



Nasjonalt regnskap

for bærekraftig mobilitet 2024



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 2025

Erlend Hoksrud Aakre
Direktør Transport og samfunn, Statens vegvesen

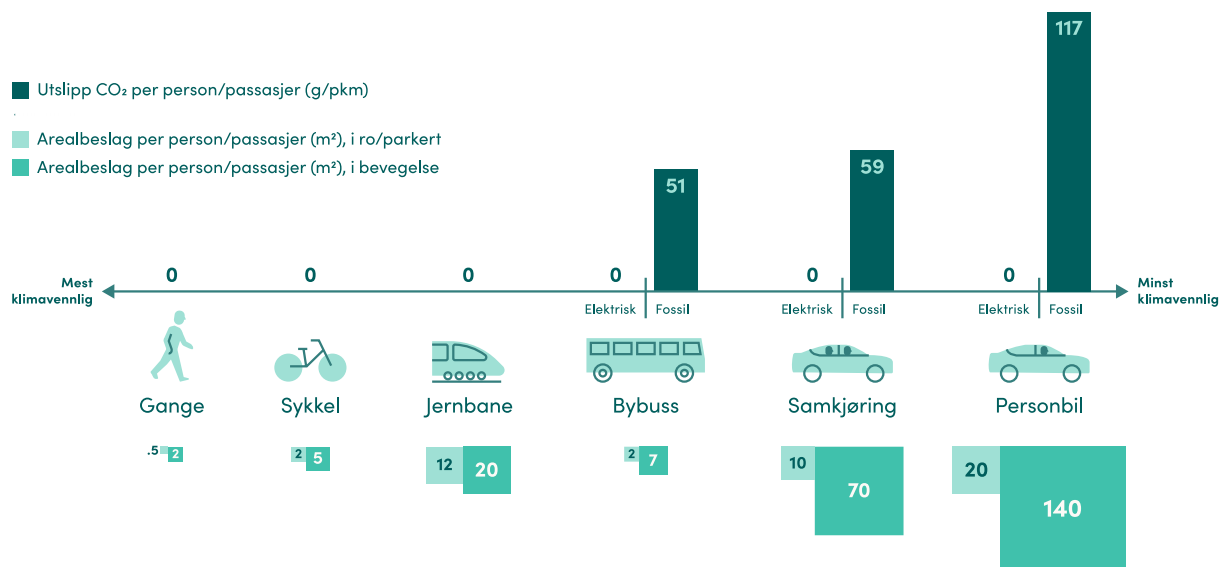
Innhold

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
1.5. Ungdommers reiser	12
2. Gåing	13
2.1. Reiseandeler	13
2.2. Reiselengder	16
2.3. Reisetidspunkt	20
3. Sykling	21
3.1. Sykkelandeler	21
3.2. Sykkeltyper	24
3.3. Infrastruktur for gange og sykkel	25
4. Kollektivtransport	26
4.1. Kollektivandeler	26
4.2. Produksjon og billettinntekter	31
4.3. Infrastruktur for kollektivtrafikk langs riksveg	33
5. Delemobilitet	34
6. Trafikksikkerhet	36
6.1. Trafikksikkerhet for gående	36
6.2. Trafikksikkerhet for syklende	38
6.3. Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken	40
7. Reisevaner i byområdene	41
7.1. Transportmiddelfordeling	41
7.2. Reiseandeler	45
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.



Arealbehov og direkte klimagassutslipp for ulike transportmidler per person/passasjer. Forutsetter én person per personbil, 2 personer per bil ved samkjøring, 25 personer per buss og 107 personer per tog på enkeltspor. Beregninger av arealbeslag forutsetter en hastighet på 5 km/t for gange, 15 km/t for sykkel, 50 km/t for bil og buss, samt 40 km/t for tog. Dieseltog er ikke med i beregningen. (Miljødirektoratet, 2025).

Figur 1: Klimagassutslipp og arealbruk for ulike transportformer (Miljødirektoratet, 2025)

Veitrafikken utgjorde 17 % av Norges totale klimagassutslipp i 2023¹. Utslippene fra veitrafikken kan blant annet reduseres gjennom kompakt by- og tettstedsutvikling, tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtrafikk, og nullutslippsteknologi (se figur 2).



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

¹ Vi har foreløpig ikke tilsvarende informasjon for 2024. ([Norske utslipp og opptak av klimagasser - miljodirektoratet.no](https://miljodirektoratet.no))

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.

Som en del av arbeidet med å fremme bærekraftig mobilitet og redusere negative miljøpåvirkninger, er det satt flere transportpolitiske mål.

- 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. Dette målet forplikter byområder med byvekstavtaler eller belønningsavtaler.
- I tillegg er det et mål at 20 % av reisene i store byområder skal foregå med sykkel, som et ledd i å styrke sykkelens rolle som et attraktivt og miljøvennlig transportmiddel.
- Det er også et mål at 8 av 10 grunnskoleelever som ikke har krav på skoleskyss skal gå eller sykle til skolen, for å fremme fysisk aktivitet og redusere biltrafikk i skoleområder.

Leseveiledning

Rapporten omhandler persontransport og reisevaner med fokus på bærekraftig mobilitet, men inneholder ikke analyser av måloppnåelse.

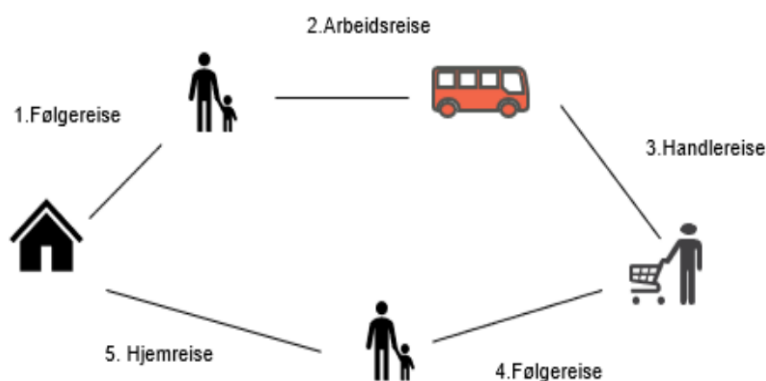
Resultatene fra statistikken for 2020-2022 bør leses med Covid-19-pandemien og tilhørende restriksjoner som bakteppe. Antall daglige reiser gikk ned som følge av restriksjoner og reiseanbefalinger, og spesielt gikk dette ut over bruken av kollektivtransport. Resultatene for årene 2020 og 2021 er vist i diagrammene, men inngår ikke alltid i beskrivelsen av utviklingstrekkene.

I kapittel 1 vises reisevaner for hele landet. Videre vises mer detaljer om gåing (kapittel 2), sykling (kapittel 3), 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 definisjonen som brukes i RVU: En følgereise (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 2025a).

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 de i ulike reisemidlene, 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 2024

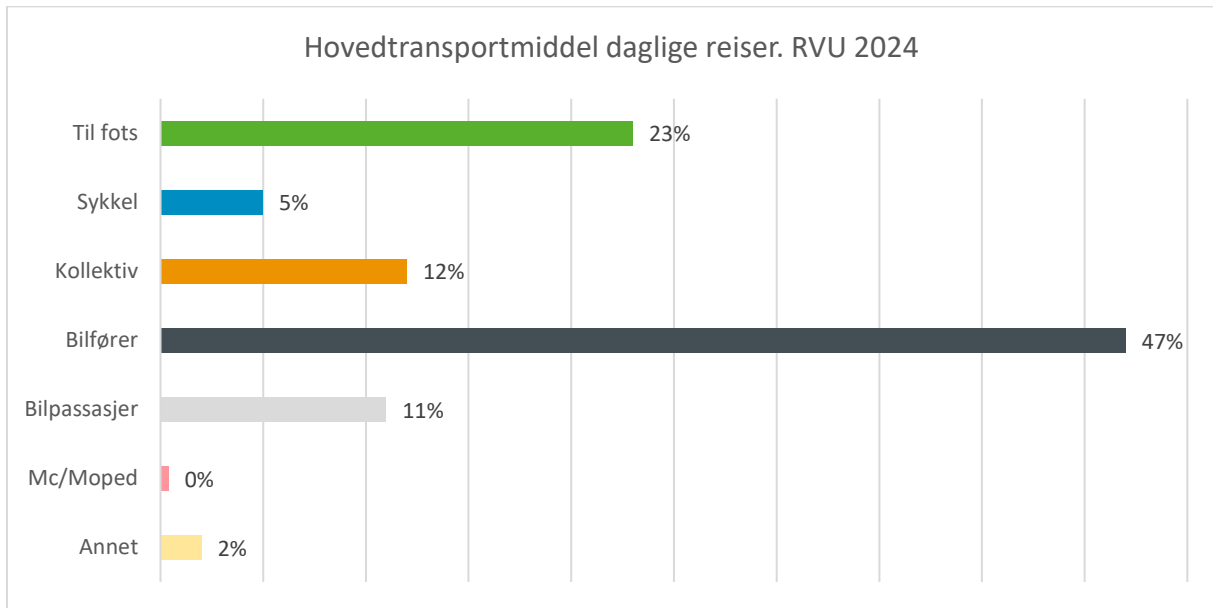
De aller fleste reiser i RVU er registrert med ett transportmiddel², f.eks. gange, bil eller sykkel, men det er også mulig å benytte flere transportmidler i løpet av en og samme reise. Man kan for eksempel gå til holdeplassen, ta bussen et stykke, for deretter å gå siste del frem til reisemålet. Det 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 2023 til 2024. I 2024 ble 58 % av de daglige reisene gjennomført med personbil (som bilfører + bilpassasjer). Gåing og sykling utgjorde 28 % av de daglige reisene, mens reiser med kollektivtransport³ utgjorde 12 %. 2 % 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

² 87 % av reisene er registrert med kun ett transportmiddel.

³ Kollektivtransport omfatter buss, tog, t-bane/bybane, trikk, båt, ferge og drosje / taxi. Særlig i distriktene kan drosje / taxi være en viktig del av kollektivtilbudet. Drosje / taxi to utgjør i underkant av 2 % av kollektivreisene.

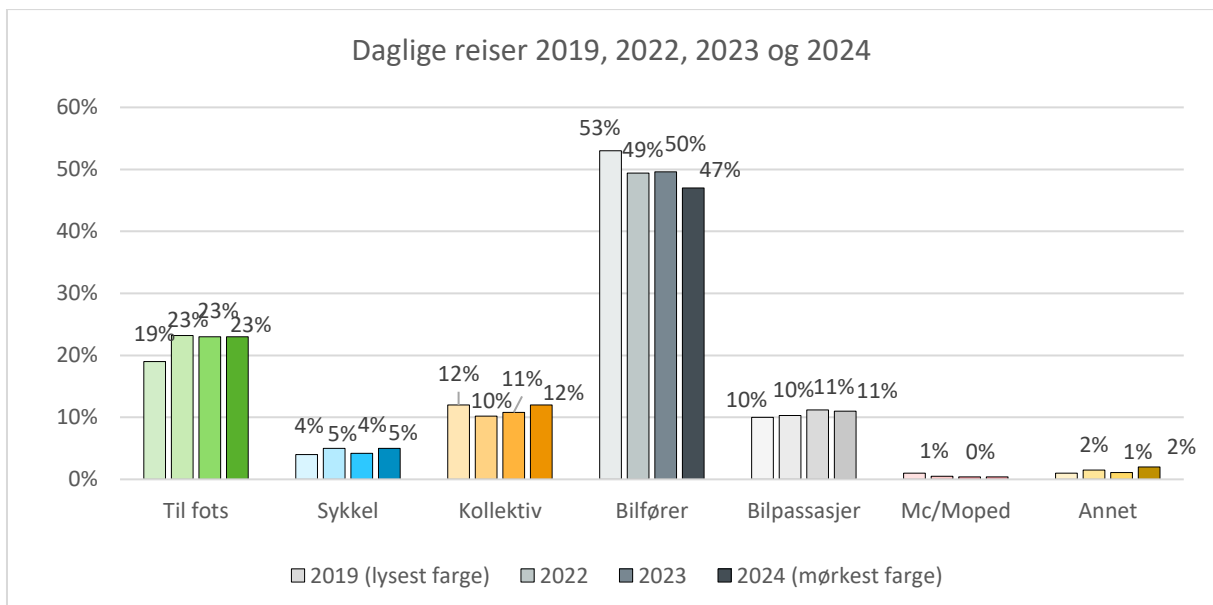
andre kategoriene, eksempelvis fly, snøscooter, sparkesykkel, spark, ski, rullebrett, rulleskøyter osv. Turer med el-sparkesykkel inngår i annet-kategorien i figuren.



Figur 4: Hovedtransportmiddel på daglige reiser. RVU 2024. (Opinion AS 2025a)

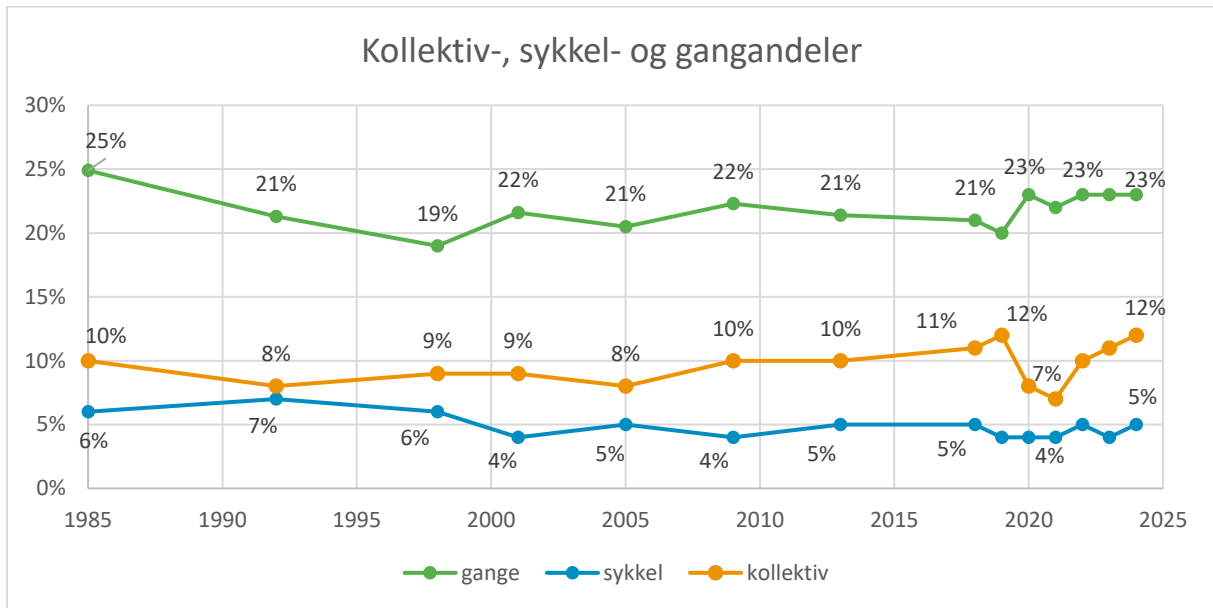
Figur 5 viser utvikling i andelen reiser med de ulike transportmidlene i 2019 og de tre siste årene. Året 2022 var fortsatt preget av covid-19-pandemien med tilhørende tiltak og restriksjoner, noe som påvirket folks reisevaner, der den tydeligste endringen var en nedgang i kollektivreiser.

Andelen turer til fots har ligget stabilt på 23% de siste tre årene. Det var en nedgang i andelen reiser med kollektivtransport fra 12 % i 2019 til 10 % i 2022. Andelen har økt til 12 % i 2024. Andelen bilreiser økte noe under covid-19, men i 2024 er andelen nede i 47 %, og lavere enn i 2019. Andelen daglige reiser som bilpassasjer er uendret i perioden 2019-2023. Det samme gjelder for sykkel.



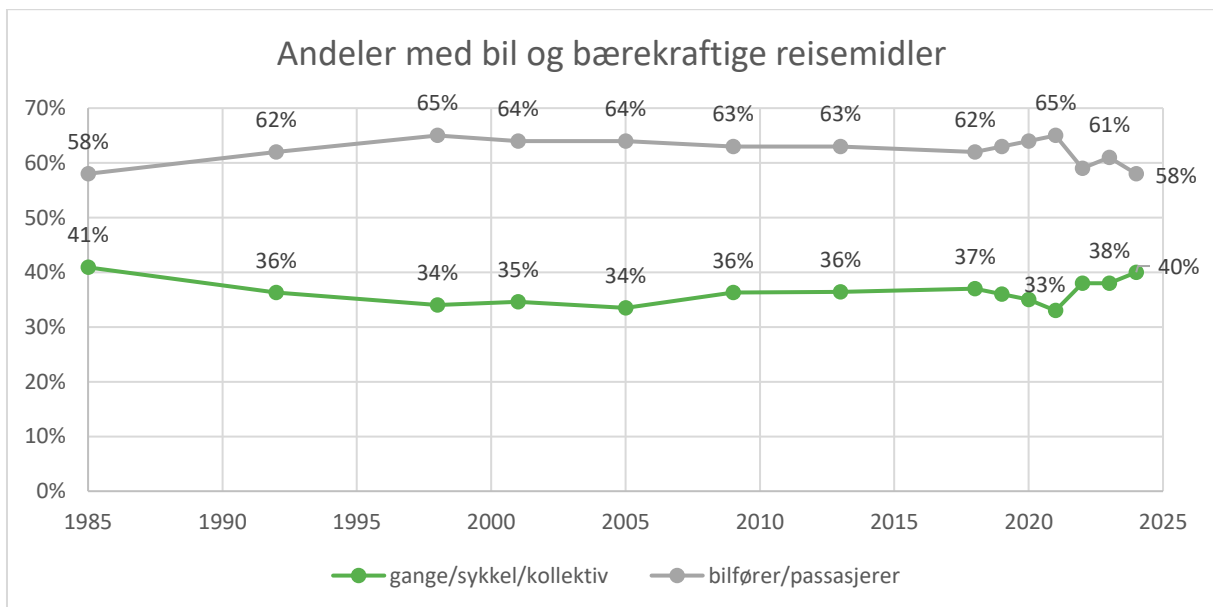
Figur 5: Daglige reiser 2019, 2022, 2023 og 2024 (Grue et al 2021, Opinion AS 2022a, 2023a, 2025a)

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, 2025a)

Bilandelen, fører og passasjer samlet, økte fram til 2000. I 2024 er bilandelen nede i 58% (se figur 7). Tilsvarende sank samlet andel av reiser til fots, med sykkel og kollektivtransport i fram til år 2000, med en svak oppgang for 2024.



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, 2025a)

1.2. Reiselengde, reisetid og reisehastighet

Gjennomsnittlig reiseavstand for daglige reiser, uavhengig av reisemiddel, er 18,6 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 relativt lik for kollektivtransport og bil, men gjennomsnittlig reisetid er betydelig lenger med kollektivtransport. I gjennomsnitt varer en gangtur nesten like lenge som en biltur, mens sykkelturen i snitt har kortere varighet (se tabell 1).

Tabell 1: Gjennomsnitt reiselengde, reisetid og hastighet (Opinion AS 2025a)

2024	Transportmiddel-fordeling (%)	Gjennomsnitt reiselengde (km)	Gjennomsnitt reisetid (min)	Hastighet (km/t)
Fotgjenger	23 %	1,8	27,1	4,4
Syklist	5 %	4,6	19,2	14,6
Kollektivreisende	12 %	22,5	41,5	25,2
Bilfører	47 %	21,4	31,9	36,5
Bilpassasjer	11 %	28,0	39,2	37,7
MC-/Mopedfører	0 %	17,8	27,4	35,9
Annet ⁴	2 %	299,2	74,6	77,4
Alle reisende	100 %	18,6	32,4	27,4

Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag er uendret fra 2023 til 2024 (se tabell 2). Gjennomsnittlig antall reiser per person er fremdeles lavere enn i 2019. Endringen i registrerte antall turer etter 2013/14 kan også ha sammenheng med en gradvis dreining bort fra telefonintervju, mot økt bruk av spørreskjema på web.

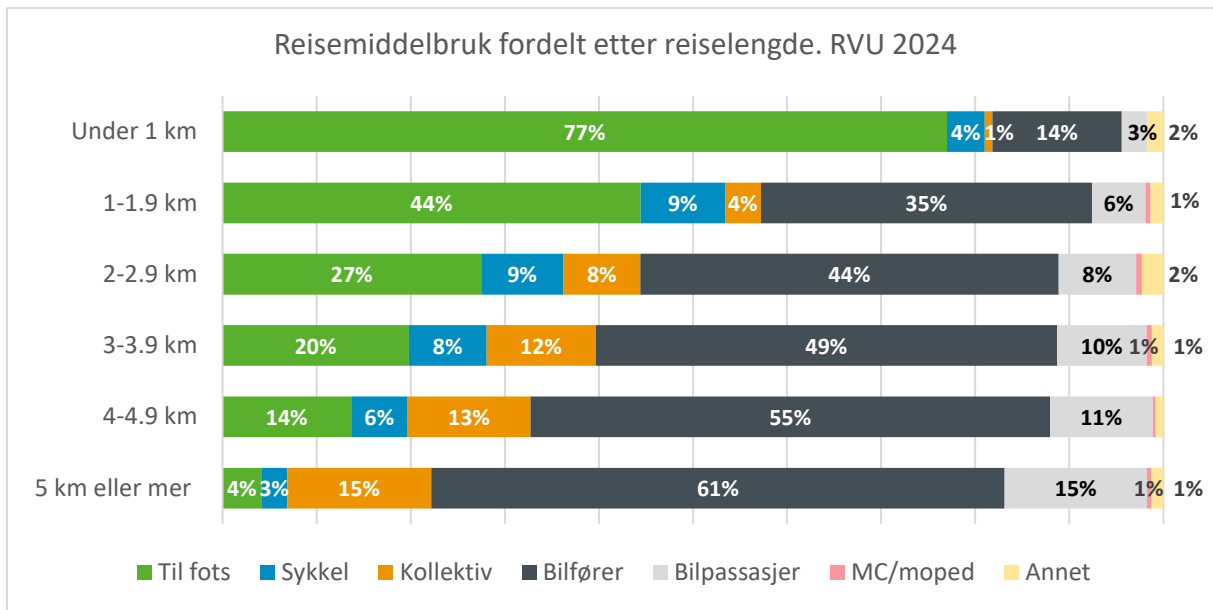
Gjennomsnittlig reiselengde per reise har økt over tid, fra 11,9 km i 2001 til 18,6 km i 2024, og reisetiden per reise har økt i takt med reiselengden. Når hele reisedagen summeres opp, er det en del variasjon både opp og ned, men ingen entydig endring over tid, hverken i reiselengde eller reisetid.

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 2022a, 2023a, 2024a, 2025a)

	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021	2022	2023	2024
Antall reiser (per person per dag)	3,09	3,30	3,22	2,82	2,35	2,54	2,42	2,55	2,54
Reiselengde (Km per reise)	11,9	12,0	14,1	15,6	16,6	15,4	18,2	18,8	18,6
Reiselengde (Km per person per dag)	36,8	42,1	45,3	43,2	35,9	38,7	44,1	43,8	44,8
Reisetid (Minutt per reise)	20	23	23	25	26	26	32	32	32
Reisetid (Minutt per person per dag)	62	76	76	71	58	65	75	79	80

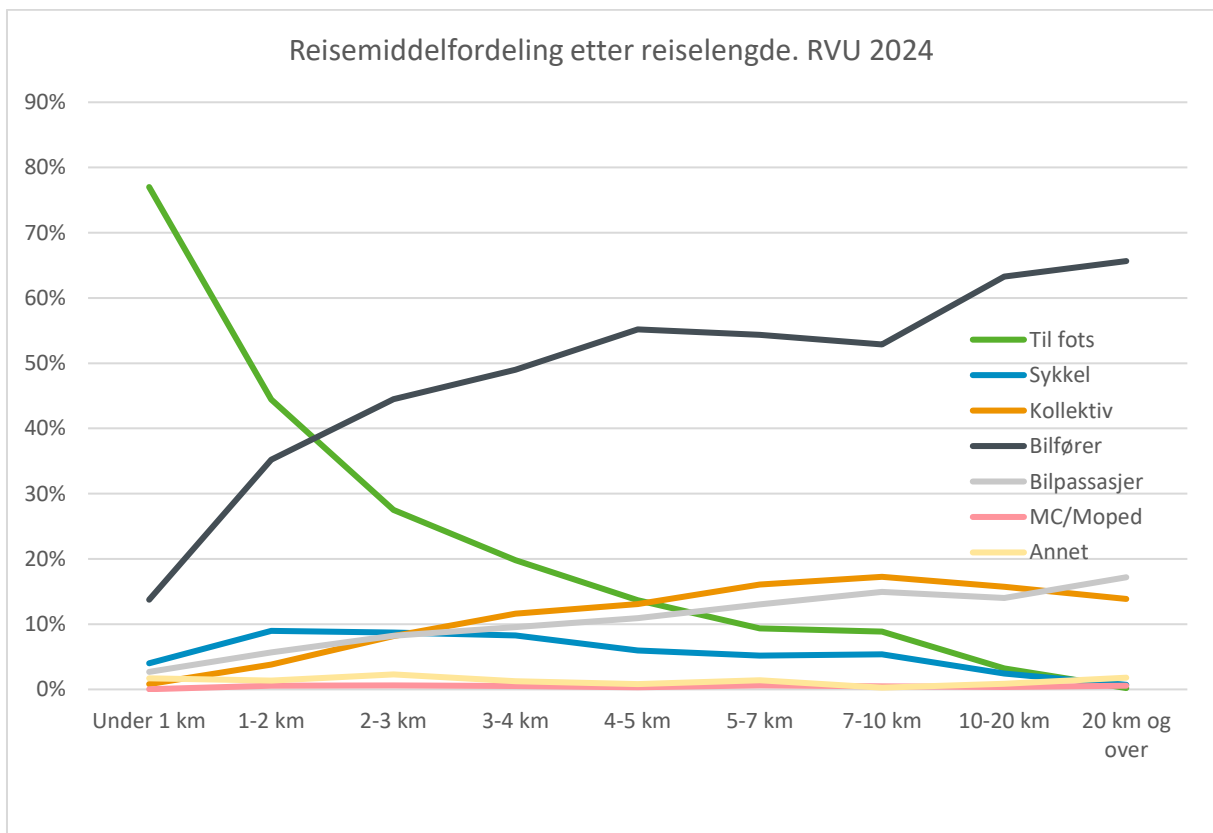
Av alle reiser som er kortere enn 1 km, er 77 % til fots (se figur 8). Sykkelandelen er relativt jevnt rundt 6-9 % på alle avstander mellom 1 og 5 km. Andelen kollektivreiser øker noe med reiselengden, men utgjør kun 15 % av reisene på 5 km eller mer. Når reiselengden øker synker gåandelen, samtidig som bilandelen øker.

⁴ Annet inneholder flyreiser, noe som bidrar til lang gjennomsnittlig reiselengde og reisetid.



Figur 8: Reisemiddelbruk fordelt etter reiselengde. RVU 2024 (Opinion 2025a)

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 reise kollektivt. Når reisen er lengre enn dette er det flere passasjerer både på kollektivtransport og i bil enn syklistene.

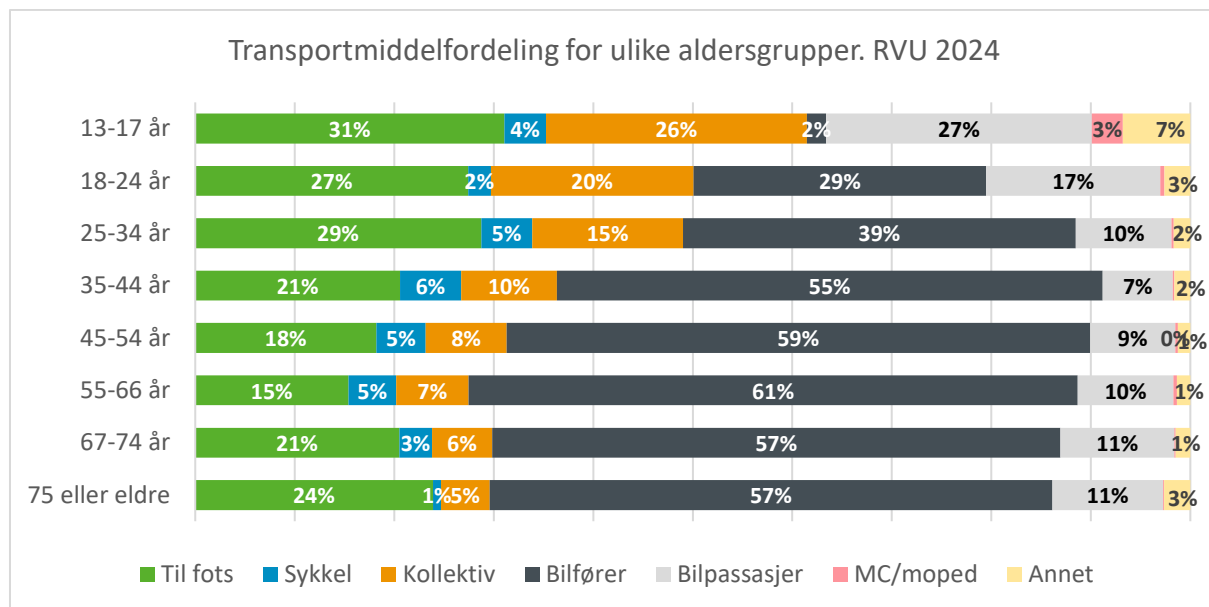


Figur 9: Andel som går, sykler og bruker andre transportmidler på ulike reiselengder. RVU 2024

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).

Sammenlignet med i 2023, har andelen reiser som bilfører i aldersgruppen 18-24 år gått ned fra 42% til 29 %. Samtidig har andelen kollektivreiser økt i denne aldersgruppen. Andelen reiser som bilfører har også gått noe ned i aldersgruppen 25-34 år.



Figur 10: Transportmiddelfordeling for ulike aldersgrupper. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

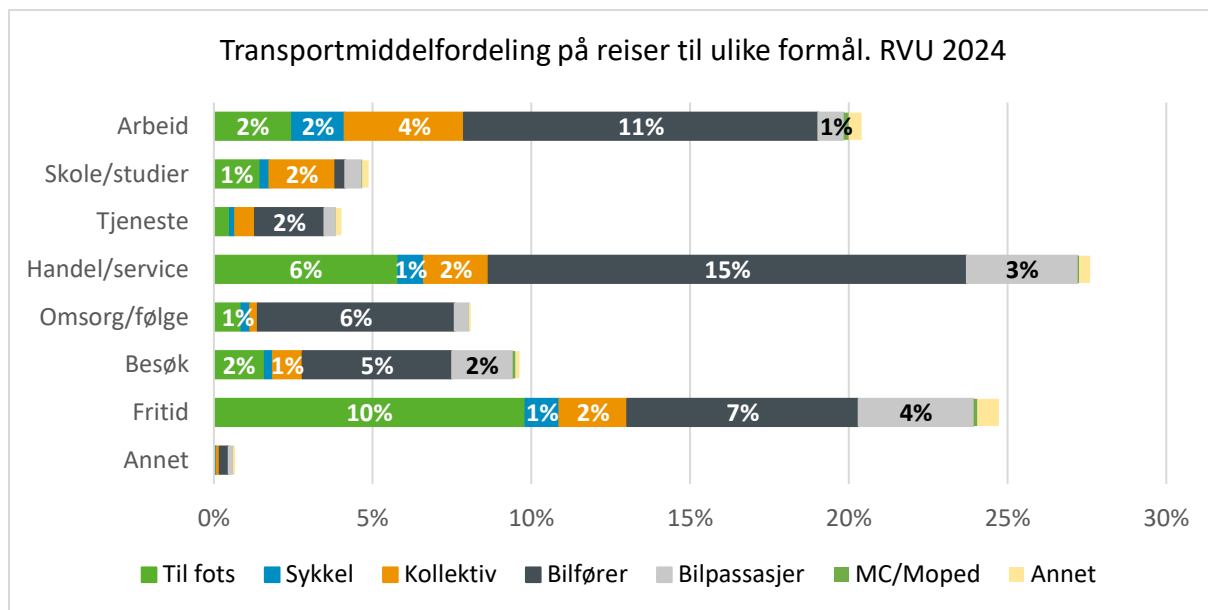
1.4. Reiseformål

Hovedtransportmiddel for ulike reiseformål

Reisens formål har stor betydning for hvilke transportmidler som brukes. Handels- og servicereiser utgjør den største andelen av reisene (28 %), etterfulgt av fritidsreiser (25 %) og arbeidsreiser (20 %) (Opinion AS 2025a).

Gange er mest vanlig på fritiden, og fritidsreiser til fots utgjør 10 % av alle reiser. En stor andel av gangturene gjøres også i forbindelse med handel og service. Reiser til studier/skole har den klart største kollektivandelen når ulike reiseformål sammenlignes. Selv om reiser til skole/studer utgjør kun 5% av det totale antall reiser⁵, er hele 18 % av kollektivreisene til eller fra skole/studier. De fleste kollektivreiser gjøres imidlertid til/fra arbeid. Andelen arbeidsreiser gjennomført med sykkel er også høy når en sammenligner med andre reiseformål (se figur 11).

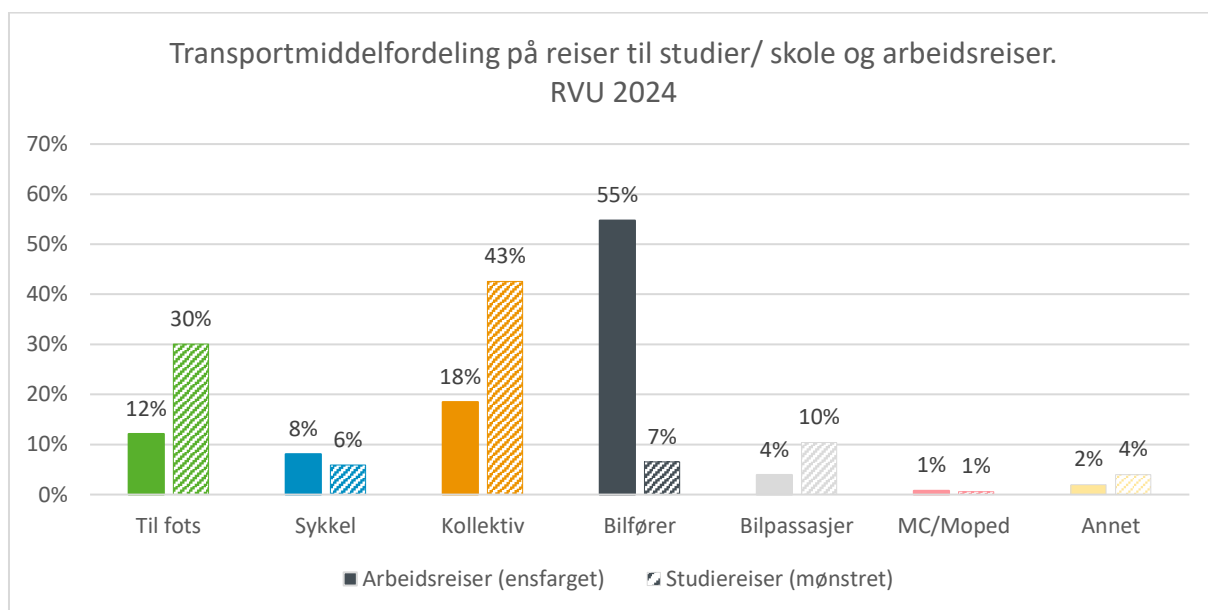
⁵ Respondentene er fra 13 år og oppover. Dermed er ikke reiser til for eksempel barneskolen (7-12 år) med.



Figur 11: Transportmiddelfordeling på reiser til ulike formål. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

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 reisemål. Forskjellene kan bl.a. knyttes til ulikheter i alder, livsfaser og tilgang til transportmidler.



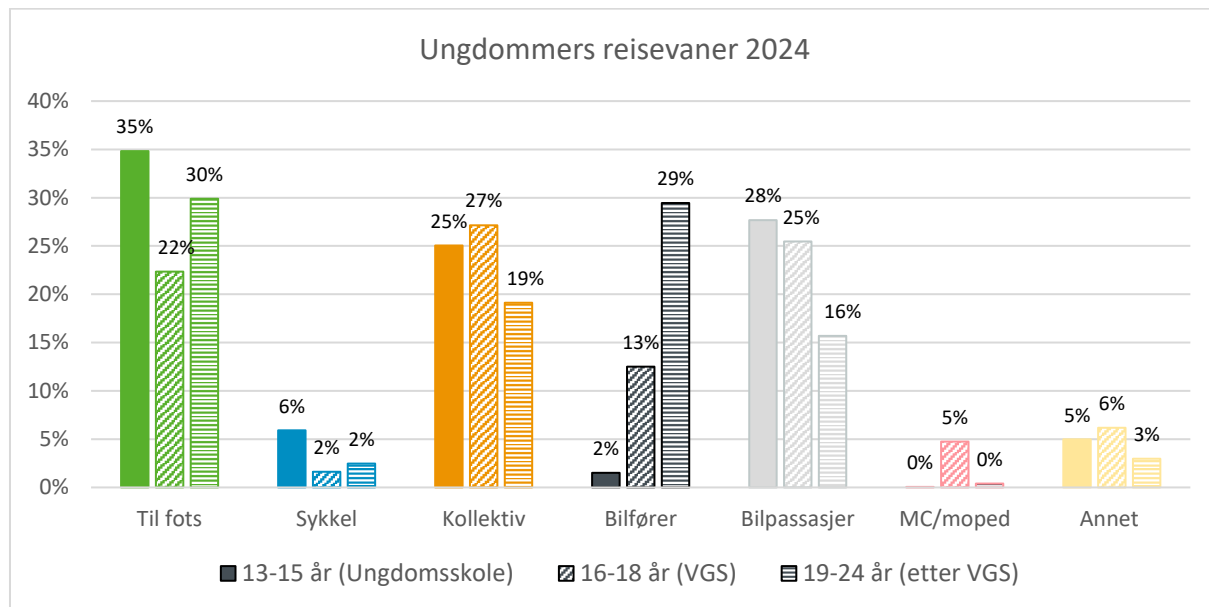
Figur 12: Transportmiddelfordeling på reiser til studier/ skole og arbeidsreiser. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

1.5. 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.

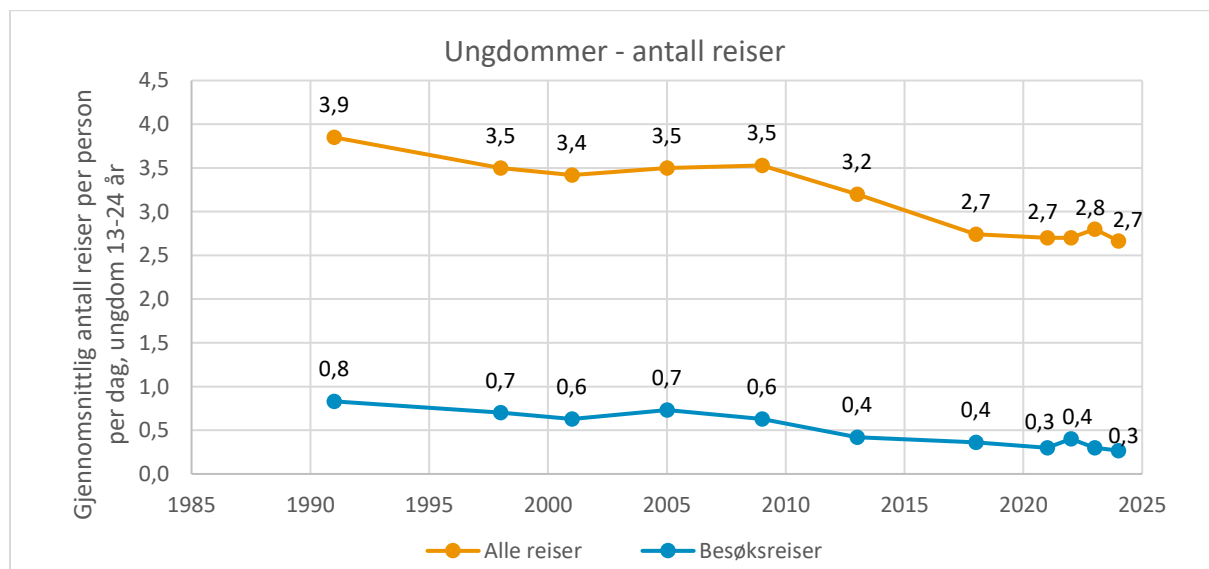
Antall mopedbiler utgjør foreløpig en svært liten del av gruppen MC/moped.



Figur 13: Ungdommers reisevaner 2024 (Opinion AS 2025a)

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 2023, TØI 2024)

2. Gåing

Å gå er svært fleksibelt på korte reiser og det bidrar til fysisk aktivitet, sosiale møteplasser og levende nærmiljøer. Gange binder også reisekjedene sammen. Mer enn en av fem reiser gjennomføres til fots, og vi går hele eller deler av veien på mer enn en av tre reiser.

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.

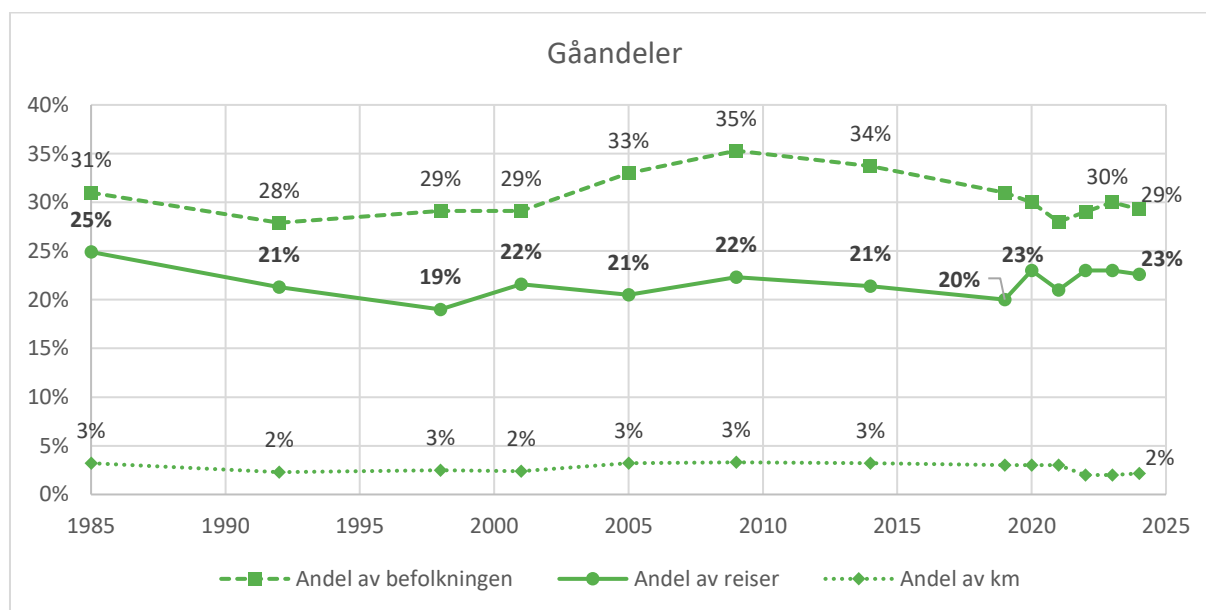
Se også kap. 3.3 om utbygging av infrastruktur for gående og syklende.

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

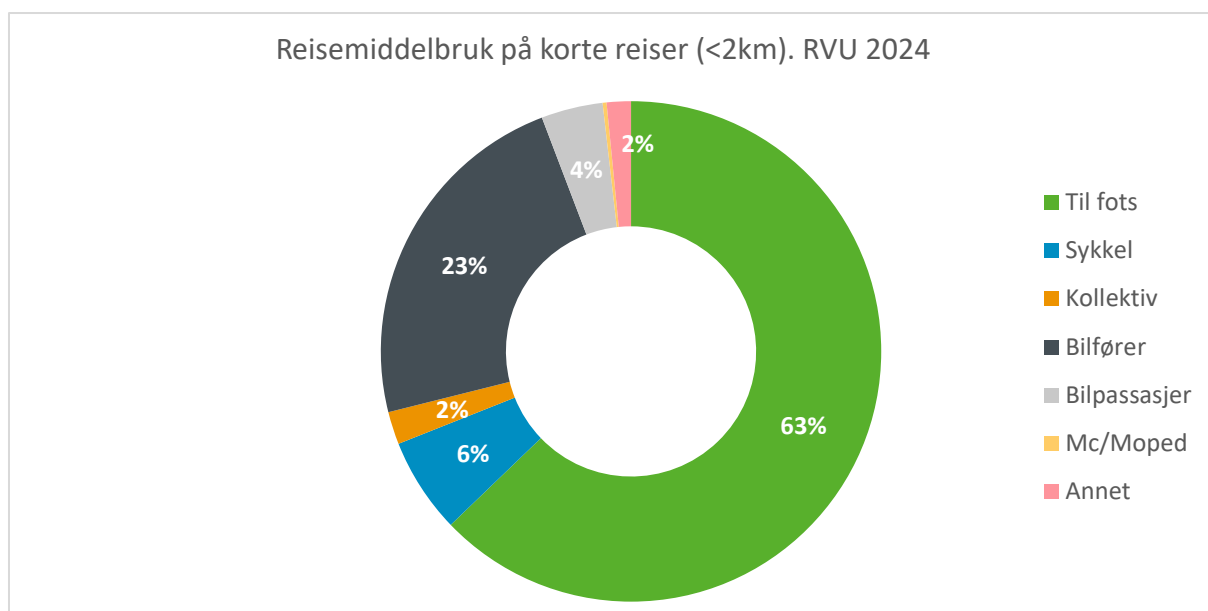
Andel reiser til fots

Andelen reiser med gange som hovedreisemiddel er relativt stabil over tid, og utgjør 23 % av alle reiser i 2024 (se figur 15). Den tilbakelagte reiselengden for disse gangturene utgjør 2,2 % av alle reiste kilometer. I gjennomsnitt går 29 % 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, 2025a)

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 23 %. 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 2024 (Opinion AS 2025a)

Gåing som en del av reiser med andre transportmidler

I tillegg til reiser der gange er hovedtransportmiddel, kommer gåturen som gjøres i kombinasjon med bruk av andre transportmidler, der gåturen utgjør kun en mindre del av reisen. Dette utgjør omtrent 13 % av alle reiser. Av disse turene som inkluderer gange i tillegg til hovedtransportmiddelet, er 67 % i forbindelse med kollektivreiser, mens 29 % 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 som en mindre del av reisen).

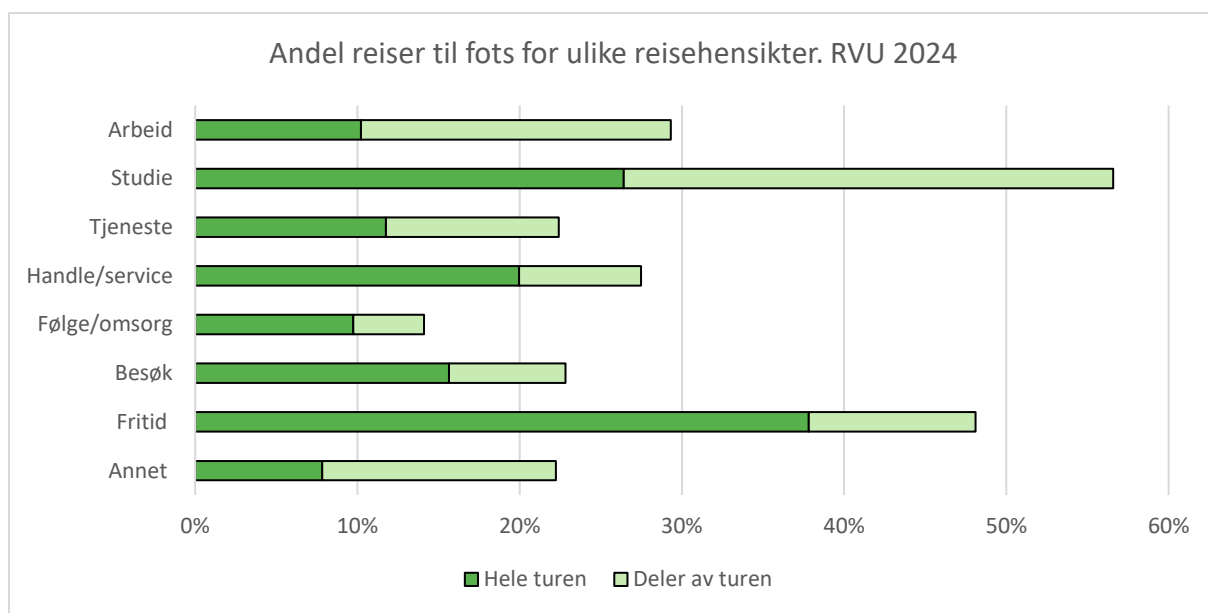
Det er verdt å merke at det kun er registrert ett transportmiddel for de aller fleste reiser. Dermed er eksempelvis gange fra der man parkerte bilen og frem til reisemålet ikke registrert på disse reisene. Kollektivreiser skiller seg noe ut, men likevel er det hele fire av ti kollektivreiser hvor det 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 gangturene 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 gåturen 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.

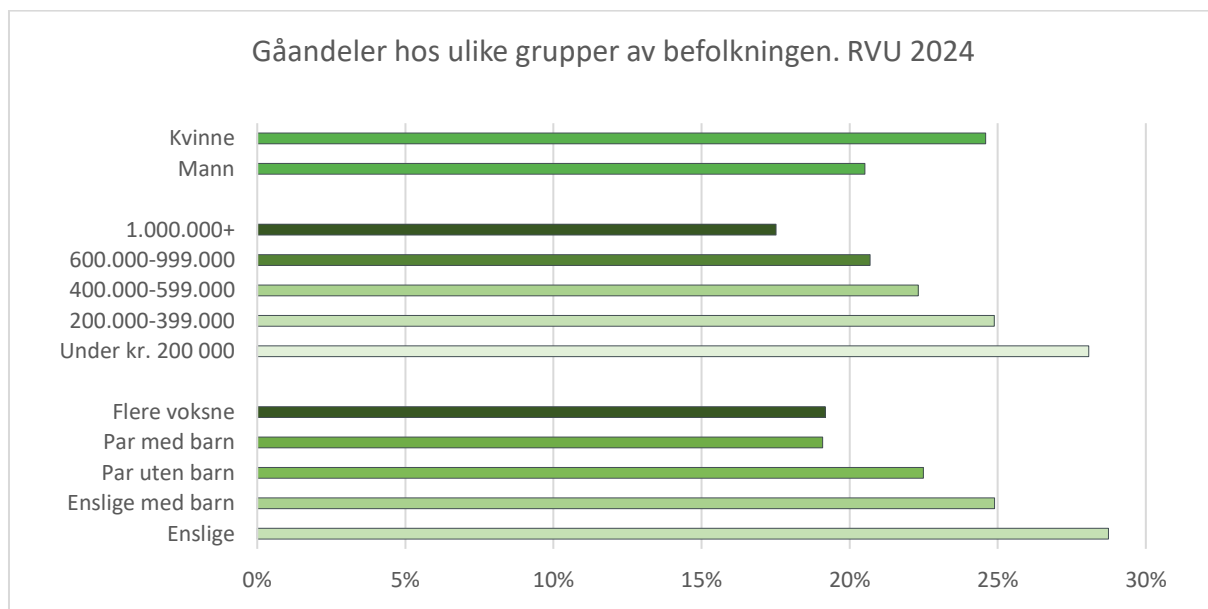
Blant arbeidsreiser og reiser til skole-/studiested er det en relativt stor andel turer hvor gange inngår som en del av reisen (se figur 17), noe som i hovedsak henger sammen med en relativt stor andel som reiser kollektivt og dermed går til og fra holdeplass. For fritidsreiser, reiser i forbindelse med innkjøp 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 2024 (Opinion AS 2025a)

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 lenger 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 husholdningsinntekt⁶. For å få et helhetlig bilde av gåing, må gåandelen ses i sammenheng med reiselengde.

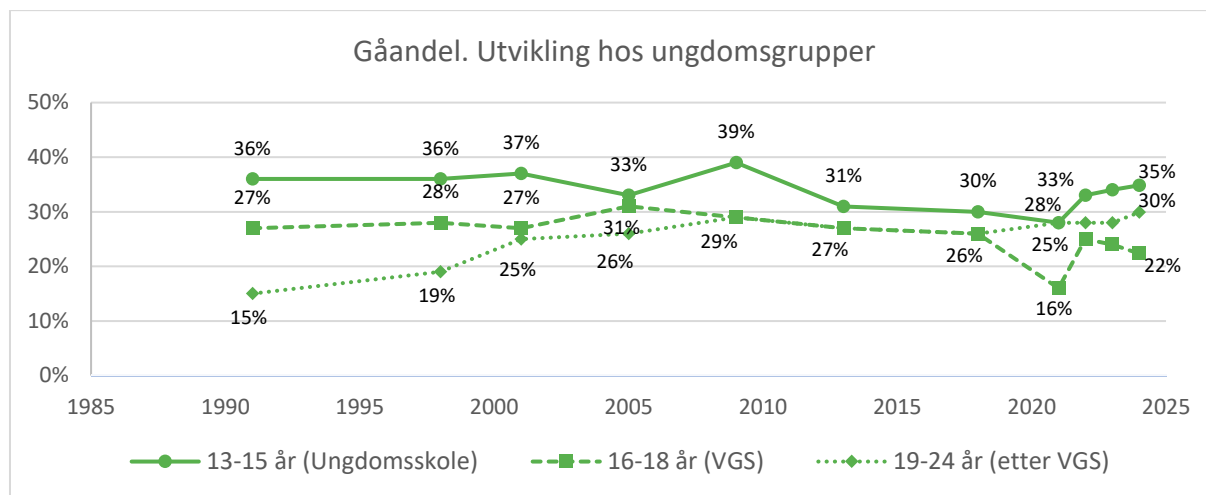


Figur 18: Gåandeler hos ulike grupper av befolkningen. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

⁶ 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 mellom de yngste aldersgruppene, men dette har jevnet seg noe ut (se figur 19). De yngste (ungdomskolelever) har størst andel gåturer. Blant de eldste (19 til 24 år) har andelen gåturer økt gradvis over tid, mens tendensen er motsatt for den mellomste aldersgruppen (16-18 år).



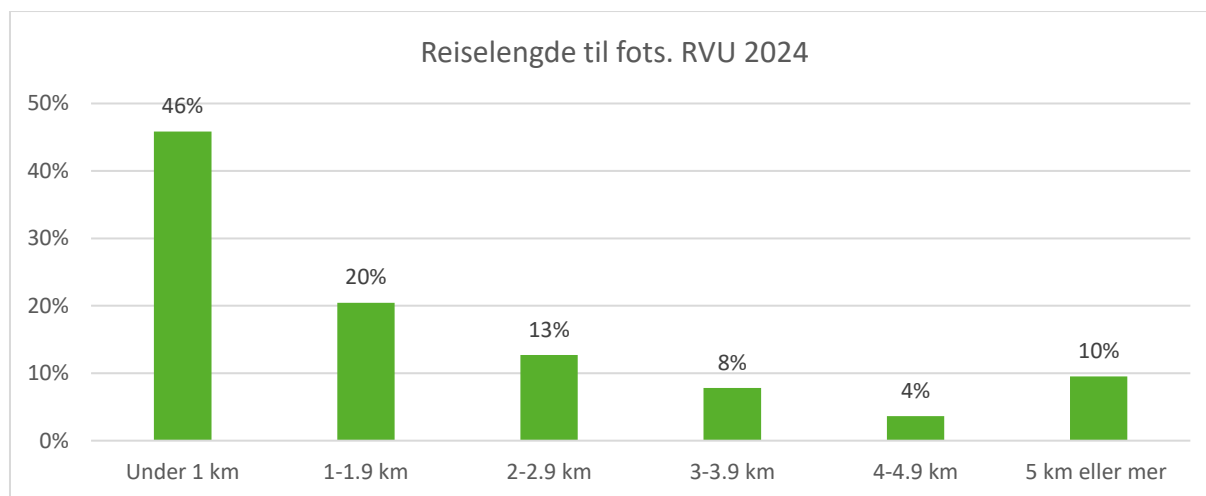
Figur 19: Gåandel. Utvikling hos ungdomsgrupper (Ellis et al 2020, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a, 2025a)

2.2. Reiselengder

Reiselengde til fots

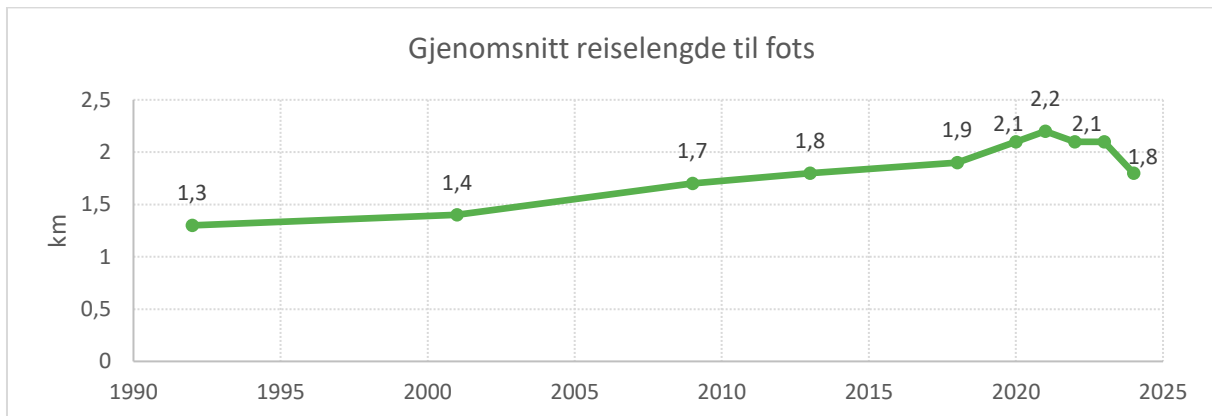
Gange er det vanligste reisemiddelet på korte turer inntil 2 km, se figur 16. De fleste turene til fots (gange som hovedreisemiddel) er også relativt korte. 46 % av turene til fots er kortere enn 1 km og 79 % av er kortere enn tre kilometer (se figur 20). Turer med gange som hovedreisemiddel utgjør 2,2 % av den daglige reiselengden. Inkluderes også gange som er registrert på turer med annet hovedtransportmiddel, utgjør gange cirka 2,5 % av daglig tilbakelagt distanse.

I gjennomsnitt har 17 % av befolkningen gått 1,5 kilometer eller mer per dag når vi ser på gange som hovedtransportmiddel. Inkluderes all registrert gange, er det 20 % som har gått 1,5 km eller mer i løpet av dagen.



Figur 20: Reiselengde til fots. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

Figur 21 viser utviklingen i gjennomsnittlig antall km (en vei) der hele reisen er gjennomført til fots. I 2024 var en gjennomsnittlig gåtur 1,8 km. Gjennomsnittlig lengde på reiser til fots økte gradvis over tid til 2021, men er i 2024 på samme nivå som i 2013/14. Reiselengde er hentet fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene, der respondentene selv anslår hvor langt de har gått.



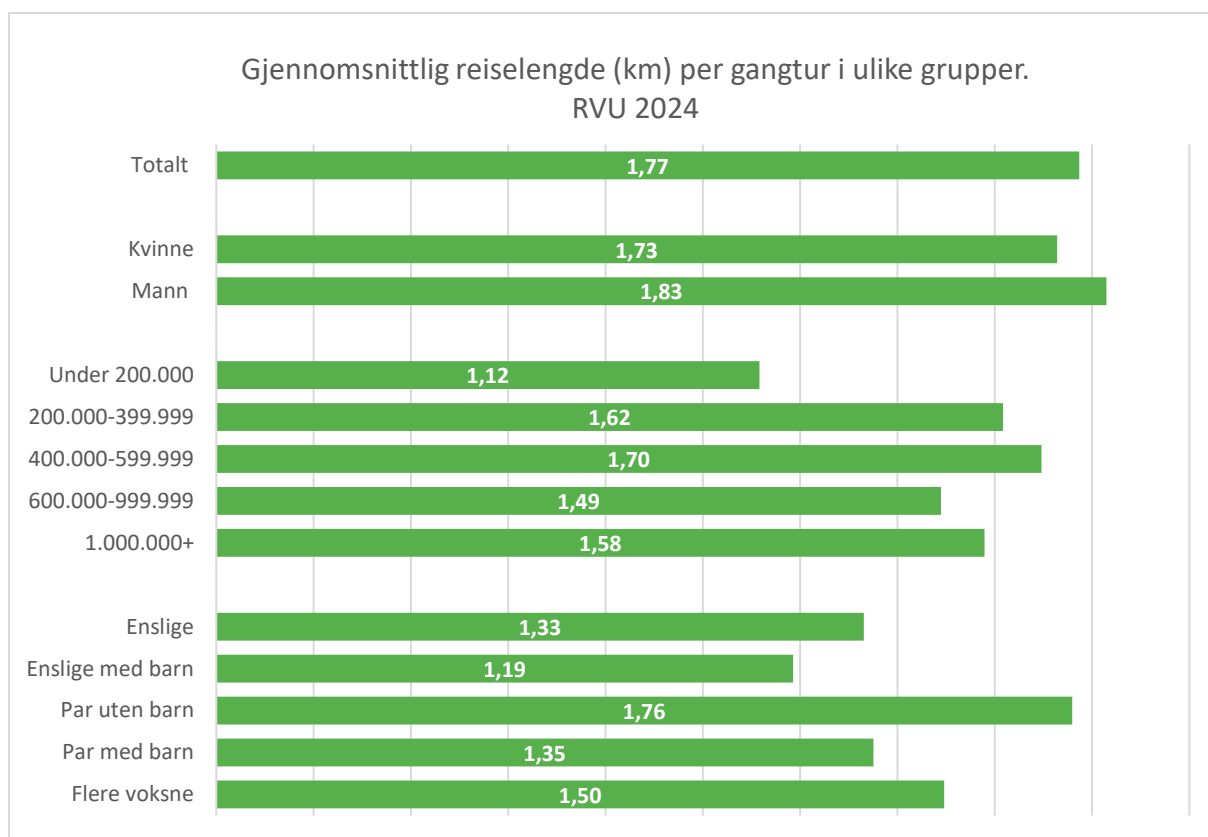
Figur 21: Gjennomsnitt reiselengde til fots (Vibe 1993, Denstadli et al 2002, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a, 2025a)

Reiselengde til fots hos ulike grupper

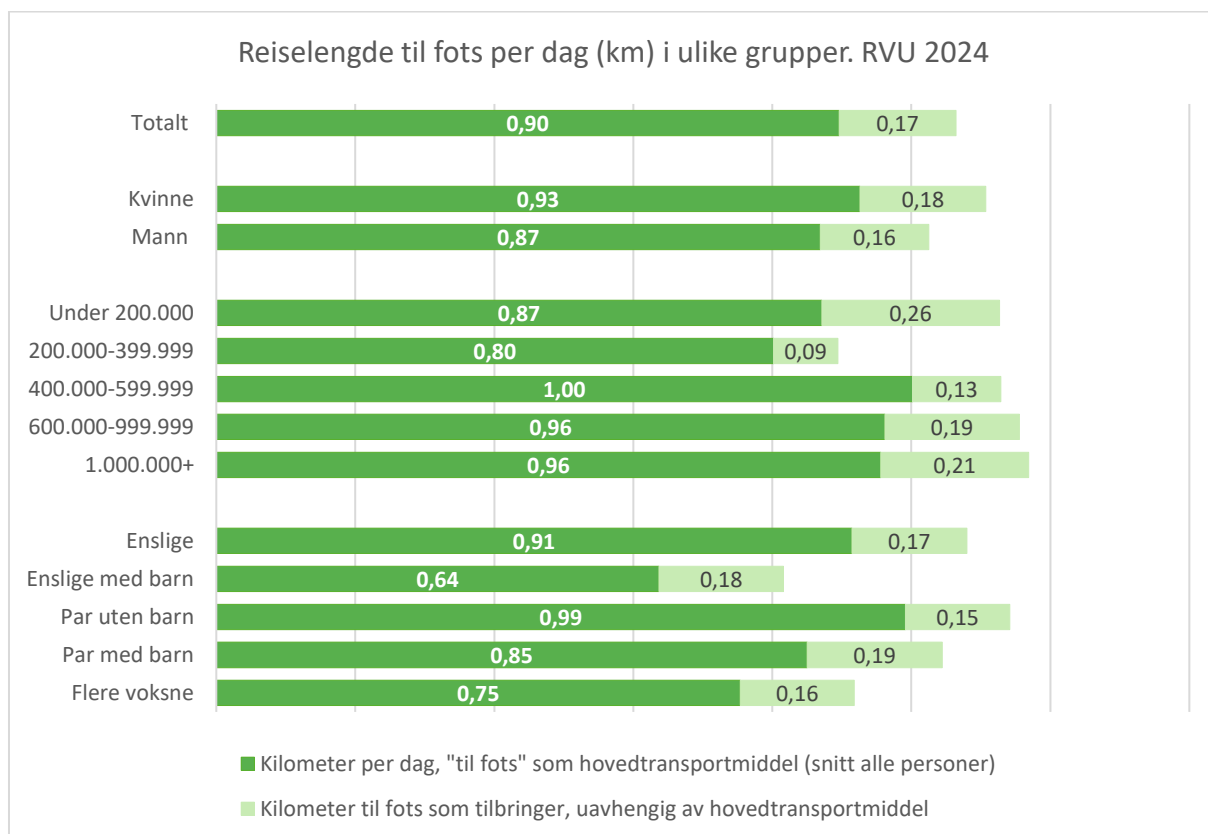
Personer kan ha høy gangandel selv om de går relativt lite med tanke på tilbakelagt distanse. Andre går få, men lange turer. Vi har derfor også sett på hvor mange kilometer man går per dag i snitt i ulike grupper. Mønsteret blir da et litt annet enn når vi ser på gangandeler (se figur 22 – 25):

- Kvinner går i gjennomsnitt lenger per dag enn menn, samtidig går menn litt lengre per tur enn kvinner.
- De yngste har den høyeste andelen turer til fots, men de går i gjennomsnitt kortere per tur enn de som er eldre.
- Den gjennomsnittlige reiselengden per gåtur øker med alder, og er lengst for voksne i alderen 67-74 år, men er noe kortere for de aller eldste. De eldste gjør relativt få reiser per dag, og går også relativt kort distanse per dag.
- Personer i aldersgruppen 25-34 år går i gjennomsnitt lengst i løpet av en dag.

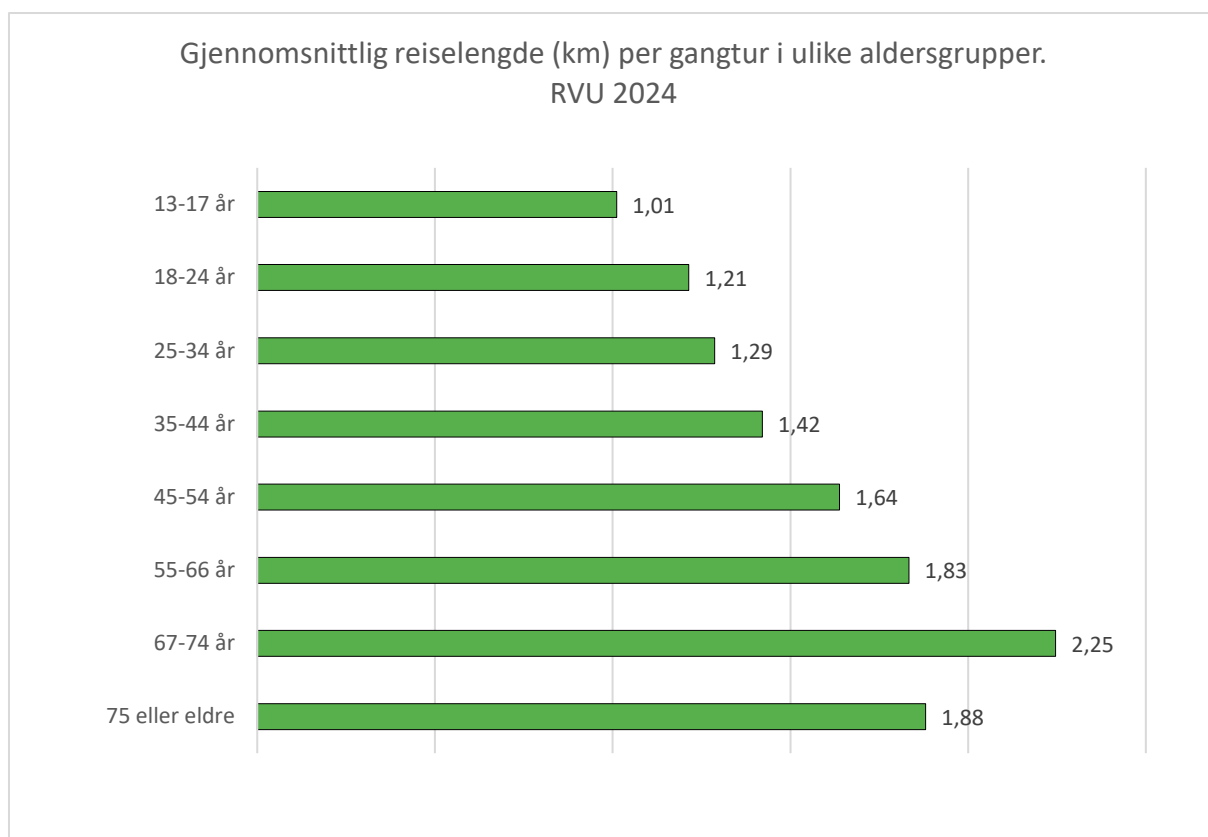
Personer i hushold med barn går relativt korte turer. Enslige og par uten barn går i gjennomsnitt lengst i løpet av dagen.



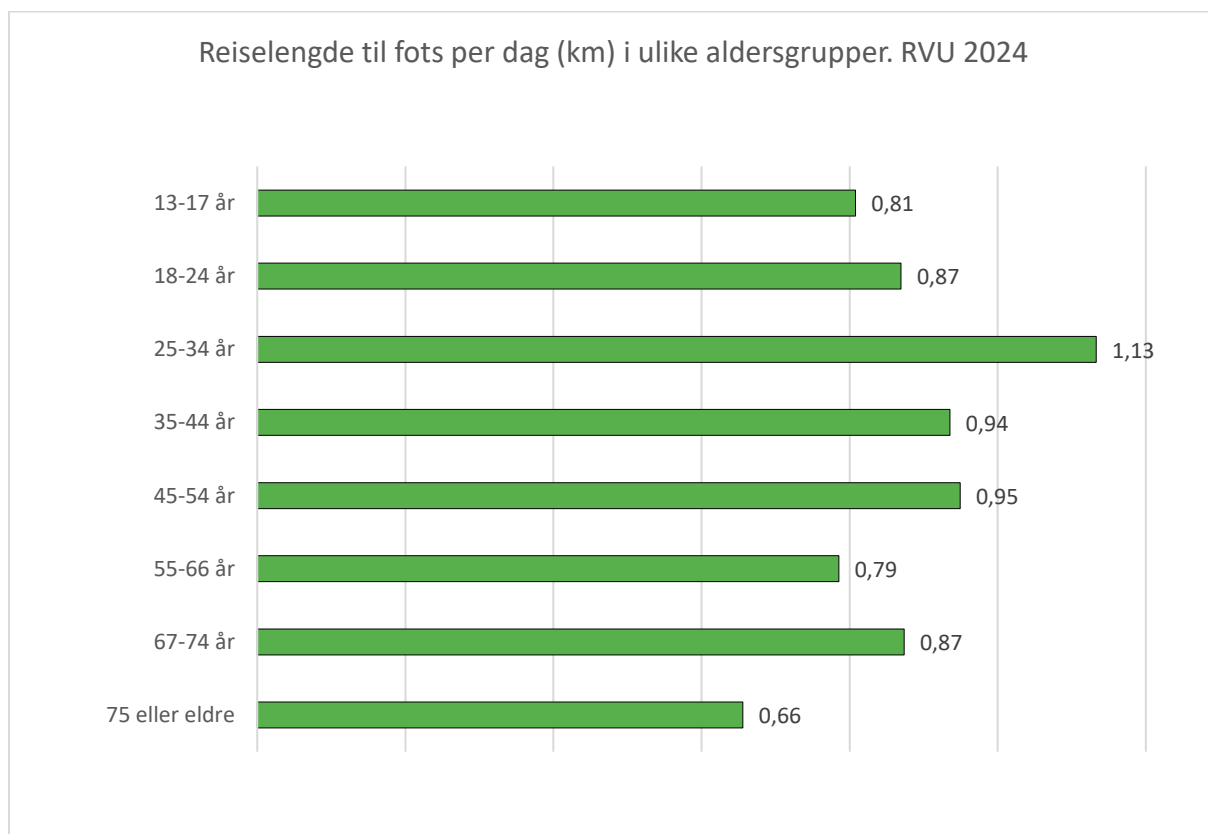
Figur 22: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per gangtur i ulike grupper. RVU 2024 (Opinion 2025a)



Figur 23: Reiselengde til fots per dag (km) i ulike grupper. RVU 2024. (Opinion AS 2025a)



Figur 24: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per gangtur i ulike aldersgrupper. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

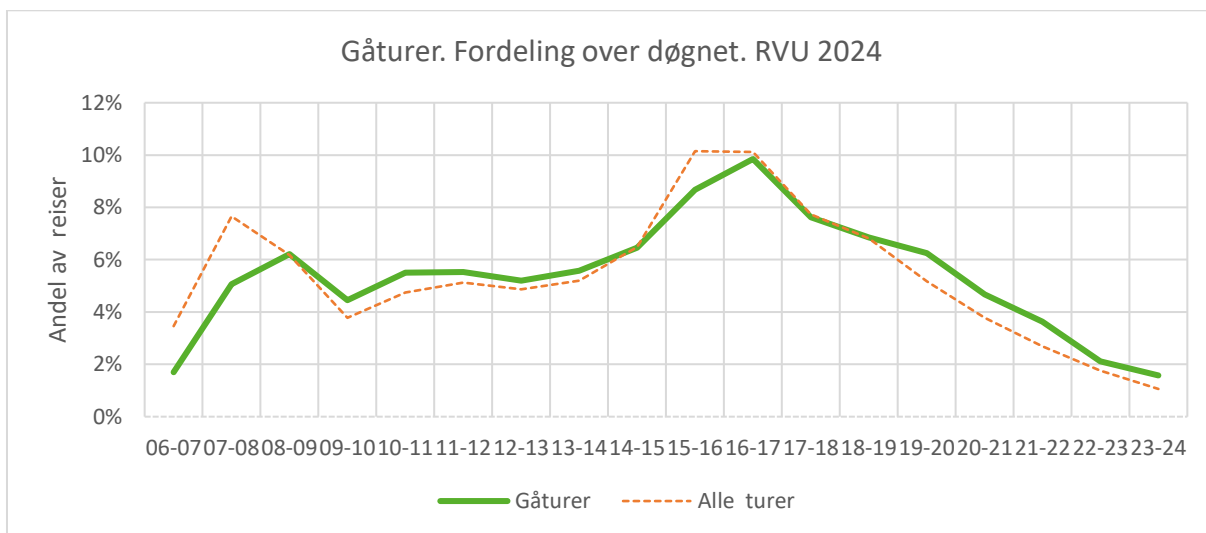


Figur 25: Reiselengde til fots per dag (km) i ulike aldersgrupper. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

2.3. Reisetidspunkt

Fordeling av gåturer over døgnet

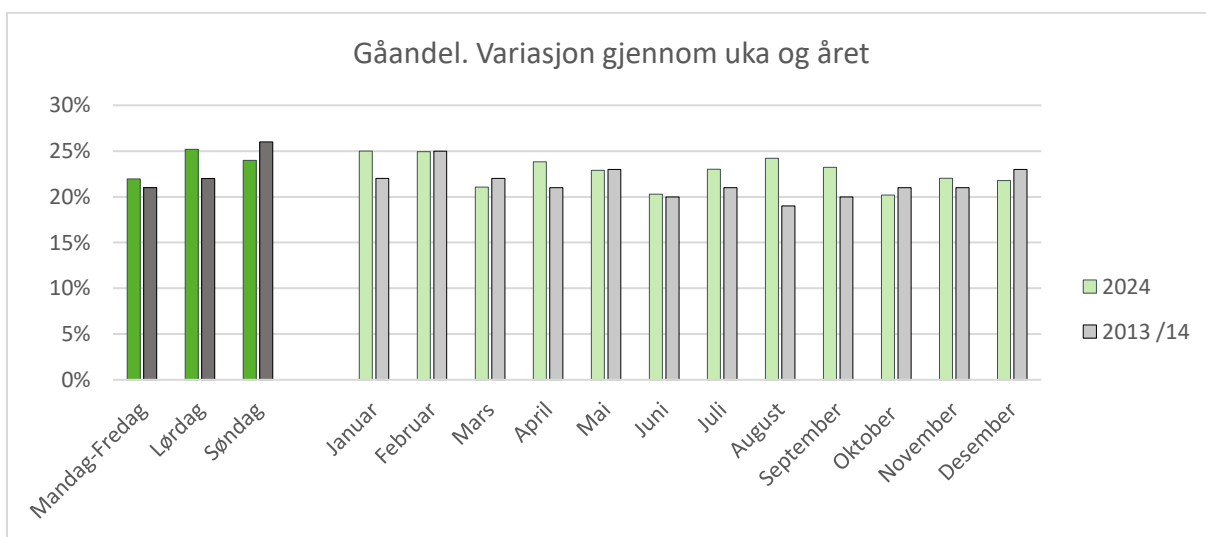
Fordelingen av gåturer over døgnet følger i store trekk fordelingen for alle turer, men toppene i morgen- og ettermiddagsrush begynner noe senere og varer litt kortere (se figur 26). Det er også en noe større andel gåturer på kveldstid. Mønsteret er det samme som i tidligere år.



Figur 26: Gåturer. Fordeling over døgnet. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

Andel reiser til fots fordelt over uka og året

Andelen gåturer er høyere i helgen enn på ukedagene, og er høyest på lørdag (se figur 27). Dette stemmer godt overens med en høy andel fritidsreiser i helgen, 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 2024 var andelen gåturer høyest i januar og februar, samt august, og lavest i juni og oktober. 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 2024 og RVU 2013/14 (Hjorthol et al 2014, Opinion AS 2025a)

3. Sykling

Sykkel er et fleksibelt og effektivt fremkomstmiddel, og spiller en viktig rolle i bærekraftig mobilitet. Reisevaneundersøkelsen viser at tilgangen til sykkel varierer med kjønn og alder: menn har oftere tilgang og sykler mer enn kvinner, mens kvinner står for en større andel av elsykkelturene. Tilgang til elsykkel øker med alderen, og de som har elsykkel sykler mer enn de med vanlig sykkel. Blant barn under 18 år har 82 % tilgang til sykkel, mens andelen er 61 % blant unge voksne (18 – 34 år). I aldersgruppen 35–66 år har tre av fire tilgang, og blant eldre synker andelen gradvis med økende alder. (Opinion AS 2025a)

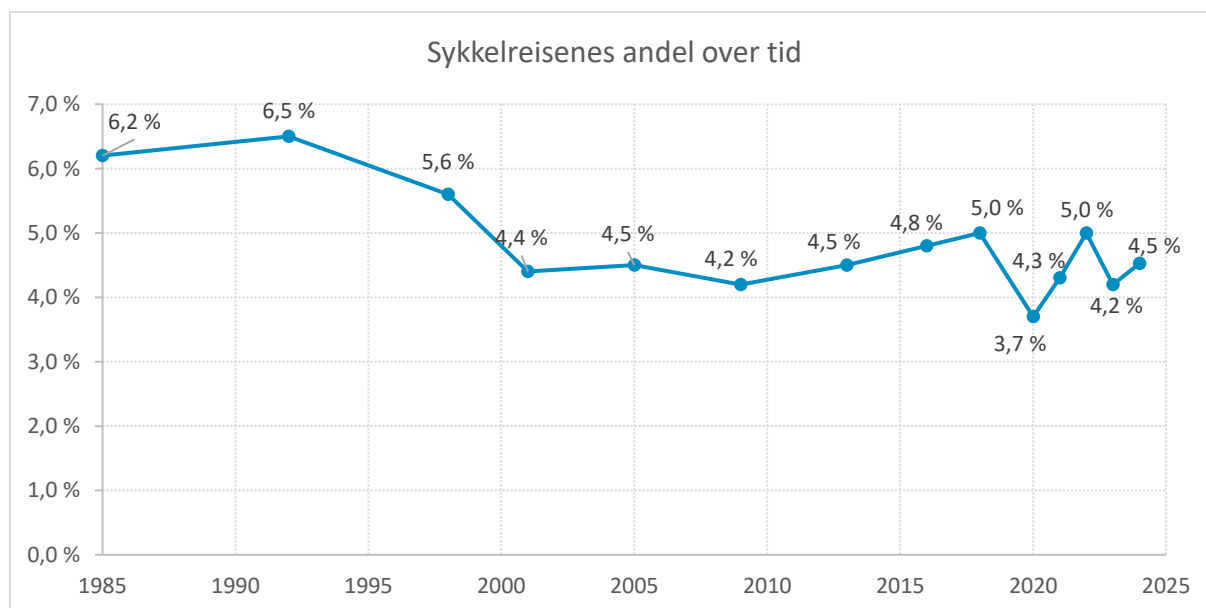
Elsykkel omfatter alle sykler med elektrisk hjelpemotor, mens tråsykler og andre sykler uten motor regnes som vanlig sykkel. Sparkesykler, med eller uten el, er kodet som egen kategori og inngår ikke i sykkelgruppen.

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

Sykkelreiser⁷ utgjorde 4,5 % av alle reiser i 2024. 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).



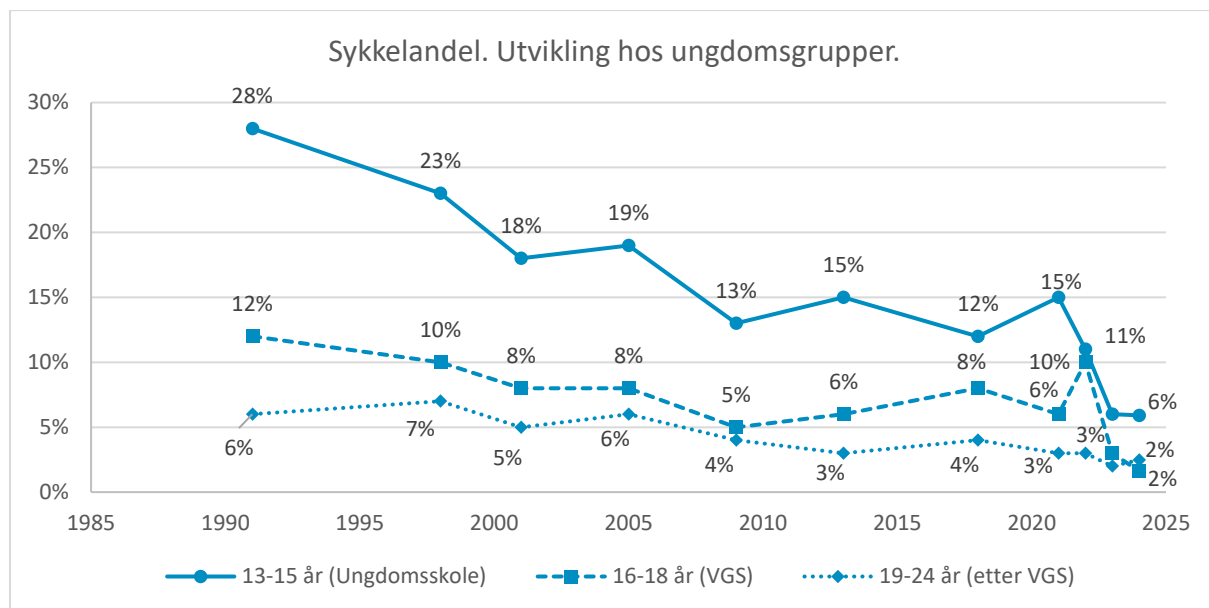
Figur 28: Sykkelreisenes andel av alle reiser over tid (Stangeby 1987, Vibe 1993, Stangeby et al 1999, Denstadli et al 2002, 2006, Vågane et al 2011, Hjorthol et al 2014, Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022a, 2023a, 2024a, 2025a)

Fordelt på reisehensikt, er sykkelandelen høyest på arbeidsreiser (8 %), og på skole/studie-reiser (6 %). Besøksreiser, samt handel og service-reiser har den laveste andelen sykkelturer (begge på 3 %).

⁷ Det er respondentene selv som definerer hva de regner som sykkel.

Ungdommer sykler mindre

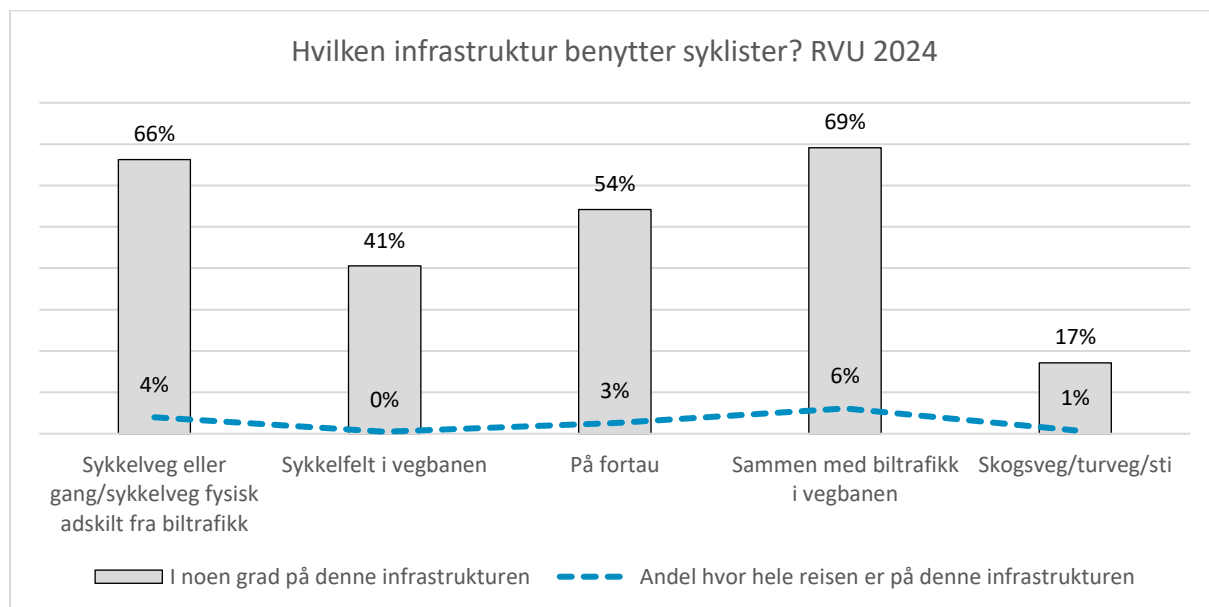
Ungdommer sykler mindre enn tidligere. Andelen har vært relativt stabil i perioden 2009 til 2021 (se figur 29), men er betydelig lavere i 2024, særlig for de yngste ungdommene.



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, 2025a)

Andel av sykkelturer på ulike infrastruktur

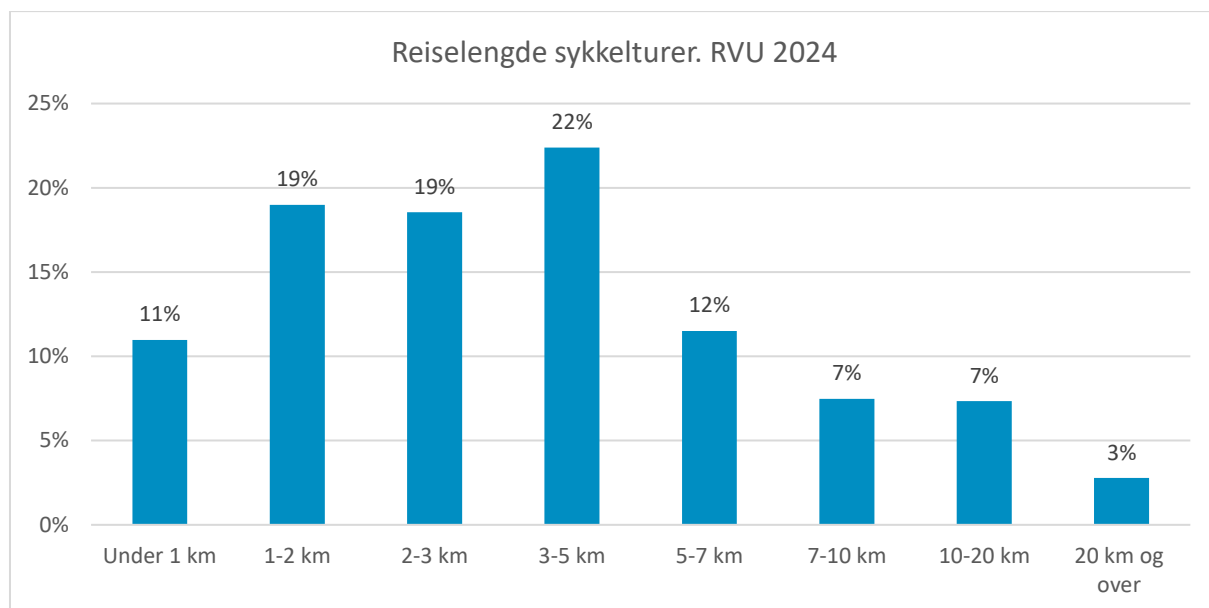
Figur 30 illustrerer at syklisten må bruke ulike typer infrastruktur på reisen. Nær tre av fire sykler deler av reisen i vegbanen sammen med biltrafikk, og to av tre er innom sykkelveg. 54 % sykler på fortau, og 41 % på sykkelfelt i vegbanen. Turveger brukes mer sporadisk. Et helhetlig sykkelnettverk finnes ikke, og svært få sykler hele reisen på samme type infrastruktur.



Figur 30: Hvilken infrastruktur benytter syklister? RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

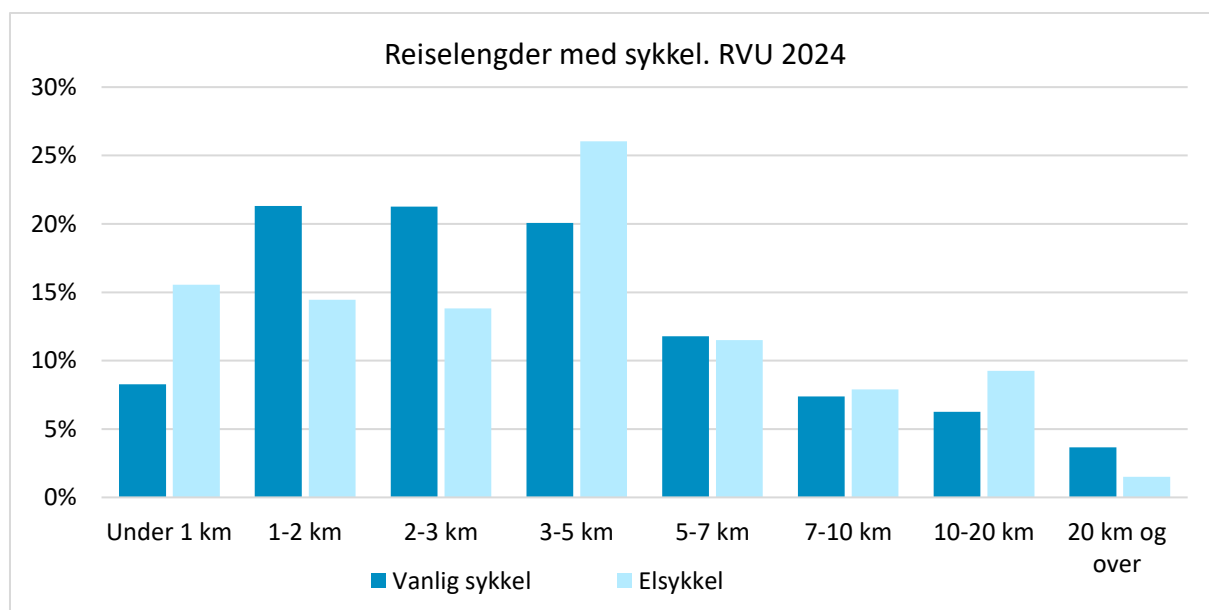
Reiselengde av sykkelture

Av alle sykkelture er nesten 50 % kortere enn 3 km og 70% under 5 km (se figur 31).



Figur 31: Reiselengde sykkelture. RVU 2024 (Opinion 2025a)

Både vanlig sykkel og elsykkel brukes mest på korte turer, opptil 4-5 km, men bruksmønsteret er litt forskjellig. Med vanlig sykkel er det en større andel turer på 1-3 km, sammenlignet med elsykkel, mens en større andel av turene med elsykkel er på 3-5 km. Samtidig benyttes elsykkel mer enn vanlig sykkel på de aller korteste turene. På de lengste turene over 20 km er det vanlig sykkel som er mest vanlig (se figur 32). Gjennomsnittlig reiselengde per tur er med vanlig sykkel 4,87 km, og med elsykkel 4,29 km, men elsyklene går i gjennomsnitt litt lenger per dag, 10,2 km for elsykler mot 9,8 km med vanlig sykler, da gjennomsnittlig antall turer per dag er litt høyere.



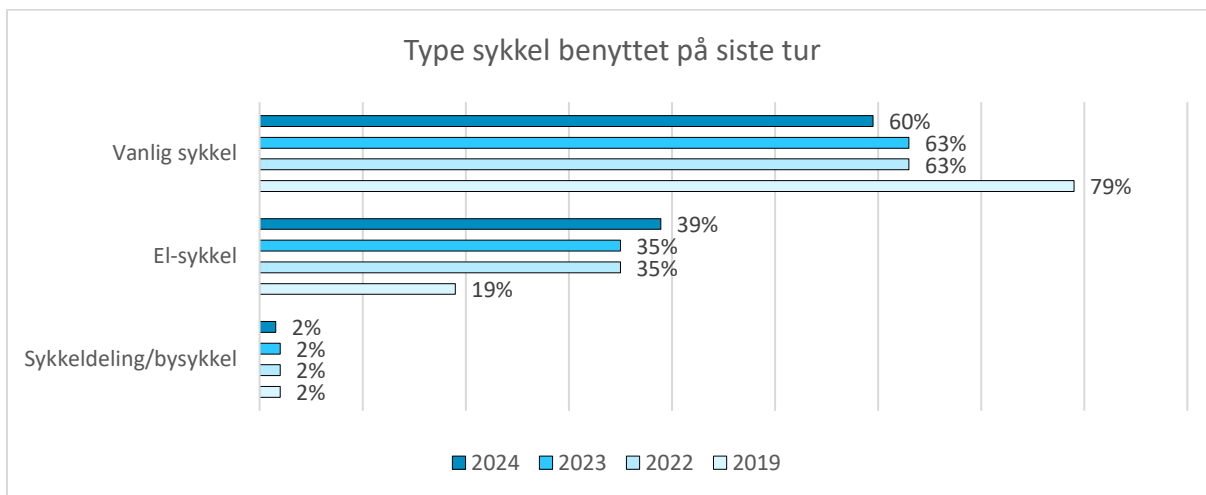
Figur 32: Reiselengde sykkelture. RVU 2024 (Opinion 2025a)

3.2. Sykkeltyper

Type sykkel benyttet på sykkelturene

Til sammen har syv av ti tilgang til (eier eller disponerer) en sykkel (Opinion AS 2025a). 19 % har tilgang til elsykkel, mens 51 % 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 19 % i 2018 til 39 % i 2024. Samtidig har andelen turer med vanlig sykkel gått ned i samme periode. Denne trenden fortsatte fra 2023 til 2024. En større andel av sykkelreiser er lengre enn tidligere (Opinion AS, 2025a), noe som kan være en effekt av økt bruk av elsykkel. De som sykler med elsykkel sykler i gjennomsnitt flere turer enn de som bruker vanlig sykkel.

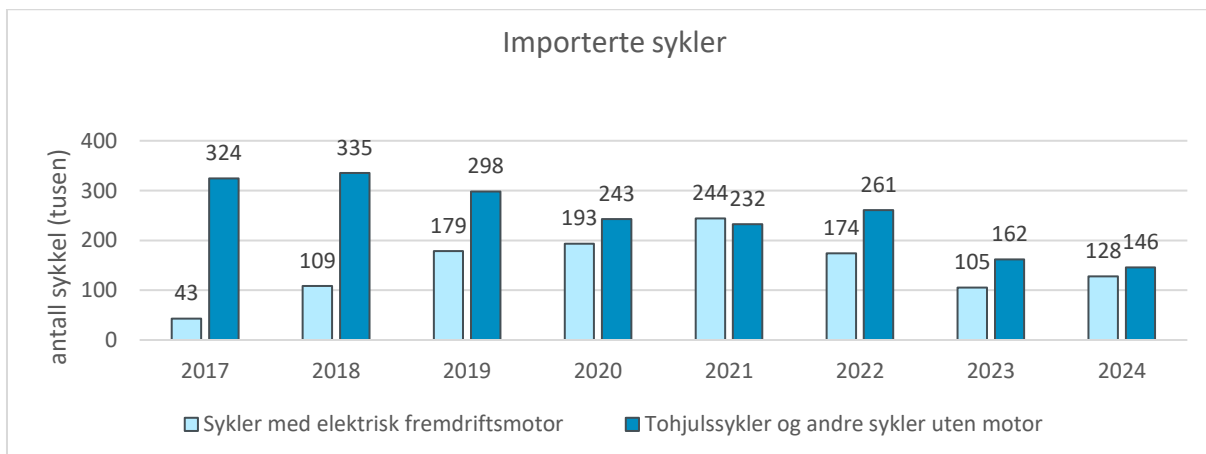


Figur 33: Type sykkel benyttet på siste tur. (Opinion AS 2025a)

Import og sykkelsalg

Samlet sett har antall importerte sykler gått noe ned (se figur 34). Antall importerte elsykler økte sterkt frem til 2021, og lå på dette tidspunktet høyere enn antall importerte sykler uten motor. Denne trenden har snudd, og antall importerte elsykler har gått ned både i 2022 og 2023. I 2024 er antallet litt høyere enn i 2023, men lavere enn i 2022, og langt under toppnivået i 2021.

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 og i 2024 har antallet importerte sykler uten motor gått ytterligere ned igjen.

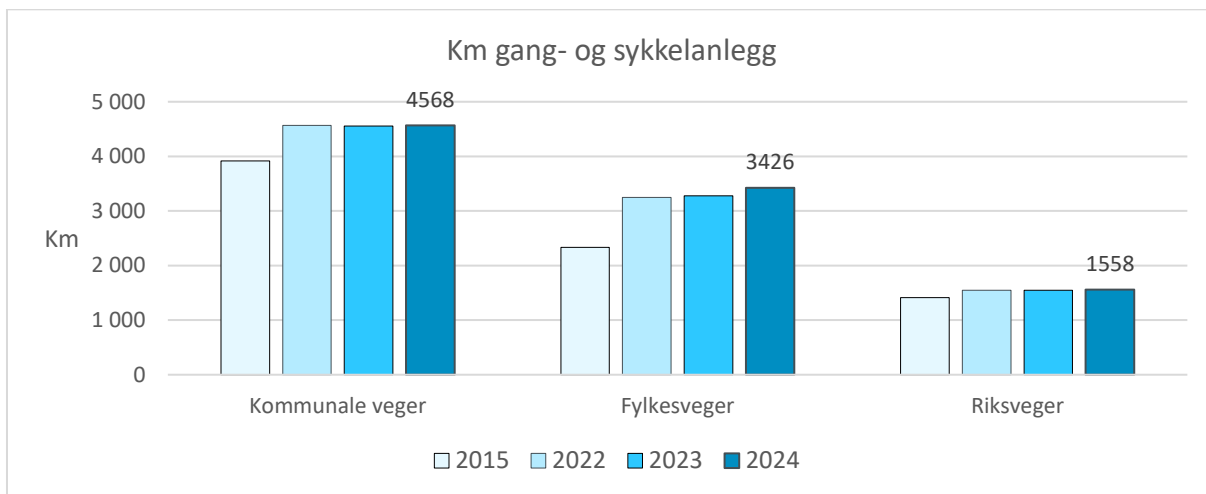


Figur 34: Importerte sykler (SSB, tabell 08801)

3.3. Infrastruktur for gange og sykkel

Totalstatus for gang- og sykkelanlegg på vegnettet

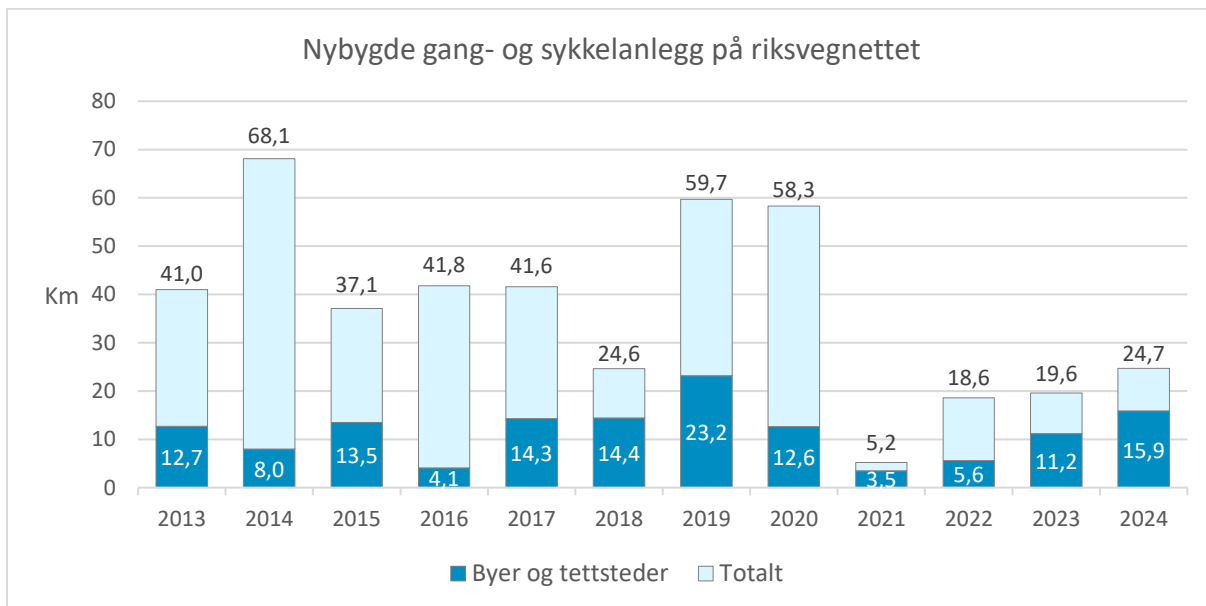
Norges kommuner eier 48 % av gang- og sykkelanleggene i Norge, fylkeskommunene eier 36 % og staten 16 %. Fylkeskommunene og kommunene har økt antall km med gang- og sykkelveger med henholdsvis 47 % og 17 % siden 2015 (KOSTRA 2024⁸), tilsvarende har staten økt antall km gang- og sykkelveger 10 %. Noen 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 2024)

Nybygde anlegg for gående og syklende på riksvegnettet

I 2024 ble det i tilknytning til riksvegnettet bygget 24,7 km anlegg for gående og syklende, hvorav 15,9 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, 2013-2024, årsrapporter)

⁸ fortau inngår ikke i tallene

4. Kollektivtransport

Kollektivtransport er en effektiv måte å frakte mange mennesker på, både over korte og lange avstander. Den bidrar til redusert bilbruk, mindre kø og lavere utslipp, og er særlig viktig i byområder med høyt transportbehov.

I Reisevaneundersøkelsen (RVU) defineres kollektivtransport som reiser med buss, tog, bane, trikk, båt, ferge og drosje/taxi.

Sporvei og forstadsbane, som også inngår i kollektivstatistikken hos SSB, omfatter skinnegående transportmidler i og rundt byområder, som trikk og tunnelbane.

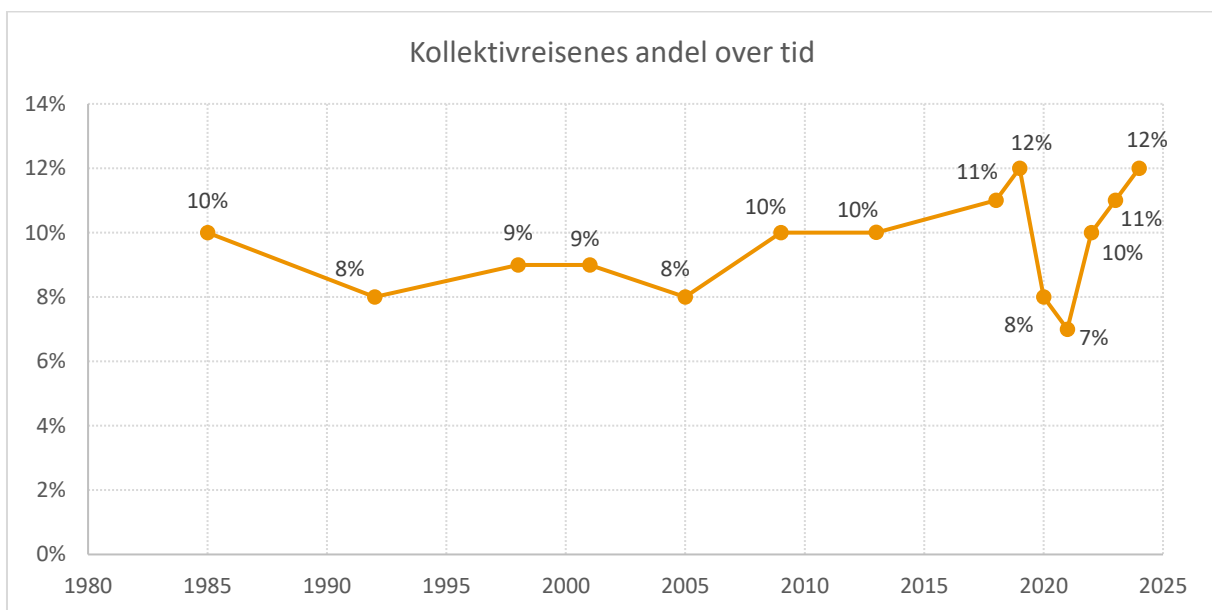
Transportmidler som ikke inngår i disse kategoriene, som fly, snøscooter, sparkesykkel, ski og rulleskøyter, er samlet under kategorien "annet".

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

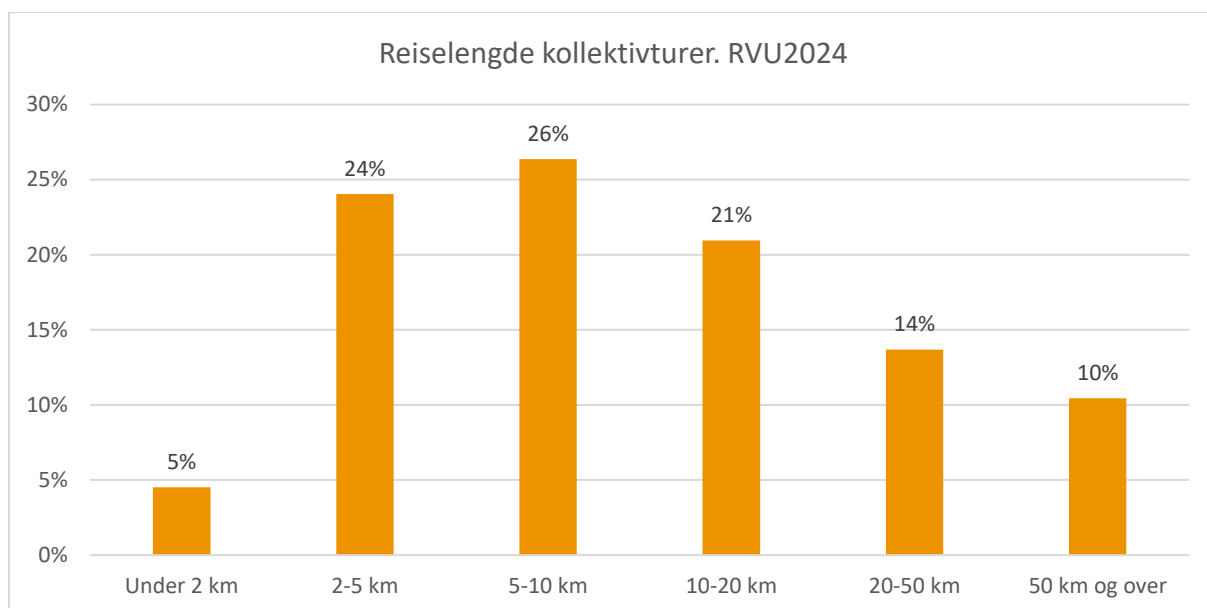
Kollektivreiser utgjorde 12 % av alle reiser i 2024. Andelen økte fra 2005 frem mot 2019, men sank under covid-19 i årene 2020-2021 (se figur 37). Nivået i 2024 ligger på nivå med i 2019.



Figur 37: Kollektivreisens 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, 2025a)

Lengden på kollektivreiser

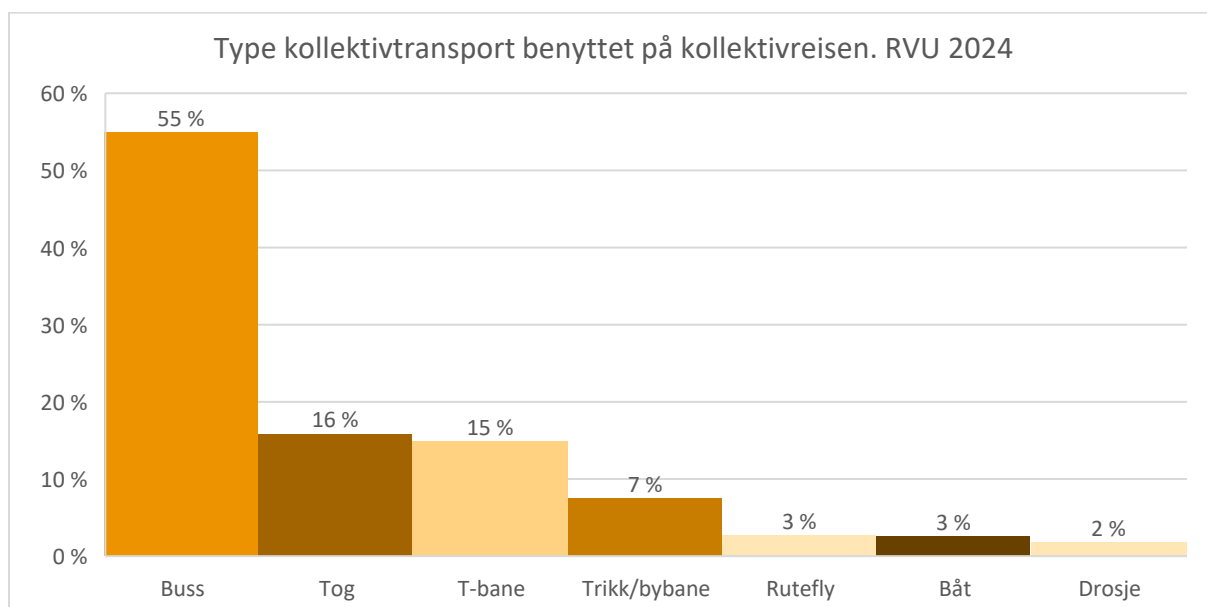
Det er relativt få korte kollektivreiser. 71 % av kollektivreisene er mellom 2 og 20 km, 5 % er mindre enn 2 km og 24 % er 20 km eller lengre.



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

Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen

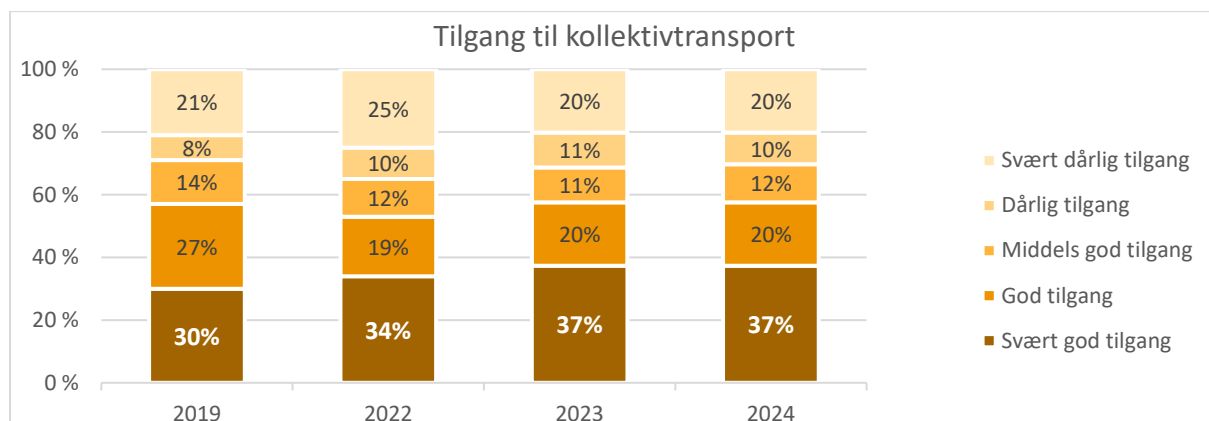
Over halvparten av kollektivreisene foregikk med buss, 16 % med tog og 22% med t-bane, trikk og bybane. (se figur 39) Passasjertall hentet fra kollektivselskaper viser lignende fordeling (se figur 46).



Figur 39: Type kollektivtransport benyttet på kollektivreisen. RVU 2024 (Opinion AS 2025a)

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 tilgangen⁹ er til kollektivtransport. I 2024 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.

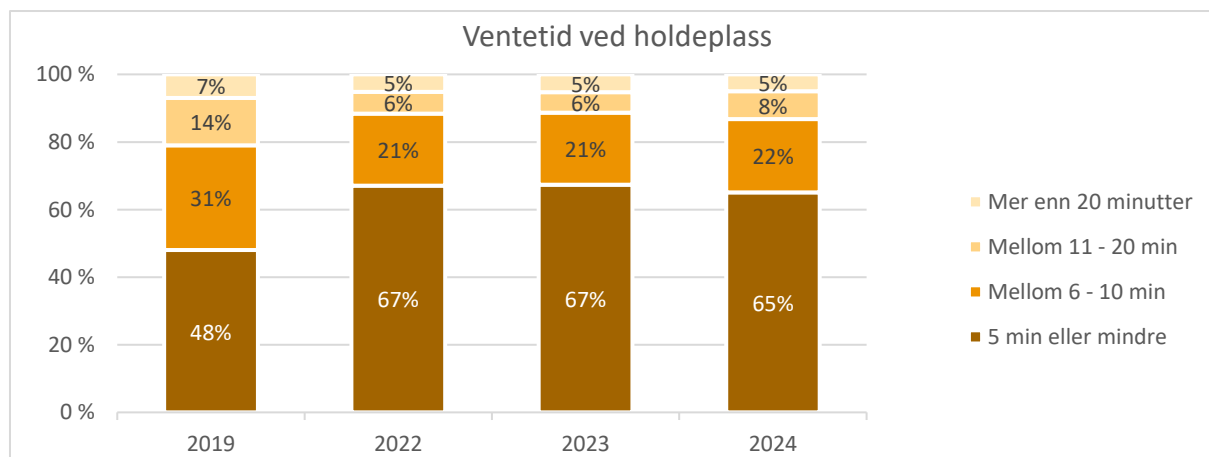


Figur 40: Tilgang til kollektivtransport. (Grue et al 2021, Opinion AS 2023a, 2024a, 2025a)

Ved kollektivreiser går de fleste til holdeplassen, flest i byer og tettsteder og noe færre utenfor tettsteder. Noen kjører bil, andre er passerer 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 65 % at de ventet fem minutter eller mindre, mens kun 13 % ventet mer enn 10 minutter på holdeplassen (se figur 41).



Figur 41: Ventetid ved holdeplass (Grue et al 2021, Opinion AS 2023a, 2024a 2025a)

⁹ 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;

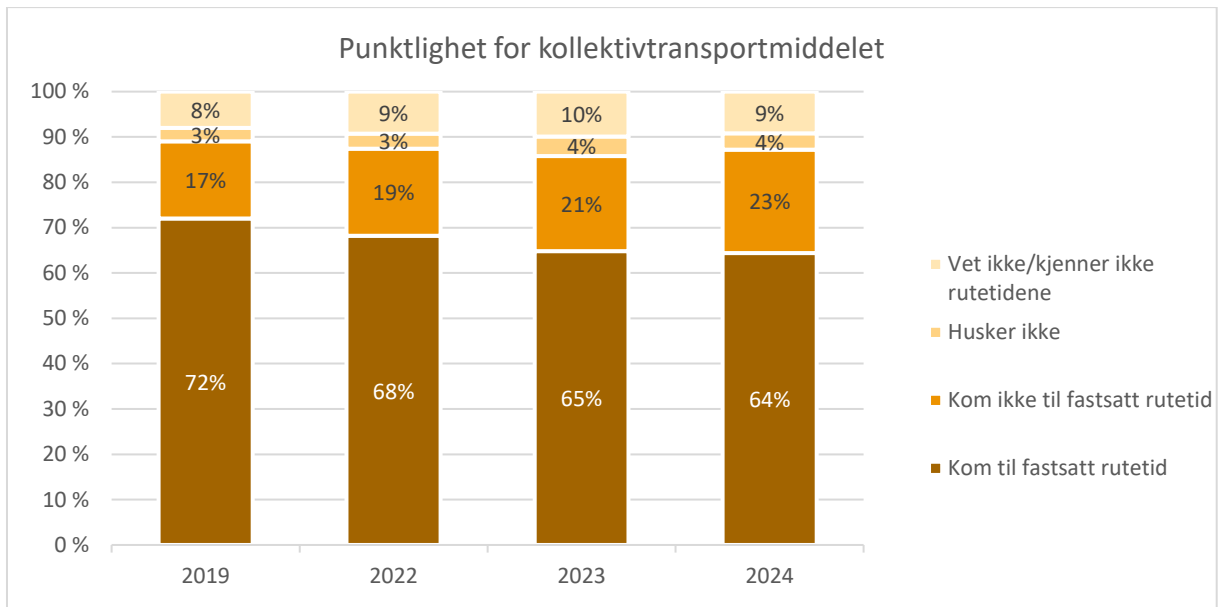
Middels god tilgang = 1 avg. pr time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger per time og 1-1,5 km til holdeplassen;

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

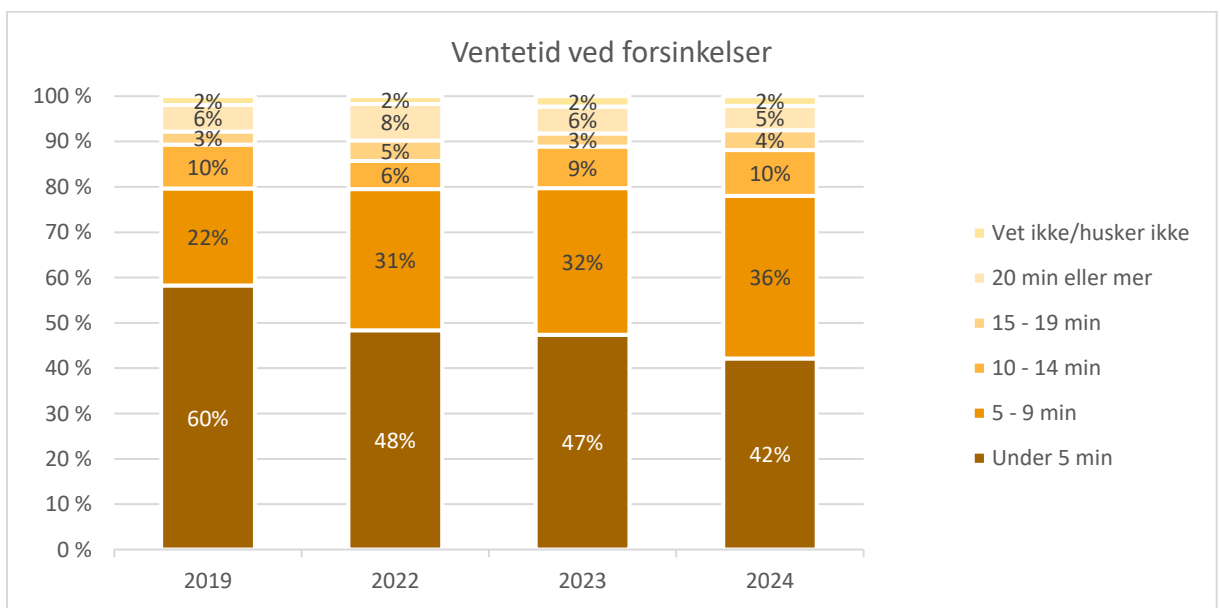
De som hadde reist med kollektivtransport fikk spørsmål om transportmiddelet kom til fastsatt rutetid. Ved én av fem kollektivreiser var det forsinkelser der transportmidlet ikke kom til fastsatt rutetid (se figur 42).



Figur 42: Punktlighet for kollektivtransportmiddelet (Grue et al 2021, Opinion AS 2023a, 2024a 2025a)

Ventetid ved forsinkelser

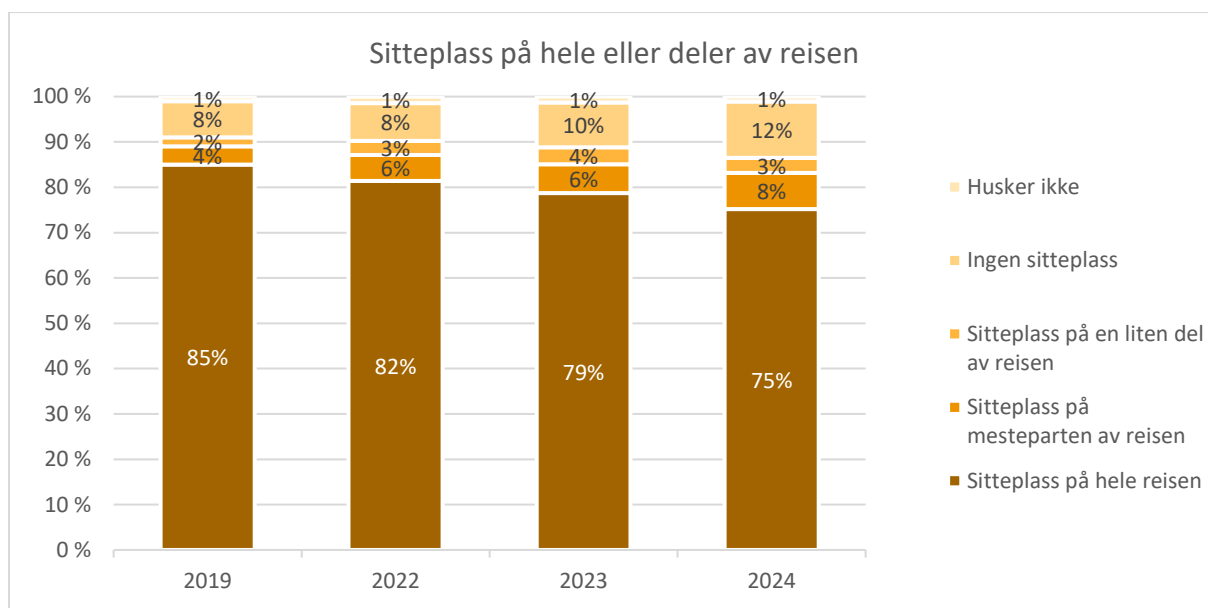
Passasjerer som hadde opplevd forsinkelse ble spurt om hvor mange minutter forsinket kollektivtransportmidlet var. De fleste som opplever forsinkelser, ser ut til å vente relativt kort tid. Nesten halvparten av forsinkelsene var mindre enn 5 minutter, og 78 % var mindre enn 10 minutter. 5 % av forsinkelsen var 20 minutter eller mer (se figur 43).



Figur 43: Ventetid ved forsinkelser (Grue et al 2021, Opinion AS 2023a, 2024a 2025a)

Sitteplass på turen

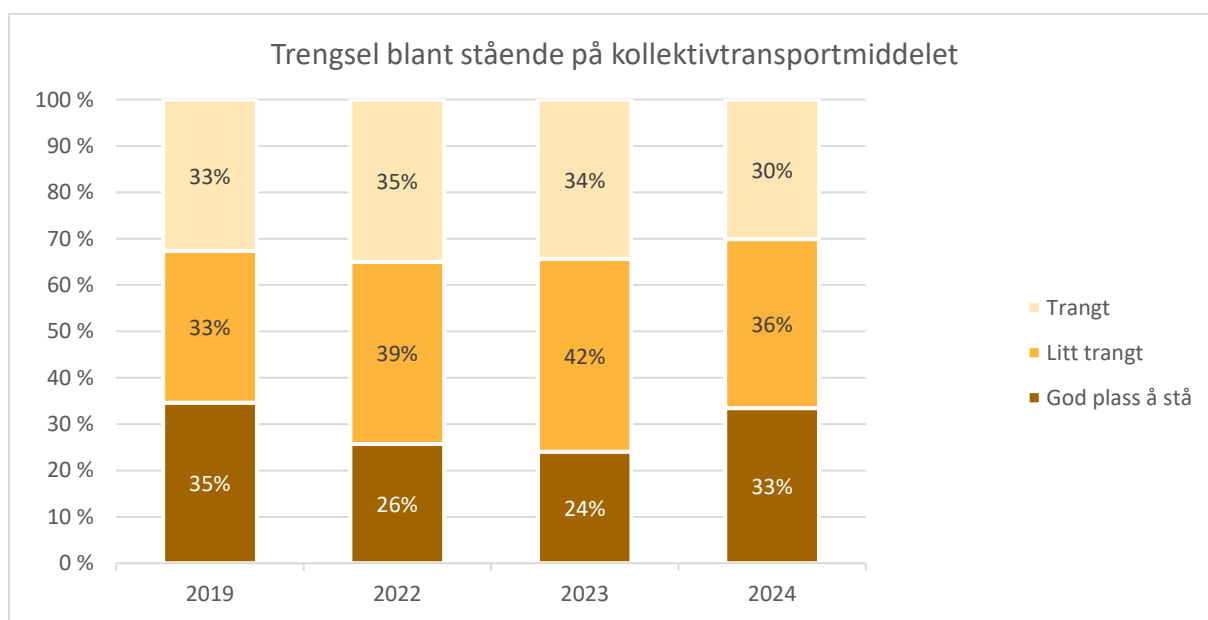
På spørsmål om det var sitteplass om bord på kollektivtransportmiddelet, svarte fire av fem at de hadde sitteplass på hele eller deler av kollektivreisen. 12 % svarte at de ikke hadde sitteplass på turen (figur 44).



Figur 44: Sitteplass på hele eller deler av reisen (Grue et al 2021, Opinion AS 2023a, 2024a 2025a)

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).



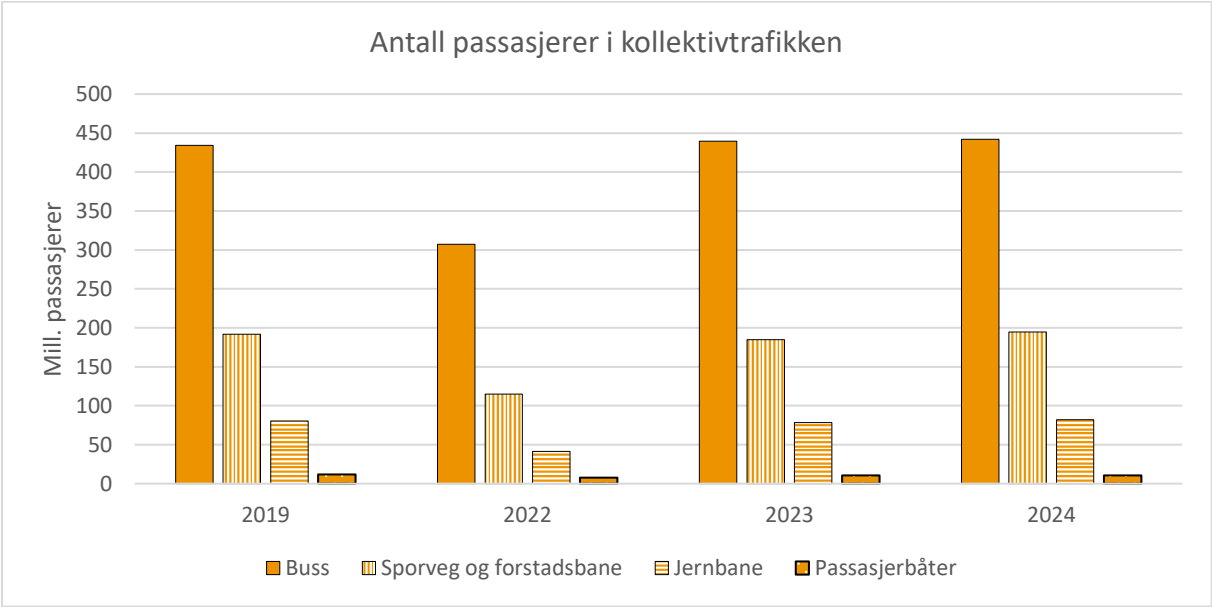
Figur 45: Trengsel blant stående på kollektivtransportmiddelet (Grue et al 2021, Opinion AS 2023a, 2024a 2025a)

4.2. Produksjon og billettinntekter

Antall passasjerer på ulike kollektivtransportmidler

I 2024 ble det registrert omtrent 729 millioner kollektivreiser i Norge, en økning på 2 % fra 2023. 61 % av reisene var med buss, 27 % med forstadsbane og sporvei, 11 % med jernbane og 1 % med passasjerbåt.

Tall fra SSB sin statistikk viser at i 2024 var det 11 millioner flere passasjerer enn i 2019 (se figur 46). Kategorien «Sporvei og forstadsbane» angir passasjerer med trikk, bybane, og t-bane.



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

Busstransport

Omfatter all rutegående transport med buss. I 2024 har både passasjertallet og den utkjørte distansen oversteget nivåene fra 2019 (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	2024
Utført distanse (mill.km)	376,3	364,4	364,5	374,2	395,4	400,4
Antall passasjerer (mill.pass)	434,2	290,1	307,4	387,0	439,4	442,0
Billettinntekter (mill.kr)	6 325	3 483	3 483	5 269	6 590	6 867

Sporveg og forstadsbane, jernbane og passasjerbåter

Alle typer kollektivtransport viser liknende trender som busstransport (se tabell 4, 5 og 6). Passasjertallene har økt igjen i 2022, 2023 og 2024. I 2024 er nivåene høyere enn i 2019 for sporveg og forstadsbane¹⁰, og jernbane. Passasjertallene for passasjerbåter ligger fortsatt under nivået fra 2019.

For sporvei og forstadsbane har den utkjørte distansen hatt en jevn økning, og passasjertallene har passert 2019-nivået. Jernbanen viser også høyere verdier både for distanse og antall passasjerer. Passasjerbåtene har derimot lavere tall på begge områder sammenlignet med 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	2024
Utført distanse (mill.km)	16,3	16,3	16,6	16,7	17,2	17,6
Antall passasjerer (mill.pass)	191,9	109,8	114,9	162,3	184,7	194,7
Billettinntekter (mill.kr)	1 995	1 126	1 160	1 841	1 964	2 201

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

Jernbane	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Utført distanse (mill.km)	41,3	37,1	37,6	40,7	41,7	42,3
Antall passasjerer (mill.pass)	80,4	42,6	41,4	66,7	78,2	81,9
Billettinntekter (mill.kr)	6 371	3 557	3 598	5 941	6 682	7 311

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

Passasjerbåter	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Utført distanse (mill.km)	6,6	5,7	5,3	5,9	6,4	6,4
Antall passasjerer (mill.pass)	11,6	7,5	7,7	10,2	10,7	10,6
Billettinntekter (mill.kr)	609	381	394	562	603	612

¹⁰ Kategorien «Sporvei og forstadsbane» angir tall for trikk, bybane og t-bane

4.3. Infrastruktur for kollektivtrafikk langs riksveg

Nybygde anlegg for kollektivtrafikk langs riksveg

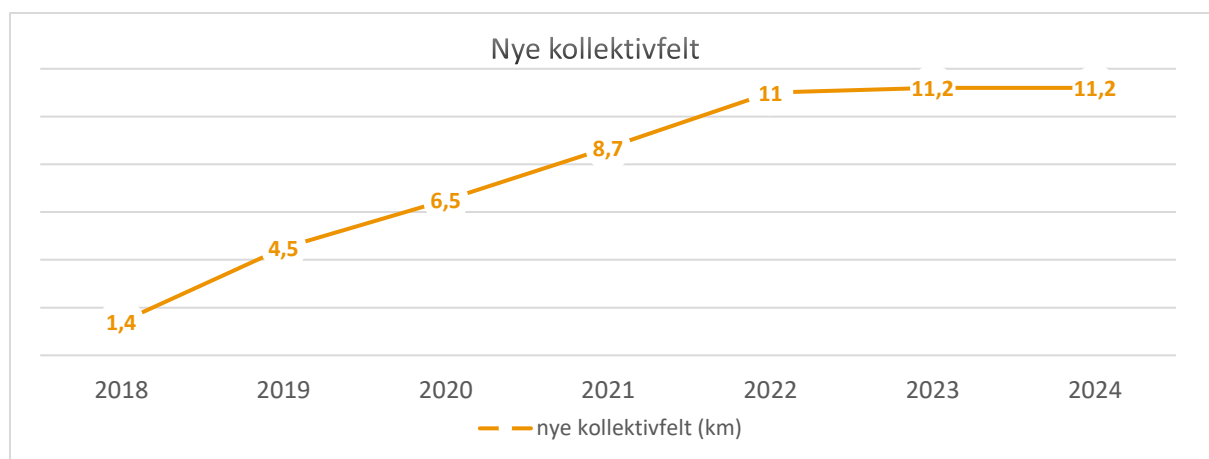
Langs riksvegnettet ble det i 2024 oppgradert ett kollektivknutepunkt og 42 holdeplasser i henhold til krav til universell utforming (se tabell 7).

Tabell 7: Nybygde anlegg for kollektivtransport langs riksveg (Statens vegvesen, 2018-2024, årsrapporter)

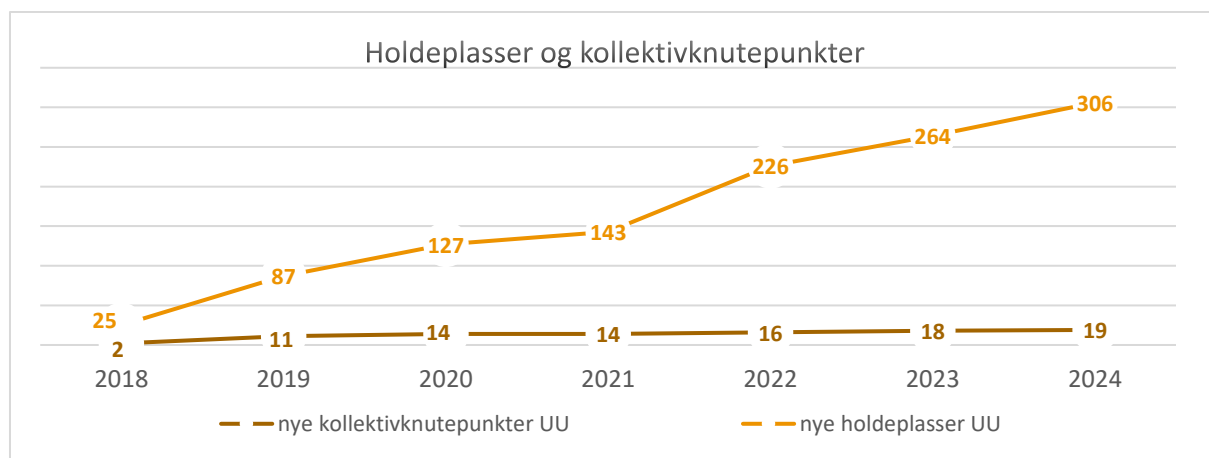
Tiltak	År	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nye kollektivfelt (km)		1,4	3,1	2,0	2,2	2,3	0,2	0
Kollektivknutepunkt som ble oppgradert i henhold til universell utforming		2	9	3	0	2	2	1
Holdeplasser som ble oppgradert i henhold til universell utforming		33	62	40	16	83	38	42

Utbedring av kollektivanlegg langs riksveg

Det ble oppgradert bare to i 2018, tre i 2020, null i 2021, to i 2022, to i 2023 og én i 2024. Det ble oppgradert 306 holdeplasser i perioden 2018-2024.



Figur 47: Nye kollektivfelt – akkumulert antall fra og med 2018 (Statens vegvesen 2018-2024, årsrapporter)



Figur 48: Nye holdeplasser og kollektivknutepunkter – akkumulert antall fra og med 2018 (Statens vegvesen 2018-2024, årsrapporter)

5. Delemobilitet

Delemobilitet betyr deling av transportmidler som biler, sykler og elsparkesykkel 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

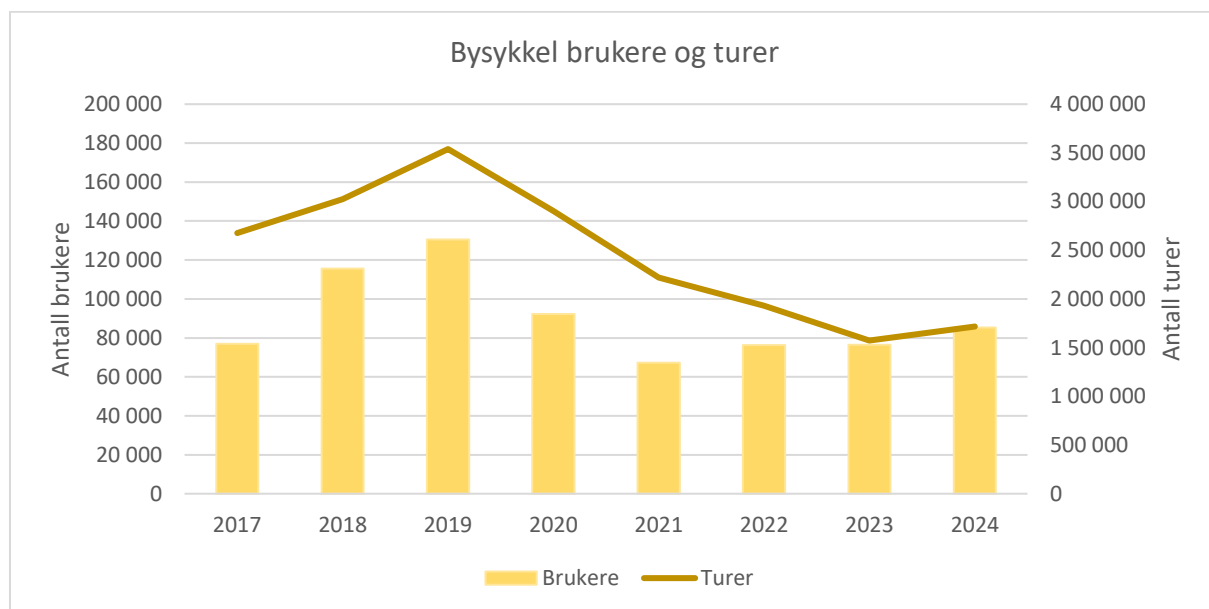
Elsparkesykler

Utleie av elsparkesykler startet i Norge våren 2019, da flere aktører etablerte seg i ulike byer. Tilbudet har vokst betydelig, men på grunn av manglende sammenlignbar statistikk vises det ikke konkrete tall her.

Bysykler

Det finnes i dag bysykler i en rekke byer og tettsteder i Norge. I dette dokumentet bruker vi begrepet bysykler om stasjonsbaserte sykkelordninger som tilbys i samarbeid med kommunale eller andre offentlige myndigheter. Dette skiller seg fra andre former for sykkelordninger, som for eksempel private aktører med «free-floating»-løsninger. Selv om det finnes flere bysykkellordninger i Norge, står tilbudene i Oslo, Bergen og Trondheim for den klart største andelen av markedet, både når det gjelder brukere og sykler.

Etter flere år med nedgang i bysykkelbruken – særlig etter 2019, da både covid-19 og økt bruk av elsparkesykler påvirket tallene – viser 2024 en positiv utvikling. Antall unike brukere og antall turer økte sammenlignet med tidligere år (se figur 49).



Figur 49: Bysykel: antall brukere og antall turer (Tall oppgitt fra utvalgte selskaper*, TØI 2025)

*Figur 49 presenterer tall fra Oslo, Bergen, Trondheim (drifter: UIP) for 2024, Oslo, Bergen, Trondheim (drifter UIP) Lillestrøm, Porsgrunn (drifter: JCDeaux), Grenland og Rogaland frem til 2023. Tallet for 2017 omfatter kun Oslo.

Det var også en økning i gjennomsnittlig turvarighet, som nå ligger nærmere nivået før 2023. Mens gjennomsnittstiden per tur i 2023 var nede i 8,0 minutter, har den i 2024 steget til 11,6 minutter, tilsvarende nivået i perioden 2019–2022

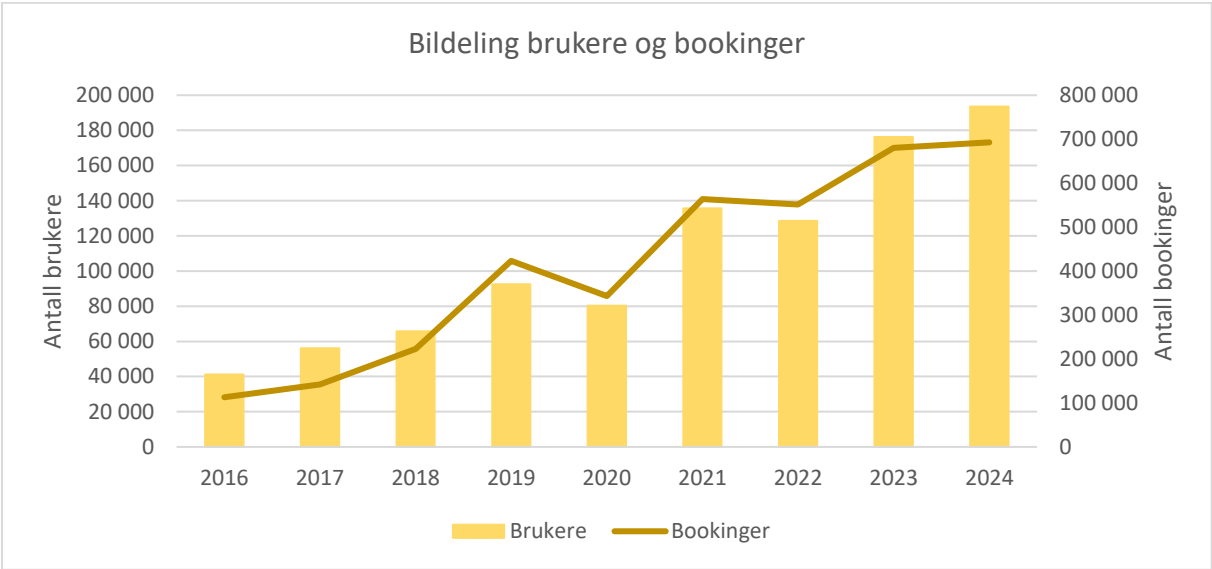
Tabell 8: Gjennomsnittstid per bysykkeltur i minutter (tall oppgitt fra utvalgte selskaper, TØI 2025)

Bysykel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gjennomsnitt turlengde (minutter)	13,9	10,3	11,8	12,0	11,7	11,3	8,0	11,6

Bildeling

I dette dokumentet definerer vi bildeling som en praksis der registrerte medlemmer av en organisasjon eller plattform kan leie og benytte kjøretøy på selvbetjent basis for kort- og mellomlang tidsbruk¹. På noen måter ligner dette tradisjonell bilutleie, men hovedforskjellene ligger i bruksvarigheten og muligheten for selvbetjening, som muliggjøres gjennom medlemsregistrering.

Figur 50 viser de oppdaterte tallene for 2024 for antall unike brukere (som har brukt bildeling minst én gang i løpet av året), antall delebiler (høyeste antall gjennom året), og antall bookinger. Når det gjelder antall unike brukere, er det viktig å merke seg at tallene nedenfor gjenspeiler det samlede antallet brukere rapportert av hver plattform/selskap. Det innebærer at dersom enkeltpersoner er registrert hos flere plattformer, vil det reelle antallet unike brukere på nasjonalt nivå være lavere enn det som er oppgitt i tabellen.



Figur 50: Bildeling: antall brukere og antall bookinger (tall oppgitt fra utvalgte selskaper*, TØI 2025)

Av de 12 815 delebilene (stasjonsbaserte og peer-to-peer (P2P) delebiler) i 2024 var 3 179 elbiler, som gir en elbil-andel på 25 % (mot 38 % i 2023, 35 % i 2022 og 29 % i 2021). Det meste av nedgangen kan imidlertid tilskrives endringer i tallgrunnlaget fra én av plattformene. Ser man bort fra denne plattformen, hadde den gjenværende bildelingsflåten en elbilandel på 31 %, noe som faktisk er en økning fra 28 % i 2023

Tabell 9: Bildeling: Antall biler til utleie (tall oppgitt fra utvalgte selskaper*, TØI 2025)

Bildeling	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antall biler til utleie (gjennomsnitt per år)	3 325	5 094	5 933	7 391	7 843	9 632*	14 173	13 975	12 845

*Tallene er basert på respons fra Bilkollektivet, Dele (Bildelingen og Trondheim bilkollektiv), Getaround, Hertz bildeling (tidligere Hertz bilpool), Hyre og Otto

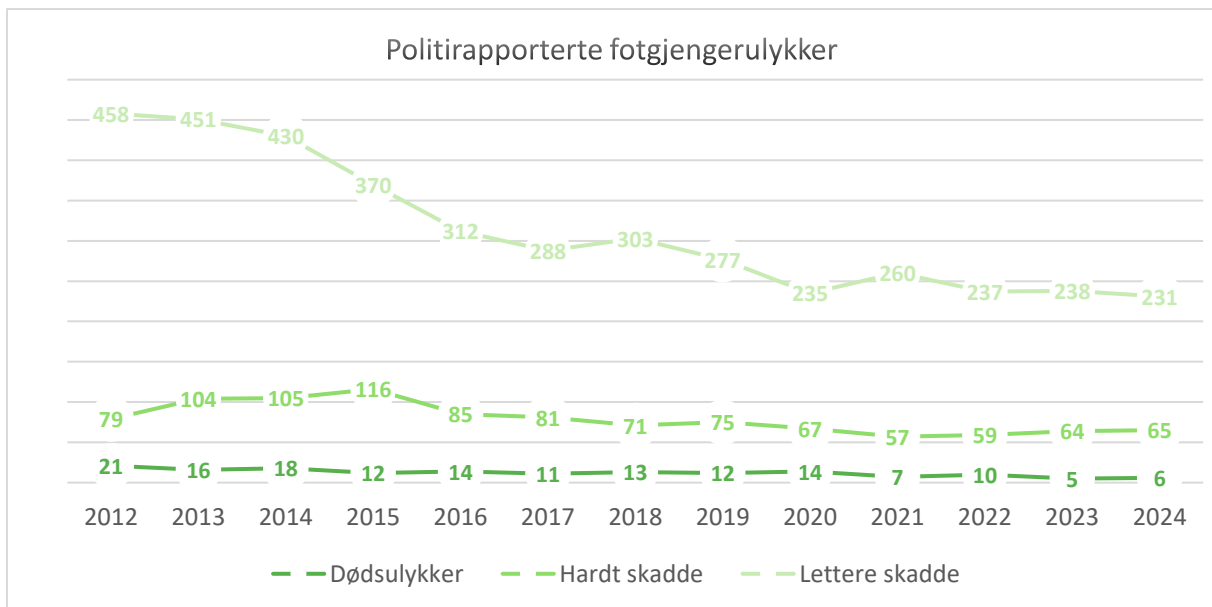
6. Trafikksikkerhet

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 sykkel¹¹. 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 politiregistrerte 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.



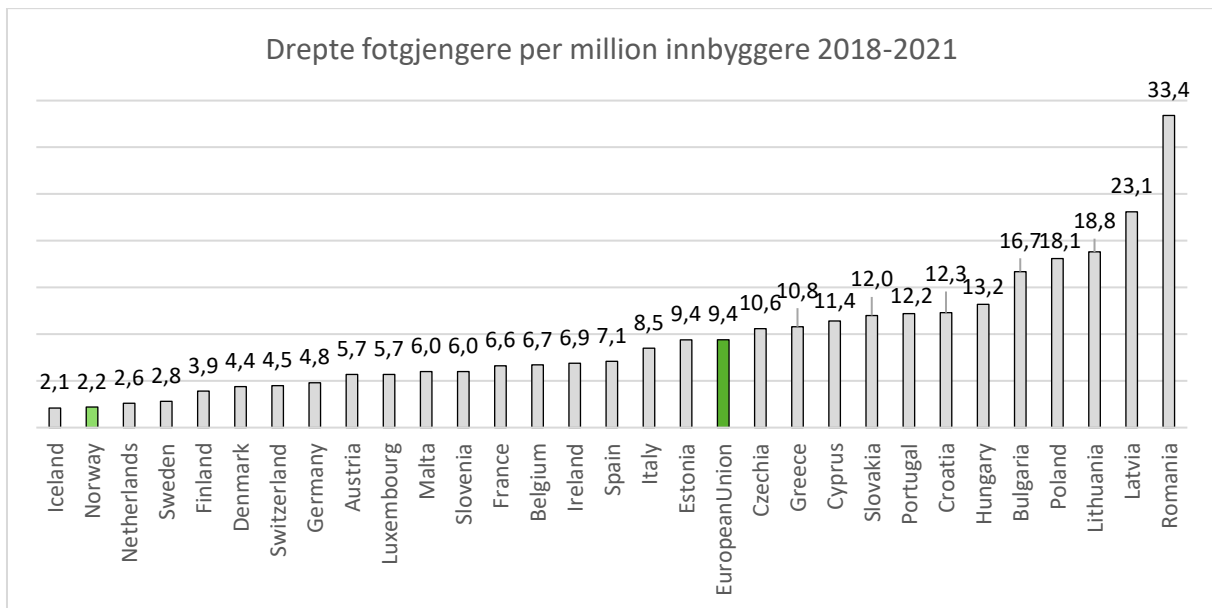
Figur 51: Politirapporterte fotgjengerulykker (SSB, tabell 09000)

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. Vi har ikke oppdaterte opplysninger for hele Norge etter dette tidspunktet.

¹¹ For å se statistikk for antall skadde forgjenger og syklist rapportert hos helseforetak, se figur 52 i Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2022

Drepte fotgjengere per million innbyggere i europeiske land

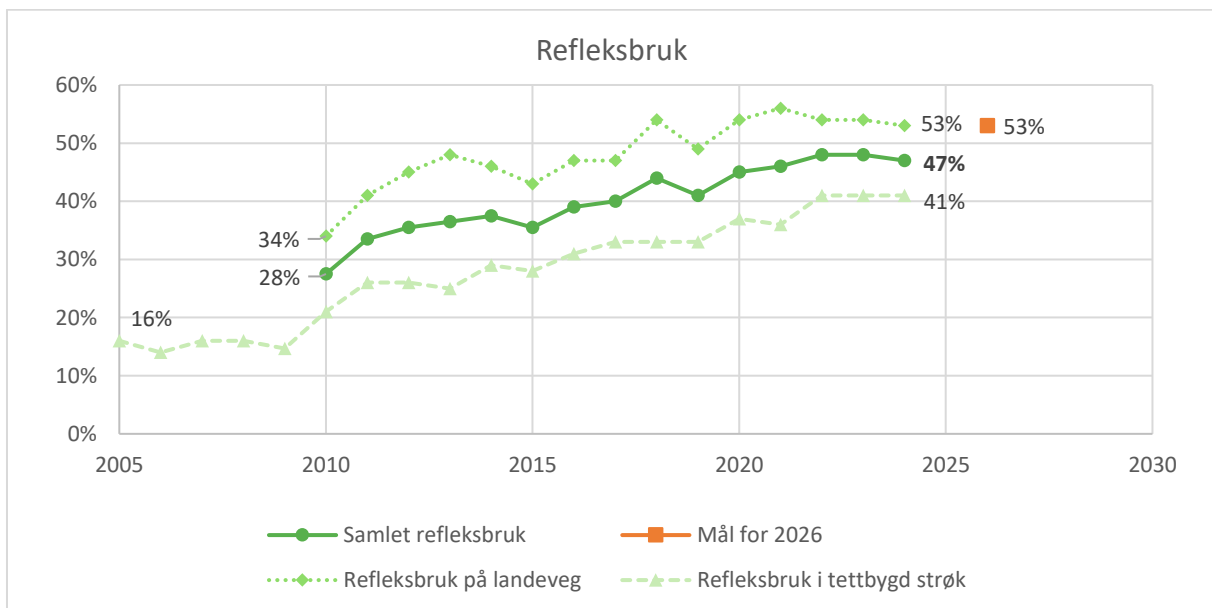
EU har laget en oversikt over antall drepte fotgjengere i trafikulykker i perioden 2018-2021 (se figur 52). Norge har nest lavest antall drepte per million innbyggere. Gjennomsnittet for EU-landene er mer enn fire ganger så høyt.



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, før den gikk ned til 47 % i 2024 (se figur 53). Refleksbruken er noe høyere langs landevei enn i tettbygde strøk.

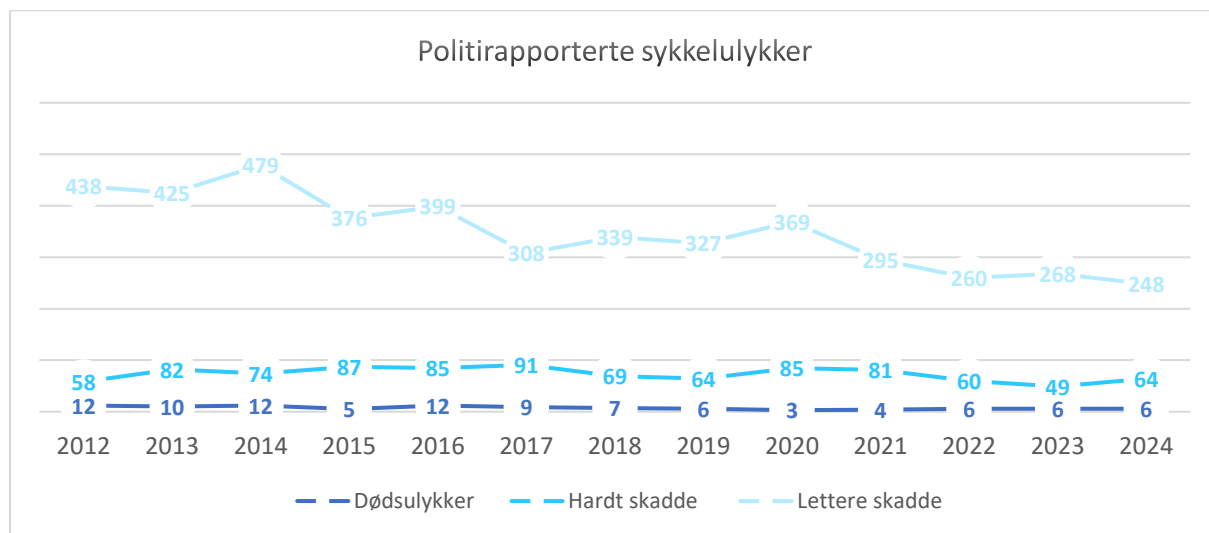


Figur 53: Refleksbruk (Trygg Trafikk)

6.2. Trafikksikkerhet for syklende

Antall politirapporterte trafikulykker med syklende

Det har samlet vært en nedgang i antall politirapporterte ulykker som involverte syklistene de siste årene. Når det gjelder hardt skadde, var det en økning i antall ulykker fra 2023 til 2024. Antall dødsulykker har holdt seg relativt stabilt de siste seks årene (se figur 54).

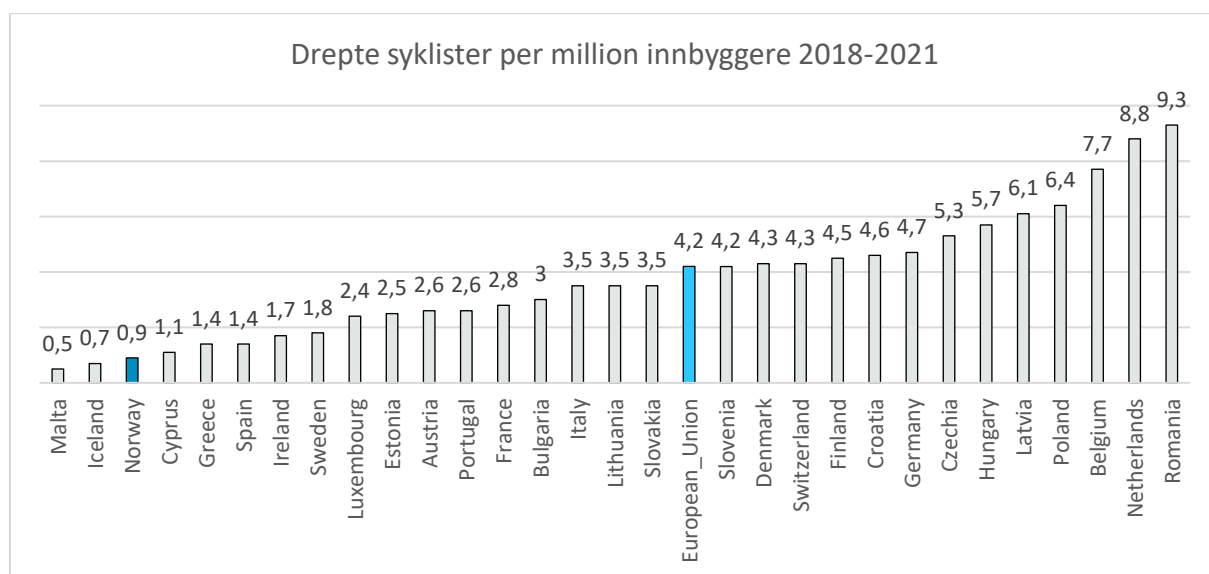


Figur 54: Politirapporterte sykkelulykker (SSB, tabell 09000)

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 syklistene registrert behandlet ved legevakt eller sykehus, på grunn av skade oppstått på offentlig veg. Vi har ikke oppdaterte opplysninger for hele Norge etter dette tidspunktet.

Drepte syklistene per million innbyggere i europeiske land

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

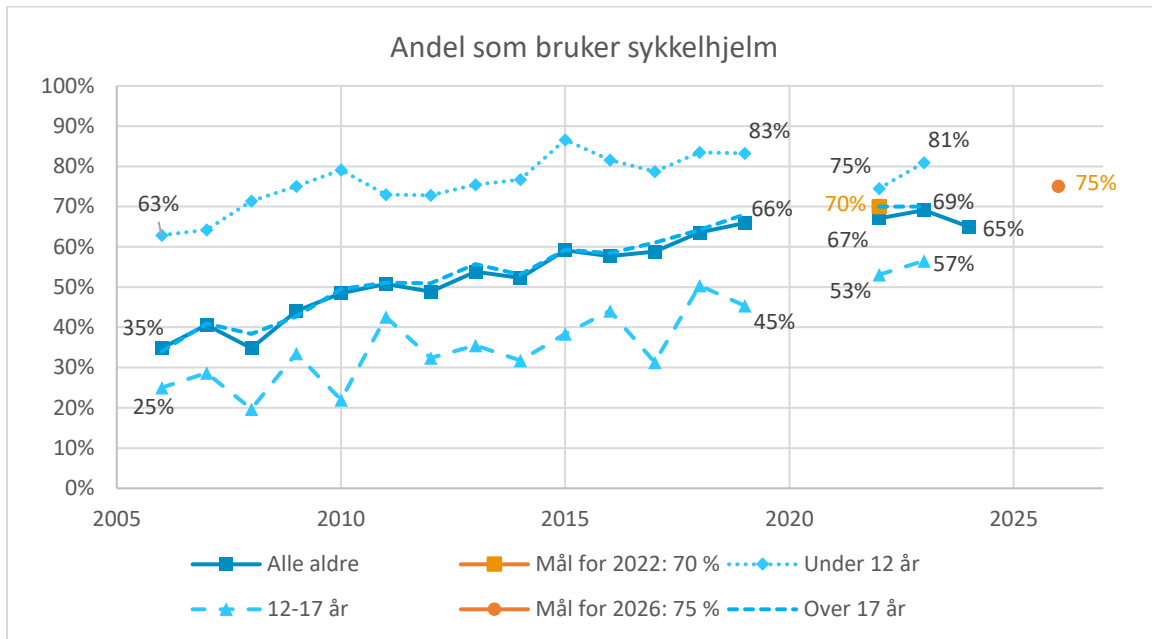


Figur 55: Drepte syklistene per million innbyggere 2018-2021 (CARE database, EC)

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 2024 er det gjennomført færre registreringer enn tidligere, og derfor er det valgt å ikke splitte dataene på aldersgrupper.

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 2024 var andelen som brukte sykkelhjelm samlet for alle aldersgrupper 65%. Målet for sykkelhjelmbruk er 75 % innen 2026.

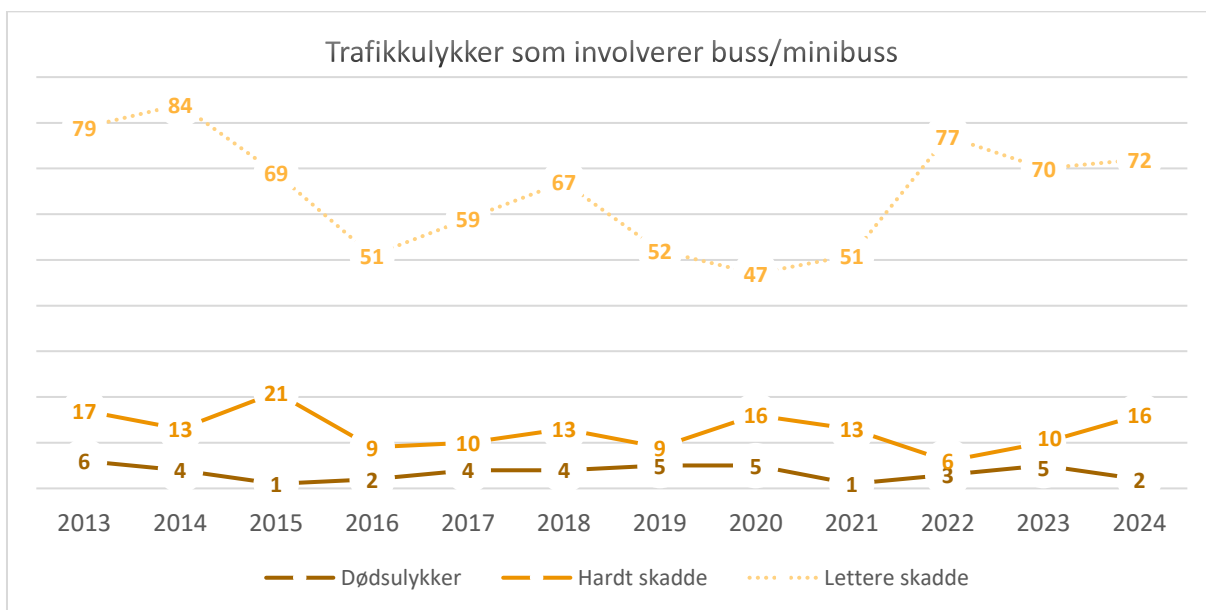


Figur 56: Andel som bruker sykkelhjelm (Statens vegvesen 2024, Trafikksikkerhetsutviklingen)

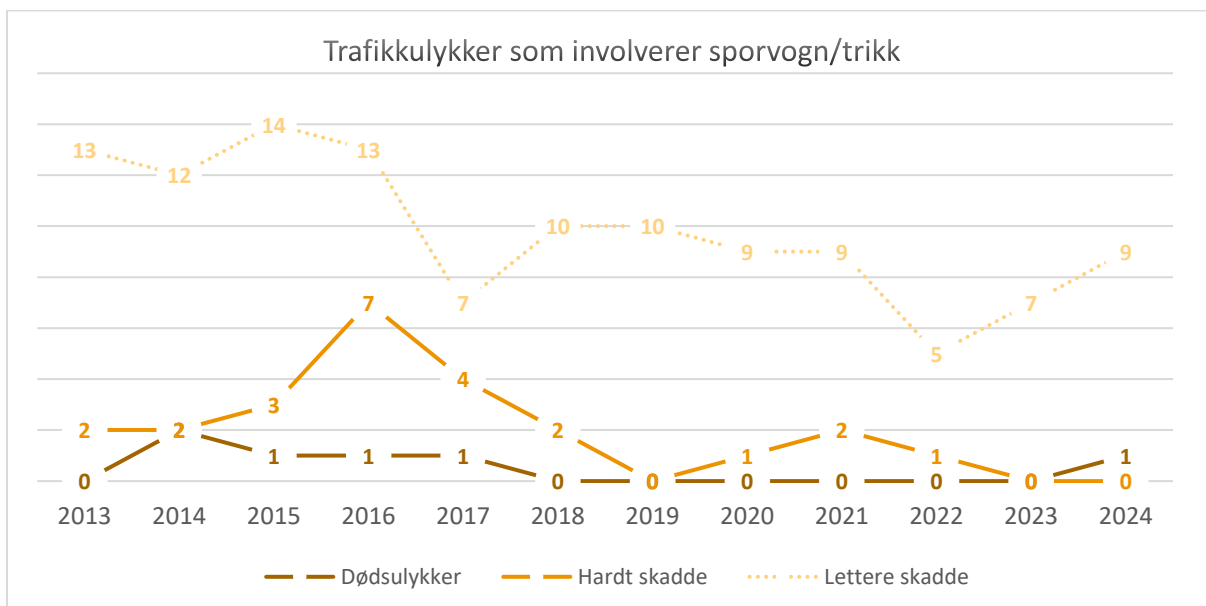
6.3. Trafikksikkerhet i kollektivtrafikken

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 2024 var det to drepte og 16 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 økt fra 2023 til 2024, etter at det var en kraftig økning fra 2021 til 2022. Det registreres generelt få ulykker der trikk er involvert. I 2024 ble ingen drept, én person ble hardt skadd, og ni personer ble 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 2024. Kapittelet viser daglige innenlands reiser for byområdene og presenterer tidsserier for reisemiddelandeler og tilgang til reisemiddel.

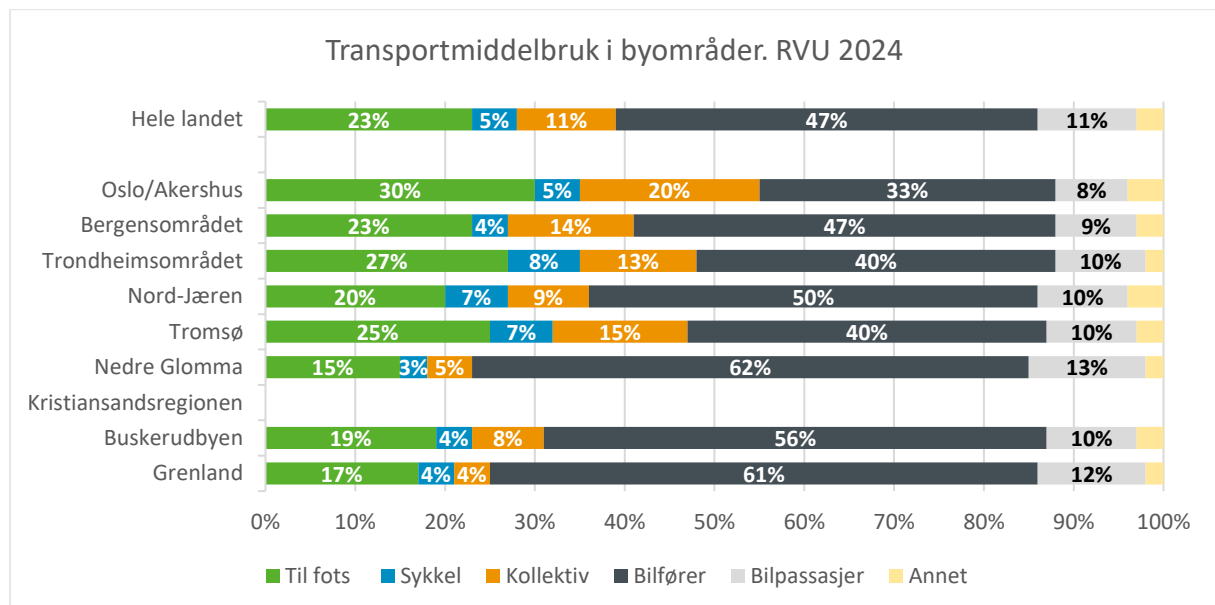
Byområdene i RVU 2023 omfatter kommunene:

- 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, Strand
- Buskerudbyen: Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Lier
- Kristiansandsregionen: Kristiansand, Lillesand, Birkenes, Iveland, Vennesla
- Grenland: Porsgrunn, Skien, Siljan, Bamble
- Nedre Glomma: Sarpsborg og Fredrikstad
- Tromsø

Kristiansand hadde ikke tilleggsutvalg i 2024, derfor inngår ikke disse områdene i 2024-tallene, da intervjugrunnlaget er for lavt.

7.1. Transportmiddelfordeling

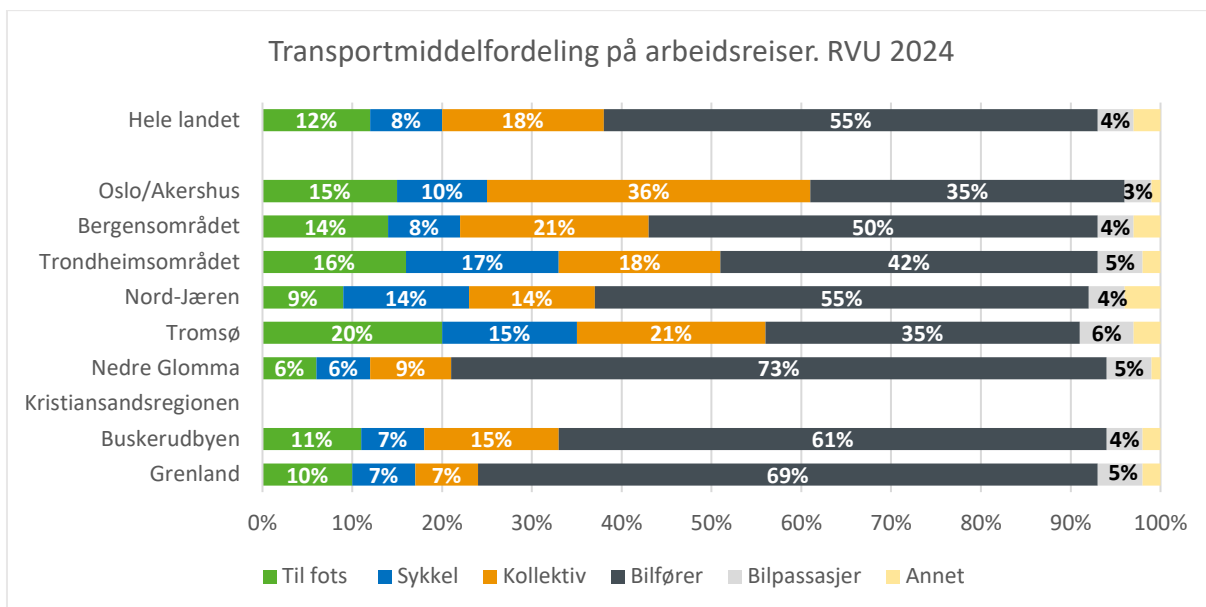
Figur 59 viser transportmiddelfordeling blant bosatte i de største byområdene i 2024. Det er høyest fotgjenger- og kollektivandel i Oslo/Akershus. Sykkelandelen er høyest i Trondheimsområdet og lavest i Nedre Glomma. Tall fra Kristiansandsregionen. Kollektivtransport omfatter buss, tog, bane, trikk, 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 2024 (Opinion AS 2025b)

Arbeidsreiser

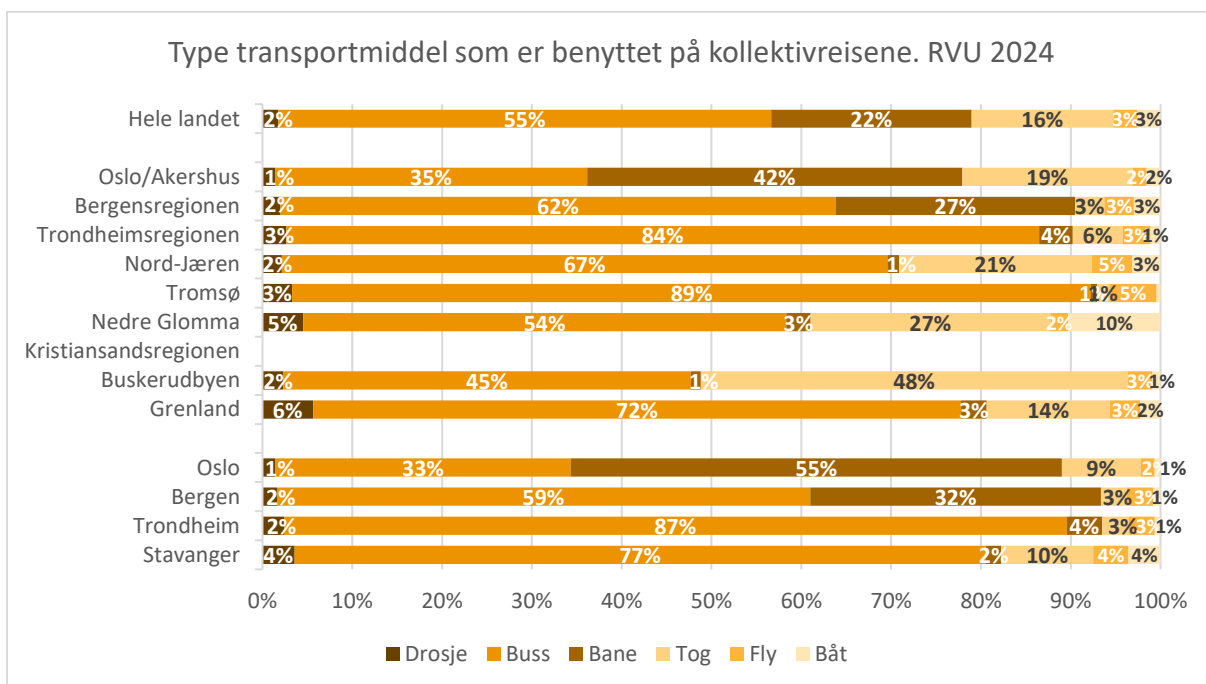
Figur 60 viser transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i byområdene. Oslo/Akershus skiller seg ut med høye kollektivandeler. Nedre Glomma har både lavest sykkelandel og klart lavest andel turer til fots. Bilandelen er betydelig høyere i Nedre Glomma enn i de andre byområdene.



Figur 60: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. RVU 2022 (Opinion AS 2025b)

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 mangler.



Figur 61: Type transportmiddel som er benyttet på kollektivreisene. RVU 2024 (Opinion 2025b)

Hastighet buss

Bussene holder i gjennomsnitt omtrent samme hastighet (vognkilometer delt på vogntimer) i 2024 som i 2022 (se tabell 9). Arendal og Tromsø har noe lavere hastighet enn andre byområder.

Tabell 9: Hastighet buss (km/t)¹² i byområder (SSB tabell 06669 og 06673)

Hastighet buss (km/t) ¹²	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oslo	21	22	21	22	23	22
Bergen	28	17	26	21	25	39
Trondheim	16	25	22	22	23	25
Stavanger	48	22	21	20	27	25
Tromsø	21	9	19	17	20	19
Nedre Glomma	31	29	31	31	28	32
Kristiansand	31	19	23	23	23	26
Drammen	29	30	29	30	30	30
Grenland	29	29	29	27	28	34
Arendal	27	29	27	27	29	13
Bodø	27	23	23	27	27	27
Haugesund	32	24	27	28	31	31
Tønsberg	20	19	19	19	19	21
Ålesund	27	20	27	31	30	31

¹² antall vognkilometer er delt på vogntime

Kapasitetsutnyttelse for buss

Tabell 10 viser kapasitetsutnyttelse for buss i byområdene i årene 2019 til og med 2024. Det er til dels store forskjeller mellom de ulike områdene, både i kapasitetsutnyttelsen generelt og hvordan denne har utviklet seg over tid.

I 2024 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 2023 til 2024 (ett prosentpoeng) og nivået i 2024 (24 % kapasitetsutnyttelse) ligger godt under nivået i 2019 (34 %) (se SSB tabell 06669).

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

Kapasitetsutnyttelse (%) ¹³	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oslo	23	15	13	20	23	23
Bergen	33	24	23	33	34	32
Trondheim	32	24	25	35	41	42
Stavanger	23	16	21	21	21	21
Tromsø	27	23	25	28	30	29
Nedre Glomma	25	27	26	30	37	32
Kristiansand	40	25	21	45	35	34
Drammen	38	17	13	27	28	44
Grenland	29	21	22	29	34	44
Arendal	48	18	18	31	38	30
Bodø	37	18	22	15	18	13
Haugesund	13	7	10	10	18	20
Tønsberg	59	54	48	59	67	28
Ålesund	25	19	26	28	37	32

¹³ Kapasitetsutnyttelsen er beregnet ved å dividere passasjerkilometer med setekilometer

7.2. Reiseandeler

Sykkelandeler

Tabell 11 viser tidsserie over hvor stor andel av totalt antall reiser i byområdene som er gjennomført med sykkel. Sykkelandelen i 2024 ligger på omtrent samme nivå i de ulike byområdene med unntak av i Bergensområdet, Buskerudbyen, Grenland 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.

Tabell 11: Sykkelandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, 2022b, 2023b, 2024b og 2025b)

Sykkelandeler	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hele landet	5%	4%	4%	5%	4%	5%
Oslo/Akershus	5 %	5 %	5 %	7 %	5 %	5 %
Bergensområdet	3 %	3 %	3 %	3 %	4 %	4 %
Trondheimsområdet	8 %	5 %	6 %	7 %	8 %	8 %
Nord-Jæren	7 %	6 %	7 %	7 %	6 %	7 %
Buskerudbyen	4 %	3 %	4 %	6 %	4 %	4 %
Kristiansandsregionen	6 %	6 %	7 %			
Grenland	6 %					4 %
Nedre Glomma	3 %	2 %	3 %	5 %	4 %	3 %
Tromsø	4 %	5 %	6 %	6 %	7 %	7 %
Oslo	6 %	8 %	7 %	9 %	7 %	7 %
Bergen	4 %	3 %	3 %	4 %	5 %	5 %
Trondheim	10 %	8 %	8 %	9 %	9 %	9 %
Stavanger	9 %	8 %	8 %	10 %	9 %	9 %

Kollektivandeler

Tabell 12 viser kollektivreisereisere andel av totalt antall reiser i byområdene. Andelen i 2024 er fortsatt mindre enn eller lik 2019 med unntak av i Trondheimsområdet, hvor kollektivandelen i 2024 er 2% høyere enn i 2019.

Tabell 12: Kollektivandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b, 2023b 2024b og 2025b)

Kollektivandeler	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hele landet	11%	8%	7%	10%	11%	11%
Oslo/Akershus	23 %	14 %	12 %	18 %	20 %	20 %
Bergensområdet	15 %	10 %	11 %	13 %	15 %	14 %
Trondheimsområdet	11 %	9 %	8 %	11 %	12 %	13 %
Nord-Jæren	10 %	6 %	6 %	8 %	10 %	9 %
Buskerudbyen	10 %		5 %	7 %	9 %	8 %
Kristiansandsregionen	6 %		5 %			
Grenland	5 %					4 %
Nedre Glomma	9 %		5 %	6 %	6 %	5 %
Tromsø	13 %	13 %	9 %	13 %	17 %	15 %
Oslo	30 %	18 %	17 %	23 %	26 %	27 %
Bergen	18 %	12 %	13 %	16 %	18 %	18 %
Trondheim	13 %	10 %	10 %	12 %	15 %	15 %
Stavanger	11 %	8 %	6 %	10 %	13 %	11 %

Bilførerandeler

Tabell 13 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 2024 også lavere enn i 2019. Unntaket er Nedre Glomma.

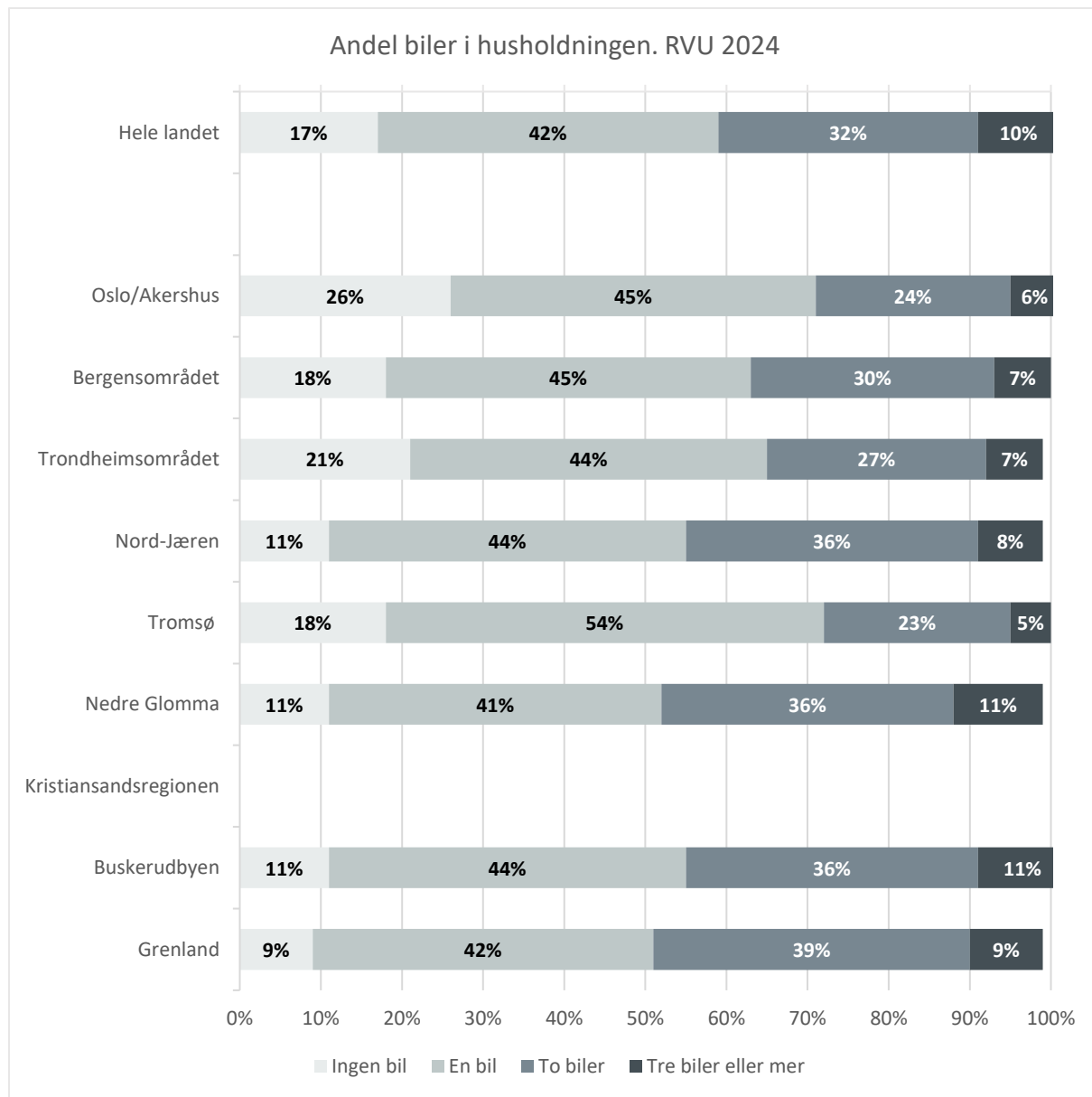
Tabell 13: Bilførerandeler i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b, 2023b, 2024b og 2025b)

Kollektivandeler	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hele landet	53%	54%	55%	49%	50%	47%
Oslo/Akershus	38 %	42 %	41 %	36 %	34 %	33 %
Bergensområdet	49 %	59 %	51 %	47 %	45 %	47 %
Trondheimsområdet	46 %	52 %	48 %	46 %	41 %	40 %
Nord-Jæren	53 %	60 %	54 %	52 %	50 %	50 %
Buskerudbyen	56 %		58 %	55 %	53 %	56 %
Kristiansandsregionen	54 %		58 %			
Grenland	60 %					61 %
Nedre Glomma	57 %		62 %	60 %	61 %	62 %
Tromsø	49 %	48 %	50 %	44 %	38 %	40 %
Oslo	26 %	29 %	27 %	22 %	21 %	19 %
Bergen	42 %	45 %	43 %	39 %	37 %	37 %
Trondheim	40 %	41 %	41 %	37 %	34 %	34 %
Stavanger	46 %	47 %	45 %	43 %	41 %	42 %

7.3. Tilgang til transportmidler

Andel husholdninger som eier eller disponerer bil

Figur 62 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 Buskerudbyen og i Grenland. Tall fra Kristiansandsregionen mangler.



Figur 62: Andel husholdninger som eier eller disponerer bil i byområder. RVU 2024 (Opinion AS 2025b)

Husholdninger uten tilgang til bil

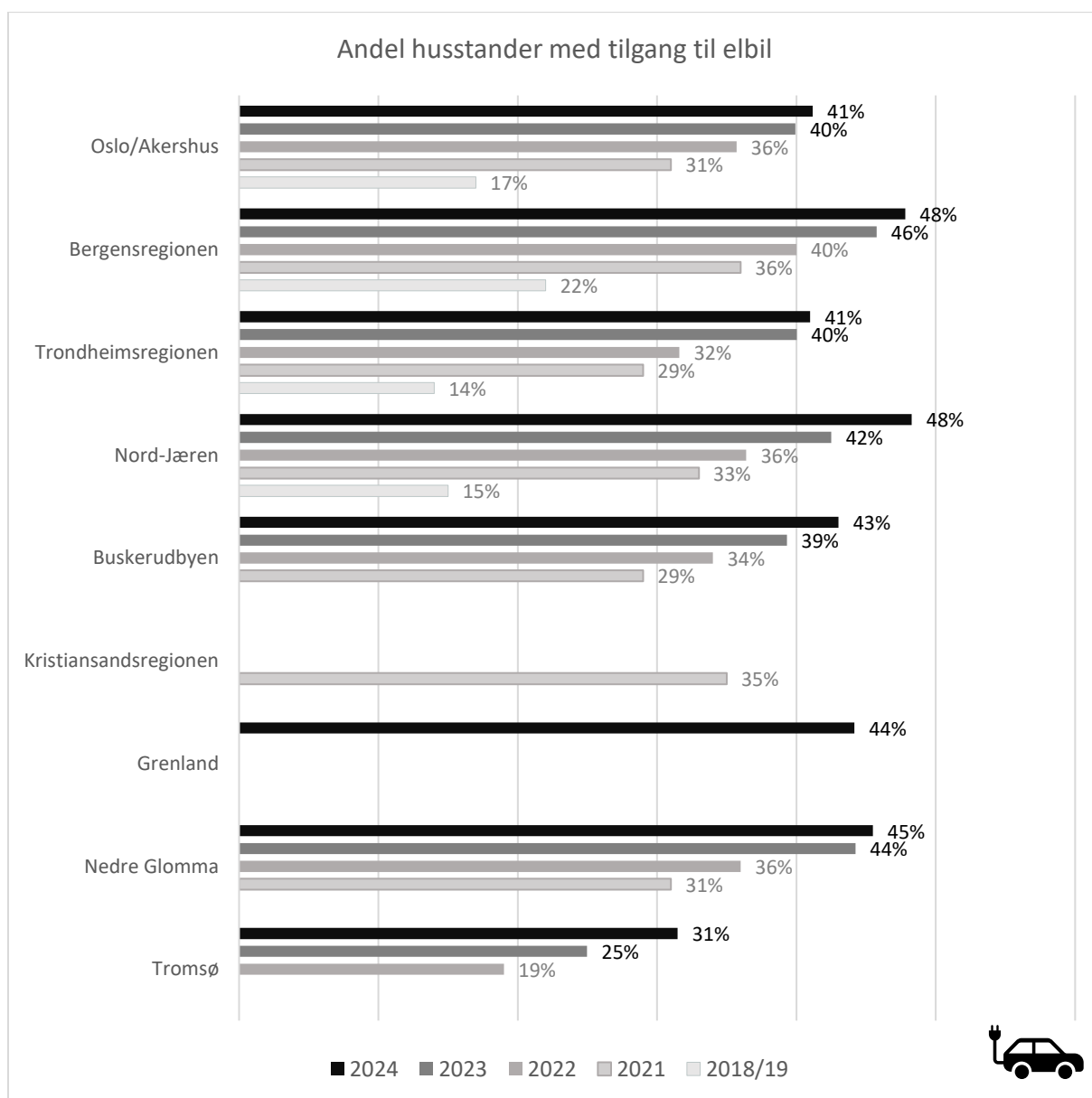
Oslo/Akershus har størst andel bilfrie husholdninger, mens andelen er minst i Grenland, Nord-Jæren, Buskerudbyen og Nedre Glomma (se tabell 14). Andelen bilfrie husholdninger har vært stabil i perioden 2019-2024.

Tabell 14: Andel husstander uten tilgang til bil i byområder (Grue et al 2021, Opinion AS 2021, Opinion AS 2022b, 2023b, 2024b og 2025b)

Husholdninger uten tilgang til bil	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hele landet	15%	15%	14%	16%	16%	17%
Oslo/Akershus	24 %	22 %	23 %	24 %	26 %	26 %
Bergensområdet	19 %	16 %	17 %	19 %	19 %	18 %
Trondheimsområdet	19 %	17 %	18 %	20 %	19 %	21 %
Nord-Jæren	13 %	11 %	9 %	12 %	13 %	11 %
Buskerudbyen	11 %		10 %	11 %	10 %	11 %
Kristiansandsregionen	13 %		12 %			
Grenland	9 %					9 %
Nedre Glomma	10 %		10 %	12 %	10 %	11 %
Tromsø	13 %	18 %	14 %	18 %	19 %	18 %
Oslo	30 %	37 %	36 %	36 %	37 %	40 %
Bergen	19 %	23 %	22 %	24 %	25 %	25 %
Trondheim	18 %	23 %	23 %	24 %	25 %	27 %
Stavanger	12 %	15 %	11 %	15 %	16 %	15 %

Husholdninger med tilgang til elbil

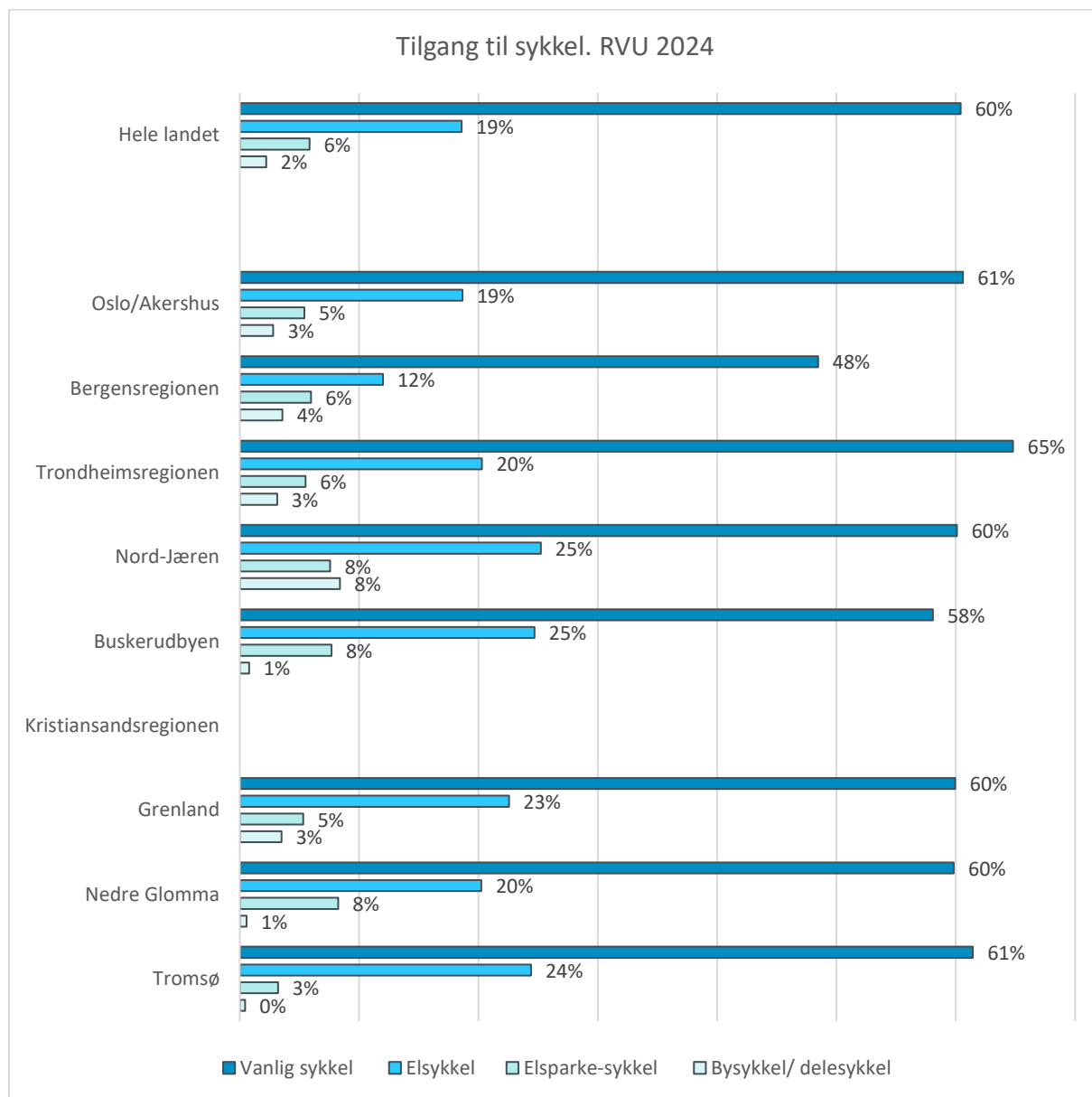
Det har skjedd en vesentlig økning i antall husholdninger som eier eller har tilgang til elbil. Andelen husholdninger som eier eller har tilgang til elbil, er størst i Bergensområdet og minst i Tromsø (se figur 63). Data for 2020 mangler for alle byområdene.



Figur 63: 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 og elsparkesykkel

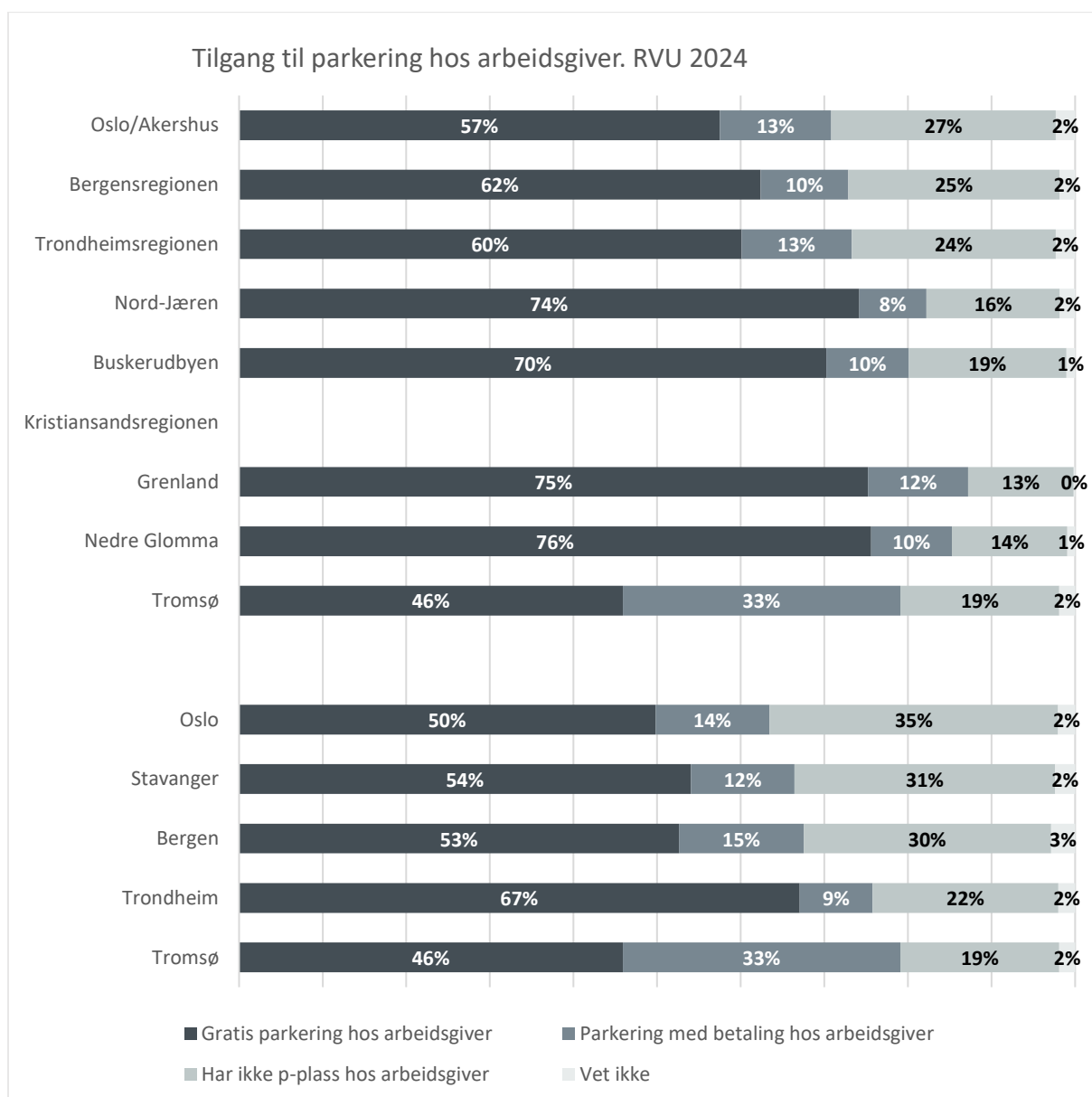
Deltakerne i reisevaneundersøkelsen er spurt om de disponerer ulike reisemidler, blant annet sykkel, elsykkel og elsparkesykkel. I alle byene og byområdene er andelen som disponerer sykkel, høy, og andelen som disponerer elsykkel er økende (se figur 33). Bergensområdet skiller seg ut med en lavere andel som disponerer sykkel, både når det gjelder vanlig sykkel og elsykkel (se figur 64). Totalt har 60 % av befolkningen tilgang til en vanlig sykkel, 16 % av har tilgang til elsykkel, og 6 % har tilgang til elsparkesykkel.



Figur 64: Tilgang til sykkel i byområder. RVU 2024 (Opinion AS 2024b, TØI 2024)

Bilparkering ved arbeidsplass

Figur 65 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 65: Tilgang til parkering hos arbeidsgiver i byområder. RVU 2024 (Opinion AS 2023b, TØI 2023a)

8. Nullutslippskjøretøy og alternative drivstoff

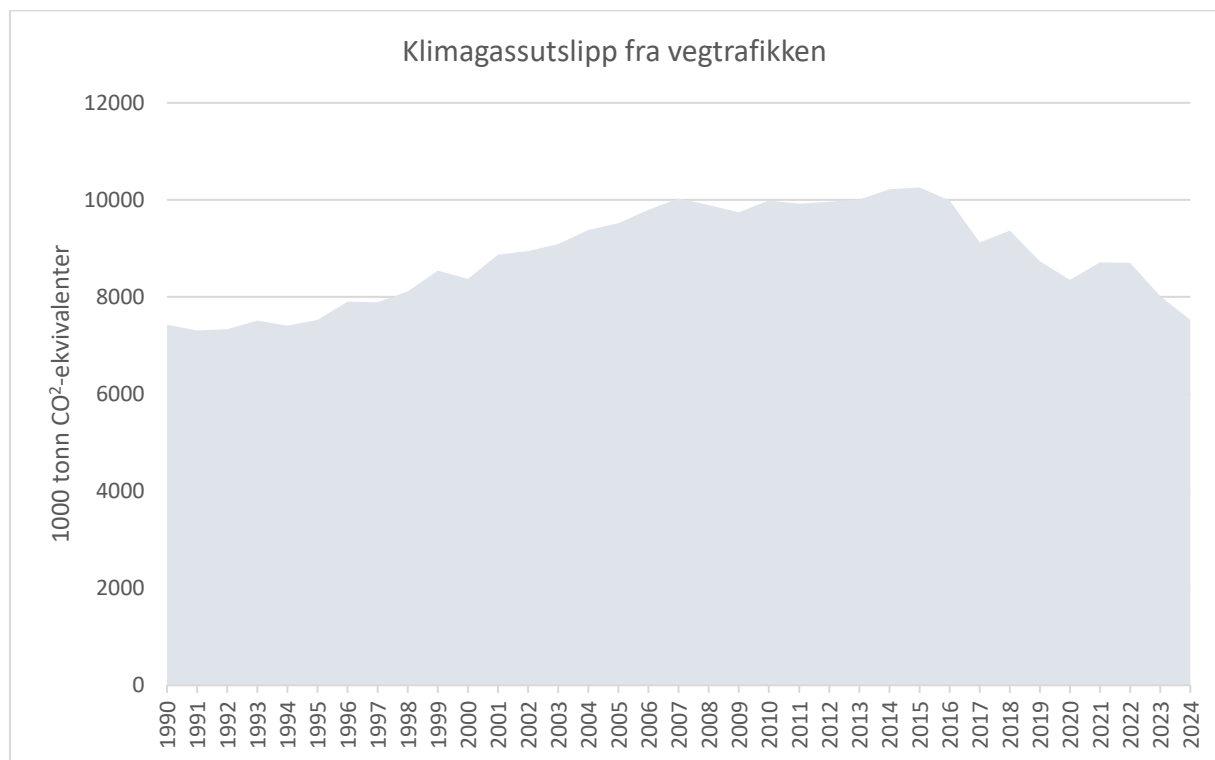
Klimagassutslipp fra vegtrafikken

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 2024 var andelen nysolgte nullutslippskjøretøy som følger: personbiler 88 %, varebiler 30 %, bybusser 81 %, langdistansebusser 27 % og lastebiler 12 %. 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 66 viser klimagassutslipp (1 000 tonn CO₂-ekvivalenter) fra vegtrafikk fra 1990 til 2024. 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 6,1 % fra 2022 til 2023. I perioden 1990-2024 gikk utslippene fra vegtrafikk opp med 1 %.

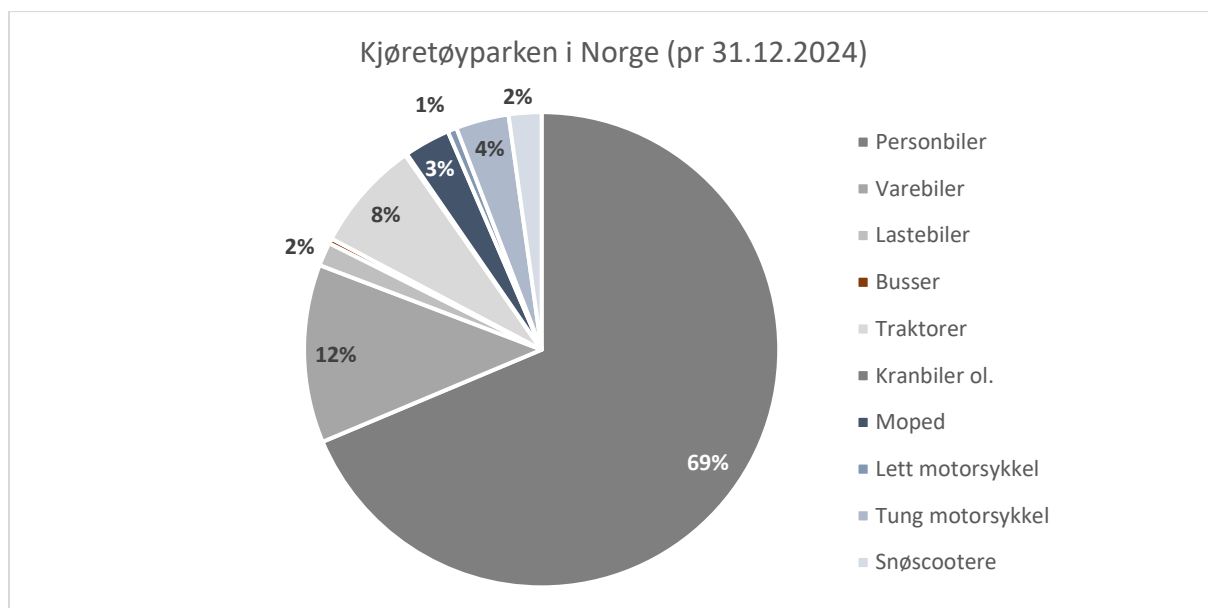


Figur 66: Klimagassutslipp fra vegtrafikken (SSB, tabell 13931)

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 14 244 millioner km i 2024 (SSB, tabell 12577). Dette er en økning på over 160 %.

Kjøretøyparken i Norge

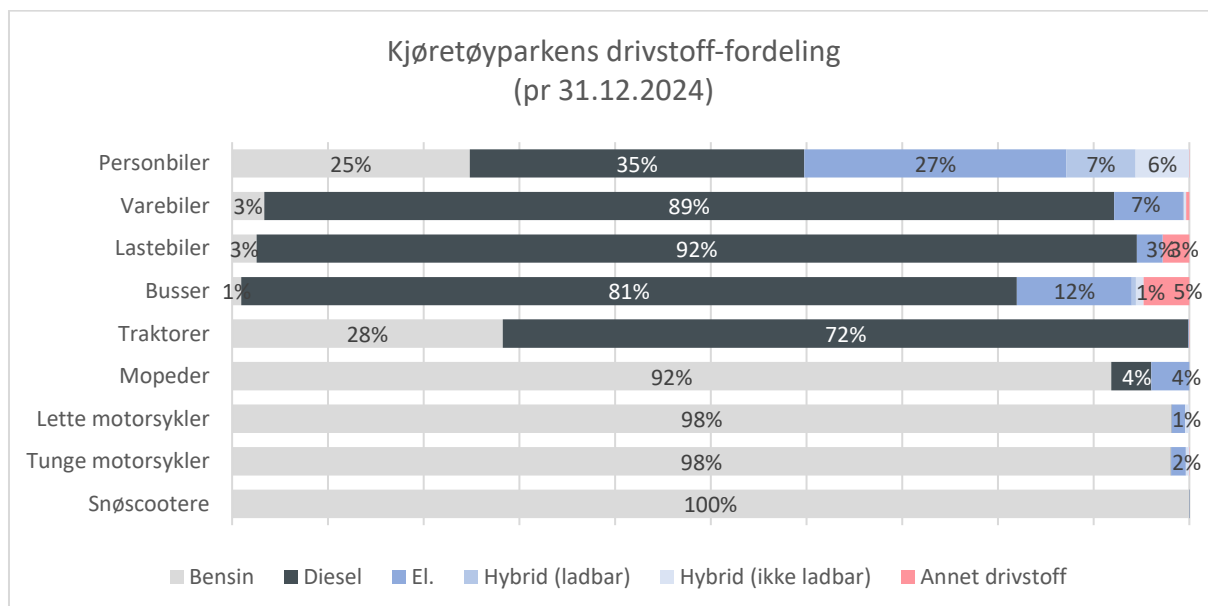
Personbiler utgjør 69 % av kjøretøyparken i Norge (se figur 67).



Figur 67: Kjøretøyparken i Norge (per 31.12.2024) (Statens vegvesen, Status på nullutslippskjøretøy)

Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling

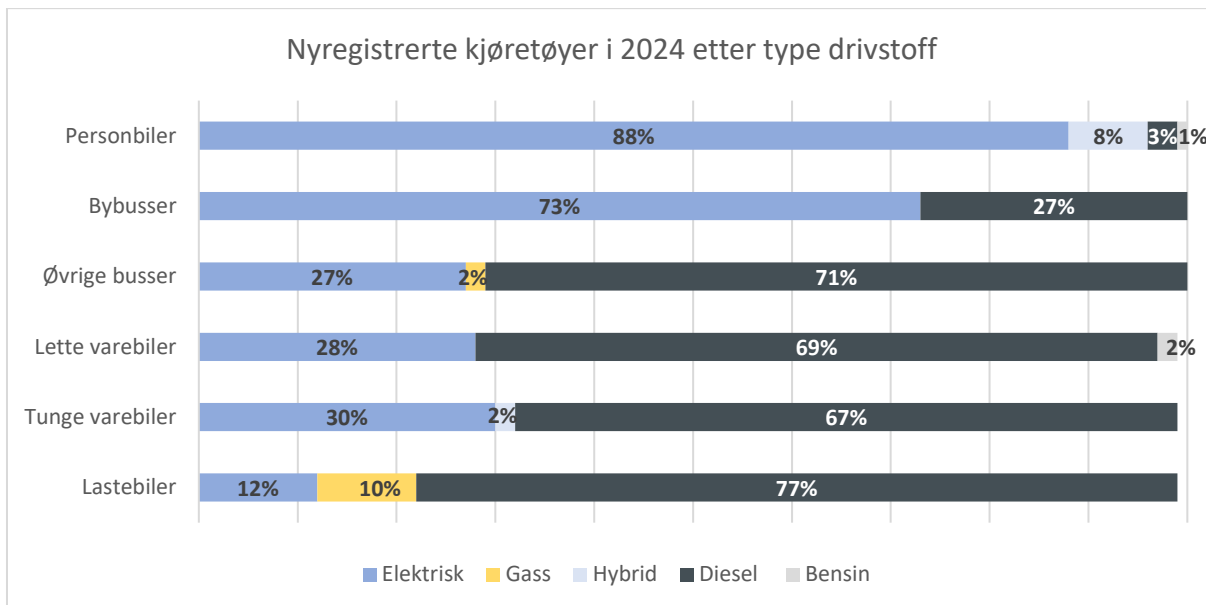
Kjøretøyparken i Norge er fortsatt dominert av diesel- og bensinmotorer (se figur 68).



Figur 68: Kjøretøyparkens drivstoff-fordeling (per 31.12.2023) (Statens vegvesen, Status på nullutslippskjøretøy)

Nyregistrerte kjøretøyer

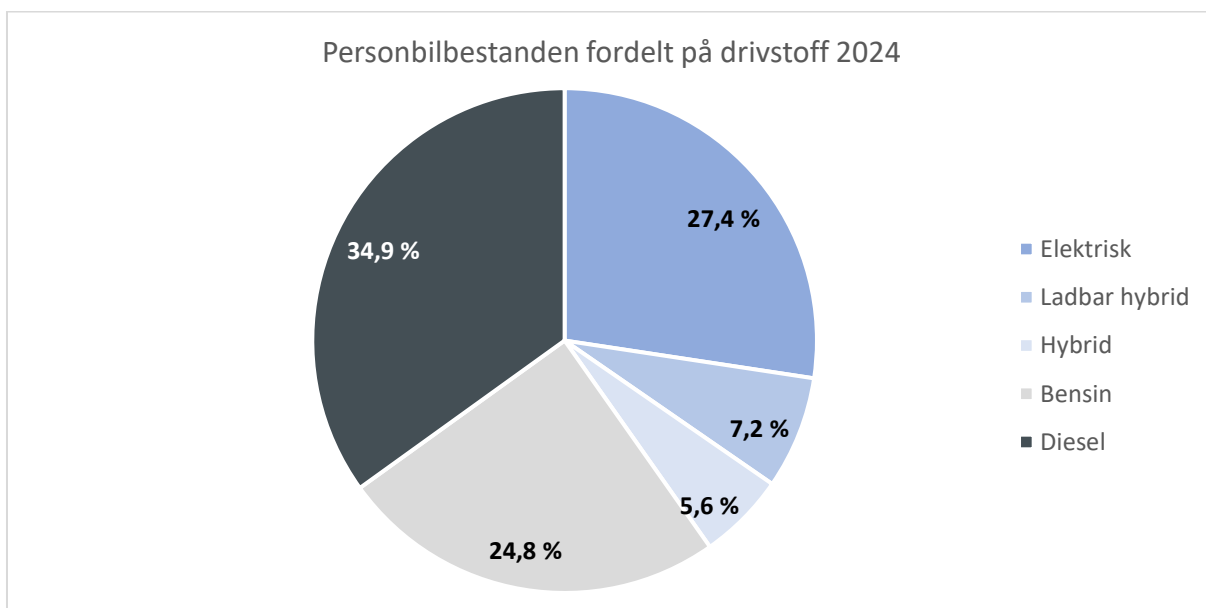
For nyregistrerte personbiler i 2024 var 88 % batterielektriske og kun 4 % benytter fossile drivstoff. Av de nyregistrerte bybussene i 2024 var 73 % elektriske (se figur 69). Nyregistrerte varebiler og lastebiler er fortsatt i hovedsak dieselmotorer. Dette kan skyldes at utvalget av varebilmodeller med nullutslippsteknologi er mindre enn for personbiler, og at de har kortere rekkevidde.



Figur 69: Nyregistrerte kjøretøyer i 2024 etter type drivstoff (Statens vegvesen, Førstegangsregistrering i Norge per 31. desember 2024)

Personbilbestand fordelt på drivstoff

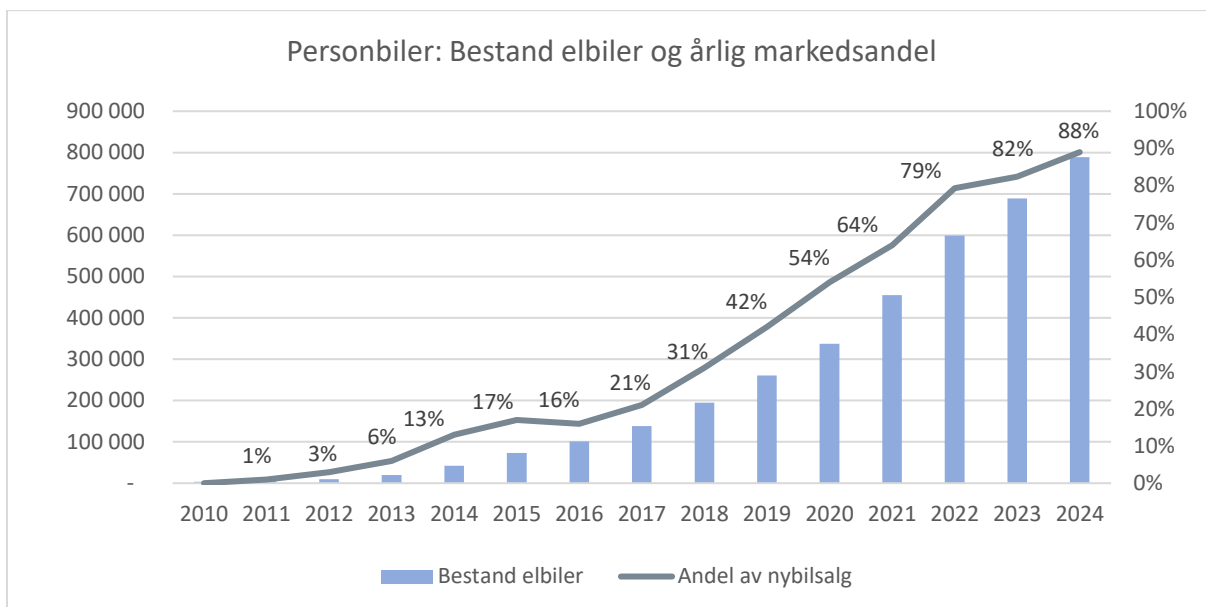
Personbilbestanden omfatter flest dieselmotorer og bensinmotorer, men elektriske biler har den største økningen. 27,4 % av den totale personbilbestanden er elektrisk, og 7,2 % er ladbare hybrider (se figur 70).



Figur 70: Personbilbestanden fordelt på drivstoff 2023 (SVV, Førstegangsregistrering i Norge per 31. desember 2024, Status på nullutslippskjøretøy)

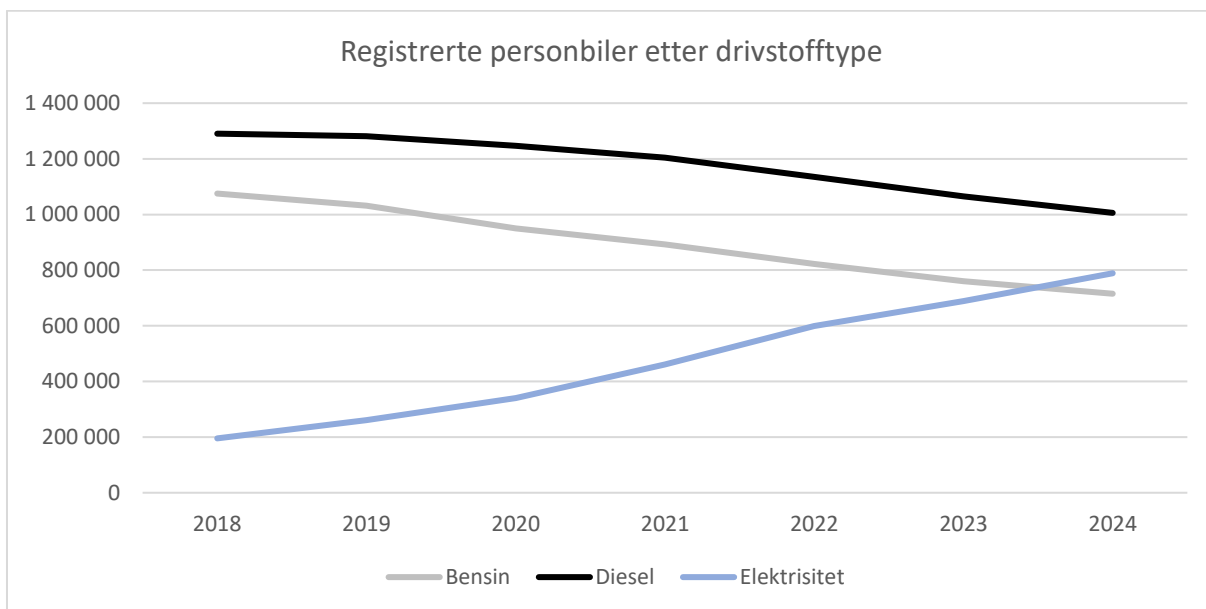
Elbilers andel av bilparken og nybilsalget

Det har vært en betydelig økning i salget av elbiler fra 2019 til 2024. I 2024 utgjorde elbiler 88 % av nybilsalget av personbiler, mot 42 % i 2019. Ved utgangen av 2024 var det registrert nesten 789 000 elektriske personbiler i Norge (se figur 71).



Figur 71: Personbiler: bestand elbiler og årlig markedsandel (Statens vegvesen, Førstegangsregistrering i Norge per 31. desember 2024, Status på nullutslippskjøretøy)

Trenden de siste årene har vært nedgang i antall bensinbiler og kraftig økning i antall elbiler og hybridbiler (se figur 72 og tabell 11). Det totale bilinnehavet økte med 3 % mellom 2019-2024.



Figur 72: Registrerte personbiler etter drivstofftype (SSB, tabell 118232)

Tabell 15: Endring av personbilbestanden fordelt på drivstoff (SSB, tabell 118232)

Personbiler	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2019-2024 (%)
Bensin	1 023 894	951 747	893 437	823 412	760 010	715 217	- 31 %
Diesel	1 250 620	1 259 233	1 215 484	1 145 665	1 065 135	1 005 761	- 21 %
Elektrisk	260 688	340 002	460 734	599 169	689 169	788 750	203 %
Ladbar hybrid	112 216	146 153	184 503	198 841	207 021	208 168	79 %
Hybrid	121 166	125 991	139 370	149 916	155 019	161 500	46%
Total	2 768 584	2 823 124	2 893 528	2 917 003	2 876 692	2 879 728	3 %

Busser etter type drivstoff

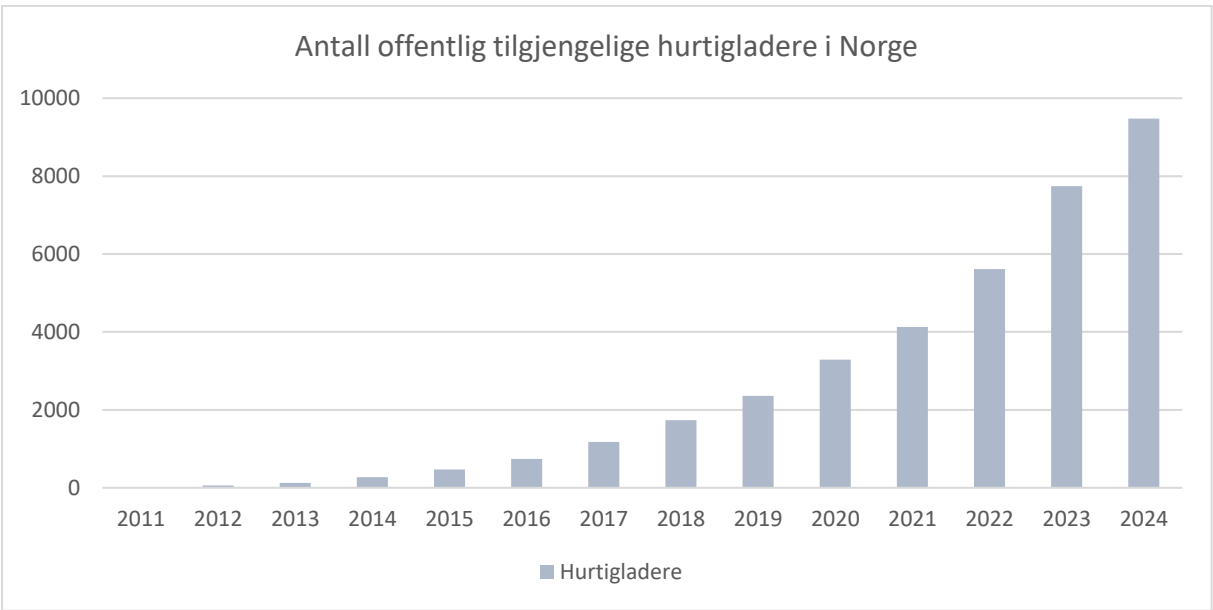
Busser er alle kjøretøy for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førerasetet. Diesel dominerer som drivstoff for busser (se tabell 16).

Tabell 16: Busser etter type drivstoff (SSB, tabell 11823)

2023	Bensin	Diesel	Hybrid	Ladbar hybrid	El	Gass	Annet drivstoff	Totalt
Antall busser	137	11 732	116	59	1 742	684	10	14 480

Offentlig hurtigladere

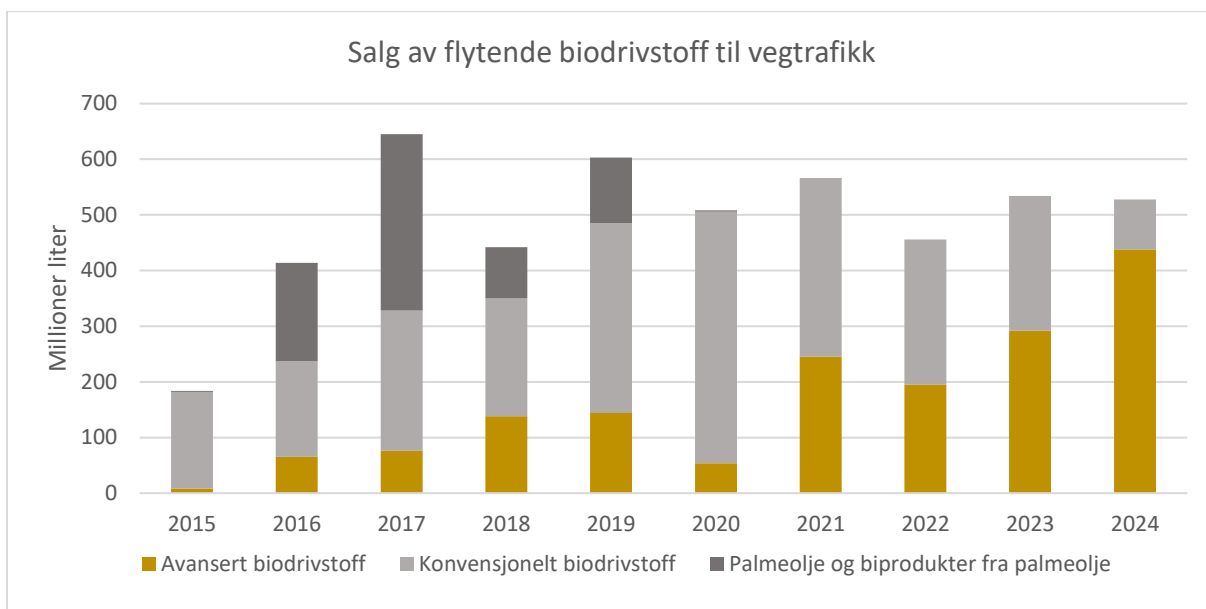
Her omtales hurtigladere, dvs. ladere som har 50 kW eller høyere effekt. Hurtigladerne begynte å komme i 2011, først med CHAdeMO som eneste løsning. Etter hvert har bilindustrien samlet seg bak løsningen CCS som standard i Europa. Det er 9478 hurtigladere ved utgangen av 2024 (se figur 76). De siste årene har nesten alle nye ladepunkt en kapasitet på 150 kW eller mer. Utbyggingen har mer enn holdt tritt med antallet elbiler.



Figur 73: Antall offentlig tilgjengelige hurtigladere i Norge (Elbilforeningen)

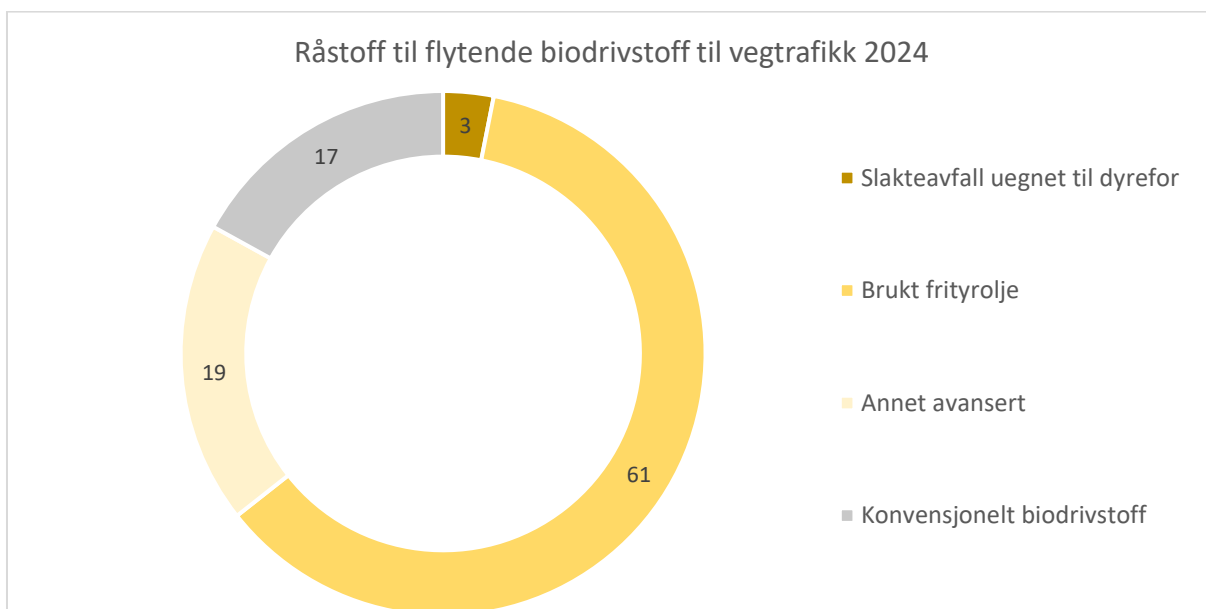
Biodrivstoff

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 2024 var andel av avansert biodrivstoff 83 %.



Figur 74: Salg av flytende biodrivstoff til vegtrafikk (Miljødirektoratet)

Brukt frityrolje var det mest brukte råstoffet til flytende biodrivstoff i 2024, etterfulgt av annet avansert og konvensjonelt biodrivstoff (figur 78).



Figur 75: Råstoff til flytende biodrivstoff til vegtrafikk 2024 (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/>
- 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 2024 [https://Vegkart\(vegvesen.no\)](https://Vegkart(vegvesen.no))
- Miljødirektoratet,
Biodrivstoff <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/transport/biodrivstoff/>
Klimagassutslipp fra veitrafikk <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-veitrafikk/>
- Opinion AS (2021) Nøkkeltallsrapport 2020 Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-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/nasjonal-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/nasjonal-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/nasjonal-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/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/2023/nokkeltallsrapport-rvu-2023_per-14.03.2024.pdf?v=494678
- Opinion AS (2025a) Nøkkeltallsrapport 2024 Nasjonal reisevaneundersøkelse [nokkeltallsrapport-rvu-2024-pdf-190324.pdf](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/2024/nokkeltallsrapport-rvu-2024-pdf-190324.pdf)
- Opinion AS(2025b) Reisevaner i de 8 største byregionene med tilleggsutvalg 2024 [reisevaner-i-de-8-storste-byregionene-med-tilleggsutvalg-2024.pdf](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/2024/reisevaner-i-de-8-storste-byregionene-med-tilleggsutvalg-2024.pdf)
- 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, Årsrapporter 2013-2024

<https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/arsrapporter/>

Statens vegvesen (2025) Trafikksikkerhetsutviklingen 2024, Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusområder/trafikksikkerhet/>

Statens vegvesen, Førstegangsregistrering i Norge pr desember 2024, Kjøretøystatistikk

[Kjøretøystatistikk](#) | [Statens vegvesen](#)

Statens vegvesen, Oppdatert status på nullutslippskjøretøy (tall hentet 2025.07.20)

www.vegvesen.no/nullutslipp¹⁴

Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret (tall hentet 2025.07.20)

<https://trine.atlas.vegvesen.no/>

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

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

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

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

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

TØI (2024) Supplerende analyse av RVU data 2023 og delemobilitet, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert.

TØI (2025) Oppdaterte tall for delemobilitet 2024, leveranse til Statens vegvesen, ikke publisert

¹⁴ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/nullutslippsmalene/>

Figurer

FIGUR 1: KLIMAGASSUTSLIPP OG AREALBRUK FOR ULIKE TRANSPORTFORMER (MILJØDIREKTORATET, 2025).....	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 2025A).	5
FIGUR 4: HOVEDTRANSPORTMIDDEL PÅ DAGLIGE REISER. RVU 2024. (OPINION AS 2025A)	6
FIGUR 5: DAGLIGE REISER 2019, 2022, 2023 OG 2024 (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2022A, 2023A, 2025A)	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, 2025A)	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, 2025A)	7
FIGUR 8: REISEMIDDELBRUK FORDELT ETTER REISELENGDE. RVU 2024 (OPINION 2025A)	9
FIGUR 9: ANDEL SOM GÅR, SYKKLER OG BRUKER ANDRE TRANSPORTMIDLER PÅ ULIKE REISELENGDER. RVU 2024	9
FIGUR 10: TRANSPORTMIDDELFORDELING FOR ULIKE ALDERSGRUPPER. RVU 2024 (OPINION AS 2025A)	10
FIGUR 11: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ REISER TIL ULIKE FORMÅL. RVU 2024 (OPINION AS 2025A)	11
FIGUR 12: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ REISER TIL STUDIER/ SKOLE OG ARBEIDSREISER. RVU 2024 (OPINION AS 2025A).....	11
FIGUR 13: UNGDOMMERS REISEVANER 2024 (OPINION AS 2025A).....	12
FIGUR 14: UNGDOMMER - ANTALL REISER (ELLIS ET AL. 2020, TØI 2022A, TØI 2023, 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, 2025A)	13
FIGUR 16: REISEMIDDELBRUK PÅ KORTE REISER (< 2 KM). RVU 2024 (OPINION AS 2025A).....	14
FIGUR 17: ANDEL REISER TIL FOTS FOR ULIKE REISEHENSIKTER. RVU 2024 (OPINION AS 2025A)	15
FIGUR 18: GÅANDELER HOS ULIKE GRUPPER AV BEFOLKNINGEN. RVU 2024 (OPINION AS 2025A)	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, 2025A)	16
FIGUR 20: REISELENGDE TIL FOTS. RVU 2024 (OPINION AS 2025A)	16
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, 2025A)	17
FIGUR 22: GJENNOMSNITTLIG REISELENGDE (KM) PER GANGTUR I ULIKE GRUPPER. RVU 2024 (OPINION 2025A)	18
FIGUR 23: REISELENGDE TIL FOTS PER DAG (KM) I ULIKE GRUPPER. RVU 2024. (OPINION AS 2025A).....	18
FIGUR 24: GJENNOMSNITTLIG REISELENGDE (KM) PER GANGTUR I ULIKE ALDERSGRUPPER. RVU 2024 (OPINION AS 2025A)	19
FIGUR 25: REISELENGDE TIL FOTS PER DAG (KM) I ULIKE ALDERSGRUPPER. RVU 2024 (OPINION AS 2025A).....	19
FIGUR 26: GÅTURER. FORDELING OVER DØGNET. RVU 2024 (OPINION AS 2025A).....	20
FIGUR 27: GÅANDEL. VARIASJON GJENNOM UKA OG ÅRET. RVU 2024 OG RVU 2013/14 (HJORTHOL ET AL 2014, OPINION AS 2025A)	20
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, 2025A)	21
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, 2025A).....	22
FIGUR 30: HVILKEN INFRASTRUKTUR BENYTTES SYKKLISTER? RVU 2024 (OPINION AS 2025A)	22
FIGUR 31: REISELENGDE SYKKELTUR. RVU 2024 (OPINION 2025A)	23
FIGUR 32: REISELENGDE SYKKELTUR. RVU 2024 (OPINION 2025A)	23
FIGUR 33: TYPE SYKKEL BENYTTET PÅ SISTE TUR. (OPINION AS 2025A).....	24
FIGUR 34: IMPORTERTE SYKKLER (SSB, TABELL 08801).....	24
FIGUR 35: KM GANG- OG SYKKELANLEGG (NVDB, KOSTRA 2024)	25
FIGUR 36: NYBYGDE GANG- OG SYKKELANLEGG PÅ RIKSVEGNETTET (STATENS VEGVESEN, 2013-2024, ÅRSRAPPORTER)	25
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, 2025A)	26
FIGUR 38: REISELENGDE KOLLEKTIVTURER. RVU 2024 (OPINION AS 2024A, TØI 2024)	27

FIGUR 39: TYPE KOLLEKTIVTRANSPORT BENYTTET PÅ KOLLEKTIVREISEN. RVU 2024 (OPINION AS 2025A)	27
FIGUR 40: TILGANG TIL KOLLEKTIVTRANSPORT. (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2023A, 2024A, 2025A)	28
FIGUR 41: VENTETID VED HOLDEPlass (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2023A, 2024A 2025A)	28
FIGUR 42: PUNKTLIGHET FOR KOLLEKTIVTRANSPORTMIDDELET (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2023A, 2024A 2025A).....	29
FIGUR 43: VENTETID VED FORSINKELSER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2023A, 2024A 2025A)	29
FIGUR 44: SITTEPlass PÅ HELE ELLER DELER AV REISEN (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2023A, 2024A 2025A)	30
FIGUR 45: TRENGSEL BLANT STÅENDE PÅ KOLLEKTIVTRANSPORTMIDDELET (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2023A, 2024A 2025A)	30
FIGUR 46: ANTALL PASSASJERER I KOLLEKTIVTRAFIKKEN (SSB, TABELL 11570)	31
FIGUR 47: NYE KOLLEKTIVFELT – AKKUMULERT ANTALL FRA OG MED 2018 (STATENS VEGVESEN 2018-2024, ÅRSRAPPORTER)	33
FIGUR 48: NYE HOLDEPLASSER OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER – AKKUMULERT ANTALL FRA OG MED 2018 (STATENS VEGVESEN 2018- 2024, ÅRSRAPPORTER)	33
FIGUR 49: BYSYKKEL: ANTALL BRUKERE OG ANTALL Turer (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER*, TØI 2025)	34
FIGUR 50: BILDELING: ANTALL BRUKERE OG ANTALL BOOKINGER (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER*, TØI 2025)	35
FIGUR 51: POLITIRAPPORTERTE FOTGJENGERULYKKER (SSB, TABELL 09000)	36
FIGUR 52: DREPTE FOTGJENGERE PER MILLION INNBYGGERE 2018-2021 (CARE DATABASE, EC).....	37
FIGUR 53: REFLEKSBRUK (TRYGG TRAFIKK)	37
FIGUR 54: POLITIRAPPORTERTE SYKKELULYKKER (SSB, TABELL 09000)	38
FIGUR 55: DREPTE SYKKLISTER PER MILLION INNBYGGERE 2018-2021 (CARE DATABASE, EC)	38
FIGUR 56: ANDEL SOM BRUKER SYKKELHJELM (STATENS VEGVESEN 2024, TRAFIKKSIKKERHETSUTVIKLINGEN).....	39
FIGUR 57: TRAFIKKULYKKER SOM INVOLVERER BUSS/MINIBUSS (SSV, TRAFIKKULYKKESREGISTERET)	40
FIGUR 58: TRAFIKKULYKKER SOM INVOLVERER SPORVOGN/TRIKK (SSV, TRAFIKKULYKKESREGISTERET)	40
FIGUR 59: TRANSPORTMIDDELBRUK I BYOMRÅDER. RVU 2024 (OPINION AS 2025B)	41
FIGUR 60: TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ ARBEIDSREISER. RVU 2022 (OPINION AS 2025B)	42
FIGUR 61: TYPE TRANSPORTMIDDEL SOM ER BENYTTET PÅ KOLLEKTIVREISENE. RVU 2024 (OPINION AS 2025B).....	42
FIGUR 62: ANDEL HUSHOLDNINGER SOM EIER ELLER DISPONERER BIL I BYOMRÅDER. RVU 2024 (OPINION AS 2025B)	47
FIGUR 63: ANDEL HUSSTANDER MED TILGANG TIL ELBIL I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B OG 2023B, TØI 2023A).....	49
FIGUR 64: TILGANG TIL SYKKEL I BYOMRÅDER. RVU 2024 (OPINION AS 2024B, TØI 2024)	50
FIGUR 65: TILGANG TIL PARKERING HOS ARBEIDSGIVER I BYOMRÅDER. RVU 2024 (OPINION AS 2023B, TØI 2023A).....	51
FIGUR 66: KLIMAGASSUTSLIPP FRA VEGTRAFIKKEN (SSB, TABELL 13931).....	52
FIGUR 67: KJØRETØYPARKEN I NORGE (PER 31.12.2024) (STATENS VEGVESEN, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	53
FIGUR 68: KJØRETØYPARKENS DRIVSTOFF-FORDELING (PER 31.12.2023) (STATENS VEGVESEN, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	53
FIGUR 69: NYREGISTRERTE KJØRETØYER I 2024 ETTER TYPE DRIVSTOFF (STATENS VEGVESEN, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER 31. DESEMBER 2024)	54
FIGUR 70: PERSONBILBESTANDEN FORDELT PÅ DRIVSTOFF 2023 (SVV, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER 31. DESEMBER 2024, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY)	54
FIGUR 71: PERSONBILER: BESTAND ELBILER OG ÅRLIG MARKEDSANDEL (STATENS VEGVESEN, FØRSTEGANGSREGISTRERING I NORGE PER 31. DESEMBER 2024, STATUS PÅ NULLUTSLIPPSKJØRETØY).....	55
FIGUR 72: REGISTRERTE PERSONBILER ETTER DRIVSTOFFTYPE (SSB, TABELL 118232)	55
FIGUR 73: ANTALL OFFENTLIG TILGJENGELIGE HURTIGLADERE I NORGE (ELBILFORENINGEN)	56
FIGUR 74: SALG AV FLYTENDE BIODRIVSTOFF TIL VEGTRAFIKK (MILJØDIREKTORATET)	57
FIGUR 75: RÅSTOFF TIL FLYTENDE BIODRIVSTOFF TIL VEGTRAFIKK 2024 (MILJØDIREKTORATET).....	57

Tabeller

TABELL 1: GJENNOMSNIITT REISELENGDE, REISETID OG HASTIGHET (OPINION AS 2025A).....	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 2022A, 2023A, 2024A, 2025A).....	8
TABELL 3: PRODUKSJON OG BILLETTINNTEKTER FOR BUSSTRANSPORT (SSB, TABELL 11572, TABELL 06670 OG TABELL 11570).....	31
TABELL 4: PRODUKSJON OG BILLETTINNTEKTER FOR SPORVEG OG FORSTADSBANE (SSB, TABELL 08934 OG TABELL 11570).....	32
TABELL 5: PRODUKSJON OG BILLETTINNTEKTER FOR JERNBANE (SSB, TABELL 08935 OG TABELL 11570).....	32
TABELL 6: PRODUKSJON OG BILLETTINNTEKTER FOR PASSASJERBÅTER (SSB, TABELL 06259 OG TABELL 11570).....	32
TABELL 7: NYBYGDE ANLEGG FOR KOLLEKTIVTRANSPORT LANGS RIKSVEG (STATENS VEGVESEN, 2018-2024, ÅRSRAPPORTER).....	33
TABELL 8: GJENNOMSNIITTSTID PER BYSYKKELTUR I MINUTTER (TALL OPPGITT FRA UTVALGTE SELSKAPER, TØI 2025).....	35
TABELL 9: HASTIGHET BUSS (KM/T) I BYOMRÅDER (SSB TABELL 06669 OG 06673).....	43
TABELL 10: KAPASITETSUTNYTTELSE FOR BUSS (%) I BYOMRÅDER (SSB TABELL 06669 OG TABELL 06673)	44
TABELL 11: SYKKELANDELER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, 2022B, 2023B, 2024B OG 2025B)	45
TABELL 12: KOLLEKTIVANDELER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B, 2023B 2024B OG 2025B).....	45
TABELL 13: BILFØRERANDELER I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B, 2023B, 2024B OG 2025B).....	46
TABELL 14: ANDEL HUSSTANDER UTEN TILGANG TIL BIL I BYOMRÅDER (GRUE ET AL 2021, OPINION AS 2021, OPINION AS 2022B, 2023B, 2024B OG 2025B)	48
TABELL 15: ENDRING AV PERSONBILBESTANDEN FORDELT PÅ DRIVSTOFF (SSB, TABELL 118232)	56
TABELL 16: 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