



# Byvekstavtalen

## for Kristiansandsregionen

### Årsrapport 2025

Versjon 4. mars 2026 til godkjenning hos styringsgruppen for Byvekstavtalen

## Forord

2025 var det første hele året med Byveksttalen for Kristiansandsregionen. Den nye avtalen markerer et viktig løft for regionens samlede by- og transportutvikling, og allerede det første året ser vi tydelige resultater. Trafikkutviklingen viser at vi er på god vei mot nullvekstmålet, og at flere reiser gjennomføres med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er en positiv start for et samarbeid som skal vare i minst ti år og gi varige forbedringer for innbyggere og næringsliv.

Året har vært preget av solid innsats fra alle parter i Byvekstsamarbeidet. Vi har jobbet målrettet med de fire hovedgrepene i avtalen – fellestrasé for buss, bussringen, sykkelstamveien og den kortreiste bygda – samtidig som vi har gjennomført en rekke mindre, gryteklare prosjekter i alle fem kommuner. Dette har gitt tidlige og synlige forbedringer i hele avtaleområdet.

2025 har også vist at flere av de største prosjektene trenger ytterligere planlegging før bygging kan starte. Derfor har vi hatt sterkt fokus på å styrke planleggingen og kapasiteten, særlig hos fylkeskommunen som er veieier for mange av tiltakene. Dette arbeidet er avgjørende for å sikre god fremdrift i årene som kommer.

Byveksttalen bygger på samarbeid og felles mål. Vi er mange som har bidratt til arbeidet i 2025 – fra fagmiljøene og prosjektgruppene til politikerne og innbyggerne som engasjerer seg i utviklingen av vår region. Sammen er vi godt i gang med å utvikle en region som får lavere utslipp, tryggere trafikkmiljø, bedre framkommelighet og mer attraktive by- og tettstedsområder.

Hans Munksgaard

Sekretariatsleder for Byveksttale for kristiansandsregionen



# Innhold

Forord.....	2
1 Innledning.....	4
1.1 Innledning.....	5
2 Om samarbeidet.....	6
2.1 Byvekstavtalen for kristiansandsregionen.....	7
2.1.1 Organisering av byvekstsamarbeidet.....	7
2.2 Porteføljestyring.....	9
2.3 Avtaleområdet.....	10
3 Året 2025.....	11
3.1 Hovedtrekk måloppnåelse.....	12
3.2 Nøkkeltall økonomi.....	12
3.3 Hva har vi fått til i året som har gått?.....	13
3.3.1 Hovedgrep i Byvekstavtalen.....	13
3.3.2 Andre gjennomførte tiltak.....	17
4 Måloppnåelse.....	22
4.1 M1 Byindeksen.....	24
4.2 M2 Trafikkarbeid.....	26
4.3 S1 Transportmiddelfordeling.....	27
4.4 S2 Endring i antall kollektivreiser.....	29
4.5 S3 Klimagassutslipp fra vei.....	31
4.6 Indikatorer for areal og parkering.....	32
5 Økonomi.....	38
5.1 Finansieringskilder.....	39
5.2 Utbetalte midler i 2025.....	39
5.3 Disponerte Byvekstmidler, BVA-midler, tildelt i 2025.....	40
5.4 Resterende ATP-midler.....	40
6 Vedlegg.....	41
Vedlegg 1: Byindeks kristiansandsregionen.....	42
Vedlegg 2: Nasjonal reisevaneundersøkelse nøkkeltallsrapport 2025.....	59
Vedlegg 3: Indikatorveileder kristiansandsregionen.....	153



## 1 Innledning

## 1.1 Innledning

Byvekstavtalen for kristiansandsregionen er en avtale mellom Staten v/ Samferdsels- og Kommunal- og distriktsdepartementet, Agder fylkeskommune og kommunene Kristiansand, Vennessla, Lillesand, Birkenes og Iveland. Staten blir representert i samarbeidet ved Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Agder. Avtalen ble signert 8. oktober 2024. 2025 var derfor første hele år etter at avtalen trådte i kraft.

Det overordnede målet for Byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

Denne årsrapporten oppsummer aktiviteter og tiltak som er finansiert med midler fra Byvekstavtalen for kristiansandsregionen i 2025. Det redegjøres for måloppnåelse, og hvordan samarbeidets midler har blitt forvaltet i 2025. I tillegg til å beskrive hva som er oppnådd, skal årsrapporten sikre effektiv porteføljestyling ved at den gir et kunnskapsgrunnlag for fremtidige prioriteringer.



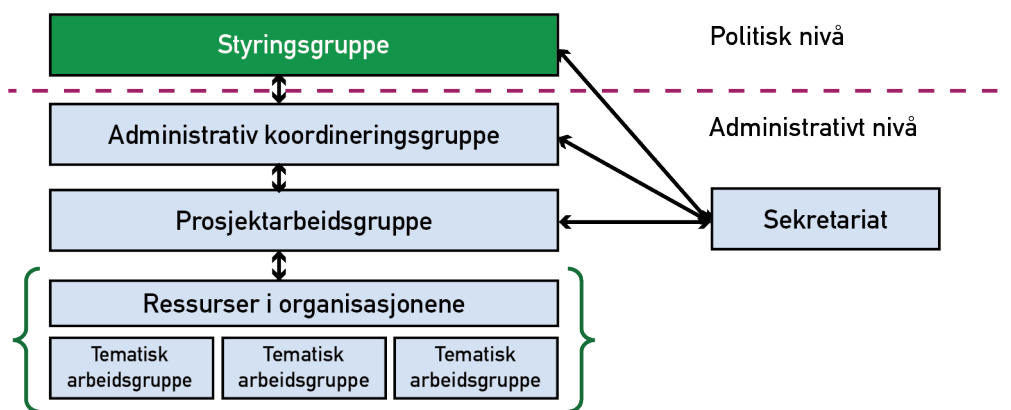
2 Om samarbeidet

## 2.1 Byvekstavtalen for kristiansandsregionen

Byvekstavtalen for kristiansandsregionen er et samarbeid mellom staten, Agder fylkeskommune, kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland og innbyggerne i disse kommunene. Målet for avtalen er at regionen skal fortsette å vokse i antall innbyggere, men at personbiltrafikken skal holde seg på 2023-nivå. Veksten i antall hverdagsreiser skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Da får vi en byregion med lavere klimagassutslipp, bedre luftkvalitet, mindre kø og støy, i tillegg til økt trafiksikkerhet. Vi får en byregion med plass til flere mennesker og hverdagsreiser, samtidig som vi sikrer et godt bymiljø for alle. Tiltakene i avtalen finansieres av et spleiselag mellom regionen og staten.

Byvekstavtalen ble signert 8. oktober 2024 og varer i en tiårsperiode.

### 2.1.1 Organisering av byvekstsamarbeidet



FIGUR 1 ORGANISERING AV ARBEIDET I BYVEKSTAVTALEN

#### Styringsgruppen

Byvekstavtalen i kristiansandsregionen ledes av en styringsgruppe sammensatt av Statens vegvesen, Statsforvalteren i Agder, Jernbanedirektoratet, Agder fylkeskommune og kommunene Kristiansand, Vennesla, Birkenes, Lillesand og Iveland.

#### Styringsgruppens medlemmer:

- Ove Myrvåg, Vegdirektoratet Statens vegvesen (leder)
- Arne Thomassen, fylkesordfører, Agder fylkeskommune
- Gro Bråten, gruppeleder for Arbeiderpartiet i Agder fylkesting, Agder fylkeskommune
- Mathias Bernander, ordfører, Kristiansand kommune
- Kenneth Mørk, gruppeleder for Arbeiderpartiet i Kristiansand bystyre, Kristiansand kommune
- Nils Olav Larsen, ordfører, Vennesla kommune
- Einar Holmer-Hoven, ordfører, Lillesand kommune
- Arild Windsland, ordfører, Birkenes kommune
- Jan André Myhren, ordfører, Iveland kommune
- Roar Midtbø Jensen, Statens Vegvesen
- Sefrid Jakobsen, Jernbanedirektoratet
- Knut Berg, Statsforvalteren i Agder

Styringsgruppen har det øverste ansvaret for å forvalte porteføljen til Byvekstavtalen, og er ansvarlige for at tiltak og virkemidler samlet sett bidrar til å nå målet om at biltrafikken ikke skal øke.

Det ble avholdt seks styringsgruppemøter i 2025.



FIGUR 2 STYRINGSGRUPPEMØTE PÅ HUNSØYA I VENNESLA JANUAR 2025. FOTO: ODD INGE ULEBERG

### ***Administrativ koordineringsgruppe***

Den administrative koordineringsgruppen (AKG) er styringsgruppens operative organ for gjennomføring av tiltak og virkemidler i Byvekstavtalen. AKG består av administrative ledere i kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland, Agder fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Agder. Alle saker som skal til styringsgruppen, diskuteres og behandles først i AKG.

### ***Prosjektarbeidsgruppen***

Prosjektarbeidsgruppen er satt sammen av deltakere med fagansvar fra partene i Byvekstavtalen. Det er prosjektarbeidsgruppen som organiserer og gjennomfører ulike tiltak på oppdrag fra styringsgruppen og administrativ koordineringsgruppe.

Prosjektarbeidsgruppen kan også bruke andre ressurser i organisasjonene til partene i Byvekstavtalen, gitt at disse blir tildelt av administrativ koordineringsgruppe.

Prosjektarbeidsgruppa organiserer ved behov tematiske arbeidsgrupper for ulike oppgaver som skal løses. Eksempler på dette kan være utredninger, kunnskapsinnhenting, planlegging av enkeltprosjekt og holdningskapende arbeid.

### ***Sekretariat for Byvekstavtalen***

Sekretariatet koordinerer byvekstsamarbeidet og sørger for oppfølging av Byvekstavtalen på vegne av partene. Sekretariatet representerer alle partene i avtalen og skal legge til rette for god dialog mellom partene. Sekretariatet organiserer møter, forbereder sakspapirer, koordinerer arbeidet med rapportering og utarbeidelse og revisjon av handlingsprogrammet. Sekretariatet sørger for ekstern kommunikasjon om samarbeidet, prosjekter og resultater, blant annet gjennom egen nettside. Sekretariatet har oversikt over arbeidsfordeling, fremdrift og oppfølging av ulike saker og prosjekt, herunder økonomi og måloppnåelse.

## 2.2 Porteføljestyring

Det utarbeides et handlingsprogram som rulleres årlig. I handlingsprogrammet legges de langsiktige føringene for prioriteringer av prosjekter og tiltak i byvekstsamarbeidet.

Handlingsprogrammet vedtas av styringsgruppa på våren og sendes til behandling til de lokale partene, som er Agder fylkeskommune og kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland. De lokale partene reserverer egenandeler i sine budsjett, og kommer med eventuelle innspill til neste års rulling av handlingsprogrammet.

Prosjekter og tiltak skal styres som en portefølje, som betyr at ressursene i byvekstsamarbeidet skal utnyttes best mulig. I det ligger også at prosjekter som har best nytte i forhold til nullvekstmålet skal gjennomføres først. Porteføljestyling innebærer å velge og prioritere prosjekter, samt å sørge for at porteføljen blir dimensjonert til den faktiske inntektsstrømmen. Byveksttaltens inntekter og kostnader kan endre seg. Ved kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal Byveksttaltalen tilpasse sin prosjektgjennomføring og utbygging til tilgjengelig finansiering. Det er dette som er porteføljestyling i praksis, og gjøres gjennom den årlige oppdateringen (rulleringen) av handlingsprogrammet.

### Årshjul for rulling handlingsprogrammet for Byveksttaltalen







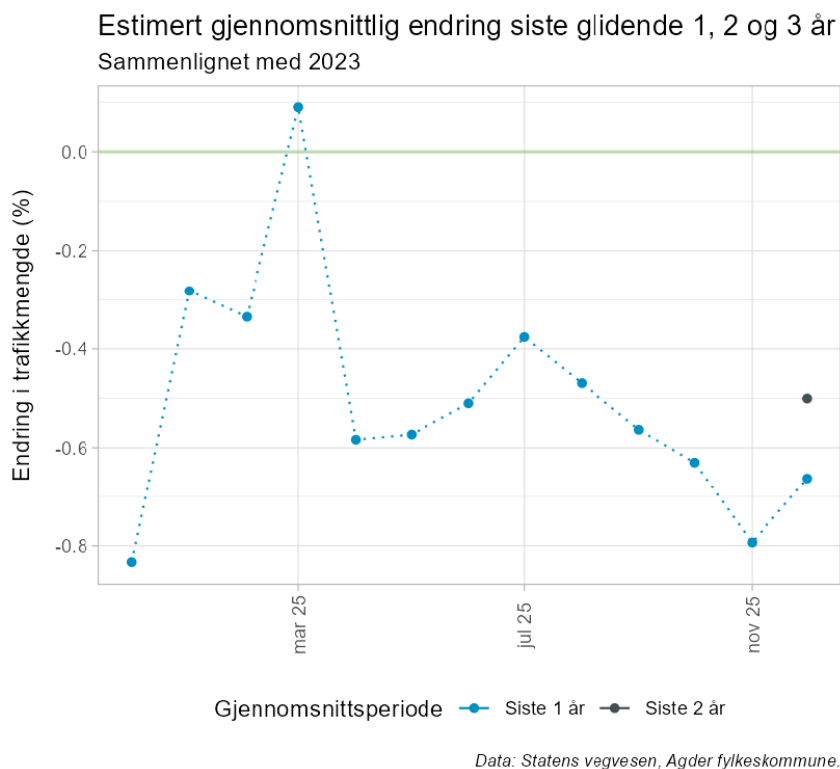
3 Året 2025

### 3.1 Hovedtrekk måloppnåelse

Trafikkutviklingen i 2025 viser en svak nedgang i personbiltrafikken sammenlignet med både 2024 og referanseåret 2023, noe som tyder på at regionen er på rett vei mot nullvekstmålet.

Reisevaneundersøkelsen viser en stabil transportmiddelfordeling, der bil fortsatt dominerer, men hvor en tredjedel av alle reiser skjer til fots, med sykkel eller kollektivtransport.

Reisevaneundersøkelsen viser også en markant reduksjon fra 2018/2019 i andel som har tilgang på gratis parkering hos arbeidsgiver, fra 75 % til 62 %. Kollektivtransporten har hatt en jevn vekst, og i Kristiansandsregionen økte antall reiser med 8,6 prosent i 2025. Samlet peker indikatorene på at tiltakene i Byvekstavtalen allerede gir effekt, men også at det trengs videre innsats for å styrke miljøvennlige reisevalg og redusere bilavhengigheten i hele avtaleområdet.



### 3.2 Nøkkeltall økonomi

I 2025 hadde Byvekstavtalen for Kristiansandsregionen 368,9 millioner kroner til disposisjon. Dette inkluderte 222,9 millioner kroner i byvekstmidler, samt midler overført fra tidligere år og resterende ATP belønningsmidler. Det bokførte forbruket i 2025 var 229,9 millioner kroner, hvorav 4 millioner kroner var utbetaling av resterende ATP midler.

I tillegg ble det rekvirert 534,9 millioner kroner i bompenger til Byvekstavtalen. 505 millioner kroner av disse ble benyttet til prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, i tillegg til 98,5 millioner kroner i øvrige statlige midler.

### 3.3 Hva har vi fått til i året som har gått?

2025 var det første hele året med Byvekstavtalen i Kristiansandsregionen. Det er derfor positivt at vi allerede ser god måloppnåelse på nullvekstmålet. Oppstart av ni nye bomstasjoner – åtte i februar og én i mai – har gitt en liten reduksjon i biltrafikken, og nedgangen har holdt seg gjennom året.

Samtidig har vi jobbet med alle de fire hovedgrepene i avtalen: *fellestrasé for buss*, *bussringen*, *sykkelstamveien* og *den kortreiste bygda*. De tre førstnevnte hovedgrepene er lokalisert i Kristiansand, og særlig fremkommelighet for buss i fellestraséen vil gi positive konsekvenser for kollektivsystemet i hele regionen. Den kortreiste bygda er hovedgrepet i Vennesla.

I tillegg til arbeid med hovedgrepene har vi gjennomført flere mindre, gryteklare prosjekter som partene spilte inn for å sikre rask oppstart av bygging. Det har også vært sterkt fokus på planlegging av nye tiltak, slik at vi kan øke tempoet i utbyggingen av infrastruktur i årene som kommer.

#### 3.3.1 Hovedgrep i Byvekstavtalen

##### *Fellestrasé for buss - fremkommelighet*

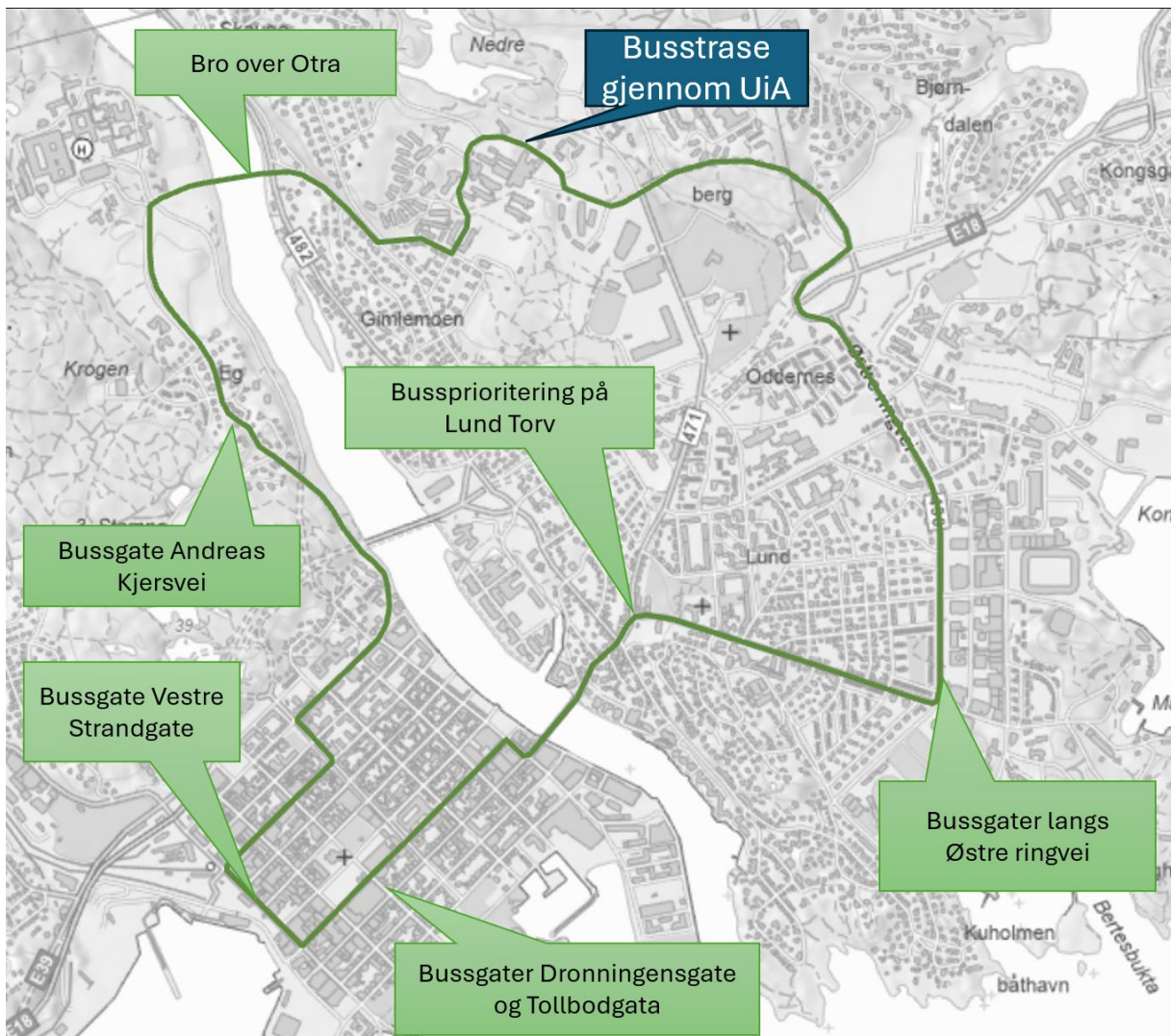
Fellestrasé for buss består av flere prosjekter som til sammen skal gi bedre fremkommelighet og mer forutsigbar reisetid for kollektivtransporten på strekningen fra Hannevika i vest til Rona i øst. I 2025 fortsatte arbeidet på prosjektet Gartnerløkka-Kolsdalen. I Kvadraturen ble detaljreguleringen av Dronningens gate gjenopptatt høsten 2025 som forberedelse til omlegging av busstraséen. Tiltakene ved Havnegata og Vestre Strandgate, samt Lund torv avventer ferdigstillelse av Gartnerløkka-Kolsdalen. Kollektivfeltet E18 Bjørndalssletta – Vollevannet, inklusive utbedring av tre holdeplasser for tilpassing til leddbuss, ble planlagt og sendt ut på anbud i 2025, med byggestart i 2026. For Rona ble planleggingen gjenopptatt i samarbeid mellom Statens vegvesen, Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune.



FIGUR 3 ILLUSTRASJON FRA REGULERING AV DRONNINGENS GATE SOM BUSSGATE. ILLUSTRASJON: KRISTIANSAND KOMMUNE

## Bussringen

Bussringen er et sentralt grep for å styrke kollektivsystemet i Kristiansand og knytte sammen viktige målpunkt i byen. I 2025 har planleggingen av flere delprosjekter gått fremover. Østre ringvei skal detaljreguleres fra Marviksveien til E18 for å legge til rette for utbygging som en sentral del av bussringen. Planarbeidet startet høsten 2025, med forventet politisk behandling våren 2027. For strekningen fra Otra via Universitetet i Agder med påkobling til fellestraséen ved Universitetet-kollektivterminal ble det igangsatt arbeid med en sammenhengende reguleringsplan. Videre planlegging av bro over Otra ved Eg avventer behandling av egen sak i styringsgruppen i 2026. I Andreas Kjærs vei, inkludert rundkjøringen ved sykehuset, har det vært arbeidet med prosjektering. Tiltakene i Havnegata, Vestre Strandgate, Kvadraturen og Lund torv vil også være viktige for bussringen.



FIGUR 4 ILLUSTRASJON AV FREMTIDIG BUSSRING, MED NØDVENDIGE TILTAK FOR REALISERING. ILLUSTRASJON: HANS MUNKSGAARD

## Sykkelstamveien

Sykkelstamveien skal gi en sammenhengende og effektiv hovedvei for sykkel mellom viktige målpunkt i Kristiansandsregionen. I 2025 ble ombyggingen av Kjoskrysset igangsatt, der sykkelstamveien gjennom Kjosbukta er en viktig del av prosjektet. Strekningen Vollevannet-Oddemarka ble optimalisert og lagt ut på anbud, med byggestart i 2026 og ferdigstillelse i 2028. For strekningen Oddemarka-Tordenskjolds gate ble planarbeidet igangsatt, og alternative kryssinger over Otra vurderes. Ambisjonen er å oversende planforslag til Kristiansand kommune høst 2026. På Vågsbygdveien har det ikke vært fremdrift på delstrekningene Lumber-Auglandsbukta og Auglandsbukta-Kjos, men anskaffelse av konsulent ble iverksatt desember 2025 og vil bli valgt januar 2026.



FIGUR 5 ARBEID MED KJOSKRYSET BLE IGANGSATT I 2025. DRONEFOTO: MAGNUS MIKALSEN



FIGUR 6 ILLUSTRASJON AV JUSTERT BROLØSNING FOR SYKKELSTAMVEI E18, VOLLEVANN - ODDEMARKA. ILLUSTRASJON: STATENS VEGVESEN

## Den kortreiste bygda

Hovedkonseptet i den kortreiste bygda - den grønne hovedvegen - skal gi en trygg og sammenhengende gang- og sykkelforbindelse fra nord til sør i Vennesla. I 2025 ble Auravegen ferdigstilt som miljøgate, og Hunsfosvegen mellom Parkvegen og Strømsvegen ble omskiltet til gang- og sykkelvei, samtidig ble planlegging av fortau langs Hunsfosvegen fra Strømsvegen til Moseidmoen gjennomført. Det ble også gjennomført forberedende arbeider for sykkeltilrettelegging i Torsbyvegen gjennom sentrum. Videre planlegging av ny gang- og sykkelbro mellom sentrum og Hunsøya ble ikke påbegynt, dette vil starte i 2026. I tillegg til tiltak knyttet til den grønne hovedvegen var det også fremdrift på andre gang- og sykkelprosjekter som omfattes av den kortreiste bygda. Gang- og sykkelveien rundt Stemhei ble ferdigstilt, og det var planlegging på Drivenesvegen fra Doktorsvingen til Moseidmoen. I tillegg ble det i årets siste styringsgruppemøte avklart at det bevilges midler til ny adkomst med rundkjøring til Hunsøya, hvor gang- og sykkeltilrettelegging gjennom Hunsøya er en del av prosjektet.



FIGUR 7 NY GANG- OG SYKKELVEI RUNDT STEMHEI. FOTO: VENNESLA KOMMUNE



FIGUR 8 SKILTING AV GANG- OG SYKKELVEI I HUNSFOSVEGEN. FOTO: VENNESLA KOMMUNE

### 3.3.2 Andre gjennomførte tiltak

I tillegg til arbeidet med hovedgrepene har vi i 2025 gjennomført en rekke mindre prosjekter som partene spilte inn for å sikre rask oppstart av bygging. Dette er mindre tiltak som var byggeklare og kunne bidra til måloppnåelse allerede det første året. Det har også vært viktig å gjennomføre prosjekter i alle kommunene i byvekstsamarbeidet, slik at hele avtaleområdet får tidlige gevinster og synlige forbedringer.

#### *Kristiansand*

I Kristiansand har 2025 vært preget av flere tidlige tiltak som gir rask effekt i bymiljøet. Et av de viktigste er arbeidet med innføring av 30-sone i Kvadraturen, som alle parter ble enige om i løpet av året. Statens vegvesen har gitt positivt svar på avvikssøknaden, og planleggingen ble startet opp slik at sonen kan innføres våren 2026. Dette er et prioritert tiltak for kommunen, og vil gi både tryggere byrom og bedre forhold for gående og syklende.

Flere andre prosjekter har også hatt fremdrift: kollektivterminalen på Tangvall ble nesten ferdigstilt og er allerede i bruk; Rådhusgata har fått betydelige gang- og sykkeltiltak som fullføres i 2026; og fortau i Eivind Jarls gate ble påbegynt i forbindelse med VA-arbeider. Det har også vært planlegging av gang- og sykkelbro ved Haus/Mosby, mulighetsstudie for gang- og sykkelvei på Toftelandsveien, og arbeid med snarveier i Moneheia.

#### *Vennesla*

I Vennesla har det vært god framdrift på tiltak som inngår i den kortreiste bygda, i tillegg har det blitt ferdigstilt fortau ved Skarpengland skole på strekningen mellom Drivenesvegen og Idrettshallen i 2025. Dette bidrar til tryggere skolevei og hverdagsreiser.

#### *Lillesand*

Lillesand har gjennomført flere tiltak som styrker både sentrumsmiljø og trafiksikkerhet. Forlengelsen av gågata i Strandgata ble finansiert gjennom Byvekstavtalen og ferdigstilt i 2025, og gruset gangvei langs fylkesveg 420 mellom Fjelldal og Kjerlingland ble asfaltert. Det ble også startet planlegging av bedre kollektivbetjening i sentrum, og det ble avklart at det bevilges midler til rundkjøring ved Østre kystvei (Stykkene) for å sikre arealutvikling nært sentrum og kollektivakse, og trygge situasjonen for myke trafikanter langs skolevei. Det er også bevilget midler til parkeringsregulering i sentrum.

#### *Birkenes*

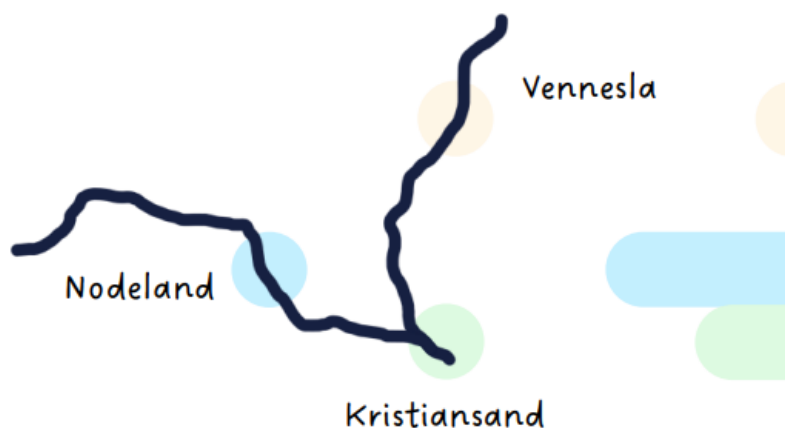
I Birkenes ble fortau langs Smedens Kjerr ferdigstilt, og arbeidet med kollektivterminal og snuplass/sjåførfasiliteter på Birkeland ble startet opp. Disse tiltakene er viktige for å styrke både trafiksikkerhet og kollektivtilbud i kommunen.

#### *Iveland*

I Iveland ble det gjennomført flere mindre, men viktige tiltak for trafiksikkerhet. Gatebelysning langs fv. 405 ved Vatnestrøm og langs fv. 403 ved Birketveitstjønna ble ferdigstilt i 2025. Disse bidrar til tryggere forhold for gående og syklende, spesielt i mørke perioder av året.

## Jernbane: Mobilitetsknutepunkt og holdningsskapende arbeid

I 2025 har Jernbanedirektoratet og Bane NOR samarbeidet om å utarbeide kunnskapsgrunnlaget «Konkretisering av parkerings og mobilitetsstrategien» (KPMS). Arbeidet skal bidra til å styrke jernbanestasjonene byvekstvtaleområdet – Kristiansand, Nodeland og Vennesla som mobilitetsknutepunkt. Som del av dette ble det gjennomført stasjonsbefaringer høsten 2025, og funnene viser behov for bedre gangforbindelser, tydeligere koblinger til andre transportformer, mer tilgjengelig universell utforming og tiltak som gjør det enklere å gå og sykle til stasjonene. Formålet med KPMS er å gi konkrete anbefalinger for parkeringsløsninger, mobilitetstiltak og forbedringer i hele reisekjeden til og fra stasjonene.



FIGUR 9 JERNBANESTASJONENE I BYVEKSTOMRÅDET. ILLUSTRASJON: BANE NOR

Det er også gjennomført holdningsskapende tiltak rettet mot barn, unge og voksne for å styrke kunnskapen om sikker ferdsel ved jernbanen. Det digitale læringsverktøyet Banorama ble formidlet til alle 76 skolene i byvekstvtaleområdet, og Bane NOR besøkte tre skoler i Kristiansand og Vennesla i november. Kampanjen «Full kons ved sporet» ble lansert våren 2025 og har som mål å redusere farlige situasjoner ved planoverganger og jernbanespor. Tiltakene har fått god oppmerksomhet, blant annet gjennom innslag på NRK Sørlandet, og bidrar til økt kunnskap og bedre sikkerhet i møte med jernbanen.



FIGUR 10 FULL KONS VED SPORET. ILLUSTRASJON: BANE NOR

### ***Mindre prosjekter på infrastruktur for gange og sykkel***

Det har vært gjennomført en rekke mindre tiltak for fotgjengere og syklister, som gir rask og synlig effekt. Hjertesonetiltak ved Ve skole og Slettheia skole, oppgraderinger i Tinnheiveien, ny belysning i krysset Tordenskjolds gate/Kronprinsens gate, nedsenkede kantsteiner i Gislemyrveien, og nye sykkelskur i Lundeveien og ved Jegersberg gård ble fullført i 2025. Sykkelparkeringen ved Vennesla ungdomsskole ble delvis ferdigstilt.

### ***Mindre prosjekter på infrastruktur for kollektivtransport***

Det er også gjennomført flere målrettede tiltak for kollektivtransporten. Snuplassen på Nodelandsheia ble utbedret og holdeplass E18 Vige i østgående retning ble tilpasset leddbuss. Det pågår arbeid med snuplass og sjåførfasiliteter på Birkeland. Snuplassen bygges av Birkenes kommune etter avtale med Agder fylkeskommune, mens sjåførbuen er under bygging på Tangen videregående skole. Forlengelse av holdeplass E18 Rona i vestgående retning, med økt lengde på innkjøringen, ble påbegynt i 2025 og ventes ferdig våren 2026. Innfartsparkering på Havane (Rv. 41) var under planlegging.



FIGUR 11 NYTT FORTAU LANGS MYRVEGEN VED SKARPENGLAND SKOLE. FOTO: VENNESLA KOMMUNE

## Mobilitet og holdningsskapende arbeid

I 2025 ble det gjennomført en rekke tiltak for å styrke mobilitetsutviklingen og fremme mer bærekraftige reisevaner i byområdet. For å øke effekten av byveksttalen har arbeidet vært særlig rettet mot holdningsskapende tiltak som kan redusere bilbruk, med stort fokus på barn og unge. Beintøft-kampanjen har engasjert mange skoler i Agder, og Kristiansand Cykleklubb har gjennomført opplegget "Sykkelskolen" ved 18 skoler for å gi elever mestring av grunnleggende sykkelferdigheter.



FIGUR 12 HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID RETTET MOT BARN OG UNGE GJENNOM ÅRET

Sykelrebusen i Kristiansand den 26. april samlet rundt 100 deltakere gjennom en aktivitetsløype i byen, mens Verdens sykkel dag 3. juni bød på et inspirerende foredrag av Teresie Hommersand om hennes reise fra Sørkapp til Nordkapp.

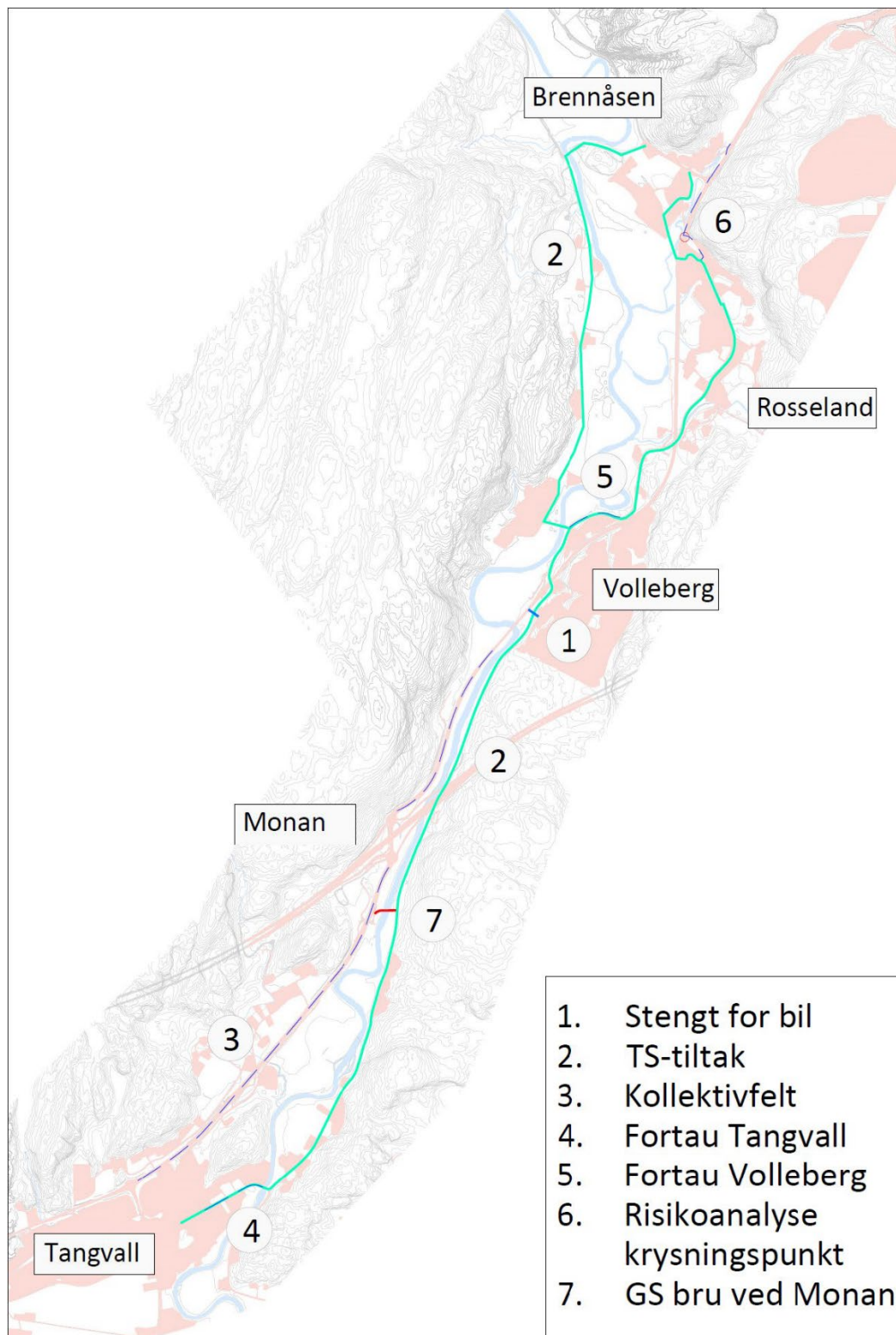


FIGUR 13 SYKKELSKOLEN, KRISTIANSAND CYKLEKLUBB

Under Miljøuka deltok flere klasser i Barnas sommerløp, hvor 736 elever fikk trafikksikkerhetsopplæring gjennom Nullvisjonen Agder. Den 7. juni ble det tilbudt gratis sykkelhjelm under Sommerløpet, samt byplanleggerspillet som ga barn innsikt i hvordan byrommet kan utformes. I tillegg ble det arrangert tre runder med Hjertesone-rebus, hvor barna fulgte en historie og krysset ut ord for å vinne premier. Aktivitetene hadde svært godt oppmøte, og lykkeshjulet med trafikksikkerhetsspørsmål var populært gjennom hele dagen. Samlet har tiltakene bidratt til økt kunnskap, mestring og motivasjon for grønn mobilitet i regionen.

## Planlegging og kapasitet

Det har gjennom året vært et sterkt fokus på å komme i gang med planlegging og å øke kapasiteten, særlig hos fylkeskommunen, som er veieier for mange av tiltakene. Dette arbeidet er avgjørende for at gjennomføringen kan trappes opp og tempoet økes i årene som kommer.



FIGUR 14 ILLUSTRASJON FRA MULIGHETSSTUDIE SYKKELTILRETTELEGGING BRENNÅSEN - TANGVALL. ILLUSTRASJON: AGDER FYLKESKOMMUNE



## 4 Måloppnåelse

Alle byvekstavtalene skal være gjennomsiktlige ordninger med dokumenterbare resultater for måloppnåelsen. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Jevnlig rapportering om trafikkutviklingen er viktig for å sikre at de mest effektive tiltakene for å nå nullvekstmålet blir valgt.

Byvekstavtalens hovedmål om nullvekst i persontransport med bil, er beskrevet slik i avtalen:

Målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

I avtalen står det også at en samordnet areal- og transportplanlegging for hele avtaleområdet er svært viktig for å nå nullvekstmålet. Intensjonen i avtalen er å inkludere arealplanlegging, arealforvaltning og parkeringspolitikk i den løpende oppfølgingen av avtalen, slik at disse virkemidlene benyttes aktivt og utgjør likeverdige virkemidler på linje med investeringstiltak og bompenger. Derfor er det laget indikatorer som også skal følge utviklingen på areal og parkering.

Det er en ambisjon at tiltakene for å nå nullvekstmålet i byvekstavtalen skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen. Trafikksikkerhet for sårbare trafikantgrupper som syklist og gående vil ha fokus, og ulykkesutviklingen vil bli fulgt tett. Det skal utvikles en trafikksikkerhetsindikator, arbeidet med dette er satt i gang av vegdirektoratet.

### **Indikatorer for måloppnåelsen for Byvekstavtalen**

Statens vegvesen har laget et indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av Byvekstavtalen. Det er valgt to hovedindikatorer, tre supplerende indikatorer og fem indikatorer for oppfølging av areal og parkering. To av indikatorene for areal og parkering, O1 og O2, er under revisjon og vil bli endret.

#### **Målindikatorer**

M1 Byindeksen

M2 Trafikkarbeid

#### **Supplerende indikatorer**

S1 Transportmiddelfordeling

S2 Endring i antall kollektivreiser

S3 Klimagassutslipp fra vei

#### **Indikatorer for areal og parkering**

O1 Boligers avstand

O2 Arbeidsplassers avstand

O3 Gratis parkering ved arbeidsplass

O4 Parkeringsnorm

O5 Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser

For byvekstavtalen for kristiansandsområdet er referanseår satt til 2023. Hovedmålet er altså at personbiltrafikken skal bli liggende på samme nivå som den gjorde i 2023.

Måloppnåelsen kan også følges fortløpende på Statens vegvesen sine sider:

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/byvekst/>



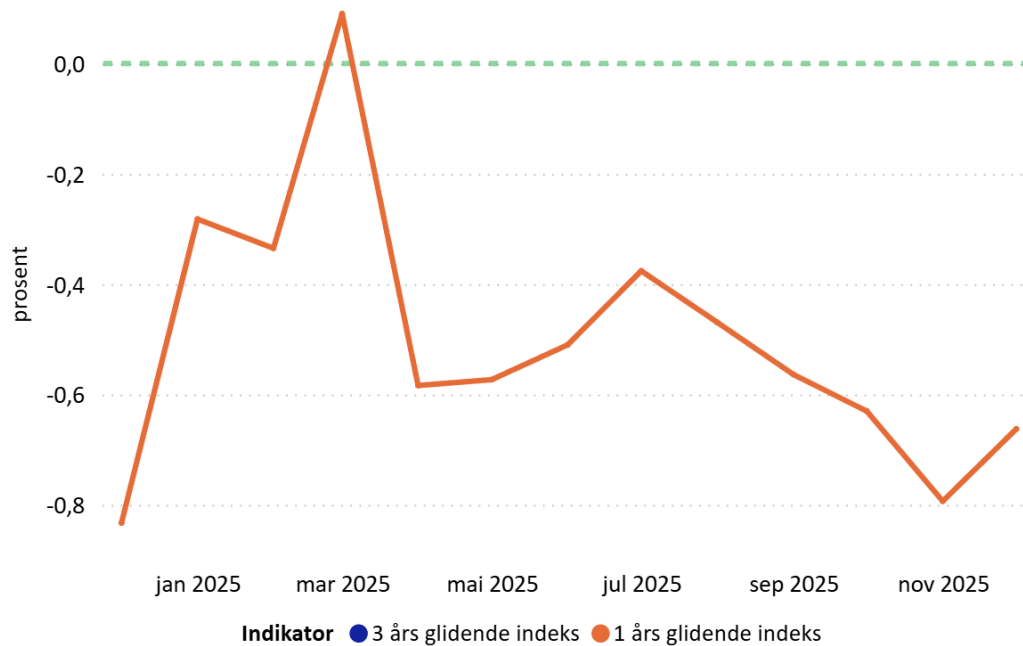
## 4.1 M1 Byindeksen

Byindeksen (endring i ÅDT for lette kjøretøy) viser hvordan mengden biltrafikk i regionen endrer seg fra år til år. Den måler trafikk ved faste tellepunkter rundt i byområdet og gir et samlet bilde av om biltrafikken øker, er stabil eller går ned. Indikatoren brukes direkte for å se om vi er på vei mot nullvekstmålet.



FIGUR 15 TRAFIKKREGISTRERINGS-PUNKTER I AVTALEOMRÅDET

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikktutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Tre års glidende indeks blir beregnet ved å ta et gjennomsnitt av trafikknivået de siste tre årene for så å sammenligne dette med trafikknivået i referanseåret. En treårs glidende indeks er først tilgjengelig fra og med det er gått tre år etter referanseåret. Derfor er dette ikke tilgjengelig for regionen ennå.

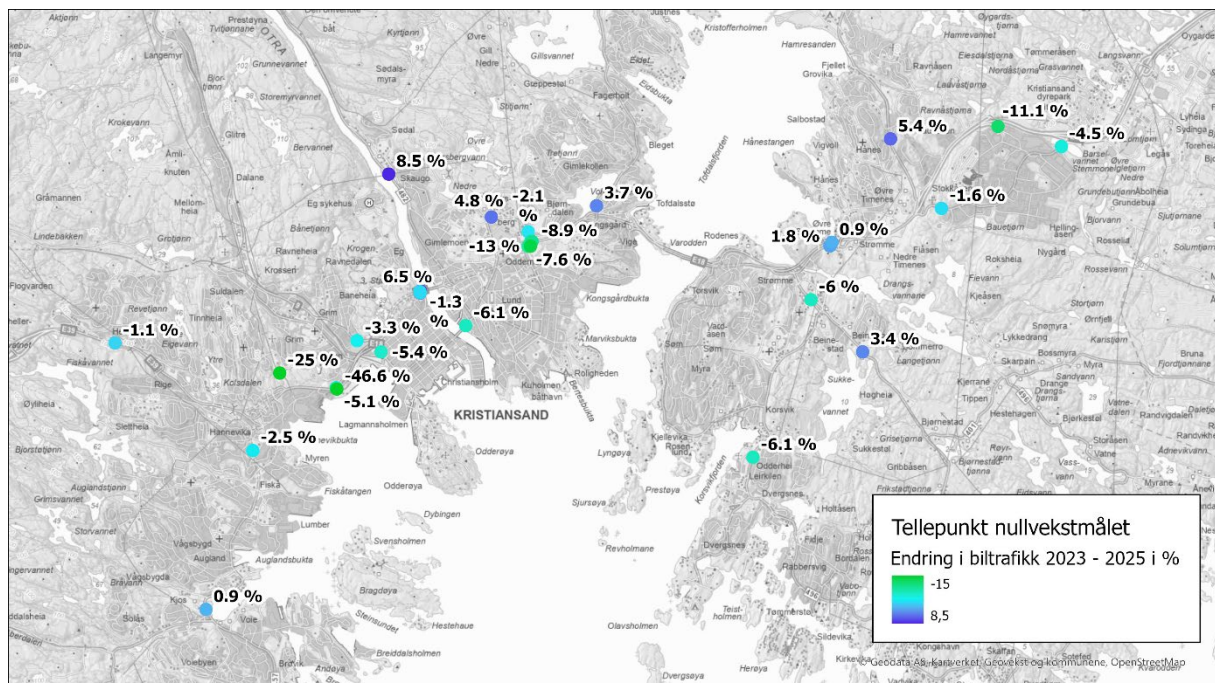


FIGUR 16 GRAFISK FREMSTILLING AV 1 ÅRS GLIDENDE GJENNOMSNIITT

Endring i trafikkmengde er også beregnet for hele kalenderår. I stedet for et tre års glidende gjennomsnitt beregnes en indeks mellom to påfølgende år. Indekstall som gjelder for lengre perioder enn to påfølgende år er beregnet som en kjedet indeks av de årlige indeksene.

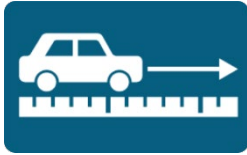
**Årlig indeks, og kjedet årlig indeks:**

Periode	Antall punkt	Byindeks	
		(endring i trafikkmengde) (%)	Konfidensintervall (%-poeng)
2023-2024 jan-des	28	-0,6	(-1,8, 0,6)
2024-2025 jan-des	25	-0,5	(-2,2, 1,2)
2023-2025 jan-des	28	-1,1	(-3,1, 0,9)



FIGUR 17. ENDRING I PERSONBILTRAFIKK I TRAFIKKTELLEPUKNT FRA 2023 - 2025

Figur 17 viser endring i personbiltrafikken i 2025, der 2023 er referanseår. Vi ser noen klare trender i trafikkbildet. Trafikken inn til Sørlandsparken har gått ned, i sum om lag 9 %. Det er også en klar trend at trafikken til og fra bydelen Lund har gått ned. Dette kan i all hovedsak forklares med de nye bomstasjonene som ble innført i februar i 2025. Andre funn som kan kommenteres er at målepunktet på Torridalsveien ved Skaugo viser en økning på 8,5%, mens trafikken på Setesdalsveien har gått ned med 3,3 %. Trafikken fra Tinnheia og ned mot E18 har en reduksjon på hele 25%. Tellepunktet på Vesterveien som viser en nedgang på 46,6% kan vi se bort ifra, da dette er en effekt av trafikkomlegging ifm. bygging av ny E18/E39.



## 4.2 M2 Trafikkarbeid

Trafikkarbeid (kjøretøykilometer med personbil) sier noe om hvor langt vi kjører med bil – ikke bare hvor mange biler som passerer et punkt. Det beregnes ut fra reisevaneundersøkelsen og viser hvor mange kilometer som kjøres innenfor byområdet. Indikatoren kompletterer byindeksen ved å fange opp endringer i reiseavstand og hvilke typer reiser som faktisk gjennomføres.

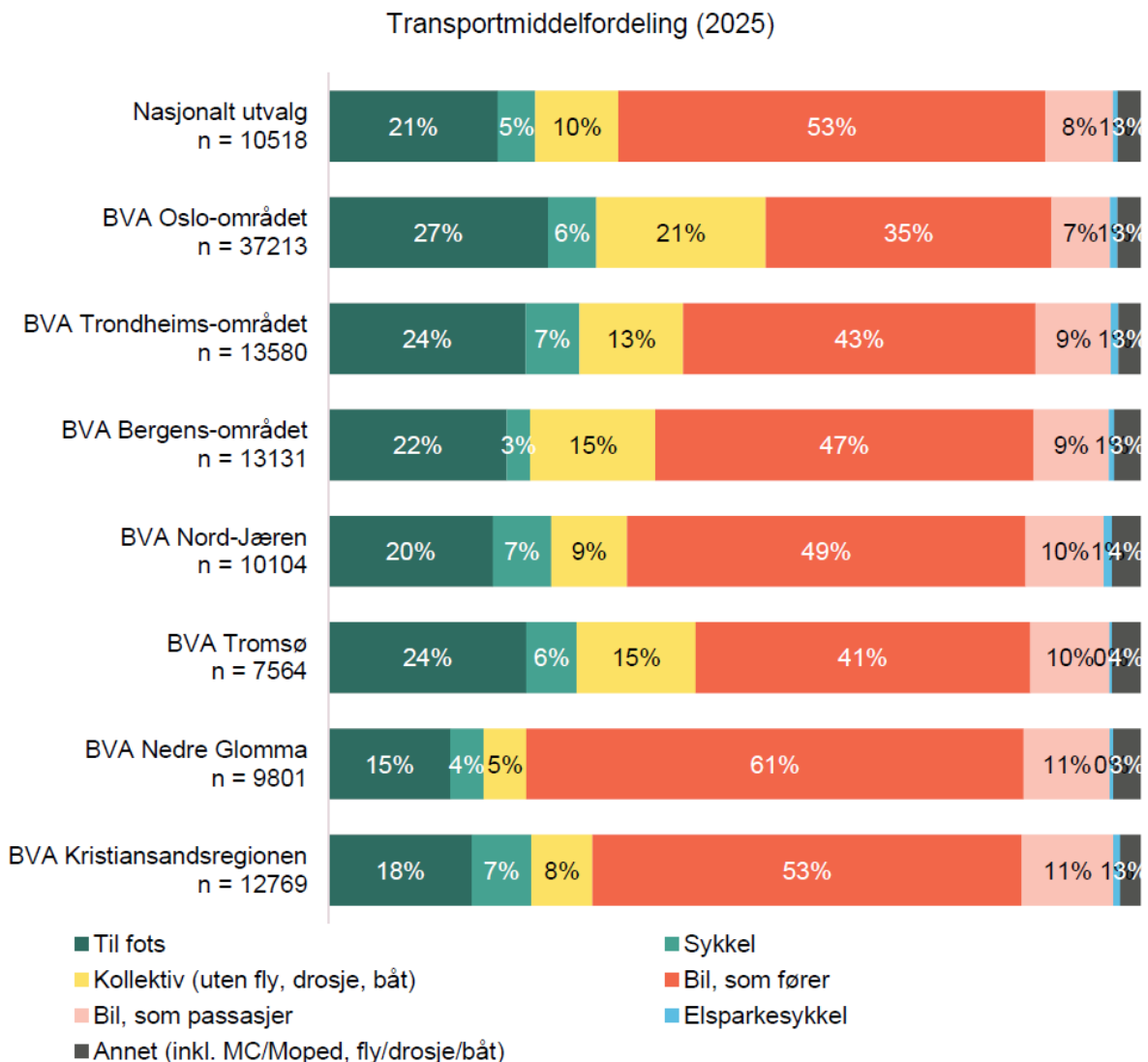
Trafikkarbeid er foreløpig ikke beregnet på bakgrunn av reisevaneundersøkelsen 2025 når denne årsrapporten sendes til godkjenning av styringsgruppen for Byvekstavtalen i mars 2026.



## 4.3 S1 Transportmiddelfordeling

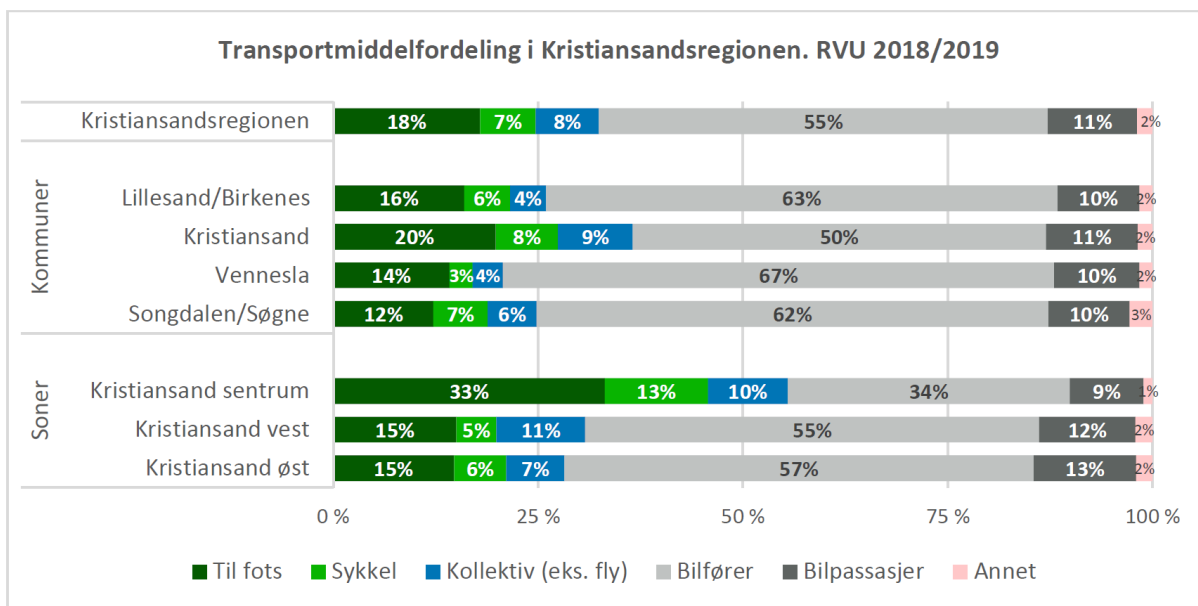
Transportmiddelfordeling viser hvilke transportmåter folk bruker i hverdagen: bil, kollektiv, sykkel og gange. Indikatoren gir innsikt i hvordan reisevaner utvikler seg, og hvor stor del av befolkningen som velger miljøvennlige transportformer. Den viser om tiltakene i byvekstavtalen faktisk gjør det lettere å la bilen stå. Tallene for transportmiddelfordeling kommer fra reisevaneundersøkelsen.

For 2025 var litt over halvparten av alle daglige reiser som ble gjennomført av befolkningen i kristiansandsregionen bilførerreiser (53 %), og 11 % var reiser som bilpassasjer. 18 % var fotturer, 7 % sykkelreiser og 8 % er reiser med kollektivtransport.



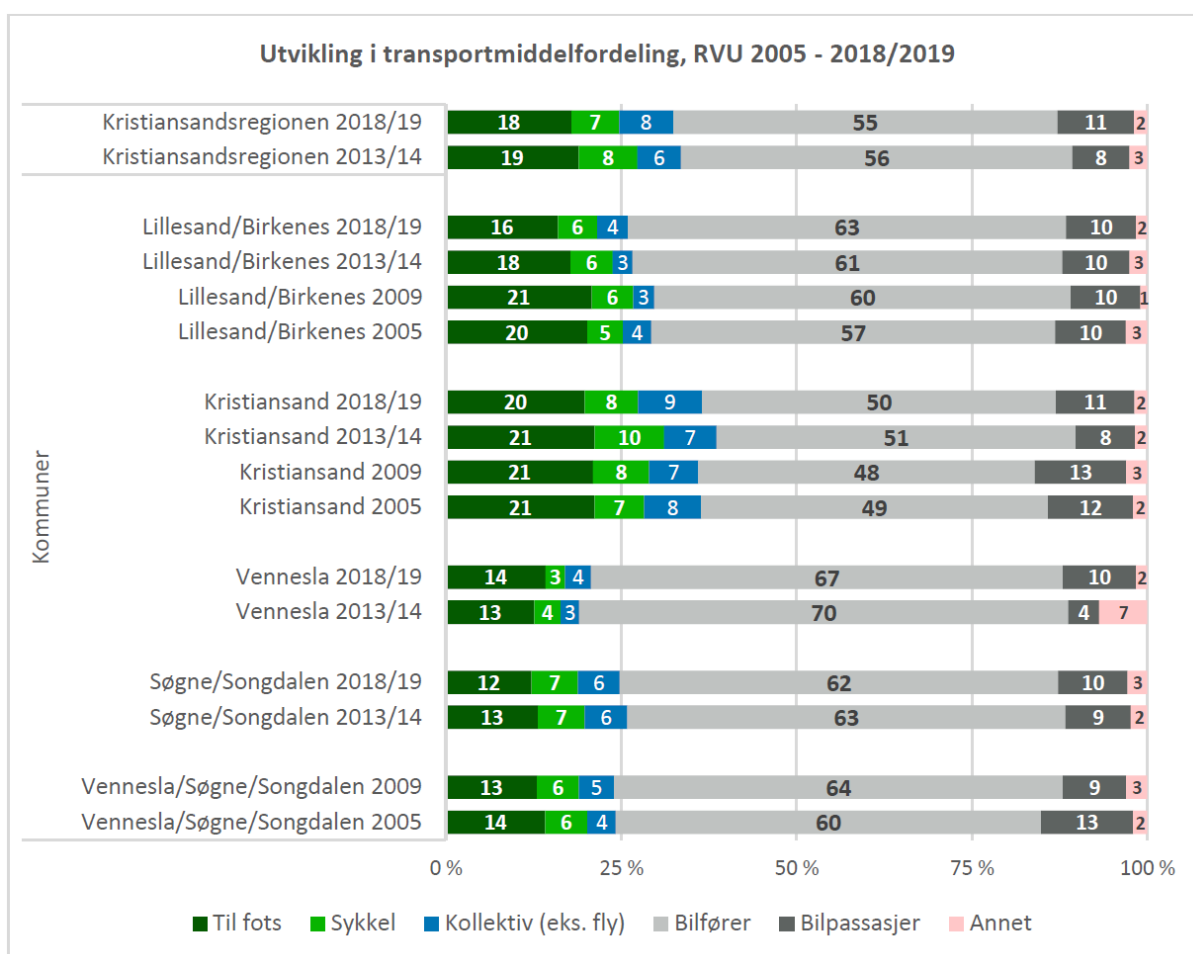
FIGUR 18 TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ DAGLIGE REISER, PROSENT. RVU 2025

Sammenligner vi dette med tallene fra reisevaneundersøkelsen 2018/2019 har det vært en liten nedgang i bilførerreiser, fra 55 % til 53 %. Imidlertid er dette en såpass liten endring at det er for tidlig å si om det gjenspeiler en endring i folks valg av transportmiddel.

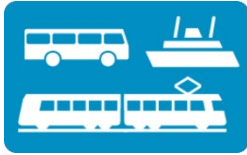


FIGUR 19 TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ DAGLIGE REISER, PROSENT. RVU 2018/19.

Ser vi på tidligere reisevaneundersøkelser for kristiansandsregionen har transportmiddelfordelingen holdt seg relativt stabil over tid.



FIGUR 20 TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ DAGLIGE REISER, PROSENT. RVU 2005-2018/19. KILDE RVU 2018/2019



## 4.4 S2 Endring i antall kollektivreiser

Denne indikatoren viser hvor mange reiser som gjennomføres med buss og tog i byområdet hvert år. Når kollektivtransporten brukes mer, betyr det at flere velger løsninger som gir mindre kø, mindre utslipp og bedre arealbruk. Indikatoren sier noe om attraktiviteten til kollektivtilbudet og er en viktig støtte til nullvekstmålet.

Fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet skal rapportere om antall kollektivreiser. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

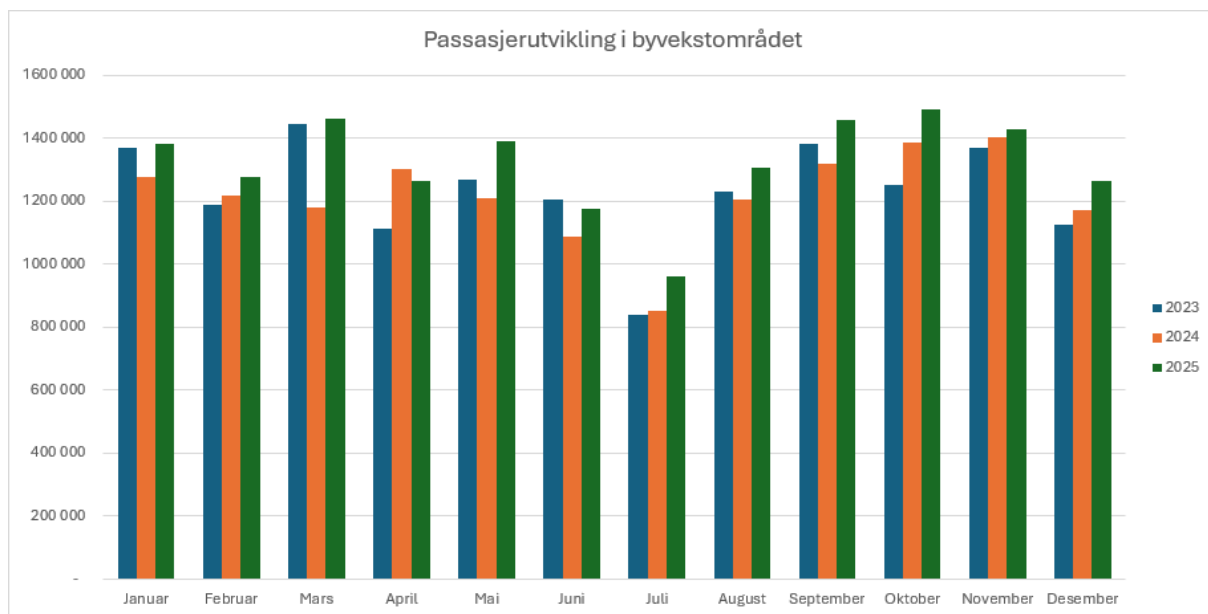
### *Passasjerdata fra AKT*

Kollektivtransporten har hatt en jevn vekst, og i Kristiansandsregionen økte antall reiser med 8,6 prosent i 2025. Denne utviklingen støtter målet om nullvekst i personbiltrafikken og en høyere andel kollektivreiser. Det er også en økning i antall turer gjennomført med sparkesykkel/elsykkel. Dette er med til å avlaste kollektivnettet og bidrar til å gi innbyggerne et bedre helhetlig mobilitetstilbud.

Kommune	2024	2025	Endring	Endring i %	Inkl. mikromobilitet
Kristiansand	13 543 504	14 767 737	1 224 233	9,0 %	2,8 %
Birkenes	120 588	124 020	3 432	2,8 %	13 %
Lillesand	367 831	367 196	-635	-0,2 %	2,3 %
Vennesla	552 436	576 666	24 230	4,4 %	0,1 %
Iveland	32 840	32 868	28	0,1 %	5,6 %
<b>Totalt</b>	<b>14 617 199</b>	<b>15 868 487</b>	<b>1 251 288</b>	<b>8,6 %</b>	<b>12,4 %</b>

Kommunene i byvekstområdet står for 72 % av alle reiser med buss i Agder. Inkludert reiser med mikromobilitet er denne andelen 74 %.

Når det gjelder mikromobilitet var 2025 det tredje hele driftsåret hvor AKT har hatt ansvaret for konkurranseutsetting og oppfølging av kontraktene. Det er en vekst i antall gjennomførte turer med mikromobilitet, og bidrar til å øke antall reiser med 12,4 % i kristiansandsregionen. Dette er et godt tilskudd til å øke antall grønne reiser samtidig som det er med på å avlaste det øvrige kollektivnettet.



FIGUR 21: PASSASJERUTVIKLING I KRISTIANSANDSREGIONEN. KILDE AKT

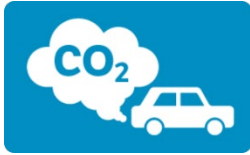
### Passasjerdata fra Jernbanedirektoratet

Det har vært en negativ endring i antall påstigende passasjerer ved de tre stasjonene som er i det geografiske området for byveksttalen – Nodeland, Kristiansand og Vennesla. Dette kan sees som et resultat av de sammensatt utfordringer på sørlandsbanen.

Togtilbudet i avtaleområdet er fjernet. Fjerntog er langdistansetog som har sitt formål å binde landsdeler sammen. Sørlandsbanen dekker også et underveismarked som et regiontogtilbud, men da i hovedsak utenfor avtaleområdet.

Fjerntog kjennetegnes av færre stopp og høyere komfort (f.eks. sovevogner og serveringsvogn). Kristiansandsregionen har ikke regiontog og heller ikke et lokaltogtilbud i dag.

Stasjoner i byveksttalebområdet	2024 påstigende	2025 påstigende	Endring (%)
Nodeland	12 274	9 494	-23 %
Kristiansand	286 314	262 094	-8 %
Vennesla	18 532	15 620	-16 %



## 4.5 S3 Klimagassutslipp fra vei

Indikatoren viser hvor mye CO<sub>2</sub> som slippes ut fra veitrafikk i kommunene, basert på offisiell statistikk. Den gir oversikt over hvordan utslippene utvikler seg over tid, og om tiltakene i byvekstavtalen bidrar til å redusere utslipp fra transportsektoren. Indikatoren følger dermed opp byvekstavtalens mål om lavere klimagassutslipp.

Tallene hentes fra SSBs beregninger for Miljødirektoratet og oppgis i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Ettersom beregningene fra SSB først er klare et år etter avsluttet kalenderår, er de siste tilgjengelige tall fra 2024.

Kommune	2023	2024
Kristiansand	120 182	114 874
Vennesla	14 308	13 702
Lillesand	29 059	27 893
Birkenes	7 652	7 384
Iveland	1 853	1 781
<b>Totalt</b>	<b>173 054</b>	<b>165 634</b>



## 4.6 Indikatorer for areal og parkering

### *O1 Boligers avstand*

Denne indikatoren viser hvor nye boliger bygges i forhold til sentrum og store kollektivknutepunkt. Jo nærmere boligene ligger, desto flere får kortere reiser og bedre muligheter til å gå, sykle og reise kollektivt. Indikatoren gir et bilde av om arealpolitikken støtter opp om målet om mindre bilavhengighet.

Indikatorene for å vurdere måloppnåelse for arealutviklingen i byvekstkommunene er under revisjon. Revisjonen innebærer at indikatorene O1 og O2 kommer til å bli endret. Ettersom kristiansandsregionen ikke har rapportert på disse indikatorene tidligere, og indikatorene kommer til å være endret før neste rapportering, er det konkludert med at det vil gi liten verdi å legge ned mye arbeid i å rapportere på disse for 2025. En slik rapportering vil ikke gi noe sammenligningsgrunnlag for å følge utviklingen.

Det har i løpet av 2025 vært jobbet med innspill til Kommunal- og distriktsdepartementet om hvordan nye indikatorer for areal kan utformes.

### *O2 Arbeidsplassers avstand*

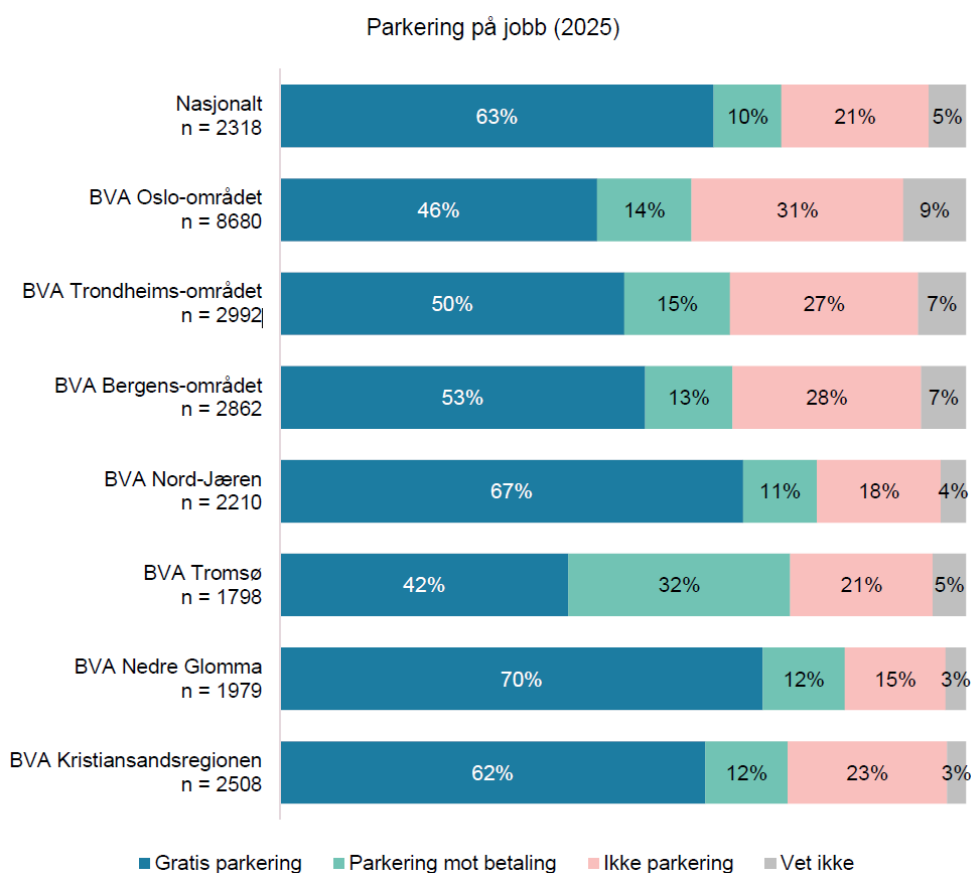
Indikatoren måler hvor nye arbeidsplasser lokaliseres. Arbeidsplasser som ligger nær sentrum og gode kollektivforbindelser gjør det lettere for ansatte og besøkende å velge andre transportmidler enn bil. Indikatoren viser om utviklingen går i retning av mer sentral og kollektivvennlig lokalisering av arbeidsplasser.

I likhet med indikator O1 er det konkludert med at vi ikke rapporterer på denne indikatoren, da den er under revisjon.

### O3 Gratis parkering ved arbeidsplass

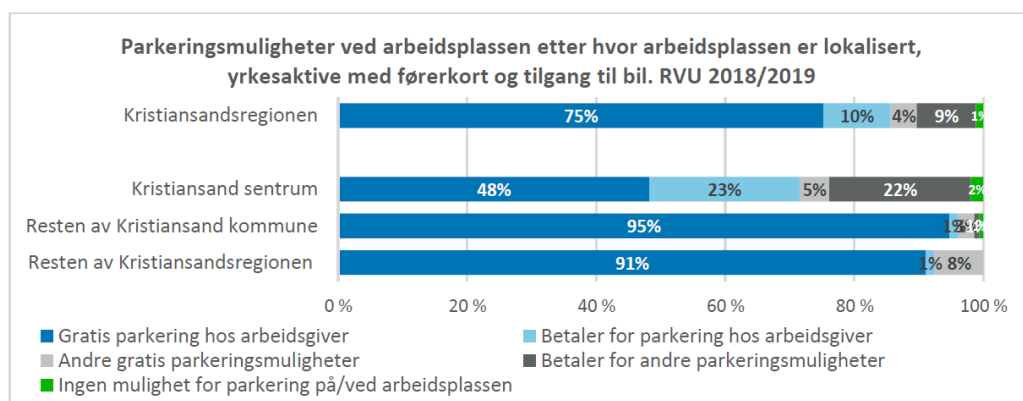
Denne indikatoren viser hvor vanlig det er at ansatte kan parkere gratis på jobben. Den er viktig fordi arbeidsreiser skjer i rushtiden, når trafikken er på sitt mest belastede. Hvis mange har gratis parkering, blir det mer attraktivt å kjøre bil – og det gir mer biltrafikk inn og ut av byene hver dag.

Et flertall av de yrkesaktive med tilgang til bil 62 %, i kristiansandsregionen har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver. 12 % oppgir at de må betale for parkering hos arbeidsgiver. 23 % oppgir at arbeidsgiver ikke har parkeringsplass til ansatte.



FIGUR 22 TILGANG TIL PARKERING HOS ARBEIDSGIVER. RVU 2025

Resultatet er ikke helt sammenlignbart med tallene fra reisevaneundersøkelsen 2018/2019, da svarene i denne bare er fra yrkesaktive personer *med tilgang på bil*. Imidlertid kan vi filtrere på dette i reisevaneundersøkelsen fra 2025 også, og får da resultatet at 63 % har tilgang på gratis parkering hos arbeidsgiver. Altså har den sammenlignbare andelen med tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver sunket betraktelig fra 75 % til 63 %.



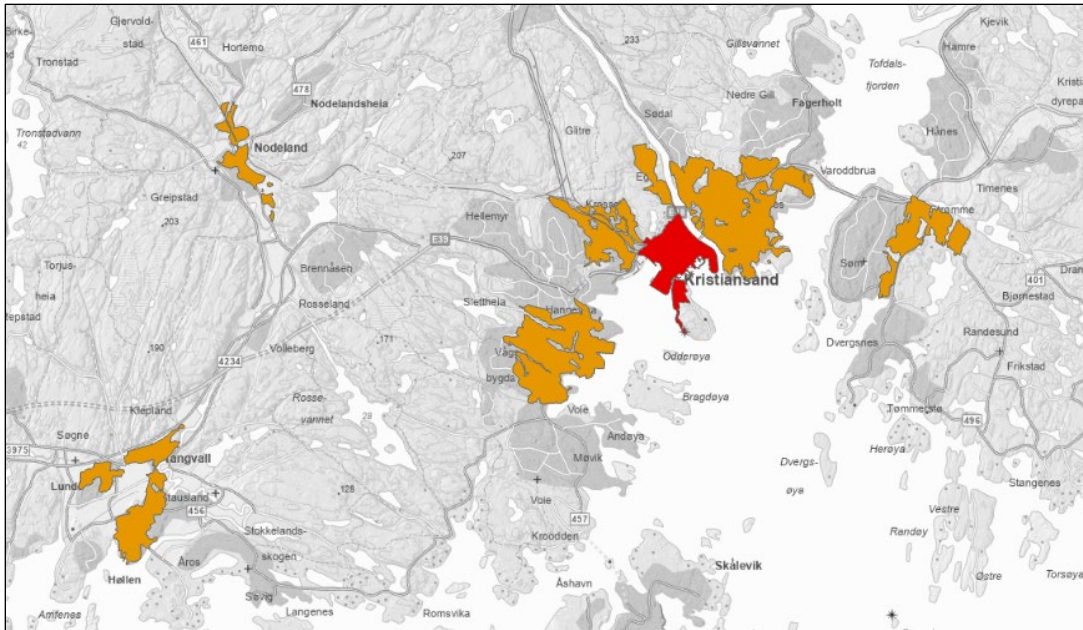
FIGUR 23 TILGANG TIL PARKERING HOS ARBEIDSGIVER. RVU 2018/2019

## O4 Parkeringsnorm

Denne indikatoren viser hvor mange parkeringsplasser kommunene tillater ved nye bygg som har mange ansatte eller mange besøkende. Stramme parkeringsnormer bidrar til mindre biltrafikk, mens romslige normer gjør det lettere å velge bil. Indikatoren sier dermed noe om hvor streng eller romslig parkeringspolitikken er på sikt.

Indikatoren rapporteres i referanseåret (2023), deretter ved endring av normen.

Angitt sone	2023	2024	2025
<b>Kristiansand sentrum (sone 1)</b>	Maks 1 pr. 100 m <sup>2</sup> bruksareal på fellesareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter med formål kundeparkering og med tilfredsstillende inn og utkjøringsforhold.	Maks. 0,3 parkeringsplasser pr 100 m <sup>2</sup> bruksareal, inkl. gjeste-/kundeparkering og HC-parkering	Ingen endring
<b>Kristiansand bydelssentrum (sone 2)</b>	3 - 5 pr 100 m <sup>2</sup> bruksareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter med formål kundeparkering og med tilfredsstillende inn og utkjøringsforhold.	Maks 0,5 parkeringsplasser pr 100 m <sup>2</sup> bruksareal, inkl. gjeste- /kundeparkering og HC-parkering.	Ingen endring
<b>Kristiansand ytre sone (sone 3)</b>	3 - 5 pr 100 m <sup>2</sup> bruksareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter med formål kundeparkering og med tilfredsstillende inn og utkjøringsforhold.	For kontor, maks. 1 parkeringsplass pr 100 m <sup>2</sup> bruksareal, inkl. gjeste-/kundeparkering og HC-parkering. For forretning, maks 3 parkeringsplasser pr 100 m <sup>2</sup> , inkl. kundeparkering og HC-parkering.	Ingen endring
<b>Vennesla (samme bestemmelser i hele kommunen)</b>	Forretning: 1 pr. 50 m <sup>2</sup> BRA Industri/lager/kontor: 1 pr. 100 m <sup>2</sup> BRA	Ingen endring	Ingen endring
<b>Lillesand (samme bestemmelser i hele kommunen)</b>	Forretning/ kontor/Tjenesteyting: Max 4, min. 0,5 pr. 100 m <sup>2</sup> BRA	Ingen endring	Ingen endring
<b>Birkenes (Sentrumsområder, kontor og tjenesteyting)</b>	1 pr. 100 m <sup>2</sup> BRA	Ingen endring	Ingen endring
<b>Birkenes (forretning, hele kommunen)</b>	2 pr. 100 m <sup>2</sup> BRA	Ingen endring	Ingen endring
<b>Iveland</b>	Ingen parkeringsbestemmelser	Ingen endring	Ingen endring



FIGUR 24. PARKERINGSSONEAVGRENSING KRISTIANSAND KOMMUNE, FRA 2024. SONE 1 I RØDT, SONE 2 I ORANSJE.

## 05 Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser

Indikatoren viser hvor mange offentlige parkeringsplasser som finnes i sentrum, og hvor stor andel som er tidsbegrenset eller avgiftsbelagt. Tidsbegrensning og avgifter gjør det mindre attraktivt å bruke plassen til langtidsparkering, og bidrar til færre arbeidsreiser med bil. Indikatoren forteller derfor hvordan parkeringspolitikken påvirker bilbruk i byområdene.

Det har ikke vært rapportert på denne indikatoren tidligere, derfor har vi ikke tall tilgjengelig for tidligere år for sammenligning bakover i tid.

For Kristiansand har det blitt skrevet API direkte mot parkeringsregisteret fra Statens vegvesen. ([Søk etter parkeringsområder | Statens vegvesen](#)). Det er en utfordring er at Nodeland ikke har noe registrert, derfor har vi ikke tall for Nodeland foreløpig. Det er bare Vågsbygd som har tidsbegrensning, omfanget av dette er ikke rapportert.

### ANTALL OFFENTLIGE PARKERINGSPLASSERING INNENFOR STØRRE SENTRA/STORE KOLLEKTIVKNOTEPUNKT

Kommune	2024	2025
Kristiansand (totalt i utvalgte sentra)		6950
Kvadraturen		5761
Tangvall		490
Vågsbygd		529
Rona		170
Nodeland		N/A
Vennesla		520
Lillesand		392
Birkenes		28
Iveland		170

### ANDEL AV DE OFFENTLIG TILGJENGELIGE PARKERINGSPLASSENE SOM ER AVGIFTSBELAGTE

Kommune	2024	2025
Kristiansand (totalt i utvalgte sentra)		84%
Kvadraturen		87%
Tangvall		49%
Vågsbygd		76%
Rona		100%
Nodeland		N/A
Vennesla		16%
Lillesand		19%
Birkenes		0%
Iveland		0%

**ANDEL AV DE OFFENTLIG TILGJENGELIGE PARKERINGSPLASSENE SOM HAR BEGRENSET TID (1-3 TIMER)**

Kommune	2024	2025
Kristiansand (totalt i utvalgte sentra)		0%
Kvadraturen		0%
Tangvall		0%
Vågsbygd		0%
Rona		0%
Nodeland		N/A
Vennesla		56%
Lillesand		61%
Birkenes		0%
Iveland		0%

I løpet av 2026 vil det innføres avgift etter to timer på alle plasser med tidsbegrensning i Vennesla.



5 Økonomi

## 5.1 Finansieringskilder

I 2025 ble det tildelt 222,9 mill. kr i statlige midler til Byvekstavtalen for kristiansandsregionen. Sammen med midler overført fra tidligere år, samt resterende ATP-belønningsmidler, utgjorde beløpet til disposisjon ved årets start 368,9 mill. kr. Av disse midlene har Byvekstavtalen for kristiansandsregionen har et bokført totalt forbruk på 229,9 mill. kr i 2025. Herav utgjør utbetaling av resterende ATP-midler 4 mill. kr.<sup>1</sup>

**Tabell:** Tilskuddsmidler Byvekstavtalen for kristiansandsregionen 2025 (mill. NOK)

Byvekstavtalen for kristiansandsregionen	Overført fra 2024	Bevilget 2025	Renteinntekter 2025	Til disposisjon 2025*	Prognose pr. 2. tertial mht. påløpt 2025	Faktisk forbruk, påløpt 2025	Avvik (til disp. – faktisk forbruk)
Tilskudd byvekstavtalen	146	222,9	8,66	377,56	262,4	229,9	147,7

\*) Ved årsslutt beregnes renteinntekter. I 2025 utgjorde disse kr 8,66 mill. Tabellen viser derfor en samlet Til disposisjon i 2025 på kr 377,56 mill., og ikke kr 368,9 mill. som var beløpet disponert ved årets start.

Videre ble det i 2025 rekvirert 534,9 mill. kr i bompenger til Byvekstavtalen for kristiansandsregionen. Det ble også benyttet 98,5 mill. kr øvrige statlige midler. I tillegg bidro fylkeskommunen med midler til drift av kollektivtransport. Jamfør tabellen under.

Foreløpige tall fra Ferde viser at bompengeneinntektene i 2025 var rundt 453 mill. kr. Totalt står det rundt 457 mill. kr bompenger på bok. I 2025 ble E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen-prosjektet finansiert gjennom bompenger (505 mill. NOK) og øvrige statlige midler (98,5 mill. NOK).

## 5.2 Utbetalte midler i 2025

**Tabell:** En oversikt over utbetalte midler i 2025, fordelt på kategori samt for Gartnerløkka

Prosjektnavn/-kategori	Vegeier, kommune	Faktisk forbruk, påløpt 2025					
		Byvekstmidler 2024 og 2025	Resterende ATP-midler*	Bompenger	Egenandel*	Mva.-kompensasjon	Øvrige statlige midler
E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	Stat	-	-	505,0	-	-	98,5
Drift av kollektivtrafikken	Ulike	145,5	-	-	-	-	-
gang/sykkel, inkl. sykkelstamveien**	Ulike	40,5	2,2	22,8	3,5	5,1	-
Investeringer kollektivtrafikk	Ulike	19,4	1,7	2,7	2,9	3,8	-
Annet, inkl. etabl. av bomstasjoner og sekretariat/admin.	Ulike	21,1	-	4,4	-	-	-
<b>Sum (mill.)</b>		<b>226,4</b>	<b>3,55</b>	<b>534,9</b>	<b>6,4</b>	<b>8,9</b>	<b>98,5</b>

\*) Det regnes ikke egenandel for ATP-midler, samt for statlige prosjekter. For Kjoskrysset anses egenandelen som innfridd av Afk.

\*\*\*) Inkludert Vågsbygdeveien (fv.456), Kjoskrysset, fremkommelighet og trafikksikkerhet, prosjektnummer 2

<sup>1</sup> Avviket på kr 409 394 skyldes tilbakebetaling av ATP-midler fra Kristiansand kommune. Disse er regnskapsført som fondsinntekter fremfor utbetaling. Det forklarer differansen fra de 4 mill. slik det fremgår av den innledende teksten under avsnitt 3.2 Nøkkeltall, samt 5.1 Finansieringskilder (fotnote)

## 5.3 Disponerte Byvekstmidler, BVA-midler, tildelt i 2025

**Tabell:** Bruk av byvekstmidler 2025, samt fondsmidler (byvekstmidler 2024)

<b>BVA-midler tildelt i 2024 og 2025</b>	<b>IB (inngående balanse)</b>	<b>85 214 368</b>
	Prosjekt/tiltak finansiert med BVA2024-midler	36 713 513
	Prosjekt/tiltak/drift/adm. finansiert med BVA2025-midler (netto)	-33 222 974
	Renter	-5 827 916
	<b>UB (utgående balanse)</b>	<b>-87 551 745</b>

Tilskuddet for 2025, fratrukket utbetalte BVA2025-midler og justert for utgifter til drift og administrasjon, gir et netto mindreforbruk for 2025.

Disponeringen av resterende BVA-midler tildelt i 2024 og 2025 inngår i handlingsprogrammet 2026–2030.

## 5.4 Resterende ATP-midler

Tabellen nedenfor viser resterende ATP-midler etter utbetalinger til tiltak i 2025. Midlene inngår nå i Byvekstavtalen, men flere av disponeringene ble vedtatt av ATP-utvalget før 2024. Midlene står på fond, og eventuelle utbetalinger må vedtas i fylkesutvalget.

<b>Resterende ATP-midler</b>	<b>IB (inngående balanse)</b>	<b>60 862 335</b>
	Prosjekt/tiltak finansiert med ATP-midler	3 554 610
	Renter	- 2 836 808
	<b>UB (utgående balanse)</b>	<b>- 60 144 533,2</b>

Det tas sikte på å disponere resterende ATP-midler i handlingsprogrammet for 2026–2030. Det stilles ikke krav om egenandel for ATP-midler.



6 Vedlegg

## Vedlegg 1: Byindeks kristiansandsregionen



# Byindeks Kristiansandsregionen

2023 - desember 2025

## Innhold

<b>1</b>	<b>Formål og datagrunnlag</b>	<b>3</b>
1.1	Metodikk og datagrunnlag . . . . .	3
1.1.1	Lette kjøretøy . . . . .	3
1.1.2	Næringstransport og mobil tjenesteyting . . . . .	3
1.1.3	Gjennomgangstrafikk . . . . .	4
1.1.4	Motorsykler . . . . .	4
1.1.5	Saktegående kø . . . . .	4
1.2	Områdeavgrensing og vegnett . . . . .	5
1.3	Byindekspunktene . . . . .	7
<b>2</b>	<b>Endring i trafikkmengde</b>	<b>10</b>
2.1	Endring i glidende treårsperiode . . . . .	10
2.2	Endring i ett- og toårsperiode . . . . .	11
2.3	Endring per år . . . . .	12
2.3.1	Sammenheng med tre års glidende indeks . . . . .	12
<b>3</b>	<b>Spesielle trafikkforhold</b>	<b>13</b>
3.1	Gjennomgangstrafikk . . . . .	13

## Tabeller

1	Veglengder. . . . .	6
2	Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen. . . . .	7
3	Årlig indeks, og kjedet årlig indeks. . . . .	12

## Figurer

1	Kart som viser trafikkregistreringspunkt og årsdøgntrafikk. . . . .	9
2	Tidsserier med ett, to og tre års glidende indeks. . . . .	11

## 1 Formål og datagrunnlag

Byvekstavtalene har mål om nullvekst i persontransport med bil: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.* Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks og reisevaneundersøkelser, ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene.

### 1.1 Metodikk og datagrunnlag

Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistreringer fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveger, samt på enkelte kommunale veger, og er ment å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Det tas hensyn til perioder hvor registreringsutstyret ikke har vært i drift, og perioder hvor trafikken i stor grad er påvirket av vegstenginger, omkjøringer og permanente strukturelle endringer i vegnettet (åpning av nye veger).

Metodikken for beregning av byindeks er beskrevet nærmere i rapporten “Metodikk for beregning av byindeks”, som er tilgjengelig på [vegvesen.no](http://vegvesen.no).

#### 1.1.1 Lette kjøretøy

Datagrunnlaget for byindeksen består av kjøretøy klassifisert som “lette” kjøretøy. Trafikkregistreringsutstyret måler kjøretøylengde og lengder kortere enn 5,6 m tilsvarer i stor grad kjøretøy med tillatt totalvekt under 3,5 tonn. Det er noen unntak fra denne tilnærmingen, og det er hovedsaklig lette kjøretøy som er lengre enn 5,6 m (større varebiler, bobiler) og lette kjøretøy med henger. Der hvor det er en del slike kjøretøy vil trafikkregistreringsutstyret derfor systematisk overestimere andelen tunge kjøretøy. Endringen i mengden av trafikk med slike kjøretøy fanges dermed ikke opp av en indeks for lette kjøretøy.

#### 1.1.2 Næringstransport og mobil tjenesteyting

En del næringstransport foretas med kjøretøy som blir målt til kortere enn 5,6 m og vil dermed inngå i datagrunnlaget til byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille på lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke inngår i målet. Trafikkarbeidet som innhentes ved hjelp av reisevaneundersøkelser, vil imidlertid kun gjelde reisene som er omfattet av nullvekstmålet (private personbilturer inkludert reiser til og fra møter). Dersom byindeksen gir en vekst i trafikken mens reisevanedataene gir nullvekst, kan det antas at vekst i byindeks skyldes trafikk med lette kjøretøy som ikke omfattes av nullvekstmålet.

### 1.1.3 Gjennomgangstrafikk

I trafikkregistreringene er det ikke mulig å skille ut gjennomgangstrafikk fra lokal trafikk. Plasseringen til byindekspunktene kan ha mye å si for hvor mye gjennomgangstrafikk som blir med i datagrunnlaget. Statens vegvesen har nylig gjennomført en vurdering av gjennomgangstrafikkens størrelse i byområdene. Denne analysen er basert på satellittposisjonsdata og trafikkregistreringer, og har sammenlignet antall kjøreturer som i sin helhet går gjennom byområdet med turer som starter og/eller slutter innenfor området. Se kapittel 3.1.

### 1.1.4 Motorsykler

Motorsykler registreres og inngår i datagrunnlaget på lik linje med andre lette kjøretøy. Tidligere var ikke motorsykler en del av trafikkregistreringene, men dette ble gradvis innført (ulikt tidspunkt for hvert trafikkregistreringspunkt) i perioden 2015 - 2018.

### 1.1.5 Saktegående kø

Med dagens trafikkregistreringsutstyr er det utfordrende å få god datakvalitet når trafikken er veldig saktegående og tidvis stillestående. Punkter med høy andel av denne typen trafikk bør ikke tas med i byindeksen. I slik trafikk vil lengdemålingene til en viss grad bli feil og underkjent. Dermed blir det mindre datagrunnlag for lette kjøretøy.

## **1.2 Områdeavgrensning og vegnett**

Rapporteringen av byindeksen gjelder for byvekstavtalen for Kristiansandområdet med referanseår 2023. Avtalen omfatter kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland.

Veglengder fordelt på vegkategori for gjeldende område er oppsummert i tabell 1.

Tabell 1. *Veglengder.*

<b>Vegkategori</b>	<b>Lengde (km)</b>
Europaveg	61
Riksveg	103
Fylkesveg	753
Kommunalveg	919

Lengden på vegnettet gjelder per 1. januar 2025, og omfatter kun bilveg. Lengde på kryssystem og sideanlegg er utelatt.<sup>1</sup>

Trafikkregistreringene som ligger til grunn for byindeksen foretas i all hovedsak på riks- og fylkesvegnettet. Oversikten viser at kommunalt vegnett har størst samlet lengde, men dette omfatter også alle små boligater som hver for seg har relativt lite trafikk. Trafikkregistreringene på de mer trafikkerte riks- og fylkesvegene vil fange opp en betydelig andel av trafikkmengden i området, og vil sann sett være representativt som grunnlag for et mål på den totale endringen i trafikkmengden.

---

<sup>1</sup>Videre filtrering: kun topologinivå VT+VTKB, kun vegtype kanalisert veg og enkel bilveg, kun veglenketype "hoved". Adskilte løp: kun "Nei" og "Med" - dette som en enkel måte å unngå dobbelttelling av f.eks. toløpstuneller på.

### 1.3 Byindekspunktene

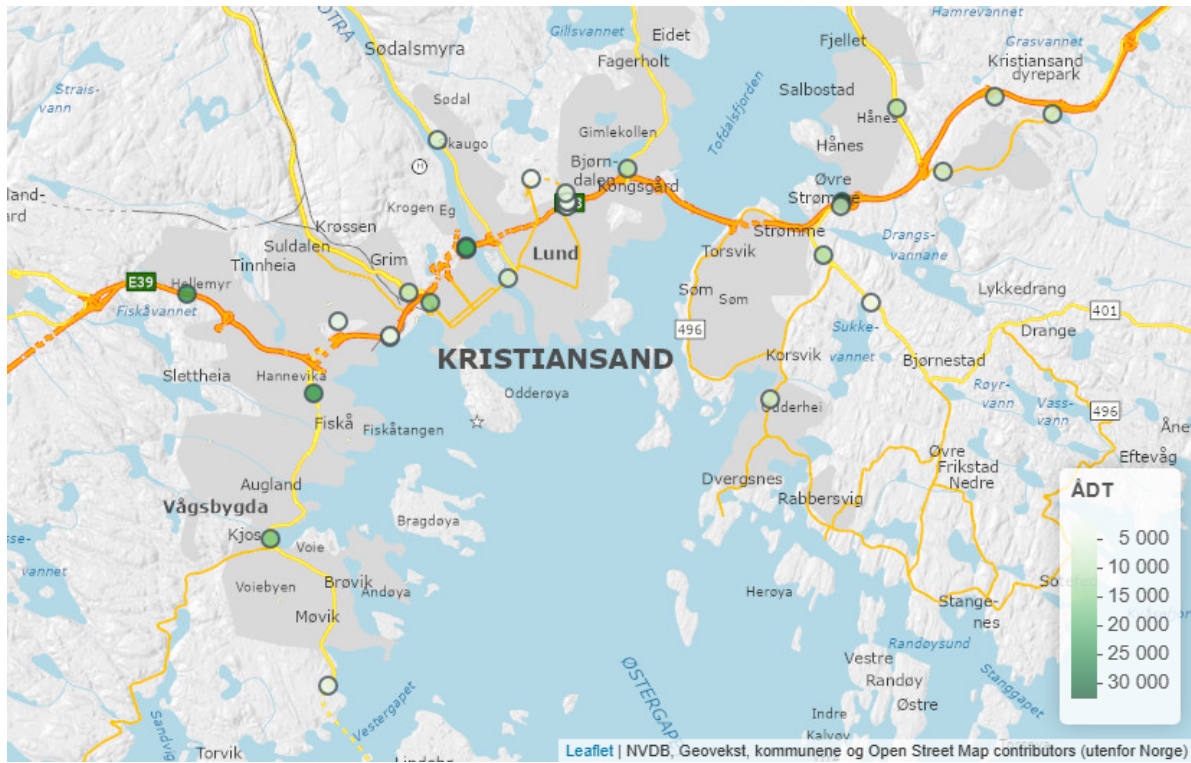
De 31 trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen er listet opp nedenfor. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er oppgitt for lette kjøretøy (målt til kortere enn 5,6 m). NB! I beregning av ÅDT-verdiene er det ikke tatt hensyn til eventuelle strukturelle endringer i vegnettet på samme måte som dette kan føre til ekskluderinger i indeksberegningene. Endring i summert ÅDT for flere punkt kan derfor ikke ukritisk benyttes som mål på endring i trafikkmengde for området.

Tabell 2. Trafikkregistreringspunkt som inngår i byindeksen.

Navn	Vegreferanse	ÅDT referanseår	ÅDT nyeste år	År (nyeste)
Rampe fra Eg	EV18 S1D1 m1488 KD2 m602	1 390	1 480	2025
Rampe mot Eg	EV18 S1D1 m1488 KD3 m152	1 490	1 600	2025
Baneheia østgående	EV18 S1D1 m1804	21 820	21 490	2025
Baneheia vestgående	EV18 S1D1 m4726	21 480	21 200	2025
Rampe mot Lund	EV18 S1D1 m5912 KD1 m131	4 710	4 350	2025
Rampe fra Østre ringvei	EV18 S1D1 m5912 KD2 m110	5 240	4 560	2025
Rampe mot Prestheia	EV18 S1D1 m5912 KD3 m82	5 050	4 600	2025
Rampe fra Lund	EV18 S1D1 m5912 KD4 m24	4 270	3 990	2025
Hånes	EV18 S3D1 m890	32 070	32 370	2025
Fjellro	EV39 S127D1 m759	23 060	22 810	2025
Avkjørsel v/ Wilhelm Krag	EV39 S128D1 m2387	4 400	2 350	2025
Vesterveitunnelen	EV39 S128D1 m3030	5 250	4 980	2025
Grim	RV9 S1D1 m244	9 950	9 620	2025
Bjørndalen	RV41 S1D1 m901	10 750	11 330	2025
Sukkevanet	FV401 S2D1 m5005	2 900	3 000	2025
Strømme	FV401 S3D1 m84	12 250	11 520	2025
Øvre Strømme	FV401 S3D1 m1098	9 420	9 590	2025
Vollevannet	FV452 S1D1 m246	10 650	11 040	2025
Vågsbygdporten	FV456 S1D1 m800	23 380	22 800	2025
Kjos	FV456 S1D1 m3371	16 370	16 510	2025
Flekkerøy	FV457 S1D1 m2603	4 620	4 580	2024
Prestheia	FV471 S1D1 m418	6 560	6 420	2025
Lundsbrua	FV471 S1D1 m2558	7 600	7 140	2025
Jernbanen	FV471 S1D1 m4143	16 020	15 150	2025
Sødal	FV482 S1D1 m2214	6 100	6 620	2025

<b>Navn</b>	<b>Vegreferanse</b>	<b>ÅDT referanseår</b>	<b>ÅDT nyeste år</b>	<b>År (nyeste)</b>
Odderheia	FV496 S1D1 m5970	8 840	8 300	2025
Stokkåsen	FV498 S1D1 m338	8 560	8 420	2025
Barselvannet	FV498 S1D1 m2267	8 950	8 550	2025
Tinnheiveien	KV18470 S1D1 m309	7 080	5 310	2025
Tretjønneveien	KV18900 S1D1 m3280	2 300	2 410	2025
Skibåsen	KV20274 S2D1 m210	11 010	9 790	2025

Kartet i figur 1 viser plasseringen av trafikkregistreringspunktene i avtaleområdet.



Figur 1. Kart som viser trafikkregistreringspunkt og årstdøgntrafikk.

## 2 Endring i trafikkmengde

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikktutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til de fire største byområdene datert 11.12.2019. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett, som betyr at det er trafikknivået i referanseåret 2023 det skal sammenlignes med. Det skal være netto nullvekst i perioden.

### 2.1 Endring i glidende treårsperiode

Tre års glidende indeks blir beregnet ved å ta et gjennomsnitt av trafikknivået de siste tre årene for så å sammenligne dette med trafikknivået i referanseåret. For hvert av trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen benyttes gjennomsnittlig døgntrafikk. For at denne treårs glidende indeksen skal kunne oppdateres månedlig, benyttes gjennomsnittlig døgntrafikk per måned, kjent som månedsdøgntrafikk (MDT).

Det er i perioder bortfall av data som skyldes nedetid på registreringsutstyr eller ensidig påvirkning av større trafikkomlegginger. Et krav om at alle 36 måneder i treårsperioden skal ha data for et trafikkregistreringspunkt, er så strengt at få punkter oppfyller det. For å sikre at flere punkter bidrar med data til beregningen, er det derfor satt krav om at hvert punkt har minst 10 måneder i enhver 12-månedersperiode, samt minst 2 av hver kalendermåned i treårsperioden.

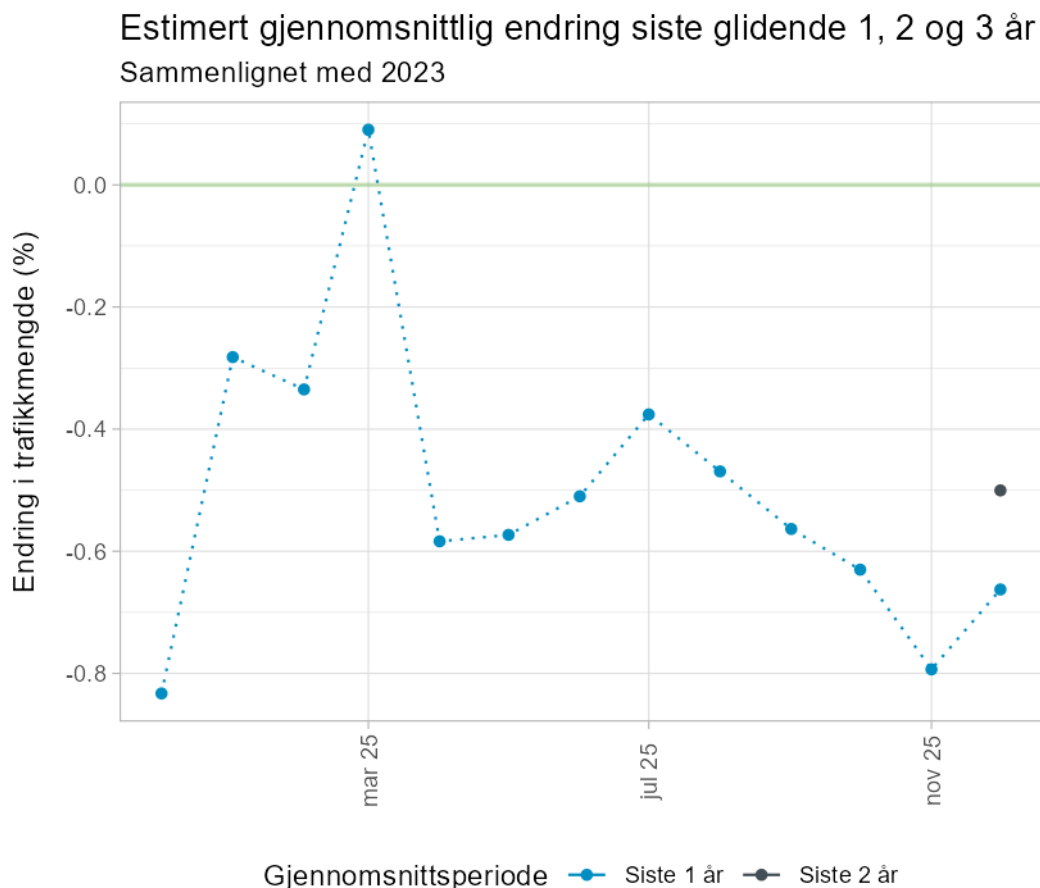
Trafikkmengden som registreres på et trafikkregistreringspunkt representerer en vegstrekning i byområdet. Denne vegstrekningen er avgrenset av kryss i hver ende, og har langs hele sin lengde det samme antall passerende kjøretøy i løpet av et døgn. En slik vegstrekning kalles en trafikklenke. Vegnettet i et byområde består av et antall trafikklenker som alle har ulik trafikkmengde. For at en byindeks skal kunne sammenligne trafikken over tid, må de samme trafikkregistreringspunktene inngå i både treårsperioden og referanseåret.

En ulempe med denne metodikken er at utvalget av trafikkregistreringspunkter begrenses til de som hadde gode nok data i referanseåret.

En treårs glidende indeks er tilgjengelig fra og med det er gått tre år etter referanseåret.

## 2.2 Endring i ett- og toårsperiode

Tre års glidende indeks glatter ut trender som er av kortere varighet, men som kan være synlige dersom den glidende indeksen beregnes for kortere perioder. Eksempelvis kan en økende trend i trafikken som har oppstått det siste året bli lite synlig i den tre års glidende indeksen dersom de to første årene var stabile eller hadde nedgang. For å kunne si noe om hvilken utvikling den tre års glidende indeksen kan få framover i tid, er det nyttig å se tilsvarende glidende indekser for perioder på ett og to år. Dette vises i figur 2.



Data: Statens vegvesen, Agder fylkeskommune.

Figur 2. Tidsserier med ett, to og tre års glidende indeks.

Dersom trafikkmengden i årene framover blir liggende på samme nivå som i dag, vil det glidende gjennomsnittet for både 2 og 3 år sammenfalle med det som gjennomsnittet for 1 år ligger på i dag.

## 2.3 Endring per år

Endring i trafikkmengde er også beregnet for hele kalenderår. I stedet for et tre års glidende gjennomsnitt beregnes en indeks mellom to påfølgende år. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes da registrert trafikk dato for dato og time for time.

Indekstall som gjelder for lengre perioder enn to påfølgende år er beregnet som en kjedet indeks av de årlige indeksene.<sup>2</sup>

Tabell 3 viser den årlige indeksen, samt en prosentvis endring sammenlignet med referanseåret i form av kjedet indeks.

Tabell 3. Årlig indeks, og kjedet årlig indeks.

Periode	Antall punkt	Byindeks (endring i trafikkmengde) (%)	Konfidensintervall (%-poeng)
2023-2024 jan-des	28	-0,6	(-1,8, 0,6)
2024-2025 jan-des	25	-0,5	(-2,2, 1,2)
2023-2025 jan-des	28	-1,1	(-3,1, 0,9)

Beregningene estimerer her at endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2024 til 2025 var -0,5 %. Et 95 % konfidensintervall går fra -2,2 % til 1,2 %.

### 2.3.1 Sammenheng med tre års glidende indeks

Beregningsmetoden for tre års glidende indeks og årlig indeks er litt forskjellig. Det settes ulike krav til hvor mye data som skal være tilgjengelig for hvert punkt over tid, og dermed kan datagrunnlaget bli noe ulikt. Da er det naturlig at resultatene ikke alltid er helt like. Det er viktig å sammenligne konfidensintervallene og hvis disse i stor grad overlapper, så er ikke resultatene signifikant forskjellige.

<sup>2</sup>En kjedet indeks er en multiplikasjon av indekser på desimalform hvor en indeks på 1 tilsvarer ingen endring.

### 3 Spesielle trafikkforhold

Trafikkregistreringspunktene som benyttes i byindeksen dekker kun en andel av det aktuelle vegnettet. Derfor kan det oppstå omfordeling av trafikk i vegnettet som bare delvis fanges opp i datagrunnlaget. Et typisk eksempel er en veg som stenges i en lengre periode i forbindelse med vegarbeid, og som fører til at all trafikken som normalt kjører der må benytte andre veger i området. Da har vi to ulike scenarioer:

1. Den totale trafikkmengden i området er fortsatt den samme, siden omkringliggende vegnett har kapasitet til å føre den omdirigerte trafikken, samt at omkjøringen ikke tar så mye lengre tid at tureterspørselen går ned.
2. Den totale trafikkmengden i området går ned som følge av manglende kapasitet i omkringliggende vegnett, eventuelt at omkjøringsruter blir for lange, og med det tidkrevende, som gjør tureterspørselen lavere.

Formålet med en byindeks er å estimere en generell trend i trafikktviklingen over tid. Byindeksen skal derfor ikke få et endringsbidrag fra stengingen i scenario 1, mens den skal få det i scenario 2. Med full informasjon om trafikken på alle deler av vegnettet, ville byindeksen uten videre ha fanget opp dette. Men siden byindekspunktene bare har data fra deler av vegnettet, må det tas hensyn til det i utvalget av punkter som bidrar til indeksen til enhver tid.

Er det et byindekspunkt på en stengt veg, er det ikke alltid tilfelle at all den omfordelte trafikken fanges opp i andre byindekspunkt. Dette er avhengig av vegnettets struktur omkring den stengte vegen og fordeling av byindekspunktene der. Nedgangen i punktet på stengt veg veies derfor ikke alltid opp av tilsvarende økning i andre punkter, og det er derfor punkt på stengt veg i noen tilfeller tas ut av datagrunnlaget. Da må eventuelle andre punkt som får økning som følge av stengingen også tas ut.

Trafikkregistreringspunkter må derfor ses i sammenheng med langvarige hendelser på vegnettet som medfører omkjøringsruter.

Ved innføring eller fjerning av bomring, tilføring eller fjerning av bomstasjoner, samt endring av bomtakster, vil trafikken påvirkes. Trafikkregistreringspunkter som påvirkes av dette blir ikke tatt ut av datagrunnlaget så lenge de fanger opp trafikkfordelingen på veger som både får økt og redusert trafikk som følge av dette.

#### 3.1 Gjennomgangstrafikk

En overordnet analyse gjennomført av Statens vegvesen viser at andelen gjennomgangstrafikk i byområdet er relativt liten. Det er E18/E39 som har størst andel gjennomgangstrafikk, men den er fortsatt relativt liten sammenlignet med den lokale trafikken. Når disse punktene også vektet sammen med øvrige punkt som kun har lokaltrafikk, vurderes

gjennomgangstrafikk til å gi et ubetydelig bidrag til byindeksen. I tillegg har endringen i gjennomgangstrafikk vært liten.



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

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

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

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**

## Vedlegg 2: Nasjonal reisevaneundersøkelse nøkkeltallsrapport 2025



Opinion:

# NØKKELTALLSRAPPORT 2025

Nasjonalt reisevaneundersøkelse

26. februar, 2026 (rapport 2025, versjon 2)

# FORORD

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) på vegne av Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Prosjektet er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal reisevaneundersøkelse 2025-2030. SSV er avtaleeier/kontraktansvarlig på vegne av transportvirksomhetene.

Denne nøkkeltallsrapporten er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagavdeling for kvantitativ analyse og statistikk og godkjent av oppdragsgiver. Henvendelser om rapport og datagrunnlag, samt gjennomføringsmetode, kan rettes til Opinions RVU-team v/senior prosjektleder eller kundeansvarlig. For tilgang til datasett og tilhørende RVU Metodedokument henviser vi til SVV v/Oskar Kleven ([oskar.kleven@vegvesen.no](mailto:oskar.kleven@vegvesen.no)).

Rapporten inneholder overordnet beskrivelse av gjennomføringsmetode for RVU 2025 og resultater for utvalgte sentrale indikatorer. For metodiske detaljer vedr. siste års gjennomføring henvises det til RVU Metodedokument. For detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltallsrapporter på [vegvesen.no](http://vegvesen.no).

## **Opinions RVU-team består av:**

Ole Brauteset, seniorrådgiver/partner, kundeansvarlig ([ob@opinion.no](mailto:ob@opinion.no))

Roar Teige, senior prosjektleder ([roar@opinion.no](mailto:roar@opinion.no))

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Ida-Marie Veland, analytiker

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, teknisk ansvarlig

Reidar Dischler, seniorrådgiver/partner, fagsjef kvantitativ analyse og statistikk

# OPPSUMMERING

## (Fra kapittel 3, nasjonalt utvalg og byvekstvtaleområdene)

På landsbasis har 90 prosent av befolkningen (18 år eller eldre) førerkort for bil. I Oslo-området er andelen med førerkort noe lavere, 86 prosent, mens både Nedre Glomma og Kristiansandsregionen ligger på 91 prosent. Disse resultatene er meget stabile over tid.

På nasjonalt nivå holder andelen som eier eller disponerer bil seg stabil over tid med 84 prosent, mens i Trondheims-området har den økt fra 78 prosent i 2022 til 81 prosent i 2025. I Oslo-området, Bergens-området og Nord-Jæren har andelen sunket med to prosentpoeng i samme periode til henholdsvis 74 prosent, 78 prosent og 84 prosent. Andelen som eier eller disponerer elbil eller hybridbil har økt både nasjonalt og i byvekstvtaleområdene gjennom hele perioden fra 2022. Økningen for samtlige områder fra 2022 til 2025 er i intervallet 11 til 14 prosent.

Ser vi på tilgang til elsykkel, viser denne en stigende trend fra 2022 til 2025. 20 prosent av befolkningen i Norge har tilgang til elsykkel. Størst øking på Nord-Jæren fra 21 prosent i 2022 til 30 prosent i 2025. Dette samtidig som at tilgang på sykkel generelt ser ut til å ha sunket noe over tid. Dette kan henge sammen med utbredelse av elsparkesykkeltilbudet, (men kan også skyldes endringer i spørreskjema i 2025.)

Bruk av ulike «personlige» transporttjenester er utbredt over hele landet, men omfang og fordeling varierer. Dette er nytt spørsmål av året der vi ser at leie av elsparkesykkel via app og bestillingstransport fra lokalt kollektivselskap er de tjenestene som størst andeler av befolkningen har brukt i løpet av siste 12 måneder.

Hver nordmann foretar i snitt 2,51 reiser per dag. Det er flest daglige reiser på Nord-Jæren (2,68) og færrest i Nedre Glomma (2,48). Sammenliknet med 2022 har antall daglige reiser økt i nasjonalt utvalg (fra 2,42 i 2022 til 2,51 i 2025), Oslo-området (fra 2,51 i 2022 til 2,63 i 2025) og Bergens-området (fra 2,48 i 2022 til 2,58 i 2025).

Fordeling av reiseformål er relativt lik i alle områder. Nasjonalt er største andeler av reiseformål handle-/servicereiser (28 prosent), fritidsreiser (22 prosent) og arbeidsreiser (20 prosent).

Bilen er fortsatt det foretrukne transportmiddelet, 61 prosent av reisene nasjonalt skjer med bil (som fører eller passasjer). Bilandelen er på sitt høyeste i Nedre Glomma (72 prosent av reisene) og lavest i Oslo-området (42 prosent av reisene). Alternativer som kollektivtransport og gange har størst oppslutning i Oslo-området (kollektivt 21 prosent, gange 27 prosent av reisene) og Tromsø (kollektivt 15 prosent, gange 24 prosent av reisene), mens sykkelandelen er høyest i Trondheims-området, Nord-Jæren og Kristiansandsregionen (syv prosent av reisene). Den er lavest i Bergens-området (tre prosent av reisene) og Nedre Glomma (fire prosent av reisene).

Nasjonalt er kollektivtilgangen beregnet til å være «svært god» (definisjon: minst 4 avganger i timen fra en holdeplass innen 1 km avstand fra bostedsadresse) for halvparten av befolkningen. 86 prosent av befolkningen i Oslo-området har svært gode tilgang. Lavest score i Kristiansansregionen der 48 prosent har svært god tilgang.

Når det gjelder parkering på arbeidsplassen, varierer både tilgang og muligheten for gratis parkering betydelig mellom byveksttaleområdene. Spørsmålet er stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, der vi først spør om arbeidsgiver har parkeringsplass til ansatte og videre om hen må betale for å parkere der. 63 prosent av «målgruppen» har gratis tilgang på nasjonalt nivå. De største forskjellene finner vi mellom Oslo-området, hvor tilgangen er mer begrenset (46 prosent), og Nedre Glomma (70 prosent) og Nord-Jæren (67 prosent).

Ser vi på parkering hjemme, har 89 prosent av befolkningen (18 år eller eldre) plass til minst én bil ved egen bolig. Oslo-området skiller seg ut med lavest tilgang til egen parkering med 76 prosent, fulgt av Bergens-området med 83 prosent. Høyest andel i Nedre Glomma der 95 prosent har egen parkering ved bolig

# INNHALDSFORTEGNELSE

<b>Forord</b>	<b>1</b>
<b>Oppsummering</b>	<b>2</b>
<b>Innholdsfortegnelse</b>	<b>4</b>
<b>Figurregister</b>	<b>7</b>
<b>Tabellregister</b>	<b>9</b>
<b>Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner</b>	<b>10</b>
1.1 Bakgrunn og formål .....	10
1.2 Reisedefinisjon .....	11
1.3 Daglige reiser .....	11
<b>Kapittel 2: Gjennomføring og metode</b>	<b>13</b>
2.1 Populasjon og utvalg .....	13
2.2 Invitasjon og rekruttering .....	15
2.3 Spørreskjema .....	16
2.4 Respons og vekting .....	17
2.6 Om rapporten og tolkning av resultater .....	18
2.7 Geografisk inndeling av rapporten .....	19
<b>Kapittel 3: Resultater for byvekstavtaler</b>	<b>20</b>
3.1 Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester .....	21
3.1.1 Andel med førerkort .....	21
3.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid .....	22
3.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil .....	23
3.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid .....	24
3.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel .....	26
3.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid .....	27
3.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025) .....	29
3.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde .....	30
3.2.1 Antall reiser .....	30

3.2.2	Antall reiser, utvikling over tid .....	31
3.2.3	Reisens formål .....	32
3.2.4	Reisetid, andel av reiser fordelt på tid .....	33
3.2.5	Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde .....	34
3.3	Transportmiddelfordeling .....	35
3.3.1	Transportmiddelfordeling .....	35
3.3.2	Transportmiddelfordeling, utvikling over tid .....	36
3.3.3	Transportmiddelfordeling for ulike reiseformål .....	37
3.4	Kollektivtilgang .....	40
3.5	Parkering .....	42
3.5.1	Parkering hjemme .....	42
3.5.2	Parkering ved arbeidsted .....	43
3.5.3	Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid .....	44
<b>Kapittel 4: Resultater for bykommuner - Grafikkrapport</b>		<b>45</b>
<hr/>		
4.1	Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester .....	45
4.1.1	Andel med førerkort .....	45
4.1.2	Andel med førerkort, utvikling over tid .....	46
4.1.3	Andel som eier eller disponerer bil/elbil .....	47
4.1.4	Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid .....	48
4.1.5	Tilgang til sykkel/elsyssel .....	50
4.1.6	Tilgang til sykkel/elsyssel, utvikling over tid .....	51
4.1.7	Bruk av transporttjenester (nytt i 2025) .....	53
4.2	Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde .....	54
4.2.1	Antall reiser .....	54
4.2.2	Antall reiser, utvikling over tid .....	55
4.2.3	Reisens formål .....	56
4.2.4	Reisetid, andel av reiser fordelt på tid .....	57
4.2.5	Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde .....	58
4.3	Transportmiddelfordeling .....	59
4.3.1	Transportmiddelfordeling .....	59
4.3.2	Transportmiddelfordeling, utvikling over tid .....	60
4.3.3	Transportmiddelfordeling for ulike reiseformål .....	61
4.4	Kollektivtilgang .....	64
4.5	Parkering .....	65
4.5.1	Parkering hjemme .....	65
4.5.2	Parkering ved arbeidssted .....	66
4.5.3	Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid .....	67

---

5.1 Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester .....	69
5.1.1 Andel med førerkort .....	69
5.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid .....	70
5.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil .....	71
5.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid .....	72
5.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel .....	74
5.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid .....	75
5.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025) .....	77
5.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde .....	78
5.2.1 Antall reiser .....	78
5.2.2 Antall reiser, utvikling over tid .....	79
5.2.3 Reisens formål .....	80
5.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid .....	81
5.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde .....	82
5.3 Transportmiddelfordeling .....	83
5.3.1 Transportmiddelfordeling .....	83
5.3.2 Transportmiddelfordeling, utvikling over tid .....	84
5.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reisemål .....	85
5.4 Kollektivtilgang .....	88
5.5 Parkering .....	89
5.5.1 Parkering hjemme .....	89
5.5.2 Parkering ved arbeidssted .....	90
5.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid .....	91

# FIGURREGISTER

Figur 1: Eksempel på reiseregistrering/kategorisering for en normal reisedag.....	12
Figur 2: Respons i RVU 1985 - 2025. Prosent .....	17
Figur 3: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025) .....	21
Figur 4: Andel med førerkort, utvikling over tid.....	22
Figur 5: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025) .....	23
Figur 6: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid .....	24
Figur 7: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid.....	25
Figur 8: Tilgang til sykkel/elsykkel (2025).....	26
Figur 9: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid .....	27
Figur 10: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid .....	28
Figur 11: Bruk av "personlige" transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025).....	29
Figur 12: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025) .....	30
Figur 13: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område .....	31
Figur 14: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025) .....	32
Figur 15: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025) .....	33
Figur 16: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025) .....	34
Figur 17: Transportmiddelfordeling per utvalg/område (2025).....	35
Figur 18: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid.....	36
Figur 19: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025).....	37
Figur 20: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025) .....	38
Figur 21: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025) .....	39
Figur 22: Kollektivtilgang byvekstomtaleområder (2025) .....	41
Figur 23: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025).....	42
Figur 24: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025).....	43
Figur 25: Gratis parkering på jobb, utvikling over tid .....	44
Figur 26: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025) .....	45
Figur 27: Andel med førerkort, utvikling over tid.....	46
Figur 28: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025) .....	47
Figur 29: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid .....	48
Figur 30: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid.....	49
Figur 31: Tilgang til sykkel/elsykkel (2025).....	50
Figur 32: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid .....	51
Figur 33: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid .....	52
Figur 34: Bruk av «personlige» transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025) .....	53
Figur 35: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025) .....	54
Figur 36: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område .....	55
Figur 37: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025) .....	56
Figur 38: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025) .....	57

Figur 39: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025) .....	58
Figur 40: Transportmiddelfordeling i bykommuner (2025) .....	59
Figur 41: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid.....	60
Figur 42: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025).....	61
Figur 43: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025) .....	62
Figur 44: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025) .....	63
Figur 45: Kollektivtilgang bykommuner (2025) .....	64
Figur 46: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025).....	65
Figur 47: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025).....	66
Figur 48: Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid .....	67
Figur 49: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025) .....	69
Figur 50: Andel med førerkort, utvikling over tid.....	70
Figur 51: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025) .....	71
Figur 52: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid .....	72
Figur 53: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid.....	73
Figur 54: Tilgang til sykkel eller elsykkel (2025).....	74
Figur 55: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid .....	75
Figur 56: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid .....	76
Figur 57: Bruk av «personlige» transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025) .....	77
Figur 58: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025) .....	78
Figur 59: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område .....	79
Figur 60: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025) .....	80
Figur 61: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025) .....	81
Figur 62: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025) .....	82
Figur 63: Transportmiddelfordeling per utvalgsregion (2025) .....	83
Figur 64: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid.....	84
Figur 65: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025).....	85
Figur 66: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025) .....	86
Figur 67: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025) .....	87
Figur 68: Kollektivtilgang bykommuner (2025) .....	88
Figur 69: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025).....	89
Figur 70: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025).....	90
Figur 71: Gratis parkering på jobb, utvikling over tid .....	91

# TABELLREGISTER

Tabell 1: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2025 .....	14
Tabell 2: Kommuner som inngår i byvekstavtalene, antall intervju og befolkning.....	20
Tabell 3: Kommuner som inngår i tilleggsutvalsregionene, antall intervju og befolkning .....	68

# KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER

## 1.1 Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført første gang i 1985 og siden den gang er den gjennomført som et tidsavgrenset prosjekt i årene 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/2014. Fra 2016 gikk en over til årlig kontinuerlig RVU med datainnsamling jevnt fordelt gjennom hele året.

Formålet med RVU er å kartlegge og analysere befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. RVU-data er grunnlag for planlegging og modellutvikling innenfor transportsektoren, og er blant annet blitt brukt i arbeidet med:

- ❖ Stortingsmeldinger og Nasjonal Transportplan (NTP)
- ❖ Lokal og regional areal- og transportplanlegging
- ❖ Analyser av konkurranseflater og markedsandeler
- ❖ Persontransportmodeller
- ❖ Statistikk og eksponeringstall
- ❖ Prognoser
- ❖ Ulike mobilitetsanalyser knyttet til velferd, tidsbruk, livsstil etc.

Fra og med avtaleåret 2025 er hovedformålet for RVU formulert som følger:

- ❖ Statistikk om reisevaner, nasjonalt/lokalt, som grunnlag for etablering og kalibrering av transportmodeller
- ❖ Oppfølging av indikatorer som vist i BVA avtaler, spesielt trafikkarbeid

RVU omfatter alle personreiser som foretas på daglig basis, og for deler av utvalget, lengre reiser som gjøres sjeldnere. Inkludert er bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Undersøkelsen gir data om befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om omfanget av reiser, hvordan og hvorfor folk reiser og hvordan reiseaktiviteten varierer på tvers av ulike grupper i befolkningen.

Data fra RVU brukes i forbindelse med planlegging innenfor vei- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i trafikksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Dataene er også viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske regioner.

## 1.2 Reisedefinisjon

En reise defineres her som enhver forflytning utenfor bolig eller oppholdssted, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilke(t) transportmiddel som brukes.

I RVU gjøres det et skille mellom reiser som hen har foretatt på en bestemt dag siste døgn, og «lange reiser» innenfor de siste 30 dager. Lange reiser defineres enten som reiser på minst 100 km en vei, eller reiser til/fra utlandet, eller reiser som inkluderer bruk av fly. Lange reiser er ikke inkludert i denne nøkkelrapporten.

## 1.3 Daglige reiser

Daglige reiser kategoriseres og avgrenses i datamaterialet, ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken kategorisert som en handlereise, en reise til arbeid en arbeidsreise osv.

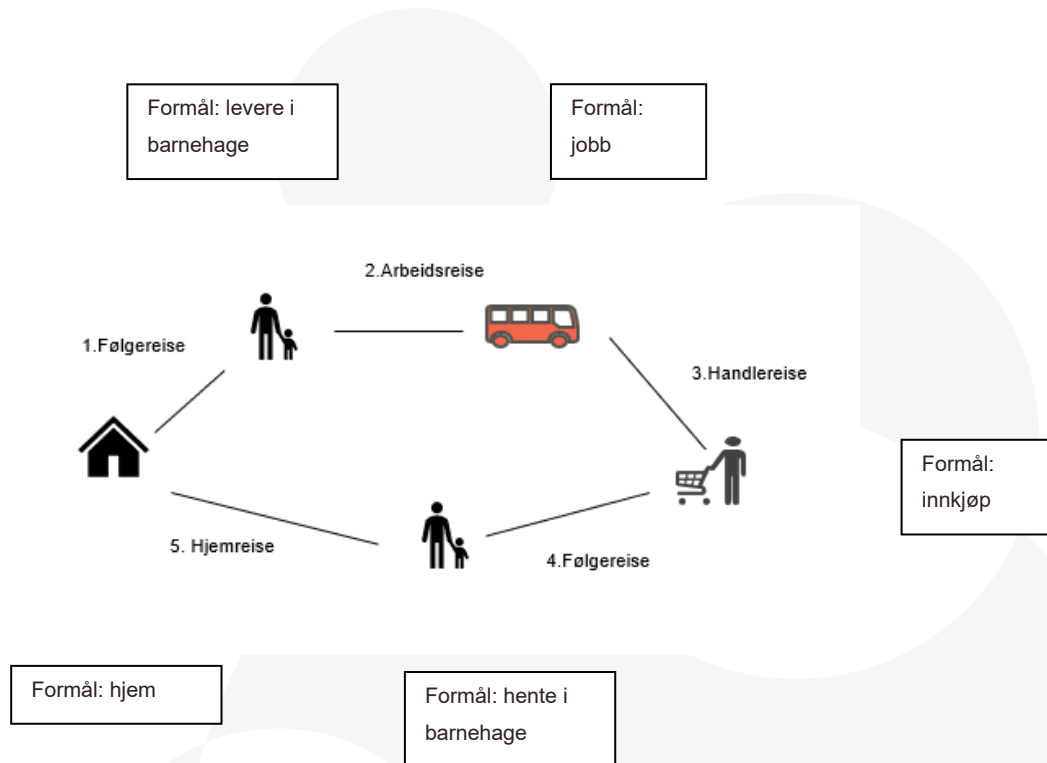
Reiser som ender i eget hjem registreres av publikum/respondenter som en hjemreise, men kategoriseres i datamaterialet ut fra formålet på foregående reise. Ut fra disse reglene vil en reise fra arbeidet og hjem kategoriseres i datamaterialet som en arbeidsreise, og en reise hjem fra et besøk hos en venn, som en besøksreise.

På én reise kan hen bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på lik linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler.

Reisedefinisjonen i RVU er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren nedenfor illustrerer hvordan reisene registreres og kategoriseres ut fra formålet med reisen. I datamaterialet ville her reise nummer 5 (hjemreise) blitt kategorisert som en følgereise. Hele reisedagen ville her totalt blitt summert til 5 helreiser.

Figur 1: Eksempel på reiseregistrering/kategorisering for en normal reisedag



Når man reiser hjemmefra om morgenen for å levere i barnehagen og så reiser videre derfra til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter den definisjonen som brukes i RVU: Dette kategoriseres som en følgereise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen).

Begrepene og kategoriene kan i en del sammenhenger stride mot respondentens oppfatning av et eget daglig bevegelsesmønster og hva som er en reise. Mange som har levert i en barnehage på vei til jobben, vil gjerne tenke at en her har gjort kun en reise, til arbeidsted, men stoppet på veien for å levere i barnehagen.

«Avviket», mellom enkeltreiser RVU ønsker å samle presis informasjon om og publikums egne forståelser av eget reisemønster er en mange faktorer som medfører at RVU er en kompleks undersøkelse å designe og gjøre forståelig for respondent.

# KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For flere detaljer henvises det til RVU Metodedokument.

## 2.1 Populasjon og utvalg

Populasjonen i RVU, fra og med 2025, er bosatte i Norge som er 15 år og eldre. Tidligere år har populasjonen vært 13 år og eldre.

Samtlige utvalg er trukket fra det nasjonale folkeregisteret, med en rekke uttrekk i løpet av året, slik at en kontinuerlig benytter utvalg fra en nasjonal oppdatert grunnkilde. En har tilstrebet en jevn og kontinuerlig datainnsamling gjennom hele året for blant annet å kunne studere reisemønster i sesonger, og på hverdager versus helg.

Det totale utvalget for RVU består av et nasjonalt representativt trukket utvalg, samt en rekke regionale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske regioner som er bevisst kvotert opp for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene. Blant annet er det beskrevet krav til antall intervjuer i regionale tilleggsutvalg i gjeldende Byveksttaler.

Rammeavtalen om RVU åpner for at kommuner, fylker og samarbeidende regioner, samt byveksttaleområder kan bestille ekstra intervju/tilleggsutvalg i selvvalgt geografisk område, som avrop på gjeldende rammeavtale.

Sammensetningen av utvalg i RVU 2025 er vist i tabell 1 på neste side. Som vist i tabellen, er intervjugrunnlagene/utvalgsprosentene varierende mellom regioner med tilleggsutvalg. Det fremkommer også at utvalgsprosenten naturlig nok er lavere i det nasjonale utvalget.

Til sammen 73 kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2025. Dette utgjør 20 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen per 1.1.2024). 61 prosent av befolkningen over 15 år (pr 2025) bor i disse kommunene. Nasjonalt utvalg er trukket representativt, kvotert på 15 fylker og det er totalt gjennomført 4343 intervjuer.

Intervjugrunnlaget avgrensner hvilke geografiske inndelinger som kan egne seg for regionale/lokale analyser. Generelt kan regioner med tilleggsutvalg analyseres separat og ytterligere inndeles i mindre geografiske enheter. Regioner uten tilleggsutvalg inngår som en del av nasjonalt utvalg. I det Nasjonale utvalget er 36 kommuner uten respondenter, 222 kommuner er med færre enn 10

respondenter. Med andre ord har kommuner og fylker som ikke inngår i tilleggsutvalg, som hovedregel utilstrekkelig intervjugrunnlag for egne geografiske inndelinger/analysemuligheter.

Tabell 1: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2025

Utvalg	Antall kommuner	Befolkning (15+) SSB 01.01.2025	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Nasjonalt utvalg	*	4 691 770	4 343	0,09 %
Oslo-området	20	1 210 253	14 854	1,23 %
<b>Trondheimsregionen</b>	8	267 304	<b>5 755</b>	2,15 %
Bergensregionen	10	380 043	5 718	1,50 %
Region Nord-Jæren	9	296 357	5 158	1,74 %
Tromsø	1	67 343	3 062	4,55 %
Nedre Glomma	2	123 086	4 128	3,35 %
Kristiansandsregionen	5	126 150	5 113	4,05 %
Grenland	4	93 679	2 143	2,29 %
Buskerudbyen	4	154 427	2 604	1,69 %
Rest-Østfold inkl. Moss og Halden	10	142 495	2 271	1,59 %
Totalt (tilleggsutvalgene)	73	2 861 137	50 806	1,78 %
Totalt (alle utvalg)			55 149	

\* Det nasjonale utvalget er basert på representativt uttrekk, kvotert på fylker

## 2.2 Invitasjon og rekruttering

Utvalget er kontaktet via personlig brev. I brevet, som sendes fra Opinion, på vegne av de nasjonale transportvirksomhetene, er det informasjon om undersøkelsen, rettigheter, personvern og kontaktinformasjon til Opinions supportsenters, samt oppdragsgivers representant. Videre inneholder brevet direkte lenke/QR-kode til selve web skjema.

For å sikre at respondent besvarer for sine reiser «siste døgn», låses dato for aktuell reisedag idet respondent åpner skjema. Denne «låste» reisedag/dato informeres om gjentatte ganger gjennom besvarelsen.

Den delen av utvalget som ikke svarer følges opp av Opinion ved hjelp av e-post, sms og via telefon, etter fastlagte oppfølgingsrutiner. Første oppfølging skjer i løpet av 7-14 dager etter utsendelse av brev.

## 2.3 Spørreskjema

I standard RVU skjema inngår en rekke spørsmål om intervjupersonen og dennes husholdning, i tillegg til detaljerte spørsmål om reiseformål og transportmiddelbruk for angitt reisedag. I det nasjonale utvalget inviteres det også til å besvare noen flere spørsmål, som en «del 2 undersøkelse» om «lange reiser», gjennomført siste 30 dager.

Før oppstart av datainnsamling 2025 ble det foretatt en omfattende revisjon av spørreskjema, som blant annet medførte at mediantid er blitt redusert fra ca. 23 minutter i 2024 til under 14 minutter i 2025. Det henvises til metodedokument om flere detaljer om dette.

**Følgende 4 seksjoner er inkludert:**

### 1 Innledende bakgrunn

Tilgang til private transportmidler og brukserfaring med tjenester/ordninger

Bosteder og startadresse reisedagen (stedfesting i Google maps)

Yrkesstatus og oppmøtested (stedfesting i Google maps)

Alle formål med gårsdagens reiser og all bruk av private og offentlige transportmidler for reisedagen

### 2 Reisedagbok

Formål med gårdagens reiser, per reise

Reisested per reise (Google maps for stedfesting, samt avstand og tidsbruk)

Alle transportmidler brukt på den aktuelle reisen (ved bilbruk, detaljer om bilen, ved kollektivbruk,

Entur-oppslag for detaljer om stoppesteder og linjer/ruter)

### 3 Dybdeinformasjon (noe inkludert i reisedagbok, noe i etterkant)

Hjemmekontor

Frekvens per transportmiddel

Flere biler i husholdningen, inkludert detaljer om biltype, eierforhold, drivstoff og dekk (frivillig oppslag mot Autosys med registreringsnummer)

Parkeringsmuligheter, lading av elbil

Skolevei for 13-14 åringer i husstanden (foresatt svarer på vegne av 13-14 åringer)

### 4 Avsluttende bakgrunn

Sosiodemografi, herunder utdanning, stilling/sector, inntekt og husholdningsstørrelse

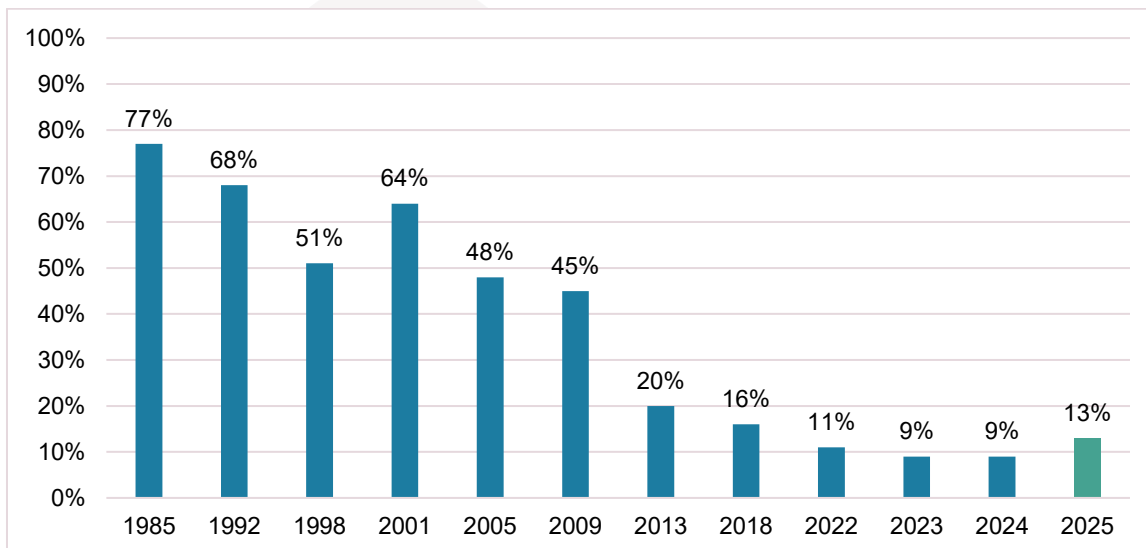
Invitasjon til del 2 skjema om «lange reiser»

Kommentar/responsskjema

## 2.4 Respons og vektning

Responsrater for 2025 er **13 %** som vist nedenfor. Dette er oppgang fra nivåene i perioden 2022-24.

Figur 2: Respons i RVU 1985 - 2025. Prosent



Data frem til og med 2018 er hentet fra: TØI, RVU 2018/19 – nøkkelrapport

Dataene er vektet på følgende variabler per utvalg:

- kjønn
- alder
- geografi
- reisedag

Som tidligere år er datasettene som ligger til grunn for nøkkelrapportene vektet for å representere populasjon for datainnsamlingen. Dette bidrar til at en kan sammenstille årsresultater over tid. Imidlertid vil vi påpeke at utvalg, datainnsamlingsmetode, spørreskjema, kvalitetssikring og vektemetoder har endret seg i RVU over tid. Endringer i opplegg (som alltid er avtalt og godkjent av oppdragiver) kan da medføre at resultatnivåer som viser endring fra det ene året til det andre, kan skyldes metodeendringer og ikke reelle adferdsendringer i populasjonen.

Det henvises til RVU Metodedokument for ytterligere detaljer om respons, frafallsanalyser og vektning.

## 2.6 Om rapporten og tolkning av resultater

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra siste fire års gjennomføringer. For data fra tidligere år henvises det til tidligere nøkkelrapporter (vegvesen.no). Her gjør vi samtidig oppmerksom på at RVU datainnsamling over tid er gjennomført av forskjellige leverandører og med forskjellige datainnsamlingsmetoder, samt at det over tid også har vært gjort en rekke endringer i selve spørreinstrumentet og bearbeiding/vektning av resultater. Med andre ord kan endringer i resultater, skyldes endringer i gjennomføringsopplegg.

Som nevnt er det for 2025 er gjort betydelige forenklinger i spørreskjema. I tillegg er det innført en nedre aldersgrense på 15 år (tidligere 13 år) for å bli invitert til å delta. Grafikk i rapporten som viser tidsserier er ikke korrigert for denne endringen i alder. Et annet moment er at årets nasjonale resultater er basert kun på årets nasjonale utvalg. Tidligere års nasjonale resultater, er basert på "summen" av alle utvalg som var en del av RVU-datainnsamlingen det aktuelle året.

Det er vår anbefaling at en ved tolkning og presentasjon av resultater, spesielt tidsserier, primært vektlegger tydelige tendenser over tid. En bør i mindre grad vektlegge endringer/variasjoner fra år til år. Det er i tillegg Opinions oppfatning at endringer i opplegget i 2025, spesielt i spørreskjema, har bedret reisevaneundersøkelsens validitet og reliabilitet, sammenlignet med tidligere år.

## 2.7 Geografisk inndeling av rapporten

Kristiansand (og byvekstavtalen) er kun inkludert med data for 2025 da det her ikke foreligger tilleggsutvalg for årene 2022, 2023 og 2024. Grenland er av tilsvarende årsak kun inkludert med data for 2024 og 2025. For ordens skyld så nevner vi at Tromsø og Nedre Glomma, benevnes/inngår som byvekstavtaler i tidsseriegrafene for tidligere år, selv om avtalene formelt ble tegnet i 2023 (Tromsø) 2024 (Nedre Glomma).

### **Kapittel 3 omhandler**

7 Byvekstavtaler

### **Kapittel 4 omhandler**

6 storbykommuner, fra byvekstavtalene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tromsø og Kristiansand.

### **Kapittel 5 omhandler**

5 tilleggsutvalsregioner

Der regionene er større enn byvekstavtaleneområdene, som gjelder Bergensregionen, Trondheimsregionen, og Region Nord-Jæren.

Der regionen har tilleggsutvalg men ikke byvekstavtale, som gjelder Buskerudbyen og Grenland.

I tillegg er rapporten «todelt» da transportvirksomhetene har ønsket å vektlegge byvekstavtalene.

**Kapittel 3** er presentert med grafikk og overordnede kommentarer.

**Kapittel 4 og 5** har tematisk samme rekkefølge og resultatvisning som kapittel 3 men er kun presentert med grafisk fremstilling av resultater.

For ytterligere detaljer og nedbrytninger, og tidligere års resultater, henvises det til RVU webportal, tilgjengeliggjort for alle RVU partnere. Alternativt kan en kontakte Opinions RVU team.

Alle data er godkjent av RVU-gruppa.

# KAPITTEL 3: RESULTATER FOR BYVEKSTAVTALER

## Kommuner som inngår i byvekstavtalene, antall intervju og befolkning

Tabell 2: Kommuner som inngår i byvekstavtalene, antall intervju og befolkning

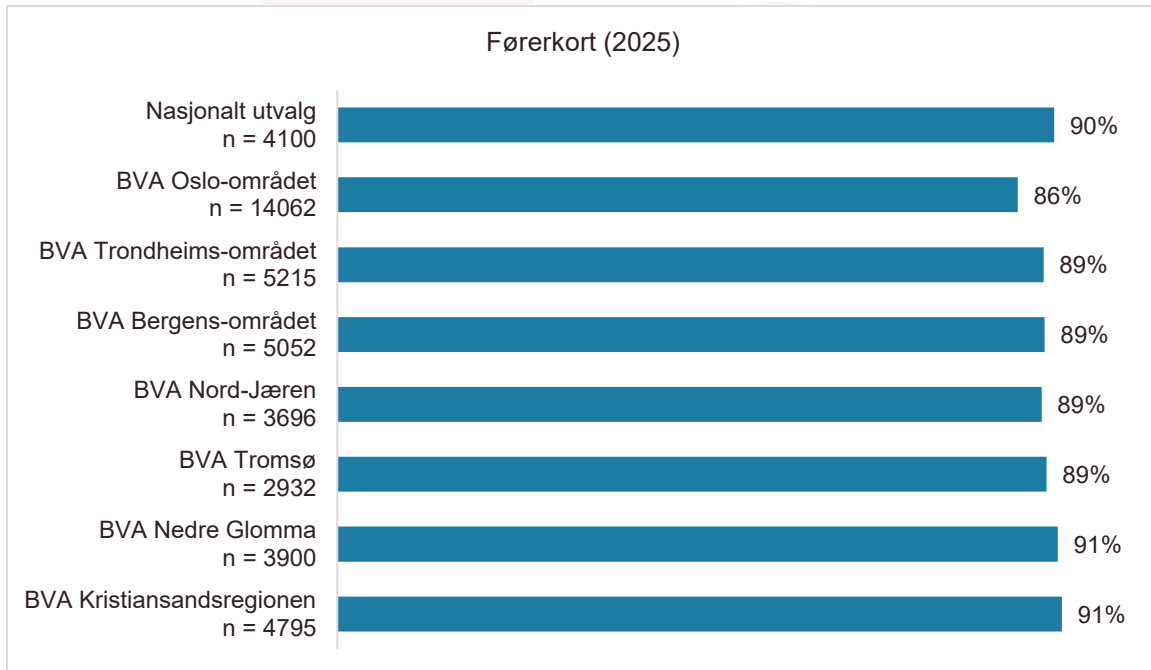
Oslo-området	Antall intervju	Befolkning	Bergens-området	Antall intervju	Befolkning
0301 Oslo	7 335	614 214	4601 Bergen	3 437	248 270
3201 Bærum	1 408	108 273	4624 Bjørnafjorden	386	21 480
3203 Asker	1 007	82 551	4626 Øygarden	614	32 733
3205 Lillestrøm	945	79 543	4627 Askøy	452	24 488
3207 Nordre Follo	944	52 962	4631 Alver	471	24 872
3209 Ullensaker	410	36 903	Total	5 360	351 843
3212 Nesodden	246	16 826	<b>Nord-Jæren</b>		
3214 Frogn	160	14 006	1103 Stavanger	2 216	124 514
3216 Vestby	193	16 189	1108 Sandnes	1 179	68 427
3218 Ås	232	18 566	1124 Sola	402	23 602
3220 Enebakk	107	9 609	1127 Randaberg	155	9 573
3222 Lørenskog	457	41 357	Total	3 952	226 116
3224 Rælingen	201	16 616	<b>Nedre Glomma</b>		
3226 Aurskog-Høland	179	15 366	3105 Sarpsborg	1 661	50 288
3228 Nes	223	20 533	3107 Fredrikstad	2 467	72 798
3230 Gjerdrum	73	6 233	Total	4 128	123 086
3232 Nittedal	260	21 164	<b>Kristiansandsregionen</b>		
3238 Nannestad	157	13 490	4204 Kristiansand	3 949	98 081
3240 Eidsvoll	284	23 331	4215 Lillesand	419	9 742
3242 Hurdal	33	2 521	4216 Birkenes	202	4 396
Total	14 854	1 210 253	4218 Iveland	86	1 114
<b>Trondheims-området</b>			4223 Vennesla	457	12 817
5001 Trondheim	3 940	183 527	Total	5 113	126 150
5028 Melhus	343	14 612	<b>Tromsø</b>		
5029 Skaun	195	6 813	5501 Tromsø	3 062	67 343
5031 Malvik	319	12 126			
5035 Stjørdal	394	20 780			
5059 Orkland	298	15 847			
Total	5 489	253 705			

## 3.1 Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester

### 3.1.1 Andel med førerkort

Nasjonalt har 90 prosent av befolkningen (18 år eller eldre) førerkort for bil. Nedre Glomma og Kristiansandsregionen har begge høyere andel med førerkort, 91 prosent. Oslo-området har lavest andel, 86 prosent.

Figur 3: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)



Spørsmålsstilling:

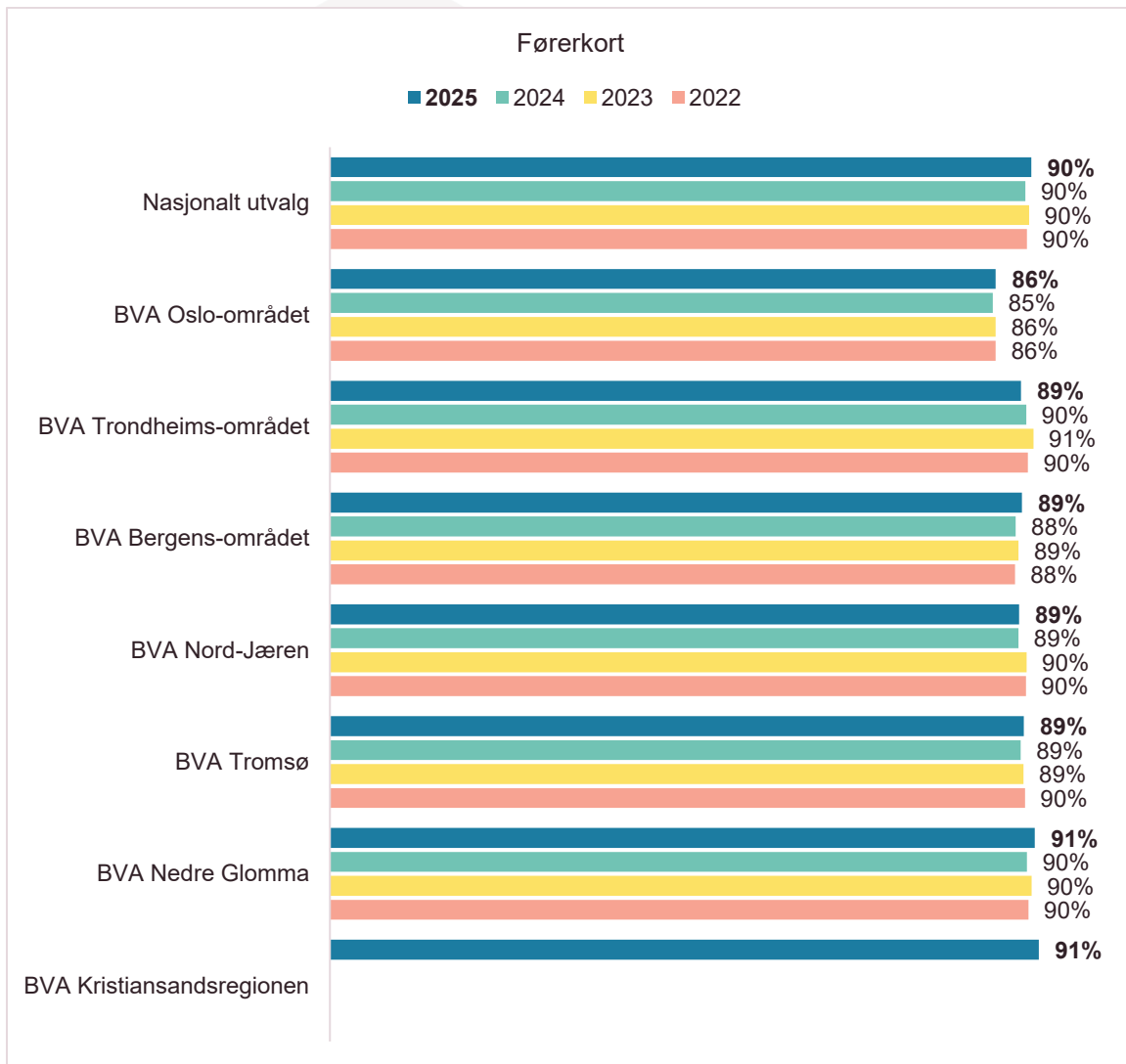
Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.

Base n = antall respondenter

### 3.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid

Som der vises i figuren så er andelen i befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort, meget stabil over tid, i samtlige områder.

Figur 4: Andel med førerkort, utvikling over tid



Spørsmålsstilling:

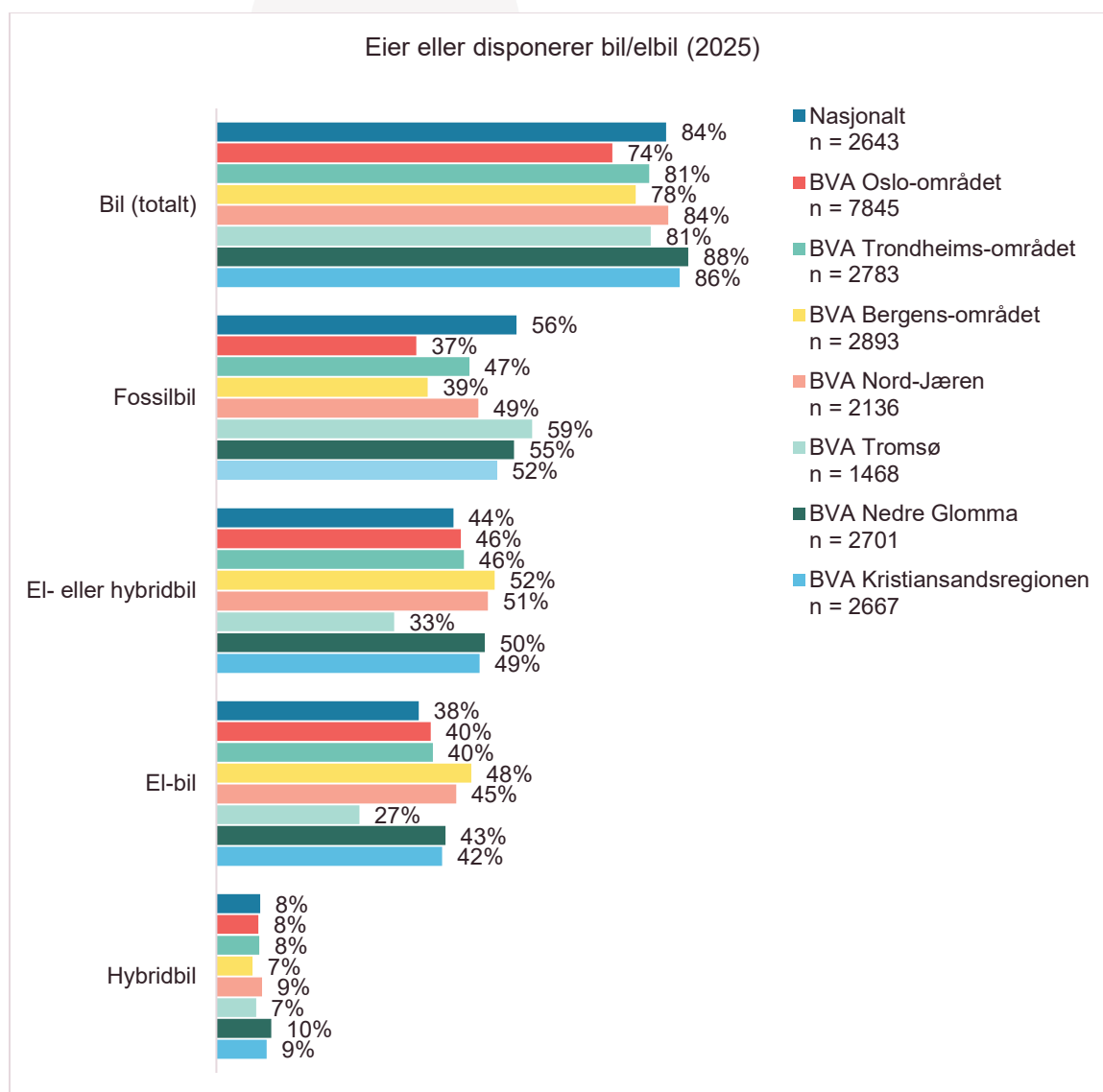
Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.

Base = respondenter

### 3.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil

Andel som eier eller disponerer bil er nasjonalt 84 prosent, lavest andel i Oslo-området med 74 prosent og høyest i Nedre Glomma med 88 prosent. Andelen som svarer fossilbil, er nasjonalt 56 prosent. Vesentlig lavere i Oslo-området, 37 prosent og Bergens-området med 39 prosent. Ca. 4 av 10 sier de eier eller disponerer el-bil. Her skiller Tromsø seg ut der færre en 3 av 10 svarer el-bil.

Figur 5: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)



Avledet fra spørsmål:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff. Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

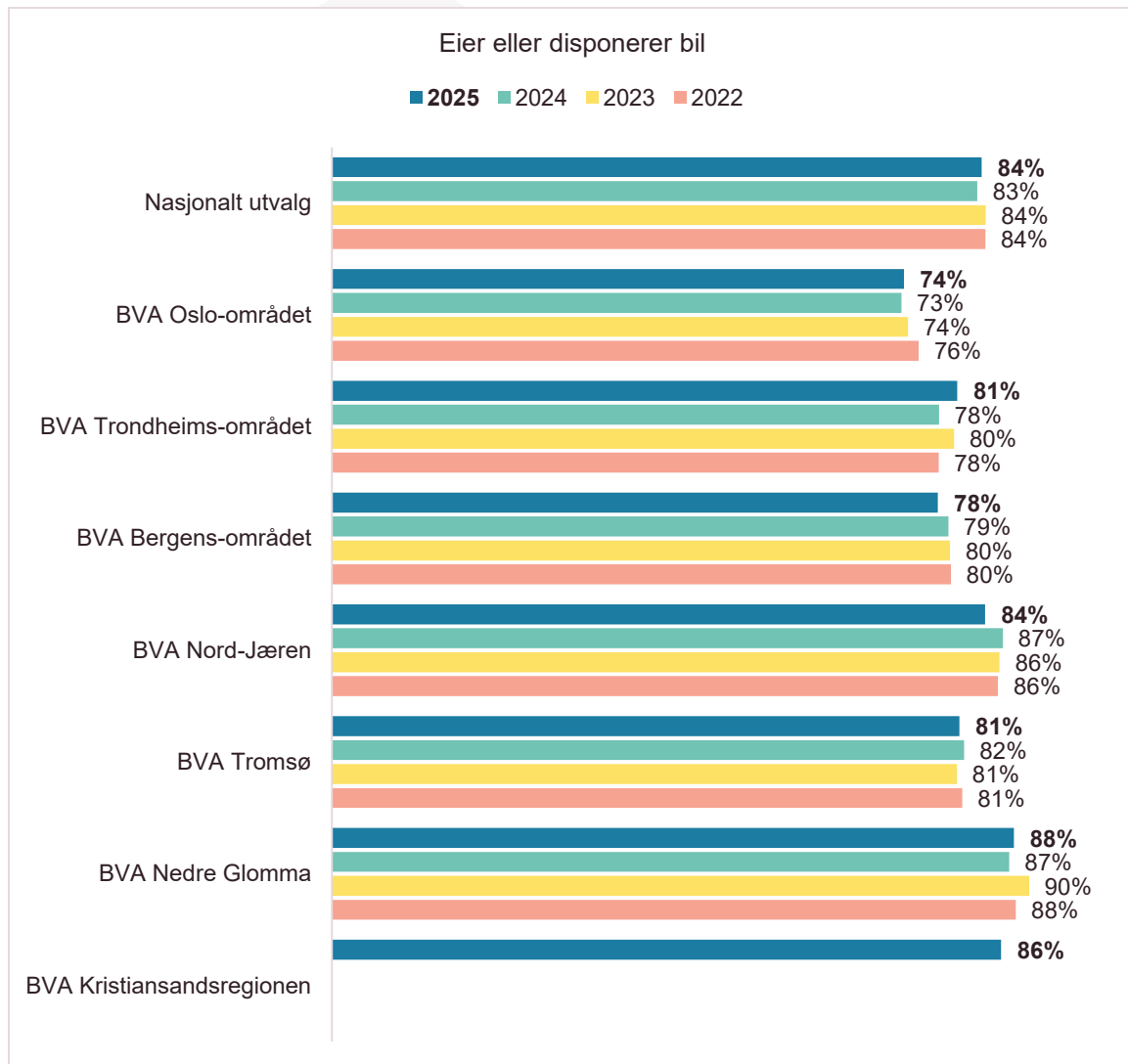
Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert, derfor lavere antall respondenter i alle områder.

Base n = respondenter

### 3.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid

Andelen som eier eller disponerer bil har siden 2022 økt mest i Trondheims-området med 3 prosentpoeng og har sunket mest i Oslo-området og på Nord-Jæren, begge ned med 2 prosentpoeng.

Figur 6: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff. Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

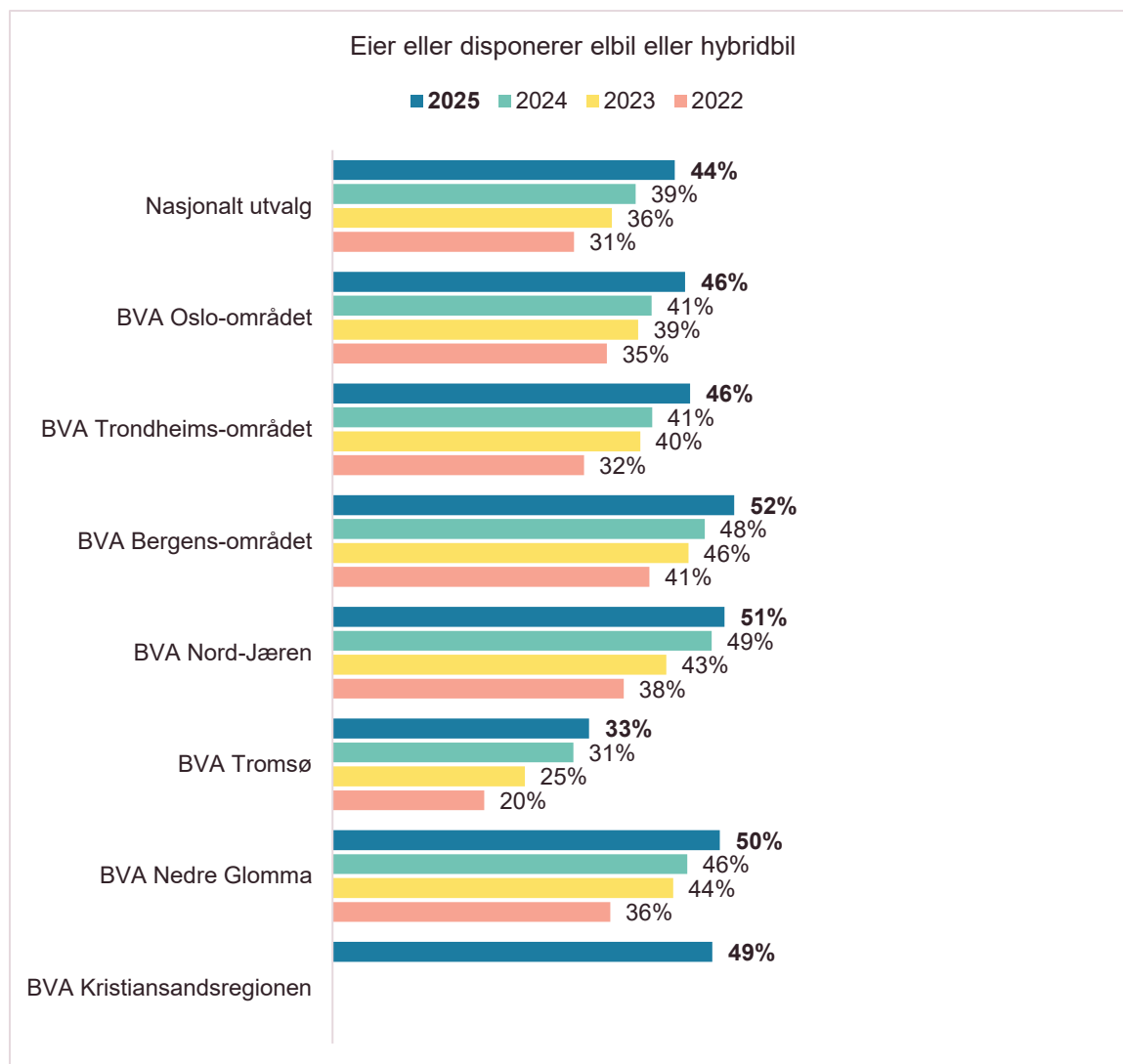
Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert 2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

Andelen som eier eller disponerer elbil eller hybridbil har økt både nasjonalt og i alle områdene i alle år fra 2022.

Figur 7: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff. Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert

2022-2024:

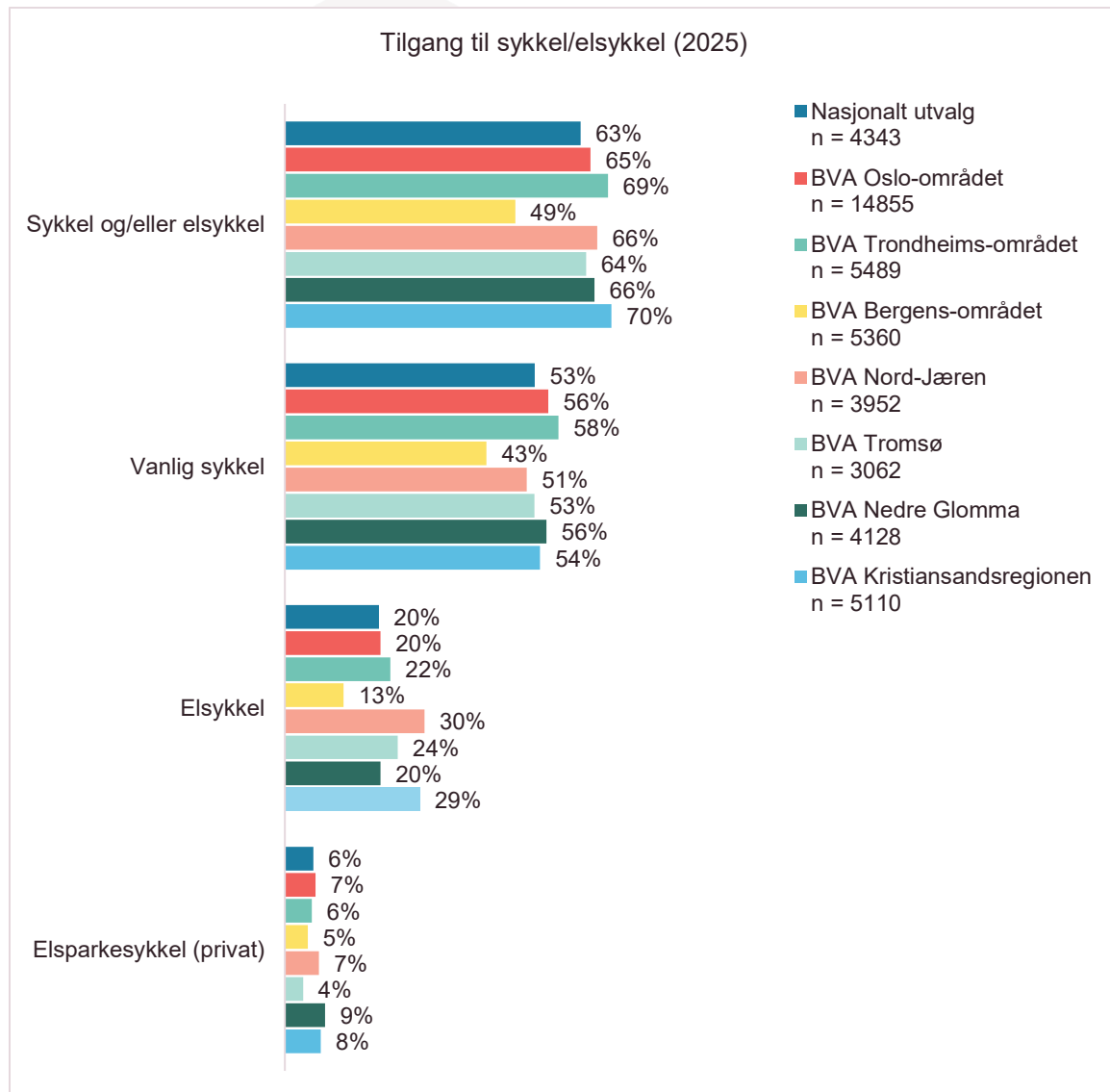
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

### 3.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel

Omtrent 2 av 3 i de ulike områdene svarer at de har sykkel, bortsett fra Bergens-området der kun halve befolkningen oppgir dette. 1 av 5 svarer at de har elsykkel.

Figur 8: Tilgang til sykkel/elsykkel (2025)



Spørsmålstilling:

Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

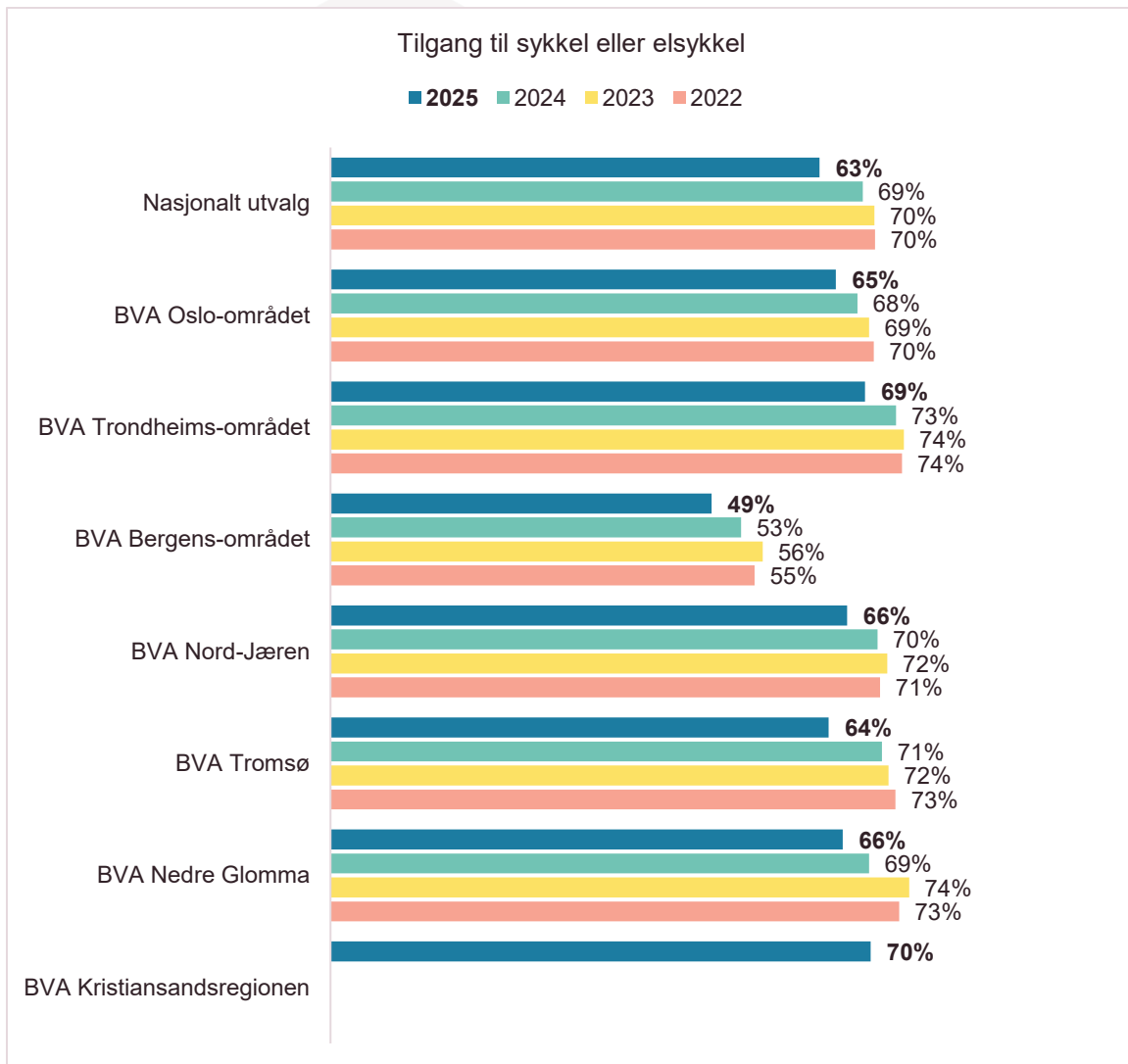
Base n = respondenter

### 3.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid

Total tilgang til egen sykkel har sunket over tid i samtlige områder.

(NB! Noe av nedgangen i 2025 fra 2024 skyldes sannsynligvis endring i spørreskjema fra tidligere år).

Figur 9: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid



Spørsmålstilling:

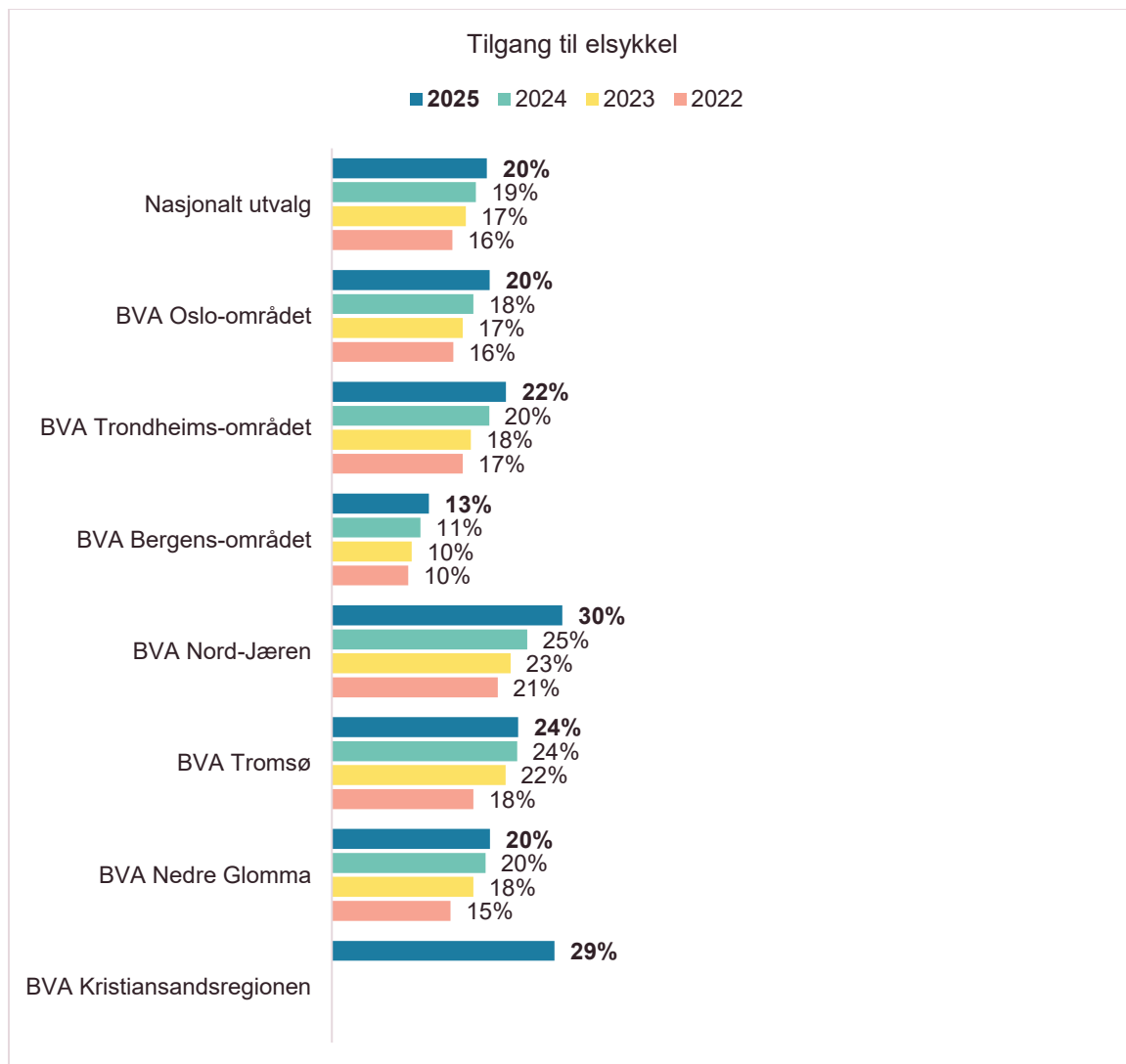
2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler?

Base = respondenter

Tilgang til elsykkel har økt i samtlige områder siden 2022.

Figur 10: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid



Spørsmålsstilling:

2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

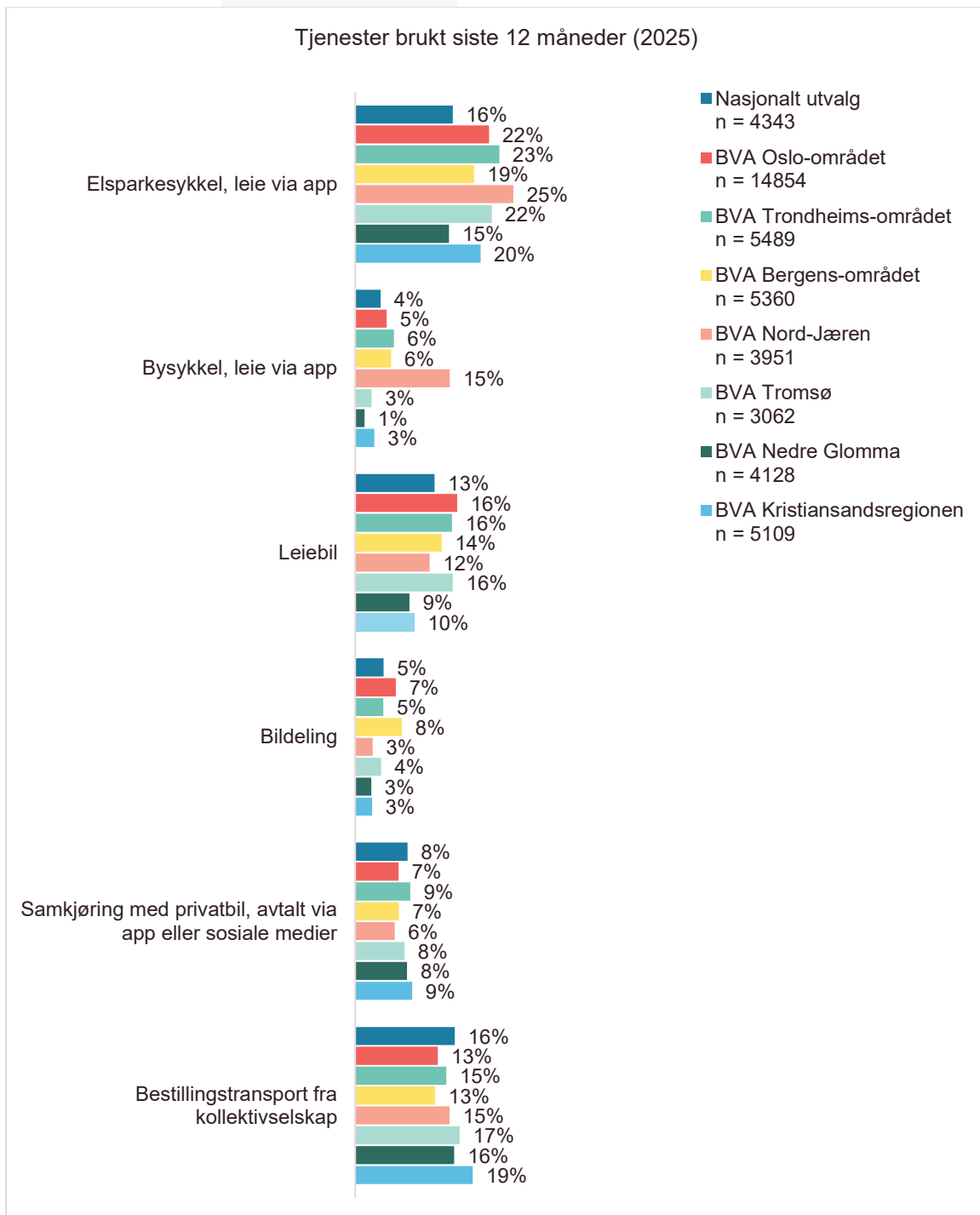
2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler?

Base = respondenter

### 3.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025)

Tilbudet av «personlige» transporttjenester er stadig i utvikling og nytt i RVU 2025 er et eget spørsmål om dette. Dette for å kunne skille mellom fysiske transportmidler hen eier/har tilgang til og tjenester en i tillegg kan bruke, ofte leie/bestille via en app. Den mest brukte tjenesten er elsparkesykkel, der ca. 1 av 5 i områdene har brukt en slik tjeneste i løpet av siste 12 måneder.

Figur 11: Bruk av "personlige" transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025)



Spørsmålsstilling: Hvilke av følgende tjenester har du brukt de siste 12 måneder?

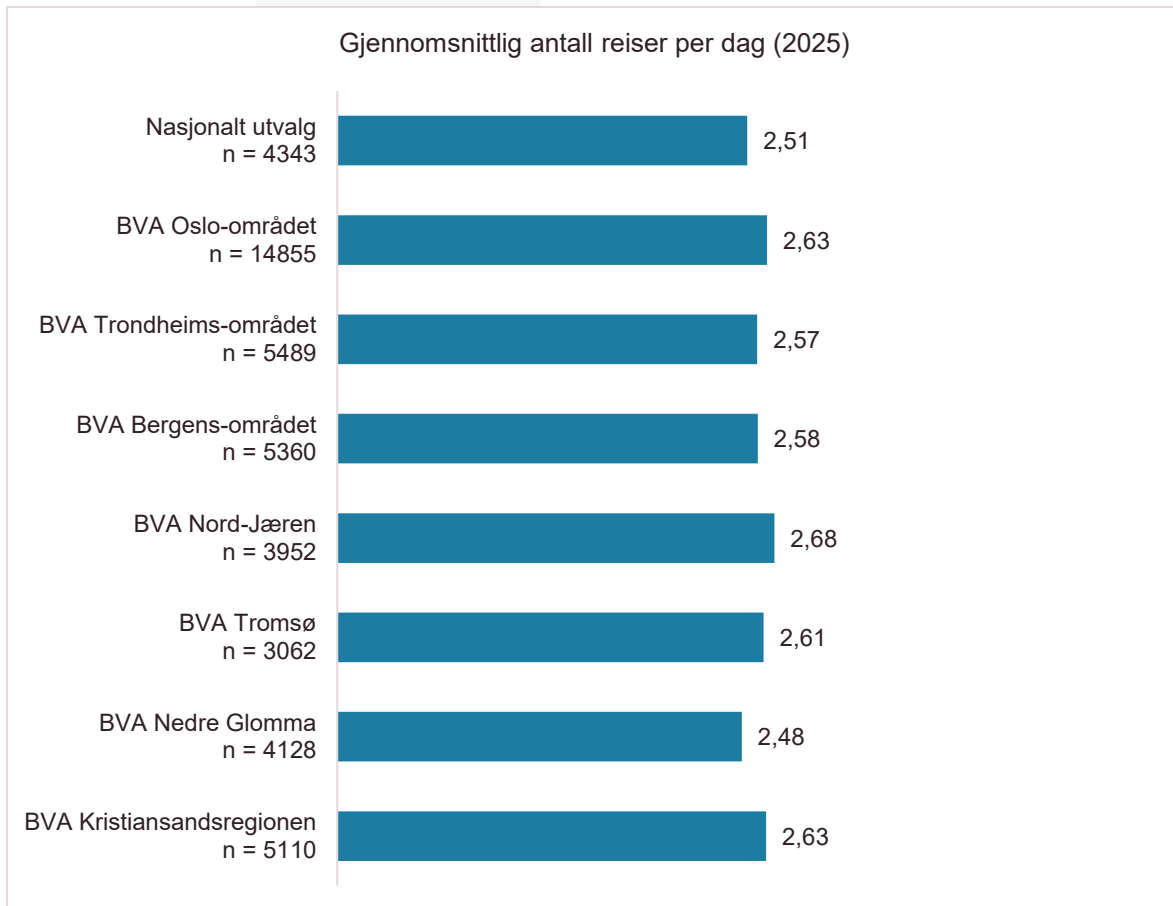
Base n = respondenter

## 3.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde

### 3.2.1 Antall reiser

Gjennomsnittlig antall daglige reiser på nasjonalt nivå i 2025 er 2,51. Høyest antall reiser finner vi på Nord-Jæren med 2,68 og lavest antall i Nedre Glomma med 2,48.

Figur 12: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)



*Beregning: Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigeret for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.*

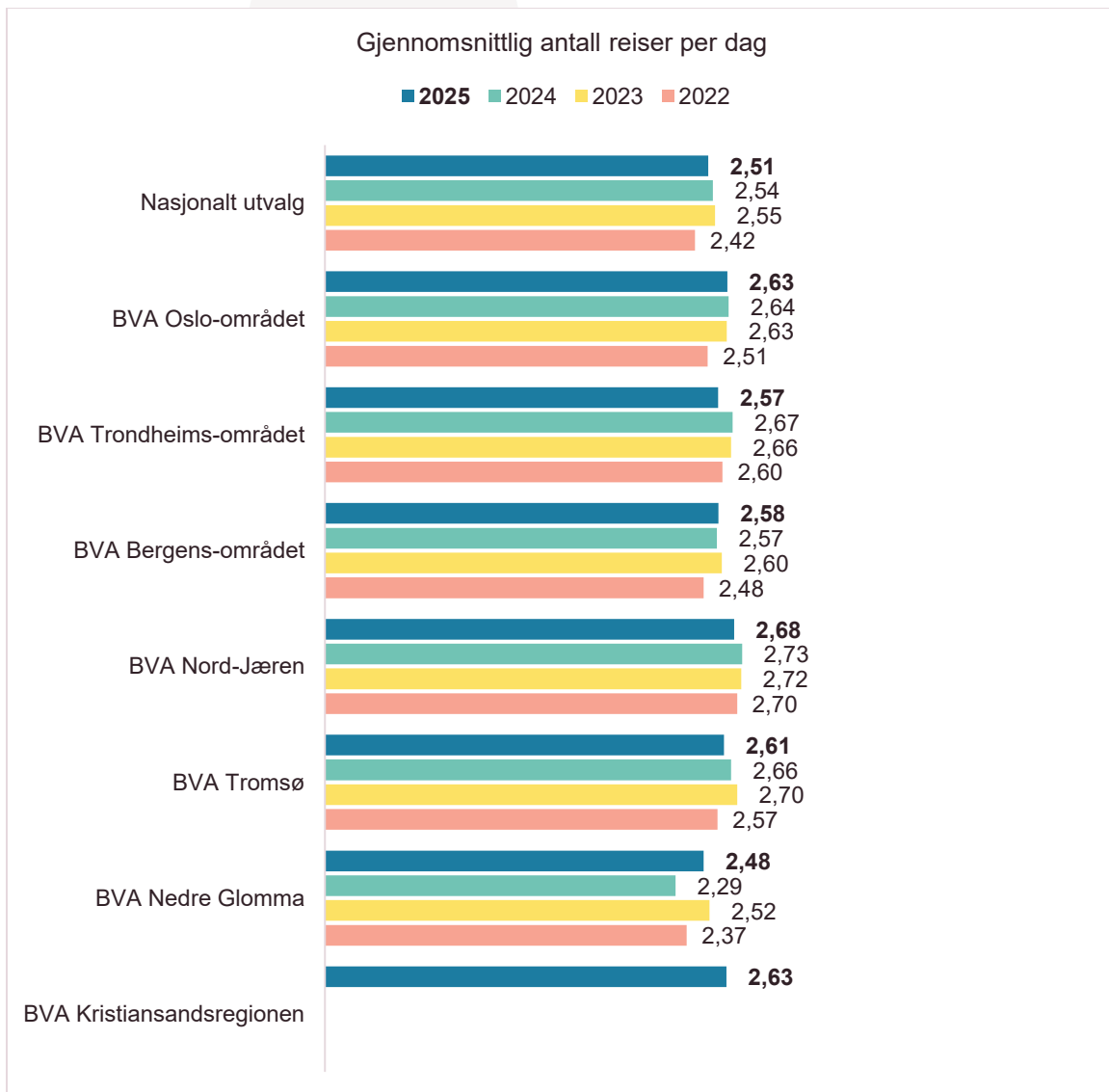
*Base n = respondenter*

### 3.2.2 Antall reiser, utvikling over tid

Det er noen variasjoner i gjennomsnittlig antall reiser mellom områdene, samt over tid.

(NB. Vi gjør også oppmerksom på at det i 2025 er gjort en større metodeendring, også inkludert noen nødvendige justeringer i spørreskjema i løpet av året. Bakgrunnsdata viser at det måles noe høyere gjennomsnittlig antall reiser i siste del av året versus første del av året).

Figur 13: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område



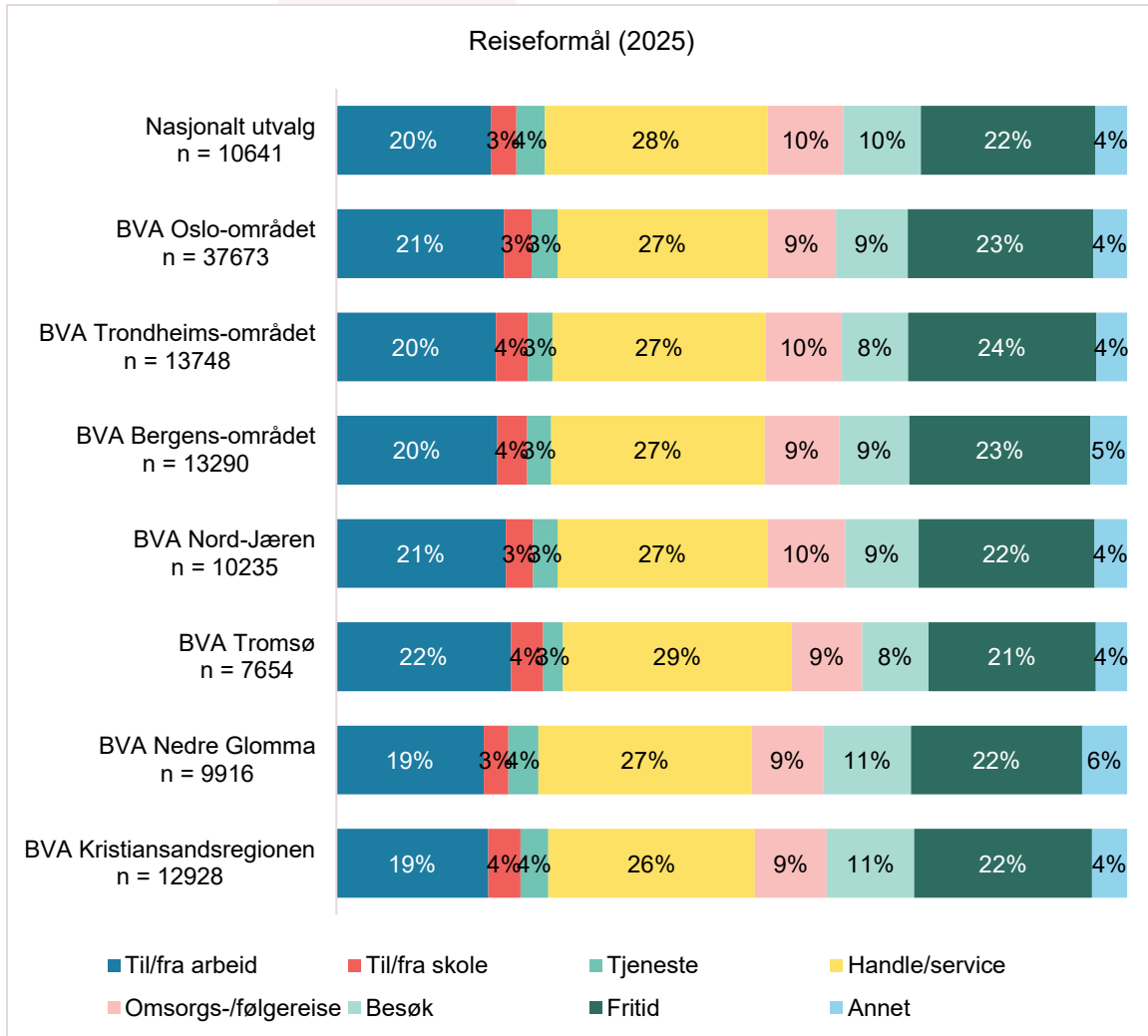
Beregning: Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.

Base = respondenter

### 3.2.3 Reisens formål

Andel arbeidsreiser er høyest i Oslo-området og Tromsø, lavest i Nedre Glomma og Kristiansandsregionen. Andelen handle-/servicereiser er høyest i Tromsø, mens fritidsreiser har høyest andel i Oslo-området og Trondheims-området og lavest andel i Tromsø og Nedre Glomma.

Figur 14: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)

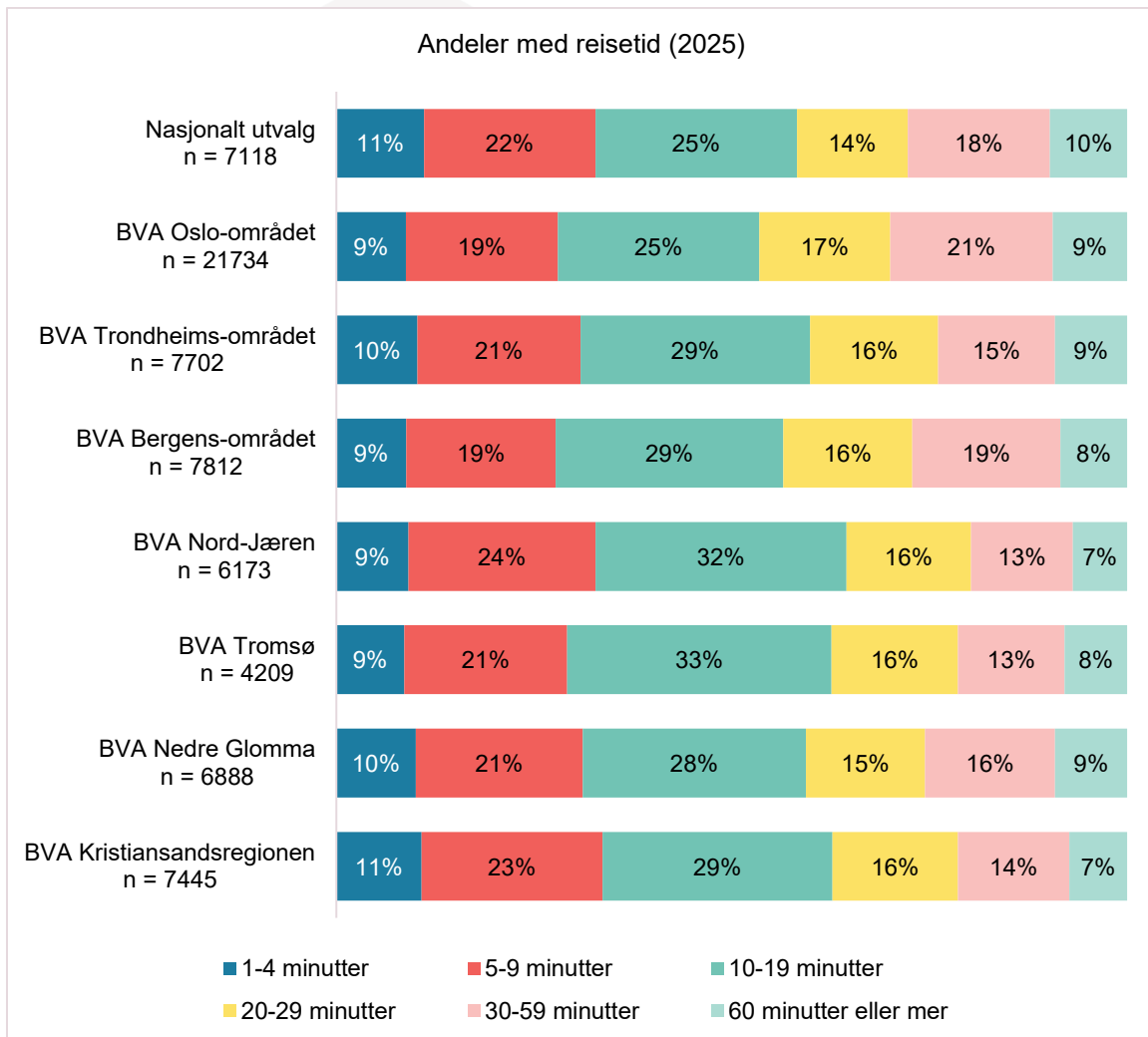


Spørsmålsstilling: Hvorfor dro du fra <startadresse> første gang i går? / Hvorfor dro du videre?  
 Hjemreiser er kodet til reiseformål fra forrige reise (eget spørsmål dersom dagens første reise).  
 Base n = reiser

### 3.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid

Høyest andel reiser med reisetid 30 minutter eller mer, ser vi i Oslo-området. Nord-Jæren og Tromsø har høyeste andeler med reisetid inntil 20 minutter.

Figur 15: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)

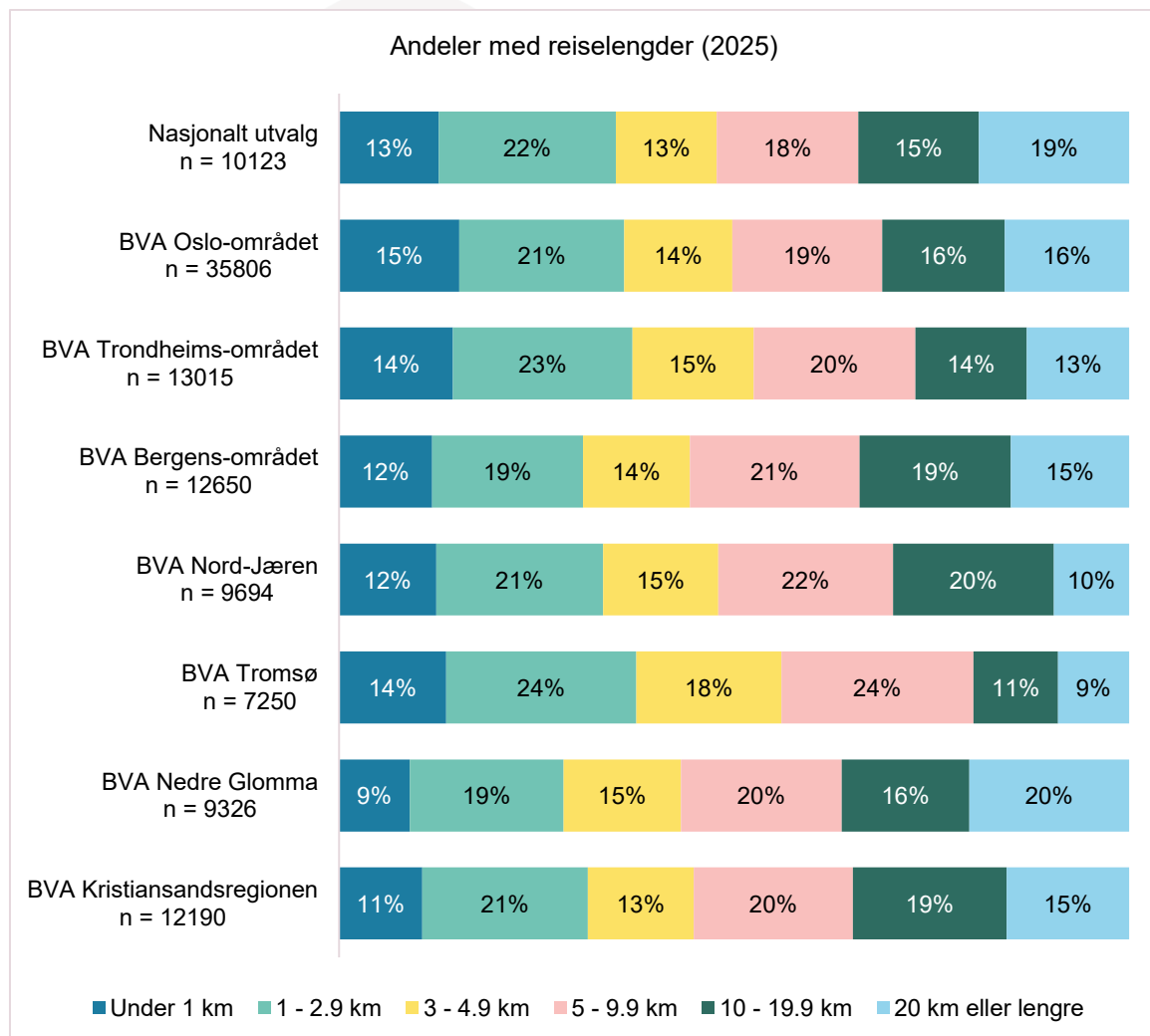


Spørsmålsstilling: Omtrent hvor lang tid brukte du til <destinasjon>?  
Base n = reiser

### 3.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde

Reiselengde på 20 kilometer eller lengre har høyest andel i Nedre Glomma, som også har lavest andel av de korteste reisene på under 1 kilometer.

Figur 16: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025)



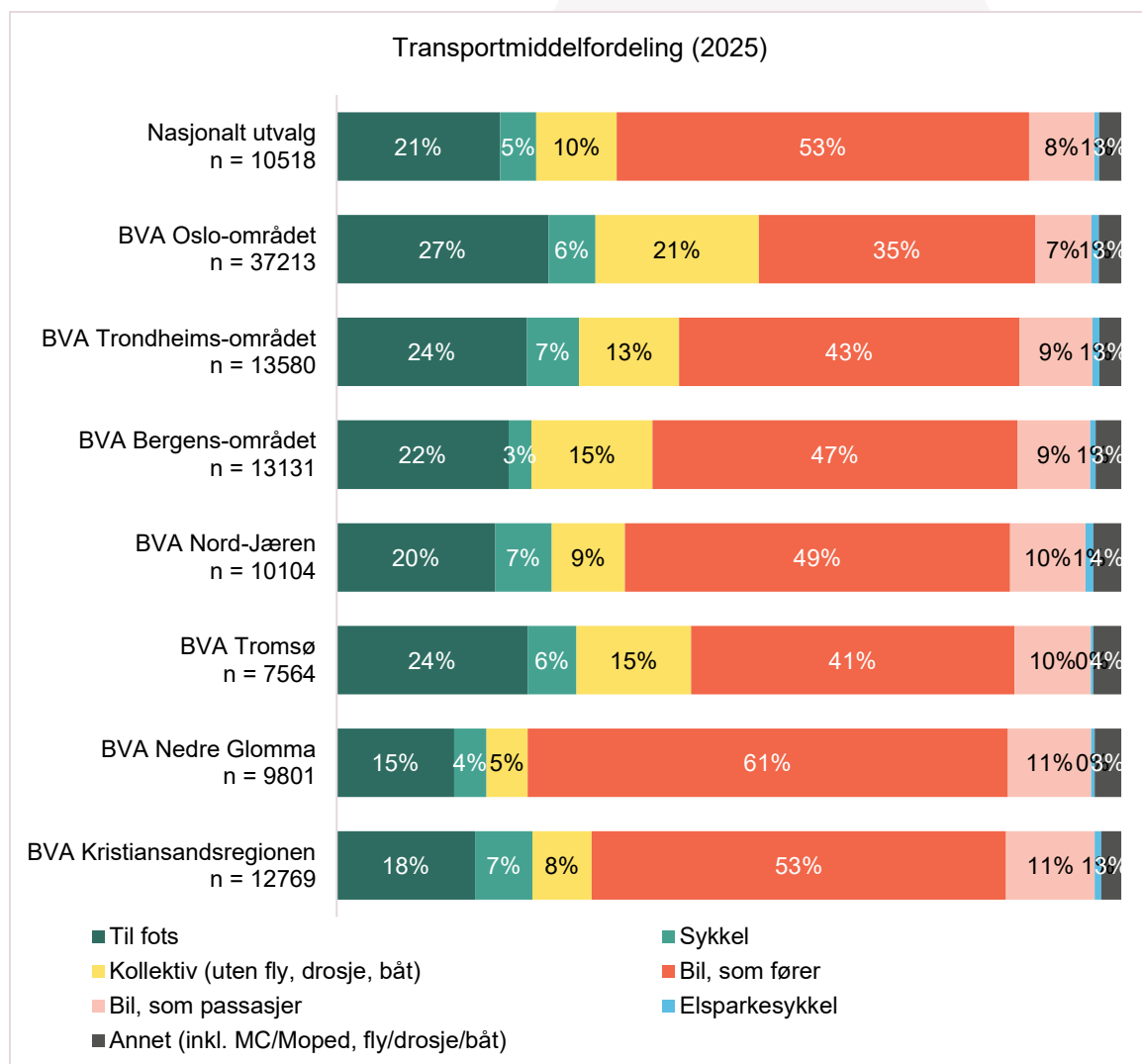
Beregnet avstand fra start til destinasjon i Google Maps.  
Base n = reiser

## 3.3 Transportmiddelfordeling

### 3.3.1 Transportmiddelfordeling

På nasjonalt nivå foregår 6 av 10 reiser med bil (fører + passasjer). Færrest bilreiser i Oslo-området (4 av 10 reiser) og flest i Nedre Glomma (7 av 10 reiser). Største andelen av reiser, der en har brukt kollektivt, sykkel eller gange, finner vi i Oslo-området (54 prosent av reisene) og Tromsø (45 prosent av reisene), lavest andel i Nedre Glomma og Kristiansandregionen. NB! Merk at de forskjellige byvekstvtaleområdene er meget ulikt geografisk sammensatt. Eksempelvis er området Tromsø, kun Tromsø kommune. De andre byvekstvtaleområdene består av flere kommuner. (Se tabell 2 for oversikt over kommuner som inngår per byvekstvtaleområde).

Figur 17: Transportmiddelfordeling per utvalg/område (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise.

Base n = reiser



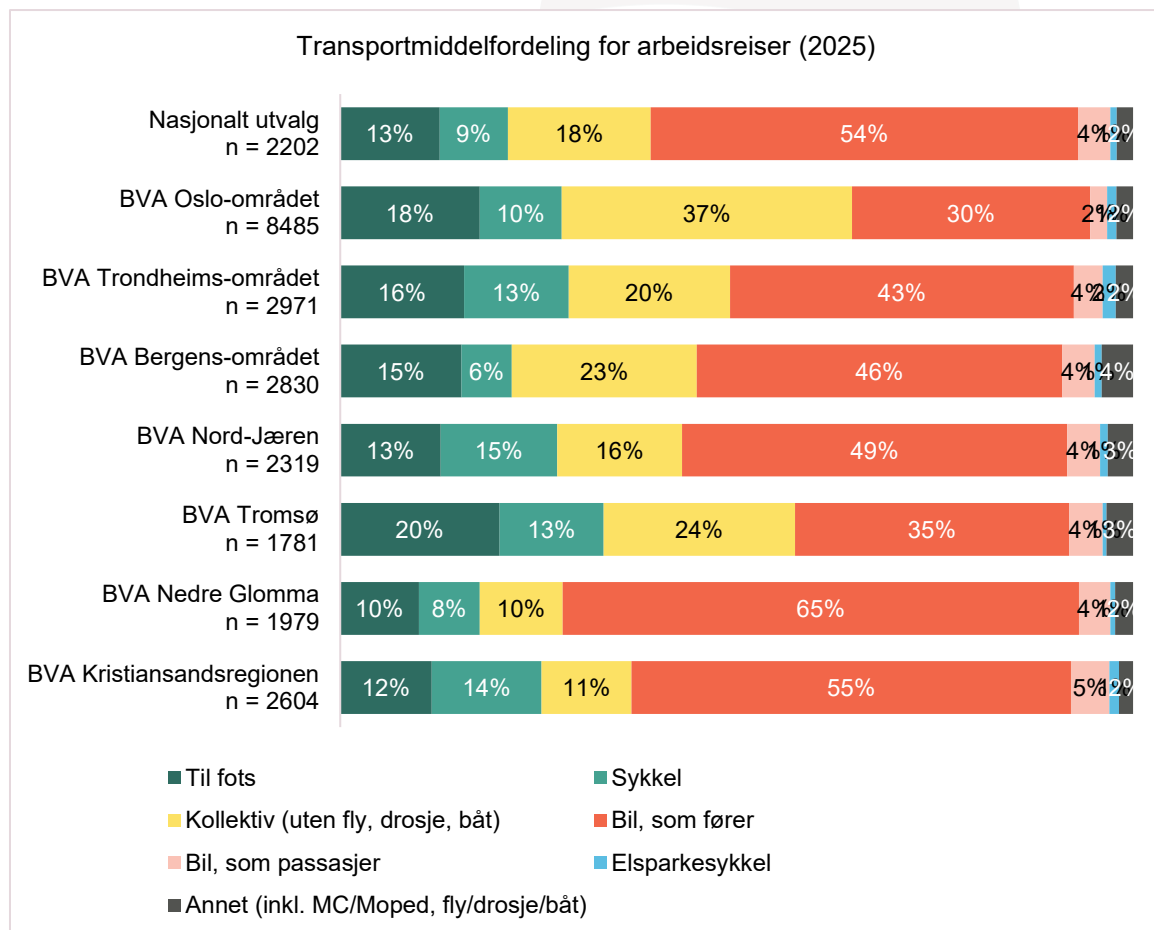
### 3.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reisemål

De neste figurene viser transportmiddelfordeling per reisemål for arbeidsreiser, handle-/servicereiser og fritidsreiser. Som vist tidligere i rapporten er dette de største formålene for reiser.

6 av 10 arbeidsreiser er på landsbasis er gjort med bil. Andelen foretatt med kollektivtransport, utgjør 18 prosent. 9 prosent av arbeidsreisene er foretatt med sykkel og 13 prosent til fots.

Store variasjoner mellom områdene, eksempelvis ser vi mer enn tre ganger så høy kollektivandel i Oslo-området (37 prosent) sammenlignet med Nedre Glomma og Kristiansandregionen. Høyest sykkelandel på arbeidsreiser finner vi på Nord-Jæren (15 prosent) og i Kristiansandregionen (14 prosent)

Figur 19: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

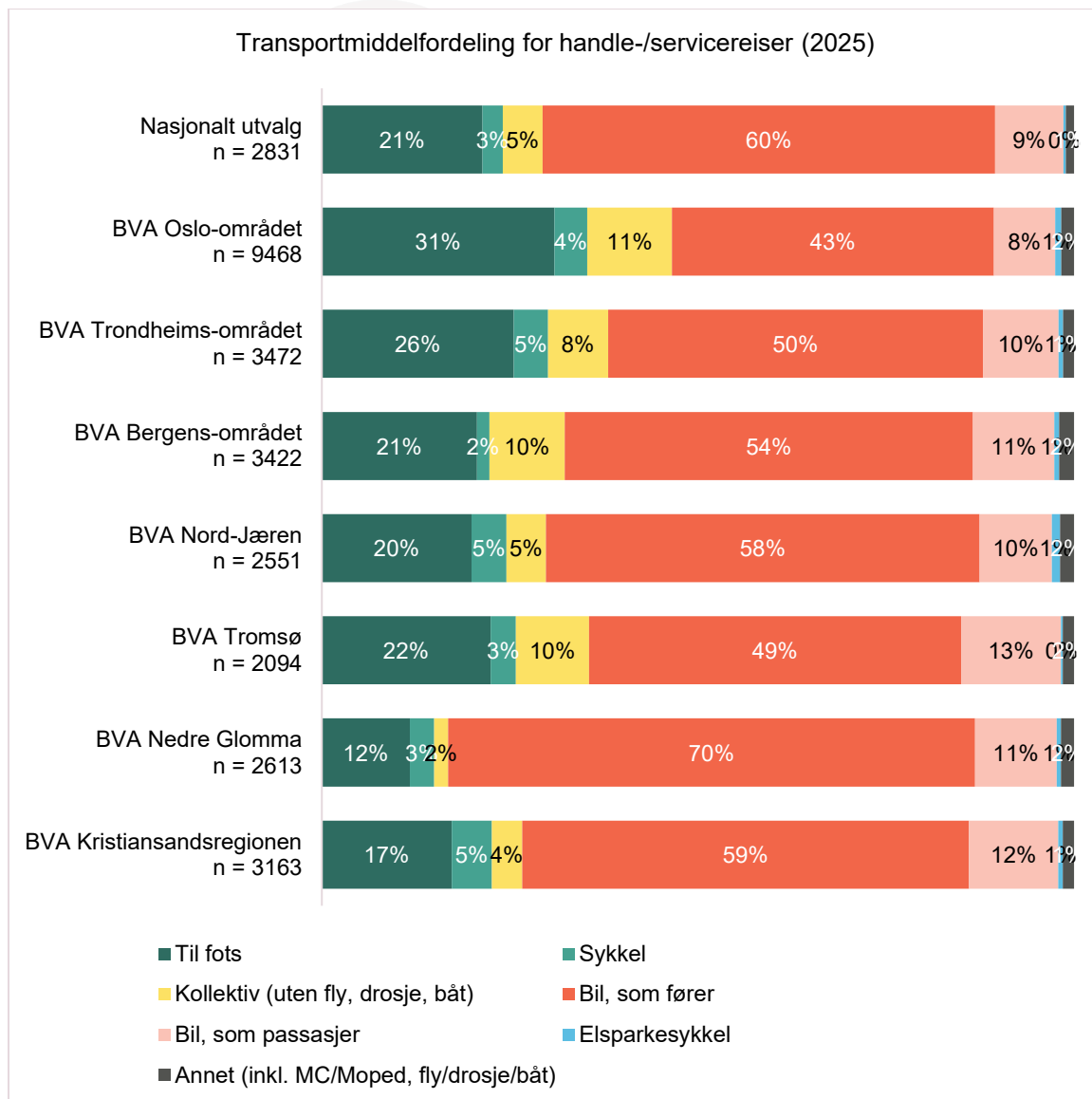
2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise. Base n = reiser.

Bilen er det fortrukne transportmiddelet nå det gjelder handle-/servicereiser i alle områdene. Vi registrerer også at til fots-andelen i de fleste områdene er mer enn dobbelt så stor som sykkel og kollektiv til sammen.

Figur 20: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

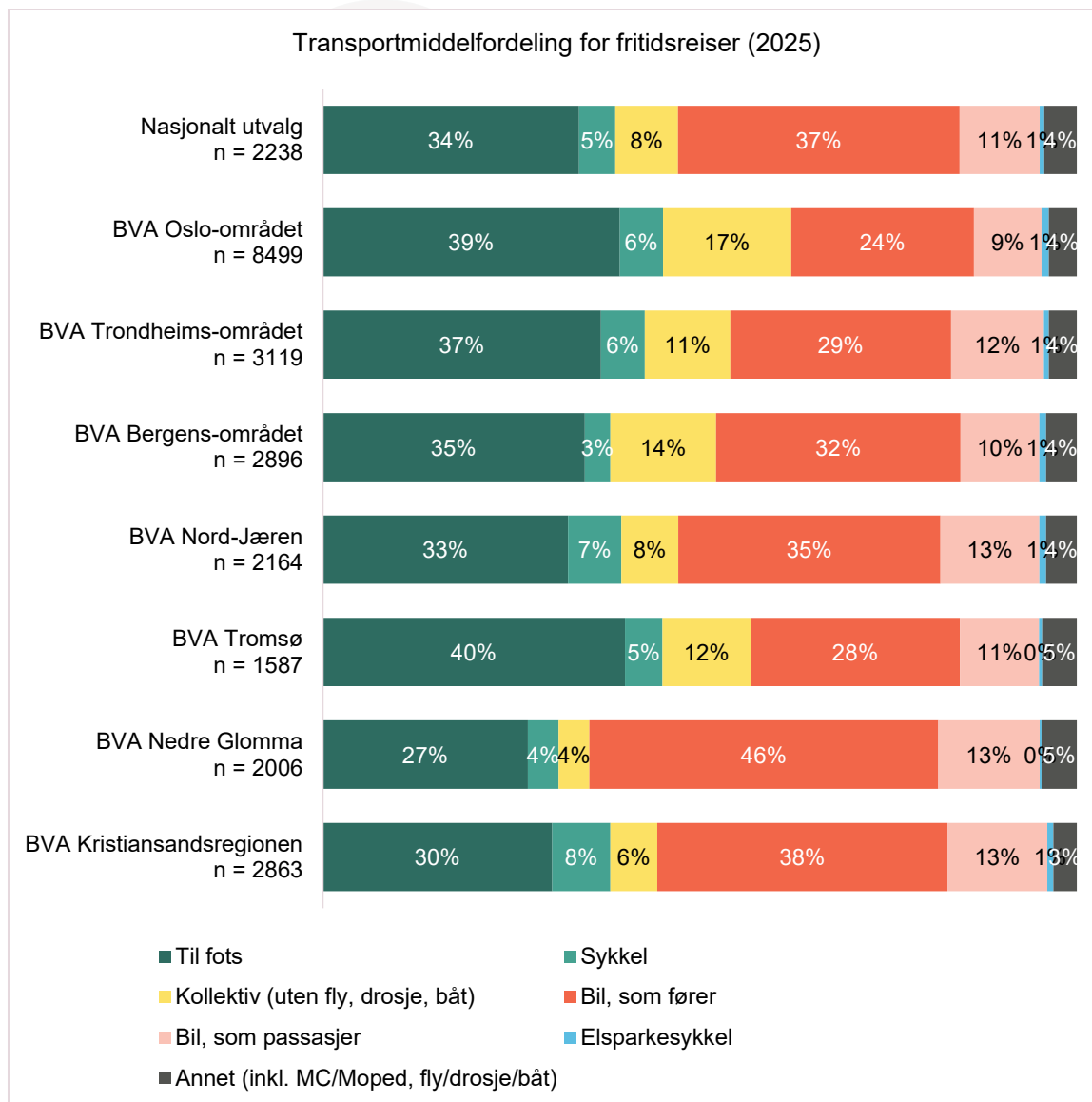
2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise. Base n = reiser

Når det gjelder fritidsreiser ser vi at flest reiser skjer til fots eller med bil. Vi nevner her at formålet fritidsreiser inkludere mange delformål, fra en kort gå-/luftetur med bikkja til lengre reiser til hytta eller på ferie.

Figur 21: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

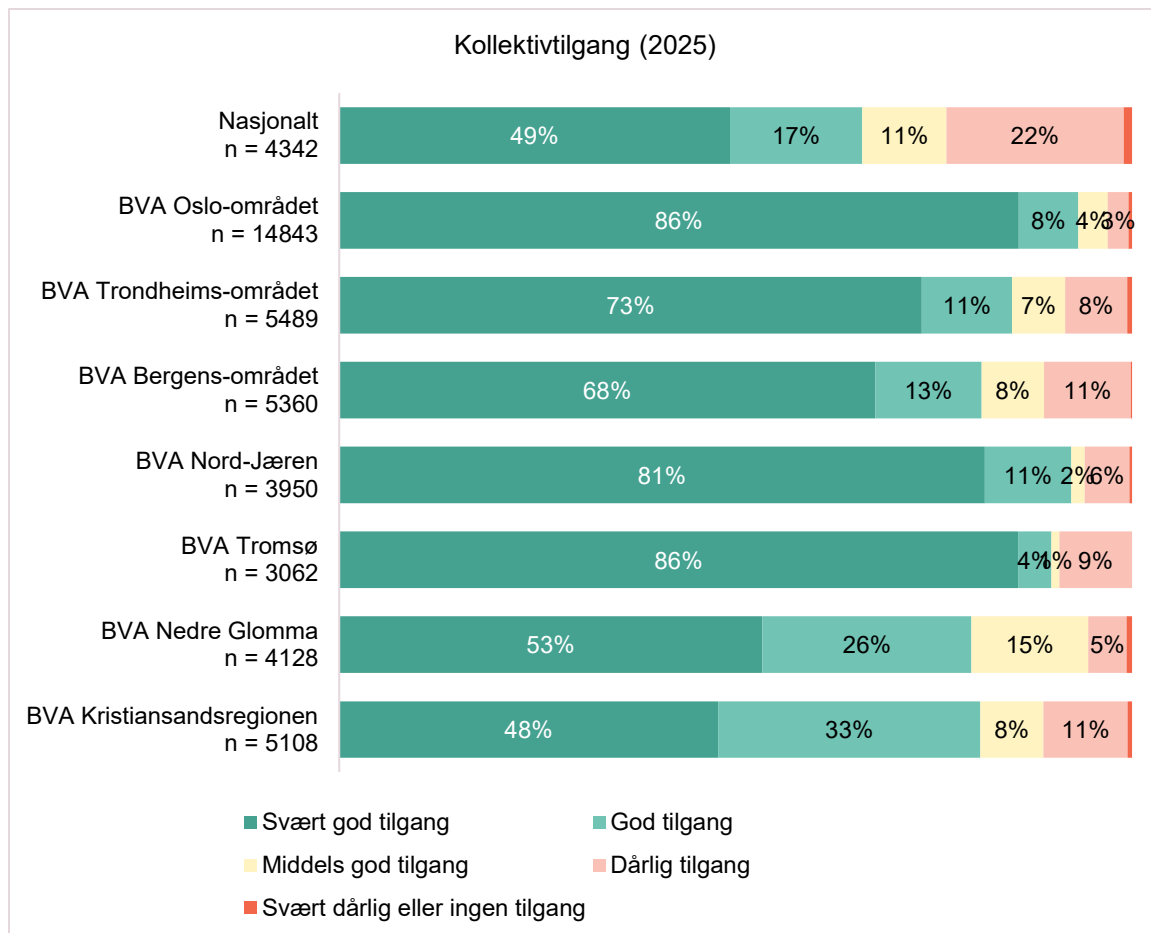
Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise. Base n = reiser

### 3.4 Kollektivtilgang

Kollektivtilgang er beregnet ut fra avstand og avgangsfrekvens for de holdeplassene som er nærmest bostedsadressen. Informasjon om holdeplasser og avgangsfrekvens hentes med API-oppslag mot Enturs stoppestedsregister. «**Svært god tilgang**» innebærer at det er minst 4 avganger i timen fra en holdeplass innen 1 km avstand fra bostedsadresse. Avgangsfrekvens fra Enturs register er i bergingen halvert for å estimere antall avganger i «én retning». Avgangsfrekvensen gjelder mellom klokka 9 og 15 på hverdager.

Frem til og med 2024 ble dette beregnet utfra respondentens svar på spørsmål om avstand til den holdeplassen hen «vanligvis bruker eller ville vært naturlig å bruke» og avgangsfrekvens fra denne. Det var en vesentlig andel «Vet ikke» på disse spørsmålene, og det er naturlig å anta at høy «vet ikke»-andel henger sammen med lav bruksfrekvens. Ved å bruke data fra Entur oppnår vi en bedre kvalitet i datasettet og en mer robust indeks. Imidlertid vil kollektivtilgang basert på Entur-oppslag være betydelig bedre enn kollektivtilgangen beregnet fra selvrapporterte tall. Dette kan skyldes at det kan være flere holdeplasser som befinner seg i nærheten av bolig, og at avgangsfrekvensen er høyere enn det respondentene har inntrykk av. Denne metodeendringen medfører at det ikke er relevant å vise tidsserier for kollektivtilgangen. Det henvises til tidligere nøkkelrapporter for historiske data (basert på tidligere metode).

Figur 22: Kollektivtilgang byvekstavtaleområder (2025)



Beregnet fra avstand fra bostedsadresse til de nærmeste holdeplassene, og avgangsfrekvens fra disse holdeplassene. Se beregningsmetode nedenfor. Base n = respondenter

**Indeks for kategorisering av tilgang kollektivtransporter beskrevet nedenfor:**

Avgangsfrekvens	Avstand til holdeplass	
	Mindre enn 1 km	1-1,5 km
Minst fire avganger i timen	1	2
Minst to og mindre enn 4 avganger i timen	2	3
Minst én og mindre enn to avganger i timen	3	4
Mindre enn én avgang i timen	4	5

- 1) **Svært god tilgang:**  
Minst 4 avganger i timen og under 1 km til holdeplassen
- 2) **God tilgang:**  
Minst 2 avganger i timen og under 1 km til holdeplassen, eller minst 4 avganger i timen og 1-1,5 km til holdeplassen
- 3) **Middels god tilgang:**  
Minst 1 avgang i timen og under 1 km til holdeplassen, eller minst 2 avganger i timen og 1-1,5 km til holdeplassen
- 4) **Dårlig tilgang:**  
Mindre enn 1 avgang i timen og under 1 km til holdeplassen, eller 1-2 avganger i timen og 1-1,5 km til holdeplassen
- 5) **Svært dårlig tilgang:**  
Mindre enn 1 avgang i timen og 1-1,5 km til holdeplassen, eller ingen kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen

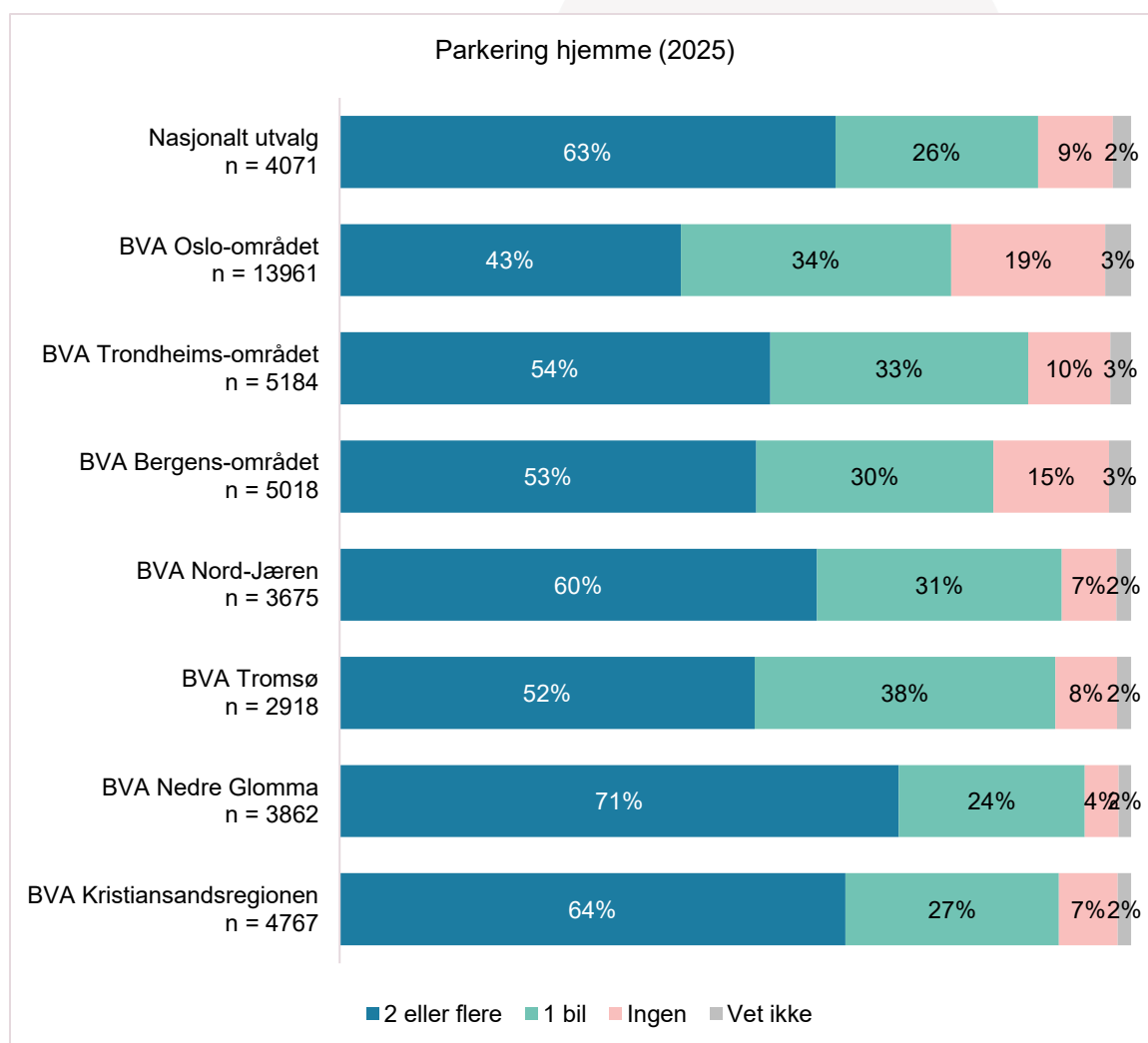
## 3.5 Parkering

### 3.5.1 Parkering hjemme

På nasjonalt nivå har 89 prosent av befolkningen (18 år eller eldre) egen parkeringsplass til minst 1 bil og 63 prosent har egne parkeringsplasser til to eller flere biler der de bor. Ni prosent ikke har egen parkeringsplass ved boligen.

Andelen med egen parkeringsplass er høyest i Nedre Glomma (95 prosent) og lavest i Oslo-området (77 prosent).

Figur 23: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025)



Spørsmålsstilling: Hvor mange biler har du egen parkeringsplass til der du bor? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre. Gruppert til kategorier vist i figur.

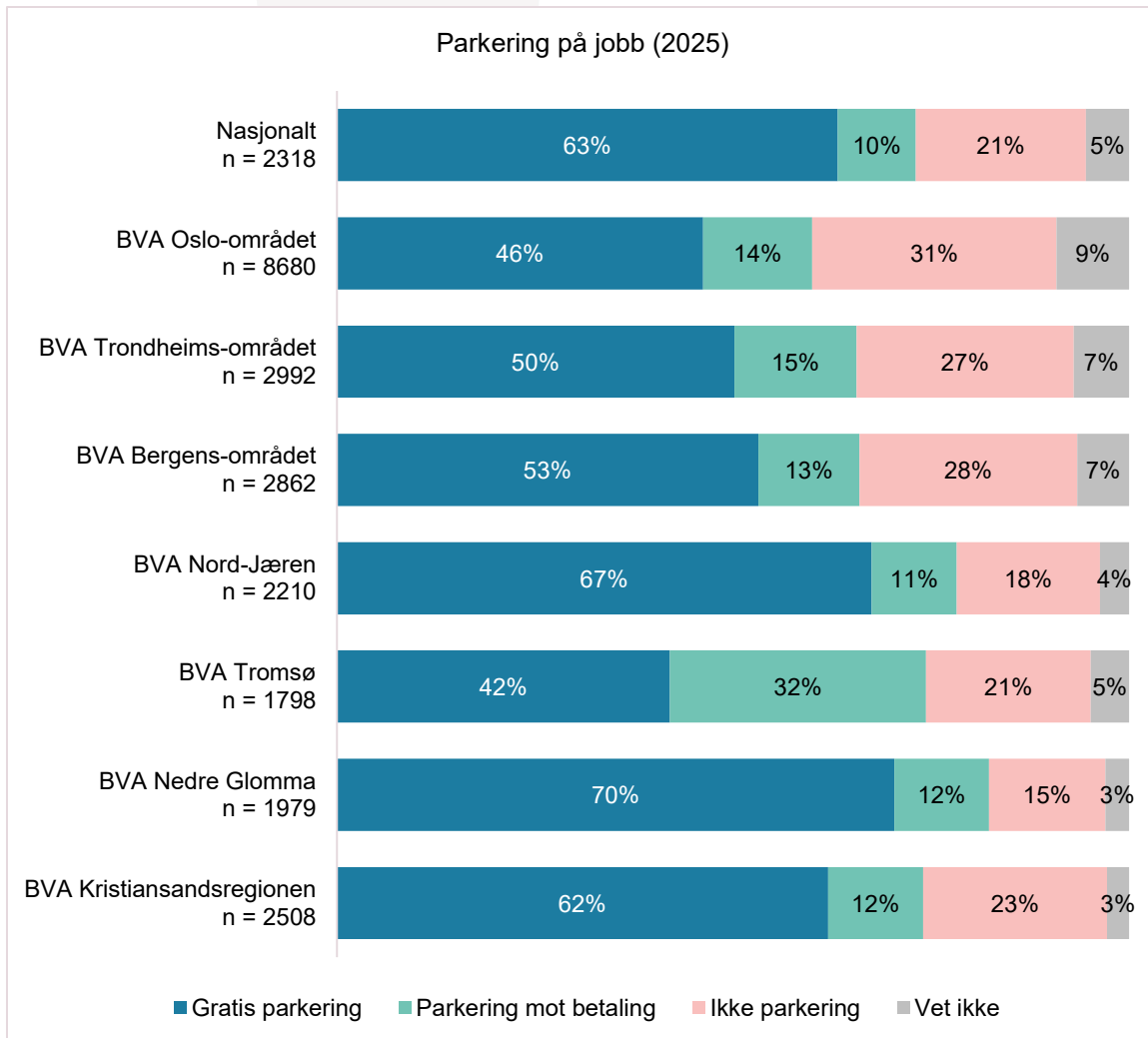
Base n = respondenter

### 3.5.2 Parkering ved arbeidsted

På landsbasis har totalt 63 prosent av de yrkesaktive med fast oppmøtested, tilgang til gratis parkering ved arbeidsted. Ti prosent har tilgang til parkering mot betaling, 21 prosent har ikke parkeringsplass ved arbeidsted.

Tromsø har den laveste andelen med gratis parkering ved arbeidsted, Nedre Glomma den høyeste.

Figur 24: Parkering ved arbeidsted, gratis eller mot betaling (2025)



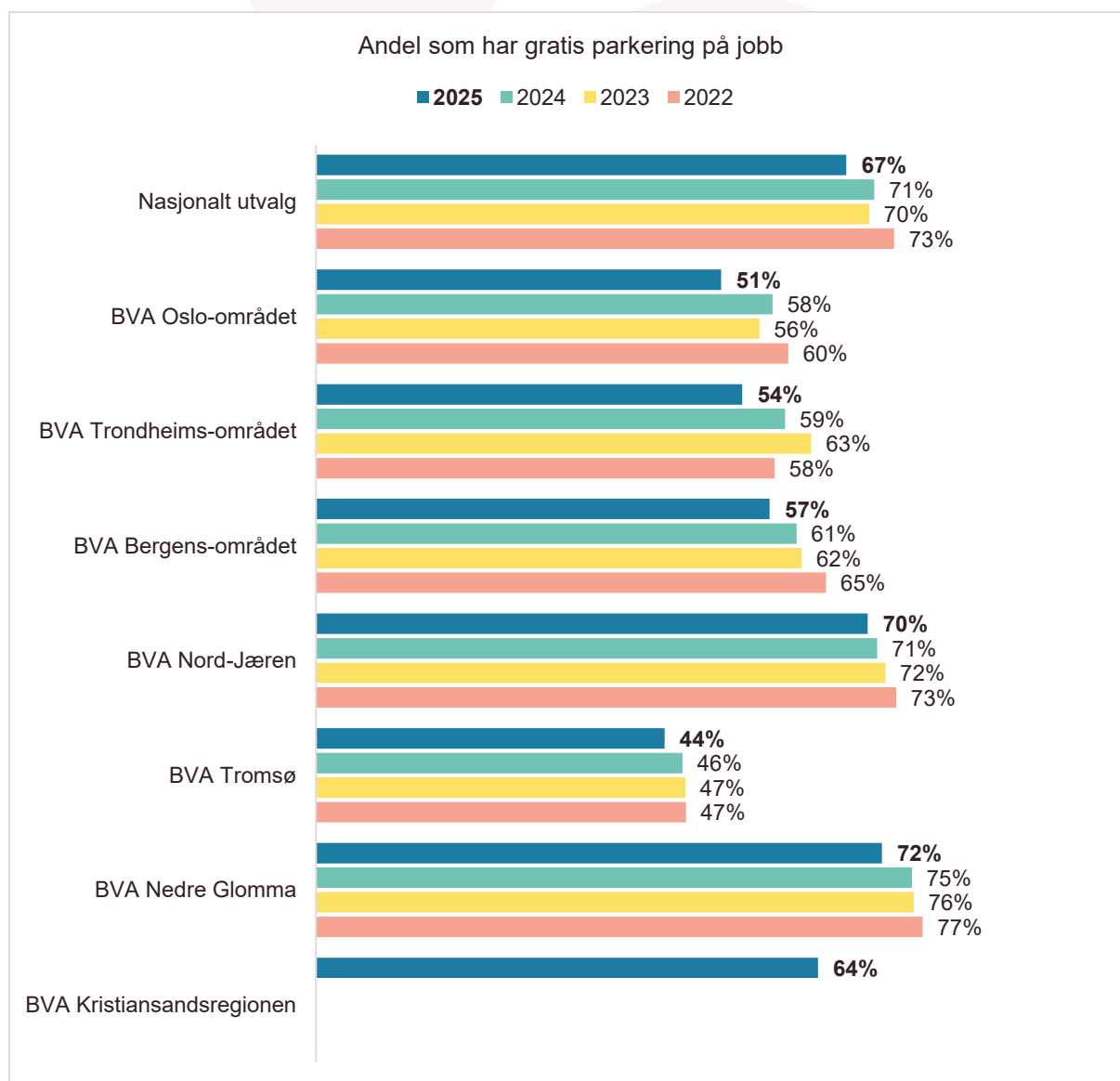
Spørsmålsstilling: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet er stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested.

Base n = respondenter

### 3.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid

Spørsmålsstilling og filter på dette spørsmålet er endret fra 2024 til 2025. Frem til 2024 ble spørsmålet stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil. Fra 2025 stilles spørsmålet til alle yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. **I tidsserievisningen nedenfor er 2025-tall filtrert tilsvarende som historiske data**, for å gi mest mulig sammenlignbare resultater. I tillegg er også spørsmålsformuleringen endret fra 2024 til 2025. Det kan derfor være metodiske endringer som ligger bak noe av nedgangen vi ser i figuren.

Figur 25: Gratis parkering på jobb, utvikling over tid



2022-2024: Hvis du skal kjøre bil til arbeid, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil.

2025: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. Tallene i tidsserievisningen gjelder for respondenter med biltilgang, for å kunne sammenlignes med tidligere år

Base n = respondenter

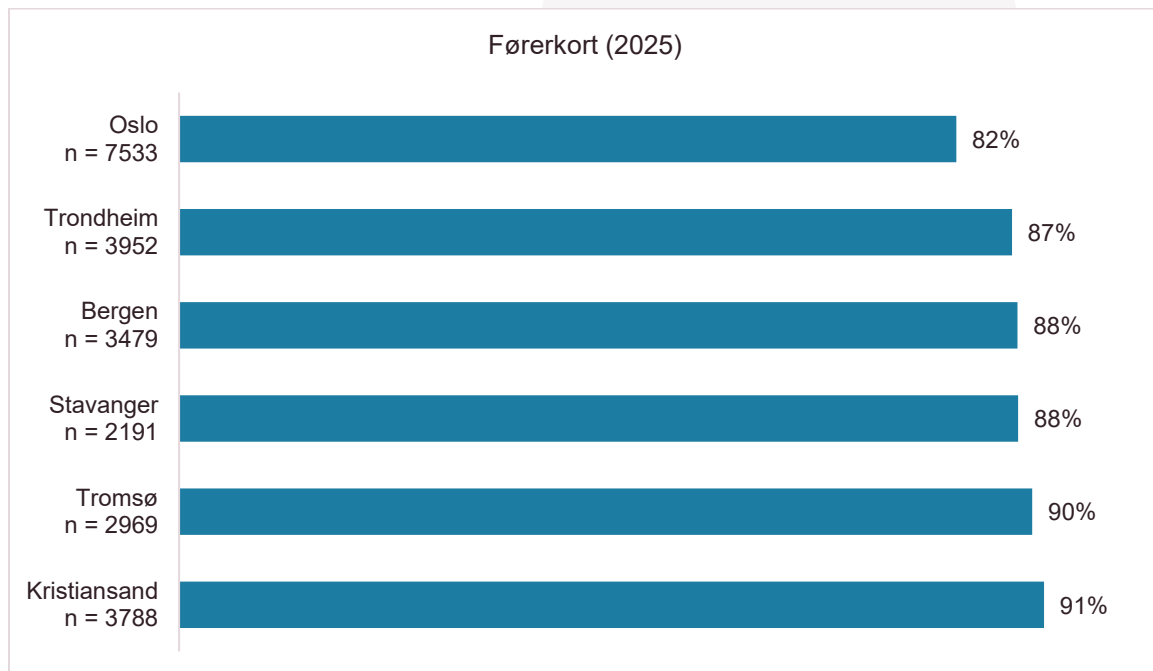
# KAPITTEL 4: RESULTATER FOR BYKOMMUNER - GRAFIKKRAPPORT

Kapittel 4 har samme grafiske fremstillinger som vist for byvekstavgiftene forrige kapittel, men her kun resultater for de **storbykommunene som inngår i byvekstavgiftene**. Kapitlet presenteres som grafiske figurer, uten kommentarer.

## 4.1 Førerkort, transportmiddelfilgang og bruk av transporttjenester

### 4.1.1 Andel med førerkort

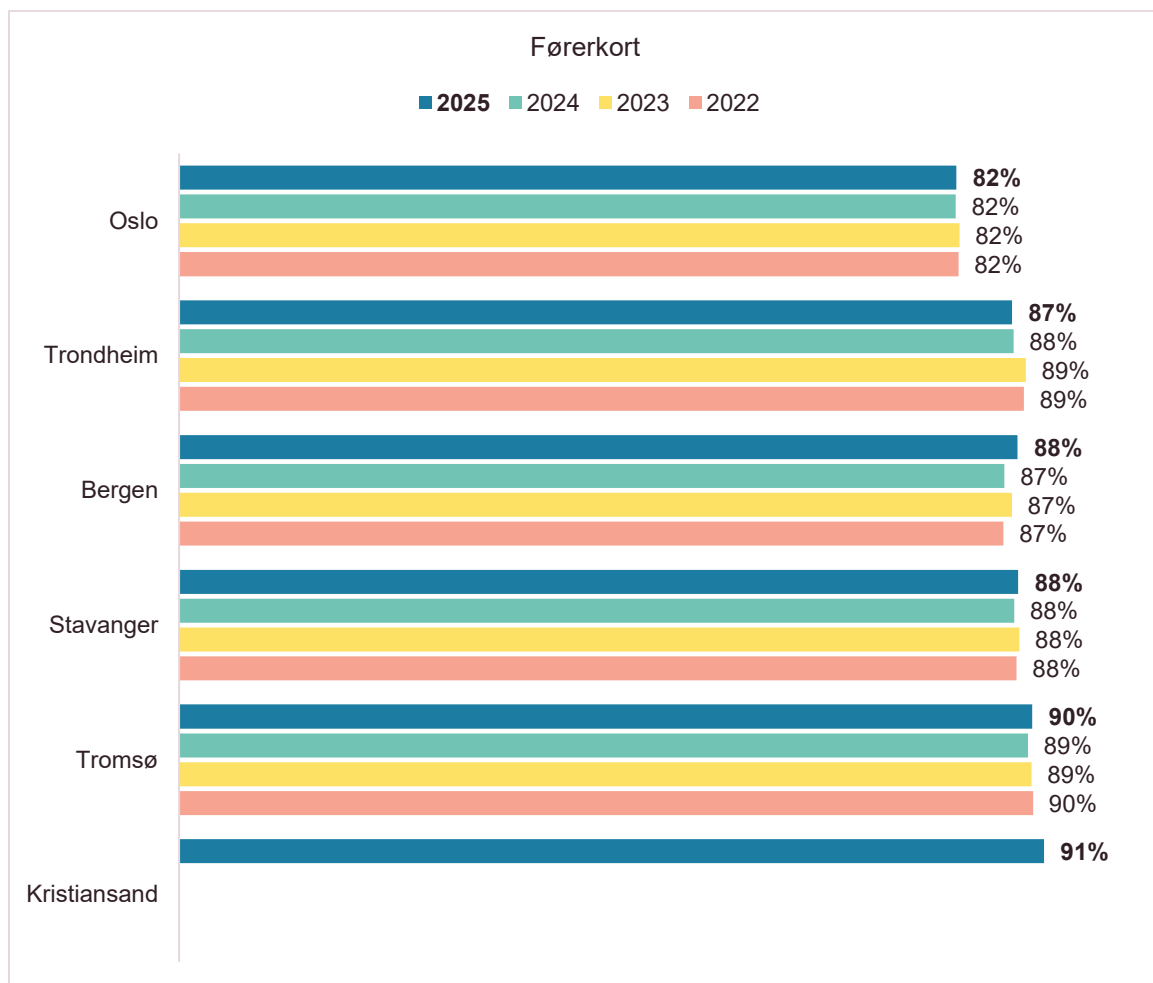
Figur 26: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)



Spørsmålsstilling: Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.  
Base n = respondenter

## 4.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid

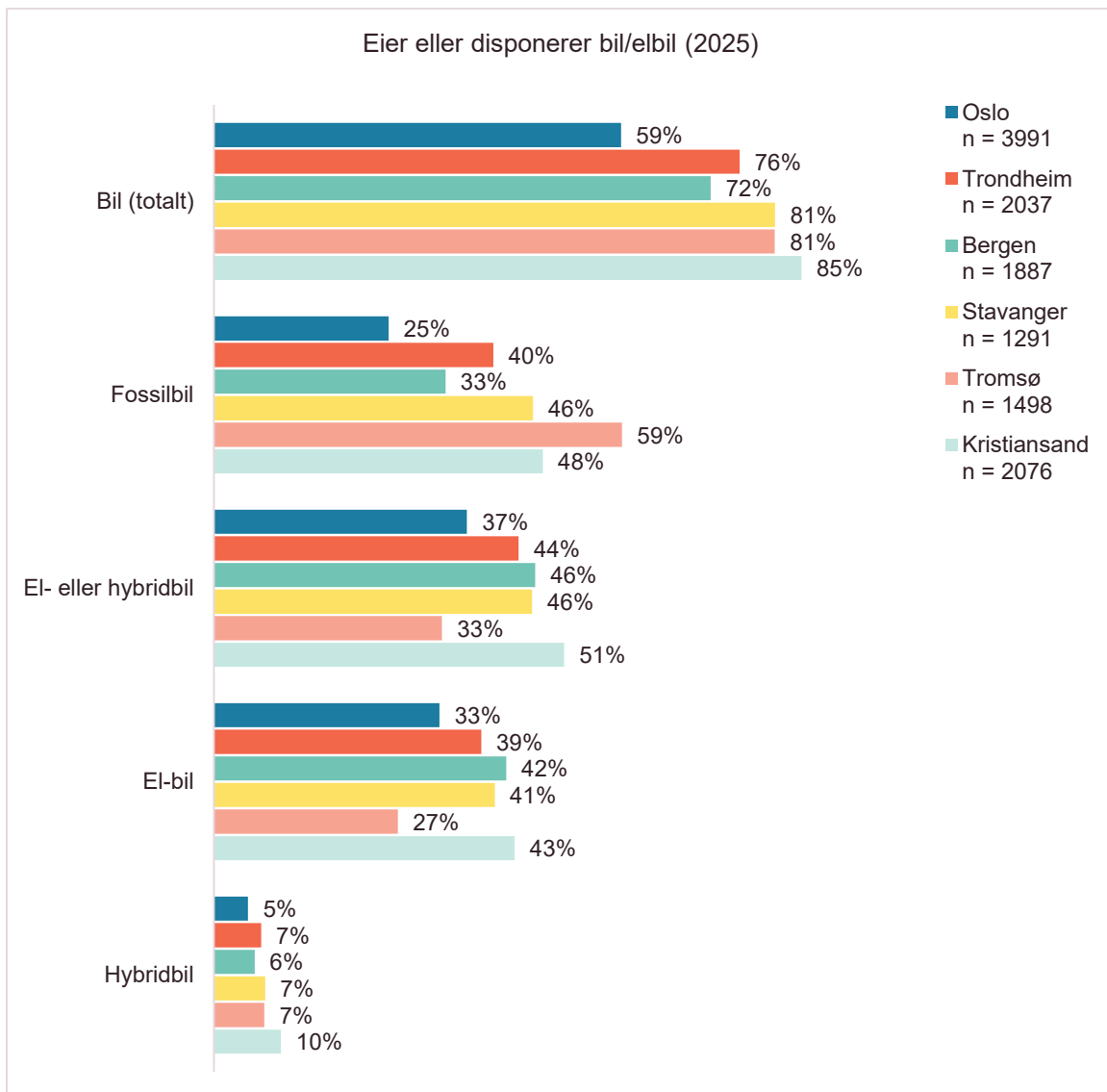
Figur 27: Andel med førerkort, utvikling over tid



Spørsmålsstilling: Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.  
Base = respondenter

### 4.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil

Figur 28: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)



Avledet fra spørsmål:

– Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

– Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

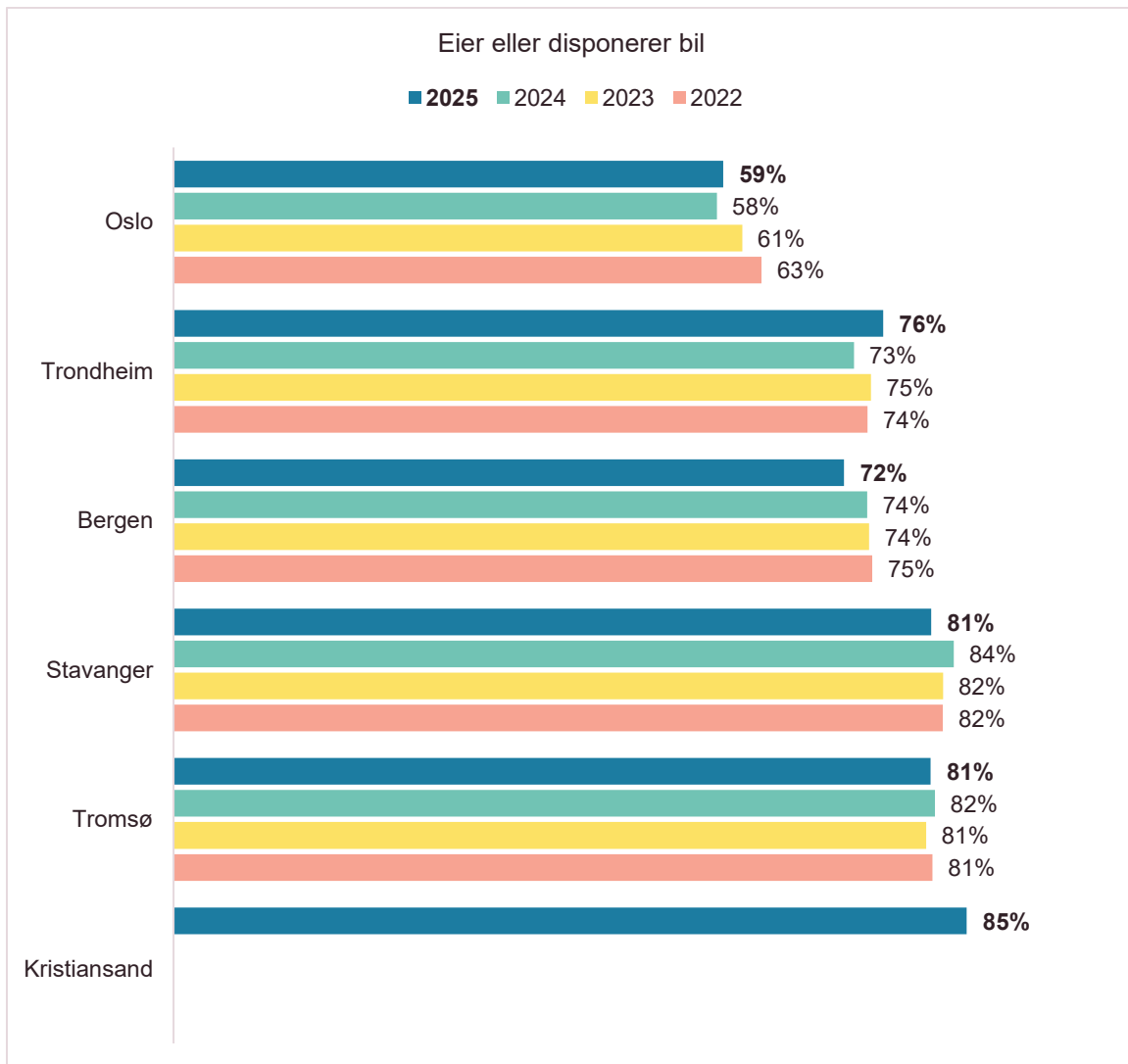
Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

Base n = respondenter

#### 4.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid

Figur 29: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff. Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

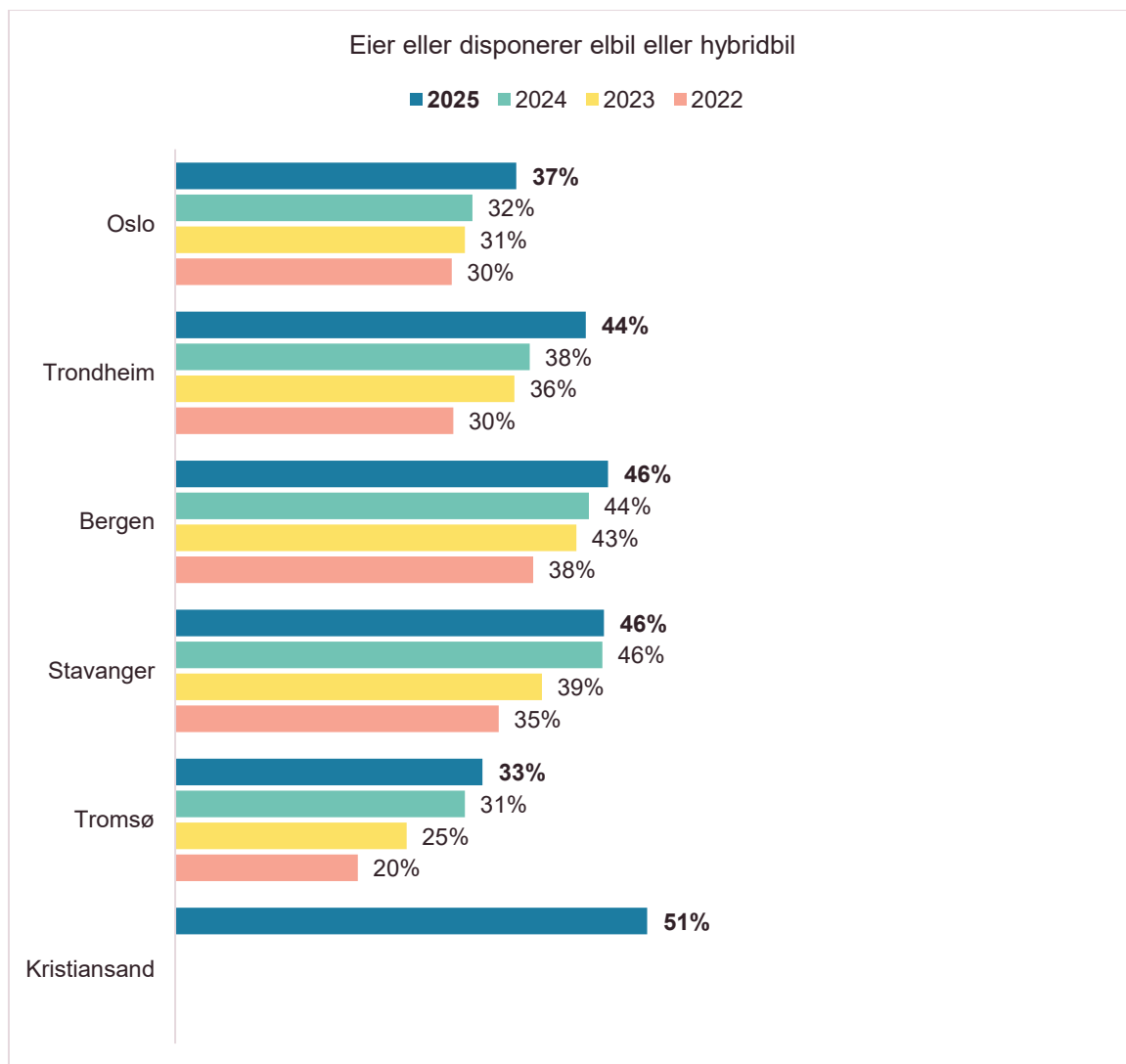
Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

Figur 30: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

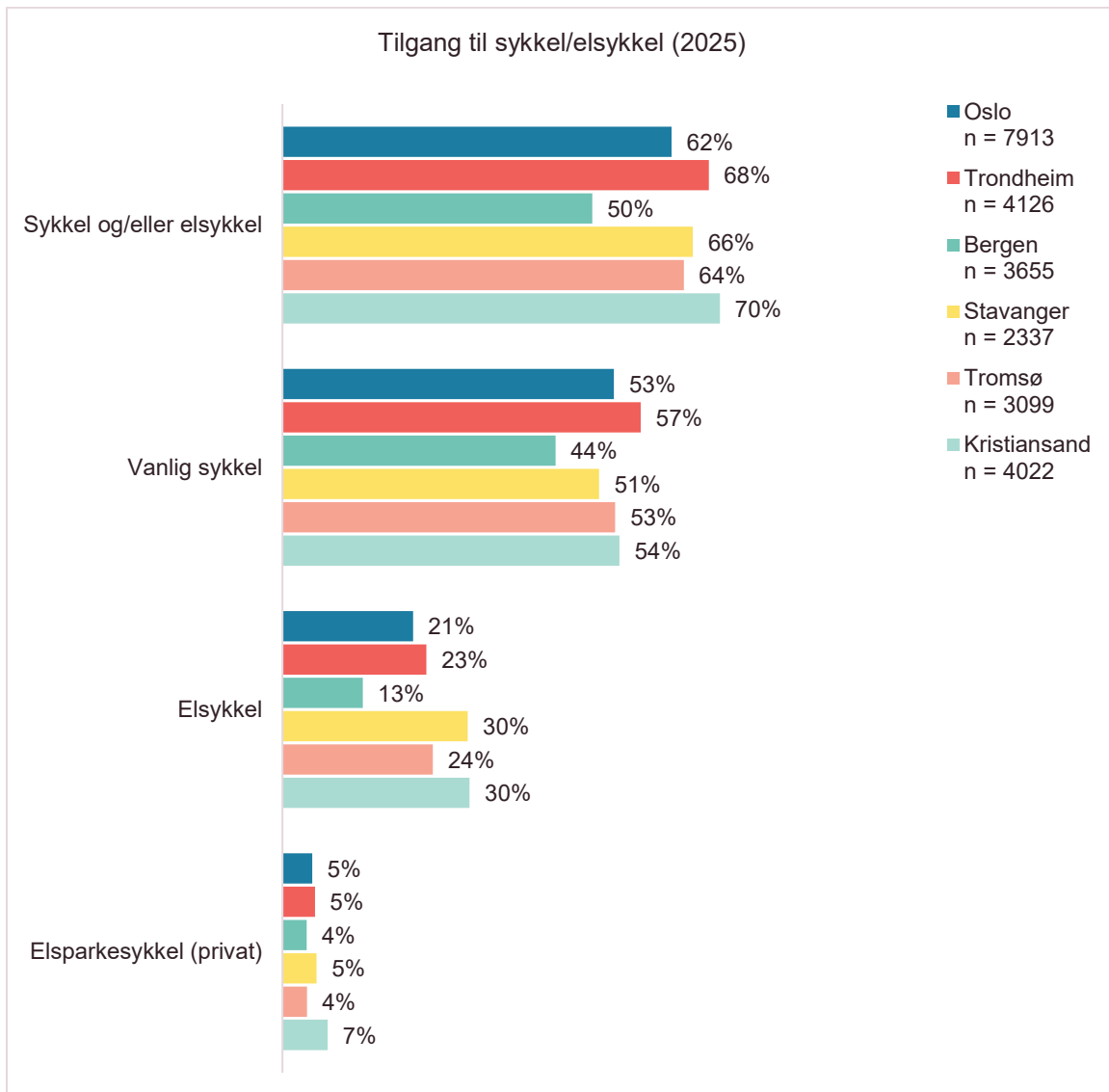
2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

## 4.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel

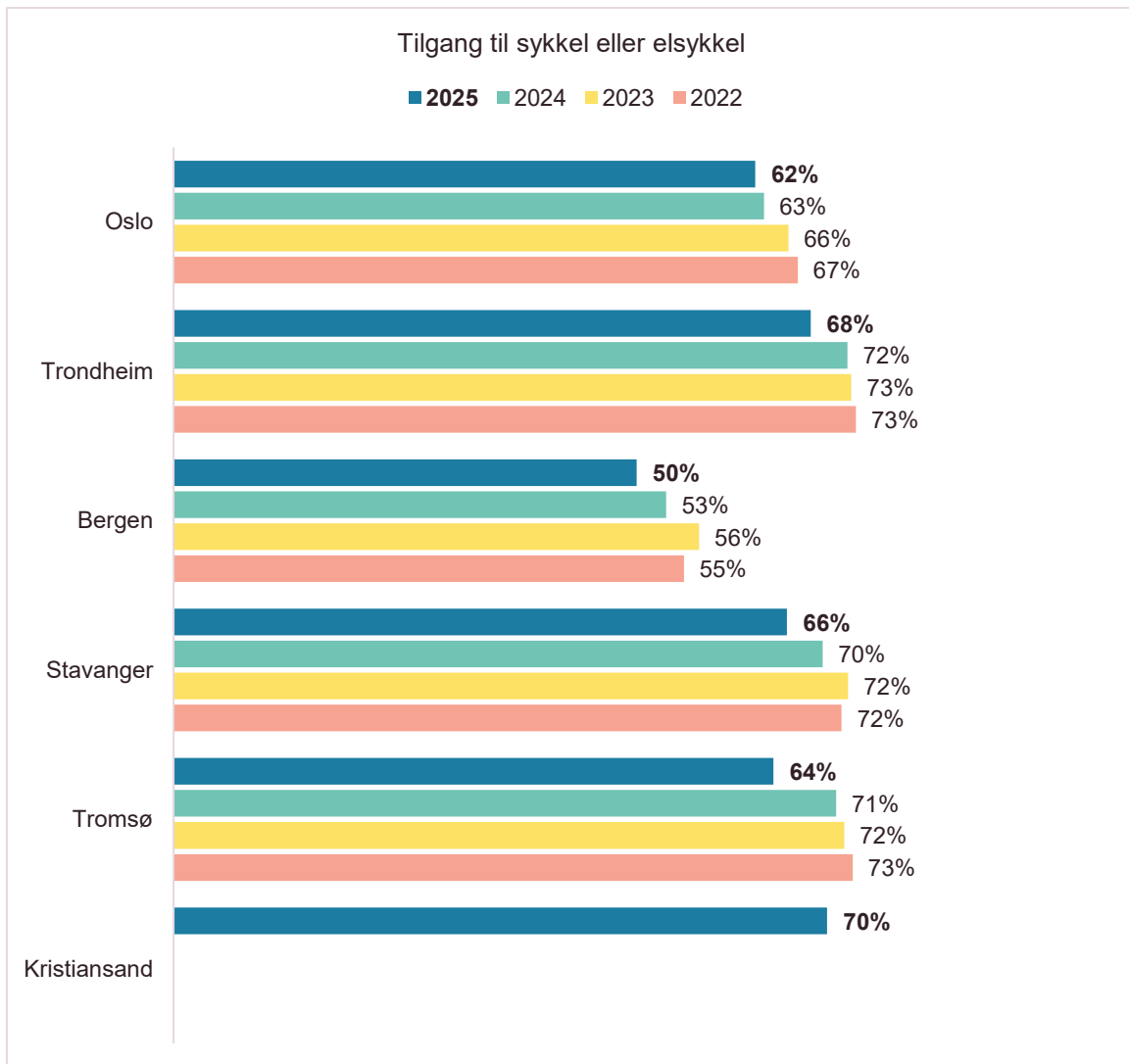
Figur 31: Tilgang til sykkel/elsykkel (2025)



Avledet fra spørsmål: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?  
Base n = respondenter

#### 4.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid

Figur 32: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid



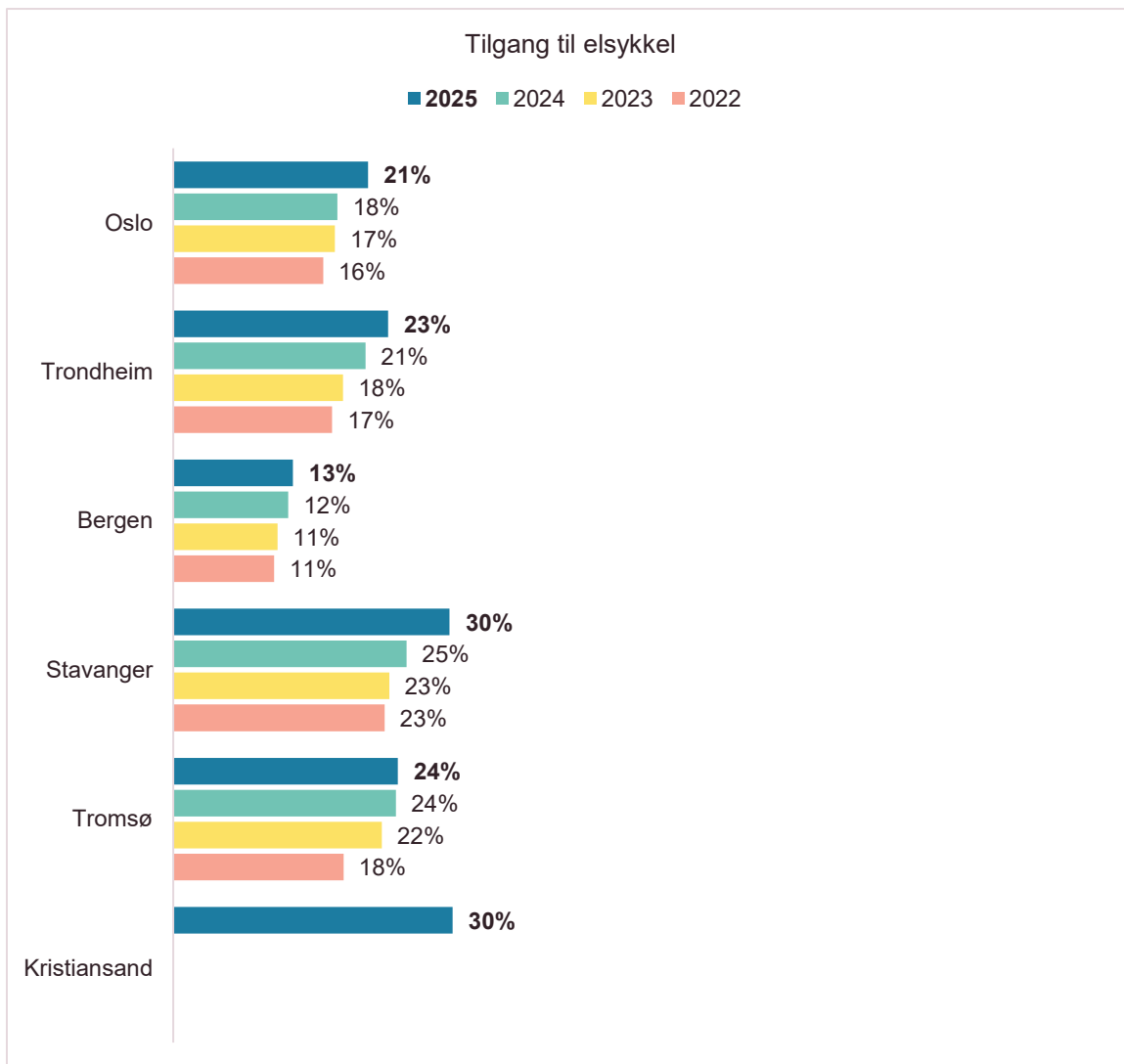
Avledet fra spørsmål:

2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler?

Base = respondenter.

Figur 33: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid



Spørsmålsstilling:

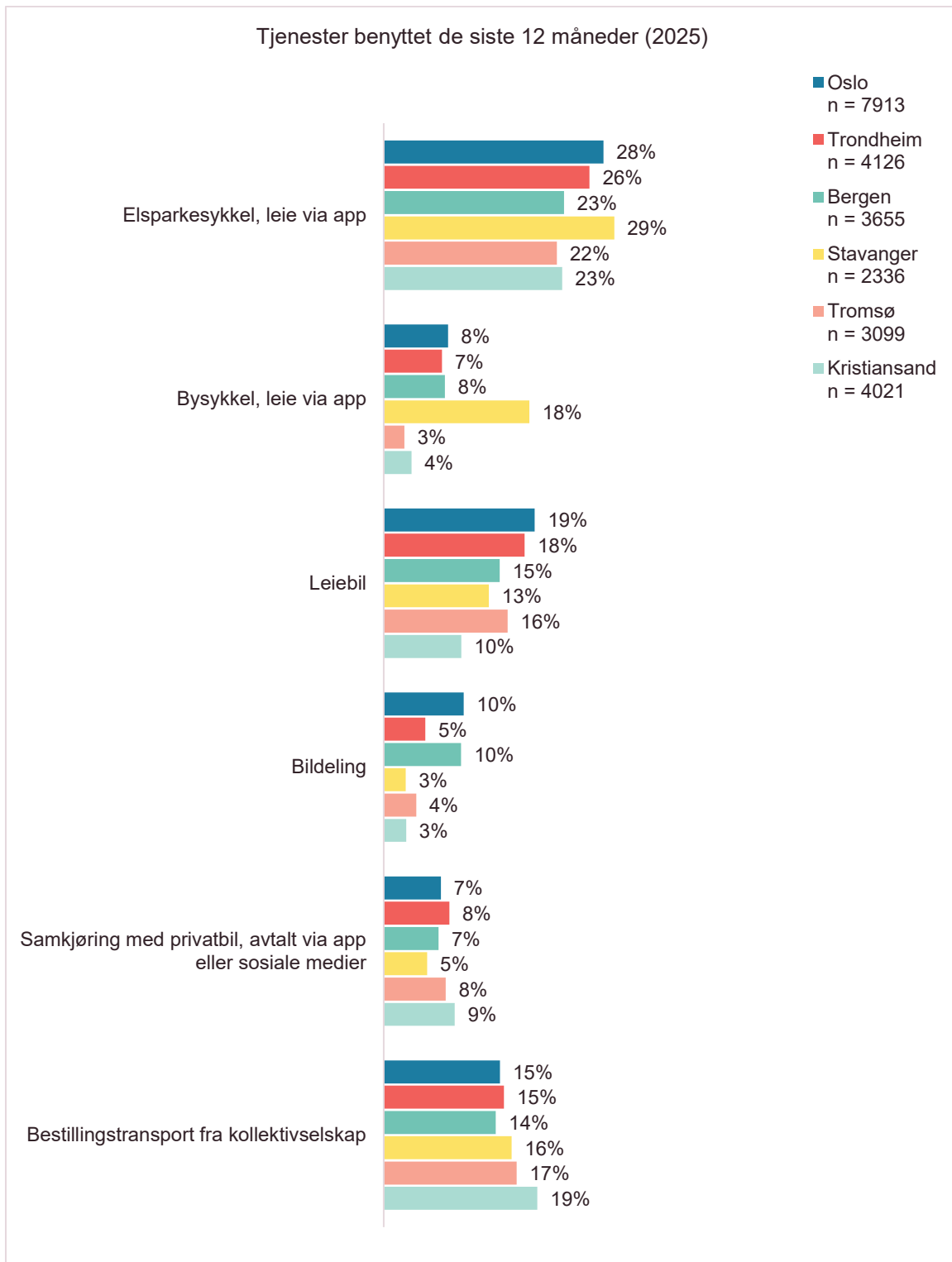
2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til? Elsykkel

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler? Elsykkel

Base = respondenter

#### 4.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025)

Figur 34: Bruk av «personlige» transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025)



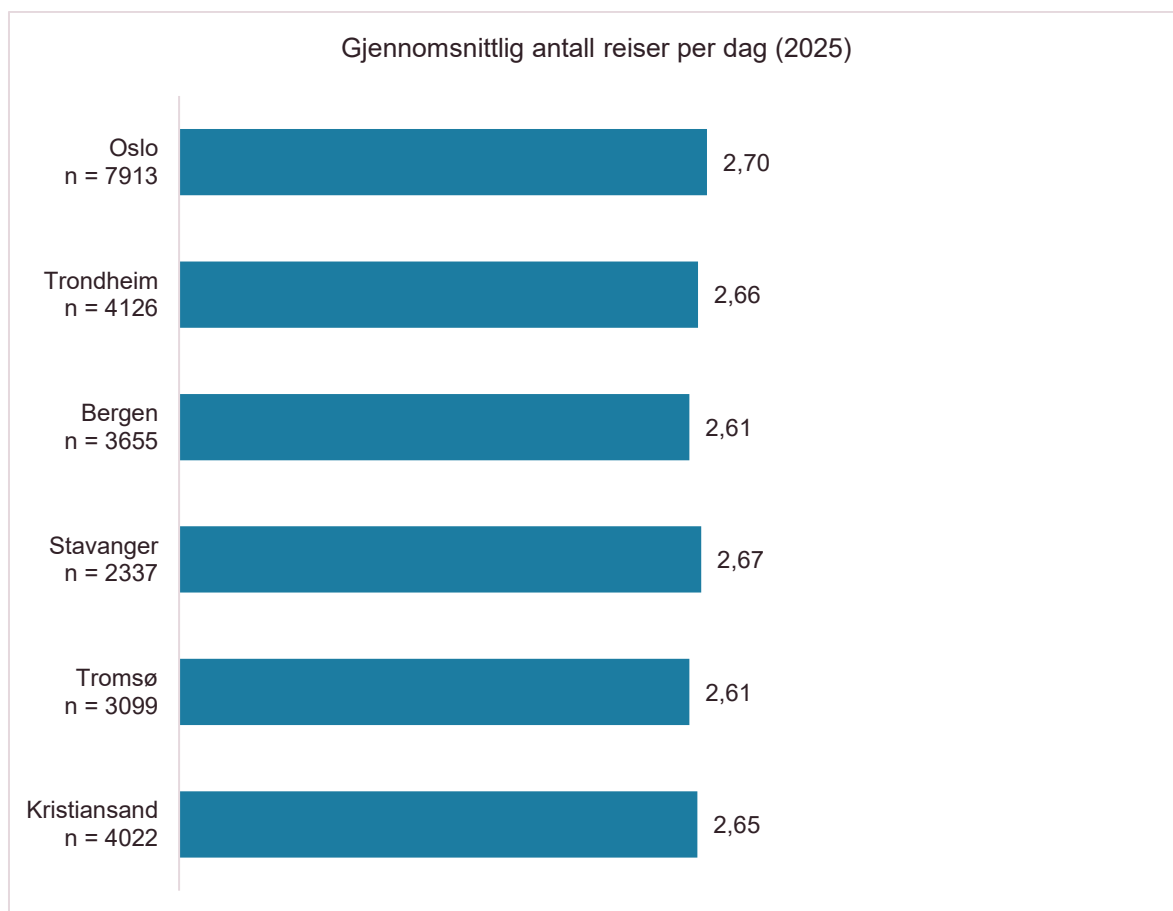
Spørsmålsstilling: Hvilke av følgende tjenester har du brukt de siste 12 måneder?

Base n = respondenter

## 4.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde

### 4.2.1 Antall reiser

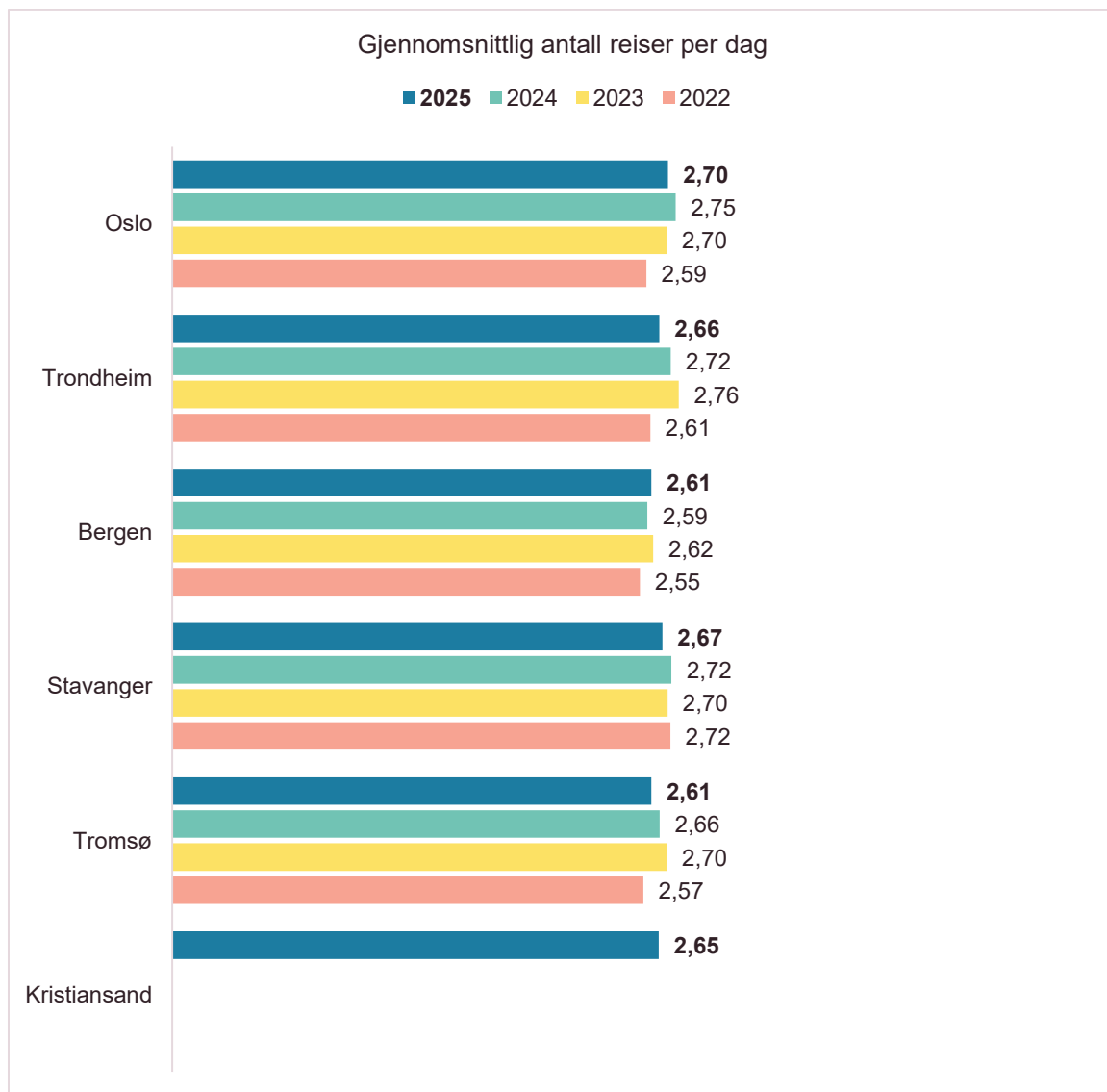
Figur 35: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)



Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.  
Base n = respondenter

## 4.2.2 Antall reiser, utvikling over tid

Figur 36: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område

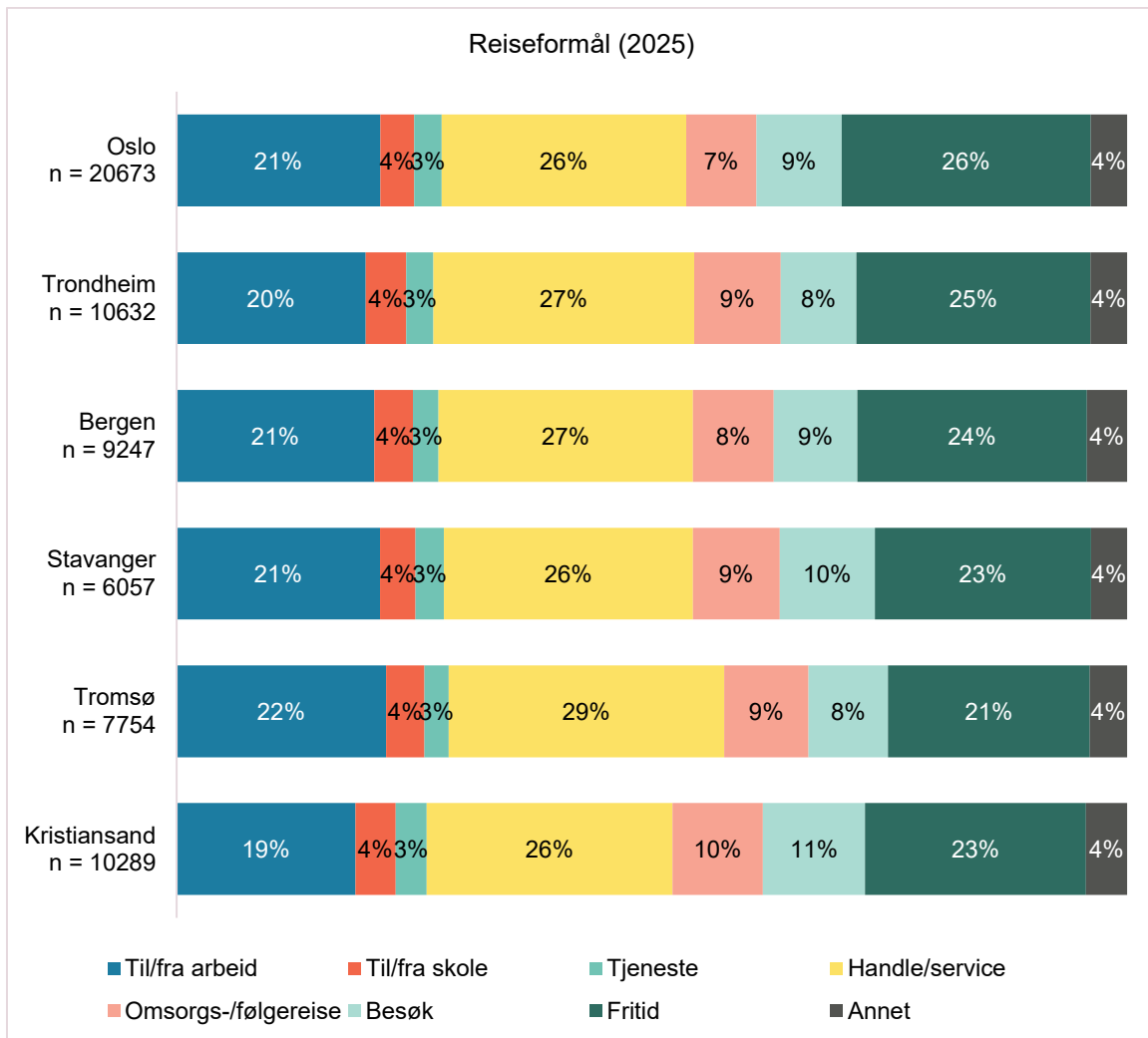


Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.

Base = respondenter

### 4.2.3 Reisens formål

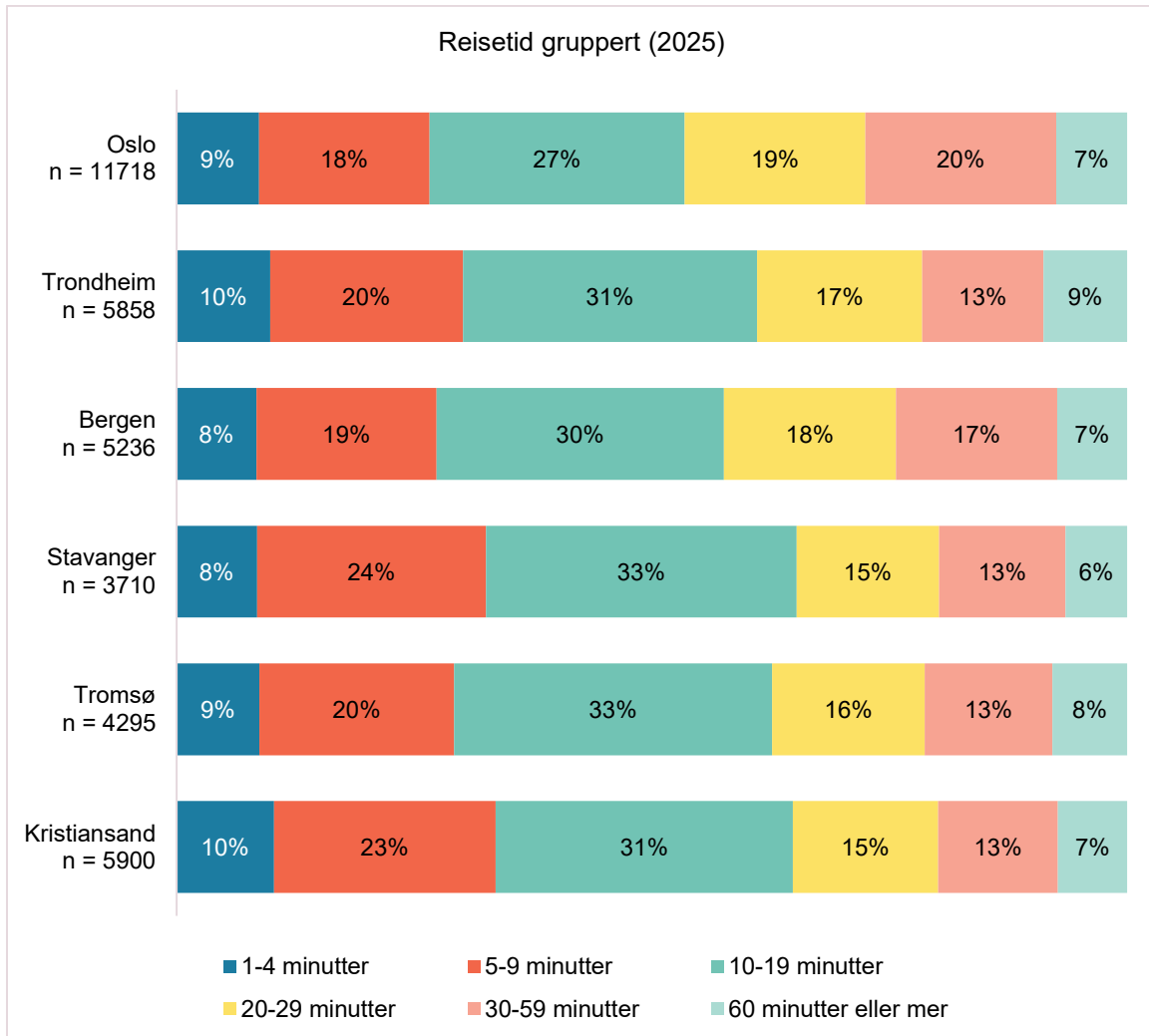
Figur 37: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)



Spørsmålsstilling: Hvorfor dro du fra <startadresse> første gang i går? / Hvorfor dro du videre?  
 Hjemreiser er kodet til reiseformål fra forrige reise (eget spørsmål dersom dagens første reise).  
 Base n = reiser

## 4.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid

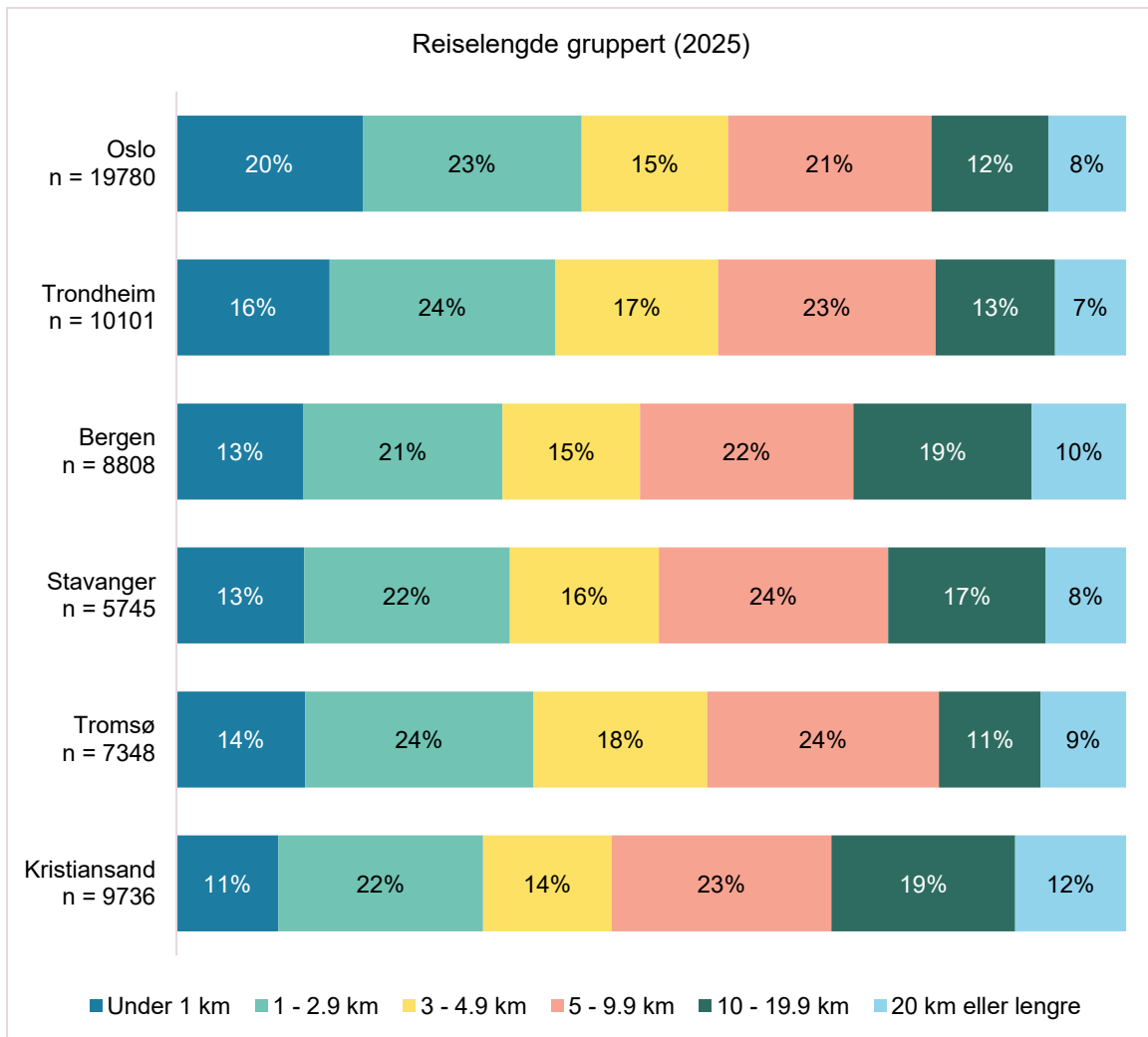
Figur 38: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)



Spørsmålsstilling: Omtrent hvor lang tid brukte du til <destinasjon>?  
Base n = reiser

## 4.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde

Figur 39: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025)

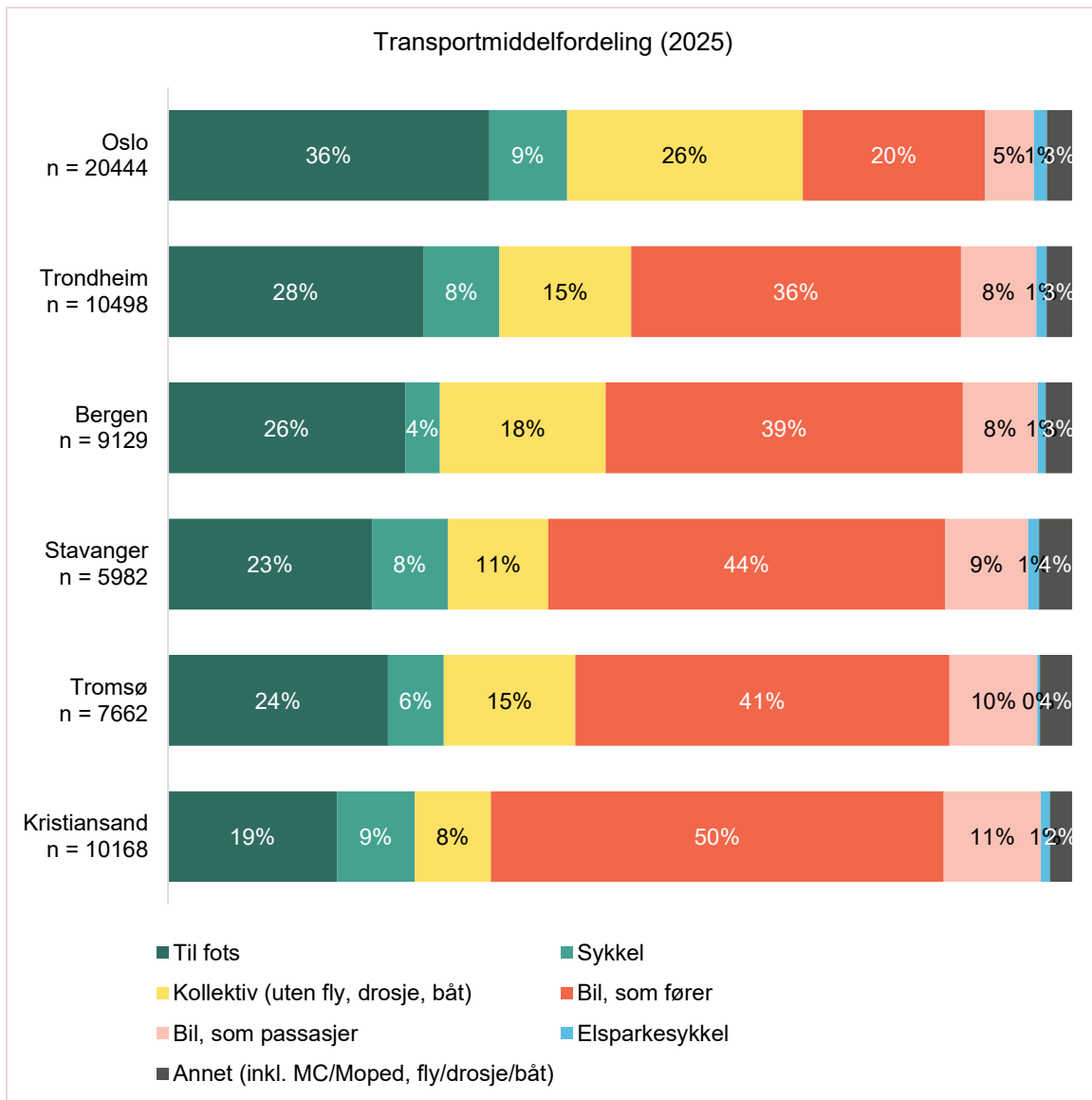


Beregnet avstand fra start til destinasjon i Google Maps.  
Base n = reiser

## 4.3 Transportmiddelfordeling

### 4.3.1 Transportmiddelfordeling

Figur 40: Transportmiddelfordeling i bykommuner (2025)

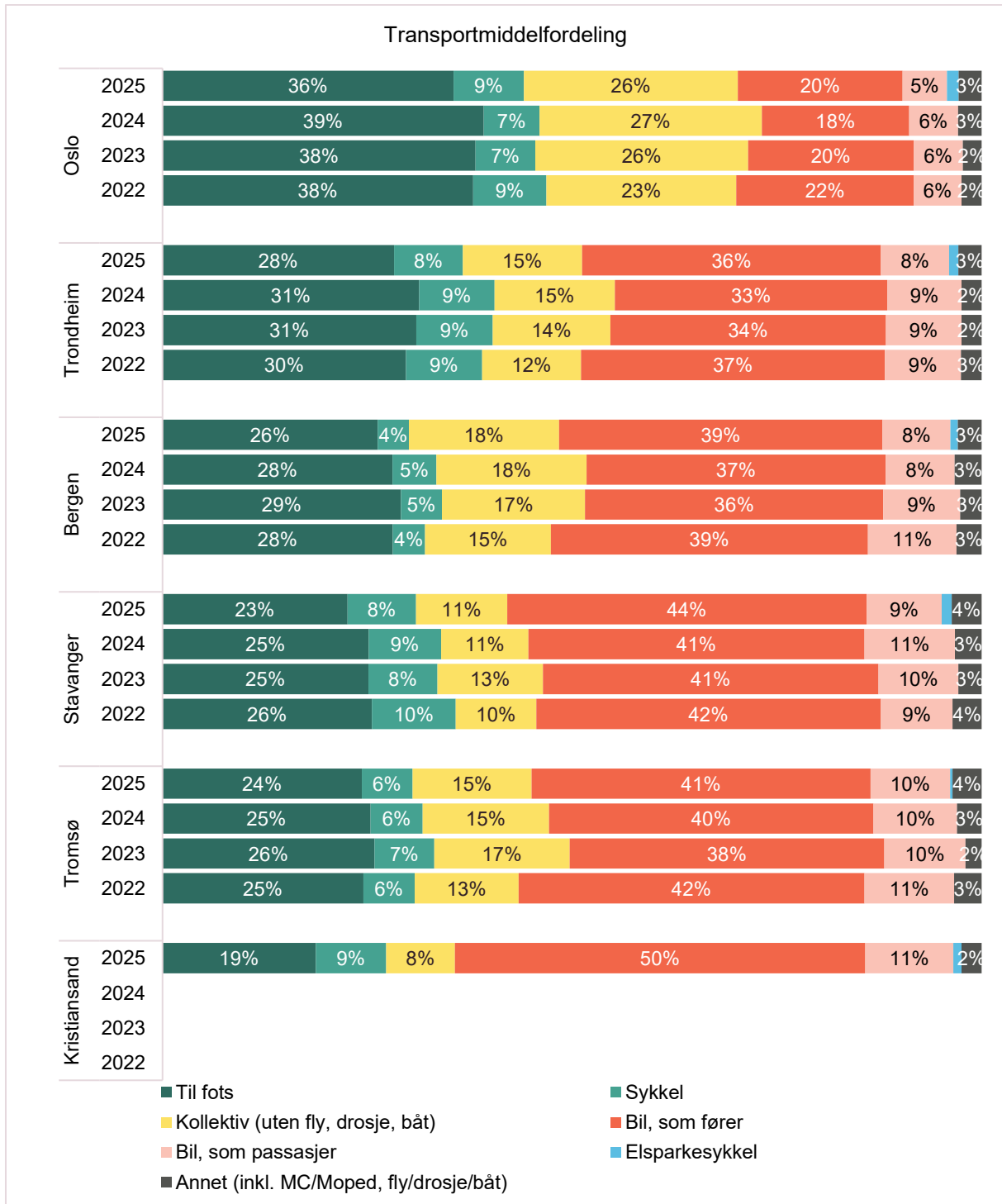


Transportmiddelfordelingen viser hvilket transportmiddel som respondent har reist lengst med (i km). Avledet fra transportmidler brukt på delreiser: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

Base n = reiser

### 4.3.2 Transportmiddelfordeling, utvikling over tid

Figur 41: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

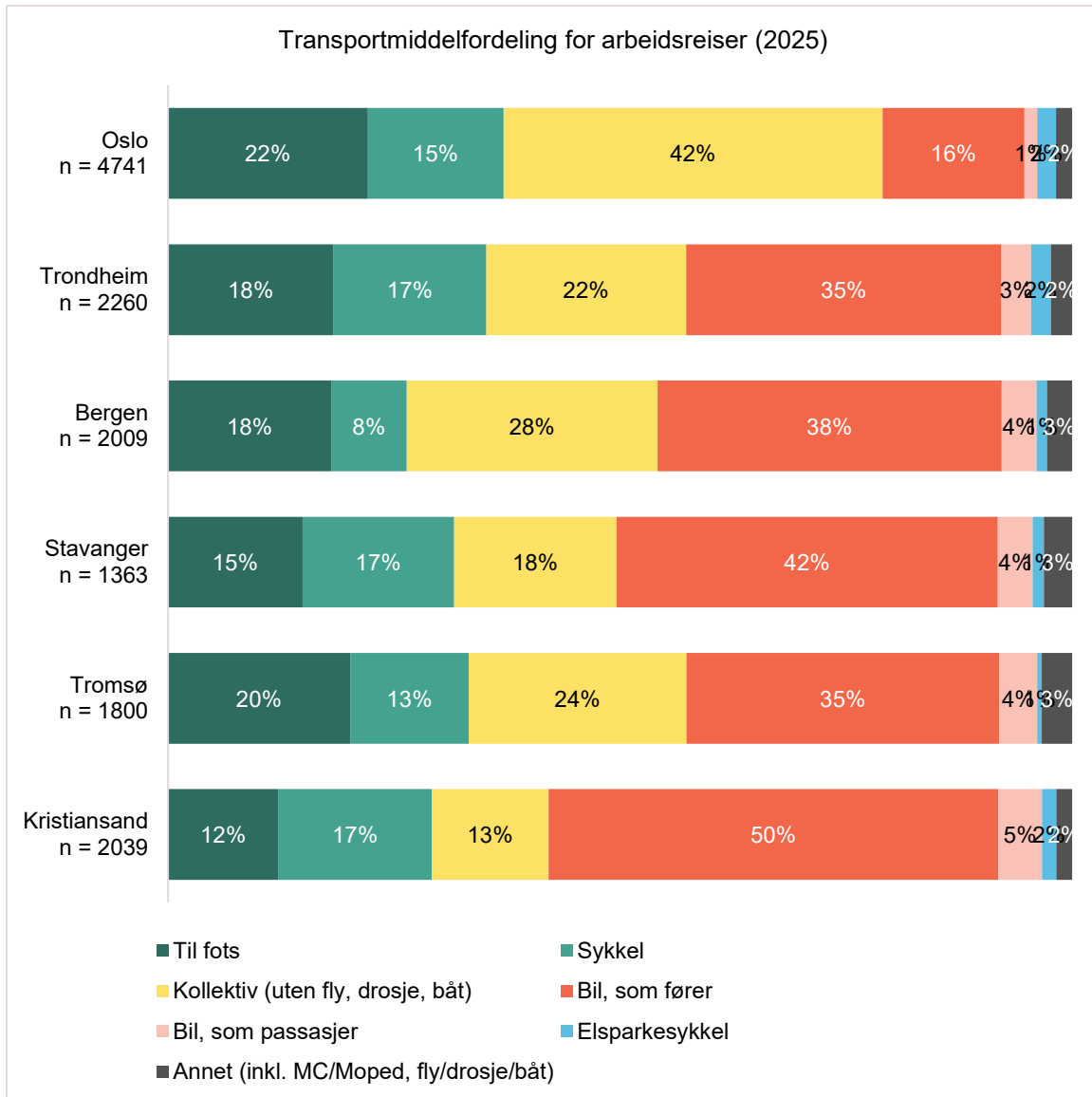
2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser

### 4.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reiseformål

Figur 42: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser.

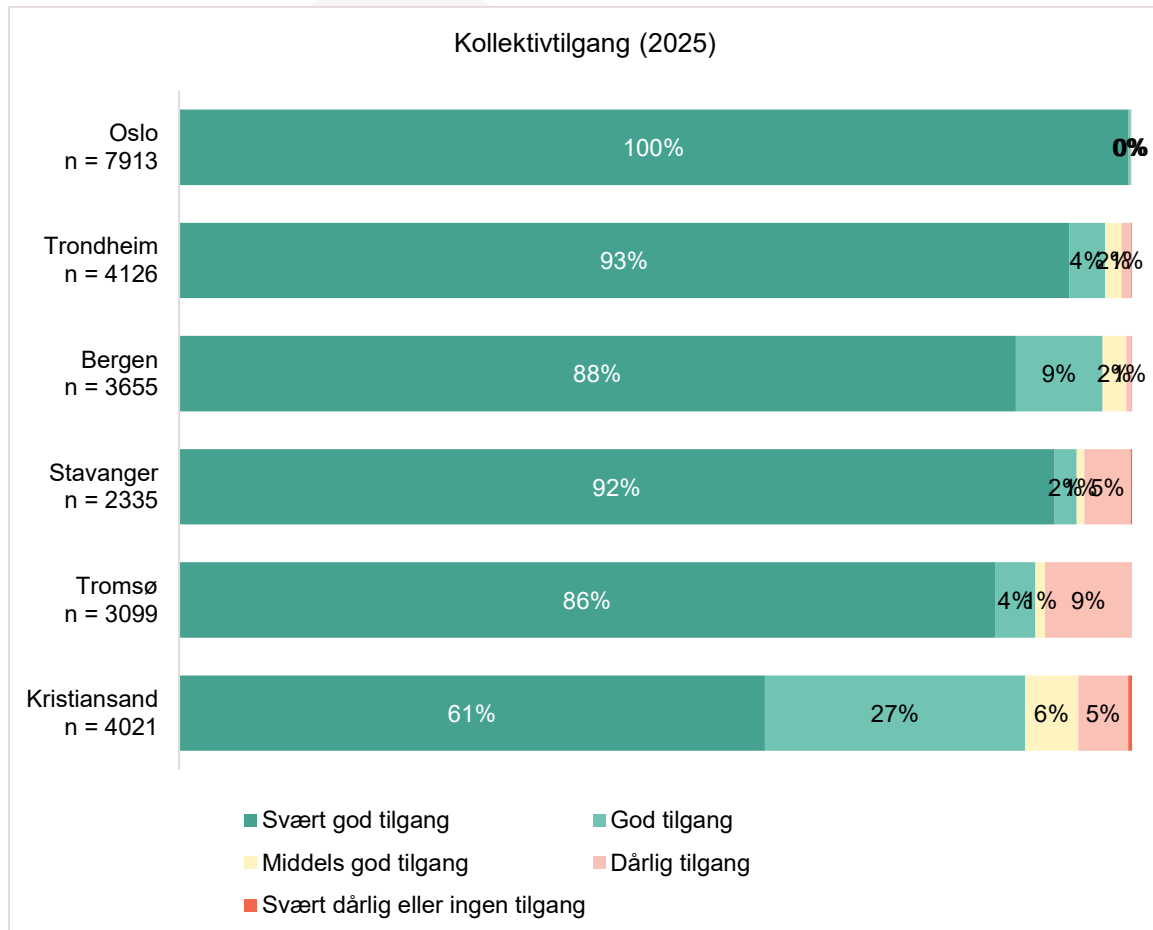




## 4.4 Kollektivtilgang

Se kapittel 3.4 for beskrivelse av beregning

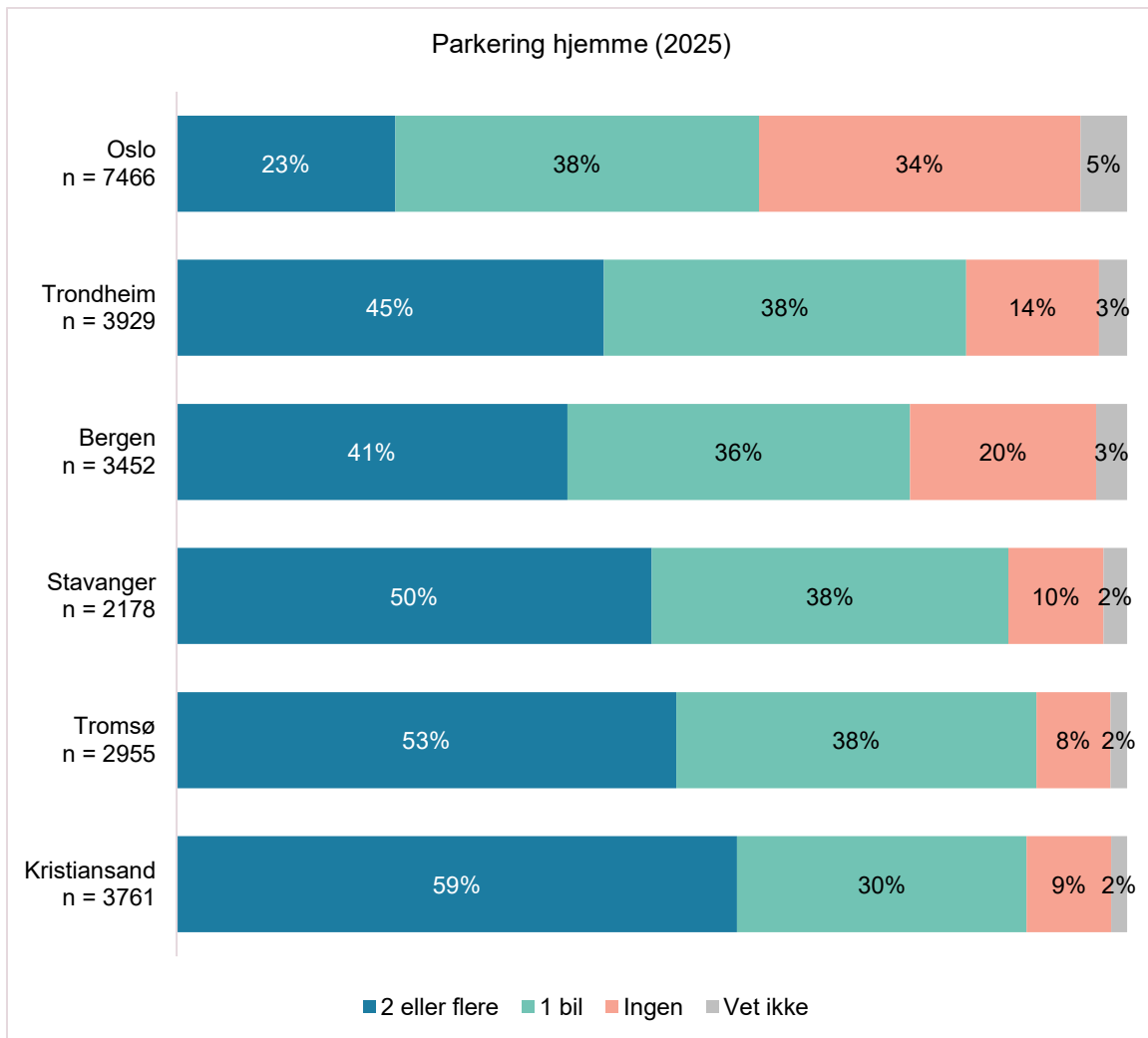
Figur 45: Kollektivtilgang bykommuner (2025)



## 4.5 Parkering

### 4.5.1 Parkering hjemme

Figur 46: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025)

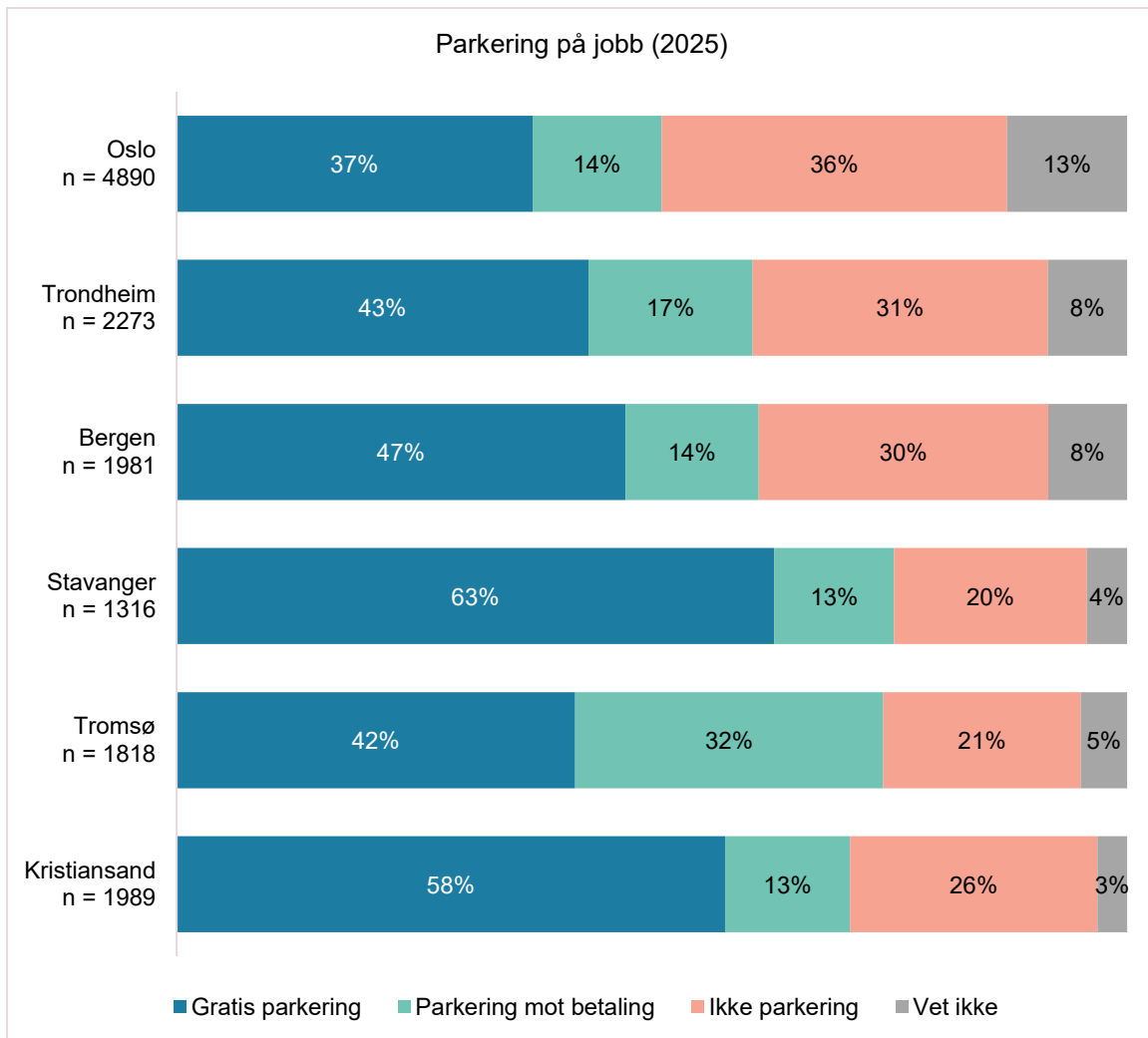


Spørsmålsstilling: Hvor mange biler har du egen parkeringsplass til der du bor? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre. Gruppert til kategorier vist i figur.

Base n = respondenter

## 4.5.2 Parkering ved arbeidssted

Figur 47: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025)



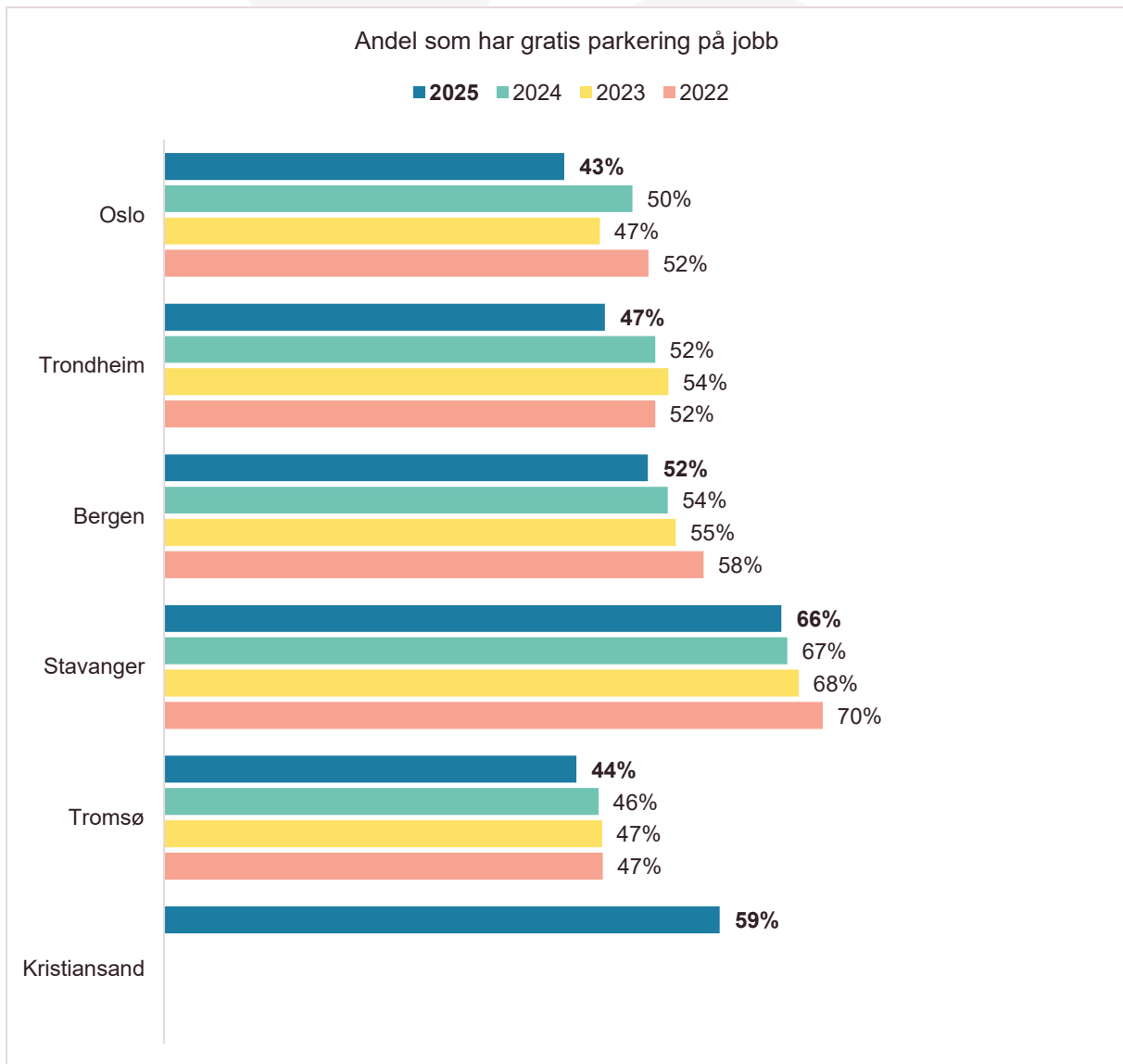
Spørsmålsstilling: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet er stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested.

Base n = respondenter.

### 4.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid

Spørsmålsstilling og filter på dette spørsmålet er endret fra 2024 til 2025. Frem til 2024 ble spørsmålet stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil. Fra 2025 stilles spørsmålet til alle yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. I tidsserievisningen nedenfor er **2025-tall filtrert tilsvarende som historiske data**, for å gi mest mulig sammenlignbare resultater. I tillegg er også spørsmålsformuleringen endret fra 2024 til 2025. Det kan derfor være metodiske endringer som ligger bak noe av nedgangen vi ser i figuren.

Figur 48: Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid



2022-2024: Hvis du skal kjøre bil til arbeid, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil.

2025: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. Tallene i tidsserievisningen gjelder for respondenter med biltilgang, for å kunne sammenlignes med tidligere år

Base = respondenter

## KAPITTEL 5: RESULTATER FOR REGIONER MED TILLEGGSUTVALG – GRAFIKKRAPPORT

Kapittel 5 har samme grafiske fremstillinger som vist for byvekstavtalene i kapittel 3, men her inngår kun resultater for de **tilleggsutvalsregionene** som geografisk avviker fra byvekstsvtaleområdet. For Oslo-området, Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen er byvekstsvtaleområdet det samme geografiske området som tilleggsutvalsregionen, følgelig henvises det til kapittel 3 for resultater om disse. I de grafiske fremstillingene inngår også **tilleggsutvalsregioner som ikke har byvekstsvtale**. Kapitlet presenteres som grafiske figurer, uten kommentarer.

Kommunene er **uthevet** i tabellen inngår i utvalsregionens byvekstsvtaleområde.

Tabell 3: Kommuner som inngår i tilleggsutvalsregionene, antall intervju og befolkning

Trondheimsregionen	Antall intervjuer	Befolkning	Region Nord-Jæren	Antall intervjuer	Befolkning
<b>5001 Trondheim</b>	<b>3 940</b>	<b>183 527</b>	<b>1103 Stavanger</b>	<b>2 216</b>	<b>124 514</b>
5027 Midtre Gauldal	96	5 078	<b>1108 Sandnes</b>	<b>1 179</b>	<b>68 427</b>
<b>5028 Melhus</b>	<b>343</b>	<b>14 612</b>	1119 Hå	286	15 959
<b>5029 Skaun</b>	<b>195</b>	<b>6 813</b>	1120 Klepp	273	17 091
<b>5031 Malvik</b>	<b>319</b>	<b>12 126</b>	1121 Time	276	16 264
<b>5035 Stjørdal</b>	<b>394</b>	<b>20 780</b>	1122 Gjesdal	171	9 852
5054 Indre Fosen	170	8 521	<b>1124 Sola</b>	<b>402</b>	<b>23 602</b>
<b>5059 Orkland</b>	<b>298</b>	<b>15 847</b>	<b>1127 Randaberg</b>	<b>155</b>	<b>9 573</b>
<b>Totalt</b>	<b>5 755</b>	<b>267 304</b>	1130 Strand	200	11 075
			<b>Totalt</b>	<b>5 158</b>	<b>296 357</b>

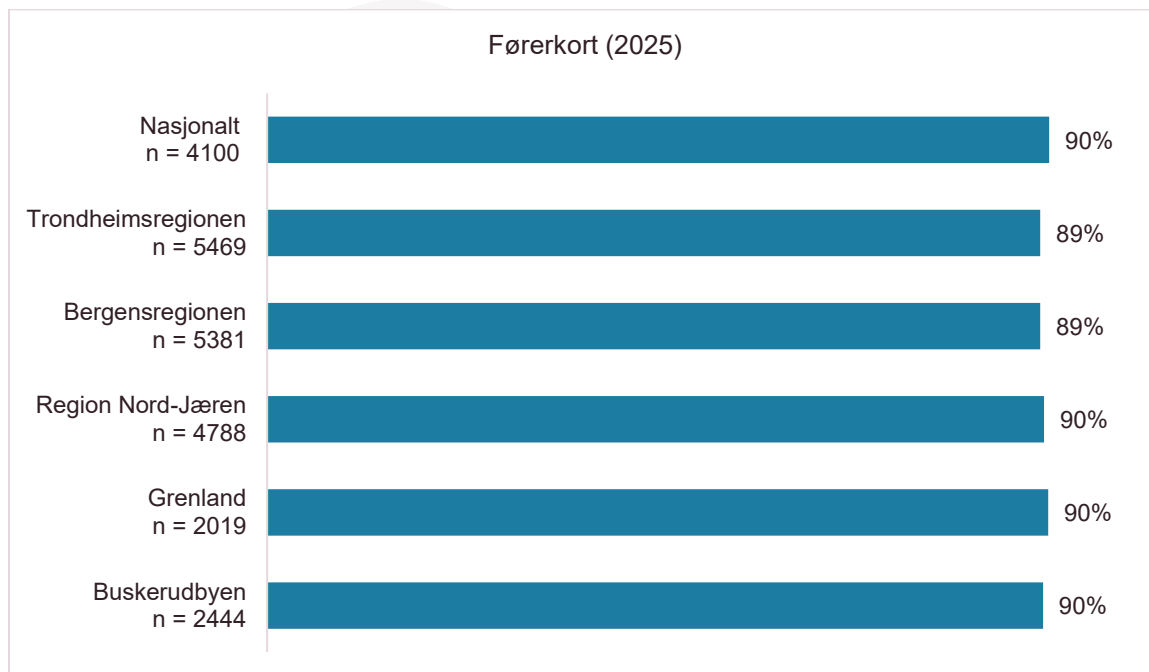
  

Bergensregionen	Antall intervjuer	Befolkning	Grenland	Antall intervjuer	Befolkning
<b>4601 Bergen</b>	<b>3 437</b>	<b>248 270</b>	4001 Porsgrunn	732	31 627
4621 Voss	168	13 622	4003 Skien	1 066	47 870
4623 Samnanger	35	2 081	4010 Siljan	55	1 996
<b>4624 Bjørnafjorden</b>	<b>386</b>	<b>21 480</b>	4012 Bamble	290	12 186
<b>4626 Øygarden</b>	<b>614</b>	<b>32 733</b>	<b>Totalt</b>	<b>2 143</b>	<b>93 679</b>
<b>4627 Askøy</b>	<b>452</b>	<b>24 488</b>			
4628 Vaksdal	44	3 289	<b>Buskerudbyen</b>	<b>Antall intervjuer</b>	<b>Befolkning</b>
4630 Osterøy	88	6 752	3301 Drammen	1 345	88 810
<b>4631 Alver</b>	<b>471</b>	<b>24 872</b>	3303 Kongsberg	639	24 652
4632 Austrheim	23	2 456	3312 Lier	383	23 524
<b>Totalt</b>	<b>5 718</b>	<b>380 043</b>	3314 Øvre Eiker	237	17 441
			<b>Totalt</b>	<b>2 604</b>	<b>154 427</b>

## 5.1 Førerkort, transportmiddelfilgang og bruk av transporttjenester

### 5.1.1 Andel med førerkort

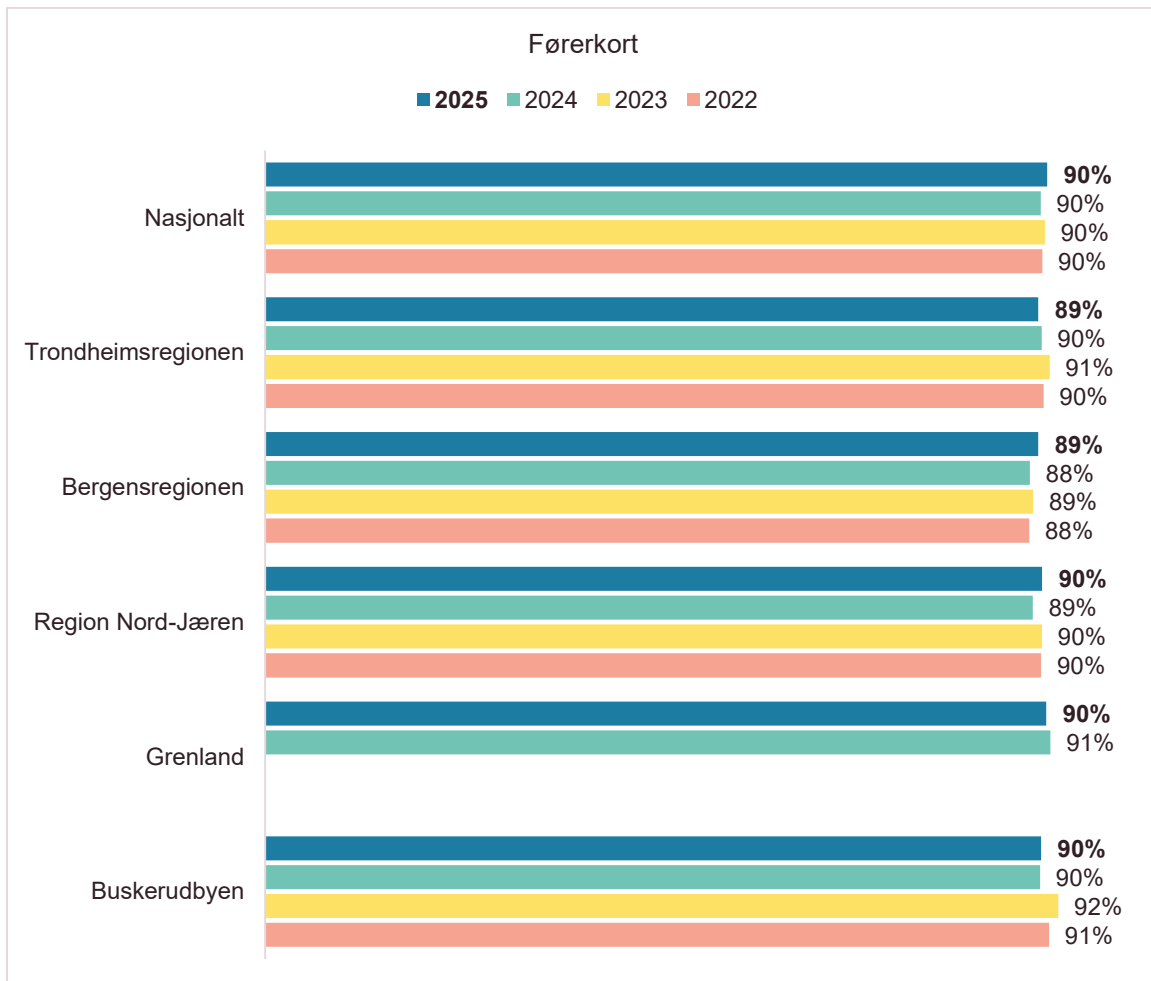
Figur 49: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)



Spørsmålsstilling: Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.  
Base n = respondenter

## 5.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid

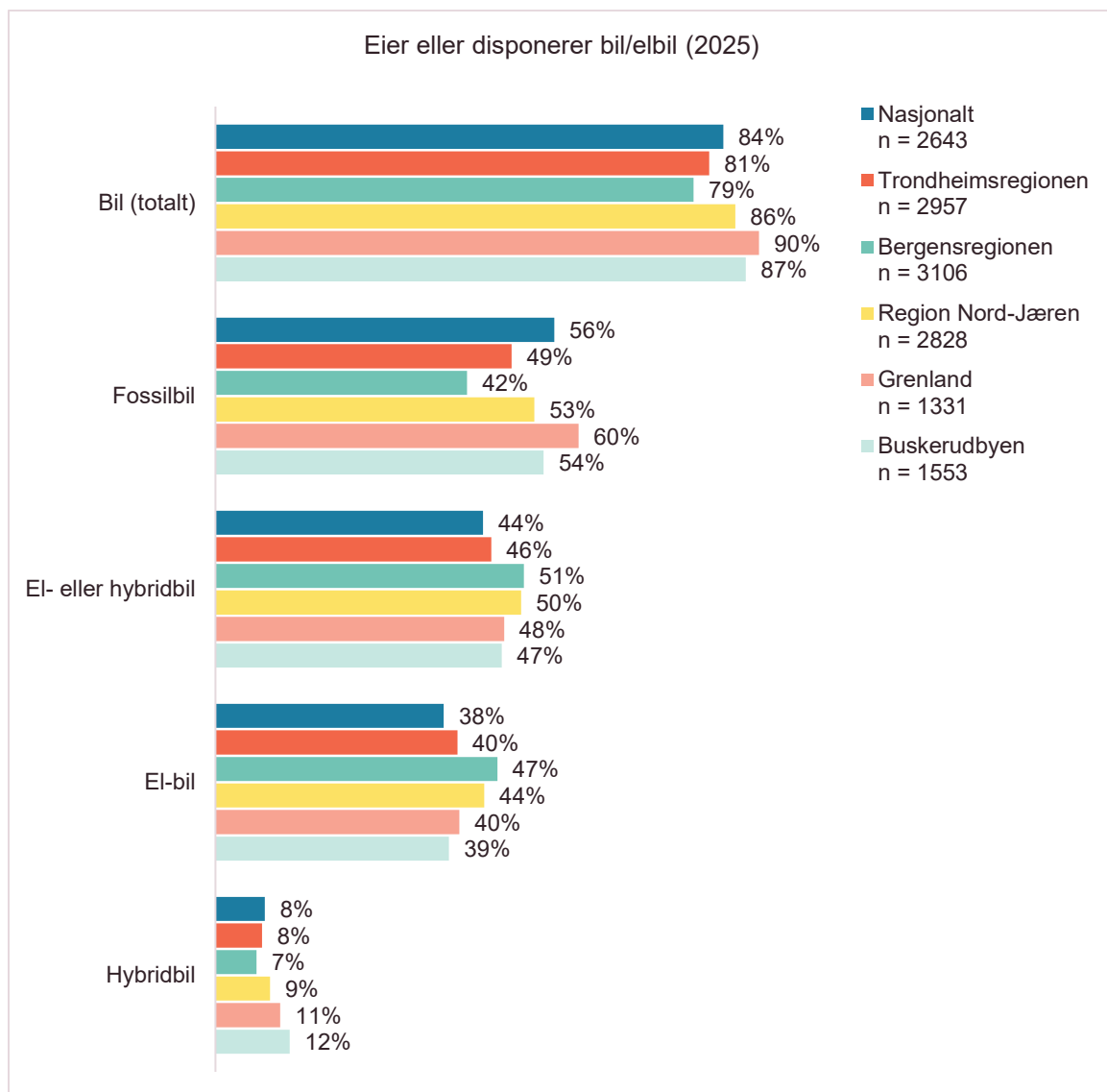
Figur 50: Andel med førerkort, utvikling over tid



Spørsmålsstilling: Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.  
Base = respondenter

### 5.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil

Figur 51: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)



Avledet fra spørsmål:

– Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

– Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

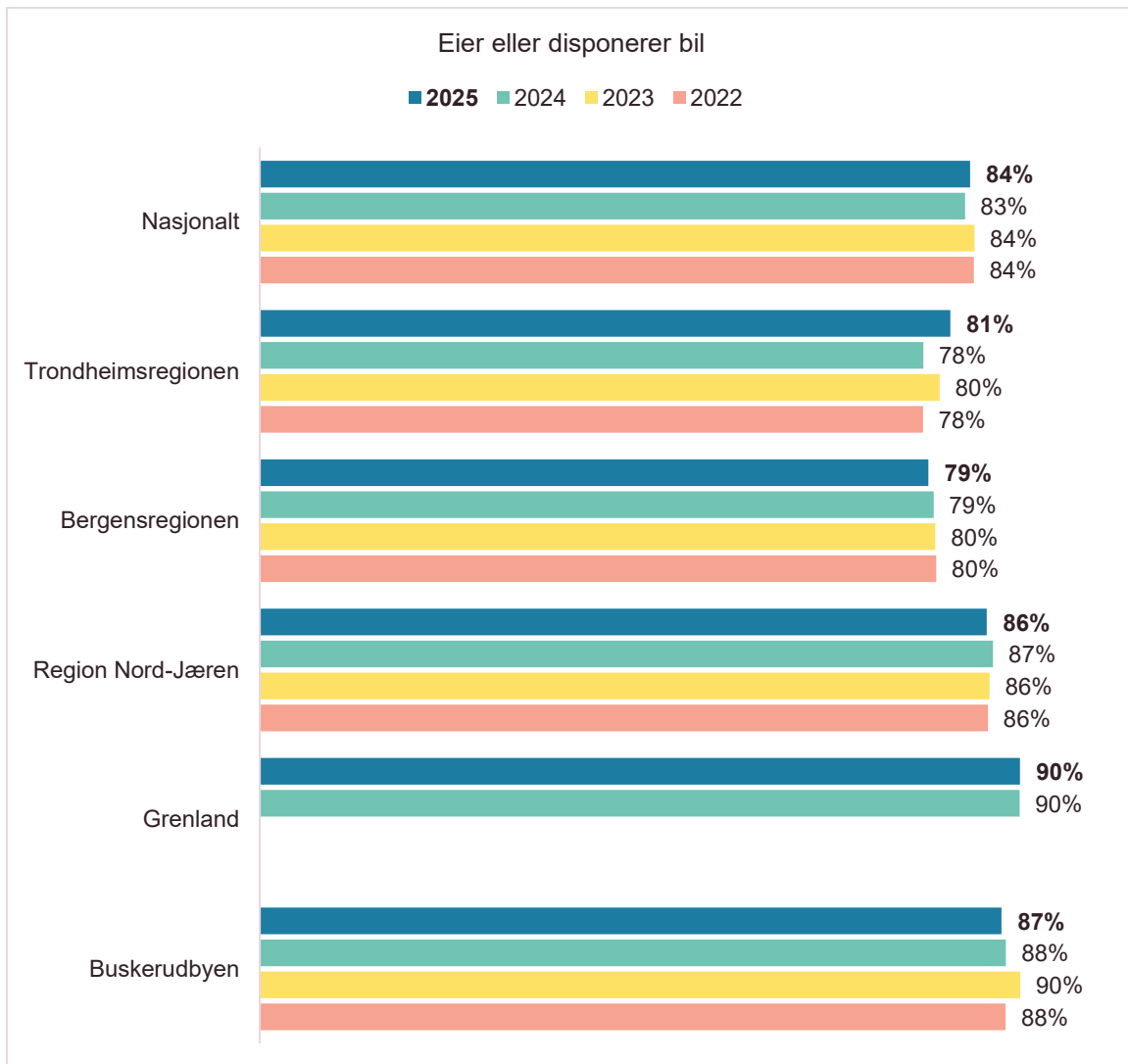
Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

Base n = respondenter

## 5.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid

Figur 52: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff. Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

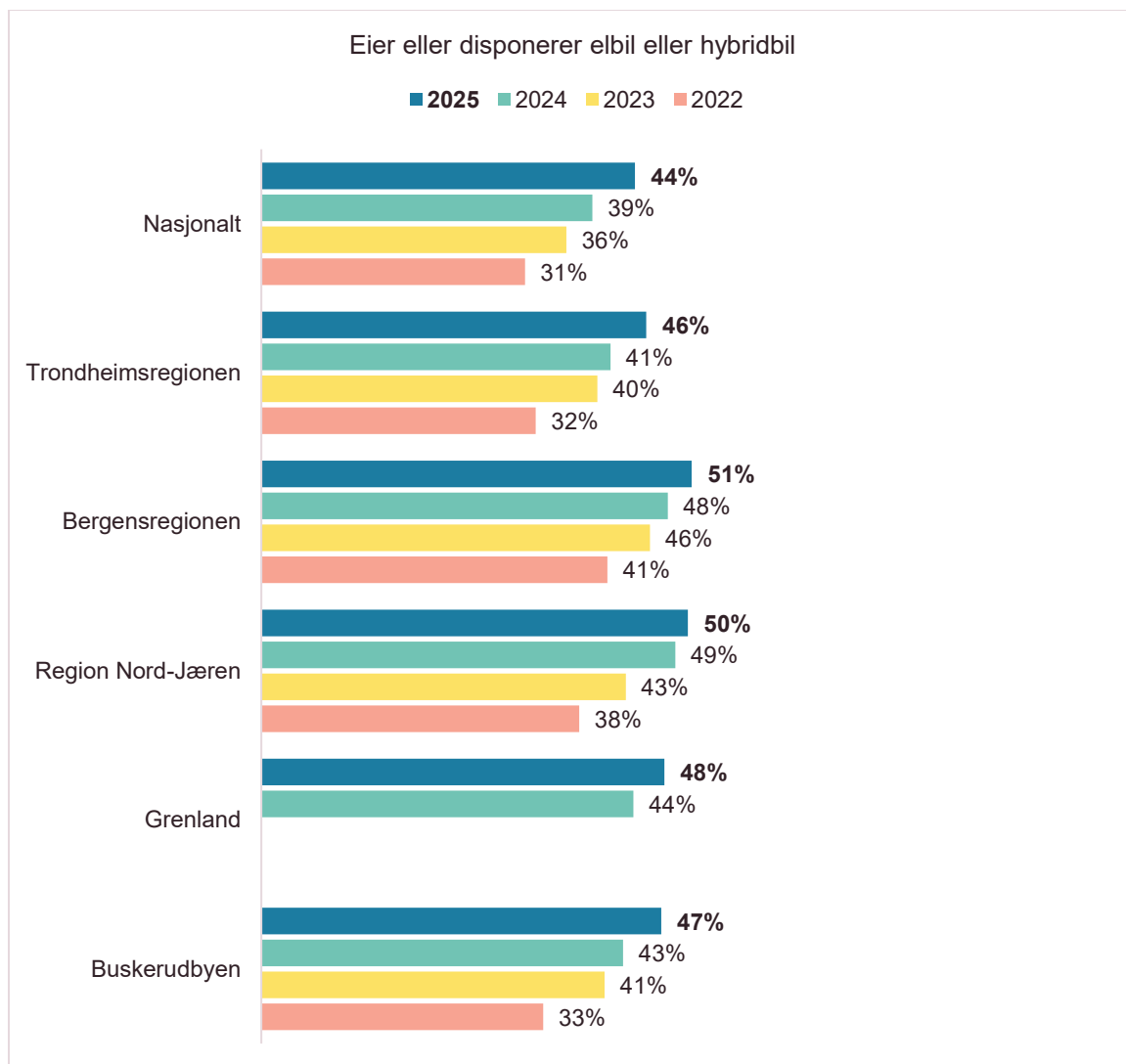
Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

Figur 53: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

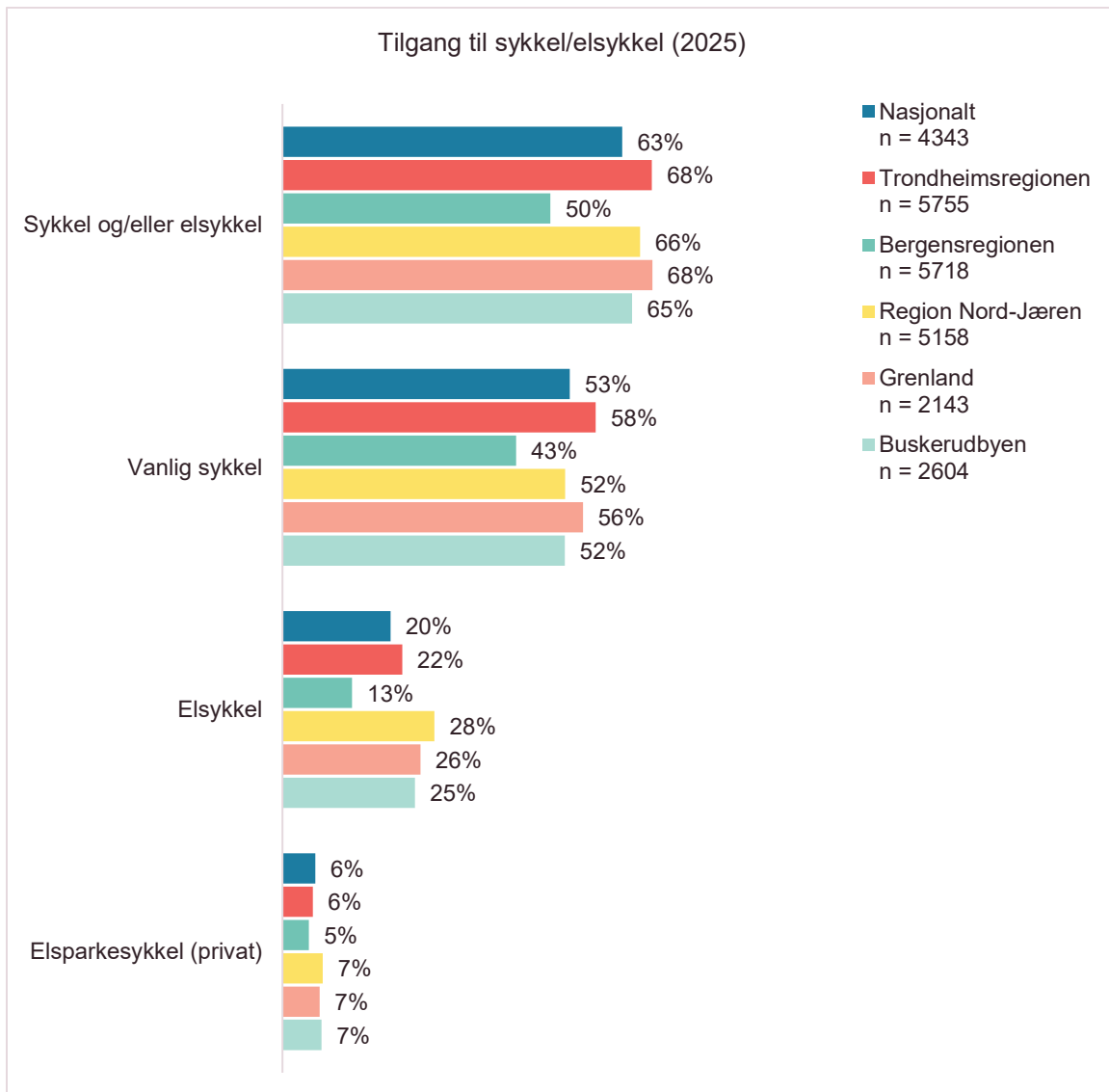
2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter.

## 5.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel

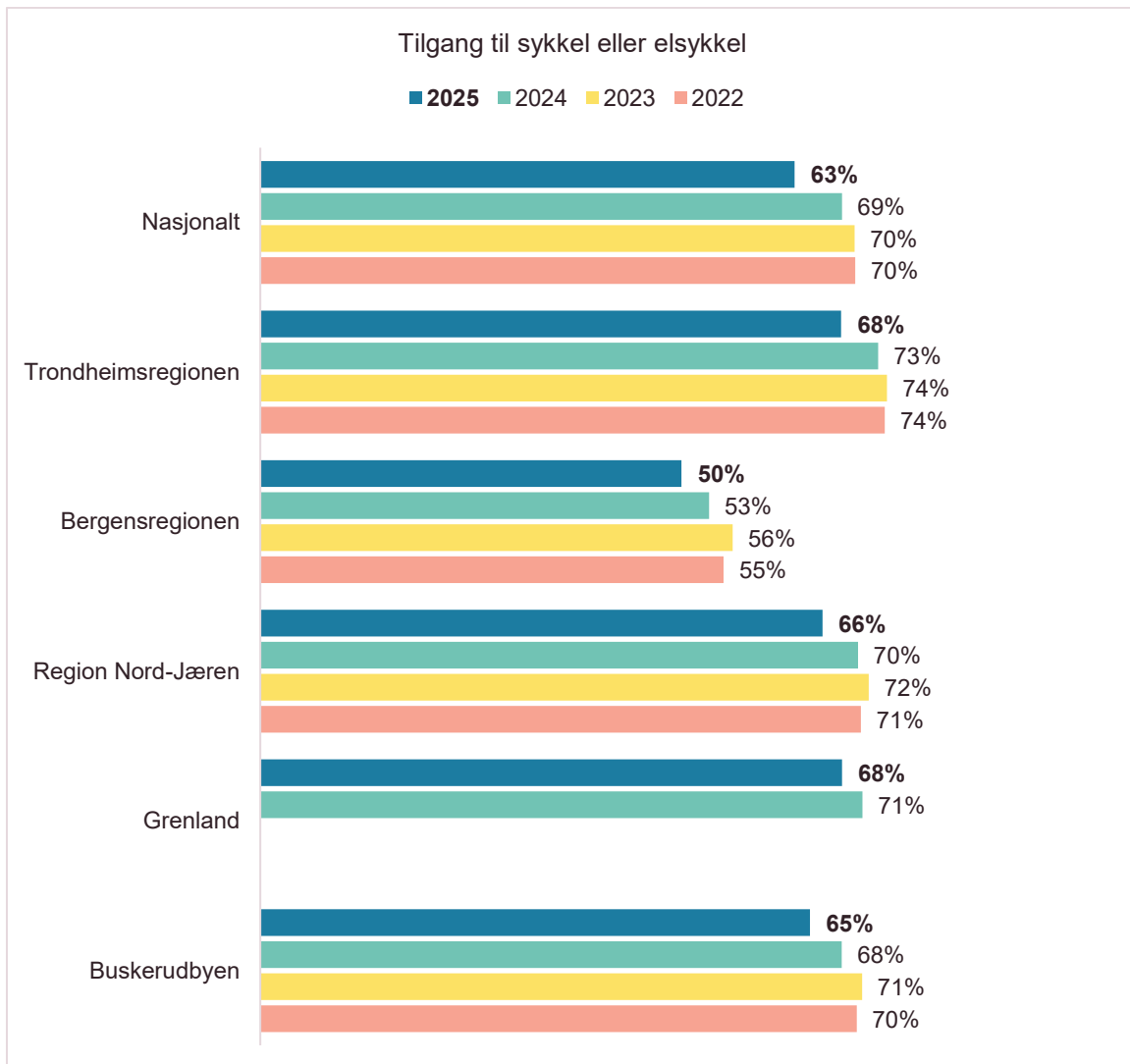
Figur 54: Tilgang til sykkel eller elsykkel (2025)



Avledet fra spørsmål: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?  
Base n = respondenter

## 5.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid

Figur 55: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid



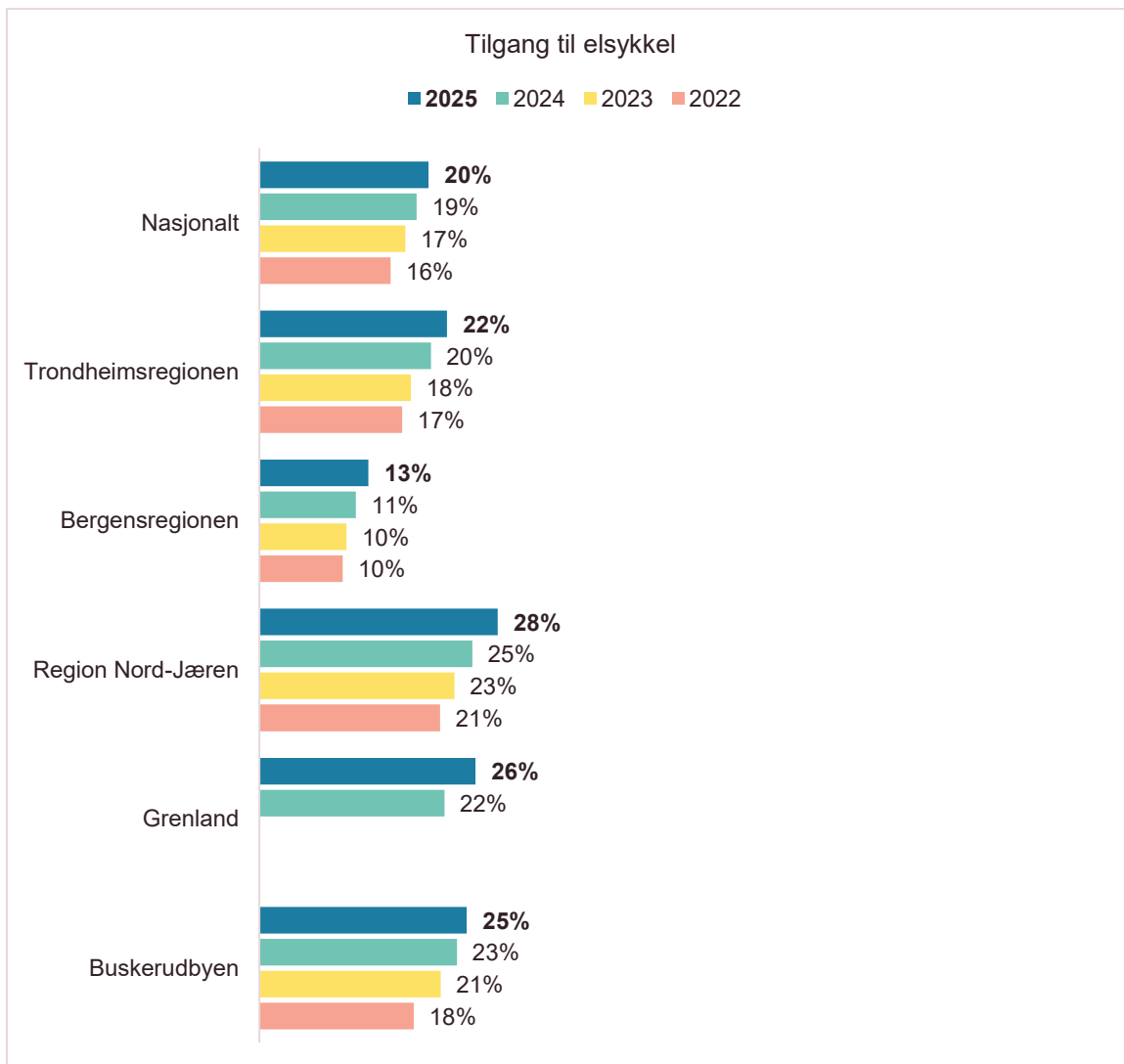
Avledet fra spørsmål:

2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler?

Base n = respondenter.

Figur 56: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid



Spørsmålsstilling:

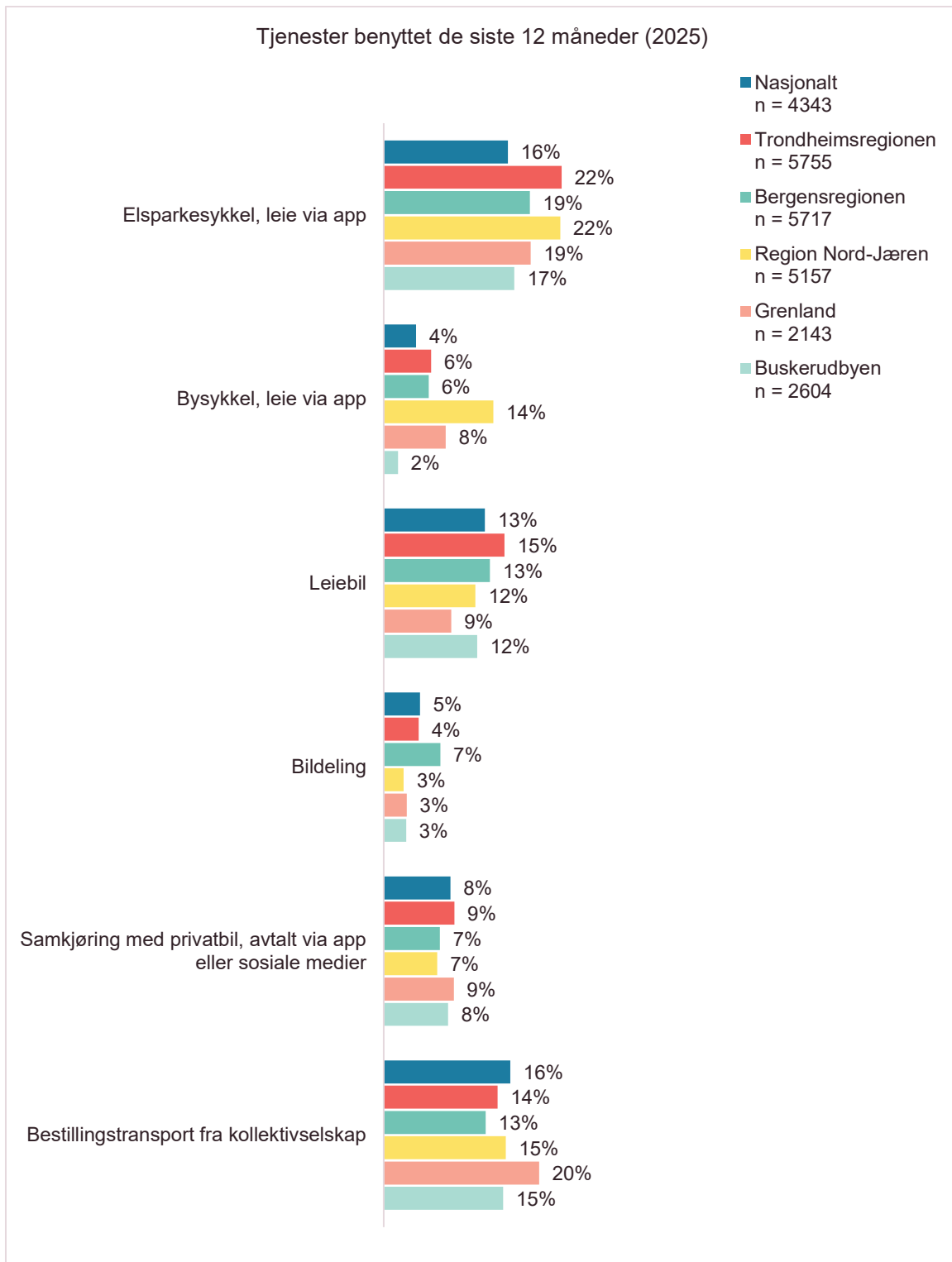
2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til? Elsykkel

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler? Elsykkel

Base = respondenter.

## 5.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025)

Figur 57: Bruk av «personlige» transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025)



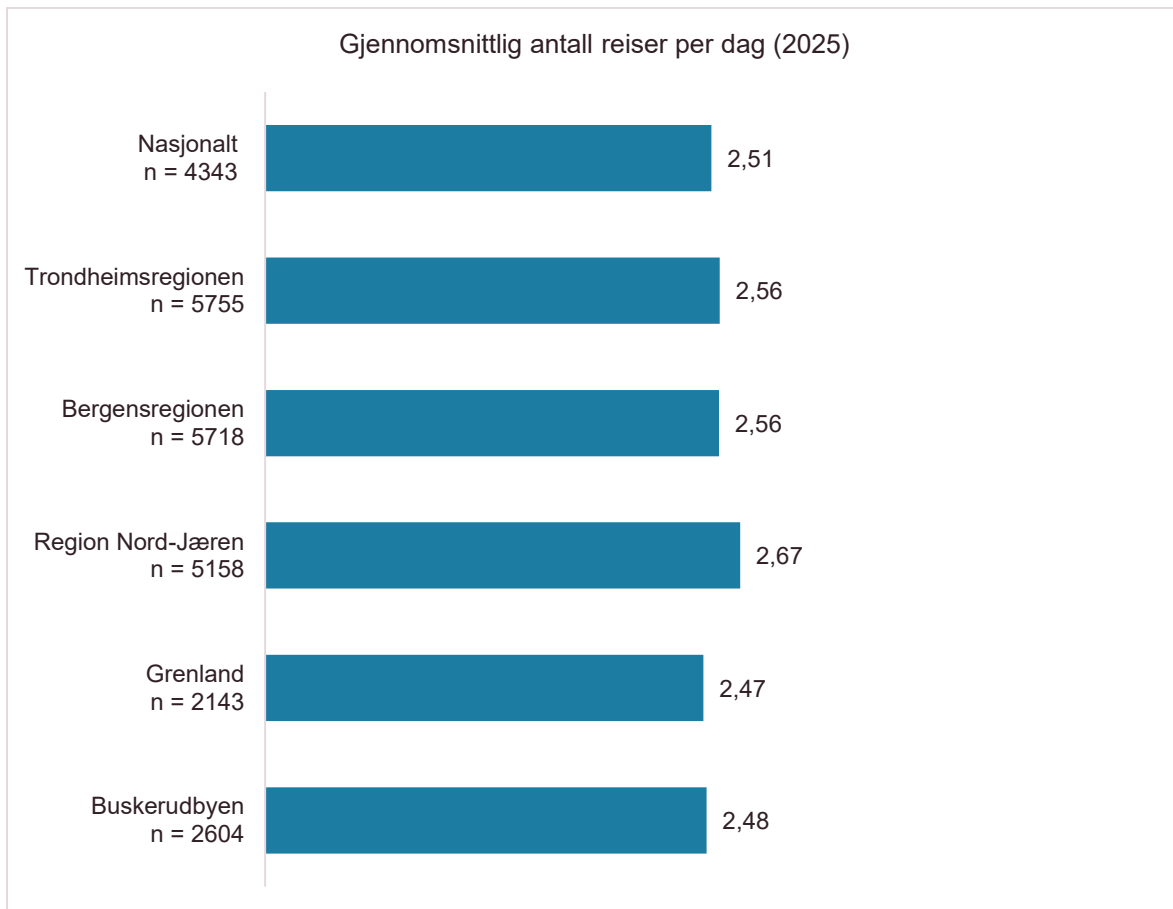
Spørsmålsstilling: Hvilke av følgende tjenester har du brukt de siste 12 måneder?

Base n = respondenter

## 5.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde

### 5.2.1 Antall reiser

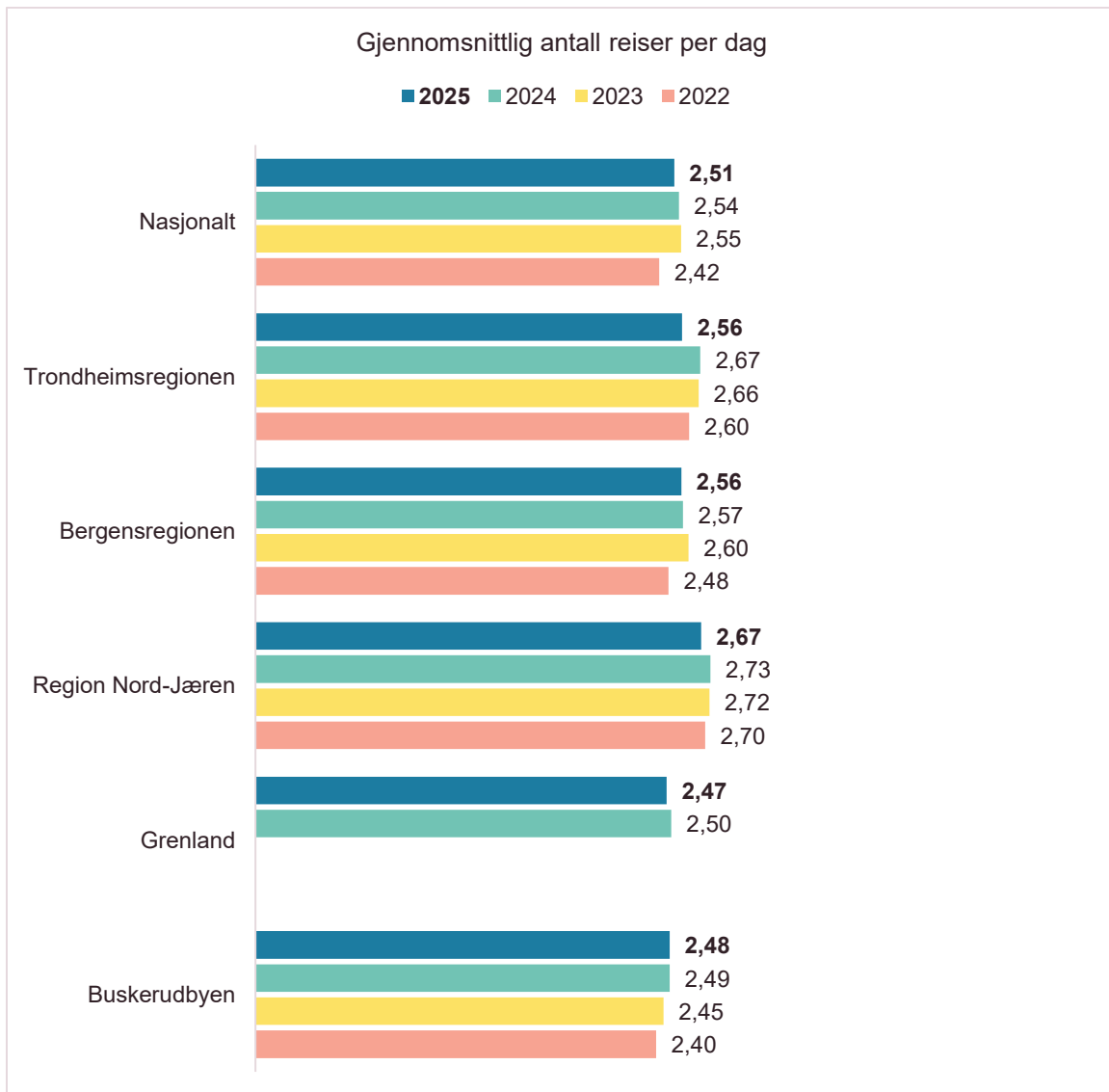
Figur 58: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)



Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.  
Base n = respondenter

## 5.2.2 Antall reiser, utvikling over tid

Figur 59: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område

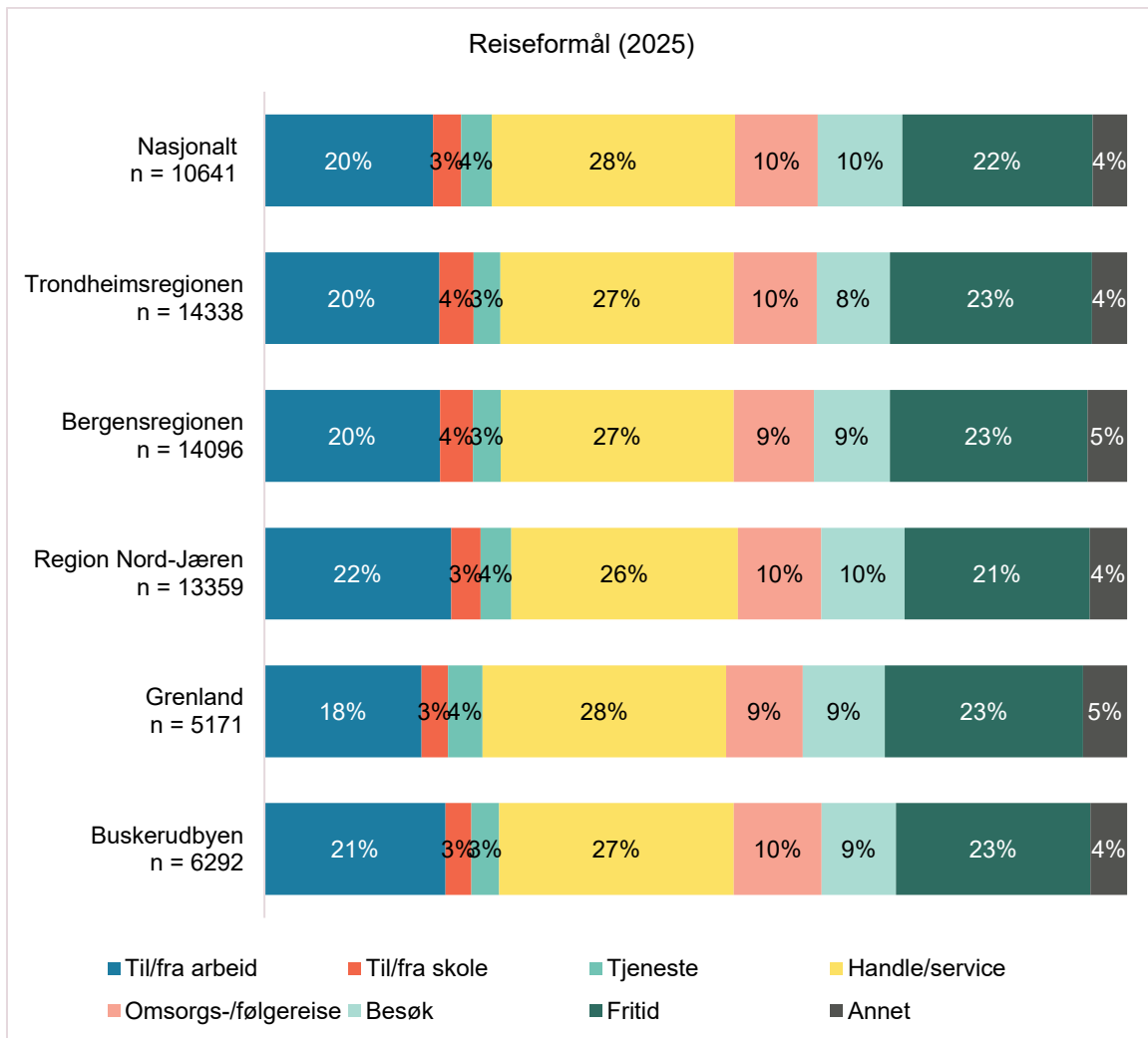


Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.

Base = respondenter

## 5.2.3 Reisens formål

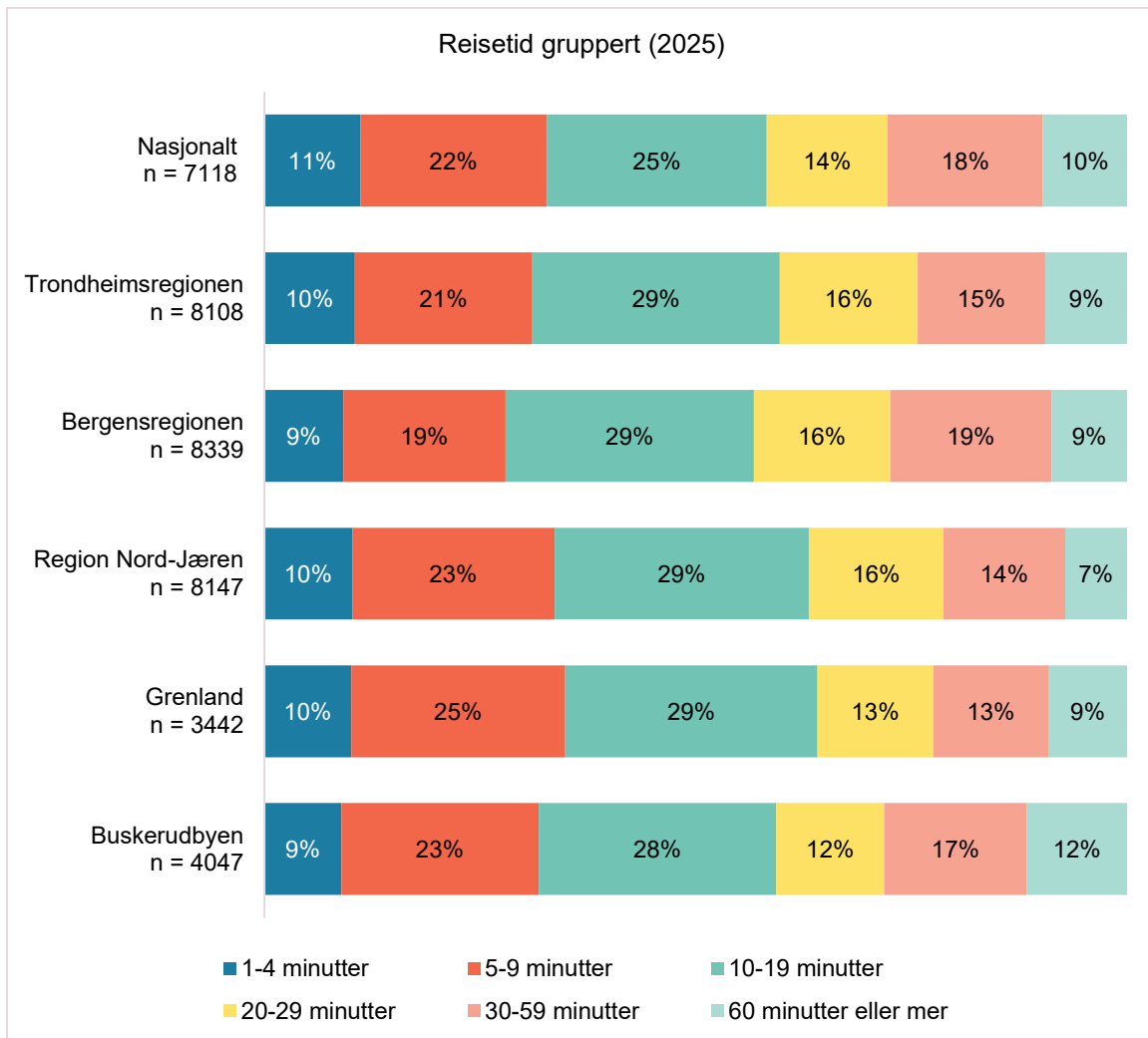
Figur 60: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)



Spørsmålsstilling: Hvorfor dro du fra <startadresse> første gang i går? / Hvorfor dro du videre?  
 Hjemreiser er kodet til reiseformål fra forrige reise (eget spørsmål dersom dagens første reise).  
 Base n = reiser

## 5.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid

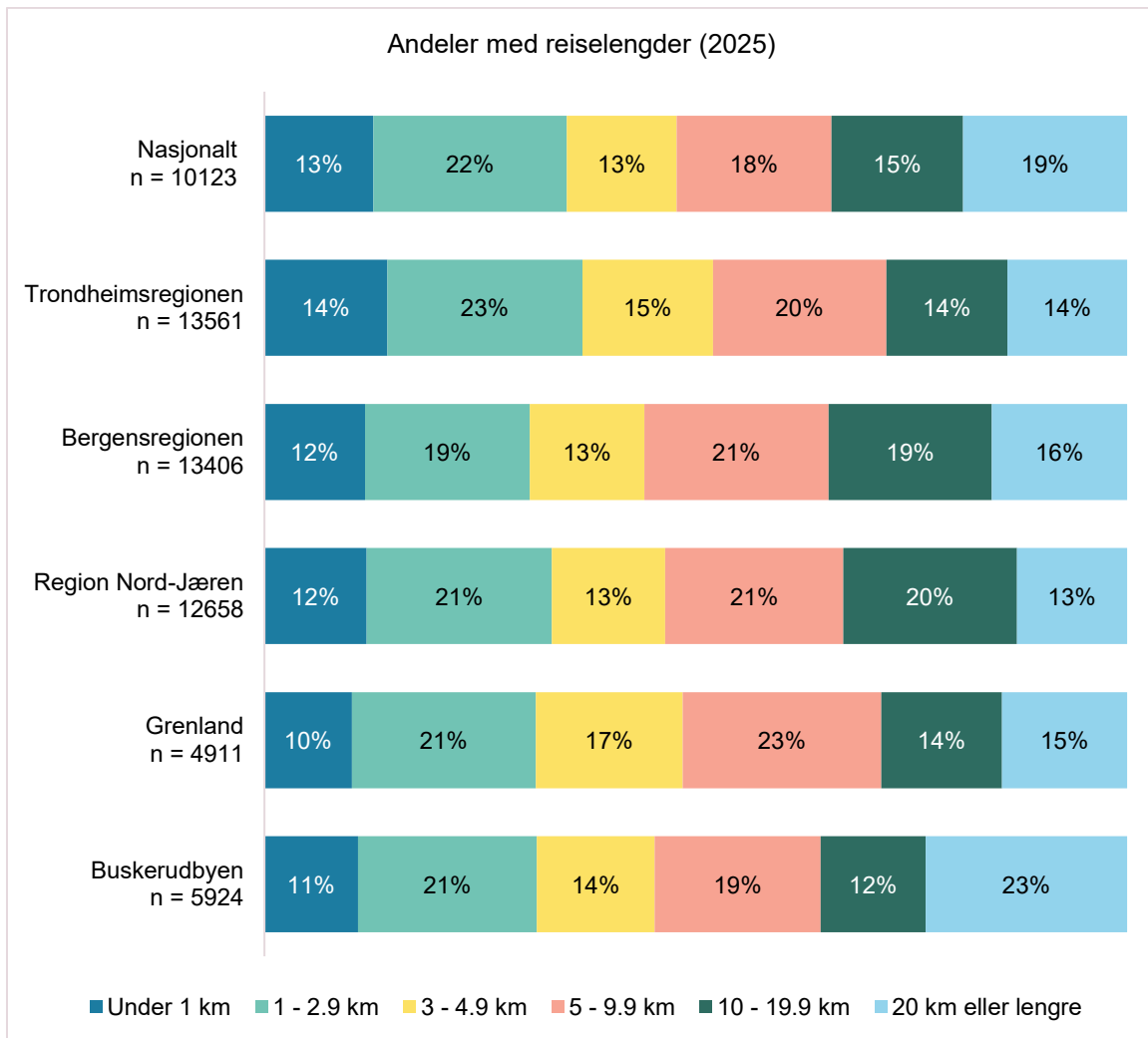
Figur 61: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)



Spørsmålsstilling: Omtrent hvor lang tid brukte du til <destinasjon>?  
Base n = reiser

## 5.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde

Figur 62: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025)



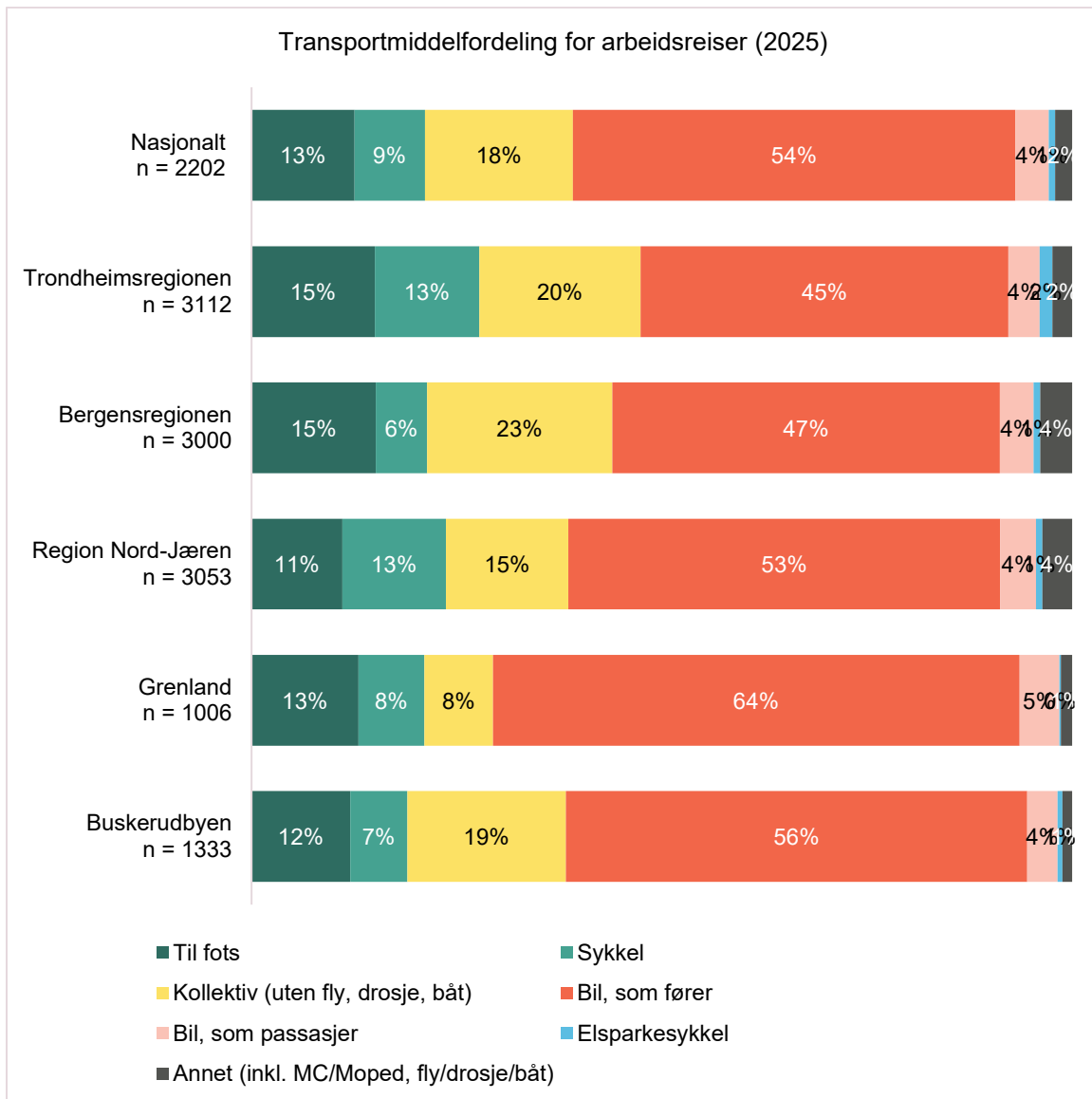
Beregnet avstand fra start til destinasjon i Google Maps.  
Base n = reiser





### 5.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reiseformål

Figur 65: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025)



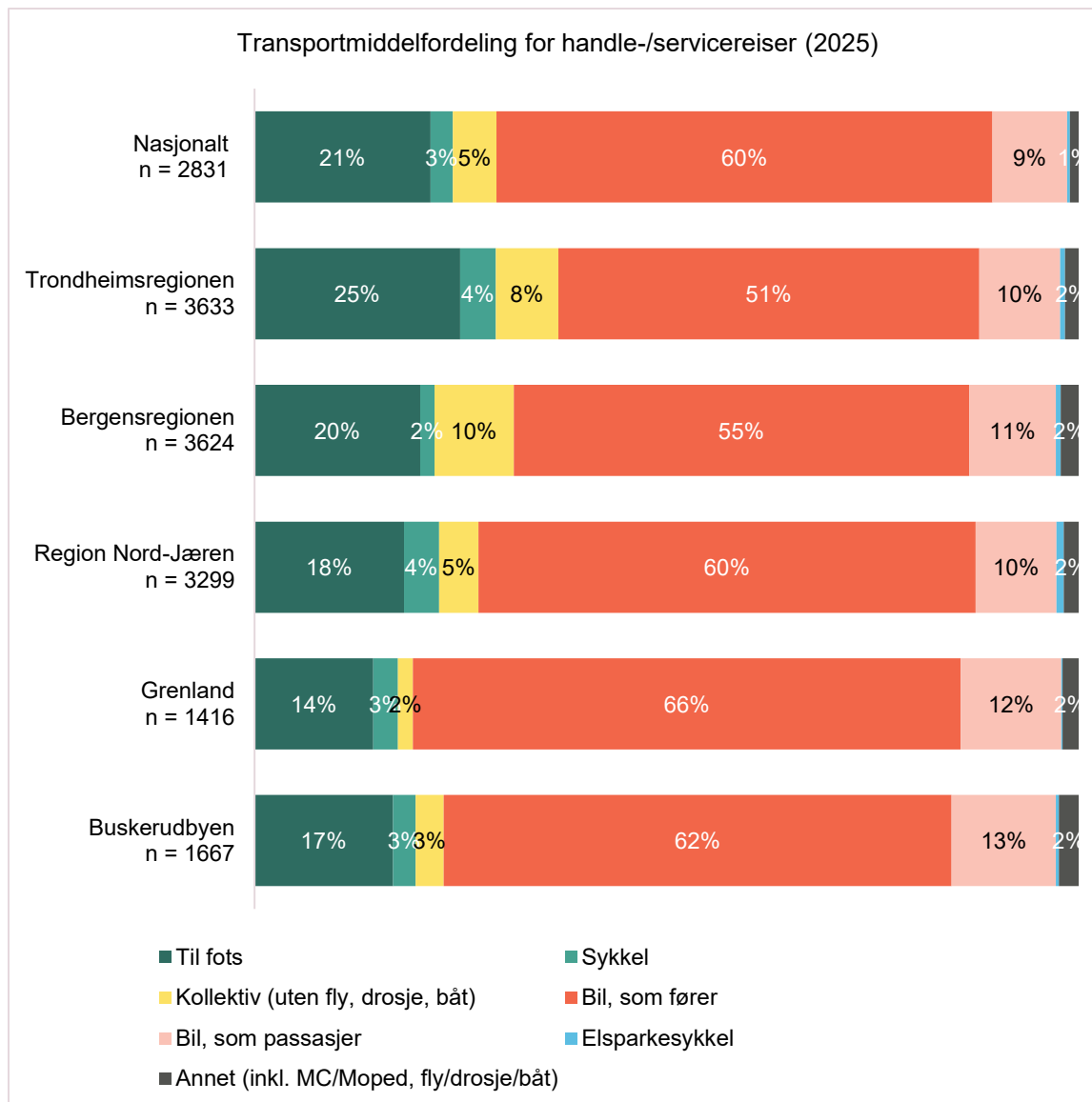
Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser.

Figur 66: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025)



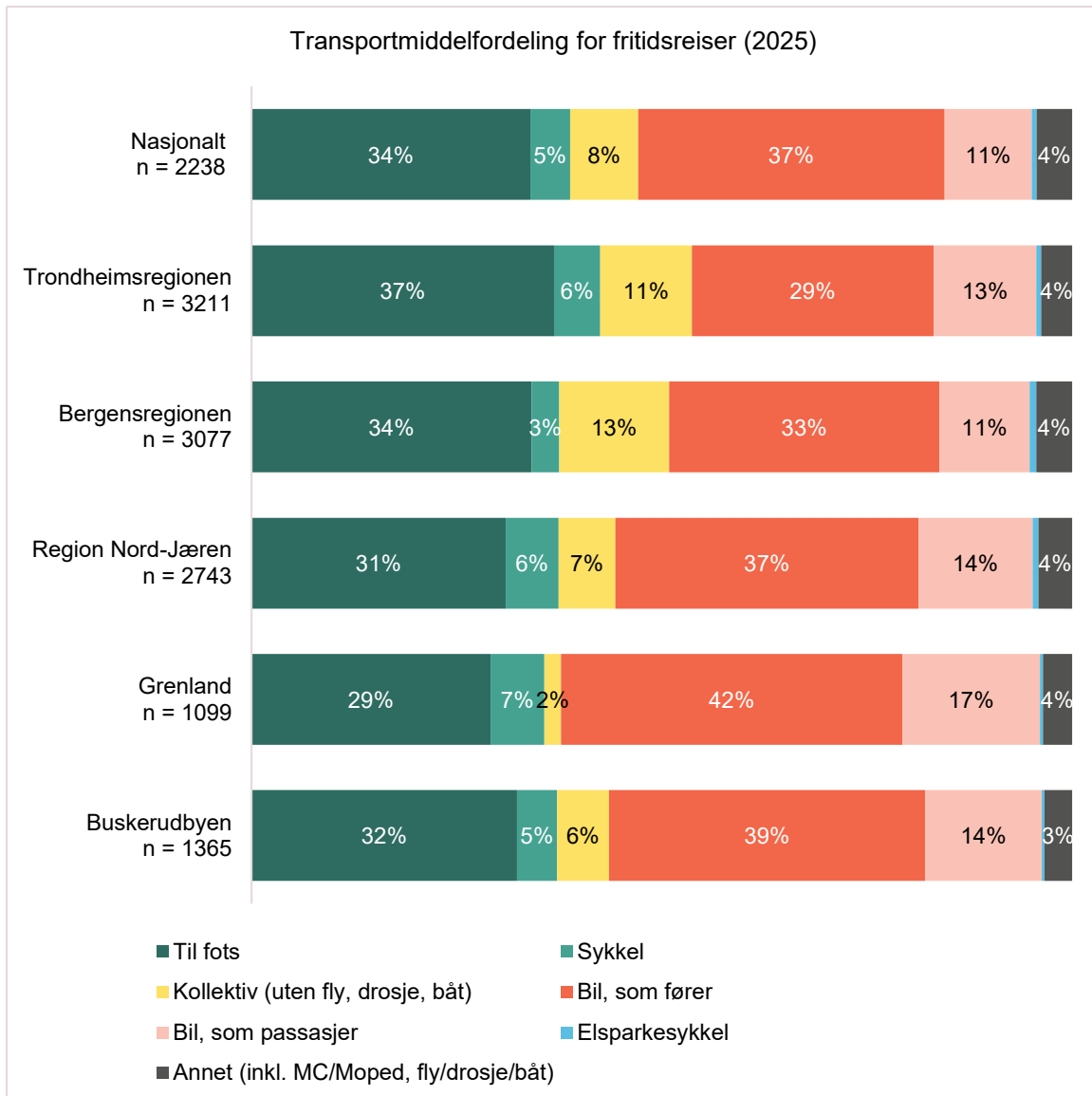
Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser

Figur 67: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

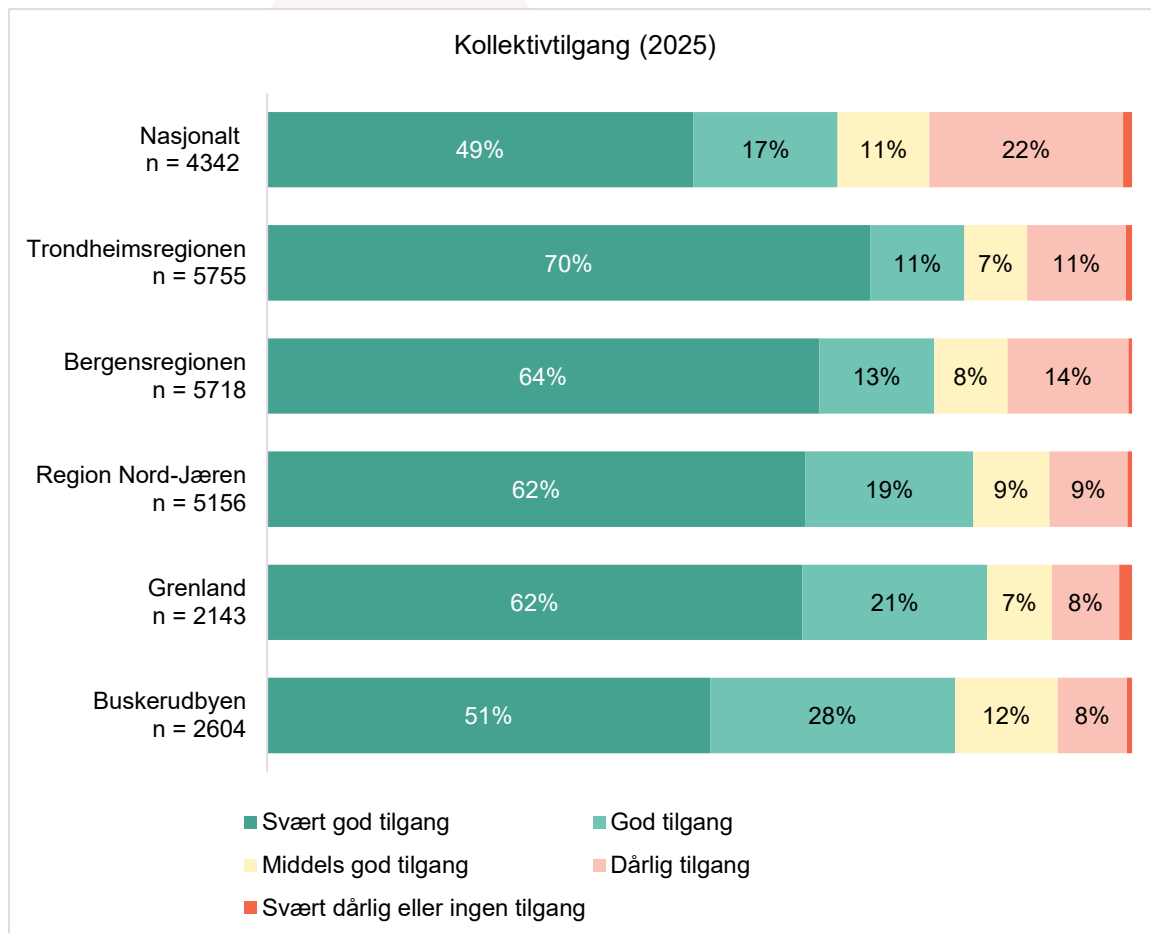
2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser

## 5.4 Kollektivtilgang

Se kapittel 3.4 for beskrivelse av beregningsmetode.

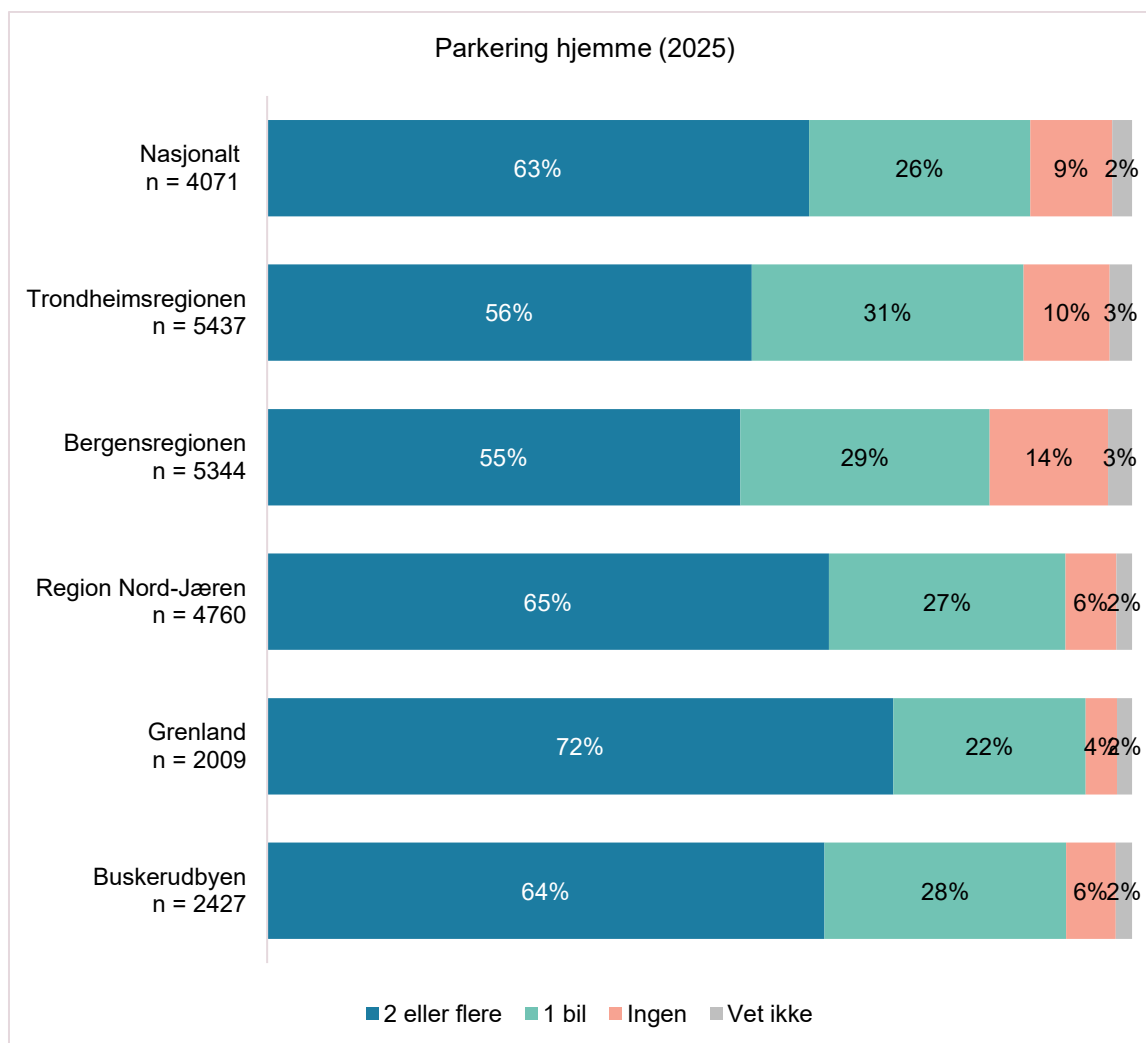
Figur 68: Kollektivtilgang bykommuner (2025)



## 5.5 Parkering

### 5.5.1 Parkering hjemme

Figur 69: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025)

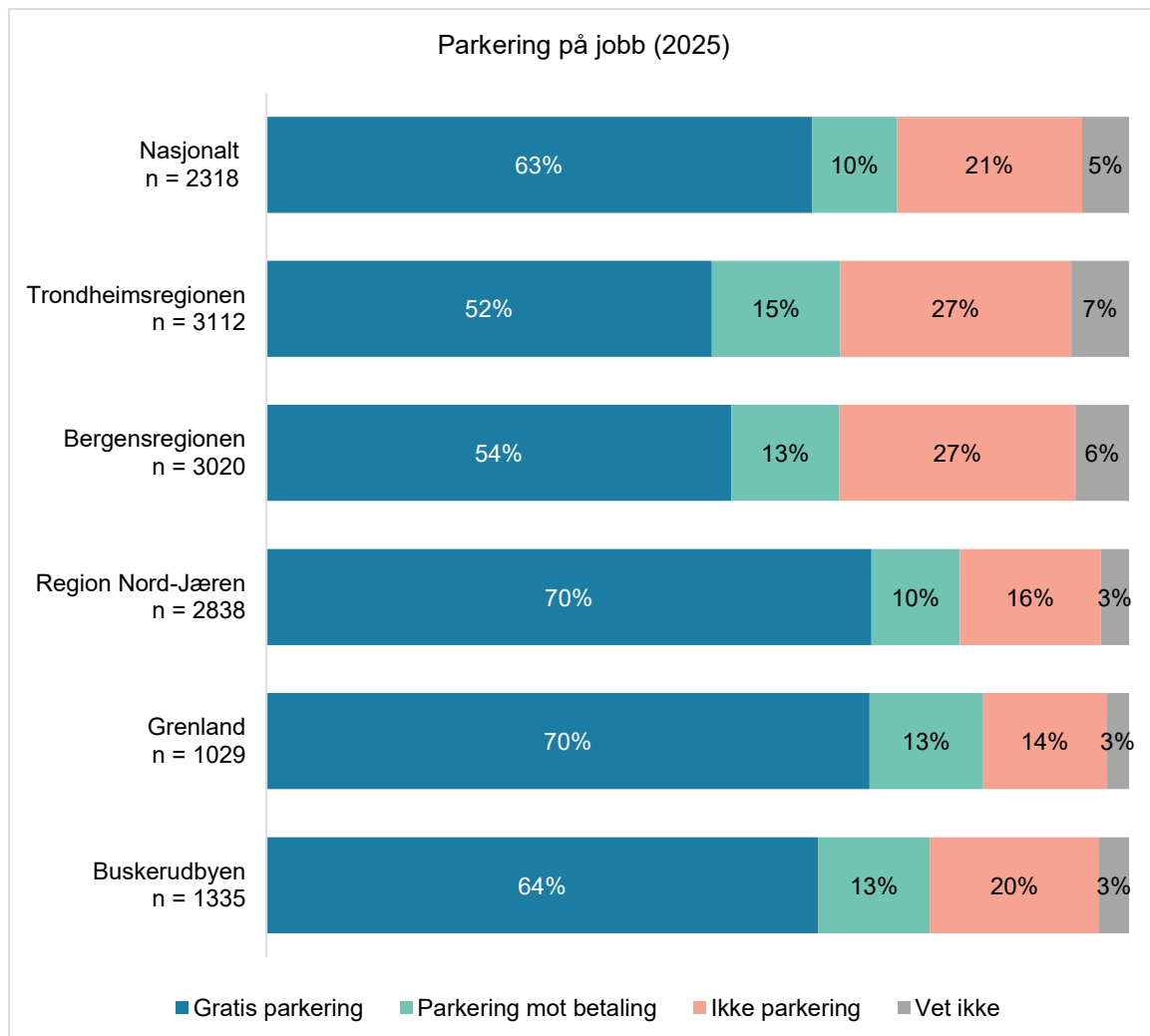


Spørsmålsstilling: Hvor mange biler har du egen parkeringsplass til der du bor? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre. Gruppert til kategorier vist i figur.

Base n = respondenter

## 5.5.2 Parkering ved arbeidssted

Figur 70: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025)

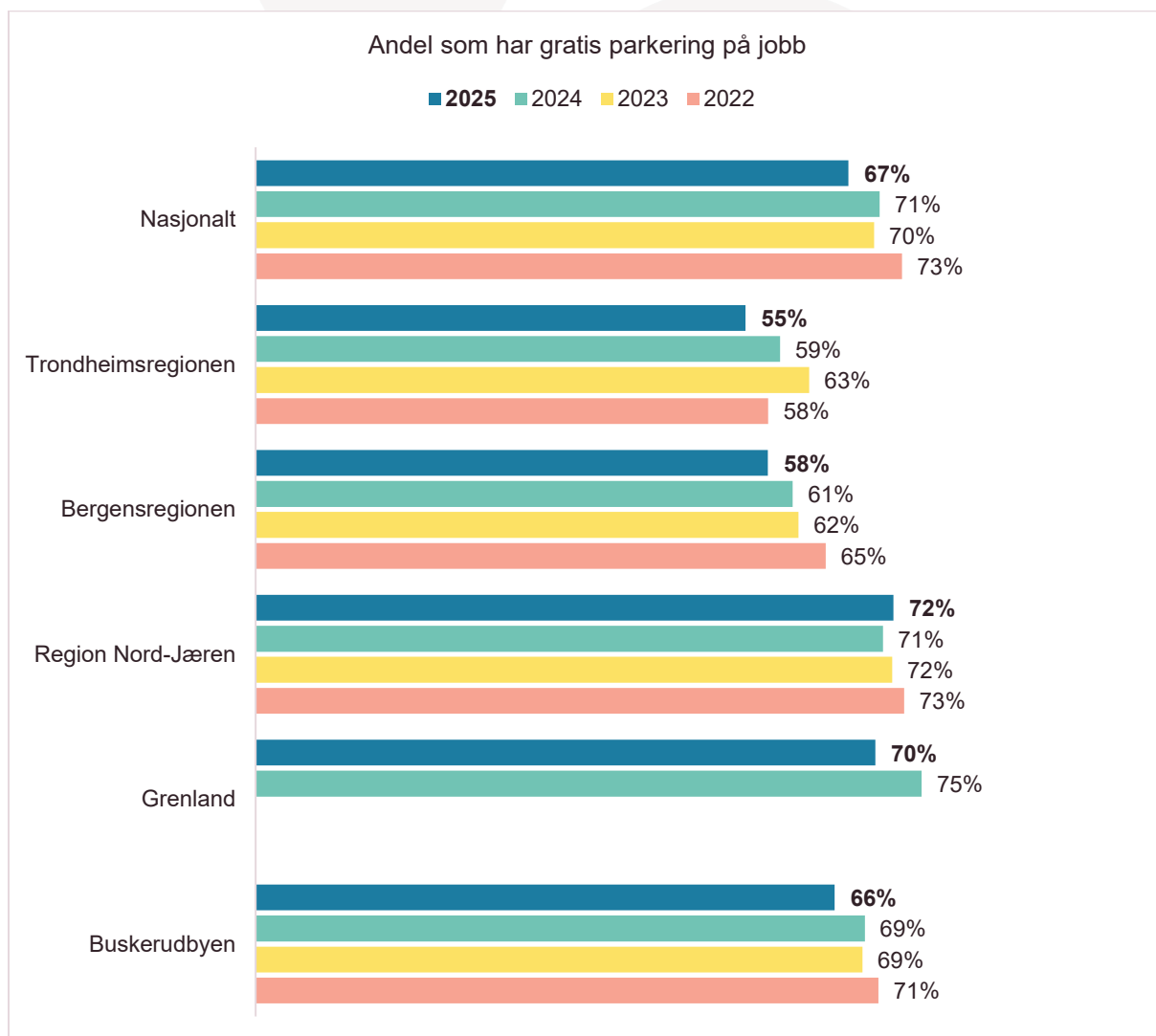


Spørsmålsstilling: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet er stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested.  
Base n = respondenter

### 5.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid

Spørsmålsstilling og filter på dette spørsmålet er endret fra 2024 til 2025. Frem til 2024 ble spørsmålet stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil. Fra 2025 stilles spørsmålet til alle yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. I tidsserievisningen er 2025-tall filtrert tilsvarende som historiske data, for å gi mest mulig sammenlignbare resultater. Imidlertid er også spørsmålsformuleringen endret fra 2024 til 2025.

Figur 71: Gratis parkering på jobb, utvikling over tid



2022-2024: Hvis du skal kjøre bil til arbeid, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil.

2025: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. Tallene i tidsserievisningen gjelder for respondenter med biltilgang, for å kunne sammenlignes med tidligere år  
Base = respondenter

|



**Opinion:**

## Vedlegg 3: Indikatorveileder kristiansandsregionen

## Vedlegg 4: Indikatorveileder for kristiansandsregionen juni 2024

### I. INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALEN FOR KRISTIANSANDSREGIONEN

Alle byvekstavtalene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater for måloppnåelsen. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Jevnlig rapportering om trafikkutviklingen er viktig for å sikre at de mest effektive tiltakene som bidrar til å nå nullvekstmålet, blir valgt.

I denne veilederen er det gitt en nærmere beskrivelse av operasjonalisering av indikatorene i det felles minimum indikatorsettet som ligger til grunn for byvekstavtalen. Dette første kapittelet (kapittel 1) inneholder beskrivelser som er spesifikke for Kristiansandsregionen, mens de resterende kapitlene (kapittel 2–5) gir en beskrivelse av de ulike indikatorene, som er felles for byområdene.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, blir målt med to måлиндikatorer: byindeksen og endring i trafikkarbeid. Disse ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalen. For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdet skal det i tillegg rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO<sub>2</sub>-utslipp. Avtalen skal tilrettelegge for mer langsiktighet i areal- og transportplanleggingen. Indikatorer for arealbruk og parkering skal brukes av partene i deres felles oppfølging av avtalen.

#### I.I Avtaleområde

Indikatorene gjelder for det geografiske området for avtalen som er Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland kommuner.

#### I.II Referanseår

Referanseåret er det året som brukes som sammenligningspunkt for å vurdere endringer under avtaleperioden. Referanseåret for oppfølging av byvekstavtalen er 2023. Indikatorene M2, S1 og O3 er avhengig av tilleggsutvalg i reisevaneundersøkelsen, og vil måtte sammenlignes med første året hvor det er innføres tilleggsutvalg, som trolig vil skje fra 2025.

#### I.III Reisevaneundersøkelse (RVU)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) brukes som datakilde for flere av indikatorene. I Kristiansandsregionen skal det gjennomføres 5000<sup>1</sup> intervjuer årlig. RVU-en har et nasjonalt utvalg, i tillegg til at byområder med byvekstavtale skal ha et lokalt utvalg<sup>2</sup>. Utvalgene består av et tilfeldig uttrekk av respondenter som er bosatt i avtaleområdet. Oppstart for lokalt utvalg bør velges slik at alle indikatorer kan beregnes for referanseåret.

---

<sup>1</sup> Basert på anbefaling i metodebeskrivelsen (Engebretsen, 2018) [Måling av trafikkarbeid med reisevaneundersøkelser \(toi.no\)](#) Dersom det er avvik fra det anbefalte antallet intervjuer, må grunnen til dette avviket forklares.

<sup>2</sup> Begrepet «tilleggsutvalg» er endret.

### I.IV Rapportering

Målindikatorene (byindeks og endring i trafikkarbeidet) og supplerende indikatorer (transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO2-utslipp) skal rapporteres på årlig, mens oppfølgingen av areal og parkering skal rapporteres på hvert 2. år, ettersom tiltak innenfor disse områdene har effekt først på sikt.

For rapportering skal det benyttes et skjema som lages av Statens vegvesen. Skjema sendes ut i månedsskiftet april/mai, med rapporteringsfrist i slutten av mai. Det er lagt opp til at sekretariatene for byvekstavtalene har ansvar for å koordinere rapporteringen fra lokale parter (kommuner og fylkeskommuner).

### I.V Metodebeskrivelser

Det er to vedlegg til veilederen:

- Byindeks i Kristiansandsregionen – Beskrivelse av beregning av byindeksen inkludert kart over trafikkregistreringspunktene (vedlegg 4.1)
- Anbefalt beregningsmetode for å beregne boligens avstand og besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplass avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt (vedlegg 4.2)

## II. MINIMUM FELLES INDIKATORSETT

Statens vegvesen har utarbeidet et indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av byvekstavtalen. Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til Statens vegvesens forslag til indikatorsett.

Det skal for byvekstavtalen legges til grunn følgende mål: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Det er bestemt å bruke to måleindikatorer for å følge opp det videreutviklede nullvekstmålet. «Endring i ÅDT for lette kjøretøy» (byindeksen) er utpekt som hovedindikator, mens «Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet» fungerer som støtteindikator. Dette innebærer at byindeksen vil gi informasjon om trafikkutviklingen i avtaleområdet i forhold til nullvekstmålet, mens trafikkarbeidet vil gi utfyllende informasjon som bidrar til bedre forståelse av endringene i byindeksen.

Tabell 1: Felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtalene

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
<b>Målindikatorer</b>		
M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy, byindeks.	Trafikkregistreringspunkter i byområdet	Statens vegvesen
M2. Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
<b>Supplerende indikatorer</b>		
S1. Endring i transportmiddelfordelingen	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)	SSB/ kollektiv-selskapene (fylkeskommunene)	Fylkeskommunene/ Jernbanedirektoratet
S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet	SSB	Kommunene

Oppfølging av areal og parkering		
O1. Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt	GIS-analyse	Kommunene
O2. Besøks-/ arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra / store kollektivknutepunkt	GIS-analyse	Kommunene
O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
O4. I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter <ul style="list-style-type: none"> <li>• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)</li> <li>• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte</li> </ul>	Tellinger	Kommunene
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser som har betydning for kommunens arealbruk og parkeringspolitikk		Alle avtaleparter (ved behov)

## II.1. MÅLINDIKATORER

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks og reisevaneundersøkelser, ligger til grunn for vurdering av måloppnåelse i avtalene.

### *M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy, Byindeks*

Byindeksen er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på vegnettet i et avtaleområde. Byindeksen bygger på datagrunnlaget som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter (kart i vedlegg 4.1), der utstyr kontinuerlig registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt. Det er trafikken for lengdeklasse under 5,6 m som registreres.

Registreringspunktene skal være fordelt på riks- og fylkesveier, samt på viktige, kommunale veier, slik at byindeksen gir et representativt bilde av trafikkutviklingen i byområdet.

Gjennomgangstrafikk og nærings- og nyttetraffic holdes utenom nullvekstmålet.

- I trafikkregistreringene er det ikke mulig å skille ut gjennomgangstrafikk fra lokal trafikk. Plasseringen til trafikkregistreringspunktene kan ha mye å si for hvor mye gjennomgangstrafikk som blir med i datagrunnlaget. For Kristiansandsregionen er andelen gjennomgangstrafikk ved inngåelse av byvekstavtalen anslått til om lag 4 prosent, og denne har ikke endret seg vesentlig i årene før inngåelse av byvekstavtalen.
- Tung næringstransport identifiseres via trafikkregistreringspunktene (skilles ut etter lengdeklasse), og regnes ikke med i byindeksen.
- En del næringstransport foretas med kjøretøy målt til kortere enn 5,6 m og vil dermed inngå i datagrunnlaget for byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille på lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke inngår i målet.

Dersom byindeksen gir en vekst i trafikken mens reisevanedataene gir nullvekst, må resultatene ses i sammenheng og forklares.

Statens vegvesen har ansvaret for innhenting av data og beregning av byindeksen. Dersom det foreligger faglige vurderinger som tilsier endringer i trafikkregisteringspunkter som benyttes, informerer Statens vegvesen om dette i sine rapporter.

Nullvekstmålet måles ved å vurdere trafikkutviklingen basert på treårs glidende gjennomsnitt<sup>3</sup>, som rapporteres årlig og publiseres hvert år ved årsskiftet.

Det beregnes også en indeks som viser endring per år. Indeksen beregnes hvert tertial og rapporteres på Statens vegvesens hjemmeside.

### ***M2. Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet***

Trafikkarbeid refererer til den totale mengde reiseaktivitet som utføres med ulike transportmidler innenfor avtaleområdet.

Dataene samlet inn fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) danner grunnlaget for å beregne trafikkarbeidet. I RVU registreres start- og endepunktene for hver bilreise, som deretter brukes til å beregne trafikkarbeidet innenfor, og inn og ut av avtaleområdet. Metoden baserer seg på start- og endepunktene og estimerer kjørte kilometer ved å anta den raskeste ruten. Trafikkarbeidet måles i kjøretøykilometer<sup>4</sup>, som i denne sammenhengen refererer til vognkilometer for den kjøringen som omfattes av nullvekstmålet.

Følgende trafikkarbeid omfattes av nullvekstmålet:

- Trafikkarbeidet med personbil knyttet til reiser til/fra arbeid, i tjeneste (til/fra møter), til fritidsaktiviteter, handle-/servicereiser og andre private formål.
- Trafikkarbeidet innenfor det geografiske området som omfattes av gjeldende byvekstavtale.

Følgende trafikkarbeid skal unntas:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen.
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting).
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

Statens vegvesen har utarbeidet en metode for å anslå gjennomgangstrafikkens omfang i byområdet ved å vurdere ulike datakilder opp mot hverandre. Gjennomgangstrafikk beregnes og rapporteres i referanseåret (2023) og inngår som en del av vurderingen ved utvelgelse av trafikkregisteringspunkter. Det kan vurderes å gjøre nye beregninger ved betydelige endringer i veinettet eller i forbindelse med NTP.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å undersøke nye metoder for å kartlegge ulike typer lette kjøretøy i alle byområdene med byvekstavtale for å øke kunnskapen om nivået på og utviklingen i lett næringstransport og mobil tjenesteyting som ikke omfattes av nullvekstmålet.

<sup>3</sup> En treårs glidende indeks er mulig å beregne fra og med det er gått tre år etter referanseåret.

<sup>4</sup> Det brukes trafikkarbeid fordi det tar hensyn til at økt samkjøring kan bidra til å oppnå nullvekstmålet, sammen med kollektivtransport, sykling og gåing.

Statens vegvesen har ansvaret for innhenting av data og beregning av endring i trafikkarbeidet med personbil i byområdet.

Indikatoren rapporteres årlig basert på foregående års reisevaneundersøkelse.

## **II.II. SUPPLERENDE INDIKATORER**

### ***S1. Endring i transportmiddelfordelingen***

Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er et nyttig verktøy for å følge utviklingen av trafikken i hele avtaleområdet. Siden nullvekstmålet i seg selv ikke definerer mål for andelen syklister, gående og kollektivreisende, vil endring i transportmiddelfordeling fungere som en supplerende indikator.

Statens vegvesen har ansvaret for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Indikatoren rapporteres årlig basert på foregående års reisevaneundersøkelse.

### ***S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)***

Fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet skal rapportere om antall kollektivreiser. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

Fylkeskommunen har ansvar for å innhente data og rapportere om antall kollektivreiser i avtaleområdet per år. Indikatorene rapporteres årlig.

Jernbanedirektoratet har ansvar for å innhente data og rapportere om antall togreiser i avtaleområdet per år. Indikatoren rapporteres årlig.

### ***S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei i byområdet***

Kommunene i avtaleområdet har ansvar for å innhente data og rapportere om utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei (tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter) i avtaleområdet.

Data innhentes fra SSB sine utslippsanalyser på kommunenivå, som utføres på oppdrag av Miljødirektoratet.

Indikatorene rapporteres årlig.

## **II.III. OPPFØLGING AV AREAL OG PARKERING**

Hovedhensikten med indikatorene for areal og parkering er å følge areal- og transportutviklingen i byområdene som inngår byvekstavtaler.

### ***O1. Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt***

(Presisering: Nye boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.)

Indikatoren måler gjennomsnittlig avstand fra boligområder til større sentra/kollektivknutepunkt i byområdet. Faktorer som befolkningstetthet, arbeidsplasskonsentrasjon, tilgang til service- og offentlige tjenester, tilgang til bil mv. er alle viktige for transportbehovet. Avstand til sentre kan forklare både hvor mye man reiser og hvilke transportmidler som benyttes, og fanger opp flere av de ovennevnte faktorene. Indikatoren «måler» hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra

definerte sentra i kommunen – og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette. Store kollektivknutepunkter er også inkludert i indikatoren. Dette forutsetter at kollektivknutepunktene gir tilgang til et attraktivt kollektivtilbud som påvirker transportbehovet og reisemiddelbruken i positiv retning.

Kriterier for hovedknutepunkt og beregningsmetoden er beskrevet i vedlegg 4.2. Kommunene har ansvar for å innhente data og beregne indikatoren i avtaleområdet. Indikatorene skal rapporteres hvert annet år, med første rapportering startende i 2025.

### ***O2. Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt***

(Presisering: Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.)

På tilsvarende måte som med boliger er det valgt å se på avstand fra sentra/store kollektivknutepunkt til besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser. Indikatoren kan slik «måle» om arbeidsplassenes tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra definerte sentra i kommunen – og om lokaliseringen av nye arbeidsplasser bidrar til dette. Flytter tyngdepunktet av arbeidsplasser seg mot de definerte sentraene, innebærer det økt sannsynlighet for reduksjon av utkjørte kilometer, mens økt avstand til sentrum representerer en sannsynlighet for det motsatte. Det vil variere hvilke typer virksomheter som er besøks- og arbeidsplassintensive i de ulike byområdene, og det vil derfor være opp til de lokale partene å definere hvilke typer virksomheter som skal være med i beregninger. Hvilke arbeidsplasser som defineres som besøks-/arbeidsplassintensive bør samsvare med lokaliseringsprinsipper og prioriterte utviklingsområder i kommunale og regionale planer.

Kriteriene for valg av hovedknutepunkt og beregningsmetoden er beskrevet i vedlegg 4.2.

Kommunene har ansvar for å innhente data og beregne indikatoren i avtaleområdet. Indikatorene skal rapporteres hvert annet år, med første rapportering startende i 2025.

### ***O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver***

Indikatoren retter seg inn mot arbeidsreiser som er kapasitetsstyrende for transportsystemet i byene. Den fanger opp en utvikling av stor betydning for biltrafikkmengdene i et byområde, uavhengig av hvem og hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig for det konkrete tiltaket.

En restriktiv parkeringspolitikk innebærer at antall plasser begrenses, at de avgiftsbelegges eller en kombinasjon av tidsbegrensning og avgifter. Det finnes begrenset kunnskap om de langsiktige konsekvensene av en slik strategi på virksomhetenes lokaliseringvalg.

Virkemidler virker sammen, og kan være gjensidig forsterkende eller motvirke hverandre. Indikatoren for parkering må derfor sees i nær sammenheng med indikatorer for arealbruk, med spesiell vekt på arbeidsplasslokalisering.

Data innhentes fra følgende spørsmål i den kontinuerlige by-RVUen:

1. Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? Ja/Nei/Vet ikke

2. Er det vanligvis lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen? Ja/Nei/Vet ikke
3. Må du betale for å parkere der? Ja/Nei/Vet ikke

Statens vegvesen har ansvaret for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Indikatoren rapporteres hvert annet år, basert på foregående års reisevaneundersøkelse, med første rapportering startende i 2025.

#### ***O4. I gjeldende parkeringsnorm: antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder***

Parkeringsnormer som regulerer parkeringsplasser ved nybygg gir ikke informasjon for dagens parkeringstilgjengelighet, men kan si noe om forventede endringer på sikt. Det skal rapporteres om parkeringsnormene ved virksomheter med mye besøk eller mange ansatte.

I kommuner der det er ulike normer i ulike områder av kommunen skal det rapporteres om normer i de ulike sonene. Kart som viser de ulike områdeinndelingene vedlegges rapporteringen. Områdeinndelingen bør være konsistent over tid for å kunne følge utviklingen. En eventuell endring av områdeinndelingen må oppgis i rapporteringen.

Kommunene har ansvar for å rapportere gjeldende parkeringsnormer i kommunenes kommune(del)planer.

Indikatoren rapporteres i referanseåret (2023), deretter ved endring av normen.

#### ***O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter***

Tilgangen til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har betydning for transportmiddelvalg. Det skal rapporteres om tilgangen til offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i sentra/knutepunktene.

Rapporteringen baseres på egne registreringer. Det er ikke lagt opp til en felles metodikk for registrering av parkeringsplasser, men registreringene må være sammenlignbare over tid i hvert enkelt byområde. Det kan eventuelt bygges på tidligere registreringer hvis det er hensiktsmessig. Kommunen bør bruke samme avgrensning av senter/knutepunkt som i indikatoren for areal.

Det er arbeidsreiser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet. Tidsbegrensede og avgiftsbelagte parkeringsplasser fremmer korttids- framfor langtidsparkering. For å få et bilde av parkeringstilgjengelighet knyttet til arbeidsreiser er det derfor viktig å få en oversikt over andel offentlige parkeringsplasser som er regulert med tidsbegrensing eller avgift.

Det skal rapporteres på to delindikatorer knyttet til parkeringstilgjengelighet:

1. Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1–3 timer)
2. Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte

Heller ikke for delindikatorene er det lagt opp til et standardisert opplegg på tvers av byområdene. Det viktigste er at registreringen gjennomføres på samme måte i referanseår som i etterfølgende år. Valgt metode må dokumenteres i forbindelse med første rapportering.

Kommunene har ansvar for å rapportere antall offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i avtaleområdet større sentra/ store kollektivpunkter sammen med to delindikatorer.

Indikatoren rapporteres hvert annet år, med første rapportering startende i 2025.

### *Kvalitative beskrivelser av areal og parkering*

Det vil være forhold ved kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk som det ikke er mulig å fange opp ved bruk av indikatorene. Derfor vil det være behov for å gjøre kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for transportbehovet og transportmiddelbruken.

Noen eksempler på slike vurderinger kan være:

- Gang- og sykkeltiltak som påvirker reisevanene (f.eks. snarveier, bruer el som korter ned reisetiden og som er vanskelig å analysere basert på reisetid langs veg)
- Innføring av nye bestemmelser eller vedtak som fører til endrede betingelser for utbygging og reisevaner (f.eks. parkeringsbestemmelser/ boligsoneparkering, bestemmelser vedr utbygging i sentra/knutepunkt, endringer mv.)
- Bruk av kampanjer og mobilitetsplanlegging som bidrar til endring i reisevaner osv. Bør følges opp med lokale reisevaneundersøkelser som dokumenter reisemiddelfordeling og endring.

Hver avtalepart kan legge inn kvalitative beskrivelser ved behov.

#### *Vedlegg 4.1 – Byindeks i kristiansandsregionen – Beskrivelse av beregning av byindeksen inkludert kart over trafikkregistreringspunktene*

##### **Bakgrunn**

Byindeksen er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på veinett i avtaleområdet under avtaleperioden. Byindeksen er hovedindikatoren for måloppnåelsen for nullvekstmålet. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett, som betyr at det er trafikknivået i referanseåret det skal sammenlignes med. Det skal være netto nullvekst i avtaleperioden. Referanseår for rapportert byindeks i kristiansandsregionen er 2023.

##### **Datagrunnlag**

Byindeksen bygger på datagrunnlaget som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter, der utstyr kontinuerlig året rundt registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt.

Ved oppstart av byvekstavtalen for avtaleperioden 2024–2033 vil byindeksen bestå av totalt 31 trafikkregistreringspunkter. Datagrunnlaget for byindeksen kan basert på faglige vurderinger endres underveis i avtaleperioden.

Punktnavn, vegreferanse og ÅDT for punktene vises i tabell 2, mens en oversikt over plassering av punktene vises i figur 1.

Tabell 2: Trafikkregistreringspunkter som inngår i byindeksberegning for kristiansandsregionen fra 2023

<b>Punktnavn</b>	<b>Vegreferanse</b>	<b>ÅDT i 2023</b>
Grim	RV9 S1D1 m244	11540
Fjellro	EV39 S127D1 m759	27000
Vesterveitunnelen	EV39 S128D1 m3018	6160
Avkjørsel v/ Wilhelm Krag	EV39 S128D1 m2387	5290
Rampe mot Lund	EV18 S1D1 m5912 KD1 m51	4880
Rampe fra Østre ringvei	EV18 S1D1 m5912 KD2 m110	5870
Rampe fra Lund	EV18 S1D1 m5912 KD4 m150	4600
Rampe mot Prestheia	EV18 S1D1 m5912 KD3 m82	5690
Skibåsen	EV18 S4D1 m1772 KD4 m0	11390
Rampe fra Eg	EV18 S1D1 m1488 KD2 m602	1450
Baneheia vestgående	EV18 S1D1 m4726	23720
Rampe mot Eg	EV18 S1D1 m1488 KD3 m152	1580
Baneheia østgående	EV18 S1D1 m1804	24010
Hånes	EV18 S3D1 m960	35880
Øvre Strømme	FV401 S3D1 m1098	10190
Flekkerøy	FV457 S1D1 m2603	4970
Kjos	FV456 S1D1 m3371	18250
Vollevannet	FV452 S1D1 m246	11300
Barselvannet	FV498 S1D1 m2282	10080
Stokkåsen	FV498 S1D1 m351	9760

Vågsbygdporten	FV456 S1D1 m800	25190
Prestheia	FV471 S1D1 m418	7620
Sukkevatnet	FV401 S2D1 m5005	3160
Strømme	FV401 S3D1 m84	13030
Sødal	FV482 S1D1 m2215	6580
Jernbanen	FV471 S1D1 m4146	18330
Lundsbrua	FV471 S1D1 m2560	8940
Odderheia	FV496 S1D1 m5970	9550
Bjørndalen	RV41 S1D1 m912	11720
Tinnheiveien	KV18470 S1D1 m310	7480
Tretjønneveien	KV18900 S1D1 m3277	2600

Figur 1: Oversikt over trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksberegning for kristiansandsregionen fra 2023



### Beregning av byindeksen

Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistreringer fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveier, samt på enkelte kommunale veier. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes registrert trafikk dato

for dato og time for time mellom to påfølgende år, bruk av estimert trafikk tall i sammenligningen er sterkt frarådet.

**Vedlegg 4.2 –Anbefalt beregningsmetode for å beregne boligens avstand og besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplass avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt**

Det er kommunene som skal følge opp arealindikatorne ved bruk av GIS-analyser. Et viktig premiss er imidlertid at det benyttes samme metodiske forutsetninger i beskrivelsen for referanseåret som de påfølgende årene. Dette er viktig for å kunne sikre sammenlignbarhet over tid. I det følgende er det gitt noen råd om metodikk og framgangsmåte. Heretter omtales sentra/store kollektivknutepunkter som store knutepunkt eller hovedknutepunkt.

**Trinn 1: Definere knutepunkthierarki og hovedknutepunkt**

For å kunne vurdere avstand til store knutepunkt må disse sentraene og knutepunktene defineres.

De fleste byområdene har arealplaner som skal følge opp nasjonale og regionale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging. I disse planene er det definert et knutepunkthierarki som beskriver hvordan utviklingen av boliger og arbeidsplasser bør lokaliseres. De lokale partene skal selv definere hvilke store knutepunkt som skal inngå i indikatorene for areal. Det er naturlig at det tas utgangspunkt i kommunale og regionale planer (eks. kommuneplanens arealdel, regional areal- og transportplan eller lignende).

Det er noen felles egenskaper ved knutepunktene som vil være avgjørende for hvor mye man reiser, og hvilke transportmiddel som benyttes. Det anbefales derfor at byområdene etablerer et senter-/knutepunkthierarki basert på egenskapene vist i tabell 3.

Det anbefales at kommunene definerer ett eller et begrenset antall hovedknutepunkt. Hovedknutepunktet (-ene) brukes som utgangspunkt for beregning av arealindikatoren i GIS-analysene. Selv om det åpnes opp for flere hovedknutepunkter, bør antallet begrenses for å unngå overlapp mellom influensområdene til de definerte knutepunktene.

Tabell 3: Anbefalte kriterier for å vurdere et senter-/knutepunkthierarki

Egenskaper	Innebærer	Konkret beskrivelse
Tetthet i sentra/ knutepunktet	Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger med korte avstander gjør det mer attraktivt å gå eller sykle. I tillegg gir det mange potensielle kollektivreisende noe som gir grunnlag for et høyfrekvent.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger</li> <li>Korte avstander mellom ulike funksjoner sikrer bruk av gange og sykkel</li> </ul>
Funksjonsblanding	Et mangfold av ulike funksjoner vil styrke sentra/knutepunktet og bidra til et større potensial for bruk av kollektivtransport, gange og sykkel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mangfold av funksjoner (bolig, næring, service, m.v)</li> <li>Høy andel av arbeidsplassintensive bedrifter og næringer</li> </ul>

Tilknytning til kollektivtransport	Kvaliteten på kollektivtilbudet vil være avgjørende for at kollektivtransport blir det foretrukne transportmidlet. Kvaliteten på et kollektivtilbud avhenger av konteksten (bystørrelse, størrelse på knutepunktet, osv), men tilstrekkelig frekvens er viktig. Det er også viktig å sikre mest mulig direkte og full framkommelighet for lokal kollektivtransport til/fra knutepunktene.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilgang til attraktiv kollektivtransport (jernbane/ekspressbuss) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Høy frekvens</li> <li>○ Full framkommelighet</li> <li>○ God tilknytning til lokal kollektivtransport</li> <li>○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon</li> </ul> </li> </ul>
Tilgjengelighet for gående og syklende	Senteret/knutepunktet må være enkelt å komme til for gående og syklende. Det vil si at det er tilrettelagt med egen infrastruktur, som sikre trygg, rask og sikker framkommelighet. Senteret/knutepunktet bør derfor være tilknyttet et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Gang- og sykkelvegnettet må knyttes til andre sentra/knutepunkt, og sikre en forbindelse til/fra ulike målpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• God adkomst for gående og syklende <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Egne gang- og sykkelanlegg av høy standard</li> <li>○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon</li> </ul> </li> <li>• Mange parkeringsplasser for sykkel (sykkelhotell, sykkelhus)</li> </ul>
Tilrettelegging for bil	Parkeringsstilgang vil være avgjørende for hvor sannsynlig det er å bruke bil til/fra sentra/knutepunktet. For å hindre at alle kjører bil til knutepunktene bør det være få parkeringsplasser for bil (kun for de med spesielle behov). For å sikre god adkomst for gående, syklende og kollektivreisende bør arealer for disse prioriteres. Også lokal kollektivtransport bør ha god framkommelighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lite tilrettelegging for bil <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Få parkeringsplasser</li> <li>○ Ikke direkte adkomst for bil</li> </ul> </li> </ul>

## Trinn 2: Beregning av arealindikator ved GIS-analyser

For å vurdere avstand fra boliger/arbeidsplasser til knutepunktet skal det brukes GIS-analyser. Det vil være omfattende å gjennomføre GIS-analyser for mange knutepunkter. I tillegg er det vanskelig å unngå overlapp mellom ulike knutepunktens influensområder. Det bør derfor i første rekke tas utgangspunkt i ett, eller et begrenset antall, knutepunkt.

Gjennomsnittlig avstand fra boliger/arbeidsplasser til hovedknutepunkt defineres som reiselengde langs veg (avstand). Hovedformålet er å tilrettelegge for minst mulig bilbruk.

Ved å måle avstand langs veg vil dette gi en beskrivelse av hvor realistisk det er at man kan reise med andre transportmidler enn bil.

Gjennomsnittlig avstand til et hovedknutepunkt fra alle boligområder som er etablert i løpet av en periode vil gi et grunnlag for å sammenligne med dagens situasjon/referanseåret.

Metoden blir da som følger:

1. Definere et hovedknutepunkt (hovedsentrum) i byområdet.
2. Gjennomføre en GIS-analyse av dagens situasjon, som viser gjennomsnittlig avstand (langs veg) fra eksisterende boligområder/arbeidsplasser til hovedknutepunktet ev også andre større knutepunkt i referanseåret.
3. Etterfølgende analyser må bygge på samme metodiske forutsetninger som for dagens situasjon/referanseåret.
  - For referanseåret oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til alle boliger. Ved neste rapportering oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til nye boliger. Det skal også oppgis differansen mellom alle boliger og nye boliger.
  - Nye boliger som skal medregnes er boliger som i rapporteringsåret er gitt ramme- eller igangsettelsestillatelse.
  - Det anbefales å telle alle boenheter uavhengig av bygningstyper og arealformål.

Det er ønskelig at alle byområdene har en indikator som på enkel måte kan synliggjøre hvordan arealbruken endres over tid. Den enkleste formen for GIS-analyse viser gjennomsnittlig avstand fra et hovedknutepunkt til boligområder og besøks- og arbeidsintensive arbeidsplasser. Slik viser indikatoren hvordan tyngdepunktet av boligområder og arbeidsplasser flytter seg inn mot eller fra sentrum. Avstand til senter er en svært viktig faktor for bruk av bil. Indikatoren dokumenterer slik godt effekt av kommunenes arealbruk.

Kommuner som har verktøy og grunnlag for tilgjengelighetsanalyser må gjerne utarbeide mer omfattende analyser som et supplement. Det kan være et behov for å supplere GIS-analysene med kvalitative beskrivelser. Dette kan være forhold som endrer rammebetingelsene for transportbehovet. For eksempel etablering av gang- og sykkelveger som bidrar til kortere reisetid (snarveger, egne traseer, bruer el.), eller endrede forhold for bil som bidrar til en vridning i konkurranseforholdet.



# Byvekstavtalen