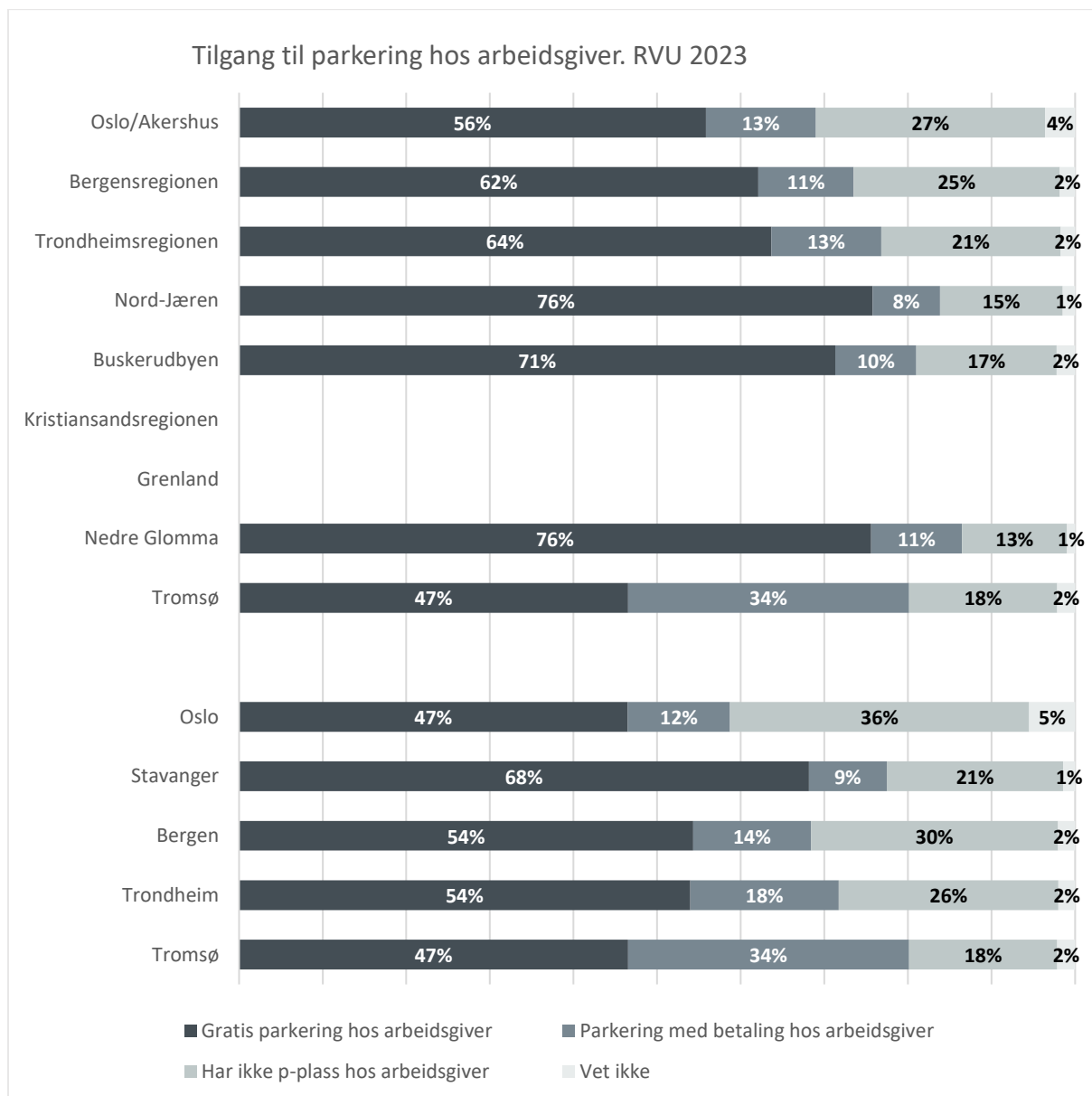
Deltakerne i reisevaneundersøkelsen er spurt om de disponerer sykkel. I alle byene/byområdene er andelen som disponerer sykkel, høy, og andelen som disponerer elsykkel, øker (se figur 32) (Opinion AS, 2023b). Bergensområdet skiller seg ut med en lavere andel som disponerer sykkel, både når det gjelder vanlig sykkel og elsykkel (se figur 68).



Figur 68: Tilgang til sykkel i byområder. RVU 2022 (Opinion AS 2024b, TØI 2024)

Bilparkering ved arbeidsplass

Figur 69 viser tilgang til parkering på arbeidsplassen blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil. Nedre Glomma og Nord-Jæren skiller seg ut med høy andel som har gratis parkering og lav andel som mangler parkeringsplass.



Figur 69: Tilgang til parkering hos arbeidsgiver i byområder. RVU 2022 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

8. Nullutslippskjøretøy og alternative drivstoff

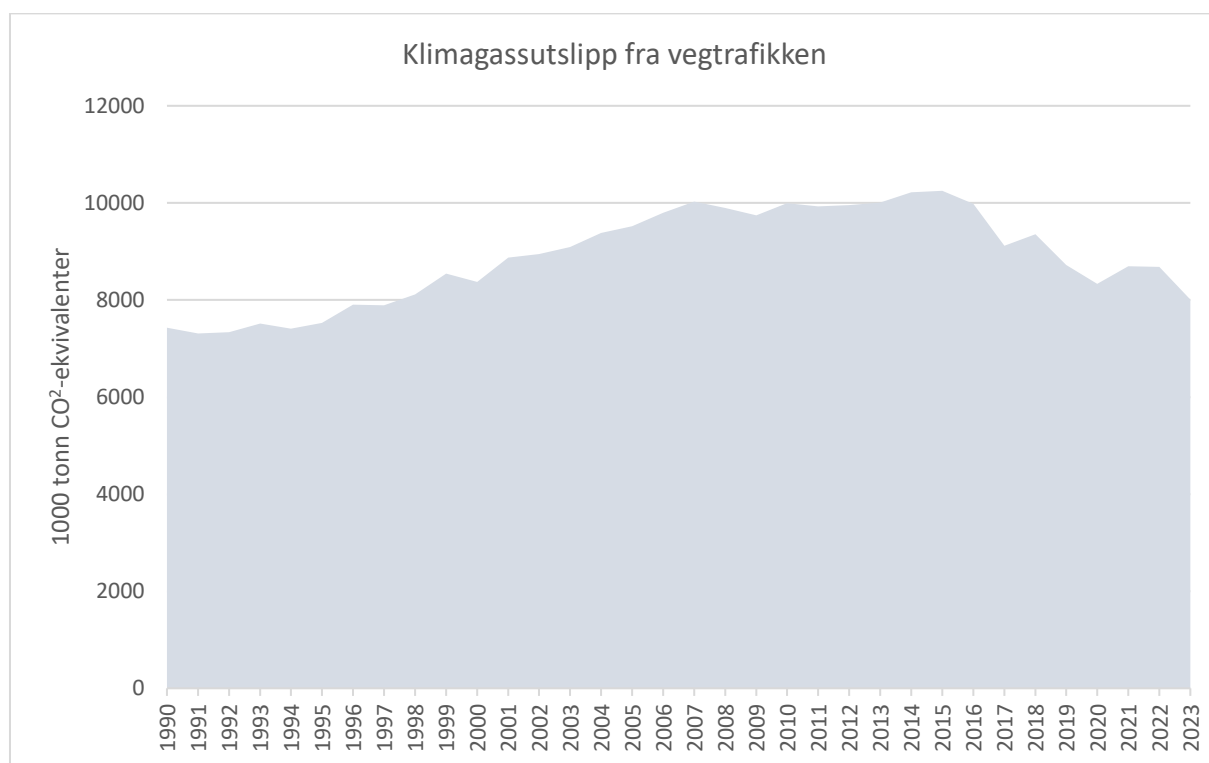
Klimagassutslipp fra vegtrafikken

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

Nasjonal transportplan har mål om andeler nullutslippskjøretøy for nysalg av kjøretøy. For personbiler, varebiler og bybusser er målet 100 % i 2025, mens for tunge kjøretøy er målet 100 % i 2030.

I 2023 var andelen nysolgte nullutslippskjøretøy som følger: personbiler 81 %, varebiler 31 %, bybusser 88 %, langdistansebusser 26 % og lastebiler 11 %. Hvis nysalget fortsetter å øke vil personbiler og bybusser være nær måloppnåelsen på 100 % i 2025. For varebiler vil det kreve andre virkemidler enn i dag. Langdistansebusser og lastebiler er også langt unna målet på 100 % i 2030.

Figur 70 viser klimagassutslipp (1 000 tonn CO₂-ekvivalenter) fra vegtrafikk fra 1990 til 2023. Utslippene økte frem til rundt 2015, men har siden gått noe ned. Vegtrafikk sto i 2023 for 17 % av Norges klimagassutslipp. Utslippene fra vegtrafikk gikk ned 7,8 % fra 2022 til 2023. I perioden 1990-2023 gikk utslippene fra vegtrafikk opp med 8 %.

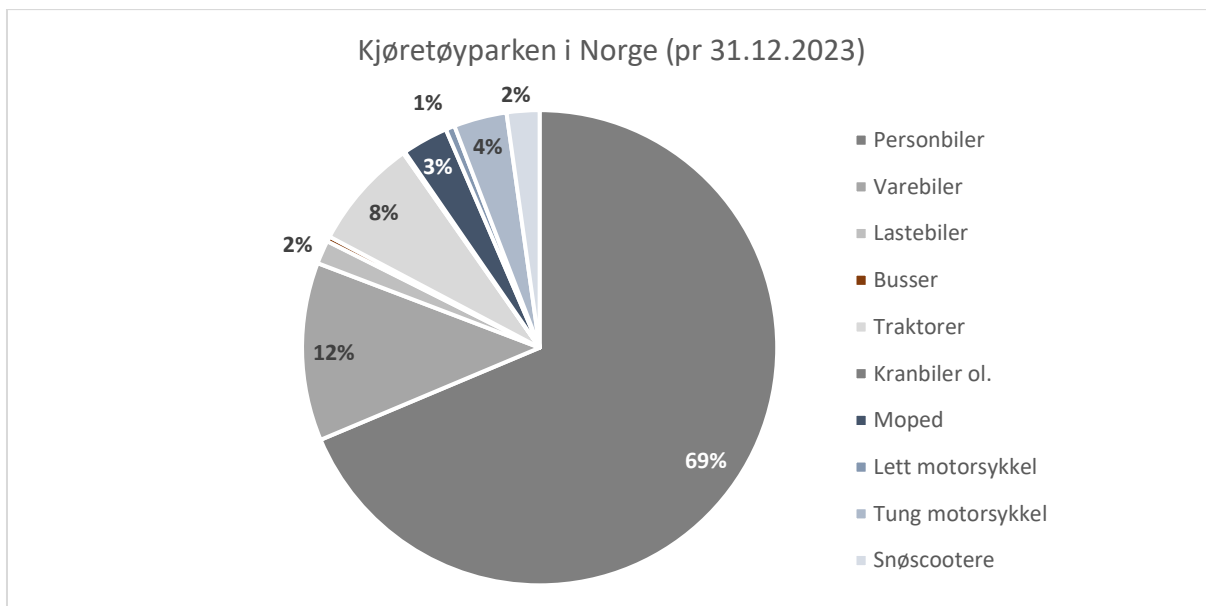


Figur 70: Klimagassutslipp fra vegtrafikken (SSB, tabell 13931)

De siste årene har antall elbiler og hybridbiler økt, mens antall bensinbiler og dieslbiler har gått ned (se tabell 8). Uten nedgangen i bensinbiler ville utslippene fra veitrafikken vært høyere. Antall kjørte kilometer med elbil og ladbare hybrid økte fra 5 035 millioner i 2019 til 13 030 millioner km i 2023 (SSB, tabell 12577). Dette er en økning på over 150 prosent.

Kjøretøyparken i Norge

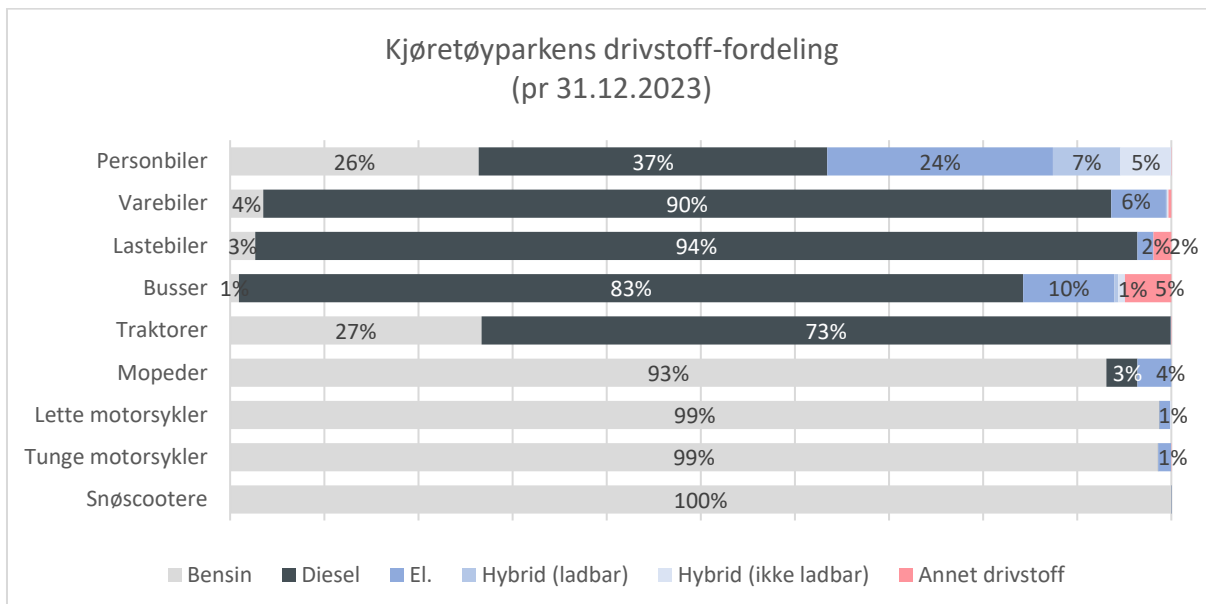
Personbiler utgjør 69 % av kjøretøyparken i Norge (se figur 71).



Figur 71: Kjøretøyparken i Norge (per 31.12.2023) (Statens vegvesen, Status på nullutslippskjøretøy)

Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling

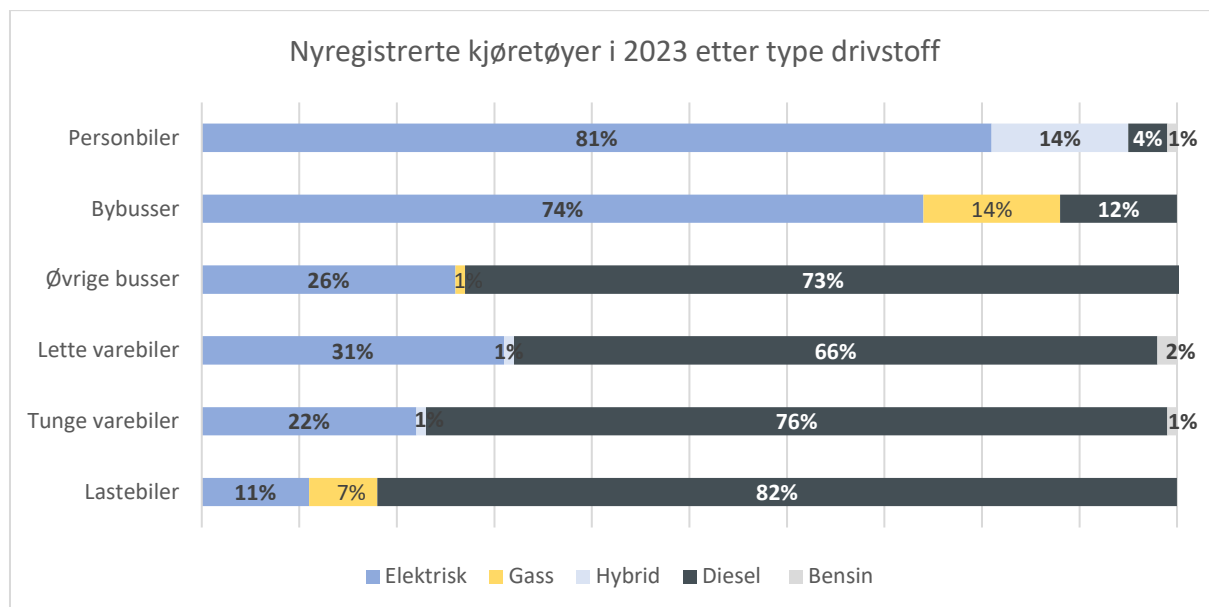
Kjøretøyparken i Norge er fortsatt dominert av diesel- og bensinmotorer (se figur 72).



Figur 72: Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling (per 31.12.2023) (Statens vegvesen, Status på nullutslippskjøretøy)

Nyregistrerte kjøretøyer

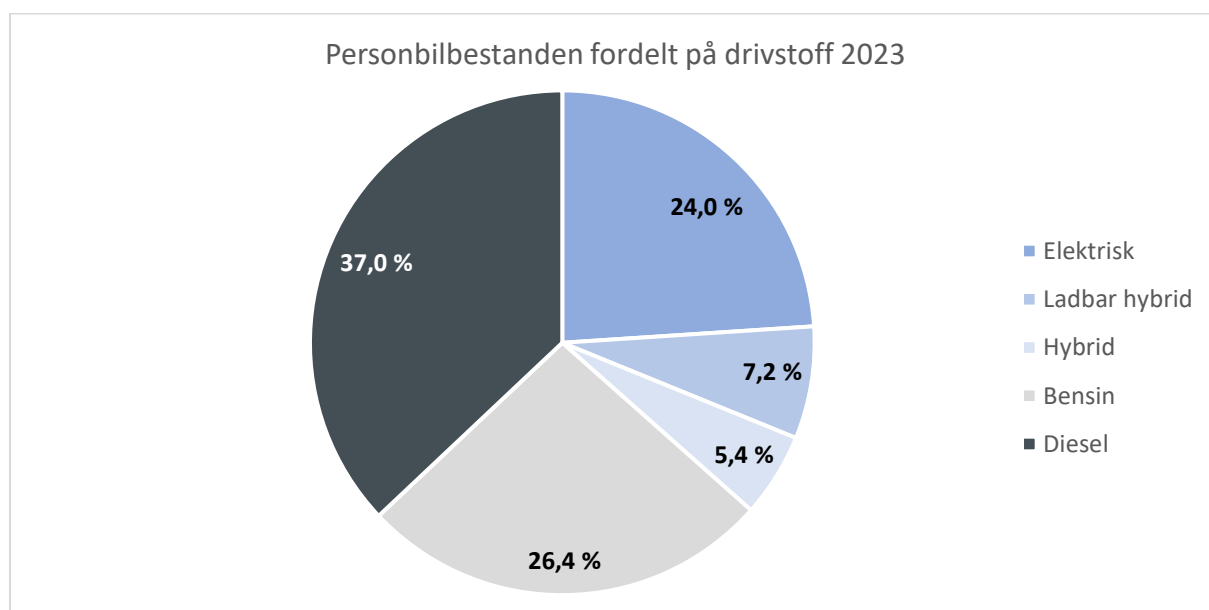
For nyregistrerte personbiler i 2023 var 81 % batterielektriske og kun 5 % benytter fossile drivstoff. Av de nyregistrerte bybussene i 2023 var 74 % elektriske (se figur 73). Dette er en økning fra 69 % i 2022. Nyregistrerte varebiler og lastebiler er fortsatt i hovedsak dieselmotorer. Dette kan skyldes at utvalget av varebilmodeller med nullutslippsteknologi er mindre enn for personbiler, og at de har kortere rekkevidde.



Figur 73: Nyregistrerte kjøretøyer i 2023 etter type drivstoff (Statens vegvesen, Førstegangsregistrering i Norge per 31. desember 2023)

Personbilbestand fordelt på drivstoff

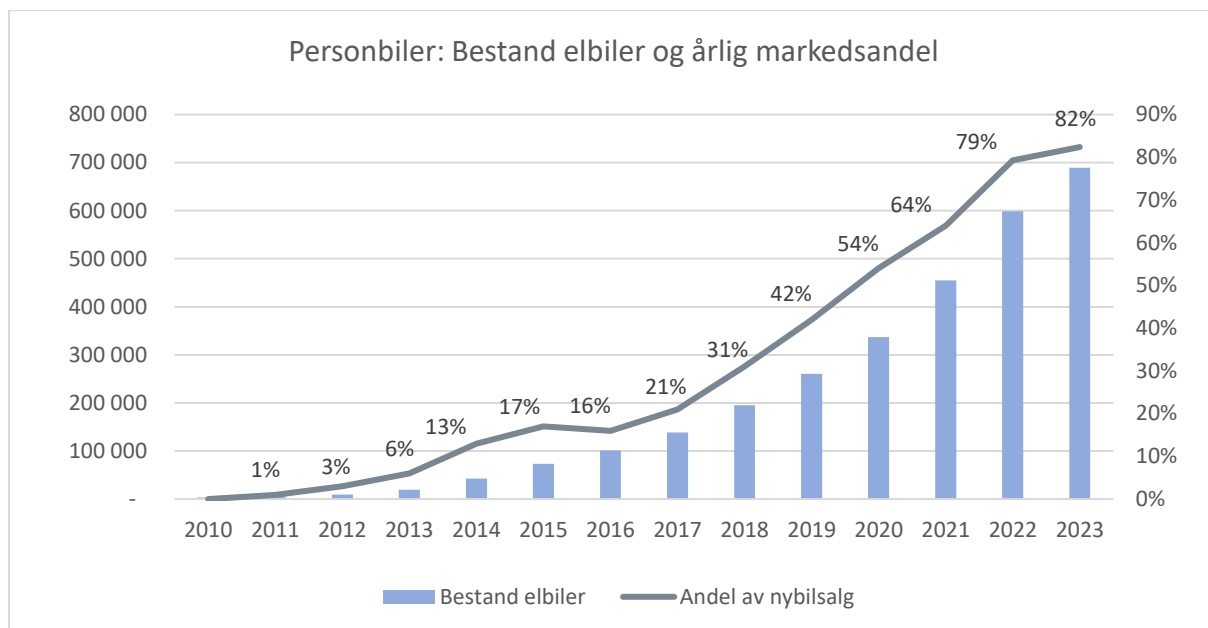
Personbilbestanden omfatter flest dieselmotorer og bensinmotorer, men elektriske biler har den største økningen. 24,0 % av den totale personbilbestanden er elektrisk, og 7,2 % er ladbare hybrider (se figur 74).



Figur 74: Personbilbestanden fordelt på drivstoff 2023 (SVV, Førstegangsregistrering i Norge per 31. desember 2023, Status på nullutslippskjøretøy)

Elbilers andel av bilparken og nybilsalget

Det har vært en betydelig økning i salget av elbiler fra 2019 til 2023. I 2023 utgjorde elbiler 82 % av nybilsalget av personbiler, mot 42 % i 2019. Ved utgangen av 2023 var det registrert nesten 690 000 elektriske personbiler i Norge (se figur 75).



Figur 75: Personbiler: bestand elbiler og årlig markedsandel (Statens vegvesen, Førstegangsregistrering i Norge per 31. desember 2023, Status på nullutslippskjøretøy)

Trenden de siste årene har vært nedgang i antall bensinbiler og kraftig økning i antall elbiler og hybridbiler (se tabell 11). Det totale bilinnhavedet økte med 3 % mellom 2019-2023.

Tabell 11: Endring av personbilbestanden fordelt på drivstoff (SSB, tabell 118232)

Personbiler	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23(%)
Bensin	1 023 894	951 747	893 437	823 412	760 010	-26 %
Diesel	1 250 620	1 259 233	1 215 484	1 145 665	1 065 135	-17 %
Elektrisk	260 688	340 002	460 734	599 169	689 169	164 %
Ladbar hybrid	112 216	146 153	184 503	198 841	207 021	78 %
Hybrid	121 166	125 991	139 370	149 916	155 019	40 %
Total	2 768 584	2 823 124	2 893 528	2 917 003	2 876 692	3 %

Busser etter type drivstoff

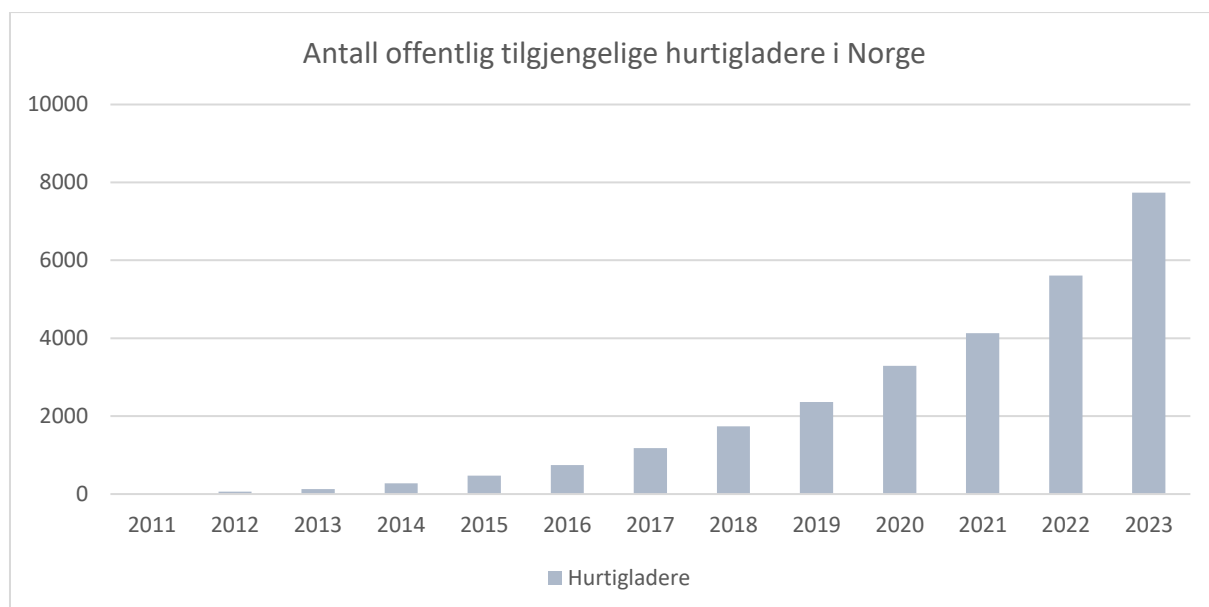
Busser er alle kjøretøy for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førersetet. Diesel dominerer som drivstoff for busser (se tabell 12).

Tabell 12: Busser etter type drivstoff (SSB, tabell 11823)

2023	Bensin	Diesel	Hybrid	Ladbar hybrid	El	Gass	Annet drivstoff	Totalt
Antall busser	138	12 152	106	59	1 415	706	11	14 587

Offentlig hurtiglader

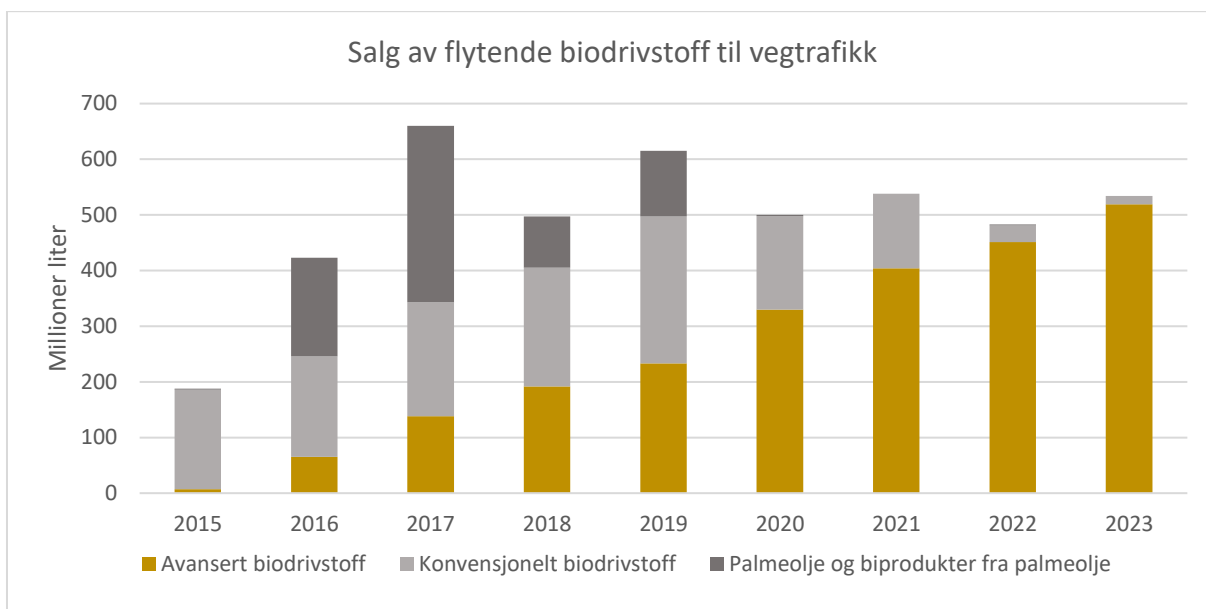
Her omtales hurtiglader, dvs. ladere som har 50 kW eller høyere effekt. Hurtigladerne begynte å komme i 2011, først med CHAdeMO som eneste løsning. Etter hvert har bilindustrien samlet seg bak løsningen CCS som standard i Europa. Det er 7741 hurtiglader ved utgangen av 2023 (se figur 76). Estimert behov for 9000 hurtiglader i 2025, avhengig av utvikling i effekt for hurtigladerne og batterikapasitet for kjøretøyene (Statens vegvesen, 2022). De siste årene har nesten alle nye ladepunkt en kapasitet på 150 kW eller mer. Utbyggingen har mer enn holdt tritt med antallet elbiler.



Figur 76: Antall offentlig tilgjengelige hurtigladere i Norge (Elbilforeningen)

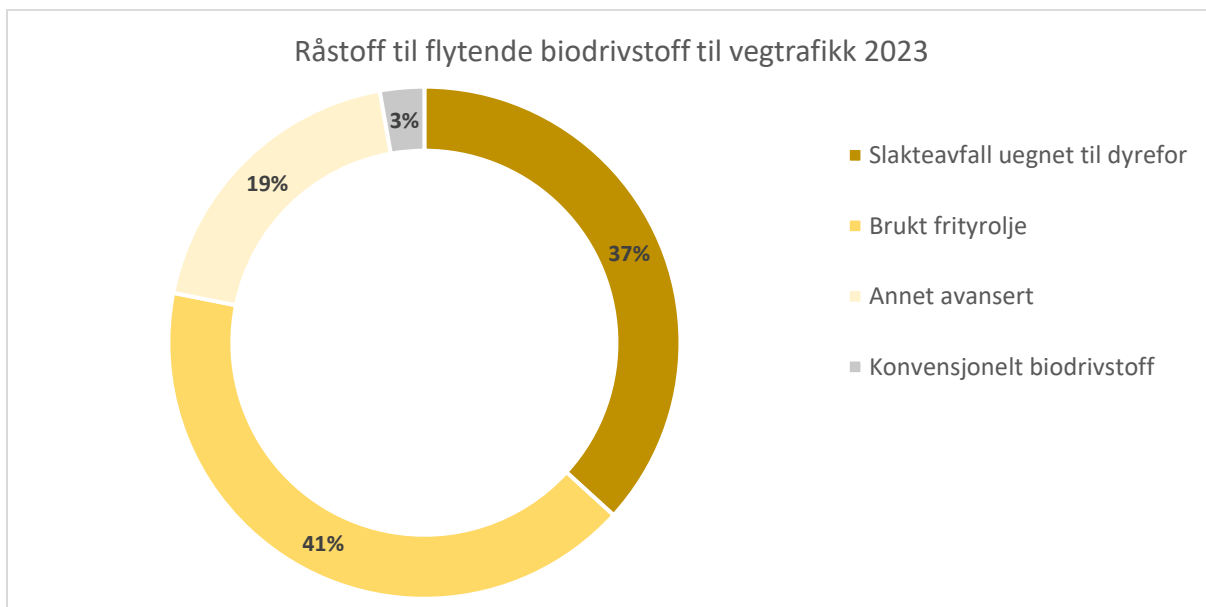
Biodrivstoff

Figur 77 viser utviklingen i salget av biodrivstoff de siste åtte årene og fordelingen mellom konvensjonelt biodrivstoff, palmeolje og avansert biodrivstoff. Avansert biodrivstoff produseres fra rester og avfall fra næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk. Dette råstoffet kan, i motsetning til konvensjonelt biodrivstoff, ikke brukes som mat eller dyrefor (Miljødirektoratet). I 2023 var andel av avansert biodrivstoff 97%.



Figur 77: Salg av flytende biodrivstoff til vegtrafikk (Miljødirektoratet)

Brukt fritryolje var det mest brukte råstoffet til flytende biodrivstoff i 2023, etterfulgt av slakteavfall som ikke kan brukes til dyrefor (figur 78).



Figur 78: Råstoff til flytende biodrivstoff til vegtrafikk 2023 (Miljødirektoratet)

Referanser

- Denstadli, J.M., Hjorthol R. (2002) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport TØI rapport 588/2002 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=1960>
- Denstadli, J.M., Engebretsen, Ø., Hjorthol R., Vågane L. (2006) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport TØI rapport 844/2006 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=4186>
- CARE database, European Commission
- Ellis, I.O., Amundsen, M., Kjørstad, K.N. (2020) Utvikling i de unges reisevaner fra 1990-tallet til i dag UA rapport 129/2019 <https://www.asplanviak.no/prosjekter/utvikling-i-de-unges-reisevaner-fra-1990-tallet-til-i-dag/>
- Fan, Y., Ouyang, S., Zhang, B., Wang, W. (2021) The sustainability of online concert and live concert, MSETEE 2021, E3S Web of Conferances 308, 01017 [https://The Sustainability of Online Concert and Live Concert | E3S Web of Conferances \(e3s-conferences.org\)](https://The Sustainability of Online Concert and Live Concert | E3S Web of Conferances (e3s-conferences.org))
- Grue, B., Landa-Mata, I., Flotve, B.L. (2021) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 Nøkkelrapport. TØI rapport 1835/2021. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=71405>
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., Uteng, T.P. (2014) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI rapport 1383/2014 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39511>
- Nasjonal vegdatabank (NVDB) KOSTRA tallene for 2023 [https://Vegkart \(vegvesen.no\)](https://Vegkart (vegvesen.no))
- Nickelsen, T. (2016) Nytt prosjekt om delemobilitet: Smarte folk deler på bilen
[Nytt prosjekt om delemobilitet: Smarte folk deler på bilen - Apollon \(uio.no\)](https://www.uio.no/nyheter/nytt-prosjekt-om-delemobilitet-smarte-folk-deler-pa-bilen) (lastet ned 04.09.2024)
- Miljødirektoratet,
Biodrivstoff <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klimateknikk/transport/biodrivstoff/>
Klimagassutslipp fra veitrafikk <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klimateknikk/norske-utslipp-av-klimateknikk/klimateknikk-utslipp-fra-veitrafikk/>
- Opinion AS (2021) Nøkkeltallsrapport 2020 Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/2020/nokkeltallsrapport-2020-versjon-per-23.12.21.pdf>
- Opinion AS (2022a) Nøkkeltallsrapport 2021 Nasjonal reisevaneundersøkelse.
https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/2021/nokkeltallsrapport-2021_levert-29.06.22_pdf.pdf
- Opinion AS (2022b) Reisevaner i de 9 største byområdene 2021 Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)
- Opinion AS (2023a) Nøkkeltallsrapport 2022 Nasjonal reisevaneundersøkelse.
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/2022/nokkeltallsrapport-reisevaner-2022-levert-28-04-2023.pdf>
- Opinion AS (2023b) Reisevaner i de 7 største byregionene med tilleggsutvalg 2022 Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)
- Opinion AS (2024a) Nøkkeltallsrapport 2023 Nasjonal reisevaneundersøkelse.
https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/2023/nokkeltallsrapport-rvu-2023_per-14.03.2024.pdf?v=494678
- Opinion AS (2024b) Reisevaner i de 7 største byregionene med tilleggsutvalg 2023 Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)
https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/2023/nokkeltallsrapport-rvu-2023_per-14.03.2024.pdf?v=494678
- Stangeby, I., Haukeland J.V., Skogli, A. (1999) Reisevaner i Norge 1998 TØI rapport 418/1999
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=7528>

- Stangeby, I. (1987) Reisevaner i Norge ISBN 82-7133-564-2
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/eldre/rvu-nokkelrapport-1984-1985.pdf>
- Vibe, N. (1993) Norske reisevaner TØI report 183/1993
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/eldre/toi-rapport-183-1993-rvu-1991-norske-reisevaner.pdf>
- Vågane, L., Brechan, I., Hjorthol, R. (2011) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport TØI rapport 1130/2011 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=16282>
- Statistisk Sentralbyrå (SSB), Statistikk miljø og transport, www.ssb.no
- Statens vegvesen og Miljødirektoratet (2022) Kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur for veitransport
https://www.regjeringen.no/contentassets/a07ef2d3142344989dfddc75f5a92365/kunnskapsgrunnlag_1mars.pdf
- Statens vegvesen, Årsrapporter 2013-2023
<https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/arsrapporter/>
- Statens vegvesen (2023) Trafikksikkerhetsutviklingen 2022, Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetsutviklingen-2022.pdf>
- Statens vegvesen, Førstegangsregistrering i Norge pr desember 2023, Kjøretøystatistikk
[Kjøretøystatistikk | Statens vegvesen](https://www.vegvesen.no/kjoretoystatistikk/)
- Statens vegvesen, Oppdatert status på nullutslippskjøretøy (tall hentet 2024.05.29)
[www.vegvesen.no/nullutslipp¹²](https://www.vegvesen.no/nullutslipp12)
- Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret (tall hentet 2024.05.30)
<https://trine.atlas.vegvesen.no/>
- Trygg Trafikk [Refleks - Alt du trenger å vite om refleksbruk og hvor ofte den bør byttes \(tryggtrafikk.no\)](https://www.tryggtrafikk.no/)
- TØI (2022a) Vekting og analyse av RVU data 2021, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert.
- TØI (2022b) Delemobilitet, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert
- TØI (2023a) Vekting og analyse av RVU data 2022, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert.
- TØI (2023b) Delemobilitet, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert
- TØI (2024) Supplerende analyse av RVU data 2023 og delemobilitet, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert.

¹² <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/nullutslippsmalene/>

Figurer

FIGUR 1: KLIMAGASSUTSLIPP OG AREALBRUK FOR ULIKE TRANSPORTFORMER (FAN ET AL, 2021).....	3
FIGUR 2: REDUSERING AV UTSLIPPENE FRA VEITRAFIKK (MILJØDIREKTORATET 2024/MILJØSTATUS.NO)	3
FIGUR 3: EKSEMPEL PÅ REISER SLIK DE REGISTRERES I RVU (OPINION AS 2024A).....	5
FIGUR 4: HOVEDTRANSPORTMIDDEL PÅ DAGLIGE REISER. RVU 2023. (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	6
FIGUR 5: DAGLIGE REISER 2019, 2020, 2021, 2022 OG 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	6
FIGUR 6: KOLLEKTIV-, SYKKEL- OG GÅANDELER PÅ DAGLIGE REISER (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A)	7
FIGUR 7: ANDEL MED BIL OG BÆREKRAFTIGE REISEMIDLER PÅ DAGLIGE REISER (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A).....	7
FIGUR 8: REISEMIDDELBRUK FORDELT ETTER REISELENGDE. RVU 2023 (OPINION 2024A, TØI 2024)	9
FIGUR 9: ANDEL SOM GÅR, SYKKLER OG BRUKER ANDRE TRANSPORTMIDLER PÅ ULIKE REISELENGDER. RVU 2023 (OPINION 2024A, TØI 2024).....	9
FIGUR 10: TRANSPORTMIDDELFORDELING FOR ULIKE ALDERSGRUPPER. RVU 2022 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	10
FIGUR 11: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ REISER TIL ULIKE FORMÅL. RVU 2023 (OPINION AS 2024A)	11
FIGUR 12: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ REISER TIL STUDIER/ SKOLE OG ARBEIDSREISER. RVU 2023 (OPINION AS 2024A).....	11
FIGUR 13: UNGDOMMERS REISEVANER 2023 (OPINION AS 2024A).....	12
FIGUR 14: UNGDOMMER - ANTALL REISER (ELLIS ET AL. 2020, TØI 2022A, TØI 2024).....	12
FIGUR 15: GÅTURENES ANDEL AV ALLE REISER OVER TID (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A)	13
FIGUR 16: REISEMIDDELBRUK PÅ KORTE REISER (< 2 KM). RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	14
FIGUR 17: ANDEL REISER TIL FOTS FOR ULIKE REISEHENSIKTER. RVU 2022 (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	15
FIGUR 18: GÅANDELER HOS ULIKE GRUPPER AV BEFOLKNINGEN. RVU 2022 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	15
FIGUR 19: GÅANDEL. UTVIKLING HOS UNGDOMSGRUPPER (ELLIS ET AL 2020, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A TØI 2024)	16
FIGUR 20: REISELENGDE TIL FOTS. RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	16
FIGUR 21: GJENNOMSNIITT REISELENGDE TIL FOTS (VIBE 1993, DENSTADLI ET AL 2002, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A)	17
FIGUR 22: REISELENGDE TIL FOTS PER DAG (KM) I ULIKE GRUPPER. RVU 2023. (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	17
FIGUR 23: REISELENGDE TIL FOTS PER DAG (KM) I ULIKE ALDERSGRUPPER. RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	18
FIGUR 24: GJENNOMSNIITTLIG REISELENGDE (KM) PER GANGTUR I ULIKE GRUPPER. RVU 2023 (OPINION 2024A, TØI 2024)	18
FIGUR 25: GJENNOMSNIITTLIG REISELENGDE (KM) PER GANGTUR I ULIKE ALDERSGRUPPER. RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	18
FIGUR 26: GÅTURER. FORDELING OVER DØGNET. RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	19
FIGUR 27: GÅANDEL. VARIASJON GJENNOM UKA OG ÅRET. RVU 2023 OG RVU 2013/14 (HJORTHOL ET AL 2014, OPINION AS 2024A, TØI 2024)	19
FIGUR 28: SYKKELREISENES ANDEL AV ALLE REISER OVER TID (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A)	20
FIGUR 29: SYKKELANDEL. UTVIKLING HOS UNGDOMSGRUPPER. (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, ELLIS ET AL 2020, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A)	21
FIGUR 30: HVILKEN INFRASTRUKTUR BENYTTES SYKKLISTER? RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	21
FIGUR 31: REISELENGDE SYKKELTUR. RVU 2022 (OPINION 2024A, TØI 2024)	22
FIGUR 32: REISELENGDE SYKKELTUR. RVU 2022 (OPINION 2024A, TØI 2024)	22
FIGUR 33: TYPE SYKKEL BENYTTET. (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	23
FIGUR 34: IMPORTERTE SYKKLER (SSB, TABELL 08801).....	23
FIGUR 35: KM GANG- OG SYKKELANLEGG (NVDB, KOSTRA 2023)	24
FIGUR 36: NYBYGDE GANG- OG SYKKELANLEGG PÅ RIKSVEGNETTET (STATENS VEGVESEN, 2013-2023, ÅRSRAPPORTER).....	24

FIGUR 37: KOLLEKTIVREISERS ANDEL AV ALLE REISER OVER TID (STANGEBY 1987, VIBE 1993, STANGEBY ET AL 1999, DENSTADLI ET AL 2002, 2006, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A)	25
FIGUR 38: REISELENGDE KOLLEKTIVTURER. RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	26
FIGUR 39: TYPE KOLLEKTIVTRANSPORT BENYTTET PÅ KOLLEKTIVREISEN. RVU 2022 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	26
FIGUR 40: TILGANG TIL KOLLEKTIVTRANSPORT. RVU 2023 (OPINION AS 2024A)	27
FIGUR 41: VENTETID VED HOLDEPLASS. RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	27
FIGUR 42: PUNKTLIGHET FOR KOLLEKTIVTRANSPORTMIDDELET. RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	28
FIGUR 43: VENTETID VED FORSINKELSER. RVU 2023 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	28
FIGUR 44: SITTEPLASS PÅ HELE ELLER DELER AV REISEN. RVU 2023 (OPINION 2024A, TØI 2024)	29
FIGUR 45: TRENGSEL BLANT STÅENDE PÅ KOLLEKTIVTRANSPORTMIDDELET. RVU 2022 (OPINION 2023A, TØI 2023A)	29
FIGUR 46: ANTALL PASSASJERER I KOLLEKTIVTRAFIKKEN (SSB, TABELL 11570)	30
FIGUR 47: NYE KOLLEKTIVFELT – AKKUMULERT ANTALL FRA OG MED 2018 (STATENS VEGVESEN 2018-2023, ÅRSRAPPORTER)	32
FIGUR 48: NYE HOLDEPLASSER OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER – AKKUMULERT ANTALL FRA OG MED 2018 (STATENS VEGVESEN 2018-2023, ÅRSRAPPORTER)	32
FIGUR 49: BYSYKKE: ANTALL BRUKERE OG ANTALL TURER (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER, TØI 2024)	33
FIGUR 50: BILDELING: ANTALL BRUKERE OG ANTALL BOOKINGER (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER, TØI 2024)	34
FIGUR 51: POLITIRAPPORTERTE FOTGJENGERULYKKER (SSB, TABELL 09000)	35
FIGUR 52: DREPTE FOTGJENGERE PER MILLION INNBYGGERE 2018-2021 (CARE DATABASE, EC)	36
FIGUR 53: REFLEKSBRUK (STATENS VEGVESEN 2023 TRAFIKKSIKKERHETSUTVIKLINGEN, TRYGG TRAFIKK)	36
FIGUR 54: POLITIRAPPORTERTE SYKKELULYKKER (SSB, TABELL 09000)	37
FIGUR 55: DREPTE SYKLISTER PER MILLION INNBYGGERE 2018-2021 (CARE DATABASE, EC)	38
FIGUR 56: ANDEL SOM BRUKER SYKKELHJELM (STATENS VEGVESEN 2023, TRAFIKKSIKKERHETSUTVIKLINGEN)	38
FIGUR 57: TRAFIKKULYKKER SOM INVOLVERER BUSS/MINIBUSS (SSV, TRAFIKKULYKKESREGISTERET)	39
FIGUR 58: TRAFIKKULYKKER SOM INVOLVERER SPORVOGN/TRIkk (SSV, TRAFIKKULYKKESREGISTERET)	39
FIGUR 59: TRANSPORTMIDDELBRUK I BYOMRÅDER. RVU 2023 (OPINION AS 2024B)	40
FIGUR 60: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ ARBEIDSREISER. RVU 2022 (OPINION AS 2024B)	41
FIGUR 61: TYPE TRANSPORTMIDDEL SOM ER BENYTTET PÅ KOLLEKTIVREISENE. RVU 2023 (OPINION 2024B)	41
FIGUR 62: SYKKELANDELER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B, 2023B OG 2024B)	44
FIGUR 63: KOLLEKTIVANDELER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B, 2023B OG 2024B)	45
FIGUR 64: BILFØRERANDELER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B, 2023B OG 2024B)	46
FIGUR 65: ANDEL HUSHOLDNINGER SOM EIER ELLER DISPONERER BIL I BYOMRÅDER. RVU 2023 (OPINION AS 2024B)	47
FIGUR 66: ANDEL HUSSTANDER UTEN TILGANG TIL BIL I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B, 2023B OG 2024B)	48
FIGUR 67: ANDEL HUSSTANDER MED TILGANG TIL ELBIL I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B OG 2023B, TØI 2023A)	49
FIGUR 68: TILGANG TIL SYKKE I BYOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2024B, TØI 2024)	50
FIGUR 69: TILGANG TIL PARKERING HOS ARBEIDSGIVER I BYOMRÅDER. RVU 2022 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A)	51
FIGUR 70: KLIMAGASSUTSLIPP FRA VEGTRAFIKKEN (SSB, TABELL 13931)	52
FIGUR 71: KJØRETØYPARKEN I NORGE (PER 31.12.2023) (STATENS VEGVESEN, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	53
FIGUR 72: KJØRETØYPARKENS DRIVSTOFF-FORDELING (PER 31.12.2023) (STATENS VEGVESEN, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	53
FIGUR 73: NYREGISTRERTE KJØRETØYER I 2023 ETTER TYPE DRIVSTOFF (STATENS VEGVESEN, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER 31. DESEMBER 2023)	54
FIGUR 74: PERSONBILBESTANDEN FORDELT PÅ DRIVSTOFF 2023 (SVV, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER 31. DESEMBER 2023, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	54
FIGUR 75: PERSONBILER: BESTAND ELBILER OG ÅRLIG MARKEDSANDEL (STATENS VEGVESEN, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER 31. DESEMBER 2023, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	55
FIGUR 76: ANTALL OFFENTLIG TILGJENGELIGE HURTIGLADERE I NORGE (ELBILFORENINGEN)	56
FIGUR 77: SALG AV FLYTENDE BIODRIVSTOFF TIL VEGTRAFIKK (MILJØDIREKTORATET)	57
FIGUR 78: RÅSTOFF TIL FLYTENDE BIODRIVSTOFF TIL VEGTRAFIKK 2023 (MILJØDIREKTORATET)	57

Tabeller

TABELL 1: GJENNOMSNITT REISELENGDE, REISETID OG HASTIGHET (OPINION AS 2024A, TØI 2024).....	8
TABELL 2: REISELENGDE OG REISETID FOR ALLE REISER (DENSTADLI ET AL 2002, VÅGANE ET AL 2011, HJORTHOL ET AL 2014, GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022A, 2023A, 2024A, TØI 2024)	8
TABELL 3: PRODUKSJON OG BILLETTINTEKTER FOR BUSSTRANSPORT (SSB, TABELL 11572, TABELL 06670 OG TABELL 11570).....	30
TABELL 4: PRODUKSJON OG BILLETTINTEKTER FOR SPORVEG OG FORSTADSBANE (SSB, TABELL 08934 OG TABELL 11570).....	31
TABELL 5: PRODUKSJON OG BILLETTINTEKTER FOR JERNBANE (SSB, TABELL 08935 OG TABELL 11570).....	31
TABELL 6: PRODUKSJON OG BILLETTINTEKTER FOR PASSASJERBÅTER (SSB, TABELL 06259 OG TABELL 11570).....	31
TABELL 7: NYBYGDE ANLEGG FOR KOLLEKTIVTRANSPORT LANGS RIKSVEG (STATENS VEGVESEN, 2018-2022, ÅRSRAPPORTER).....	32
TABELL 8: BILDELING: ANTALL BILER TIL UMLEIE (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER, TØI 2024)	34
TABELL 9: HASTIGHET BUSS (KM/T) I BYOMRÅDER (SSB TABELL 06669 OG 06673).....	42
TABELL 10: KAPASITETSUTNYTTELSE FOR BUSS (%) I BYOMRÅDER (SSB TABELL 06669 OG TABELL 06673)	43
TABELL 11: ENDRING AV PERSONBILBESTANDEN FORDELT PÅ DRIVSTOFF (SSB, TABELL 118232)	55
TABELL 12: BUSSETER ETTER TYPE DRIVSTOFF (SSB, TABELL 11823)	56



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag