

DIGITALES ARCHIV

ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
ZBW – Leibniz Information Centre for Economics

Haagensen, Trine

Book

Byer og miljø : indikatorer for effektiv arealbruk og miljøvennlig transport

Provided in Cooperation with:

Statistics Norway, Oslo

Reference: Haagensen, Trine (2021). Byer og miljø : indikatorer for effektiv arealbruk og miljøvennlig transport. Oslo-Kongsvinger : Statistisk sentralbyrå.

https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/_attachment/451260?_ts=178da6b6e68.

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/11159/5288>

Kontakt/Contact

ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft/Leibniz Information Centre for Economics
Düsternbrooker Weg 120
24105 Kiel (Germany)
E-Mail: [rights\[at\]zbw.eu](mailto:rights[at]zbw.eu)
<https://www.zbw.eu/econis-archiv/>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Dieses Dokument darf zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen. Sofern für das Dokument eine Open-Content-Lizenz verwendet wurde, so gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

<https://zbw.eu/econis-archiv/termsfuse>

Terms of use:

This document may be saved and copied for your personal and scholarly purposes. You are not to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public. If the document is made available under a Creative Commons Licence you may exercise further usage rights as specified in the licence.



Byer og miljø

Indikatorer for effektiv arealbruk og miljøvennlig transport

TALL

SOM FORTELLER

RAPPORTER / REPORTS

2021 / 15

Trine Haagensen

Trine Haagensen

Byer og miljø

Indikatorer for effektiv arealbruk og miljøvennlig transport

I serien Rapporter publiseres analyser og kommenterte statistiske resultater fra ulike undersøkelser. Undersøkelser inkluderer både utvalgsundersøkelser, tellinger og registerbaserte undersøkelser.

© Statistisk sentralbyrå
Ved bruk av materiale fra denne publikasjonen
skal Statistisk sentralbyrå oppgis som kilde.

Publisert 15. april 2021

ISBN 978-82-587-1324-8 (trykt)
ISBN 978-82-587-1325-5 (elektronisk)
ISSN 0806-2056

Standardtegn i tabeller	Symbol
Ikke mulig å oppgi tall Tall finnes ikke på dette tidspunktet, fordi kategorien ikke var i bruk da tallene ble samlet inn.	.
Tallgrunnlag mangler Tall er ikke kommet inn i våre databaser eller er for usikre til å publiseres.	..
Vises ikke av konfidensialitetshensyn Tall publiseres ikke for å unngå å identifisere personer eller virksomheter.	:
Desimaltegn	,

Forord

Rapporten, *Byer og miljø - Indikatorer for effektiv arealbruk og miljøvennlig transport*, presenterer et sett indikatorer som beskriver viktige trekk ved utviklingen i miljøtilstand og miljøpåvirkning i de ni største byområdene omfattet av ordningen med byvekstavtaler og belønningsavtaler. (Kilde: Samferdselsdepartementet, 2020). Det overordnede målet med avtalene er nullvekst i personbiltransporten. Disse byområdene er Hovedstadsområdet (Oslo/Akershus), Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland, Kristiansand, Nord-Jæren, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Tromsø.

Indikatorerne er utviklet med bakgrunn i Kommunal- og moderniseringsdepartementets løpende arbeid med dokumentering av utviklingen av miljøtilstanden i norske byer. Datatilgangen for sammenliknbare, lokale miljøindikatorer er under kontinuerlig utvikling men fremdeles noe begrenset. I denne rapporten har vi særlig sett på mulige indikatorer som er relevante for det videreutviklede nullvekstmålet for persontransport med bil i byområdene.

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» Kilde: (Prop. nr. 1S (2020-2021), kapittel 2.4 Modernisering av Norge).

En målrettet arealpolitikk og effektiv arealbruk er et av hovedvirkemidlene for å nå en bærekraftig byutvikling, og viktig bidrag for å nå nullvekst i personbiltrafikk i byområdene. I denne rapporten er det derfor også lagt vekt på indikatorer som er egnet til å vise status og utvikling for arealbruk i byene. Kilde: (Meld. St. 33 (2016-2017), kapittel 8 God byvekst og mobilitet).

Bærekraftsmålene ble vedtatt av FNs medlemsland i 2015 og består av 17 mål og 169 delmål som ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng i en felles plan for utvikling frem mot 2030. Det overordnede målet er å oppnå velstand for alle på en måte som er forenlig med miljø- og klimahensyn. SSB har samlet over 70 indikatorer for de globale bærekraftsmålene på én faktaside som viser status og utviklingen for Norges bærekraftsmål. Denne rapporten omtaler indikatorer som er særlig relevante for bærekraftsmål 11 *om bærekraftige byer og lokalsamfunn*.

Rapporten er en videreutvikling av tidligere rapporter *Byer og miljø - Indikatorer for miljøutviklingen i "Framtidens byer"*. Programmet «Framtidens byer» (2008-2014) var et samarbeidsprogram mellom de 13 største byene i Norge, næringslivet og staten om å redusere klimagassutslippene og forbedre bomiljøene i byene. Vi har tatt utgangspunkt i siste utgave av rapporten *Byer og miljø* og videreført indikatorsettene som er relevante for å belyse status og utvikling for effektiv arealbruk og miljøvennlig transport i de ni største byområdene. Nye indikatorer er derfor lagt til, mens enkelte indikatorer er erstattet av ny tidsserie grunnet utvikling av ny og bedre metode, andre indikatorer er tatt ut grunnet redusert relevans.

Data og eksisterende statistikk er i hovedsak framskaffet av Statistisk sentralbyrå. Andre viktige kilder og bidragsytere til rapporten har vært Transportøkonomisk institutt, Miljødirektoratet og Eniro Norge. Rapporten er utarbeidet av Seksjon for eiendoms-, areal- og primærnæringsstatistikk i Statistisk sentralbyrå. Arbeidet er finansiert av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Statistisk sentralbyrå, 11. mars 2021

Per Morten Holt

Sammendrag

Denne rapporten inneholder utvalgte indikatorer og statistikk som beskriver miljøstatus og miljøutviklingen i de ni største byområder og fem storbyer i Norge. Disse i alt 64 kommuner etter kommuneinndeling før 2020, og 37 kommuner etter ny kommuneinndeling 2020, er omfattet av ordningen med byvekstavtaler og belønningsavtaler. Per 1. januar 2020 var det i underkant av 2,7 millioner innbyggere i de ni største byområdene, tilsvarende 51 prosent av Norges befolkning. Indikatorene gjelder for temaene «Arealutnyttning», «Miljøvennlig transport» og «Klimagassutslipp fra veitrafikk».

Arealutnyttelse:

Totalt dekker tettstedsarealet i de ni byområdene godt over 900 km² i 2020. Tettstedsarealet øker i både byområder og storbyer fra 2013 til 2020. Bosatte per km² innenfor tettsted i kommune er høyest i Hovedstadsområdet og Tromsø i 2020. Befolknings tettheten er økende samlet sett for de ni største byområdene så vel som blant byområdene fra 2013 til 2020. Det oppføres samlet sett for de ni byområdene og storbyene flest nye bygg innenfor fjorårets tettstedsgrænse i 2014, 2017 og 2019, men fortetningsgraden er redusert fra 2014 til 2019.

Lokalisering er avgjørende for avstand og muligheten til å bruke gange og sykkel i dagliglivet. Boligers nærhet til sentrum viser at det er kortere avstand fra nye boliger til sentrum sammenlignet med eksisterende boliger i 2020. Avstanden fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynge og andel sysselsatte som arbeider i største sentrumssone er gjennomgående størst i de mest folkerike kommunene. Andel trygg tilgang til leke- og rekreasjonsområder har samlet sett økt fra 2016 til 2018. Det kan imidlertid se ut til at det er minst av leke- og rekreasjonsarealer i de største byene innen hvert byområde. Trygg tilgang til nærturterreng er stabil men med noe variasjoner i både byområder og storbyer fra 2016 til 2018.

Miljøvennlig transport:

Andel av daglige reiser med de såkalte miljøvennlig transportmiddelformene til fots, sykkel og kollektivt er økende fra 2001 til 2018, og utgjør gjennomsnittlig bortimot 40 prosent av all transportmiddelbruk i de ni største byområdene og storbyer i 2018. Samtidig er mulighet for parkering på arbeidsplass som arbeidsgiver disponerer redusert. Bosattes tilgang til kollektivtransport er best i de mest folkerike kommunene, og har samlet sett økt i perioden. Lengde tilrettelagt for syklende er samlet sett for byregionene noe redusert, men økt for storbyene.

Bil tettheten er i samme periode økt blant kommunene i byområdene, men redusert i de fem storbyene. Det er flest antall el-biler per 1 000 innbyggere over 18 år i Bærum, Askøy, Malvik og Sola. Antall passeringer gjennom bomstasjon i de fire største byområdene domineres av fossile kjøretøy, men med en vridning fra fossilt mot økt andel el-bil fra 2019 til 2020. Størst andel el-bilpasseringer er det i Bergen.

Klimagassutslipp fra veitrafikk:

Utslipp fra veitrafikk utgjorde samlet 9 800 tonn CO₂-ekvivalenter per 1 000 bosatte i de ni byområdene. Det totale utslippet fra veitrafikk er redusert i byområdene så vel som i storbyene i perioden 2009 til 2019. Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype viser at det er reduksjon i bensinbiler og en tilsvarende økning i andel dieselmotorer fra 2009 til 2015, med en påfølgende økning i andel kjøring av el-biler. Dette gjelder særlig i perioden 2015 til 2019. Eierskap til el-bil er størst i Bergen og Kristiansand, og likeledes i Bergensområdet og Kristiansandsregionen.

Abstract

This report contains selected indicators and statistics that describe the environmental status and development in the nine largest urban regions and five large cities in Norway. These consist of 64 municipalities according to the classification of municipalities before 2020, and 37 municipalities according to the new classification in 2020. They are all participants in urban growth agreements and reward agreements. On 1 January 2020, there were a total of just under 2.7 million inhabitants in the nine largest urban regions, which corresponds to 51 per cent of the population of Norway. The indicators apply to the topics 'Land use', 'Environmentally friendly transport' and 'Greenhouse gas emissions from road traffic'.

Land use management:

The total urban area in the nine largest urban regions covered more than 900 km² in 2020, which is an increase from 2013. The number of inhabitants per km² of urban area was highest in the Hovedstadsområdet and Tromsø in 2020. The total population density for the nine largest urban regions and for the five largest cities increased from 2013 to 2020. Most new buildings were built within the boundaries of last year's urban settlements, but the density decreased between 2014 and 2019 in the largest urban regions and cities.

In 2020, newbuilds were located closer to the city centre than existing dwellings. The distance from home to the nearest work cluster, and the proportion of employees working in the largest city centre zone is consistently higher in the larger municipalities. The proportion with safe access to play and recreation areas has in total increased from 2016 to 2018. The total proportion with safe access to walking terrain is overall stable but with some variations among the nine largest urban regions and five cities from 2016 to 2018.

Environmentally friendly transportation:

The proportion of daily journeys using environmentally friendly modes of transportation, such as walking, cycling or public transport, has slightly increased, and constitutes approximately 40 per cent of all transportation in 2018. The length of bicycle paths per 1 000 inhabitants in the nine largest regions has decreased, but there was an increase within the five largest cities. Meanwhile, access to parking at the workplace has been reduced. The proportion with access to public transport seems highest in the most populated municipalities and has increased during the period 2001 to 2018. Car density has increased in the municipalities in the nine largest urban regions but is now less dense in the larger cities. The number of cars passing through tolls is dominated by fossil fuel cars in the four largest urban regions. The use of electric cars increased from 2019 to 2020.

Emission of greenhouse gas from roads:

The total emission of greenhouse gasses from road traffic constitutes 9 800 tonnes CO₂-equivalents per 1 000 inhabitants within the nine largest urban regions. Emissions from road traffic fell during the period 2009 to 2019, both in the largest nine urban regions and five largest cities.

Private car use, distributed by type of fuel, showed a reduction in petrol cars and an equivalent increase in diesel cars from 2009 to 2015. This was followed by an increase in electric cars from 2015 to 2019.

Innhold

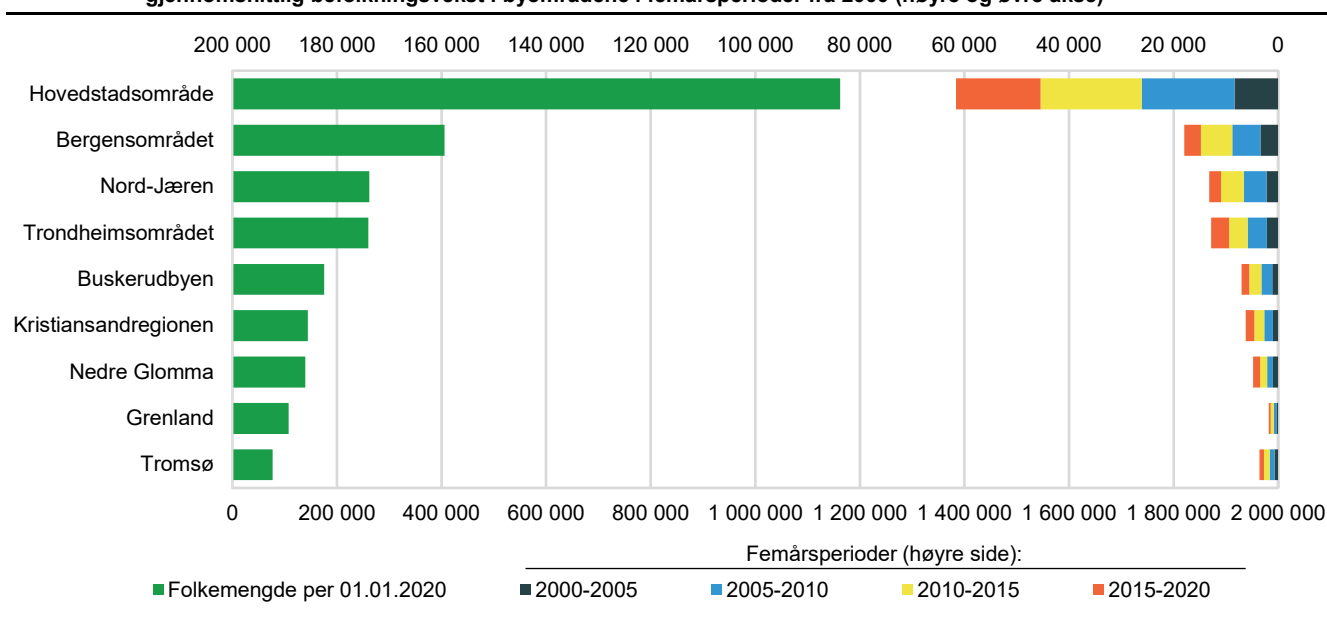
Forord	3
Sammendrag	4
Abstract	5
1. Innledning	7
1.1. Bakgrunn.....	7
1.2. Formål.....	8
1.3. Datagrunnlag.....	8
2. Definisjon	10
3. Befolkning	13
3.1. Befolkning i de ni største byområdene	13
3.2. Befolkning før og etter kommunereformen 2020	15
4. Arealbruk	18
4.1. Tettstedsareal og bosatte.....	18
4.2. Fortetting innenfor tettstedsgrensen.....	27
4.3. Arealbruk i tettsted	34
4.4. Boligers nærhet til sentrum	41
4.5. Boligens nærhet til arbeidsplassklynger og sysselsatte i sentrum.....	44
4.6. Trygg tilgang på leke- og rekreasjonsarealer og nærturterreng	49
5. Miljøvennlig transport	61
5.1. Daglige reiser	61
5.2. Mulighet for parkering på arbeidsplass	68
5.3. Tilgang til kollektivtransport.....	70
5.4. El-sykkel og gang- og sykkelvei	72
5.5. Biltetthet.....	76
5.6. El-bil og ladepunkter	80
5.7. Trafikktellinger.....	82
6. Klimagassutslipp	86
6.1. Klimagassutslipp fra veitransport	87
6.2. Kjøring og eierskap til el-biler	89
Referanser	95
Vedlegg A: Tabeller	97
Figurregister	133
Tabellregister	135

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Byene spiller en stadig viktigere rolle i verdiskapningen, og som levested for befolkningen. Nær 82 prosent av Norges befolkning bor nå i byer og tettsteder. Per 1. januar 2020 var innbyggertallet i de ni største byområdene på over 2,7 millioner innbyggere, eller 51 prosent av den totale befolkningen i Norge. I 2019 var befolkningsveksten i de ni største byområdene på i overkant av 35 000 innbyggere, tilsvarende 89 prosent av den samlede befolkningstilveksten i Norge samme år (Vedleggstabell 2). Trenden med økt tilflytting og bosetting innen tettsteder fortsetter. Sentralisering kan defineres som en tendens til at en økende andel av befolkningen bor og arbeider i tettsteder, mens stadig færre bor og arbeider utenfor tettsteder.

Figur 1.1 Befolkning. De ni største byområdene etter folketall¹ (venstre akse). Status per 1. januar 2020 (nedre akse). Årlig gjennomsnittlig befolkningsvekst i byområdene i femårsperioder fra 2000 (høyre og øvre akse)



¹ Folketall etter ny kommuneinndeling 2020

Kilde: Befolkning, Statistisk sentralbyrå

Det er i byene de største endringene i folketallet skjer, og det er også her man har noen av de største utfordringene med å forene hensyn til både utvikling og miljø i Norge. Samtidig vil endringer som oppnås til fordel for miljøet i disse byene, ha stort utslag og vil få betydelige ringvirkninger. Det er derfor gode grunner til å rette oppmerksomheten spesielt på de ni største byområdene, sammen med storbyregionene.

Den langsiktige trenden med at stadig flere mennesker bor i tettsteder fortsetter og befolkningsutviklingen i tettsteder vil øke etterspørselen etter arealer i disse områdene. Dette kan føre til at grønne områder bygges ned og mulighet for utendørsopphold og avstanden til attraktive friluftsområder vil for den enkelte øke. De fysiske omgivelsene i tettsteder har stor betydning for trivsel, tilgjengelighet og mulighet for aktivitet- og livsutfoldelse i hverdagen til innbyggerne (Meld. St. 18 (2016-2017) *Friluftsliv*).

I Stortingsmelding 18 (2016-2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt* presiseres det at urbaniseringen setter høye krav til kommunens arealplanlegging, og at det ved utbygging i tettsteder bør være et krav til bevaring av grønne områder. Likeledes vektlegges det at bedre utnyttelse av arealbruk og miljøvennlig transport

er sentrale elementer i det grønne skiftet i byene. Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging handler om å være bevisst på hvor vi legger de ulike funksjonene som er nødvendige i alle samfunn, for eksempel arbeidsplasser, boliger, tjeneste- og servicetilbud, kulturinstitusjoner; og at vi sikrer nok areal for fritidsaktiviteter og handel på rett sted.

1.2. Formål

Rapporten skal gi en oversikt over arealbruk og transportsituasjon i hver enkelt kommune i hvert byområde og hvordan disse har utviklet seg. I tillegg gir rapporten mulighet til å sammenligne byområdene som kan gi økt oppmerksomhet om hvordan byene ligger an sett mot andre byområders utvikling, og samtidig synliggjøre på hvilke områder byene har mest å hente med hensyn til forbedringer.

For å få oversikt over om utviklingen går i retning av mer funksjonelle og miljøvennlige by- og tettstedsstrukturer, er det nødvendig å gi kommuner og fylker tilgang til oppdaterte arealdata og statistikk som grunnlag for beslutninger. Det gjelder for eksempel langsiktig arealbruk og miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og hva som vil være kommunens planbehov. Tilgang til data og statistikk er viktig slik at boliger, infrastruktur og næringsområder kan bygges ut på en god, effektiv og bærekraftig måte. Dette ble understreket i Prop. 1 S (2020-2021) Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

En effektiv arealbruk vil være et viktig virkemiddel for å sikre at nullvekstmålet for personbiltransport kan nås også fram i tid. Utviklingen over tid for de ulike indikatorene vil derfor kunne gi et samlet bilde på utviklingstrekk og utfordringer i byområdene. Dette vil kunne gi både politikerne og kommunenes innbyggere mulighet til å foreta mer miljøbevisste prioriteringer og valg. Intensjonen er at et felles indikatorsett skal kunne utvikles som et målesystem for flere byområder og kommuner i Norge som vil medføre at samtlige av landets kommuner lettere vil kunne sammenligne seg med hverandre.

1.3. Datagrunnlag

Det generelle datatilfanget for å følge miljøutviklingen, gjenspeiler i liten grad behovet for en urbant vinklet miljøstatistikk. Valget av indikatorer i denne rapporten er derfor en balanse mellom det ønskelige og det mulige. Nasjonal datainnsamling skjer for å dekke nasjonale behov, enten for hele landet, fylkene eller kommuner (for eksempel gjennom KOSTRA), mens lite eller ingen systematisk datainnsamling gjøres særskilt for kommunene med større byområder.

Statistikk- og informasjonstilfanget om miljøpåvirkning og -tilstand utvikles år for år i Norge, men med økende urbanisering har det oppstått behov for å utvikle egne indikatorer for miljøtilstanden i byene, og delvis for å måle rent spesifikke trekk for de større byene og kommunene. Det bør derfor vurderes å iverksette egen datainnsamling for de større kommunene for å få en tettere oppfølging av miljøutviklingen spesielt for disse.

Det er et mål også framover å kunne basere seg på tilgjengelige data, spesielt tall som kommunene rapporterer gjennom de etablerte systemene som for eksempel KOSTRA og Matrikkelen. Det er derfor ikke satt i gang spesielt utviklingsarbeid for å skaffe til veie nye data for denne rapporten.

I forbindelse med kommunesammenslåingen 2020 er ikke alle statistikkene oppdatert med tall for nye og sammenslåtte kommuner tilbake i tid. Enkelte indikatorer vil ha tall for kommuneinndelingen fra før kommunesammenslåingen

2020 og noen etter dagens kommuneinndeling. Hvilken kommuneinndeling som gjelder, vil fremkomme i figurtittel og tabelltittel gjennom rapporten. For indikatorene i denne rapporten er tallene som omhandler arealbruk og til dels miljøvennlig transport i hovedsak fremskaffet av Statistisk sentralbyrå (SSB) og bygger på offisiell statistikk og landsdekkende registerdata. Det er tilgjengelig «bystatistikk» for flere av arealindikatorene på tettstedsnivå. Utover dette er samtlige data om klimagassutslipp fra veitrafikk hentet fra Miljødirektoratet; enkelte indikatorer over arealbruk og miljøvennlig transport på kommunenivå. Tall fra Transportøkonomisk institutt (TØI) sin reisevaneundersøkelse (RVU) er på byområde, det samme gjelder data om bompengepasseringer fra bymiljøsekretariatene.

2. Definisjon

- Arbeidsplassklynge:** Arbeidsplassklynge er identifisert ved alle virksomheter med registrert ansatte (maks 300 m mellom virksomheter, minst 3 virksomheter, minst 50 ansatte). Man legger en buffer på 150 m rundt alle virksomheter med ansatte. De resulterende klyngene bufres deretter inn med 50 meter. Til slutt velges klyngene med minst 50 ansatte.
- Areal:** *Arealbruk* – Arealbruk beskriver bebygde områder etter formål, og kan for eksempel omfatte områder som brukes til bolig, næring, rekreasjon eller samferdselsformål.
- Arealressurs* – Fellesbetegnelse på de ubebygde områdene klassifisert etter markslagstyper. Dette sier noe om hvordan overflaten på arealene ser ut (grunnforhold og vegetasjon), og hvor egnet de er for dyrking og naturlig plantevekst.
- Bebygd areal/område* - Alle typer bebyggelse, konstruksjoner og permanent opparbeidet overflate samt tilhørende arealer.
- Ubebygd areal/område* – Arealer/områder uten permanent opparbeidet overflate, samt jordbruksareal (dyrka mark og beite).
- By:** SSB bruker ikke begrepet by som enhet i offisiell statistikk. Etter kommuneloven av 1992, likestilles alle norske kommuner. Dette førte til at begrepet by ikke lengre har juridisk eller formell status i Norge i dag. Fra 1997 har imidlertid alle kommuner med mer enn 5 000 innbyggere i et urbant sentrumsområde kunnet kalle kommunen eller kommunesenteret for by. Dette kan skje etter vedtak i kommunestyret.
- Begrepet by er likevel ikke forsvunnet, men blir brukt og er nok kjent blant folk flest for det som i dag kommer inn under definisjonen av «tettsted». Av den grunn velger man å bruke by i tittelen til denne rapporten, da dette er et allment kjent begrep. Byområder og storbyer er således en samlebetegnelse for tettstedene som omfattes av denne rapporten.
- Fortetting:** Fortetting er et mål på i hvilket omfang nye bygg blir oppført innenfor en allerede eksisterende tettstedsgrense.
- Sykkelvei:** Antall km tilrettelagt for syklende og som er et kommunalt ansvar omfatter sykkelveier, kombinerte gang- og sykkelveier, egne sykkelfelt og tiltak i gater med fartsgrense skiltet 30 km/t eller 40 km/t som inngår i et sykkelveinett. Tosidige sykkelfelt inngår med 1*veilengden¹. Det betyr at sykkelvei langs en bilvei som har sykkelfelt på begge sider ikke skal dobbel telles, slik at 1 km bilvei med sykkelfelt på begge sider av veien skal regnes som 1 km sykkelvei. Fortau langs kommunal vei inngår ikke.
- Kommune:** En kommune er et geografisk avgrenset område som utgjør en egen politisk og administrativ enhet. Det vil variere gjennom rapporten om tallene gjelder tettsted eller kommune. Hvilken enhet som er tatt i bruk, bestemmes først og fremst av hva som er tilgjengelig og fornuftig bruk av data til hver indikator. Om indikatorene er beregnet ut fra kommunedata eller innen tettstedene i kommunen, vil fremkomme av tekstene til figurene.

Blant kommunene i de ni største byområdene som er med i denne rapporten, er det med indikatorer som viser tall i kommuner fra både før og etter kommunereformen

2020. Det vil i den enkelte figur og tabell fremkomme om indikatorene gir tall for tidligere kommuneinndeling, eller for sammenslåtte og nye kommuner etter kommuneinndelingen 2020.

Potensial som leke- og rekreasjonsareal og nærturterreng:

Det finnes ikke landsdekkende kartfestet informasjon om verken leke- og rekreasjonsareal eller nærturterreng. I statistikkarbeidet er det derfor valgt å identifisere arealer som kan ha potensial som leke- rekreasjonsareal og nærturterreng.

Leke- og rekreasjonsarealer:

Leke- og rekreasjonsarealer er definert i SOSI versjon 4.01 som: ”lekeplasser, ballplasser, nærmiljøanlegg, 100 meterskoger (mindre naturområder som ligger i tilknytning til boligområder), badestrender, offentlig sikrede områder, parker og lignende områder som er mindre enn 200 daa”.

SSB sin definisjon av leke- og rekreasjonsarealer avviker noe fra denne (SOSI versjon 4.01) ettersom også *bart fjell, grus- og blokkmark* er inkludert (Engelien og Steinnes, 2012).

SSB har satt en nedre grense for leke- og rekreasjonsarealer på 5 dekar.

Trygg tilgang til leke- og rekreasjonsareal henspiller på *avstand* langs veier, stier, gang- og sykkelveier unntatt langs eller i plan over barriereveier mellom bosted og leke- og rekreasjonsarealer, som i dette tilfellet ikke skal overstige 200 meter.

Følgende veier regnes som barrierer:

- Minst 3 000 årlig gjennomsnitt døgntrafikk (ÅDT) og mer enn 30 km/t i fartsgrense
- I tillegg regnes bane som barriere

Nærturterreng:

Nærturterreng er definert i SOSI versjon 4.01 som ”vegetasjonskledd område på mer enn 200 daa”.

SSB sin definisjon av nærturterreng avviker noe fra denne (SOSI versjon 4.01) ettersom også *bart fjell, grus- og blokkmark* er inkludert (Engelien og Steinnes, 2012).

Trygg tilgang til nær turterreng henspiller på *avstand* langs eller over veier, gangveier og stier unntatt langs eller i plan over barriereveier mellom bosted og nærturterreng, som i dette tilfellet ikke skal overstige 500 meter.

Følgende veier regnes som barrierer;

- Minst 3 000 årlig gjennomsnitt døgntrafikk (ÅDT) og mer enn 30 km/t i fartsgrense
- Minst 2 000 årlig gjennomsnitt døgntrafikk (ÅDT) og mer enn 50 km/t i fartsgrense
- Minst 1 000 årlig gjennomsnitt døgntrafikk (ÅDT) og mer enn 70 km/t i fartsgrense
- I tillegg regnes bane som barriere

Sentrum:

Sentrum er et område satt sammen av en eller flere sentrumskjerner og en sone på 100 meter omkring. En sentrumskjerne er et område med minst 4 ulike hovednæringsgrupper med sentrumsfunksjoner. I tillegg til detaljvarehandel, må offentlig administrasjon eller helse- og sosialtjenester eller kulturell virksomhet, underholdning eller annen tjenesteyting være representert. Avstanden mellom virksomhetene skal ikke være mer enn 50 meter. Det må være minst 50 ansatte i sentrumssonen.

Hovedsentrum: Enkelte kommuner er så store at de vil ha flere sentrum innen bykjernen, en vil også finne såkalte sentrum som er lokalisert utenfor bysentrene, i form av bilbaserte kjøpesenter. Det vil i denne rapporten være det sentrum som har størst areal *innen* bysenteret som blir definert som hovedsentrum i hver kommune.

Sentrumsområdene er avgrenset av Statistisk sentralbyrå. For metode se *Engelien (2020)*.

Tettsted: Tettsteder er geografiske områder som har en dynamisk avgrensing, og antall tettsteder og deres yttergrenser vil endre seg over tid avhengig av byggeaktivitet og befolkningsutvikling.

Når det gjelder beregninger innenfor tettsted, kan et tettsted gå over flere kommuner. Det vil innen en kommune kunne være flere tettsteder med ulike tettstedsnavn og nummer.

I denne rapporten vil begrepet tettsted og tettstedsareal omfatte den delen av tettstedsarealet som ligger innenfor kommunegrensen.

Tettstedsarealet er avgrenset av SSB og en hussamling skal registreres som tettsted dersom det bor minst 200 personer der. Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter, men for noen arealkrevende bygningstyper – som boligblokker, industribygg, kontor/forretningsbygg, skoler, sykehus osv. – kan avstanden økes til 200 meter. Tilgrensende bebygde og opparbeidede områder, som parker, idrettsanlegg og industriområder, skal være del av tettstedet. Husklynger med minst 5 næringsbygninger eller 5 boligbygninger tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. For dokumentasjon av metode se Steinnes (2014) og Dysterud og Engelien (2000).

Transportmiddelbruk: *Miljøvennlig transportmiddelbruk* inkluderer til fots, sykkel og kollektivt

Kollektiv inkluderer Buss/skolebuss/ekspressbuss i rute, Turbuss/charterbuss, Trikk/bybane, T-bane/metro, Tog, Drosje/taxi, Rutefly, Charterfly, Ferge, Rutebåt.

Hovedtransportmiddel: det transportmiddelet som er brukt på lengste etappe av de daglige reisene

3. Befolkning

I denne rapporten er befolkningen avgrenset til bosatte i kommuner tilhørende de ni største byområdene. Antall bosatte er med i flere av indikatorene som har datagrunnlag fra før kommunereformen 2020, og det er derfor vesentlig å ha en forståelse av hvordan kommunereformen innvirker på tallgrunnlaget i figurer og tabeller. Det vil fremkomme i den enkelte figur og tabell hvorvidt tallene er fra før eller etter kommunereformen 2020.

Blant kommunene i de ni største byområdene som er med i denne rapporten er det både sammenslåtte og nye kommuner etter kommunereformen 2020. Trondheim, Stavanger, Drammen, Kristiansand, Asker og Øygarden er alle tidligere kommuner som har fått innlemmet hele eller deler av geografisk nærliggende kommuner i kommunesammenslåingen 2020, og dermed blitt større. Nye kommuner som Lillestrøm, Nordre Follo, Alver og Bjørnafjorden har tidligere ikke eksistert, men ble opprettet i kommunereformen 2020 og består av sammenslåtte kommuner fra før kommunereformen. Tabell 3.1 gir en oversikt over alle kommuner som inngår i de ni største byområdene fra både før og etter kommunesammenslåingen 2020.

Tabell 3.1 De ni største byområdene med kommuner¹. 2020

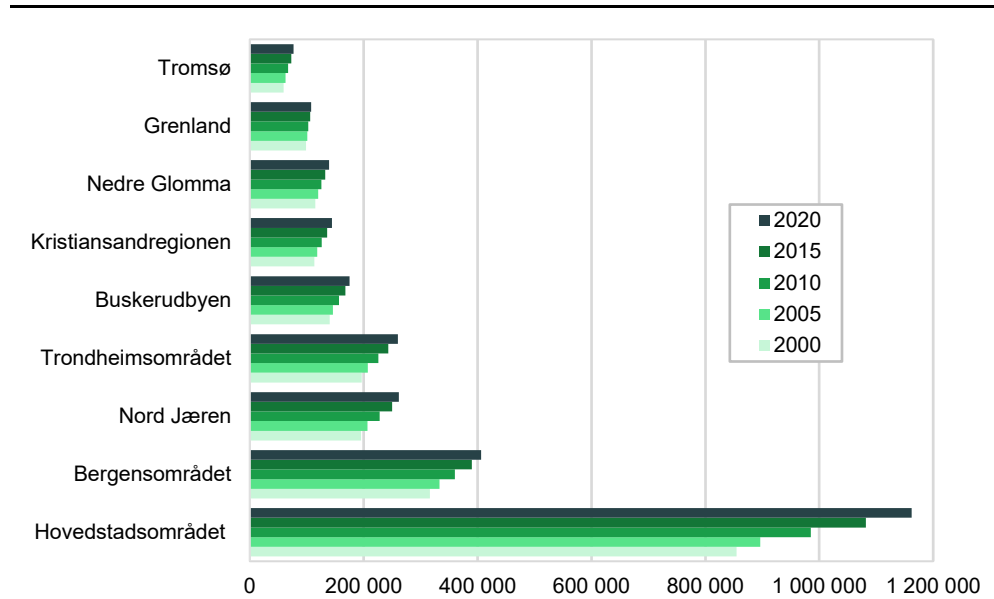
De ni største byområdene	Kommuner som inngår i byområdene	Fem storbyer	Sammenslåtte kommuner ¹	Nye kommuner
Hovedstadsområdet (Oslo/Akershus)	Oslo, Asker, Bærum, Lørenskog, Lillestrøm, Nordre Follo og Ås, Ullensaker	Oslo	Asker, Hurum, Røyken, Sørum, Fet, Skedsmo, Ski og Oppegård	Asker, Lillestrøm og Nordre Follo
Bergensområdet	Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden	Bergen	Fusa og Os	Øygarden, Alver og Bjørnafjorden
Trondheimsområdet	Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal	Trondheim	Trondheim og Klæbu	Trondheim
Nord-Jæren	Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg	Stavanger	Stavanger, Finnøy og Rennesøy	Stavanger
Kristiansandregionen	Kristiansand, Iveland, Birkenes, Vennesla og Lillesand	Kristiansand	Kristiansand, Songdalen og Søgne	Kristiansand
Buskerudbyen	Drammen, Øvre Eiker, Lier, og Kongsberg		Drammen, Nedre Eiker og Svelvik	Drammen
Nedre Glomma	Sarpsborg og Fredrikstad			
Grenland	Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan			
Tromsø	Tromsø			

¹ Kommuner før og etter kommunereformen 2020

3.1. Befolkning i de ni største byområdene

I de ni største byområdene er det totalt over 2,7 millioner innbyggere. Dette utgjør 51 prosent av den totale befolkningen i Norge.

Figur 3.1 Befolkning. De ni største byområdene etter folketall¹. Befolkningsutvikling 2000-2020. Antall



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Befolkning, Statistisk sentralbyrå

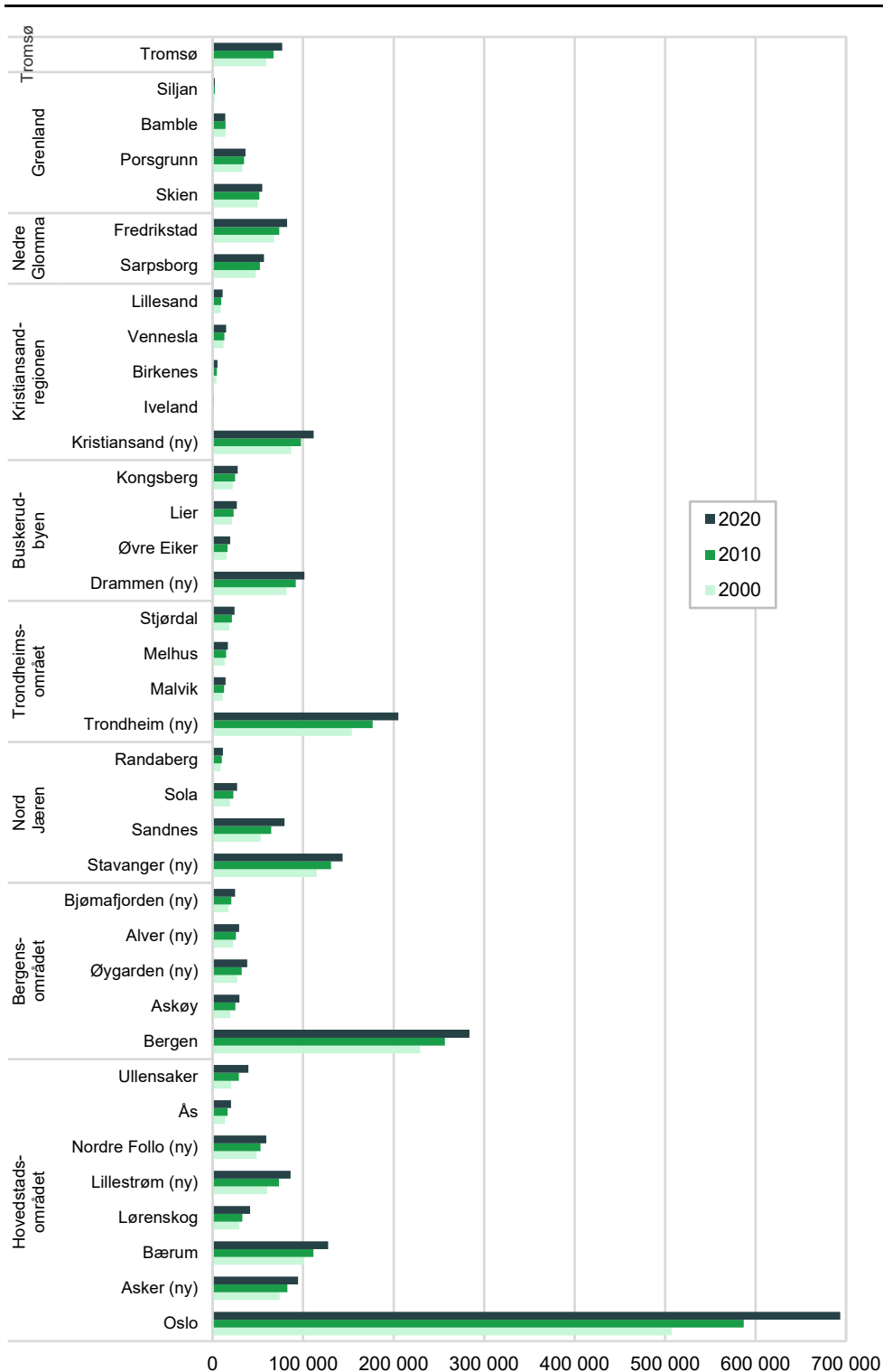
Figur 3.1 illustrerer de ni største byområdene etter folketall for årene 2000, 2005, 2010, 2015 og 2020. Det er betydelige forskjeller i antall bosatte mellom byområdene. Hovedstadsområdet skiller seg ut med flest antall innbyggere på nærmere 1,2 millioner. Færrest innbyggere er det i Tromsø med 77 000 i 2020.

Utviklingen i antall bosatte i byområdene er samlet sett på over 644 000 i perioden 2000-2020. Det er Hovedstadsområdet som har størst vekst med nærmere 310 000 innbyggere i perioden. Lavest tilvekst ser vi at det er i Grenland med snaue 9 000 innbyggere i samme periode.

Figur 3.2 viser antall bosatte i kommunene i de ni største byområdene. Det er stor variasjon mellom kommunene i henhold til antall innbyggere i årene 2000, 2010 og 2020. For 2020 er det Oslo, med nærmere 700 000, som har betydelig flere innbyggere enn de øvrige kommunene. Dernest er Bergen med sine 284 000 og så Trondheim med 205 000 innbyggere i 2020. Færrest innbyggere er det i Iveland kommune med snaue 1 300 bosatte.

Befolkningsveksten blant kommunene i byområdene variere også sterkt i perioden 2000 til 2020. Oslo har størst tilvekst med bortimot 190 000 personer i perioden. Bergen og Trondheim følger etter, begge med befolkningsvekst godt over 50 000 samme periode. Som motsats, og eneste kommune blant de ni største byområdene, har Bamble en negativ befolkningsutvikling med en nedgang på bortimot 80 bosatte i samme periode.

Figur 3.2 Befolkning. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. Befolkningsutvikling. 2000, 2010 og 2020. Antall



¹ Kommuneinndeling 2020

² Kommuner markert med (ny) er nye kommuner etter kommuneinndeling 2020

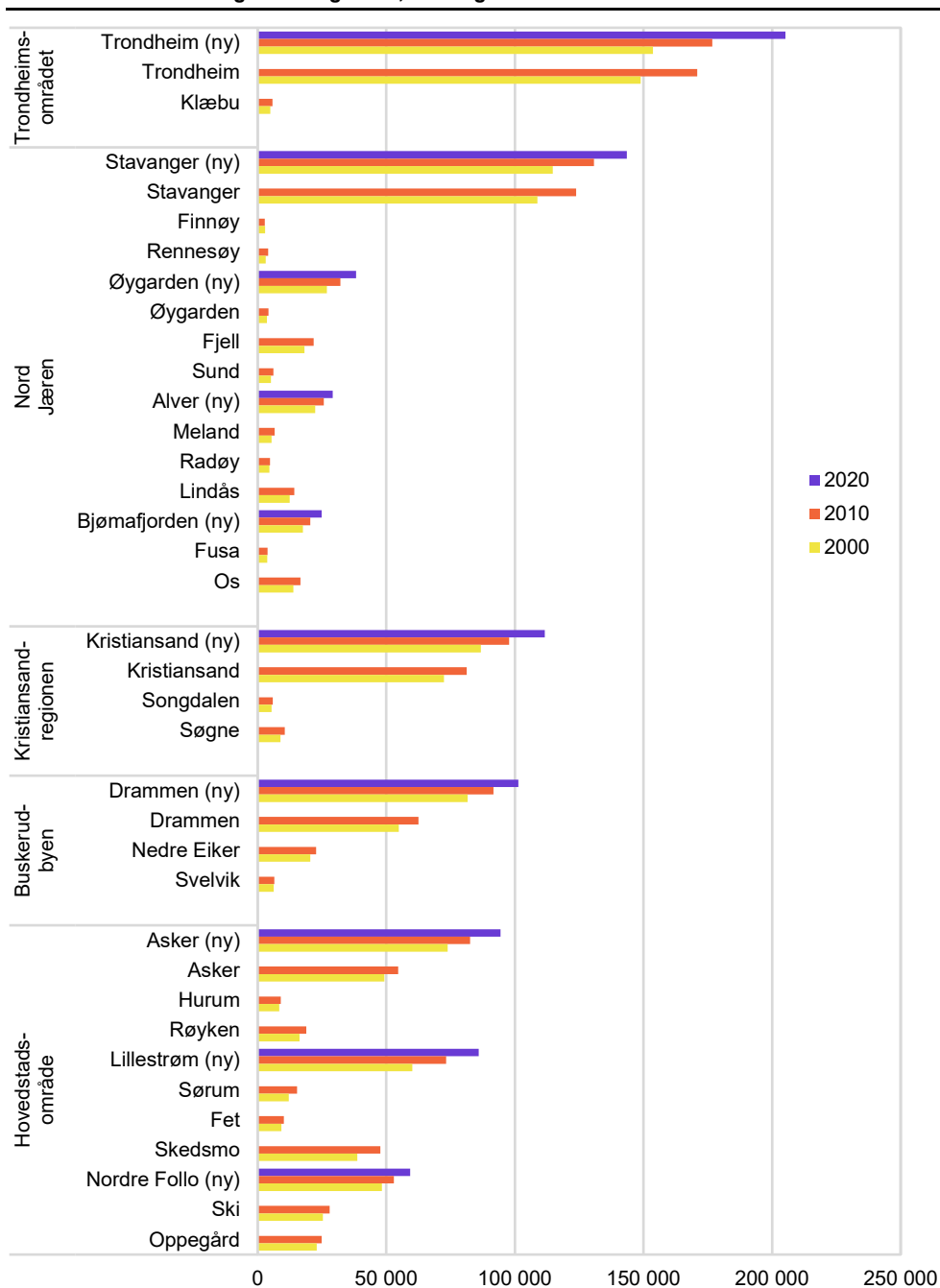
Kilde: Befolkning, Statistisk sentralbyrå

3.2. Befolkning før og etter kommunereformen 2020

Folketallet i nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene etter kommunereformen 2020, illustreres for årgangene 2000, 2010 og 2020 i figur 3.3. Kommuner som ikke er berørt av kommunereformen, er ikke med i figur. De fem kommunene Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Drammen og Asker fikk i

kommunereformen beholde kommunenavnet, men fikk alle innlemmet deler eller hele tilgrensende kommuner. I disse fem tidligere kommunene er det slik at denne befolkningen utgjør hovedtyngden av befolkningen i de nye kommunene etter reformen 2020. De innlemmede kommunene er gjennomgående betydelig mindre i folketall.

Figur 3.3 Befolkning. Nye¹ og sammenslåtte kommuner² i de ni største byregionene. Befolkningsutvikling. 2000, 2010 og 2020. Antall



¹ Kommuner markert med (ny) er nye kommuner etter kommuneinndeling 2020

² De påfølgende kommunene er sammenslåtte kommuner fra før kommuneinndeling 2020

Kilde: Befolkning, Statistisk sentralbyrå

For nye kommuner som Bjørnafjorden, Alver, Lillestrøm og Nordre Follo varierer folketallet i de sammenslåtte kommunene generelt noe mer (figur 3.3)

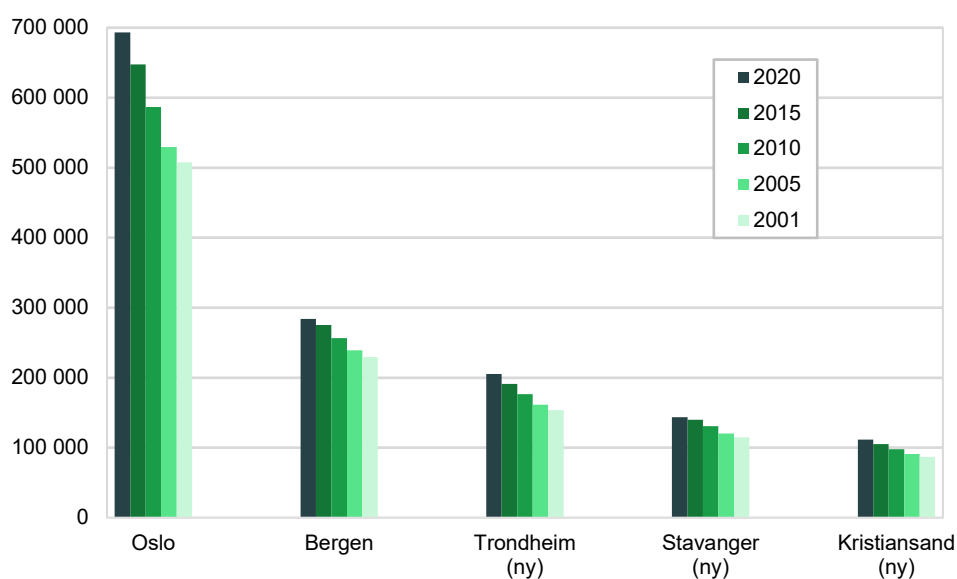
Kommunereformen 2020 medfører at tallgrunnlaget til sammenslåtte kommuner i Asker, Drammen, Kristiansand, Trondheim, Øygarden og Stavanger vil få ett

samlet tall for alle de sammenslåtte kommunene for 2020. For de indikatorene der tall fra gammel kommuneinndeling brukes – og det ikke er tilbakeregnet fra før kommunereformen 2020, vil dette gi brudd i tidsserien.

Nye kommuner som Bjørnafjorden, Alver, Lillestrøm og Nordre Follo har kun tall for 2020, men for enkelte indikatorer vil det være tilbakeregnet eller summert opp tall fra tilhørende kommuner slik at tallgrunnet vil være sammenlignbart for årgangene.

Når vi sammenligner indikatorer i nye og sammenslåtte kommuner før og etter kommunereformen 2020, forstår vi at dette vil kunne ha betydning for hvorledes kommunene «skårer» i de ulike indikatorene for den nyeste årgangen 2020. Når antall innbyggere i de nye kommunene varierer betydelig fra den gamle kommunen, vil dette nødvendigvis påvirke resultatet til den nye kommunen.

Figur 3.4 Befolkning. Fem storbyer^{1,2}. Befolkningsutvikling. 2001, 2005, 2010, 2015 og 2020. Antall



¹ Kommuneinndeling 2020

² Kommuner markert med (ny) er nye kommuner etter kommuneinndeling 2020

Kilde: Befolkning, Statistisk sentralbyrå

Figur 3.4 viser folketallet til de fem storbyene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand etter kommunereformen 2020. Befolkningen samlet sett for de fem storbyene utgjør bortimot 1 200 000, tilsvarende 42 prosent av alle innbyggerne i de ni største byområdene (vedleggtabell B1 og B2).

Oslo har som vist i tidligere figur 3.2 høyest antall innbyggere blant kommunene med nærmere 700 000. Bergen ligger på andre plass etter figur 3.3 men med betydelig færre innbyggere på 280 000, tett fulgt av Trondheim med 205 000. Kristiansand har færrest bosatte med sine 105 000 innbygger, også Stavanger og Trondheim har under 200 000 innbyggere hver.

Befolkningsveksten i de fem storbyene samlet sett utgjør nærmere 350 000 innbyggere i perioden 2000 til 2020. Befolkningsveksten er størst i Oslo og minst i Kristiansand i samme periode.

4. Arealbruk

I Stortingsmelding nr. 18 (2016-2017) om *Bærekraftige byer og sterke distrikter* legger regjeringen frem nye mål. Her legges det blant annet vekt på å utvikle attraktive og bærekraftige steder over hele landet. Gode vilkår for mennesker, næringsvirksomheter og miljø skal fremmes i byer og tettsteder.

Med sterk befolkningsvekst står byområder overfor store arealmessige utfordringer og hvordan arealbruken planlegges blir en viktig del av løsningen. God planlegging er avgjørende for å sikre effektiv arealbruk, et miljøvennlig transportsystem, tilstrekkelig boligtilbud, sunne og trygge omgivelser og gode levekår for alle.

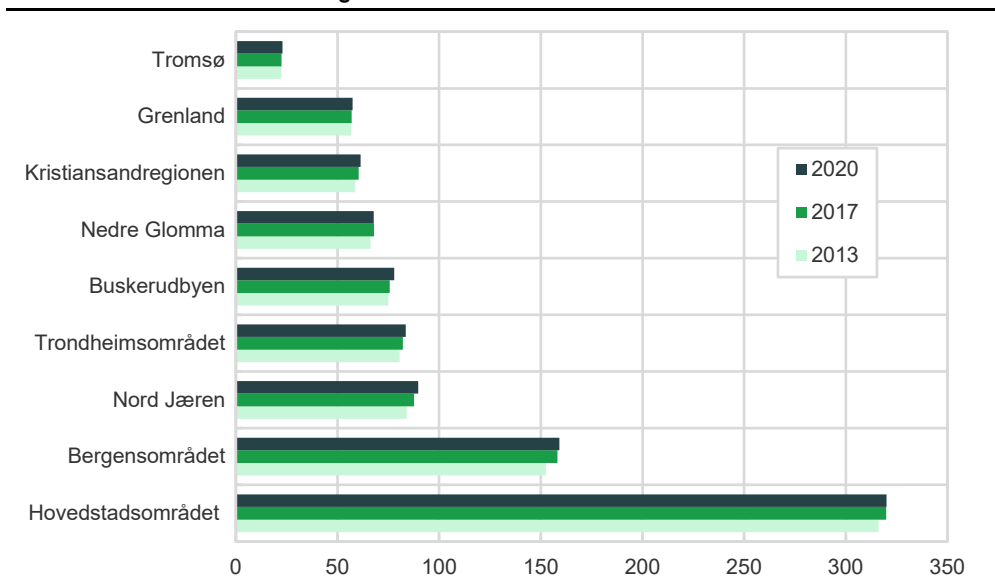
Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging handler om å være bevisst på plasseringen av de ulike funksjonene som er nødvendige i alle samfunn, for eksempel arbeidsplasser, boliger, tjeneste- og servicetilbud, kulturinstitusjoner; og at vi sikrer nok areal for fritidsaktiviteter og handel på rett sted (Meld. St. 18 (2016-2017)).

Kommunene har et vesentlig ansvar for arealbruken, og da særlig gjennom anvendelsen av plan- og bygningsloven som lokal plan- og bygningsmyndighet. Gjennom arealplanleggingen legger kommunene grunnlag for utformingen av det fysiske miljøet og sikrer kvalitet i utbygging og vern av arealer ut fra lokale behov og ressurser.

4.1. Tettstedsareal og bosatte

Indikatoren tettstedsareal gir en indikasjon på den fysiske utbredelsen til tettstedet, men hvor konsentrert eller tett en by er vil indikatoren antall innbygger per tettstedsareal kunne fortelle. Sammen med kunnskap om forholdet og kombinasjonen mellom bebyggelse, grønne arealer og tilgang til disse, som er blant de viktigste parameterne, kan de si noe om hvor miljøvennlig en by er.

Figur 4.1 Tettstedsareal. De ni største byområdene¹. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted innenfor kommunegrenser. Km²



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Tettstedsareal, Statistisk sentralbyrå

Tettstedsarealet for de ni største byområdene i perioden 2013 til 2020 illustreres i figur 4.1, det er store forskjeller, særlig gjelder dette mellom det største og minste byområdet. Totalt dekker tettstedsarealet i de ni byområdene godt over 900 km².

Hovedstadsområdet har markant høyest tettstedsareal og dekker 320 km² i 2020. Nest etter kommer Bergensområdet, men med betydelig lavere tettstedsareal på 160 km², tilsvarende omtrent halvparten av tettstedsarealet til Hovedstadsområdet.

Sammenligner vi høyest og lavest tettstedsareal blant byområdene, ser vi at Hovedstadsområdet har bortimot 14 ganger større tettstedsareal enn Tromsø som utgjør 23 km² i 2020.

Samtlige ni byområder har vekst i tettstedsarealet i perioden 2013 til 2020. Samlet sett utgjør veksten 28 km², tilsvarende 3 prosent. Bergensområdet har størst vekst i tettstedsarealet med 7 km², tilsvarer 4 prosent i perioden 2013 til 2020. Nord-Jæren har derimot størst prosentvis vekst i tettstedsarealet med bortimot 7 prosent samme periode. Lavest vekst i tettstedsarealet er det i Tromsø, som også består av minst tettstedsareal alle år i perioden 2013-2020.

I figur 4.2 ser vi at de fleste byområdene har en kommune med betydelig høyere tettstedsareal enn de øvrige. Dette gjelder særlig Oslo, Bergen og Trondheim som skiller seg ut med langt høyere tettstedsareal enn de øvrige kommunene i deres byområde, med respektive 130, 98 og 62 km² tettstedsareal i 2020.

I andre enden av skalaen finner vi blant byområdene flere kommuner med svært lite tettstedsareal. Siljan har det absolutt laveste tettstedsarealet på kun 1 km² alle år. Deretter er det Birkenes med 2 km², etterfulgt av Randaberg på 3 km² tettstedsareal også alle år.

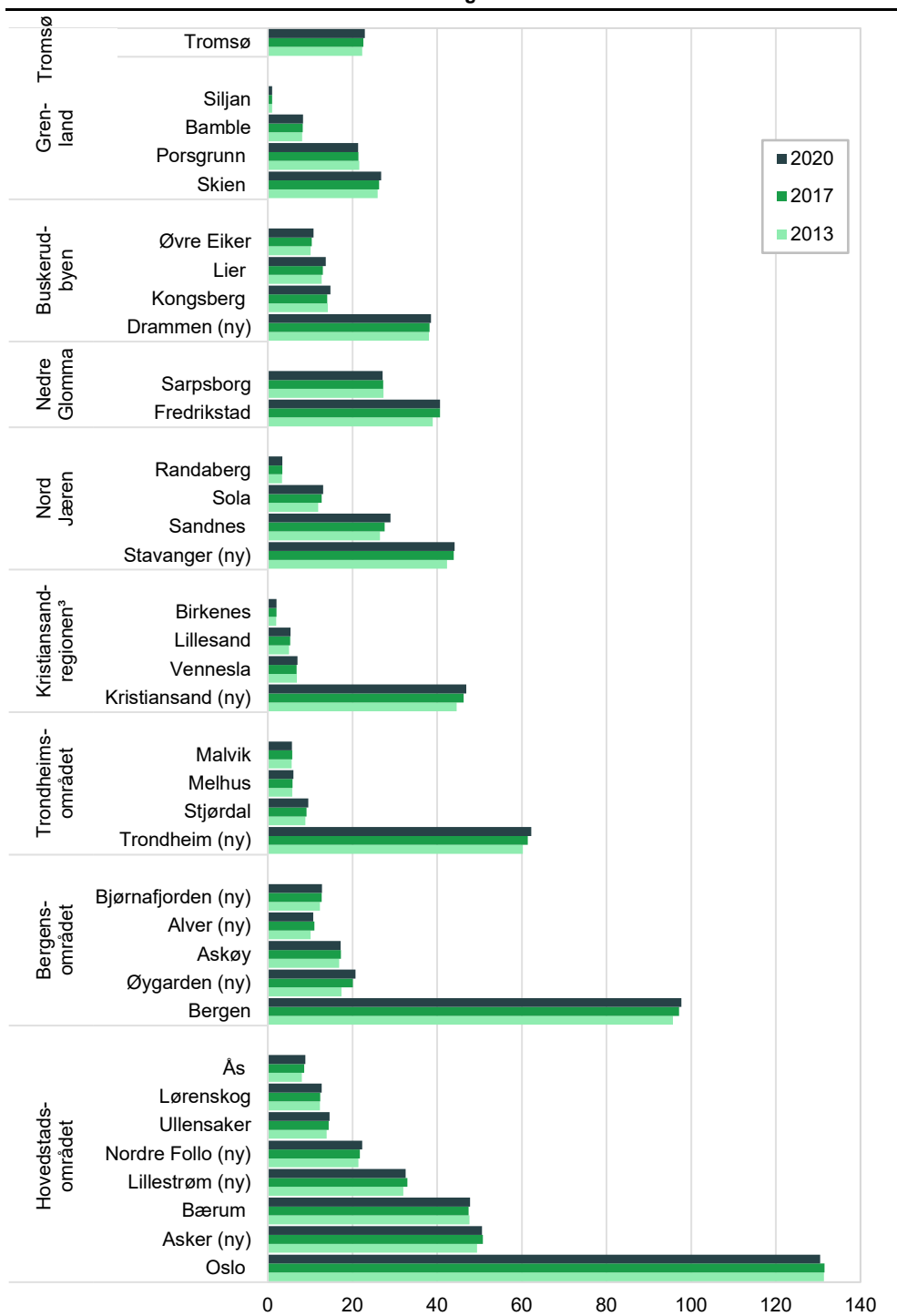
Ser vi på utviklingen av tettstedsarealet blant kommunene i de ni største byområdene, er det med unntak av tre kommuner, utvidelse av tettstedsarealet i alle kommunene i perioden 2013 til 2020. Figuren viser for øvrig at det for de fleste kommunene er en minimal endring på under 1 km² i perioden.

Størst økning i tettstedsarealet finner vi i Øygarden, Sandnes og Kristiansand med henholdsvis over 3, 2 og 2 km². Ser vi på prosentvis endring i perioden 2013 til 2020, er tettstedsarealet også økt aller mest i Øygarden med nærmere 17 prosentpoeng. Men her tett fulgt av Sola, Ås og Sandnes der hver av dem har utvidelse av tettstedsarealet med bortimot 10 prosentpoeng samme periode.

Oslo som har mest tettstedsareal, har derimot størst reduksjon i tettstedsareal med -0,8 km² eller -0,6 prosent i perioden 2013 til 2020. Tett fulgt av både Porsgrunn og Sarpsborg med -0,3 km² tilsvarende -1,4 prosent, og -0,2 km² som tilsvarer -0,5 prosent reduksjon i tettstedsarealet.

Det fremkommer ingen klar sammenheng mellom størrelsen på tettstedsarealet og tettstedsutviklingen i perioden 2013 til 2020, dette gjelder for de ni byområdene så vel som for de tilhørende kommuner. Tettsteder har imidlertid en naturlig dynamisk avgrensning avhengig av bygge- og riveaktivitet og hvor det er befolkningsutvikling, noe som betyr at alle tettsteder vil endre seg noe over tid.

Figur 4.2 Tettstedsareal. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted innenfor kommunegrensar. Km²



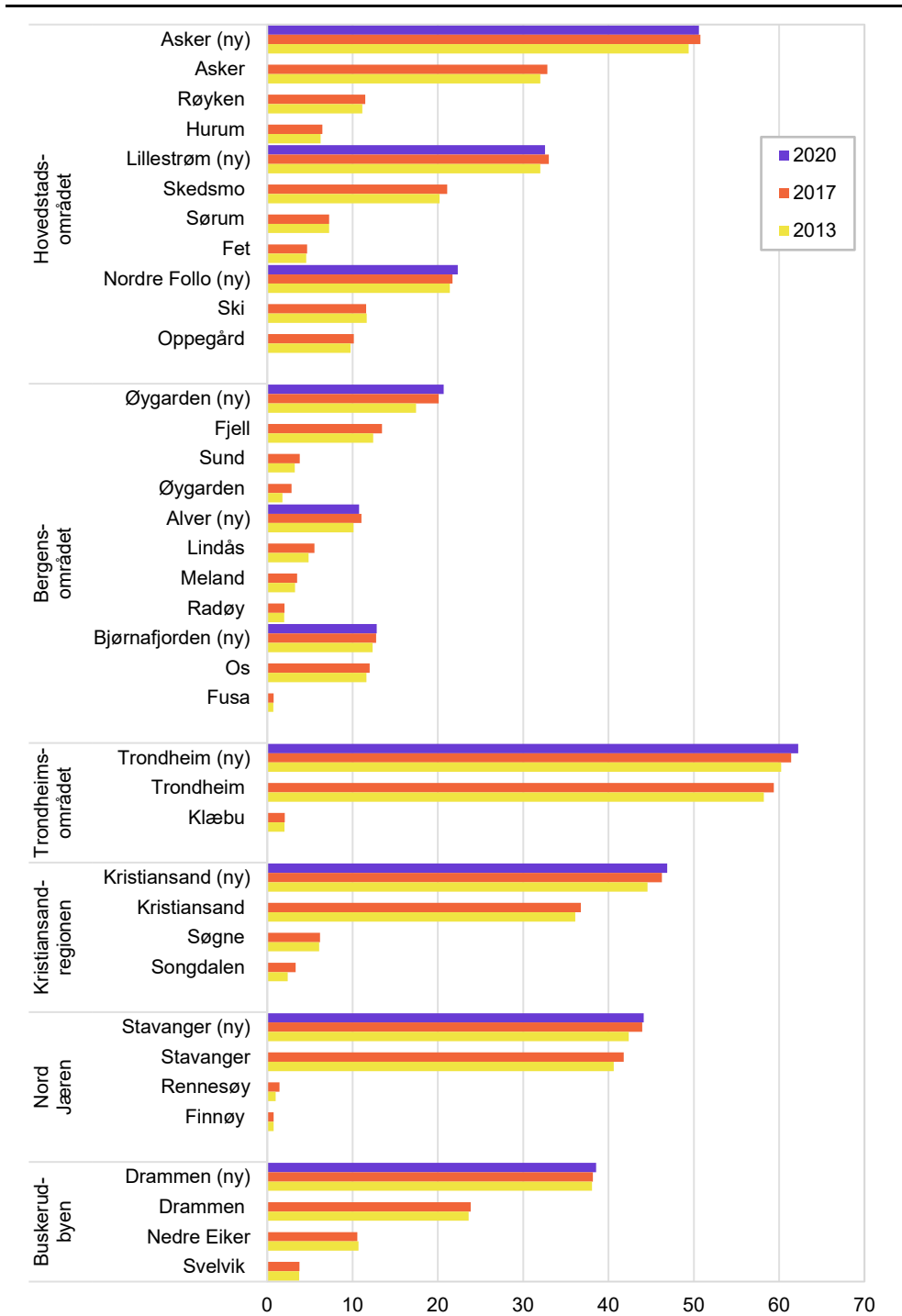
¹ Kommuneinndeling 2020

² Kommuner markert med (ny) er nye etter kommunereformen 2020

³ Iveland kommune har ikke eget tettsted og er derfor ikke med i figur

Kilde: Tettstedsareal, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.3 Tettstedsareal. Nye¹ og sammenslåtte² kommuner i de ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted innenfor kommunegrenser. Km²



¹ Kommuner markert med (ny) er nye kommuner fra 2020

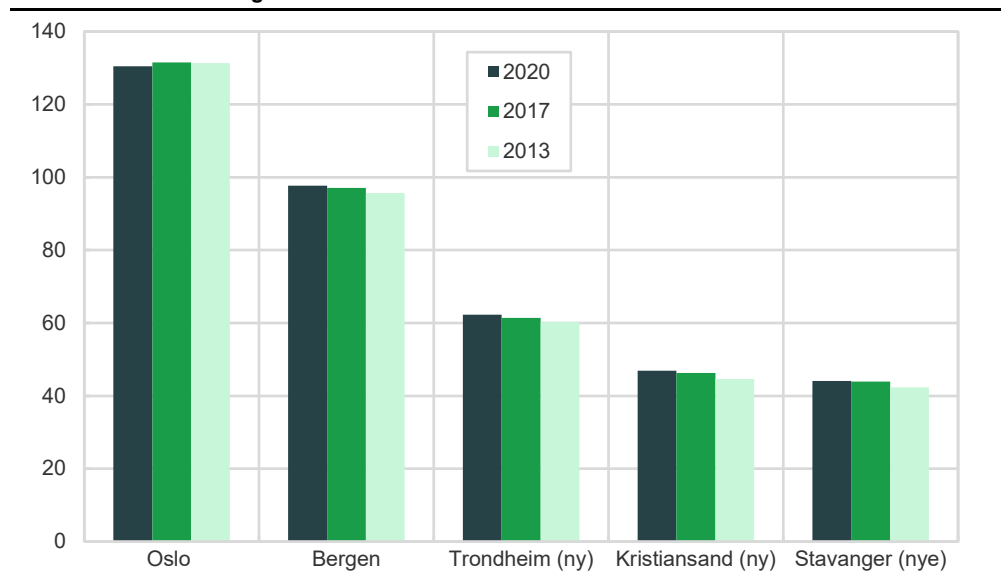
² De påfølgende kommunene er sammenslåtte kommuner fra før kommuneinndeling 2020

Kilde: Tettstedsareal, Statistisk sentralbyrå

Blant de ni største byområdene ble flere av de tilhørende kommunene direkte berørt av kommunereformen 2020, figur 4.3 illustrerer dette. Kommuner som ikke er berørt av kommunereformen, er ikke med i figur. Kommuner som fikk beholde kommunenavnet, men fikk innlemmet hele eller deler av andre kommuner er Asker, Øygarden, Trondheim, Kristiansand, Stavanger og Drammen. Vi ser i at disse kommunene utgjør betydelig større tettstedsareal enn tettstedsarealet til de øvrige innlemmede kommunene fra før 2020. Unntaksvis er det med Øygarden, der er det Fjell kommune som før kommunesammenslåingen har størst tettstedsareal.

Når det kommer til de nye kommunene etter kommunereformen 2020, som Lillestrøm, Nordre Follo, Alver, og Bjørnafjorden er det derimot mindre variasjon i tettstedsarealet blant de sammenslåtte kommunene før 2020.

Figur 4.4 Tettstedsareal. Fem storbyer^{1,2}. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted innenfor kommunegrensene. Km²



¹ Kommuneinndeling 2020

² Kommuner markert med (ny) er nye etter kommunereformen 2020

Kilde: Tettstedsareal, Statistisk sentralbyrå

Tettstedsarealet til de fem storbyene Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Stavanger sees i figur 3.4 og dekker totalt i underkant av 400 km². Oslo og Bergen har klart større tettstedsareal enn de øvrige storbyene, dette på tross av at disse to kommunene ikke fikk innlemmet andre kommuner i kommunereformen 2020. Trondheim, Kristiansand og Stavanger fikk tilført kommuner i sammenslåingen, noe som medførte at Stavanger som hadde et større tettstedsareal enn Kristiansand i 2013 og 2017 (se figur 4.3) nå i 2020 er den minste blant de største.

Utviklingen i de fem storbyene viser at det i perioden 2013 til 2020 er en samlet vekst i tettstedsarealet på 7 km². Det er liten forskjell blant storbyene angående vekst i tettstedsarealet, samtlige med rundt regnet 2 km². Unntaket er Oslo, som den eneste blant de fem storbyene har hatt en reduksjon i tettstedsarealet med -0,8 km².

Boks 4.1 Tettstedsareal og bosatte

Tettstedsarealet i denne rapporter viser tettstedsareal innenfor kommunegrenser. Det kan være flere tettsteder innenfor en kommune, der dette er tilfelle summeres arealet til et tall.

Metode og datagrunnlag

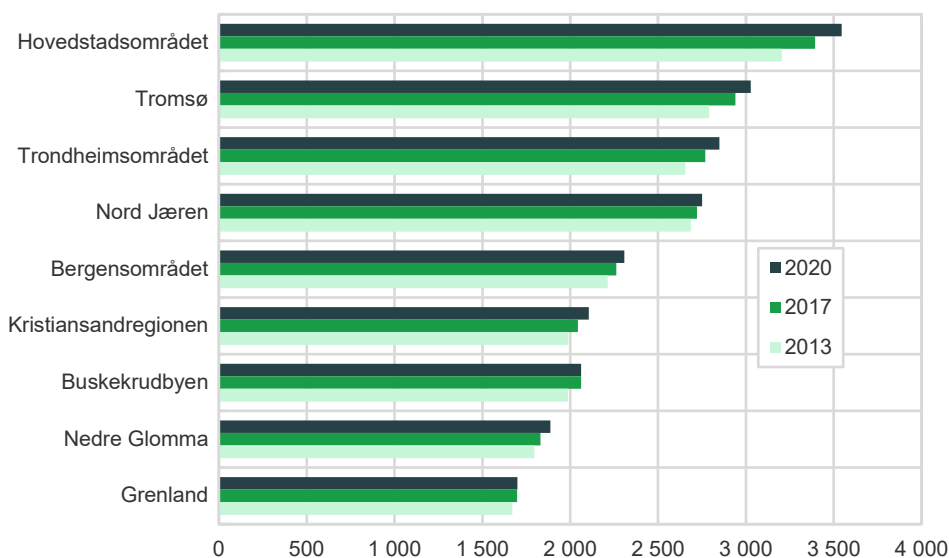
Tettstedene avgrenses årlig med utgangspunkt i bosatte fordelt på adresser med tilhørende koordinater og bygninger med koordinater ved bruk av GIS. Hovedprinsippet er at tettbebyggelser avgrenses ut fra bygninger, bygningstype og avstand mellom byggene (se definisjon tettsted). Tettstedene identifiseres ved at bosatte på adresser innen avgrensningene summeres. Metodikken er beskrevet i Dysterud m.fl. (1999).

Byggeaktiviteten hentes fra Bygningspunkt fra Matrikkelen, bygningsomriss fra FKB og er gjort ut fra "igangsatt dato". Det kan være en del bygninger som aldri blir ferdigstilte. Aktiviteten bakover i tid er statistikkført med utgangspunkt i status per 1. januar 2011, og informasjon om når hver bygning er igangsatt. Bygningene sammenholdes med tettstedsgrensa (ved hjelp av koordinatinformasjonen) og sammen med "igangsatt dato" får en oversikt over om bygningene er utenfor eller innenfor tettstedet på et gitt tidspunkt. På den måten kan tettstedsutviklingen følges bakover i tid.

Befolkning innen tettsted er bosatte fra Det sentrale folkeregisteret som kobles via adresse i Matrikkelen. Bosatte på adresser innen avgrensningene summeres.

Kilde: www.ssb.no/tabell/04861/

Figur 4.5 Bosatte per km² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene¹. 2013, 2017 og 2020. Antall



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Tettstedsareal og bosatte, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.5 viser samlet antall bosatte per km² innenfor alle tettstedene i hvert av de ni største byområdene i perioden 2013 til 2020. Det er Hovedstadsområdet med over 3 500 bosatte per km² som har høyest tetthet siste år 2020. Tromsø ligger nest

øverst med over 3 000 bosatte per km². Trondheimsområdet og Nord-Jæren følger tett på, begge med rundt regnet 2 800 bosatte per km².

I motsatt ende av skalaen er det Grenland, med under 1 700 bosatte per km², som har lavest befolkningstetthet blant byområdene.

Endring i bosatte per km² er samlet sett for de ni største byområdene positiv og viser en økende befolkningstetthet for perioden 2013 til 2020. Størst økning er det i hovedstadsområdet i både absolutte tall og prosenter, med over 340 bosatte per km², eller 11 prosent. Tromsø og Trondheimsområdet følger etter med en vekst på bortimot 240 og 190 bosatte per km², tilsvarende 8 og 7 prosent.

Det er verdt å merke seg at Kristiansregionen har økt befolkningstetthet på rundt regnet 120 bosatte per km² eller 6 prosent vekst, og slår utviklingen i både Nord-Jæren og Bergensområdet som etter figur 4.5 har høyere befolkningstetthet.

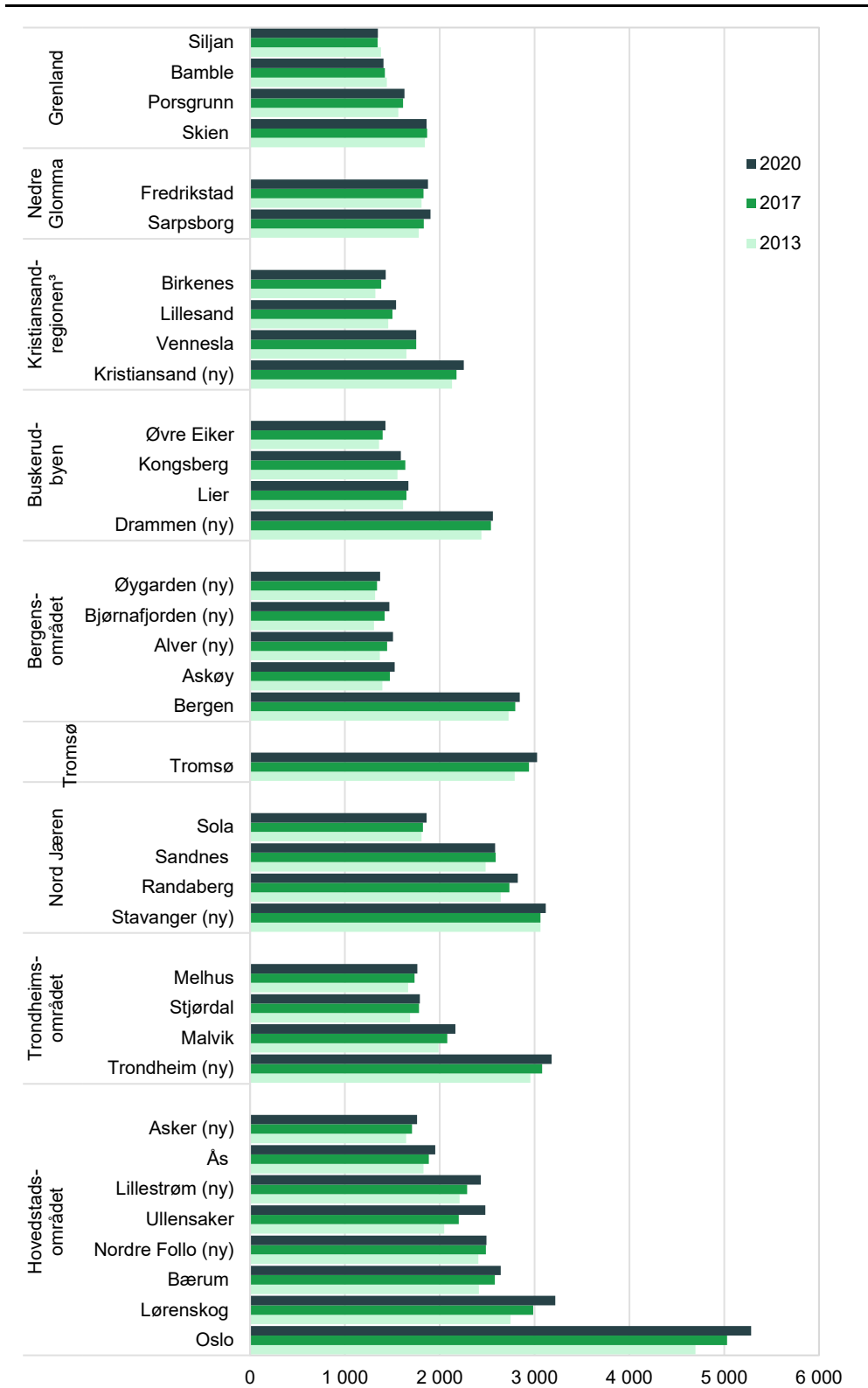
Befolkningstettheten i kommuner til de ni største byområdene varierer betydelig etter figur 4.6. Vi ser at det er de største byene etter befolkningstetthet (figur 3.2), Oslo, Trondheim, Stavanger, Tromsø, Bergen, Drammen og Kristiansand som har høyest befolkningstetthet. Oslo har absolutt høyest antall bosatte per km² med nærmere 5 300 i 2020, etterfulgt av Stavanger og Trondheim, begge med over 3 100 bosatte per km². Tromsø rangeres på fjerde plass med over 3 000 bosatte per km² og kan dermed sammenlignes med Stavanger og Trondheim i 2020.

Størst differanse i befolkningstetthet blant kommunen innen det enkelte byområde er det i Hovedstadsområdet, der er differanse mellom Oslo og Asker på over 3 500 bosatte per km². At Asker har så få bosatte per km² kan til en viss grad forklares ved at Asker i kommunesammenslåingen 2020 fikk innlemmet to kommuner med betydelig lavere befolkningstetthet, noe som medfører at Asker som helhet fikk et fall i bosatte per km² innenfor tettsted (se figur 4.7). For øvrig har både Bergensområdet og Trondheimsregionen også betydelige differanser i befolkningstettheten mellom kommunene på over 1 400 bosatte per km².

Grovt sett kan man si at mindre tettsteder etter innbyggertall i kommunene til de ni byområdene (figur 4.2), har merkbart færre bosatte per km² sammenlignet med de større tettstedene i de fem storbyene (figur 4.4). Som ytterpunkter kan en sammenligne Siljan med Oslo. Siljan med lavest befolkningstetthet blant kommuner i de ni byområdene har under 1 350 bosatte per km², mens Oslo med høyest befolkningstetthet har fire ganger flere bosatte på samme arealet. Dette skyldes i stor grad at det i mindre tettsteder er mer utbredt med eneboliger og store tomter som gir en høyere andel frittliggende småhusbebyggelse enn de store tettstedene, som på sin side generelt har et langt større innslag av blokkbebyggelse enn hva mindre tettsteder har.

Men så har vi unntak. Sammenligninger vi Bergen med Lørenskog og Randaberg, ser vi at Bergen som er nest størst etter antall innbyggere (figur 3.2), har lavere befolkningstetthet enn Lørenskog, og tilnærmet lik befolkningstetthet som Randaberg (figur 4.6) på tross av at disse to har betydelig færre innbyggere.

Figur 4.6 Bosatte per km² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2013, 2017 og 2020. Antall



¹ Kommuneinndeling 2020

² Kommuner markert med (ny) er nye etter kommunereformen 2020

³ Iveland kommune har ikke eget tettsted og er derfor ikke med i figur

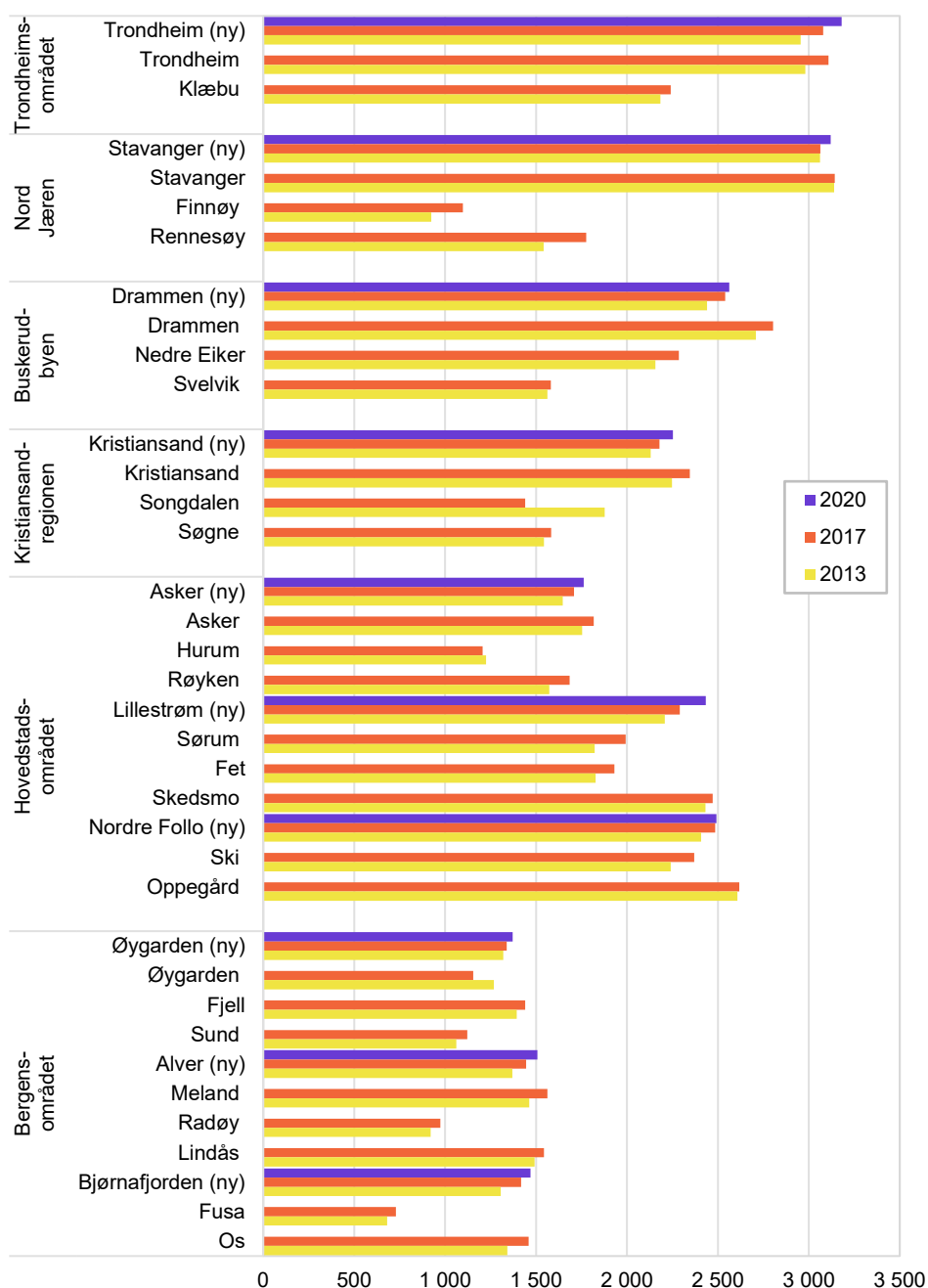
Kilde: Tettstedsareal og bosatte, Statistisk sentralbyrå

Utvikling i antall bosatte per km² i kommunene til de ni største byområdene er størst i Oslo, Lørenskog og Ullensaker, der er veksten på bortimot 600, 500 og 450 bosatte per km² i perioden 2013 til 2020, samtlige kommuner tilhører

Hovedstadsområdet. Også Tromsø, Bærum, Trondheim og Lillestrøm er blant kommunene med høyest vekst i antall bosatte per km², alle med en vekst på omkring 230 bosatte per km² i samme periode.

Sammenligner i befolkningsvekst med tettstedsareal til kommunene i figur 4.2, kan det se ut til at befolkningsvekst er uavhengig av tettstedsarealet, og at en befolkningsvekst ikke nødvendigvis fører til økt tettstedsareal i form av utvidelse av den allerede etablerte tettstedsgrænse, men heller sannsynliggjør økt arealutnytting.

Figur 4.7 Bosatte per km² innenfor tettsted i kommune. Nye¹ og sammenslåtte² kommuner i de ni største bykommunene. 2013, 2017 og 2020. Antall



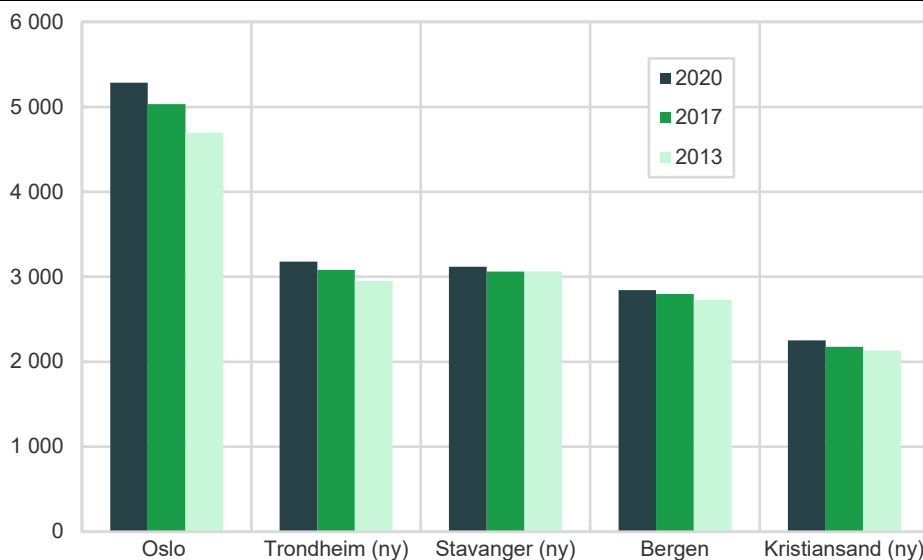
¹ Kommuner markert med (ny) er nye etter kommunereformen 2020.

² De øvrige kommunene er sammenslåtte kommuner fra før kommunereformen 2020

Kilde: Tettstedsareal og bosatte, Statistisk sentralbyrå

Oversikt over nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene etter kommunereformen 2020 fremkommer i figur 4.7. Kommuner som ikke er berørt av kommunereformen, er ikke med i figur. Det er interessant å merke seg at i fire av de nye kommunene; Stavanger, Drammen, Kristiansand og Asker, har sammenslåingen ført til reduksjon i antall bosatte per km² sammenlignet med tidligere år for kommunene.

Figur 4.8 Bosatte per km² innenfor tettsted i kommune^{1,2}. Fem storbyer. 2013, 2017 og 2020. Antall



¹ Kommuneinndeling 2020

² Kommuner (ny) er nye etter kommunereformen 2020

Kilde: Tettstedsareal og bosatte, Statistisk sentralbyrå

I samtlige fem storbyer er det en økning i antall bosatte per km² innenfor tettsted. Dette har ført til økt befolkningstetthet i perioden 2013 til 2020. En økning i befolkningstettheten betyr i praksis at det har vært en befolkningsvekst innenfor tettstedsgrensene og medført høyere arealutnyttelse.

Ser vi på høy lav vekst blant storbyene har Oslo størst vekst med nærmere 600 bosatte per km², tilsvarende 12 prosent, mot Stavanger med lavest vekst på under 60 bosatte per km², eller 2 prosent.

Boks 4.2 Bosatte per km² innenfor tettsted

Antall bosatte per km² innenfor tettsted i byområde er beregnet med å summere antall innbyggere bosatte innenfor tettstedene i kommunen, og så dele antall bosatte med tettstedsarealet.

Antall bosatte i tettsted er ikke medregnet personer uten opplysninger om bostedsstrøk.

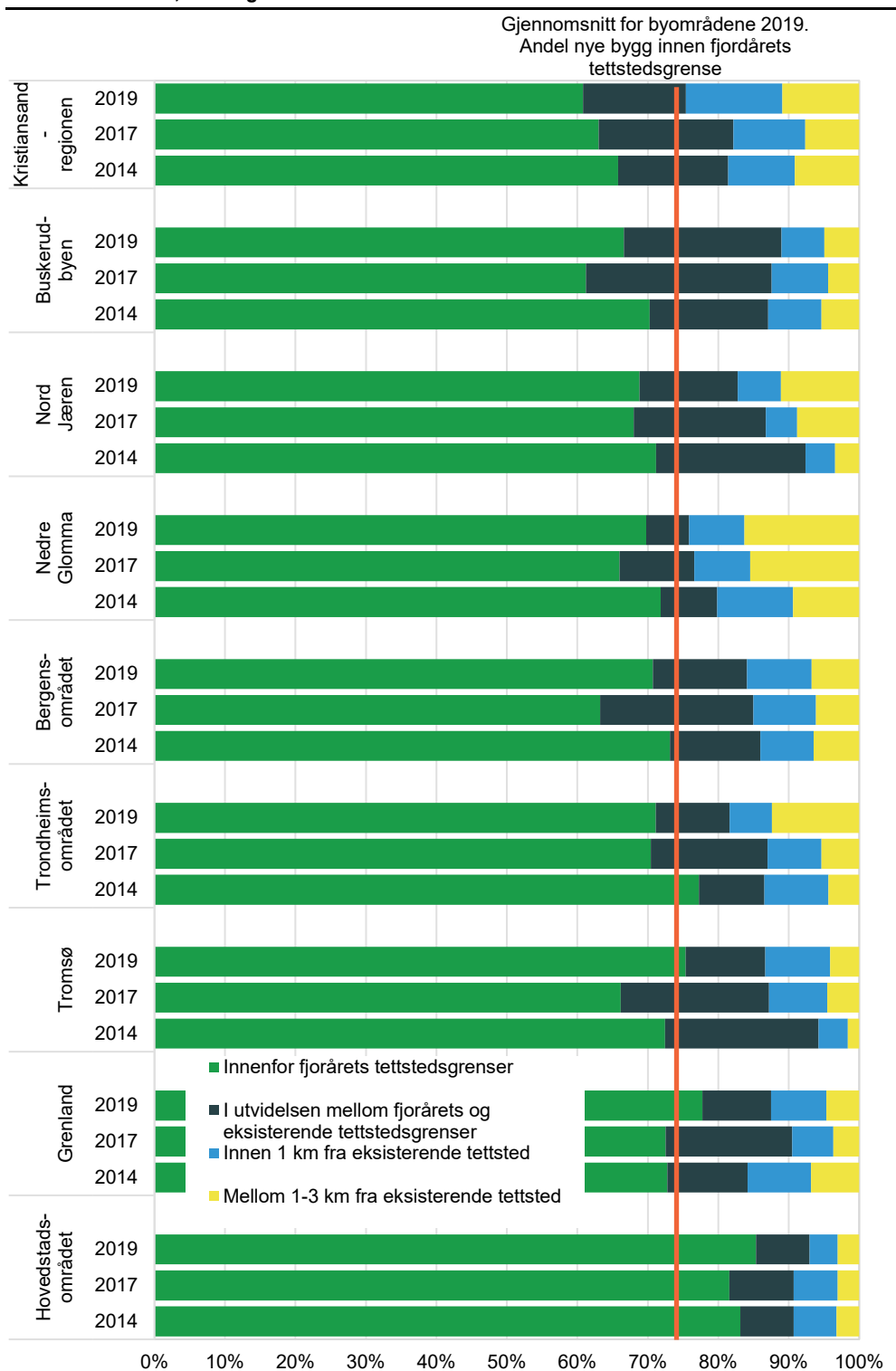
Kilde: www.ssb.no/tabell/04861/

4.2. Fortetting innenfor tettstedsgrensen

En økende befolkningsmengde og sysselsetting i byene fører til behov for nye bygg. Dette skaper i sin tur ytterligere press på arealene. Det er særlig sterkt press på arealene i og rundt de største byene som kan føre til nedbygging av jordbruks-

areal og andre grønne området. En eventuell tettstedsutvidelse fører i tillegg ofte til større avstander mellom de ulike funksjonene, og gir et økt transportbehov.

Figur 4.9 Nye bygninger¹ etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene². 2014, 2017 og 2019. Andel



¹ Ikke alle nye bygg er med i statistikken, kun nye bygg som er innenfor de gitte avstandskriteriene

² Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

I figur 4.9 ser vi at det samlet sett for alle de ni byområdene oppføres flest nye bygg innenfor fjorårets tettstedsgrense. Fjorårets tettstedsgrense er for 2014

tettstedsgrensen i 2013, for 2016 tettstedsgrensen i 2015 og for 2019 tettstedsgrensen 2018.

Gjennomsnittlig andel nye bygg innenfor fjorårets tettstedsgrense til de ni største byområdene utgjør samlet sett 74 prosent i 2019. Dette bidrar til fortetting. I utvidelsen mellom fjorårets- og eksisterende tettstedsgrense er den samlede andel nye bygg på 11 prosent. Innen 1 km og mellom 1-3 km fra eksisterende tettsted samme år oppføres det gjennomsnittlig 7 prosent nybygg i hver sone. Det er vesentlig å merke seg at ikke alle nye bygg er med i denne statistikken, nye bygg lengre unna enn 3 km fra eksisterende tettsted er ikke med (se boks 4.3).

Blant de ni byområdene, har Hovedstadsområdet størst andel nye bygg innenfor tettstedsgrensen med 85 prosent i 2019. Dette på tross av at hovedstaden allerede har høyest antall bosatte per km² etter figur 4.6. Det betyr at en stadig større andel nybygg blir oppført innenfor den allerede eksisterende tettstedsgrensen i løpet av perioden, og at dette er mulig i tettsteder uavhengig av befolkningstettheten.

Lavest fortettningsgrad innenfor fjorårets tettstedsgrense er 61 prosent i Kristiansandsregionen. Dette er betydelig lavere andel enn i både Hovedstadsområdet og gjennomsnittet samlet sett for de ni byområdene i 2019. Kristiansandsregionen har i tillegg langt færre innbyggere og mindre enn halvparten antall bosatte per km² sammenlignet med Hovedstadsområdet.

Utvikling i fortettningsgraden er samlet sett for de ni byområdene redusert med i underkant av 2 prosentpoeng, fra 76 til 74 prosent i perioden 2014 til 2019. Det er i Trondheimsområdet og Kristiansandsregionen størst reduksjon i andel nye bygg innenfor tettstedsgrensen med respektive 6 og 5 prosentpoeng i perioden. En reduksjon i fortettningsgraden medfører at flere bygg blir oppført utenfor tettstedsgrensen.

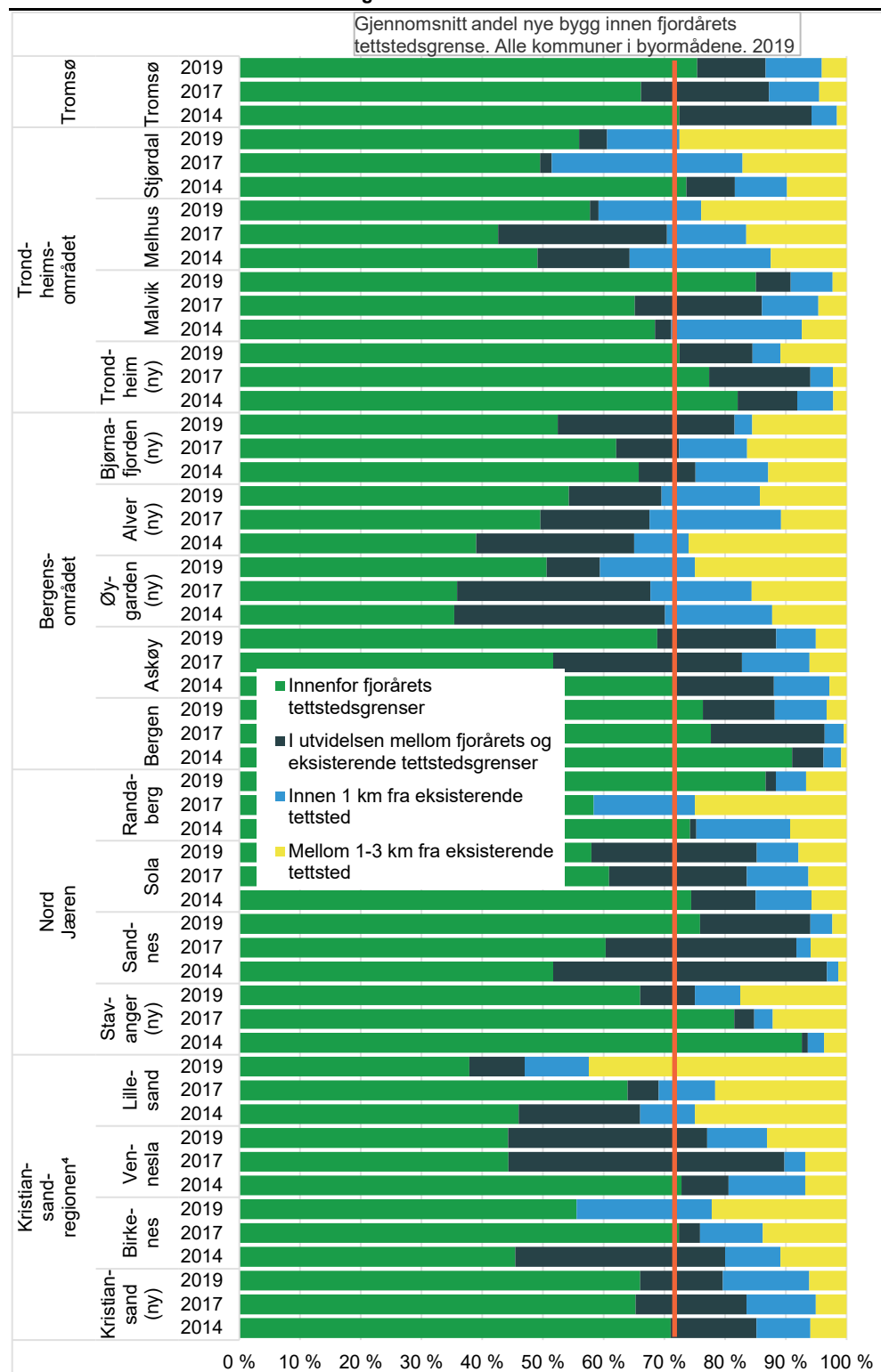
Unntaksvis er det i Grenland, Tromsø og Hovedstadsområdet, der er det en økning i fortettningsgraden samme periode. Dette må imidlertid tolkes med forsiktighet da tidsserien ikke er lengre enn en 5 års periode, og det er store variasjoner i kommunene som tilhører det enkelte byområdet. For detaljert oversikt over den enkelte kommune se neste figur 4.10.

Figur 4.10 gir et oversiktsbilde av andel nye bygg etter avstandskriteriene for alle kommuner blant de ni største byområdene. I likhet med andel nye bygg blant de ni byområdene i figur 4.9 ser vi at det er en overvekt av nye bygg innenfor fjorårets tettstedsgrense. Det er imidlertid betydelig variasjon mellom kommunene.

Gruppen av kommuner med lavest andel nye bygg innenfor allerede etablert tettstedsgrense er Siljan med 17 prosent, Fet 22 prosent, Radøy 25 prosent, Finnøy 26 prosent, Fusa med 33 prosent, Øvre Eiker 35 prosent, Rennesøy 37 prosent, Lillesand 38 prosent, Hurum 44 prosent og Sund 48 prosent, samtlige med andel nye bygg som fortetting godt under gjennomsnittet samlet sett for byområdene. Felles for disse kommunen er at de er mindre kommuner etter både tettstedsareal (figur 4.2) og befolkningsmengde (figur 3.2) siste år 2019.

Den andre gruppen, der kommunene er blant dem med høyest fortettningsgrad i 2019 er Oslo med 97 prosent, Lørenskog 93 prosent, Asker og Bærum med 92 prosent hver, og Oppegård 91 prosent. Alle med en langt høyere fortettningsgrad enn det samlede gjennomsnittet for byområdene på 74 prosent samme år.

Figur 4.10. Nye bygninger¹ etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene med kommuner^{2,3}. 2014 og 2019. Andel



¹ Ikke alle nye bygg er med i statistikken, kun nye bygg som ligger innenfor de gitte avstandskriteriene

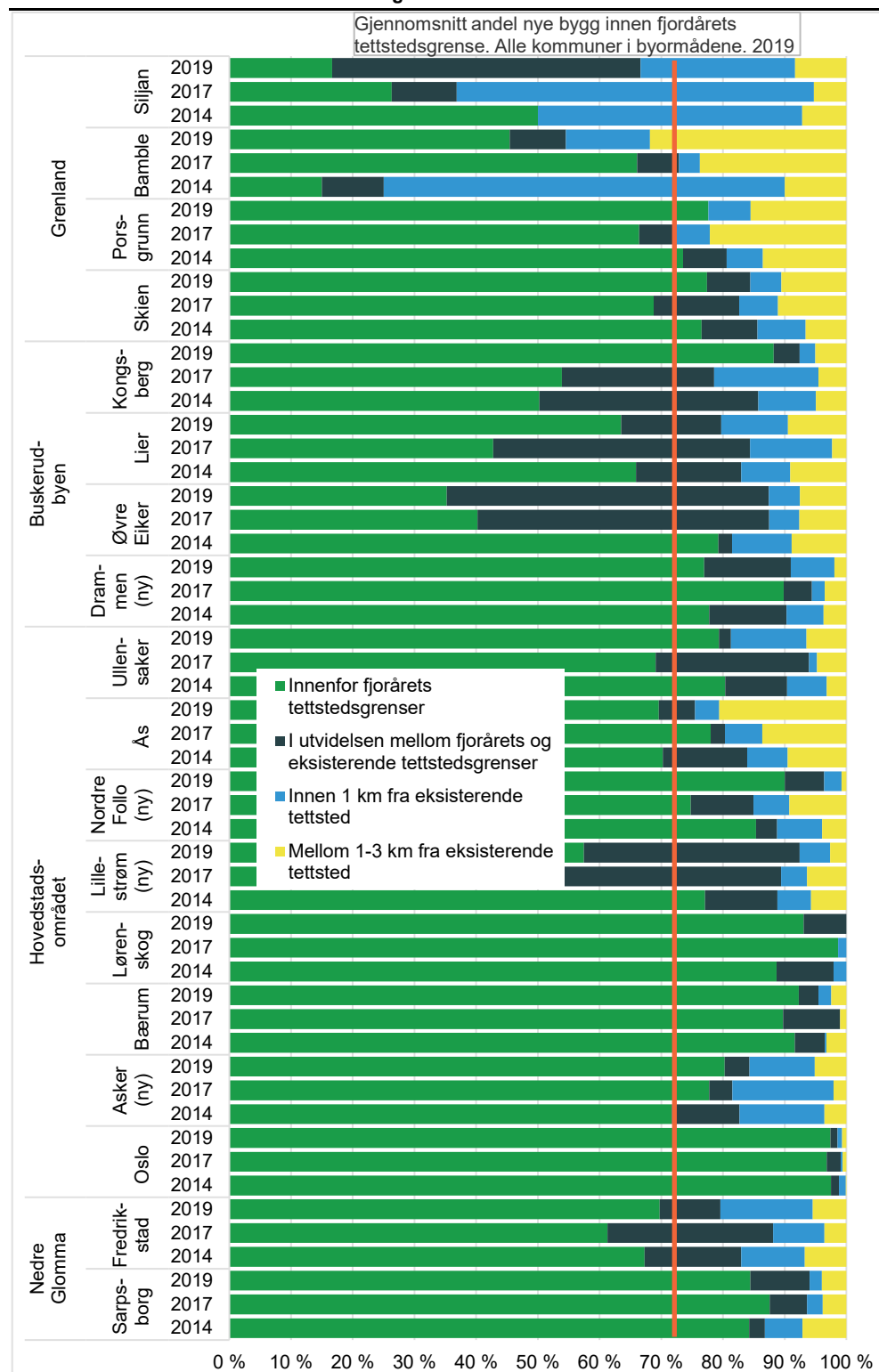
² Kommuneinndeling før 2020

³ Kommuner markert med (ny), er summert fra kommuneinndeling før 2020 til ny kommuneinndeling 2020

⁴ Fusa har ingen nye bygg innen de gitte avstandskriteriene i 2017 og er ikke med i figur

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.10 (forts) Nye bygninger¹ etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene med kommuner^{2,3}. 2014 og 2019. Andel



¹ Ikke alle nye bygg er med i statistikken, kun nye bygg som ligger innenfor de gitte avstandskriteriene

² Kommuneinndeling før 2020

³ Kommuner markert med (ny), er summert fra kommuneinndeling før 2020 til ny kommuneinndeling 2020

⁴ Fusa har ingen nye bygg innen de gitte avstandskriteriene i 2017 og er ikke med i figur

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.11 Nye bygninger innenfor fjorårets tettstedsgrenser. Nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2014, 2017 og 2019. Andel



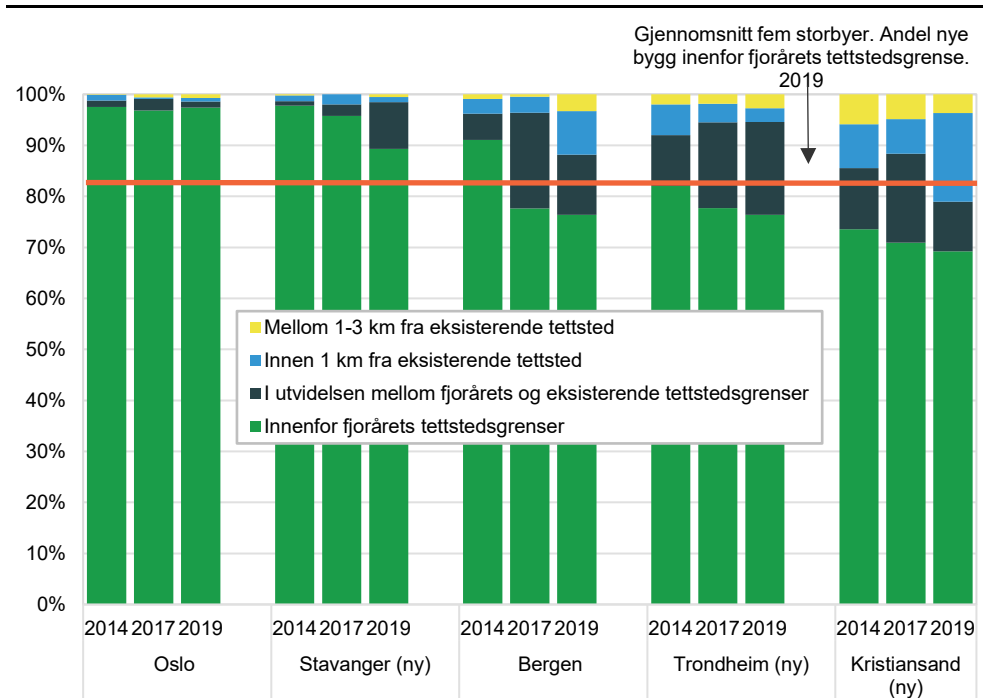
¹ Kommuneinndeling før 2020

² Kommuner markert med (ny), er summert fra kommuneinndeling før 2020 til etter ny kommuneinndeling 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.11 gir en oversikt over andel nye bygg innenfor fjorårets tettstedsgrense for nye og gamle kommuner etter kommunereformen 2020. Kommuner som ikke er berørt av kommunereformen, er ikke med i figur. Vi ser at når antall nye bygg innenfor fjorårets tettstedsgrense i kommunene før sammenslåing summeres til å gjelde for de nye kommunene, medfører dette at andel nye bygg innenfor tettstedsgrensen går ned i flere av disse kommunene. Dette gjelder særlig for Asker, Kristiansand, Stavanger, Øygarden og Trondheim.

Figur 4.12 Nye bygninger etter avstand til eksisterende tettsted. Fem storbyer^{1,2}. 2014, 2017 og 2019. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

² Kommuner markert med (ny), er summert fra kommuneinndeling før 2020 til etter ny kommuneinndeling 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Fordelingen av nye bygg etter avstandskriterier fra eksisterende tettsteder i fem storbyer vises i figur 4.12, og andel innen fjorårets tettstedsgrenser er langt større enn i de øvrige kategoriene. Det er i Oslo høyest andel nye bygg innenfor tettstedsgrensen med 97 prosent.

Gjennomsnitt andel nye bygg oppført innenfor fjorårets tettstedsgrense samlet for de fem storbyene er 82 prosent i 2019, mot 89 prosent i 2014. Blant storbyene har Bergen størst reduksjon i andel nye bygg innen tettstedsgrensen, tilsvarende 15 prosentpoeng.

Nye bygg i utvidelsen mellom fjorårets og eksisterende tettstedsgrense har til sammenligning hatt en gjennomsnittlig vekst på 4 prosentpoeng, fra 6 til 10 prosent i periode 2014 til 2019. Det er Trondheim, Stavanger og Bergen som i all hovedsak står for denne veksten. Ellers utpeker Kristiansand seg med en betydelig høyere andel nye bygg innen 1 km fra eksisterende tettsted med 17 prosent det siste året 2019.

Boks 4.3 Fortetting. Nye bygninger etter avstand til eksisterende tettsted

Nye bygninger beregnes og telles opp etter gitte avstandskriterier. Nye bygg i en avstand over 3 km fra eksisterende tettsted er ikke med i beregningen. Alle nye bygg er derfor ikke med beregningen. Nye bygg etter følgende avstand til tettsted er med i beregningen:

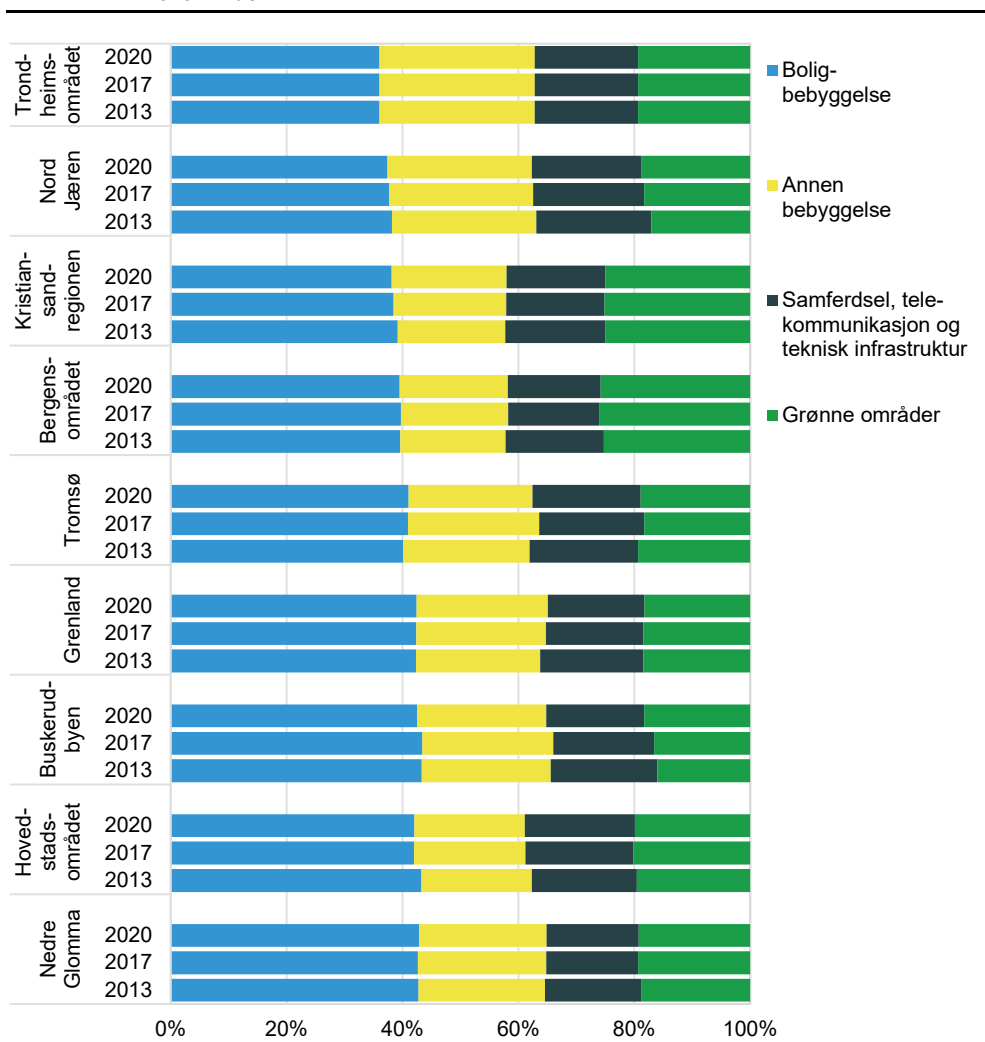
- Innenfor fjorårets tettstedsgrenser
- I utvidelsen mellom fjorårets og eksisterende tettstedsgrenser
- Innen 1 km fra eksisterende tettsted
- Mellom 1-3 km fra eksisterende tettsted

Nye bygg for nye kommuner etter kommunereformen 2020, er beregnet og summert opp fra grunnlagsdata i sammenslåtte kommuner fra før kommunereformen.

Kilde: www.ssb.no/tabell/11441/

4.3. Arealbruk i tettsted

Figur 4.13 Arealbruk i tettstedet innen kommune. De ni største byområdene¹. 2013, 2017 og 2020. Andel



¹. Kommuneinndeling før og etter 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Arealbruk i tettsted fordelt på kategoriene «Boligbebyggelse», «Annen bebyggelse», «Samferdsel, telekommunikasjon og teknisk infrastruktur» samt «Grønne områder» vises for de ni største byområdene i figur 4.13. Arealbruken har jevnt over for de ni største byområdene holdt seg stabilt uten store endringer i perioden 2013 til 2020.

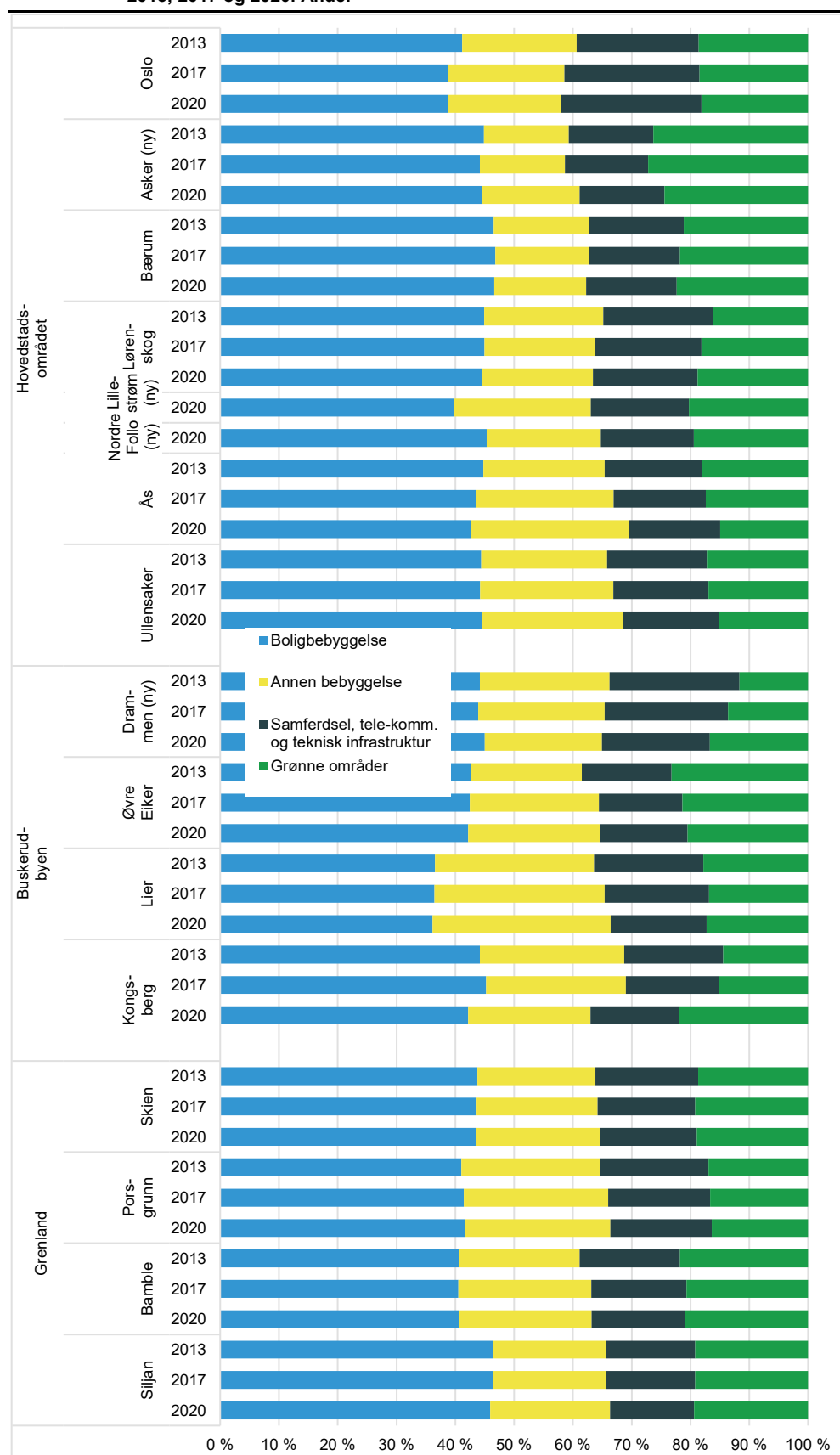
Det er boligbebyggelse som utgjør størst andel i samtlige av byområdene, og samlet for alle byområdene utgjør boligbebyggelse 41 prosent i 2020. Andel boligbebyggelse har samlet sett for byområdene hatt en liten reduksjon med ett prosentpoeng fra 2013 til 2020.

Grønne områder består av park- og idrettsområder og andre ikke nedbygde område innen tettsted (se boks 4.4 for detaljert oversikt). Samlet sett for alle byområdene utgjør slike grønne områder 21 prosent av tettstedsarealet, og har vært stabilt i perioden 2013 til 2020. Blant de ni byområdene er det Bergensområdet og Kristiansandsregionen som har størst andel av grønne områder innen tettsted med hhv. 26 og 25 prosent grønne områder av tettstedsarealet 2020.

Figur 4.13 gir et oversiktsbilde av fordelingen av de fire arealbrukstypene innen tettsted i den enkelte kommune til de ni største byområdene fra 2013 til 2020. I likhet med arealbruken i byområdene fremkommer det at bolig- og annen bebyggelse dominerer innen tettstedene. Høyest andel med bolig- og annen bebyggelse har Ås og Ullensaker, med henholdsvis 70 og 69 prosent av det totale arealet innen tettstedet. I andre ende av «skalaen» er det Øygarden og Askøy som har lavest andel bolig- og annen bebyggelse, med 55 og 56 prosent.

Andel grønne områder innen tettsted varierer likeledes mellom kommunene. Øygarden med 32 prosent grønne områder innen tettstedet har høyest andel, deretter følger Bjørnafjorden 31 prosent, Askøy 27 prosent og Alver med 27 prosent. Motsatt og lavest andel grønne områder finner vi på Ås hvor grønne arealer innen tettstedet utgjør 15 prosent, bare halvparten av arealet til Øygarden. Andel areal til grønne områder sees dermed ut til å påvirkes lite av tettstedsstørrelsen.

Figur 4.14 Arealbruk i tettstedet innen kommune^{1,2}. De ni største byområdene med kommuner. 2013, 2017 og 2020. Andel



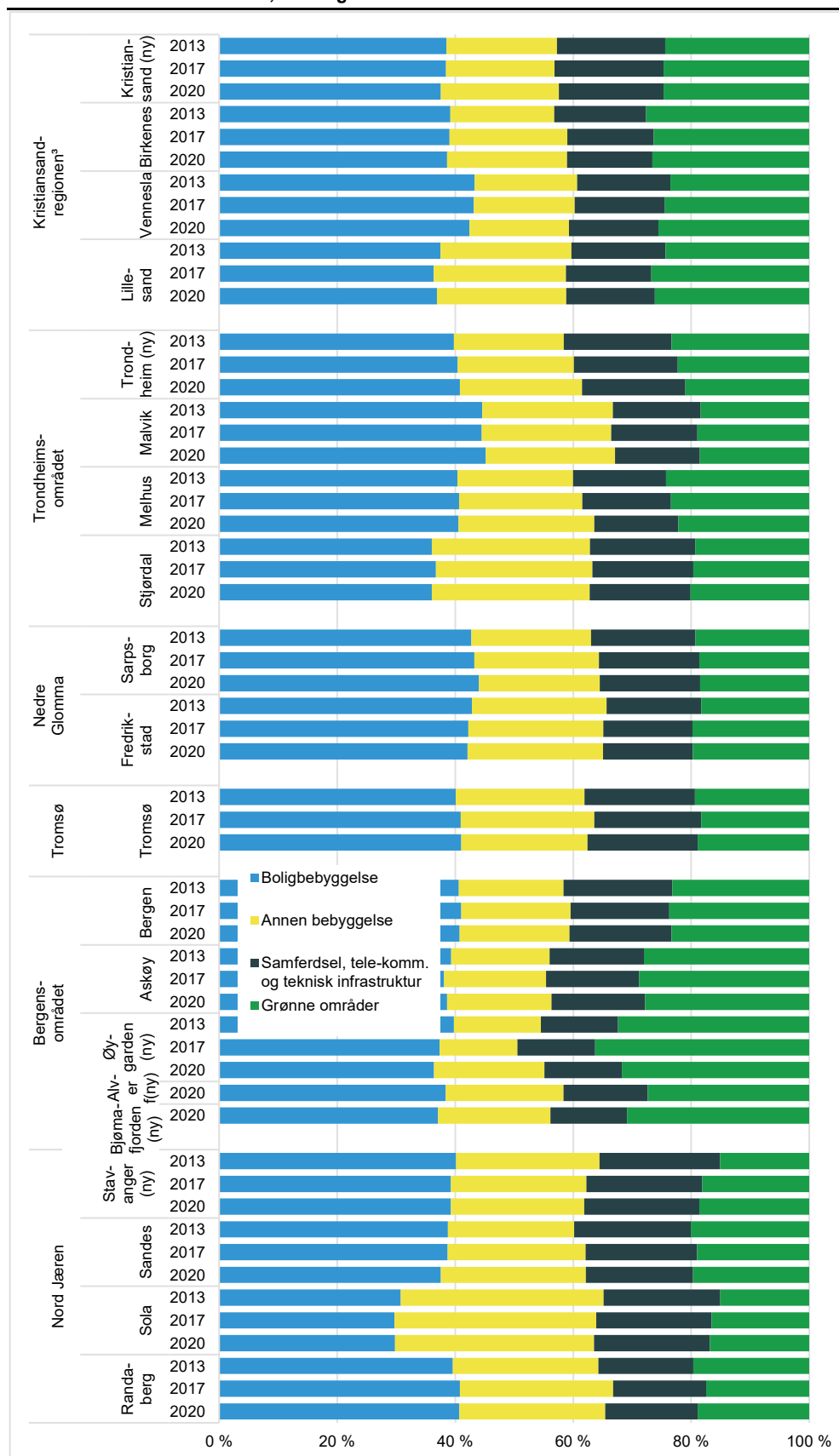
¹. Kommuneinndeling før og etter 2020

². Kommunereformen 2020 medfører at sammenslåtte kommuner som Asker, Drammen, Kristiansand, Trondheim, Øygarden og Stavanger vil ha brudd i tidsserien for 2020, mens Lillestrøm, Nord Follo, Alver og Bjørnafjorden kun har tall for 2020.

³. Iveland kommune har ikke tettsted og er ikke med i figur

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.14. (forts.). Arealbruk i tettstedet innen kommune^{1,2}. De ni største byområdene med kommuner. 2013, 2017 og 2020. Andel



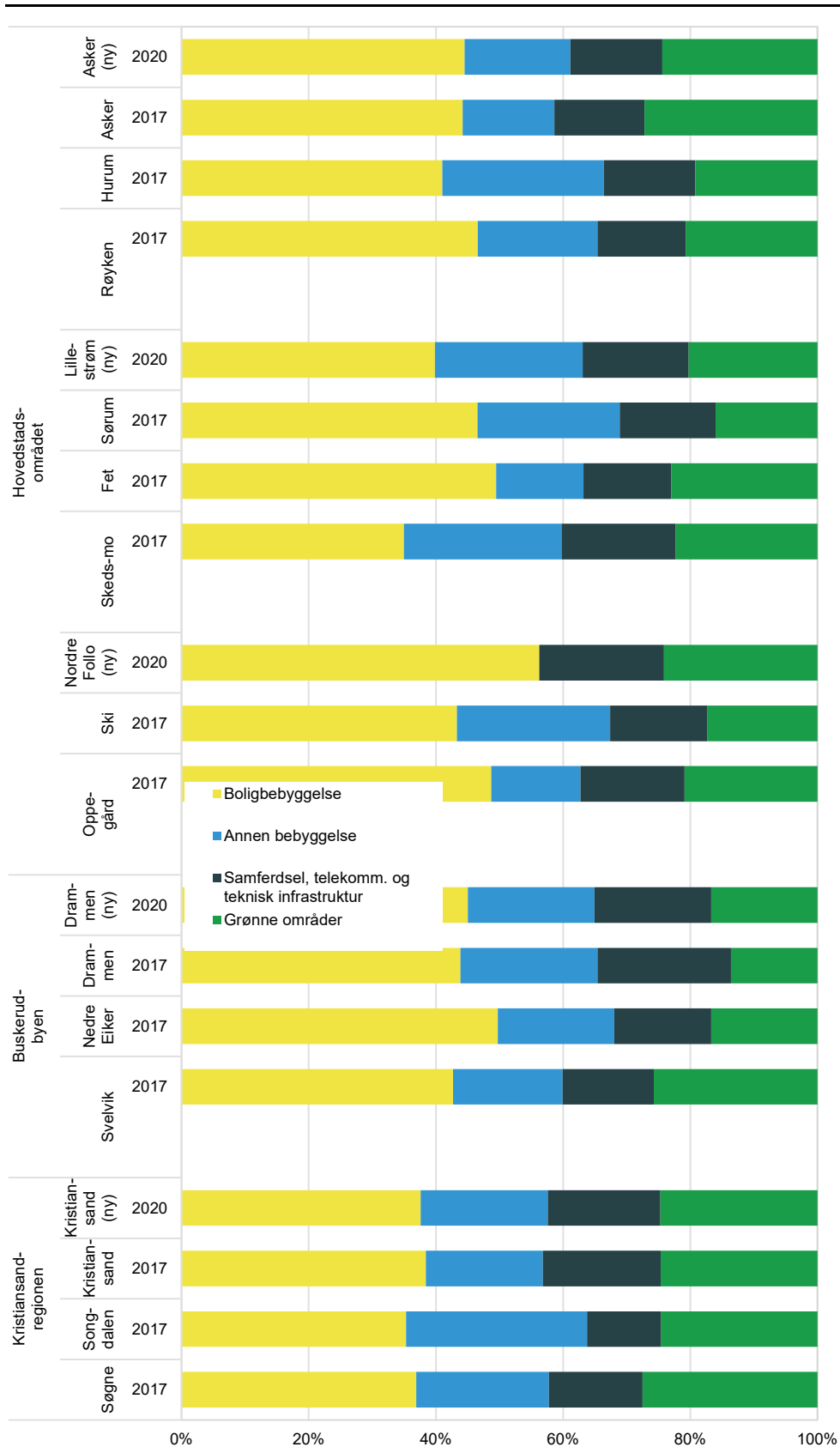
¹. Kommuneinndeling før og etter 2020

². Kommunereformen 2020 medfører at sammenslåtte kommuner som Asker, Drammen, Kristiansand, Trondheim, Øygarden og Stavanger vil ha brudd i tidsserien for 2020, mens Lillestrøm, Nord Follo, Alver og Bjørnafjorden kun har tall for 2020.

³. Iveland kommune har ikke tettsted og er ikke med i figur

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.15 Arealbruk i tettstedet innen kommune¹. Nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene ^{2,3} 2013, 2017 og 2020. Andel



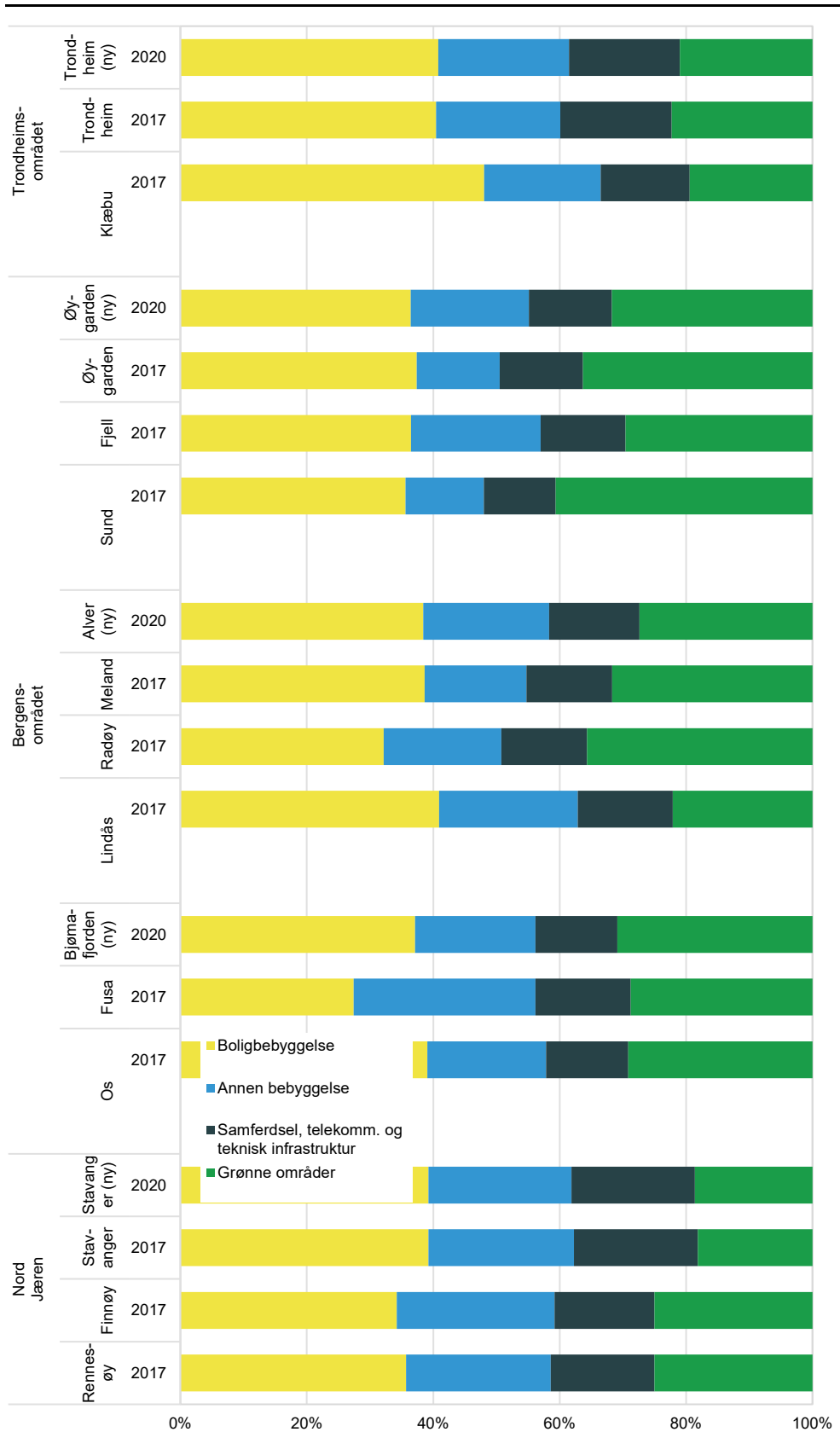
¹ Kommuneinndeling før og etter 2020

² Kommunereformen 2020 medfører at nye kommuner som Asker, Drammen, Kristiansand, Trondheim, Øygarden og Stavanger vil ha brudd i tidsserien for 2020, mens Lillestrøm, Nord Follo, Alver og Bjørnafjorden kun har tall for 2020

³ Kommuner med (ny) bak seg er nye etter kommunereformen 2020, øvrige kommuner er sammenslåtte kommuner i kommunereformen 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.15 (forts.) Arealbruk i tettstedet innen kommune¹. Nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene ^{2,3}. 2013, 2017 og 2020. Andel



¹ Kommuneinndeling før og etter 2020

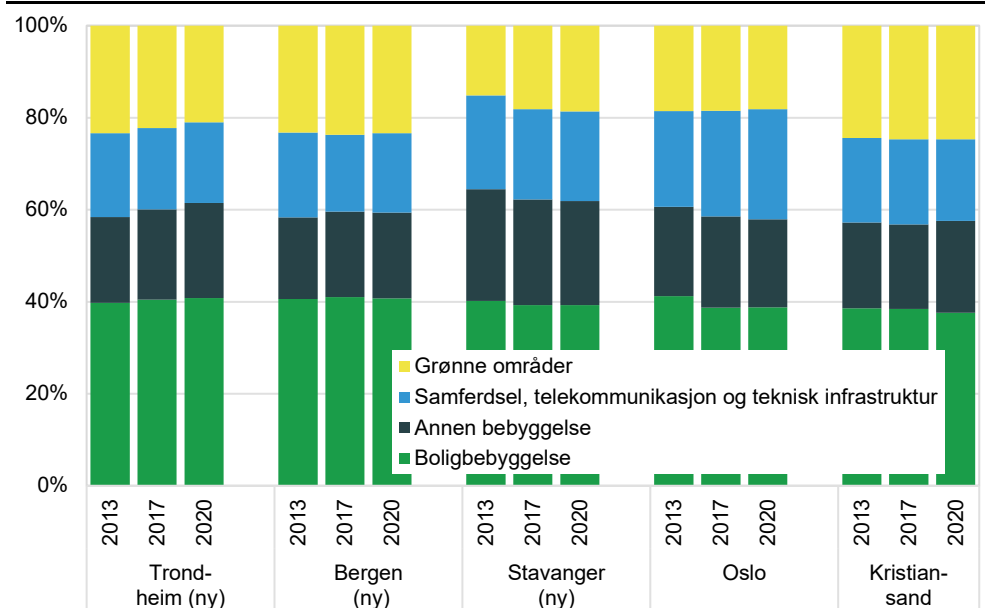
² Kommunereformen 2020 medfører at nye kommuner som Asker, Drammen, Kristiansand, Trondheim, Øygarden og Stavanger vil ha brudd i tidsserien for 2020, mens Lillestrøm, Nord Follo, Alver og Bjørnafjorden kun har tall for 2020

³ Kommuner med (ny) bak seg er nye etter kommunereformen 2020, øvrige kommuner er sammenslåtte kommuner i kommunereformen 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Et oversiktsbilde over fordelingen av arealbruk slik den var i kommunene før sammenslåing i 2017 og hvordan arealbruken ble i de nye kommunene i 2020 illustreres i figur 4.15. Kommuner som ikke er berørt av kommunereformen, er ikke med i figur.

Figur 4.16 Arealbruk i tettstedet innen kommune^{1,2}. Fem storbyer. 2013, 2017 og 2020. Andel



1. Kommuneinndeling før og etter 2020

² Kommuner markert med (ny) er nye etter kommunereformen 2020 og medfører at Trondheim, Bergen og Stavanger vil ha brudd i tidsserien for 2020

Kilde: Arealbruk i tettsted, Statistisk sentralbyrå

Fordeling av arealbruk innen tettsted til de fem storbyene for årgangene 2013, 2017 og 2020 vises i figur 4.16, og denne gjenspeiler i stor grad det vi allerede har sett blant de ni største byområde i figur 4.12. Bolig- og annen bebyggelse dominerer med rundt 40 prosent av totalt arealbruk i 2020 i alle de fem storbyene.

Kristiansand og Bergen skiller seg ut blant storbyene med høyest andel grønne områder innen tettsted med respektive 25 og 23 prosent i 2020.

Det er liten endring i arealbruk blant storbyene i perioden 2013 til 2020. I Oslo har det vært en økning i samferdsel, telekommunikasjon og teknisk infrastruktur fra 21 til 24 prosent i perioden. En annen endring er vekst av grønne områder på 4 prosentpoeng i Stavanger hvor det utgjør 17 prosent i 2020.

Boks 4.4. Arealbruk i tettsted

Arealbruk i tettsted er hentet ut etter arealhovedklasser som er aggregert til fire kategorier og inneholder følgende arealklasser:

- *Boligbebyggelse*: Boligbebyggelse
- *Annen bebyggelse*: Fritidsbebyggelse, Bebygd område for landbruk og fiske, Næring, offentlig og privat tjenesteyting, Undervisning og barnehage, Helse- og sosialinstitusjoner, Kultur og religiøse aktiviteter, Uklassifisert bebyggelse og anlegg og Beredskapstjenester og forsvaret.
- *Samferdsel, telekommunikasjon og teknisk infrastruktur*: Transport, telekommunikasjon og teknisk infrastruktur
- *Grønne områder*: Grønne områder, idretts og sportsområder, Jordbruksareal, Skog, Åpen fastmark, Våtmark, Bart fjell, grus- og blokkmark, Varig snø, is og bre, Ferskvann og Uklassifisert ubebygde område.

Kilde: www.ssb.no/tabell/11016/

4.4. Boligers nærhet til sentrum

Regjeringen har i tidligere proposisjoner, meldinger og handlingsplaner hatt miljømål for lokalisering av handlesenter, boligområder og næringsvirksomheter. I siste stortingsmelding 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan* er lokalisering av nye boligområder satt i sammenheng med næringsstruktur og øvrig arealbruk i byområdene som avgjørende for det fremtidige transportbehovet.

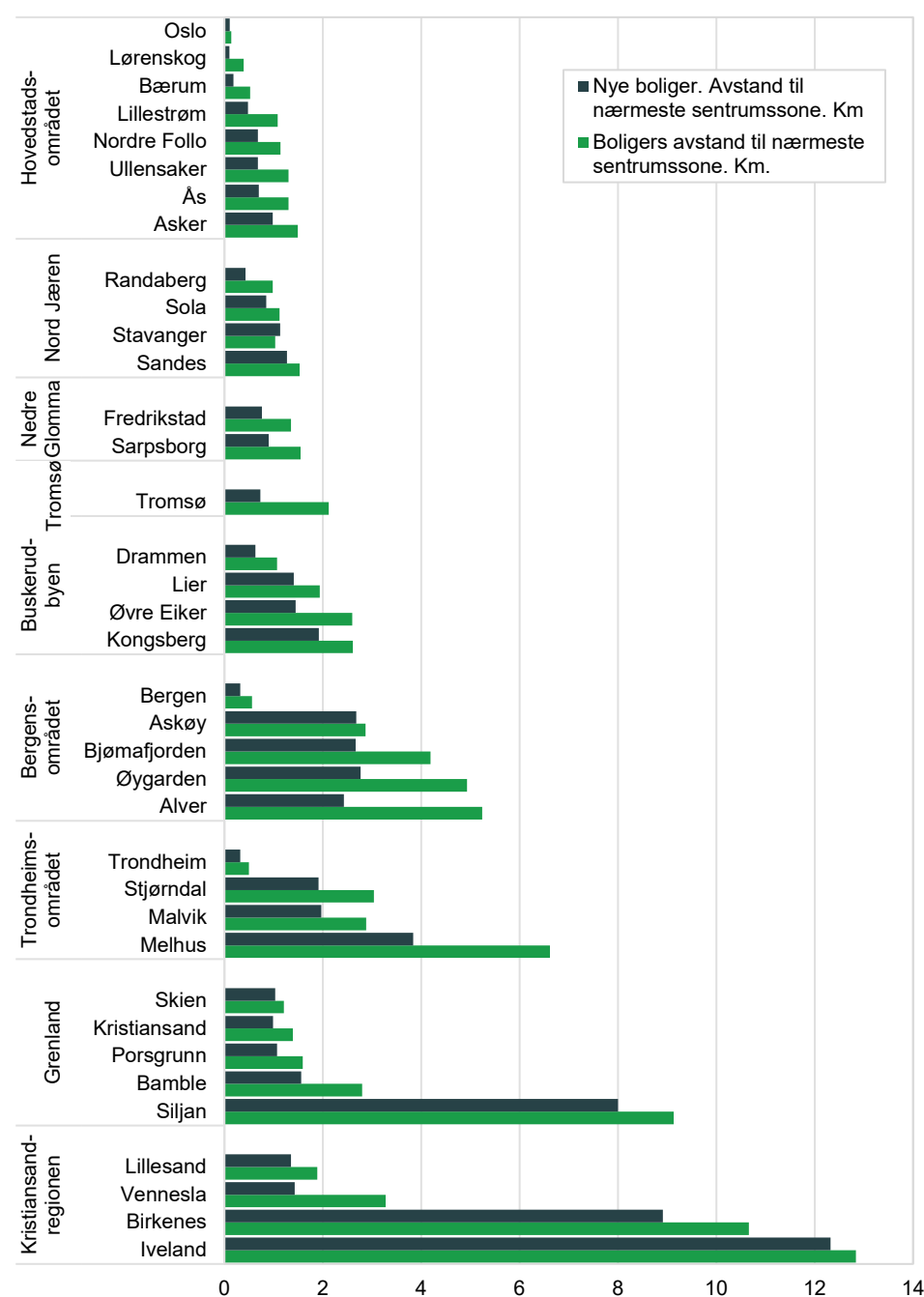
Tilgjengelighet handler om innbyggernes tilgang til arbeidsplasser, tjenester, varehandel, fritidsaktiviteter og andre målepunkter, samt næringslivets tilgang på arbeidstakere og kunder. Faktorer som påvirker tilgjengelighet er tidsbruk, avstander, fysiske og sosiale barrierer. Med god arealplanlegging kan fysiske avstander og barrierer reduseres og føre til økt tilgjengelighet og redusert transportbehov.

I stortingsmelding 18 (2016-2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt* vektlegges avstand som avgjørende for muligheten til å bruke gange og sykkel, og at lengre reiser med bil vanskeligere kan erstattes og gjennomføres med gange eller sykkel. Det poengteres også at en rundt regnet kan anta at gangandelen overstiger bilandelen på reiser under 900 meter. Muligheten for å utføre personforflytning med gange og sykkel har i tillegg til redusert klimagassutslipp, positive konsekvenser for folkehelse og er mindre kostbart for miljø og samfunn enn bil og kollektivtransport.

Boligens nærhet til sentrum

Lokalisering av bolig i tilknytting til sentrumssoner og arbeidsplasser er vesentlig for den fysiske avstanden mellom hjem og målepunkt. Med satsing på «riktig» lokalisering av nye boliger skal flere innbyggere få kortere avstand når de handler, og flere kan reise miljøvennlig. I stortingsmelding 18 (2016-2017) er målet med denne politikken å styrke by- og tettstedene og legge til rette for miljøvennlig transport.

Figur 4.17 Boligens nærhet til sentrum. De ni største byområdene med kommuner¹. Gjennomsnittlig avstand fra bolig og igangsatte nye boliger siste fire år til nærmeste sentrumssone. 2020. Km



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Arealbruksprofiler, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.17 viser at det gjennomgående er kortere avstand fra nye boliger igangsatt siste fire år til nærmeste sentrumssone, sammenlignet med eksisterende boliger i kommunene i 2020. Unntaket er Stavanger.

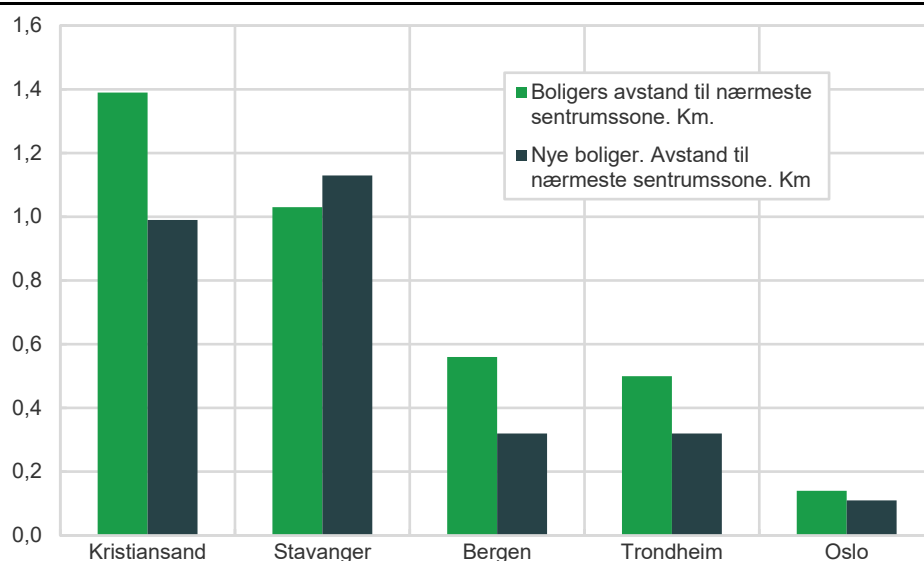
Ser vi på kort og lang avstand blant kommunene, er det kortest avstand fra bolig til sentrumssoner i Hovedstadsområdet, dette gjelder også for nye boliger. Det er befolkningen i Oslo, Lørenskog og Bærum som i gjennomsnitt har kortest vei til sentrumssoner fra bolig med så lite som 0,1, 0,4 og 0,5 km. I Trondheimsområdet og Bergensområdet er gjennomsnittlig avstand fra bolig til sentrumssoner også kort med 0,5 og 0,6 km.

I Kristiansandsregionen er det lengst avstand fra bolig til sentrum, der har innbyggerne i Iveland og Birkenes kommunen nærmere 13 og 11 km til sentrumssone. Nest lengst avstand fra bolig til sentrum er det i Grenland der det er over 9 km til sentrumssonen i Siljan kommune.

Blant kommunene i det enkelte byområde varierer avstand fra bolig til sentrumssoner betydelig. Størst forskjell er det for bosatte i Kristiansandsregionen, der innbyggerne i Iveland i gjennomsnitt har 11 km lengre vei til sentrumssone enn innbyggerne i Lillesand.

Nye boliger igangsatt siste fire år, og avstand til nærmeste sentrumssone er kortest i Oslo og Lørenskog med 0,1 km, Bærum følger tett på med 0,2 km. Nye boliger lengst unna sentrum finner vi i Kristiansandsregionen, der befolkningen i nye bygg har hele 12 km til sentrum i Iveland og 9 km i Birkeland. I Grenland er det i Siljan 8 km fra nye bygg til sentrum.

Figur 4.18 Boligens nærhet til sentrum. Fem storbyer¹. Gjennomsnittlig avstand fra bolig og igangsatte nye boliger siste fire år til nærmeste sentrumssone. 2020. Km



¹ Kommuneinndeling 2020
Kilde: Arealbruksprofiler, Statistisk sentralbyrå

Avstand fra eksisterende og nye boliger til nærmeste sentrumssone i de fem storbyene ser vi i figur 4.18. Innbyggerne i Oslo har betydelig kortere avstand til sentrum enn de øvrige storbyene. I andre enden ligger Kristiansand med lengst avstand fra bolig til sentrum.

Bosatte i Stavanger har for øvrig lengst avstand fra nye boliger til sentrum, og det er blant storbyene kun i Stavanger det er lengre avstand fra ny bolig til sentrum sammenlignet med avstand fra eksisterende bolig til sentrum.

Boks 4.5 Boliger og nye boliger siste 4 år, gjennomsnittlig avstand til nærmeste sentrumssone (Km).

Gjennomsnittlig avstand i kilometer fra alle boliger til nærmeste sentrumssone beregnes fra registrerte boliger i Matrikkelen til nærmeste sentrumssone.

https://public.tableau.com/profile/statistisk.sentralbyr.statistics.norway#!/vizhome/vis-arealprofiler_15861747507120/AREALPROFILERFORSIDE

Gjennomsnittlig avstand i kilometer fra boliger igangsatt siste 4 år til nærmeste sentrumssone beregnes fra registrert boliger i Matrikkelen til nærmeste sentrumssone.

https://public.tableau.com/profile/statistisk.sentralbyr.statistics.norway#!/vizhome/vis-arealprofiler_15861747507120/AREALPROFILERFORSIDE

Sentrumssone:

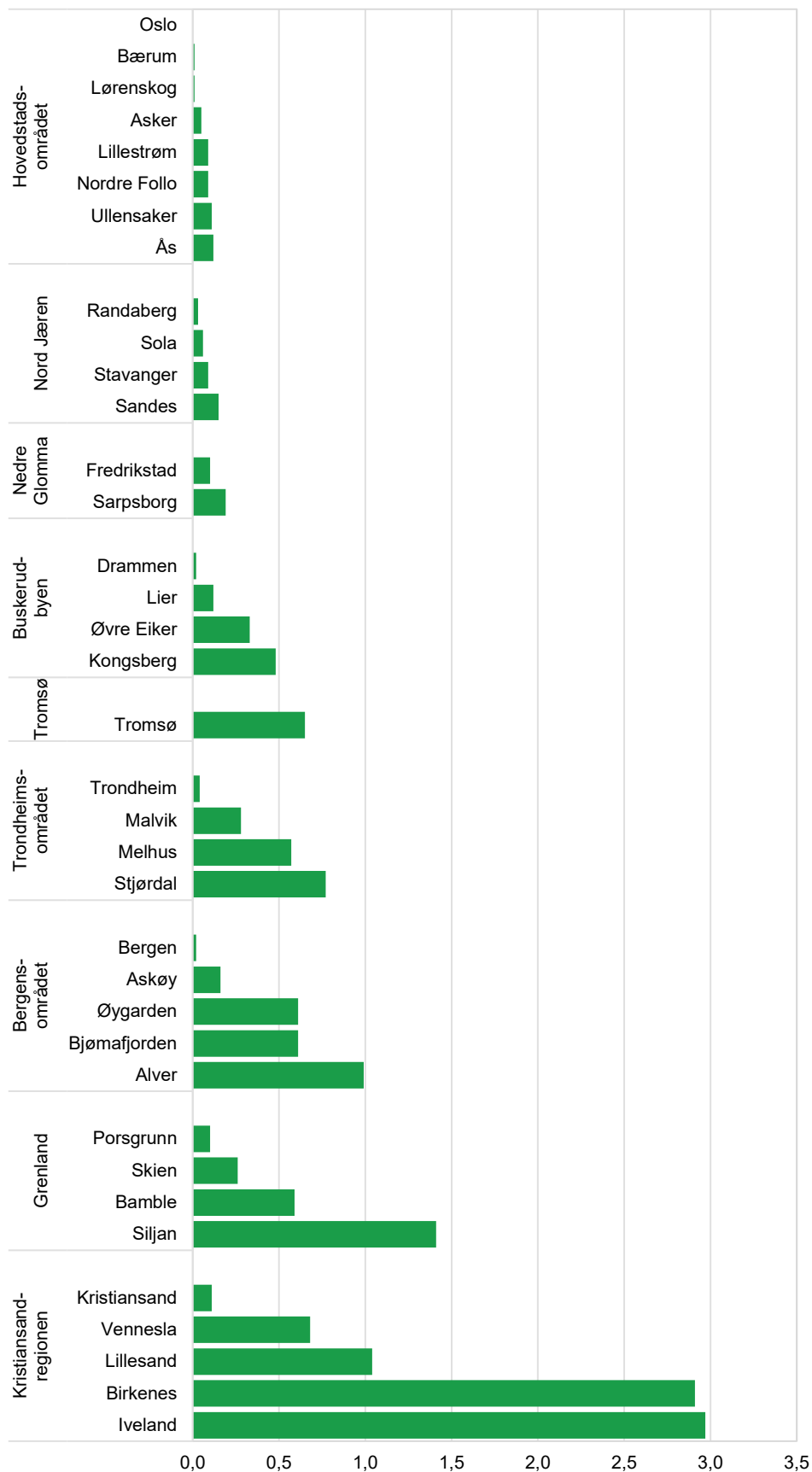
Sentrumssone er avgrenset av SSB ut fra tetthet av et utvalg virksomheter (Se Kapittel 2. Definisjoner *Sentrum*). Det er ikke alle kommuner som har avgrenset sentrumssone i egen kommune, avstanden er beregnet uavhengig av kommunegrenser. Se <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/arealsentrum/aar>

Kilde: <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/arealbruk-i-din-kommune>

4.5. Boligens nærhet til arbeidsplassklynger og sysselsatte i sentrum

Arbeidsplasser og høyt besøkte virksomheter lokalisert i sentrum vil bidra til å redusere klimagassutslipp, bedre tjenestetilbudet, øke folkelivet og omsetning for lokal handel. Alle innbyggerne, uavhengig av tilgang til bil, bør enkelt kunne ta seg til sentrum og sentrale tjenestetilbud. Dette vil igjen kunne ha positiv innvirkning på både folkehelsen og sentrumsutviklingen ifølge stortingsmelding 18 (2016–2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt*.

Figur 4.19 Boligens nærhet til arbeid. De ni største byområdene med kommuner¹. Gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynger. 2020. Km



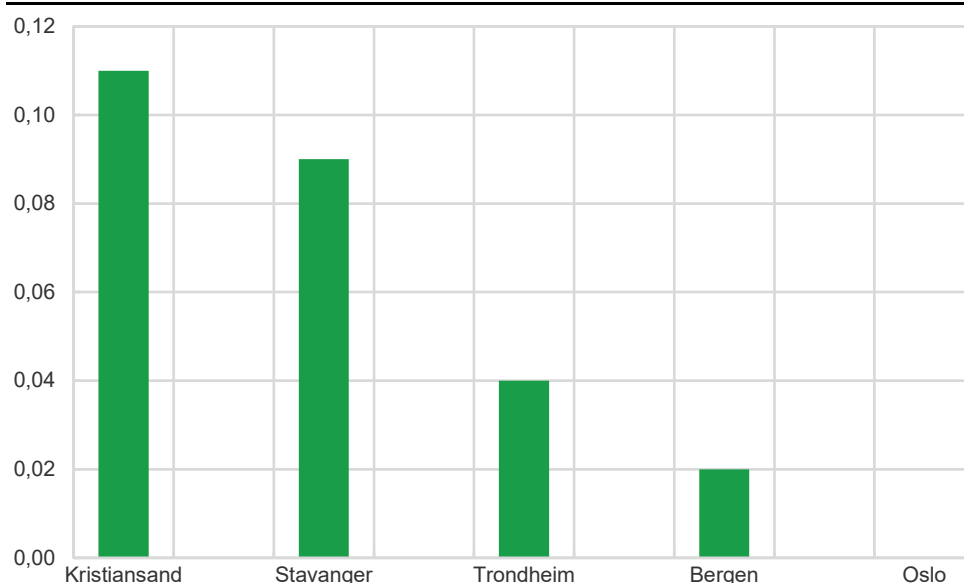
¹ Kommuneinndeling 2020
 Kilde: Arealbruksprofiler, Statistisk sentralbyrå

Figur 4.19 illustrerer gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynge for alle kommuner i de ni byområdene 2020. Sammenligner vi kortest og lengst avstand, finner vi at kortest gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynge er i Oslo, Bærum, Lørenskog, Drammen, Bergen og Randaberg, der avstanden er 0 km fra bolig til arbeid.

I Hovedstadsområdet har samtlige kommuner ikke lengre gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynge enn 0 – 100 meter. Andre byområder der med kommuner som jevnt over har kort avstand til nærmeste arbeidsplassklynge er i Nord-Jæren og Nedre Glomma med 0 – 200 meter.

Kommuner der innbyggerne har lengst gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynge er i Kristiansandsregionen, der det i Iveland og Birkeland er en avstand på 3,0 og 2,9 km. Siljan kommune i Grenland følger deretter med avstand fra bolig til arbeid på 1,4 km.

Figur 4.20 Boligens nærhet til arbeid. Fem storbyer¹. Gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynge. 2020. Km



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Arealbruksprofiler, Statistisk sentralbyrå

Mellom de fem storbyene er det mindre forskjeller i gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynge. I figur 4.20 ser vi at det går fra 0 km i Oslo til bare litt over 100 meter fra bolig til arbeid i Kristiansand.

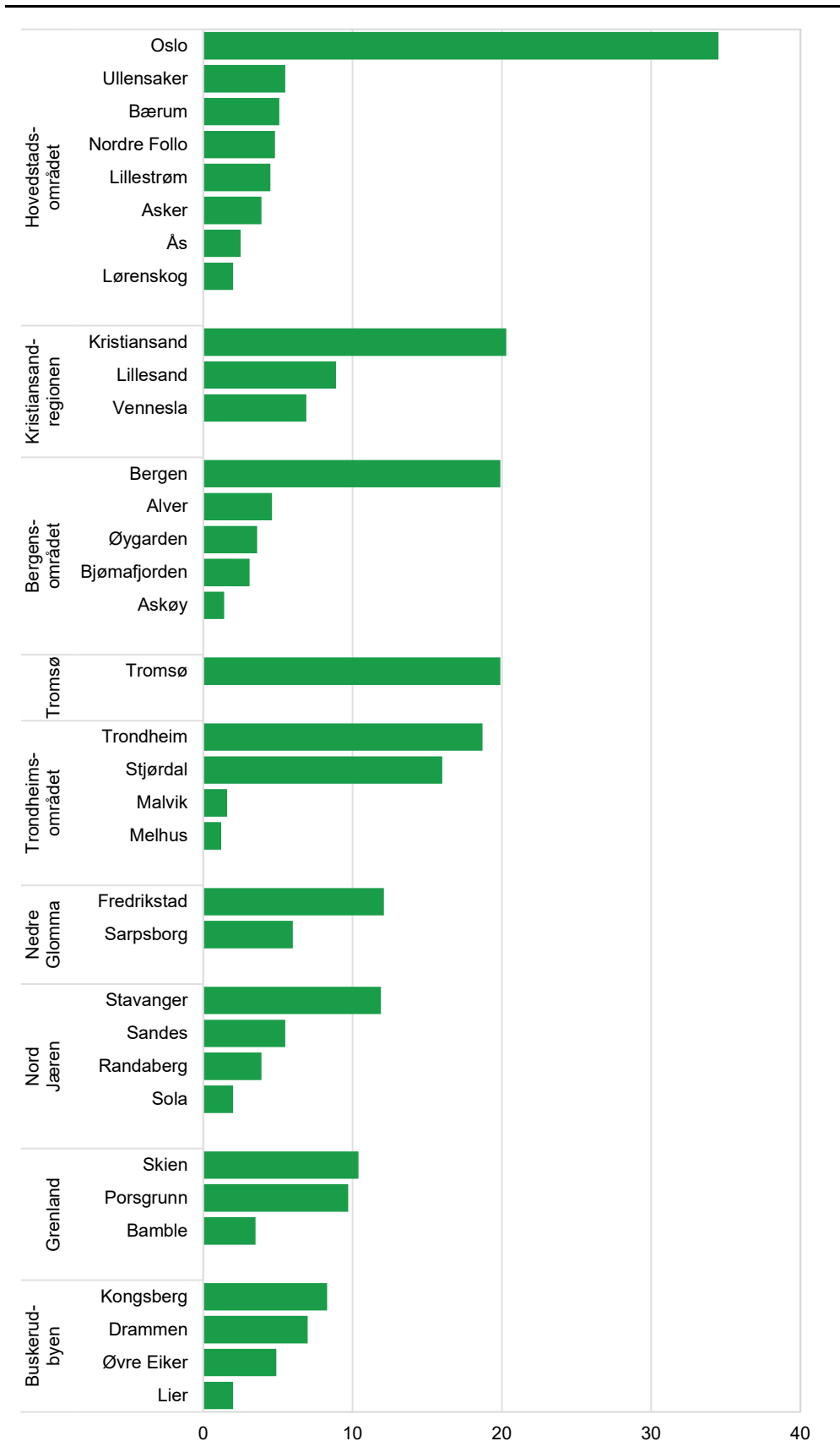
Boks 4.6 Boligenes gjennomsnittlige avstand til nærmeste arbeidsplassklynge (Km).

Gjennomsnittlig avstand i kilometer fra boliger til nærmeste arbeidsplassklynge beregnes fra boliger registrert i Matrikkelen til nærmeste arbeidsplassklynge.

Arbeidsplassklynge, se kapittel 2. Definisjoner.

Kilde: https://public.tableau.com/profile/statistisk.sentralbyr.statistics.norway#!/vizhome/vis-arealprofiler_15861747507120/AREALPROFILERFORSIDE

Figur 4.21 Ansatte som jobber i sentrum. De ni største byområdene med kommuner¹. Sysselsatte som arbeider i største sentrumssone i egen bostedskommune². 2020. Andel



¹ Kommuneinndeling 2020

² Siljan, Iveland og Birkenes kommune har ikke sentrumssone i egen kommune og har ikke tall, kommunene vises derfor ikke i figur

Kilde: Arealbruksprofiler, Statistisk sentralbyrå

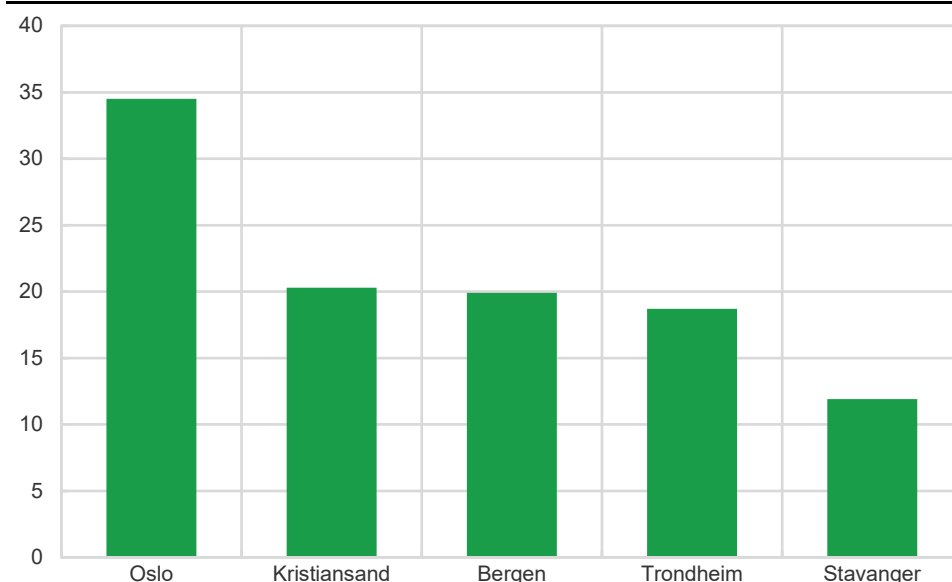
Andel sysselsatte som arbeider i største sentrumssone i egen kommune er høyest i Oslo, der arbeider 35 prosent i største sentrumssone. Høy andel er det også i Kristiansand, Bergen og Tromsø med 20 prosent sysselsatte i egen sentrumssone, tett fulgt av Trondheim med 19 prosent.

Vesentlig lavere andel sysselsatte i største sentrumssone er det i Lørenskog, Askøy, Malvik, Melhus, Sola og Lier, der så lite som 1–2 prosent sysselsatte er å finne i egen bostedskommune.

Forskjell i sysselsettingsandel i største sentrumssone i egen kommune blant byområdene er størst i Hovedstadsområdet, der differanse mellom Oslo og Lørenskog er 35 mot 2 prosent sysselsatte i sentrumssonen.

Ser vi andel sysselsatte i største sentrumssone opp mot befolkningsstørrelse og tettstedsareal (figur 3.2 og figur 4.2), kan vi se at de mest folkerike og større tettstedene har gjennomgående høy andel sysselsatte i sentrumssonen. Dette gjelder Oslo, Kristiansand, Bergen, Tromsø og Trondheim, Stavanger er unntaksvis.

Figur 4.22 Ansatte som jobber i sentrum. Fem storbyer¹. Sysselsatte som arbeider i største sentrumssone i egen bostedskommune. 2020. Andel



¹ Kommuneinndeling 2020
Kilde: Arealbruksprofiler, Statistisk sentralbyrå

De fem storbyene med andel sysselsatte i største sentrumssone i egen bostedskommune vises i figur 4.22. Vi kan se at fordelingen blant storbyene gjenspeiler fordelingen blant kommunene i byområdene i figur 4.20, der Oslo har høyest andel sysselsatte med tilnærmet 35 prosent mot Stavanger med 12 prosent.

Boks 4.7: Sysselsatte som arbeider i største sentrumssone i egen bostedskommune*Ansatte som jobber i sentrum:*

Med ansatte som jobber i sentrum menes andel sysselsatte (15-74 år) som har registrert arbeidssted i den største sentrumssonen i egen bostedskommune. Ikke alle sysselsatte har kobling til stedfestet virksomhet. Sysselsatte uten geokoding til koordinatnivå, benyttes ikke i beregningen. Populasjonen er den samme som i registerbasert sysselsettingsstatistikk: <https://www.ssb.no/regsys>.

Kommuner uten sentrumssone vil ikke ha tall for denne indikatoren. Nærmere beskrivelse av sentrum se kapittel 2. Definisjoner og <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistkker/arealsentrum>

Kilde:

https://public.tableau.com/profile/statistisk.sentralbyr.statistics.norway#!/vizhome/vis-arealprofiler_15861747507120/AREALPROFILERFORSIDE

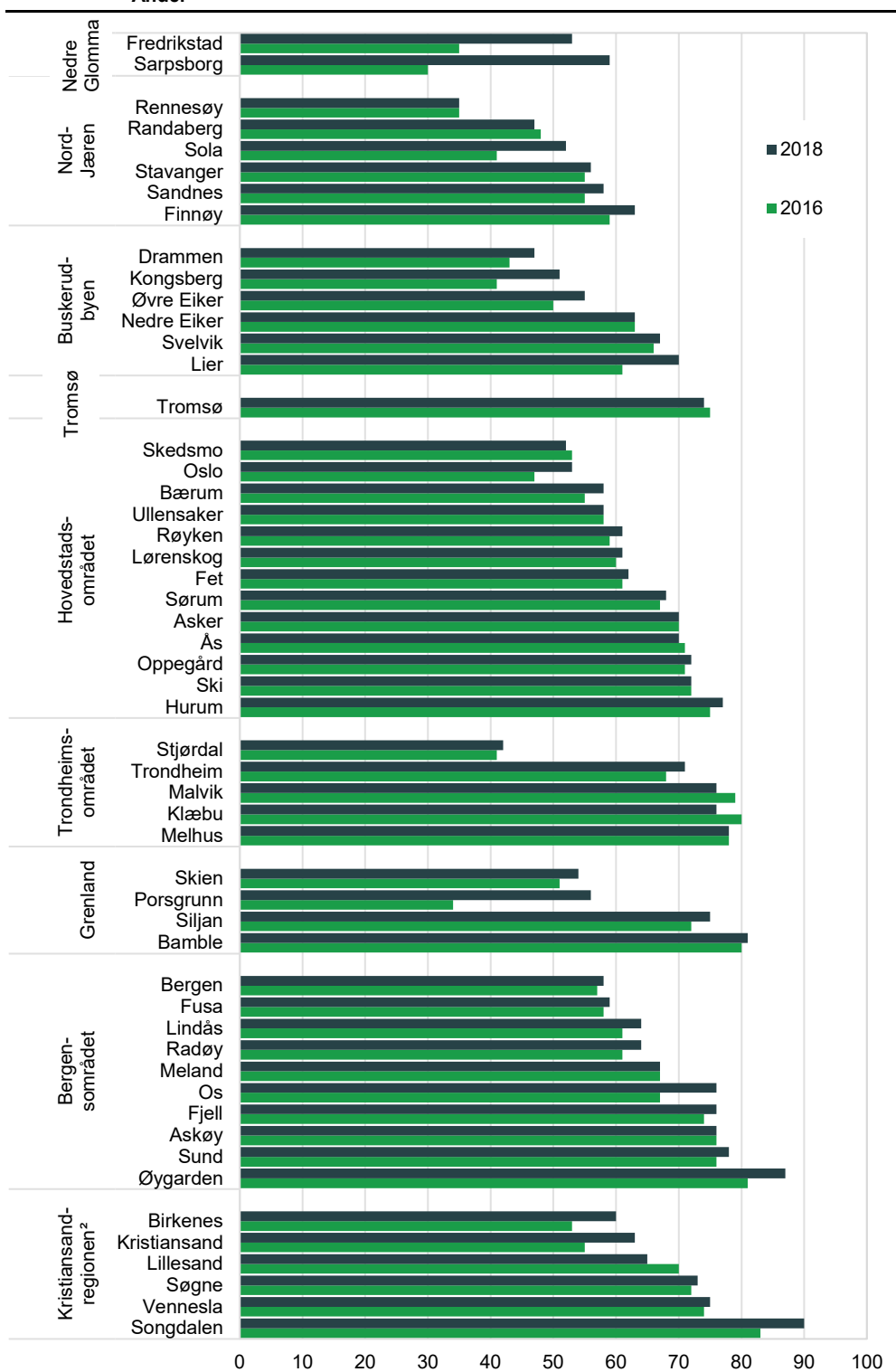
4.6. Trygg tilgang på leke- og rekreasjonsarealer og nærturterreng

Utendørsopphold og aktivitet i bebygde områder er både helsefremmende og trivselsskapende. For hverdagsaktiviteten er spesielt parkene og grøntstrukturene i tettsteder viktige for rekreasjon og friluftsliv, men mye av friluftslivet i Norge skjer også i naturområdene rett utenfor byene.

Regjeringens hovedmålsetting i stortingsmelding 18 (2015–2016). *Friluftsliv* er at en stor del av befolkningen skal drive jevnlig med friluftsliv. Utøvelse av friluftsliv henger tett sammen med tilgjengeligheten til attraktive turområder, både i og utenfor tettsteder, og lett tilgang til slike områder er derfor særdeles viktige for å opprettholde og øke friluftslivsdeltakelsen. Satsing på områder for friluftsliv i nærmiljøet er derfor viktig, og forvaltning av slik områder for at alle kan delta omfattes blant annet i denne meldingen.

Vi skal nå se på indikatorer for forholdet mellom bosatte i tettsteder og andel med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer og tilgjengelige arealer av denne typen er innen tettsted. Også tilgangen til nærturterreng like utenfor tettstedene for innbyggene vil fremkomme i dette kapitlet.

Figur 4.23 Tilgang på leke- og rekreasjonsarealer. De ni største byområdene med kommuner¹. Bosatte i tettsteder med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsareal. 2016 og 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

² Iveland er ikke klassifisert som et tettsted etter SSB sine beregninger og er ikke med i figur.

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå

Fordelingen i andel av befolkningen med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer fra bosted vises i figur 4.23. Byområdene med høyest andel trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer i nærmiljøet er Kristiansandsregionen, der har 90 prosent av befolkningen i Songdalen trygg tilgang til slike arealer i 2018. Nest høyest andel finner vi i Bergensområdet, hvor 87 prosent av befolkning i Øygarden

har trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer. Begge kommunene ligger godt over landsgjennomsnittet som i 2018 var 59 prosent.

Lavest andel bosatte med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer innen tettsted er det på Nord-Jæren, der kun 35 prosent av befolkningen har trygg tilgang i Rennesøy.

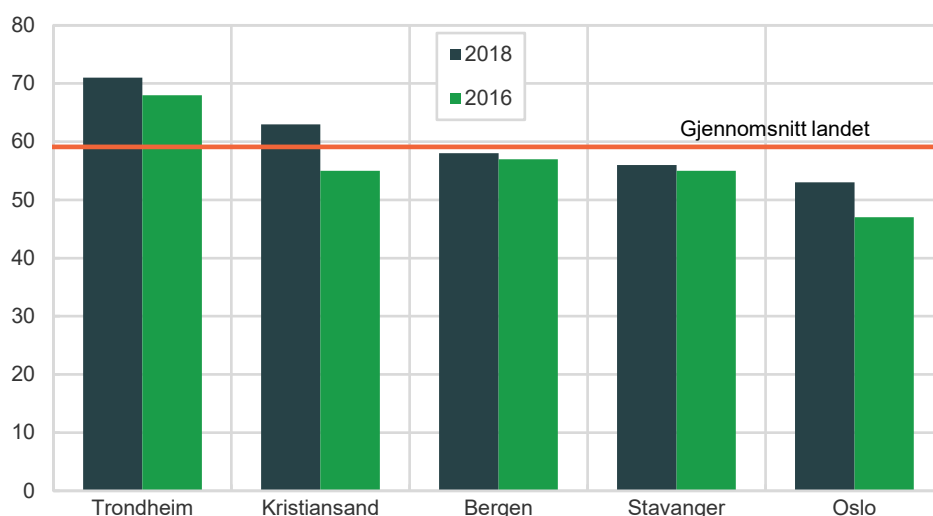
Ved sammenstilling av andel bosatte med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer og befolkningstetthet blant kommunene i de ni byområdene, ser det ikke ut til å være sammenheng mellom disse variablene. Sammenligner vi Oslo og Fredrikstad, begge med 52 prosent trygg tilgang, ser vi at befolkningstettheten (figur 4.6) i Oslo er høyest samtidig som befolkningstettheten i Fredrikstad er lav. Snur vi på indikatorene, og sammenligner Stavanger og Trondheim med omtrent lik befolkningstetthet (figur 4.6) og andel trygg tilgang på leke- og rekreasjonsarealer ser vi at kun 56 prosent av befolkningen i Stavanger har slik tilgang, mot hele 71 prosent i Trondheim.

Utviklingen for landet i perioden 2016 til 2018 viser at andel med trygg tilgang til leke- rekreasjonsområder har økt fra 56 til 59 prosent. Noe av grunnen til dette er at flere kommuner har satt ned fartsgrensene i boligområder fra 50 til 30 kilometer i timen. Dette gjør at flere veier regnes som trygge ferdselsårer til rekreasjonsarealene (Engebakken, 2019).

For kommunene i byområdene er det gjennomgående stabilt eller noe økning i andel trygg tilgang til slike områder fra 2016 til 2018. Størst økning i andel tilgang blant befolkningen er det imidlertid i Sarpsborg med 29 prosentpoeng, fulgt av Porsgrunn og Fredrikstad med 22 og 18 prosentpoeng. Forklaringen til denne betydelige økningen i andel trygg tilgang i Sarpsborg og Porsgrunn ser ut til å være redusert fartsgrense til 30 på flere småveier. Dermed blir veiene 'trygge' å gå på. Det samme gjør seg i stor grad gjeldene i Fredrikstad, men der er det i tillegg noen forandringer i tettsteds grensen.

Unntaksvis er det for 7 av kommunene, disse har reduksjon i andel med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer i perioden 2016 til 2018. Dette kan indikere at den fortettingen som nå skjer i byene, gir en utfordring med å ta vare på og utvikle nye grønne områder i nærmiljøet.

Figur 4.24 Tilgang på leke- og rekreasjonsarealer. Fem storbyer¹. Bosatte i tettsteder med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsareal 2016 og 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå

Bosatte med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer er høyest i Trondheim blant de fem storbyene, der over 70 prosent har trygg tilgang til slike arealer i 2018. Sammenligner vi med landsgjennomsnittet som er 59 prosent i 2018, er det kun storbyene Trondheim og Kristiansand som ligger over. Oslo med 53 prosent, kommer dårligst ut i andel bosatte med trygg tilgang samme året.

Endring i andel bosatte med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer er positiv i alle fem storbyene fra 2016 til 2018, denne utviklingen finner vi også for landet som helhet (vedleggtabell A20). Størst vekst er det i Kristiansand og Oslo med respektive 8 og 6 prosentpoeng i perioden. Det er for disse fem storbyene ikke en motsetning mellom høy befolkningstetthet (figur 4.6) og trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer innen tettsteder. Tallene indikerer at det er mulig å sikre de nære leke- og rekreasjonsområdene når byene fortettes og omformes.

For øvrig kan det være verdt å merke seg at figurene ikke sier noe om antall personer som har trygg tilgang til hvert leke- og rekreasjonsareal. En kan anta at i en tettere befolket by vil det være flere som må "dele" de leke- og rekreasjonsarealene en har trygg tilgang til.

Boks 4.8 Trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer og nærturterreng

Statistikken beskriver tilgangen til friarealer av ulike størrelser for bosatte i tettsteder. Den viser andelen bosatte med tilgang til rekreasjonsareal og nærturterreng. Statistikken omfatter rekreasjonsareal og nærturterreng innen alle tettsteder i Norge, men også slike arealer som grenser inn til tettstedene regnes med (rekreasjonsarealer innen 300 m fra tettsted og nærturterreng innen 3 km fra tettsted).

Skillet mellom nærturterreng og leke- og rekreasjonsareal er kun ved arealstørrelsen:

- *Leke- og rekreasjonsarealer* er områder som er mindre enn 200 dekar, og med en nedre grense på 5 dekar.
- *Nærturterreng* er område på mer enn 200 dekar

Følgende arealer inngår i leke- og rekreasjonsareal og nærturterreng:

Skog, åpen fastmark, våtmark, bart fjell, grus- og blokkmark, park- og idrettsområder jf. SSBs standard for klassifisering av arealer til statistikkformål (<https://www.ssb.no/klasse/klasseklassifikasjoner/118>). Innsjøer og tjern som er mindre enn 1 dekar inngår også.

Idrettsanlegg som normalt ikke er tilgjengelig for allmenne rekreasjonsaktiviteter regnes ikke med.

Vi har ikke sett på om områdene er regulert i form av kommunale arealplaner (reguleringsplan, bebyggelsesplan eller kommuneplan), eller tilrettelagt i form av lekeapparater, turstier og løyper med mer. Begrepene "rekreasjonsareal og nærturterreng" må derfor ikke forveksles med "friområde" eller "friluftsområder" benyttet i plansammenheng.

Beregning av trygg tilgang

Vi benytter i denne statistikken to definisjoner av trygg tilgang: En for korte avstander til relativt små arealer (1 - leke- og rekreasjonsarealer) og en for lengre avstand til de større arealene (2 - nærturterreng):

1) For de minste arealene (leke- og rekreasjonsareal): Hvis man ikke må krysse en vei med forholdsvis mye trafikk eller over en viss fartsgrense (gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) 3000, fartsgrense 30). I tillegg regnes bane som barriere.

2) I utgangspunktet foreslår vi at en kan ferdes trygt langs veier med høyere trafikk og fartsgrense for å nå nærturterreng. Vi regner at en har tilgang hvis en kan ferdes langs eller over veier, gangveier og stier unntatt langs eller i plan over barriereveier.

Vi regner følgende veier som barriere for trygg tilgang til nærturterreng:

Minst 3 000 ÅDT og 30 km/t i fartsgrense

Minst 2 000 ÅDT og 50 km/t i fartsgrense

Minst 1 000 ÅDT og 70 km/t i fartsgrense.

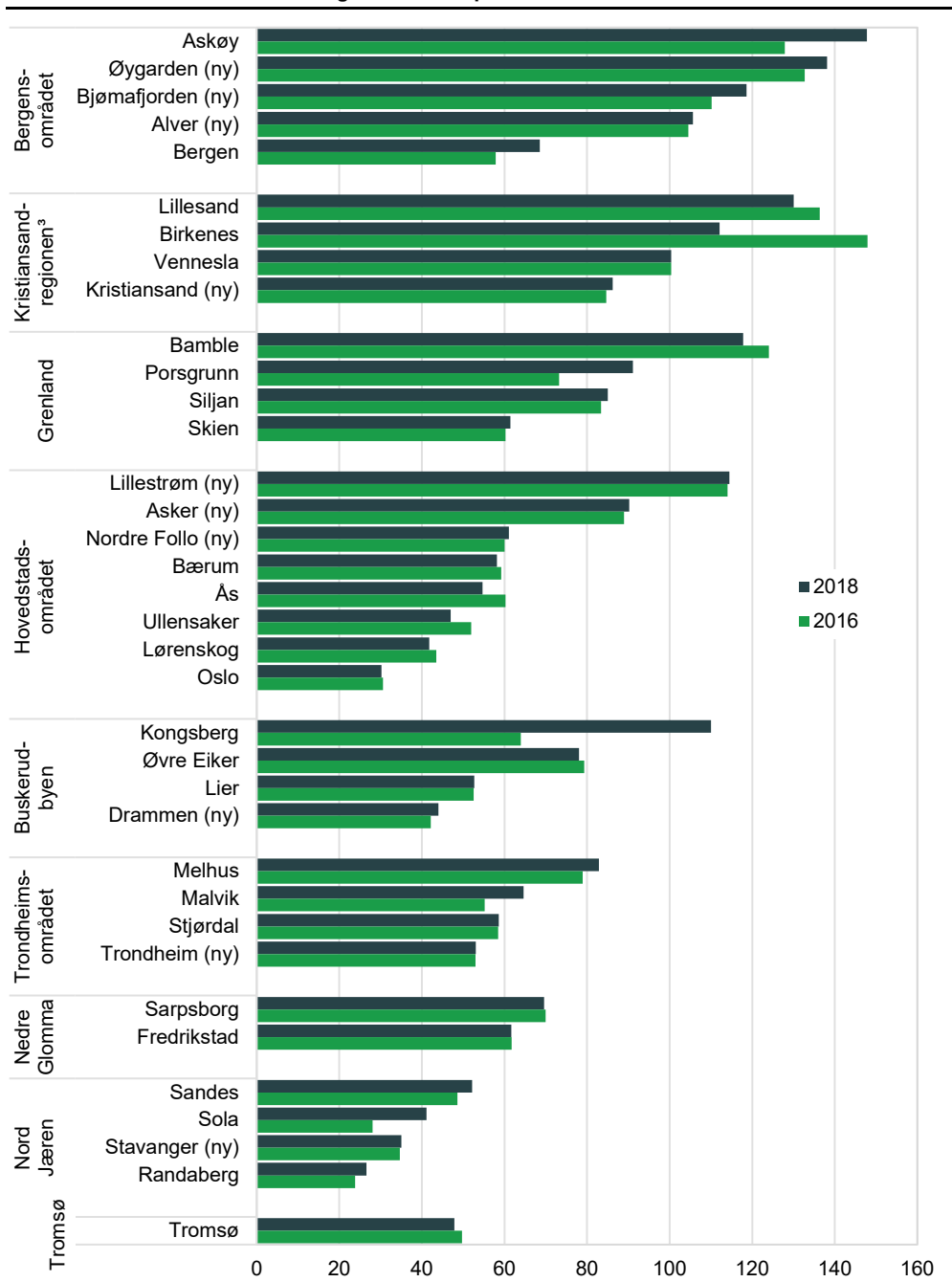
I tillegg regnes bane (jernbane og t-bane) som barriere.

Datagrunnlag og metode

Det finnes ikke landsdekkende kartfestet informasjon om verken leke- og rekreasjonsareal eller nærturterreng. I statistikkarbeidet er det derfor valgt å identifisere arealer som kan ha potensial som leke- og rekreasjonsareal og nærturterreng. For utfyllende informasjon om metode og datagrunnlag se Om statistikken <https://www.ssb.no/arealrek>

Kilde: www.ssb.no/tabell/09579/

Figur 4.25 Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2016 og 2018. Dekar per 1 000 bosatte



¹ Kommuneinndeling 2020

² Kommuner markert med (ny) er nye etter kommunereformen 2020

³ Iveland kommune har ikke eget tettsted og vises derfor ikke i figur

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå.

Figur 4.25 illustrerer størrelsen på leke- og rekreasjonsarealene per 1 000 innbyggere blant kommunene i de ni største byområdene for årgangene 2016 og 2018. Vi ser at det i Askøy i Bergensområdet er opp mot 150 dekar per 1 000 bosatte, mot 27 dekar per 1 000 bosatte i Randaberg på Nord-Jæren, altså utgjør Askøy sitt leke- og rekreasjonsareal over 5 ganger så mye i 2018.

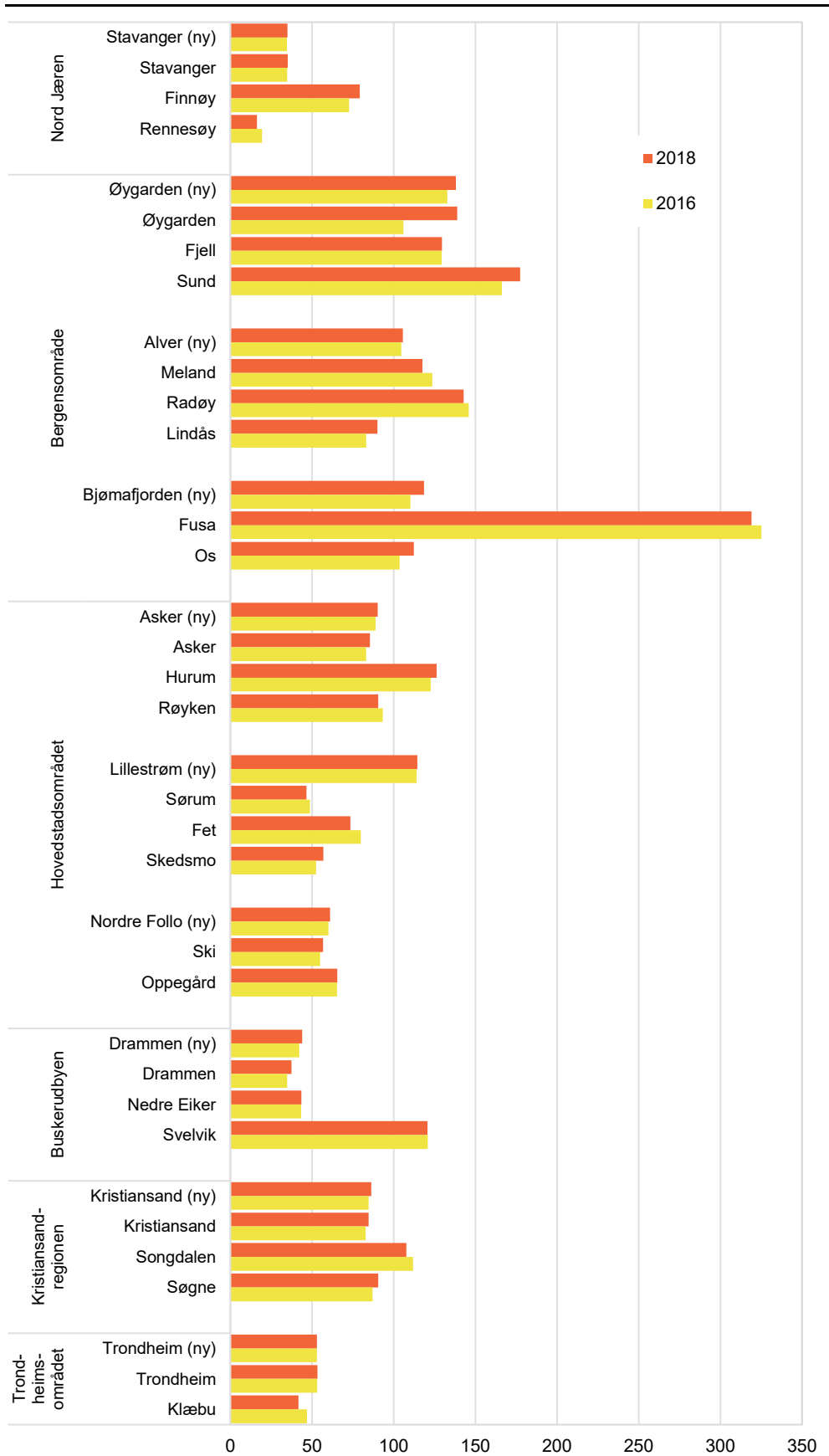
Andre byområder med kommuner som utpeker meg seg med særlig høyt leke- og rekreasjonsarealer på over 100 dekar per 1 000 bosatte i 2018 er Kristiansandregionen, Grenland, Hovedstadsområdet og Buskerudbyen.

Det er svært varierende utviklingsforløp av arealer til lek- og rekreasjon blant kommunene i de ni byområdene fra 2016 til 2018. Kongsberg i Buskerud skiller seg således ut med høyest vekst på 46 dekar per 1 000 bosatte. Birkenes i Kristiansandregionen har til sammenligning størst reduksjon i slike arealer med 36 dekar per 1 000 bosatte i samme periode. Bare Bergensområdet, Trondheimsregionen og Nord-Jæren har vekst av leke- og rekreasjonsarealer i samtlige av sine kommuner fra 2016 til 2018.

Utviklingen av leke- og rekreasjonsarealer kan være positiv dersom kommunen har tatt vare på tilnærmet alle leke- og rekreasjonsarealene, men også negativ der leke- og rekreasjonsarealer kan ha måttet vike for andre formål i en fase med fortetting av bebyggelsen.

For øvrig kan det se ut til at det er sammenheng mellom befolkningstetthet (figur 4.6) og omfanget av ”grønne lunger” i kommunen blant byområdene. Det er gjennomgående de små og mellomstore kommunene rangert etter befolkningstetthet (figur 4.6) som har mest av arealer til lek- og rekreasjon innen tettstedene, og minst av slike arealer er det å finne i de største kommunene innen de ni største byområdene.

Figur 4.26 Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. Nye og sammenslåtte kommuner^{1,2} i de ni største byområdene. 2016 og 2019. Dekar per 1 000 bosatte



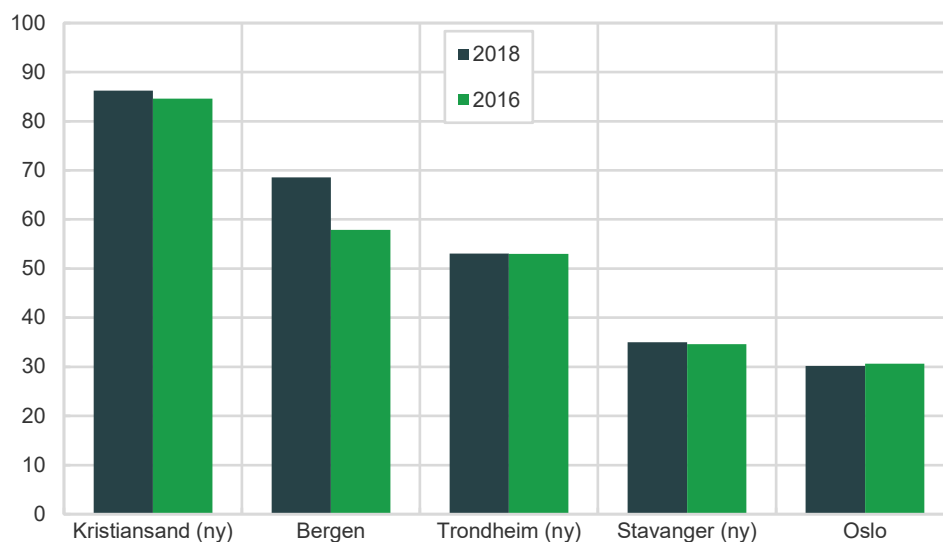
¹ Kommuneinndeling før og etter 2020

² Kommuner markert med (ny) er nye etter kommunereformen 2020, øvrige kommuner er sammenslåtte i kommunereformen 2020

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå.

Oversikt over leke- og rekreasjonsarealer i dekar per 1 000 bosatte i nye og sammenslåtte kommuner etter kommunereformen 2020 illustrer for årgangene 2016 og 2018 i figur 4.26. Kommuner som ikke er berørt av kommunereformen, er ikke med i figur. Man kan merke seg i hvilke kommuner innbyggerne før sammenslåingen hadde betydelig større leke- rekreasjonsarealer enn hva som er gjeldene i den nye kommunen. Dette gjelder særlig for Fusa, Finnøy, Sund, Songdalen, Svelvik og Hurum.

Figur 4.27 Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. Fem storbyer^{1,2}. 2016 og 2019.
Dekar per 1 000 bosatte



¹ Kommuneinndeling 2020

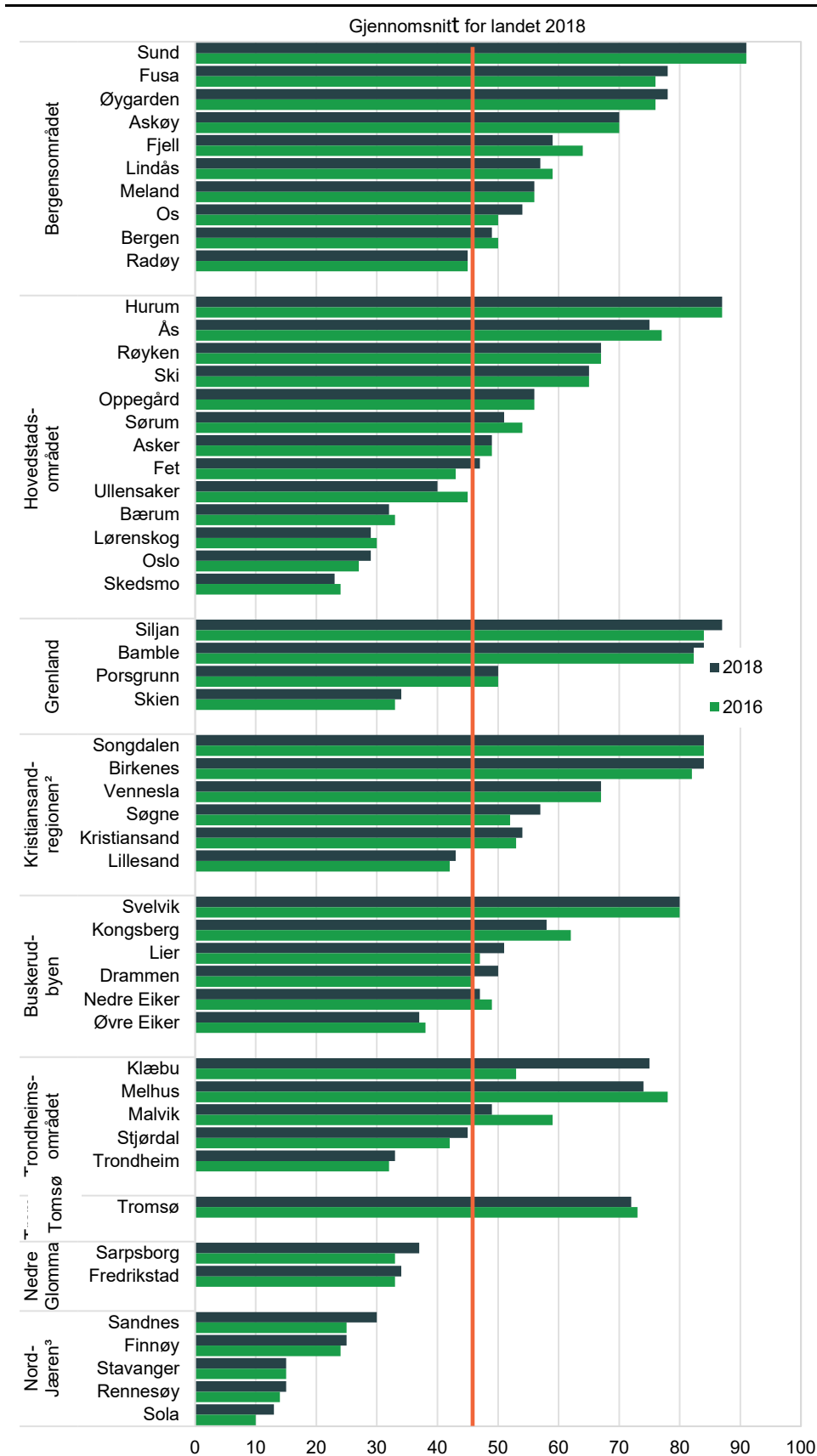
² Kommuner markert med (ny) er nye etter kommunereformen 2020

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, SSB.

Det fremkommer store forskjeller angående arealer til leke- og rekreasjon per 1 000 bosatte innenfor tettsted i de fem storbyene i figur 4.27. Kristiansand med 86 dekar har nærmere 3 ganger så stort leke- og rekreasjonsareal per 1 000 bosatte sammenlignet med 30 dekar i Oslo.

Utviklingen i dekar leke- og rekreasjonsarealer per 1 000 bosatte i de fem storbyene fra 2013 til 2018 er størst i Bergen, der er det en utvidelse av slike arealer på 11 dekar per 1 000 bosatte. Oslo, som den eneste blant storbyene, har derimot hatt en liten reduksjon på snau 1 dekar leke- rekreasjonsareal per 1 000 bosatte. De øvrige tre storbyene ligger mer eller mindre stabilt i perioden.

Figur 4.28 Tilgang til nærturterreng. De ni største byområdene med kommuner¹. Bosatte i tettsted med trygg tilgang til nærturterreng, 2016 og 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

² Iveland er ikke klassifisert som et tettsted etter SSB sine beregninger og er ikke med i figur.

³ Randaberg har ingen bosatte med trygg tilgang til nærturterreng og er ikke med i figur

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå

Andel av befolkningen som bor i tettsteder med trygg tilgang til nærturterreng i 2016 og 2018 vises i figur 4.28. Best ut kommer Sund i Bergensområdet der hele 91 prosent av befolkningen har trygg tilgang til nærturterreng i 2018. Deretter Hurum i Hovedstadsområdet og Siljan i Grenland med 87 prosent trygg tilgang til slike arealer.

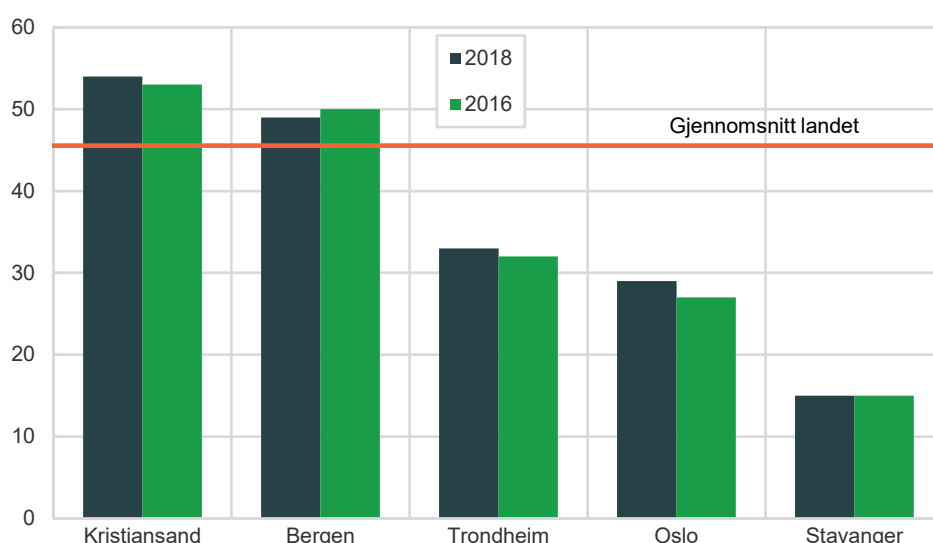
I andre enden av skalaen er det bosatte i tettsteder på Sola, Rennesøy og Stavanger på Nord-Jæren der henholdsvis 13, 15 og 15 prosent har trygg tilgang til nærturterreng i 2018.

På landsbasis har utvikling i andel bosatte med tilgang til nærturterreng vært stabil på 46 prosent fra 2016 til 2018 (vedleggtabell A23). Blant byområdene har fire av de ni byområder stabil eller positiv utvikling i andel bosatte med tilgang til nærturterreng i sine kommuner, dette er Nord-Jæren, Nedre Glomma, Kristiansandregionen og Grenland.

De største endringene blant byområdene er imidlertid i Trondheimsområdet, bosatte i tettsteder i Klæbu har størst vekst i tilgang til slike arealer med 22 prosentpoeng, samtidig har Malvik den største reduksjonen i tilgang til nærturterreng med 10 prosentpoeng i samme periode.

For hele landet er det en klar sammenheng mellom antall bosatte i tettsteder og andelen med trygg tilgang til nærturterreng, bosatte i små tettsted har stor tilgang (se www.ssb.no/arealrek/). Når det kommer til kommunene i de ni største byområdene ser vi en lignende trend i figur 4.28, men det er flere unntak. Kommuner med om lag like mange innbyggere, som Tromsø, Kristiansand, Drammen, Fredrikstad og Sandnes har til sammenligning stor forskjell i andel med trygg tilgang til nærturterreng fra 29 til 72 prosent. Snur vi på variablene og ser på kommuner med tilnærmet lik andel trygg tilgang til slike arealer som i Lørenskog og Oslo, har disse betydelig forskjell i befolkningstallet. Sola og Stavanger er et lignende eksempel. Det er med andre ord ikke like klar sammenheng mellom folketallet i kommunen og andel med trygg tilgang på nærturterreng for disse kommunene som det er for landet forøvrig.

Figur 4.29 Tilgang til nærturterreng. Fem storbyer¹. Bosatte i tettsted med trygg tilgang til nærturterreng. 2013, 2016 og 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå

Andel med trygg tilgang til nærturterreng innen tettsteder i de fem storbyene, 2016 og 2018 ser vi i figur 4.29. Det er betydelig variasjon i andel med trygg tilgang til slike arealer også blant storbyene, fra høy andel på 54 prosent i Kristiansand til lave 15 prosent i Stavanger. Landsgjennomsnittet i andel bosatte med tilgang til nærturterreng er 46 prosent, og i bare Kristiansand og Bergen har flere bosatte i tettsteder høyere tilgang enn for landet.

Utviklingen i andel med tilgang til nærturterreng har for storbyene holdt seg stabilt eller med en minimal vekst fra 2016 til 2018. Unntak er Bergen, der er det reduksjon for bosatte i tilgang på slike arealer med 1 prosentpoeng.

5. Miljøvennlig transport

Det skal være godt å bo i byer og tettsteder i Norge, det legges derfor vekt på at utviklingen av disse skal være attraktive og bærekraftige. I Stortingsmelding 18 (2016-2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt* pekes det på hvilken retning en må gå for å oppnå en bærekraftig utvikling av byene og tettsteder. Sentralt i dette grønne skiftet står blant annet bedre arealbruk og miljøvennlig transport, og regjeringen samarbeider med byområdene om å inngå byvekstavtaler for å sikre samordning mellom arealbruken og investeringene i transportsystemene.

Transportpolitikken skal etter *Nasjonal transportplan* (Meld. St. 33 (2016-2017). Nasjonal transportplan. 2018-2029) bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere skadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål som nullvekstmålet og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet. Også i *Berekraftige byar og sterke distrikt* (Meld. St. 18 (2016-2017)) er det trukket frem at for å nå nullutslippsmålet, skal all vekst i persontrafikken i disse områdene skje gjennom kollektivtransport, sykkel og til fots, omfordeling av reiser, reduksjon av reisebehovet gjennom arealplanlegging og utfasing av fossile drivstoff i transportsektoren. Med god arealplanlegging kan det utvikles funksjonelle, kompakte by- og tettsteder som gir kortere avstander mellom viktige funksjoner som bolig, barnehage, skole, dagligvarebutikker, arbeidsplasser og ulike tjenester. Dette er vesentlig for å redusere dagens transportbehov, som igjen vil føre til redusert klimagassutslipp.

5.1. Daglige reiser

En "tett" by hvor avstand til ulike servicetilbud er redusert, vil gi reiseavstander som egner seg for både kollektivbetjening, sykkel og gange. Høy andel miljøvennlig transportmiddelbruk reduserer bruk av bil og andre motorkjøretøyer, noe som fører til redusert utslipp til luft og mindre støy og er i samsvar med ønsket utvikling skissert i Meld. St. 33 (2016-2017).

Andel av de daglige reisene som skjer på miljøvennlig måte, var allerede trukket fram som en indikator relatert til de nasjonale målene 7.1 under Godt bymiljø i Prop. 1 S (2011-2012). Indikatoren forventes å kunne si noe om hvor funksjonelt utformet en by eller tettsted er, ettersom avstanden mellom dagliglivets reisemål sannsynligvis vil påvirke indikator-skårene for byene og tettstedene.

Boks 5.1: Datagrunnlaget til Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU)

Formålet med reisevaneundersøkelsen er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. Undersøkelsen er gjennomført for årgangene 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009, 2013/14, 2016, 2017 og 2018.

TØI var ansvarlig for innsamling av hele undersøkelsen fra 1985 til og med 2014. Fra 2016 overtok Samferdselsdepartementet med transportetatene ansvaret. Ansvaret forvaltes i hovedsak av Statens vegvesen og TØI har nå kun en rådgivende rolle. Reisevaneundersøkelsen gjøres nå kontinuerlig (årlig) fram til 2020. Tallene er grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP).

Reisevaneundersøkelsen (RVU) som er med i denne rapporten er for årgangene 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018.

Figurer med tall fra RVU på byområdenivå viser aggregerte tall, det vil se at alle de tilhørende kommunene til det enkelte byområde er slått sammen til ett tall.

Tallgrunnlaget for RVU er etter kommuneinndeling før 2020

Indikatorerne:

- *Andel daglige reiser etter hovedtransportmiddel;*

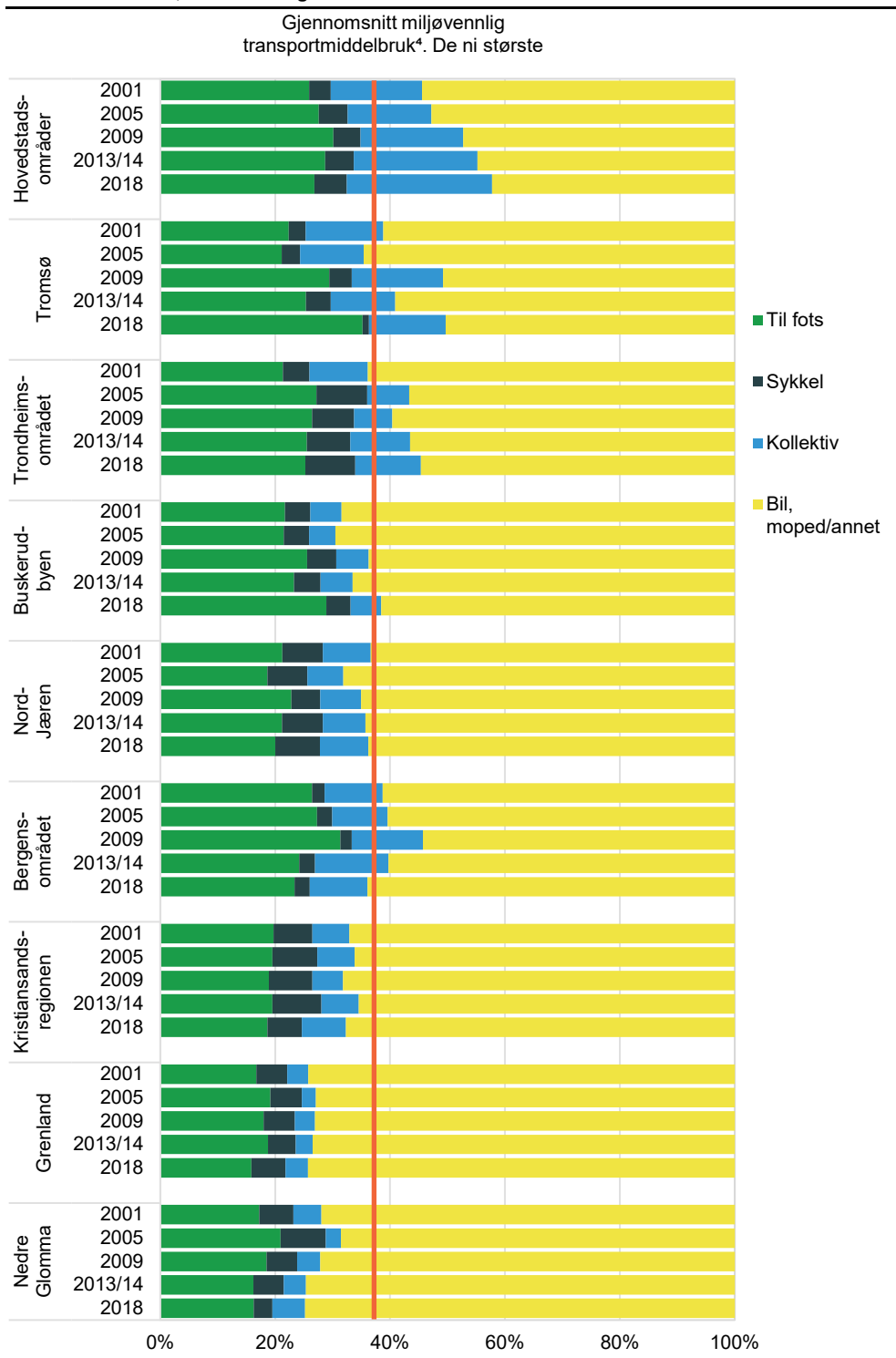
Indikatorerne er beregnet ut fra reiser uavhengig av individenes registrerte bostedsadresse, men hvor reisen har både start- og slutt punkt innenfor de respektive definerte områdene (9 byvekstområdene, samt 5 største bykommuner alene). For å i størst mulig grad få tall over de daglige reisene i byområdene, er maksavstand på reisen satt til inntil 70 km (lik som i den regionale transportmodellen). Da faller noen få respondenter som hadde fly som hovedreisemiddel bort.

- *Andel med mulighet for å parkere på parkeringsplass, tilgang på kollektivtransport, disponerer el-sykkel og eierskap av el-biler*

Indikatorerne er laget ut fra individenes registrerte bosted og dette er utgangspunkt for om de er med i utvalget eller ikke.

Alle indikatorerne er laget med vekt. For ytterligere detaljert informasjon om dette kontakt TØI eller Statens vegvesen

Figur 5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser. De ni største byområdene¹. 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel²



¹ Kommuneinndeling før 2020

² Gjennomsnittlig transportmiddelbruk er beregnet fra andel reiser i de respektive byområdene, og ikke fra det faktiske antallet reiser i hver av de tilhørende kommunene.

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Bil, moped/annet er det dominerende transportmidlet i samtlige av de ni byområdene for alle årganger som det framgår av figur 5.1. Blant byområdene er bilbruken høyest i Nedre Glomma og Grenland med 75 og 74 prosent siste året 2018. Til sammenligning er andel bruk av bil lavest i Hovedstadsområdet, der utgjør den 42 prosent av all transportmiddelbruk.

Utviklingen i andel bilbruk blant byområdene i perioden 2001 til 2018, er lavest i Hovedstadsområdet, på tross av at det her allerede er lav bruk av bil og i Tromsø med respektive 12 og 11 prosentpoeng. I Trondheimsområdet og Buskerudbyene er det også reduksjon i andel bilbruk, mens det i de resterende fem byregionene er en mindre økning i bilbruk samme periode etter figur 5.1.

Ser vi på andel av daglige reiser med de såkalte miljøvennlige transportmidlene til fots, sykkel og kollektiv i figur 5.1, fordeler transportbruken seg på størst andel til fots, deretter med kollektiv og minst andel sykkel blant de ni største byområdene.

Høyest andel til fots er det i Tromsø med 35 prosent siste året 2018. Utviklingen i andel ferdsel til fots i perioden 2001-2018 er også størst i Tromsø med en økning på 13 prosentpoeng, det kan dermed se ut til å være en vridning fra bil til gange i Tromsø denne perioden.

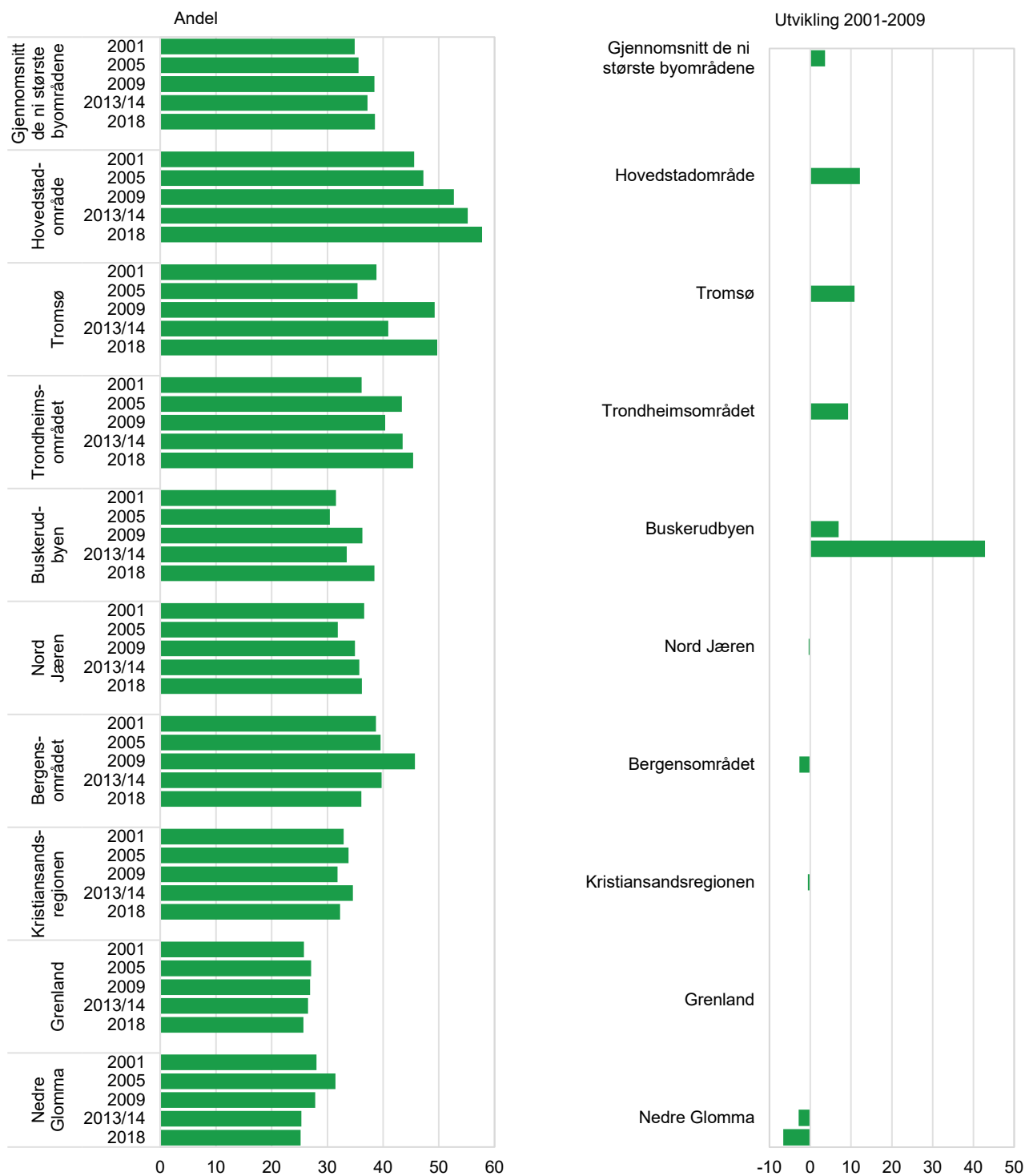
Andel sykkel brukt som transportmiddel er høyest i Trondheimsområdet på nærmere 9 prosent, tett fulgt av Nord-Jæren hvor 8 prosent av transportmiddelbruken er sykkel i 2018. Man kan også merke seg at Trondheimsregionen i tillegg har sterkest vekst i andel sykkel med 4 prosentpoeng i perioden 2001-2018, samtidig som regionen har reduksjon i andel bruk av bil.

Kollektiv er det uten sammenligning Hovedstadsområdet som har høyest andel med 25 prosent i 2018. Ikke overraskende er det også Hovedstadsområdet som har størst økning i andel kollektiv med 9 prosentpoeng fra 2001 -2018.

Andel daglige reiser og utvikling i bruk av miljøvennlige transportmidler blant de ni største byregionene i perioden 2001-2018 fremkommer i figur 5.2. Høyest andel miljøvennlig transportmiddelbruk i 2018 er det i Hovedstadsområdet med hele 58 prosent, sammen med Tromsø er dette de eneste byområdene hvor 50 prosent av de daglige reisene foregår miljøvennlig. Til sammenligning foretas kun halvparten av dette igjen, altså 25 og 26 prosent av de daglige reisene i Nedre Glomma og Grenland med miljøvennlige transportmidler.

Utvikling i andel bruk av miljøvennlig transportmiddelbruk er positiv i fem av de ni byregionene fra 2001 til 2018. Av disse er det Hovedstadsområdet sammen med Tromsø som har størst vekst med 12 og 11 prosentpoeng i perioden. I de øvrige fire kommuner er daglig bruk av miljøvennlig transportmiddel redusert, og blant disse er det Nedre Glomma og Bergensregionen som har størst reduksjon med rund 3 prosentpoeng hver. Utvikling av de ulike miljøvennlige transportmiddelformene er således samlet sett for de ni største byområdene i perioden 2001-2018 gått mot mer bruk av miljøvennlige transportmiddelformer med 4 prosentpoeng, og utgjør i gjennomsnitt siste år tilnærmet 39 prosent.

Figur 5.2 Miljøvennlig transportmiddelbruk på daglige reiser og utvikling per år. De ni største byområdene¹². 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel

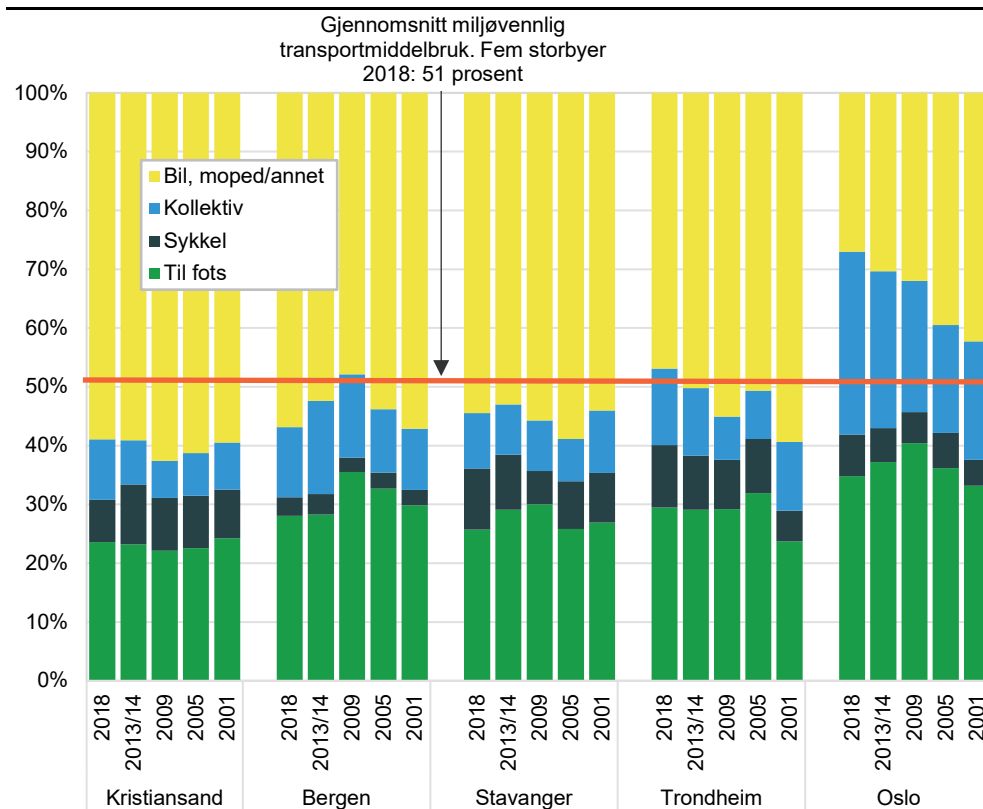


¹ Kommuneinndeling før 2020

² Gjennomsnittlig transportmiddelbruk er beregnet fra andel reiser i de respektive byområdene, og ikke fra det faktiske antallet reiser i hver av de tilhørende kommunene.

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Figur 5.3 Transportmiddelbruk på daglige. Fem storbyer¹. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel²



¹ Kommuneinndeling før 2020

² Gjennomsnittlig transportmiddelbruk er beregnet fra andel reiser i de respektive storbyene, og ikke fra det faktiske antallet reiser i hver av storbyene.

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

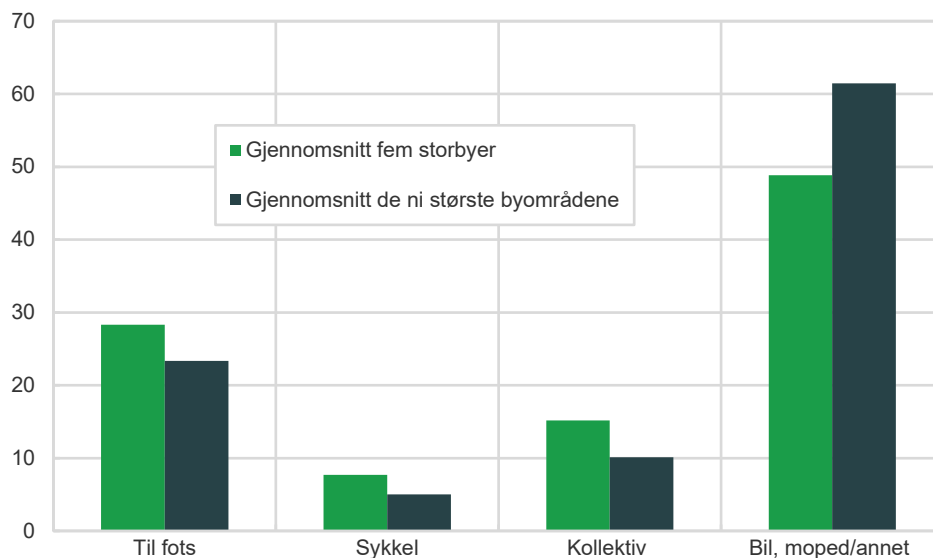
For de fem storbyene, illustreres fordeling av daglig transportmiddelbruk seg som vist i figur 5.3. Miljøvennlig transportmiddelbruk samlet sett er høyest i Oslo for alle årganger, og utgjør i 2018 hele 73 prosent. Det er særlig andel til fots og kollektivt som drar Oslo opp i miljøvennlig transportmiddelbruk, samlet sett utgjør disse 66 prosent av all transportmiddelbruk i 2018.

Et bredere tilbud på kollektivtrafikk i de større byområdene, spesielt i Oslo hvor det er tilbud av både tog, t-bane og trikk i tillegg til buss, er av avgjørende betydning for å komme opp i en kollektivandel på 31 prosent, mer enn dobbelt så høy andel sammenlignet med Trondheim som har nest høyest kollektivandel i 2018.

At det blant storbyene er de største kommunene etter innbyggertall som har høyest andel med miljøvennlig transportmiddelbruk som kollektivtransport, sykkel eller gange, kan ha sammenheng med kortere avstander til ulike tilbud og tjenester enn det som er vanlig i mindre folkerike kommuner. Dette gir seg utslag i både andel til fots og kollektiv, der Oslo, Trondheim og Bergen ligger øverst siste året 2018.

Når det kommer til andel sykkel er det derimot Trondheim og Stavanger som har høyest andel blant storbyene med godt over 10 prosent hver i 2018. Høyest andel bilbruk finner vi i Kristiansand, Bergen og Stavanger, der over halvparten av all transportmiddelbruk foregår med bil.

Høyest vekst i andel miljøvennlig transportmiddelbruk er det i Oslo med over 15 prosentpoeng i perioden 2001 til 2018. Nest etter kommer Trondheim med 12 prosentpoeng vekst, mens i motsatt ende finner vi Stavanger med uendra eller en mindre reduksjon i bruk av miljøvennlig transportmiddel.

Figur 5.4 Gjennomsnittlig transportmiddelbruk¹ på daglige reiser. De ni største byområdene og fem storbyer². 2018. Andel

¹ Kommuneinndeling før 2020

² Gjennomsnittlig transportmiddelbruk er beregnet fra andel reiser i de respektive byområdene og storbyene, og ikke fra det faktiske antallet reiser i hver av de tilhørende kommunene eller storbyene.

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI)

Fordeling av ulike transportmiddelbruk i storbyene og byområdene ser vi følger hverandre i figur 5.4. Bilbruken utgjør høyest andel av samtlige transportformer, dette gjelder for storbyene så vel som for byområdene i 2018.

De ulike miljøvennlige transportmidlene tas gjennomgående mer i bruk i storbyene enn i byområdene. Av miljøvennlige transportformer er det andel til fots som er høyest, deretter kollektivtransporten. Det er minst bruk av sykkel blant de ulike transportmidlene i både storbyene og byområdene.

Boks 5.2 Daglige reiser etter hovedtransportmiddel

Daglige reiser etter hovedtransportmiddel: Det er på daglige reiser ofte brukt ulike transportmiddelformer, med hovedtransportmiddel menes det transportmiddelet som er brukt på lengste etappe av reisen.

Transportmiddelbruk kategoriseres følgende:

-Til fots: Til fots

-Sykkel: Sykkel og el-sykkel

-Kollektiv: Buss/skolebuss/ekspressbuss i rute, Turbuss/charterbuss, Trikk/bybane, T-bane/metro, Tog, Drosje/taxi, Rutefly, Charterfly, Ferge, Rutebåt, Vet ikke/husker ikke.

-Bil, moped/annet: Moped, Motorsykkel, Bil fører og passasjer, Annen båt, Traktor, Snøscooter og annet/husker ikke

-Miljøvennlig transportmiddelbruk: Til fots, sykkel og kollektivt

Gjennomsnittlig andel transportmiddelbruk:

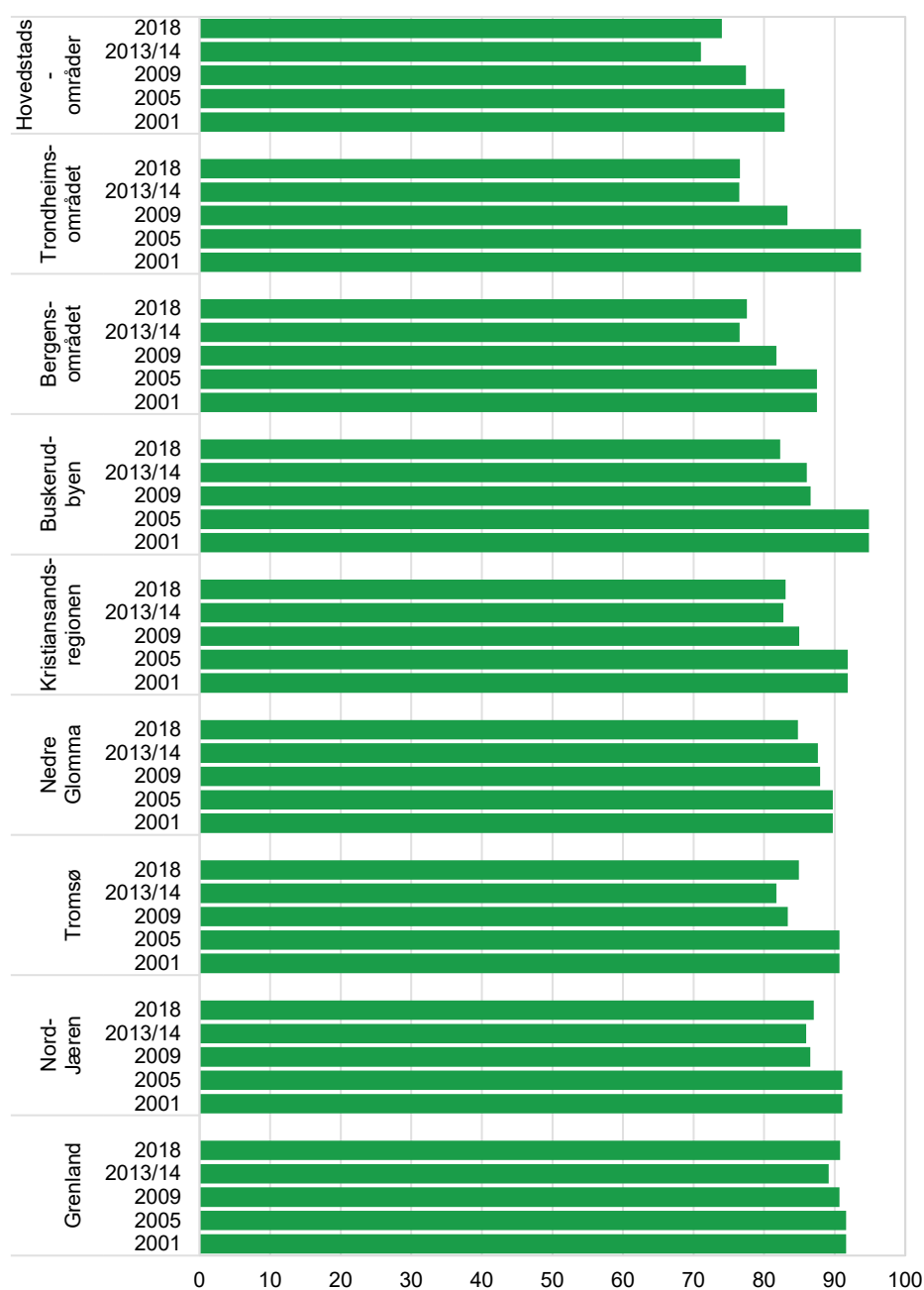
Gjennomsnittsverdien for andel miljøvennlig transportmiddelbruk for de ni største byområdene og fem storbyene, er beregnet fra andel reiser i de respektive byområdene og storbyene, og ikke fra det faktiske antallet reiser i hver av de tilhørende kommunene. Gjennomsnittet kan derfor være noe ulikt ved en sammenligning mot gjennomsnittet beregnet fra grunnlagsdata antall reiser

Samlet sett utgjør bruk av miljøvennlige transportmidler en høyere andel enn bil for storbyene, 51 mot 49 prosent. I de ni største byområdene utgjør bil høyest andel av den totale transportmiddelbruken med 62 prosent.

5.2. Mulighet for parkering på arbeidsplass

Valg av transportmiddel avhenger av mange ulike faktorer. En av dem er muligheten for parkering på jobb. Jo mer tilrettelagt det er for parkering av bil på jobb, jo lettere kan en tenke seg det vil det være å velge bil fremfor alternative transportmidler. Hvorvidt det er parkeringstilbud eller ei på jobb kan derfor ha betydning for om bil velges som transportmiddel.

Figur 5.5 Mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. De ni største byområdene¹. 2001, 2005, 2009, 2013_14 og 2018. Andel



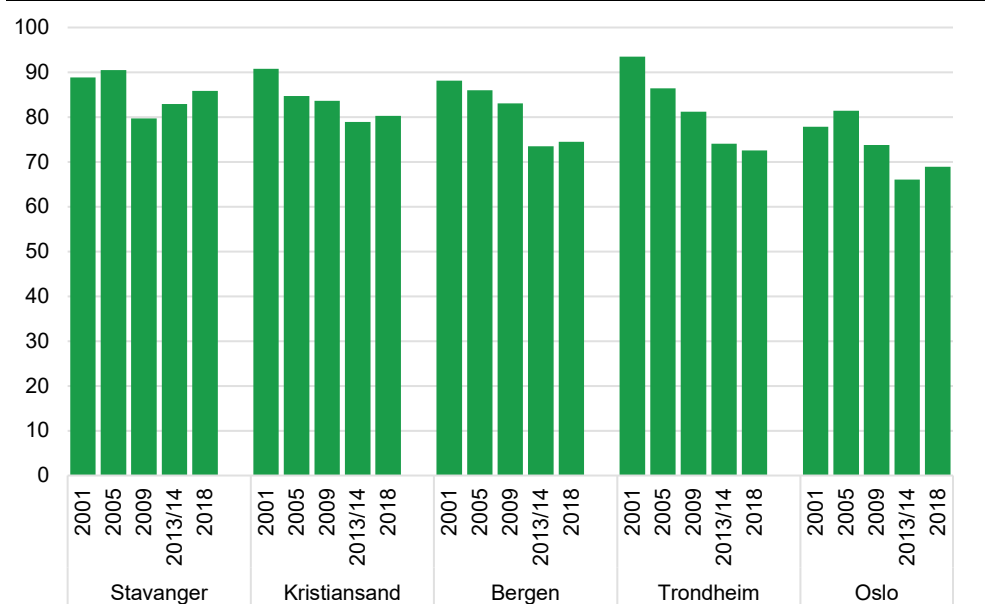
¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI)

Andel med mulighet for parkering på arbeidsplass som arbeidsgiver disponerer, for de ni største byområdene, er ifølge figur 5.5 størst hos arbeidsgivere i Grenland der 90 prosent har slik mulighet i 2018. Andre byområder med muligheter for parkering på arbeidsplass er Nord-Jæren, Tromsø og Nedre Glomma, med 87, 85 og 85 prosent. Færrest med slike muligheter er det i Oslo, Trondheimsområdet og Bergensområdet som hver utgjør 74, 77 og 78 prosent.

Utviklingen av muligheten for parkering på arbeidsplass som arbeidsgiver disponerer, er i alle byområdene redusert i perioden 2001 til 2018. Størst reduksjon er det i Trondheimsområdet på hele 17 prosentpoeng i perioden. Også Buskerud-byen er verdt å merke seg, der er muligheten for å parkere på arbeidsplass redusert med 13 prosentpoeng samme periode. I motsatt ende finner vi Grenland med en mindre reduksjon på snau 1 prosentpoeng i perioden.

Figur 5.6 Mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. Fem storbyer¹. 2001, 2005, 2009, 2013_14 og 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Boks 5.3: Mulighet for parkeringsplass ved oppmøtested

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), 2001, 2005 og 2009

Indikatoren "Hvilke parkeringsmuligheter har du ved oppmøtestedet dersom du bruker bil?" er følgende svaralternativ tatt med:

- Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, godt med plasser
- Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, få plasser
- Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), 2013_14 og 2018

Indikatoren «Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer?» er følgende svaralternativ tatt med;

- Ja

Data er hentet fra Arbeidsreisen.

Kun yrkesaktive er med i utvalget.

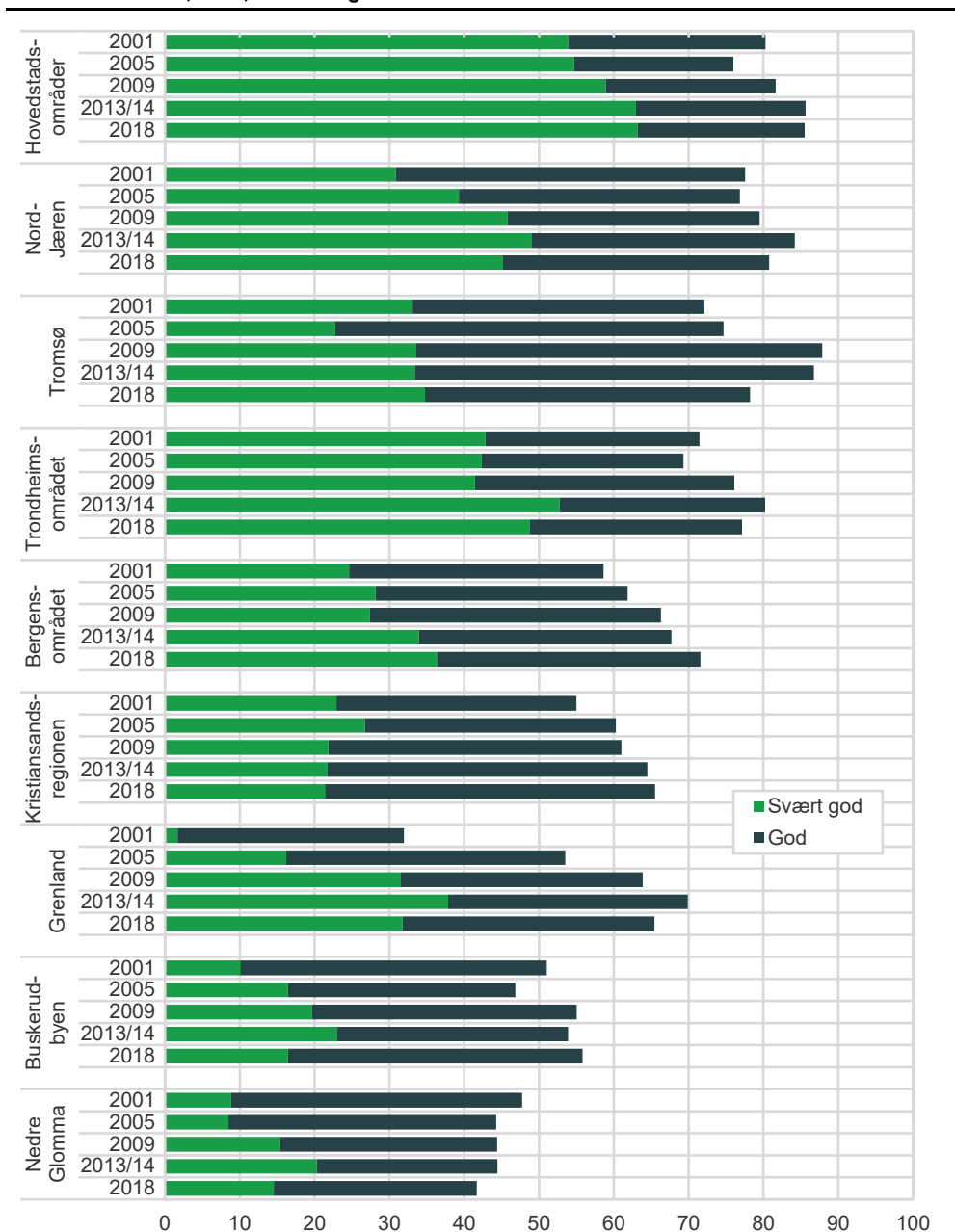
Mulighet for parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer i de fem storbyene, er 86 prosent i Stavanger mot 69 i Oslo i 2018. Som for byområdene, har også storbyene

en reduksjon i andel med mulighet for parkeringsplass på arbeid i perioden 2001 til 2018. Størst reduksjon er det i Trondheim der slik mulighet er gått ned 21 prosentpoeng i perioden.

5.3. Tilgang til kollektivtransport

Kollektivtransporten er en sentral del av transportsystemet. Det er viktig å etablere et sammenhengende transportsystem der de reisende enkelt kan orientere seg og ta seg frem til holdeplasser, stasjoner, knutepunkter og terminaler. Det er uttalt politisk enighet om at god kollektivtransport med god framkommelighet er en viktig forutsetning for at vi skal oppnå transportpolitiske mål, lykkes med omstilling mot lavutslippssamfunnet og for å utvikle velfungerende byer og regioner (Meld. St. 33 (2016-2017). Nasjonal transportplan).

Figur 5.7 God eller svært god tilgang til kollektivtransport. De ni største byområdene¹. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Det er stor variasjon i bosattes tilgang til kollektivtransport mellom byområdene som vist i figur 5.7. Ser vi på høy lav andel bosatte med slik tilgang samlet sett i 2018, er det 86 prosent i Hovedstadsområdet mot 42 prosent i Nedre Glomma.

Sammenligner vi andel bosatte med «svært god» mot «god» tilgang til kollektivtransport, er det flere bosatte med «svært god» tilgang til kollektiv i Hovedstadsområdet, Nord-Jæren, Trondheimsområdet og Bergensområdet enn andel med bare «god» tilgang.

Ser vi tilbake på figur 5.1 over andel daglige reiser med ulike transportmiddelbruk i byområdene, finner vi en tilsvarende fordeling der kollektivtransport gjennomgående tas mer i bruk i byområder med høy andel «svært god» tilgang til kollektiv i figur 5.7.

Utvikling i andel med tilgang til kollektivtransport har for samtlige byområder økt i perioden 2001 til 2018. Unntaksvis for Nedre Glomma. Størst økning er det i Grenland med 34 prosentpoeng, Bergensområdet og Kristiansandsregionen med henholdsvis 13 og 11 prosentpoeng.

Boks 5.4 Tilgang til kollektiv

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU)

Data er hentet fra Tilgang til transportmidler og er kategorisert følgende:

Svært god tilgang:

- Avstand i meter fra boligen til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke er < 1 km
- Hvor ofte går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15 er: 4 ganger pr time eller flere

God tilgang:

- Avstand i meter fra boligen til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke er: < 1 km
- Hvor ofte går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15 er 2-3 ganger per i time

Eller:

- Avstand i meter fra boligen til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke er 1-1,5 km

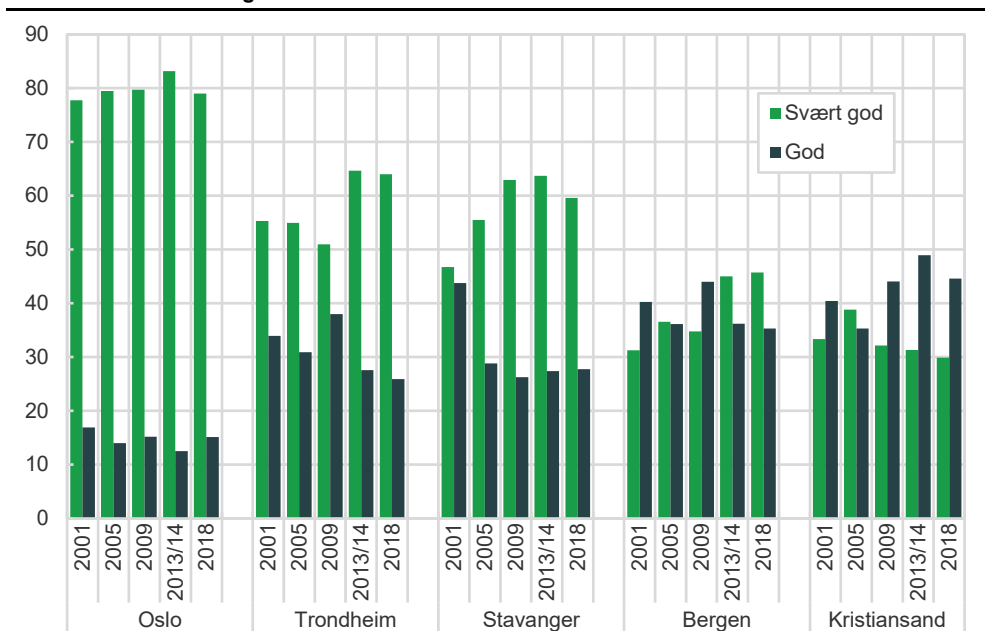
Hvor ofte går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15 er 4 ganger pr time eller flere.

I likhet med fordeling av tilgang til kollektivtransport i byområdene, er det vesentlige forskjeller blant storbyene i perioden 2001 til 2018 (figur 5.8). I Oslo har 79 prosent bosatte «svært god» tilgang til kollektivtransport, mens i Kristiansand er det kun 30 prosent med slik tilgang.

Ser vi derimot på andel med tilgang til kollektivtransport samlet sett, viskes mye av forskjellene mellom storbyene bort. Dette ser vi ved å sammenligne høy og lav samlet andel tilgang til kollektivtransport, der innbyggerne i Oslo har 94 prosent tilgang, mot 75 prosent i Kristiansand.

Utvikling i andel tilgang til kollektivtransport er totalt sett økt i Trondheim, Bergen og Kristiansand fra 2001 til 2018.

Figur 5.8 God eller svært god tilgang til kollektivtransport. Fem storbyer¹. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

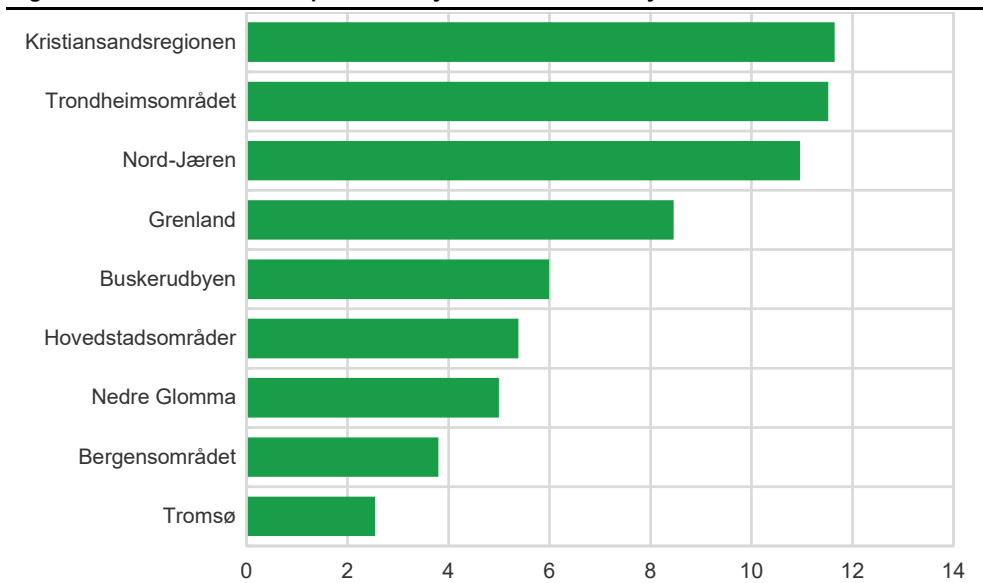
5.4. El-sykkel og gang- og sykkelvei

I byområdene skal det være godt å bo. For å oppnå god miljøkvalitet, helsefremmende livsstil og trivsel i byer og tettsteder, vil regjeringen at en betydelig del av det økte transportbehovet tas med sykkel og gange. For å øke bruk av sykkel og gange bør det i fremtiden i all areal- og transportplanlegging tilrettelegges for enkel, attraktiv og trafikk sikker ferdsel for gående og syklende. (Samferdselsdepartementet, 2020. Meld. St. 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt)

Byområdene vokser og antall reiser som skal avvikles daglig øker kraftig. Mange av de daglige reisene våre er korte og en stor del av den forventet veksten i antall reiser innen by- og tettstadsområda kan sannsynligvis tas med sykkel eller til fots. For at det skal være lett å velg sykkel eller å gå til fots, er trygge og korte avstander mellom sentrale målepunkter vesentlig. Spesielt er det viktig at barn og unge kan ferdes trygt med sykkel eller til fots i nærmiljøet til aktiviteter som er viktige for deres fysiske utvikling. Dette vil sannsynligvis føre til redusert behov for foreldrekjøring med bil, og bidra til å avlaste vegnett og kollektivsystem. For de som sykler kan det i tillegg være behov for tilrettelagte sykkelparkeringsanlegg ved målepunkt og ved kollektivknutepunkt for dem som sykler deler av reisen.

Det er store forskjeller i andel av befolkningen som disponerer el-sykkel blant de ni største byområdene i 2018. Kristiansandsregionen sammen med Trondheimsområdet har høyest andel som disponerer el-sykkel, begge med 12 prosent, tett fulgt av Nord-Jæren der 11 prosent har el-sykkel. Lavest andel bosatte som disponerer el-sykkel er det i Tromsø med snau 3 prosent.

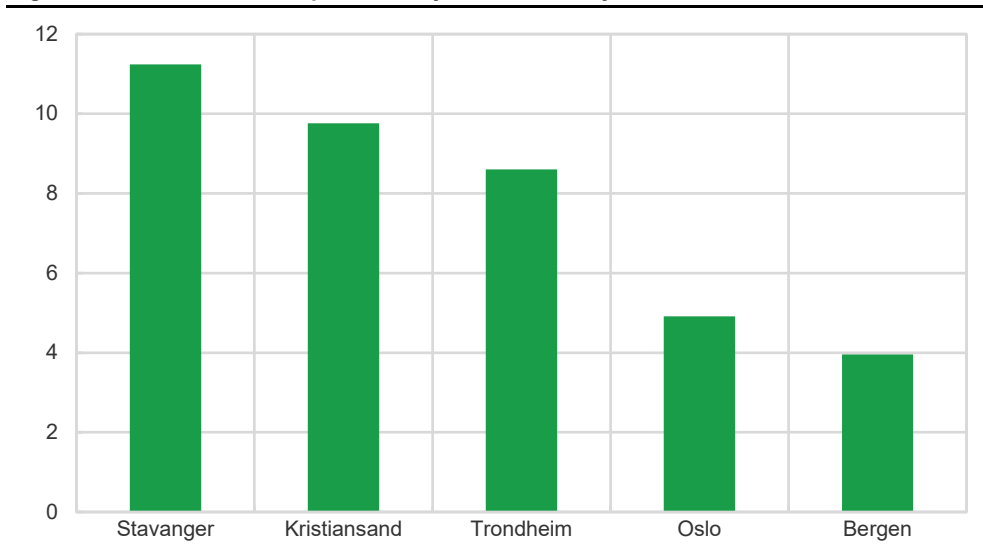
Figur 5.9 Bosatte som disponerer el-sykkel. De ni største byområdene¹. 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Figur 5.10 Bosatte som disponerer el-sykkel. Fem storbyer¹. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

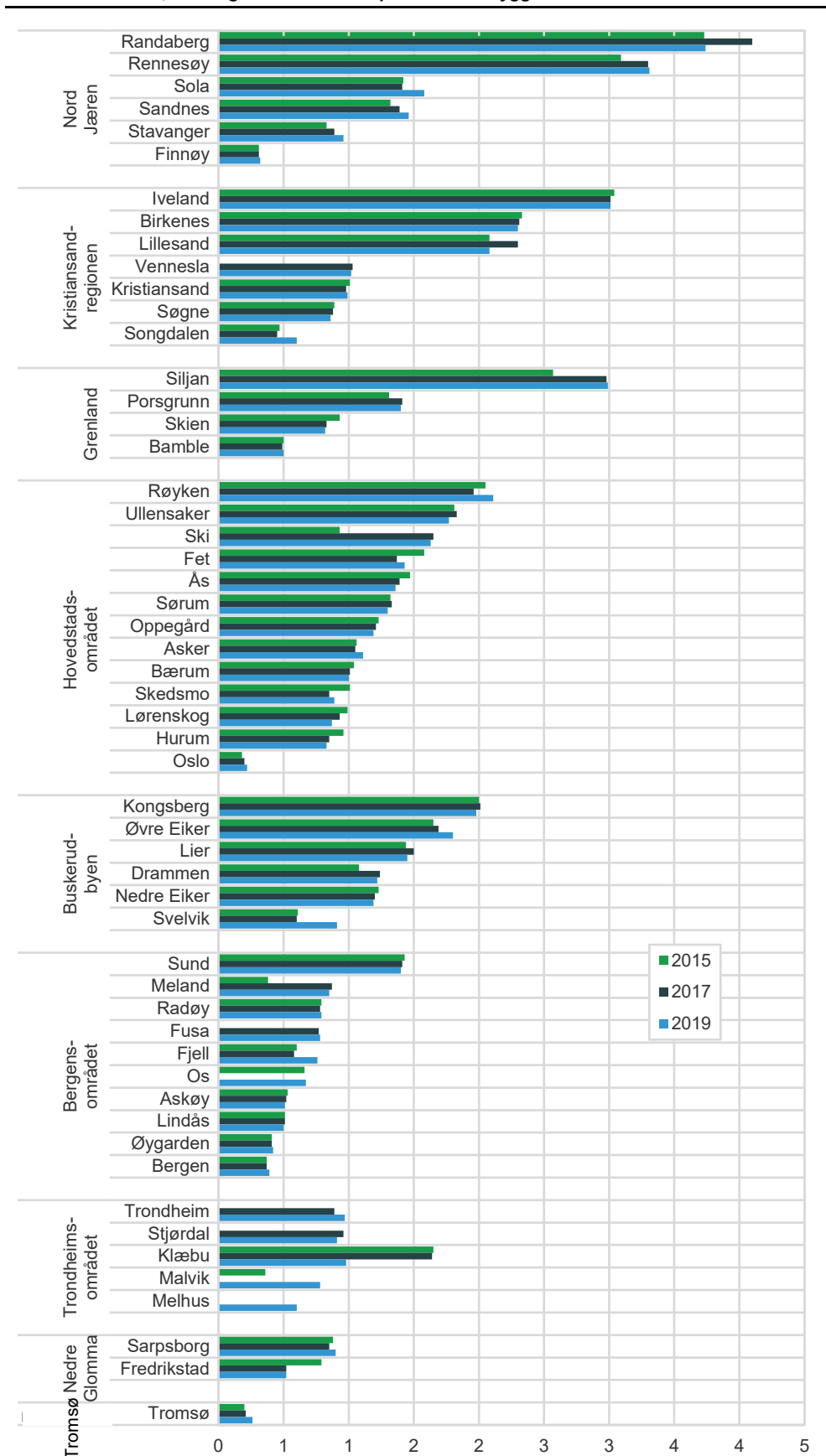
Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

I likhet med byområdene er det stor variasjon i andel av bosatte som disponerer el-sykkel i de fem storbyene i 2018. Det er over dobbelt så høy andel som disponerer el-sykkel i Stavanger sammenlignet med Bergen etter figur 5.10.

Sammenstiller vi rangeringen etter andel som disponerer el-sykkel blant storbyene (figur 5.10) med byområdene (figur 5.9), finner vi en tilsvarende rangering der de «samme tre» ligger blant dem med høyest skår. Noe som tilsier at det ikke er store forskjeller i bruk av el-sykkel mellom storby og byområdene.

Ser vi på andel som disponerer el-sykkel blant storbyene og byområdene etter befolkningsstørrelsen i figur 3.4, ser det ikke ut til å være sammenheng mellom befolkningsstørrelse og andel som disponerer el-sykkel i figur 5.9 eller 5.10.

Figur 5.11 Kommunalt tilrettelagte sykkelstier. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2015, 2017 og 2019. Antall km per 1 000 innbyggere



¹ Kommuneinndeling før 2020

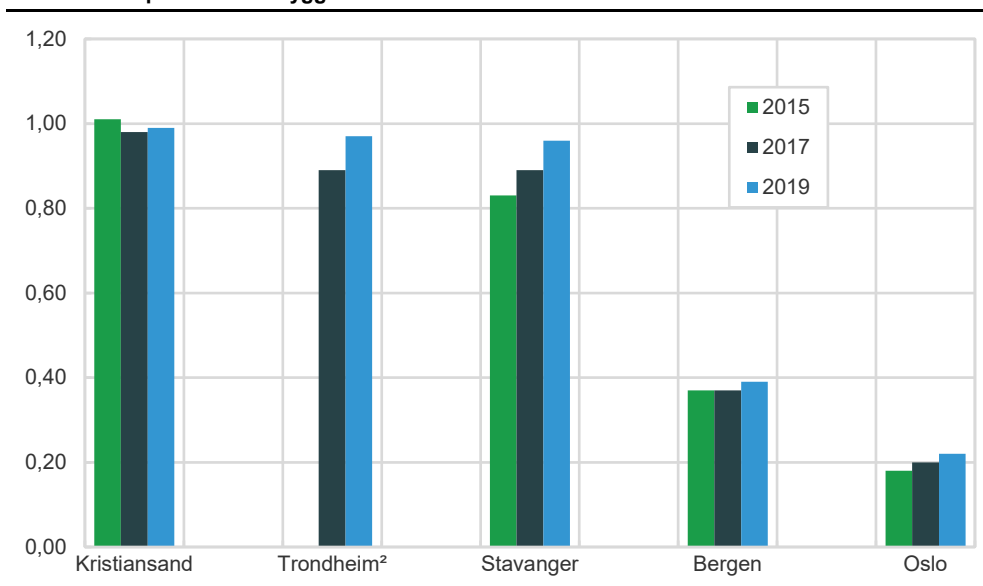
² Tallgrunnlaget i 2015 for Trondheim, Stjørdal og Vennesla, og tallgrunnlaget i 2015 og 2017 for Melhus vises ikke i figur, bakgrunnen er store endringer mellom årgangene som sannsynligvis skyldes feilrapportering og ikke faktiske endringer.

Kilde: Samferdsel i kommuner og fylkeskommuner (KOSTRA), Statistisk sentralbyrå

Figur 5.11 illustrerer betydelige forskjeller i lengde tilrettelagt stier for syklende i kilometer per 1 000 innbyggere i kommunene til de ni største byområdene. Blant kommune skiller Stavanger seg ut med lengst sykkelsti på over 4,5 km per 1 000 innbyggere for alle årgangene. Asker og Lillestrøm har også betraktelig lengre tilrettelagt sykkelvei enn de øvrige av kommunene med 4,1 og 3,6 km per 1 000 innbygger i 2019. Dårligst ut kommer Oslo og Tromsø med respektive 0,2 og 0,3 km sykkelvei per 1 000 innbyggere samme år.

Utvikling i lengde sykkelvei er mer eller mindre stabil med bare små endringer på under 1 km blant kommunene fra 2015 til 2019. Størst økning i sykkelvei er det av like vel i Bjørnafjorden med bortimot 0,8 km og Nordre Follo 0,7 km per 1 000 innbyggere samme periode.

Figur 5.12 Kommunalt tilrettelagte sykkelstier. Fem storbyer¹. 2015, 2017 og 2019. Antall km per 1 000 innbyggere



¹ Kommuneinndeling før 2020

² Grunnet sannsynlig feil i innrapporteringen for årgangen 2015 i Trondheim (2,64 km), er denne tatt ut av figur
Kilde: Samferdsel i kommuner og fylkeskommuner, Statistisk sentralbyrå

Det er igjen som for byområdene store forskjeller i sykkelvei som er et kommunalt ansvar blant de fem storbyene i perioden 2015 til 2019. Det er lengst tilrettelagt sykkelvei per 1 000 med nærmere 1 km i Kristiansand, mot 0,2 km i Oslo i 2019.

Samtlige storbyer har positiv utvikling i lengde sykkelvei, unntaksvis er Kristiansand der det er en mindre nedgang i lengde sykkelvei har fra 2015 til 2019.

Ser vi tilbake på figur 5.3 over transportmiddelbruk og sammenligner andel bruk av sykkel som transportmiddel med lengde sykkelvei i de fem storbyene, finner vi at både Stavanger og Trondheim skårer høyt i begge indikatorene. Tilsvarende sammenheng gjelder for Bergen og Oslo, bare at her er skårene lave.

Sammenligner vi lengde sykkelvei per 1 000 innbygger i storbyene med andel som disponerer el-sykkel i figur 5.10, ser vi at det også for disse to indikatorene er sammenfallende resultater. Stavanger, Kristiansand og Trondheim har betydelig lengre sykkelvei per 1 000 innbyggere og andel som disponerer el-sykkel, enn både Oslo og Bergen. Dette kan indikere at det er sammenheng mellom lengde tilrettelagt sykkelvei, bruk av sykkel og antall som disponerer el-sykkel i storbyene.

Boks 5.5. Lengde tilrettelagt for syklende og som er et kommunalt ansvar per 1 000 innbyggere. Km

Omfatter sykkelveier, kombinerte gang- og sykkelveier, egne sykkelfelt og tiltak i gater med fartsgrense skiltet 30 km/t eller 40 km/t som inngår i et sykkelveinett. Tosidige sykkelfelt inngår med 1*veilengden. Fortau langs kommunal vei inngår ikke.

Datagrunnlaget ligger som nøkkeltall i SSB sin statistikkbanktabell og er basert på kommunenes egen rapportering av antall km tilrettelagt for syklende i KOSTRA-skjema 24.

Kilde: www.ssb.no/tabell/11845/

5.5. Biltetthet

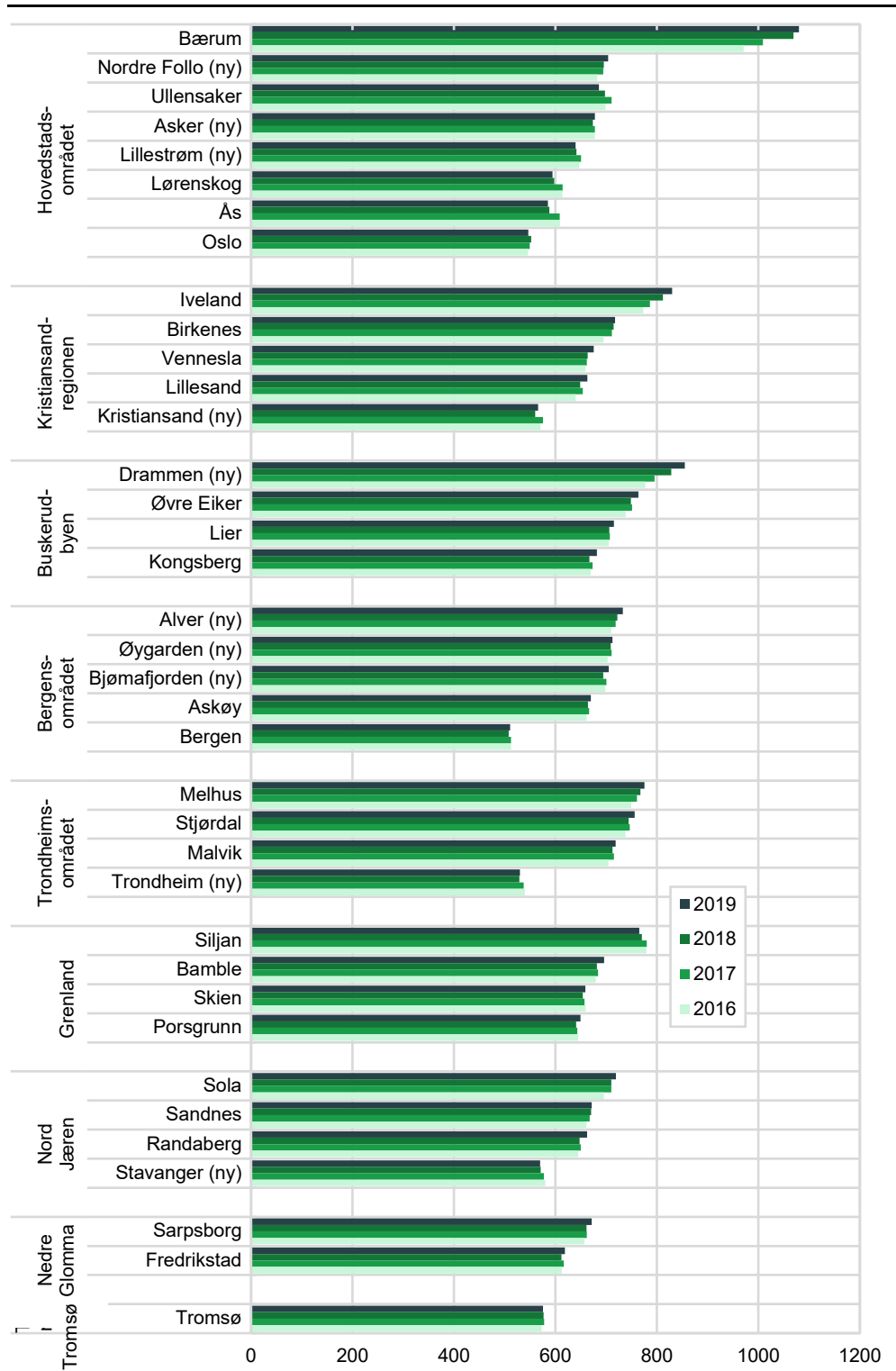
En vridning av persontransporten fra personbil til kollektive transportmidler, sykkel eller gange vil være viktig for å redusere miljø-, helse- og arealulempene i byområdene, da det vil gi en miljøgevinst med mindre utslipp til luft. Velger innbyggere i større grad å ta i bruk andre og mer miljøvennlige transportmidler enn bil, kan en anta at effekten vil være færre biler, mindre kjørelengde og renere luft.

Vi ser i figur 5.13 at Bærum har særlig stor biltetthet med bortimot 1 100 personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år i 2019. Legger vi til grunn at flere husholdninger sannsynligvis består av to voksne, indikerer dette at en rekke husholdninger har mer enn en bil. Lavest er bilholdet i Bergen med i overkant av 500 biler per 1 000 innbyggere over 18 år i 2019.

Årsaken til de høye tallene i Bærum og Drammen, som begge er store etter innbyggertall, kan imidlertid skyldes at det er mye pendling mellom Oslo og omlandskommunene. Ser vi på utviklingen i bilholdet i perioden 2016 til 2019, er det også Bærum som har størst vekst på over 100 biler per 1 000 innbygger. Nest etter er Drammen og Iveland kommune med en vekst på 78 og 57 biler hver per 1 000 innbyggere over 18 år.

En annen forklaringsfaktor til det høye antall personbiler i Bærum kan være at leasingbiler inngår i datagrunnlaget. Inntil videre er ikke informasjon om bruker av kjøretøyet i Kjøretøyregisteret av tilfredsstillende kvalitet og da blir det vanskelig å fordele bilene etter brukers og ikke eiers adresse. Det finnes eksempelvis flere større leasingselskaper i Bærum.

Figur 5.13 Personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år. De ni største byområdene med kommuner¹². 2016 til 2019. Antall



¹ Kommuneinndeling før 2020

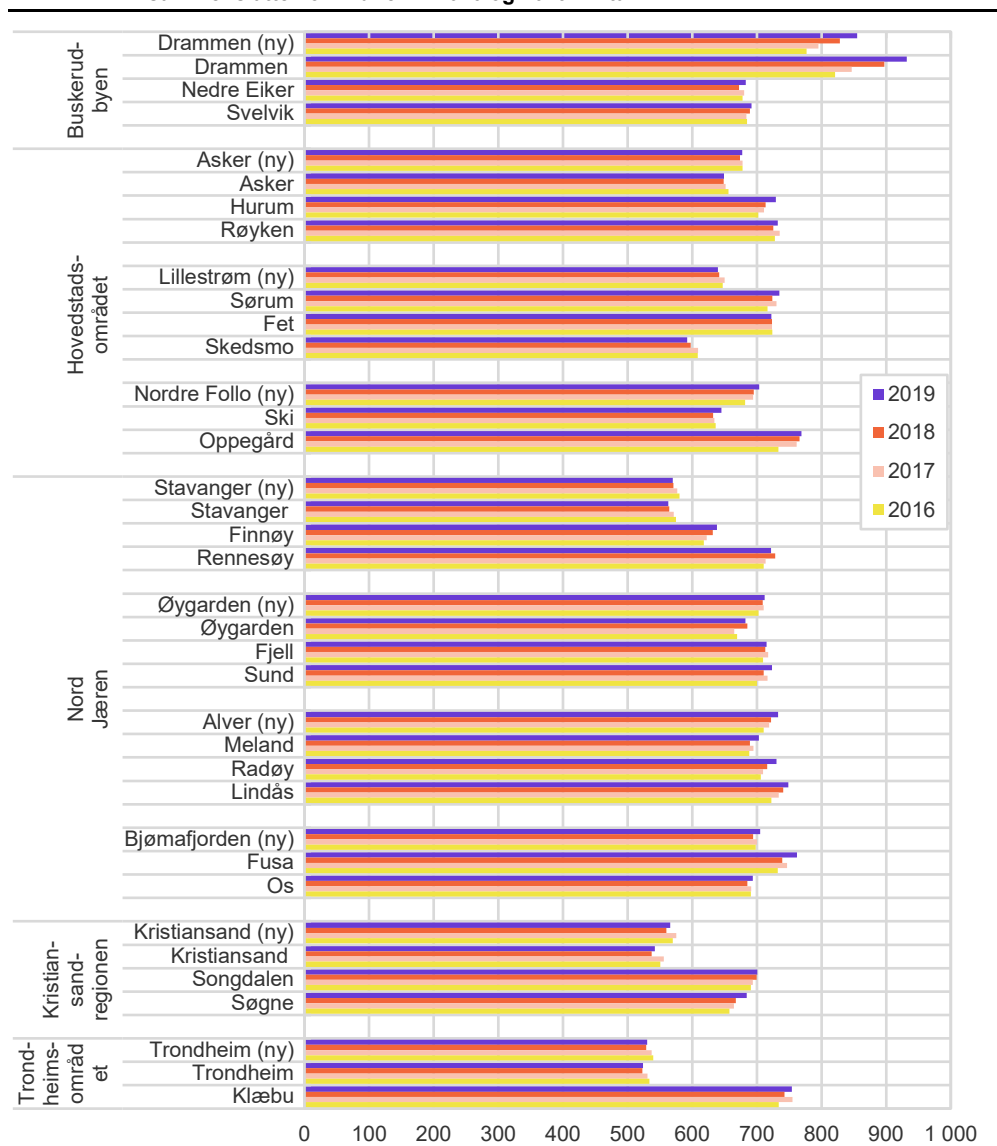
² Sammenslåtte kommuner (Asker, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Øygarden og Trondheim) og nye kommuner (Lillestrøm, Nordre Follo, Alver og Bjørnafjorden) er summert opp etter kommuneinndeling 2020

Kilde: Befolkning og bilparken Transport og reiseliv, Statistisk sentralbyrå

Det er for øvrig lavere biltetthet i flere av de største kommunene etter innbyggertall (figur 3.1). Dette gjelder for Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand som alle har under 600 biler per 1 000 innbyggere. Det lave tallet for de mest folkerike kommunene kan ha sammenheng med et bredere og mer tilgjengelig kollektivtilbud (figur 5.7), men også mulighet til parkering (figur 5.5) og korte avstander (figur 4.16 og 4.18) kan være av betydning.

I Ås og Lørenskog er det tilsvarende lav biltetthet, på tross av betydelig lavere befolkningsmengde i kommunene. Det her også her vi finner den største reduksjon i bilholdet med henholdsvis 24 og 19 biler per 1 000 innbyggere over 18 år i perioden 2016 til 2019. Tilgang til kollektivtilbudet som er knyttet opp mot kollektivnettet i Oslo kan i så fall være en forklaring på dette.

Figur 5.14 Personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år. De ni største byområdene, nye og sammenslåtte kommuner^{1,2}. 2016 og 2019. Antall

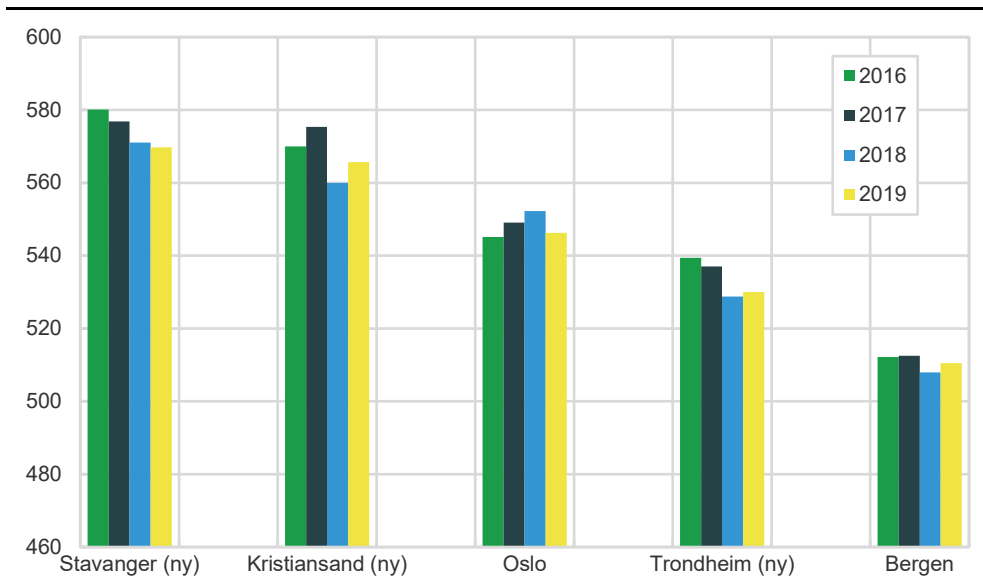


¹ Kommuneinndeling før 2020

² Sammenslåtte kommuner (Asker, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Øygarden og Trondheim) og nye kommuner (Lillestrøm, Nordre Follo, Alver og Bjørnafjorden) er summert opp etter kommuneinndeling 2020

Kilde: Befolkning og bilparken Transport og reiseliv, Statistisk sentralbyrå

Antall personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år for årgangene 2016 og 2019 illustreres i figur 5.14, denne viser hvordan ulik biltetthet i de sammenslåtte kommunene har påvirket biltettheten i de nye kommunene. Kommuner som ikke er berørt av kommunereformen, er ikke med i figur.

Figur 5.15 Personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år. Fem storbyer^{1,2}. 2016, 2017, 2018 og 2019. Antall

¹ Kommuneinndeling før 2020

² De sammenslåtte kommunene Kristiansand, Stavanger og Trondheim er summert opp etter kommuneinndeling 2020
Kilde: Befolkning og bilparken, Transport og reiseliv, Statistisk sentralbyrå

Ser vi på lavt høyt antall personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år i de fem storbyene, er det i Bergen 511 biler per 1000 innbygger, mot 570 i Stavanger i 2019.

Med Oslo som unntak, er det reduksjon i biltettheten blant storbyene fra 2016 til 2019. Størst nedgang i bilparken er det i Stavanger og Trondheim med 10 og 9 biler per 1 000 innbyggere over 18 år.

Boks 5.6 Antall personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år

Personbil, inkluderer ambulanse.

Antall personbiler er hentet fra Kjøretøyregisteret i Statens vegvesen. Datafil fra Statens vegvesen med situasjonsuttak per 31.12. over registrerte kjøretøy fra Kjøretøyregisteret. Kjøretøyregisteret oppdateres løpende enten ved at forhandlere selv registrerer data eller at det gjøres via Statens vegvesen sine trafikkstasjoner.

For statistikkformål er det et problem at registeret ikke inneholder informasjon om hvem som faktisk disponerer bilen, ved for eksempel leasingkontrakter. Dette skaper problemer med å fordele kjøretøyparken korrekt på region samt etter bruker og eier.

Kilde: Personbil: <https://www.ssb.no/statbank/table/11823/>

Kilde: Befolkning: <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/>

Sammenstilles antall personbiler per 1 000 innbyggere med andel daglige reiser med bil i storbyene (figur 5.3), er det i Kristiansand og Stavanger høy biltetthet og høy andel bruk av bil siste tilgjengelige år. Det ser dermed ut til å være en korrelasjon mellom disse variablene. Bergen har førøvrig lavest antall biler per 1 000 innbyggere og høy andel bilbruk. Mens Oslo derimot, har middels biltetthet og

lavest andel daglige reiser med bil. Det kan dermed ikke sies å være noen entydig sammenheng mellom biltetthet og andel daglige reiser som foretas med bil for de fem storbyene.

5.6. El-bil og ladepunkter

For å nå nullvekstmålet satser regjeringen i sitt videre arbeid blant annet på utfasing av fossile drivstoff i transportsektoren med målsetting om at nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025 (Meld. St. 33 (2016-2017). Nasjonal transportplan). Utbygging og dekning av hurtigladestasjoner og andre ladepunkter for el-biler sies det i meldingen å ha kommet lengre med i Norge enn i andre land. Utfordringen fremover blir av like vel å ha et godt nok tilbud til de eksisterende el-bileiere så vel som til de nye kjøpere av el-bil, slik at ikke manglende ladetilgang vanskeliggjør å bytte ut de nåværende bensin- og dieslbiler.

Tabell 5.1 viser at det i 2020 er stor variasjon mellom kommunene innen de ni største byområdene i totalt antall el-biler. Det kan imidlertid se ut til at de mest folkerike byene som Oslo, Bergen, Bærum, Trondheim og Stavanger (figur 1.1) gjennomgående har flere el-biler, mens de med lavere folketall har færre el-biler.

Ser vi derimot på antall el-biler per 1 000 innbygger over 18 år i kommunene, gir dette et noe annet bilde. På toppen ligger Bærum med 207 el-biler per 1 000 innbygger over 18 år, deretter følger mindre kommuner som Askøy og Malvik med 172 og 128 el-biler.

Oversikt over forholdet mellom antall el-biler og offentlig tilgjengelige ladepunkter vises også i tabell 5.1. Oslo har betydelig flere offentlige ladepunkter og antall el-biler enn de øvrige kommunene, men her deler 20 el-bileiere på hvert offentlig ladepunkt. Til sammenligning deler kun to el-bileiere i Ullensaker på et ladepunkt og tilsvarende 9 i Lillesand. Størst kamp om de offentlige tilgjengelige ladepunktene er det blant el-bileiere i Melhus og Askøy, der må henholdsvis 173 og 108 el-biler dele på hvert ladepunkt. Dette kan oppleves som en begrensning for folk som ønsker eller vurderer muligheten til å aktivt bruke en el-bil i dagliglivet. Men det kan også være at eiere av el-biler har mulighet for opplading på arbeidsplassen sin, slik at lademulighetene kan være gode på tross av liten dekning av offentlige tilgjengelige ladestasjoner.

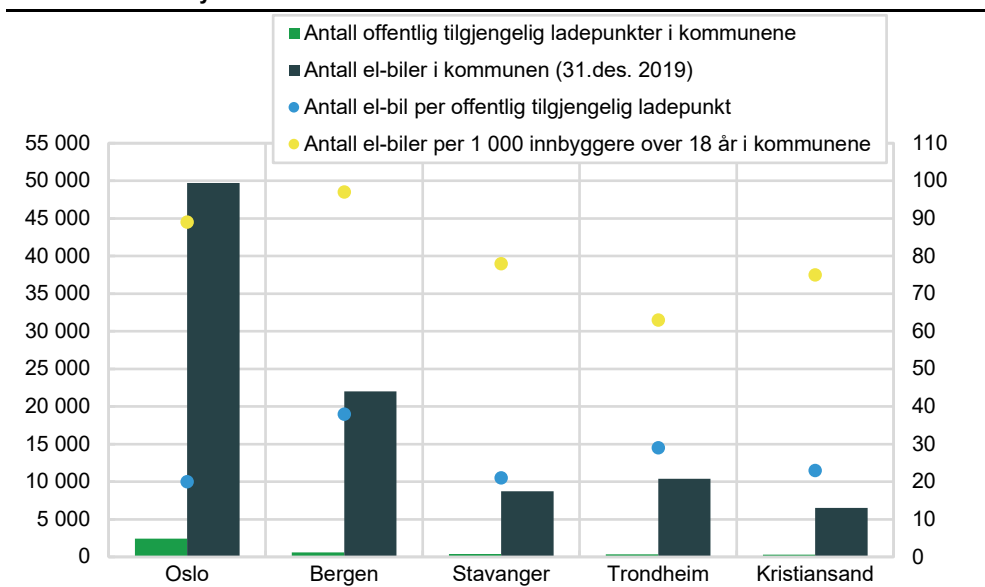
Tabell 5.1. NOBIL ladepunkt. Offentlige tilgjengelige ladepunkter. Per 26.juni 2020. Ni byområder med kommuner¹. Antall

	Antall offentlig tilgjengelig ladepunkter i kommunene	Antall el-biler i kommunen (31.des. 2019) ¹	Antall el-bil per offentlig tilgjengelig ladepunkt	Antall el-biler per 1 000 innbyggere over 18 år i kommunene
Nedre-Glomma				
Sarpsborg	112	1 553	14	35
Fredrikstad	86	3 519	41	53
Hovedstadsområdet				
Oslo	2 440	49 688	20	89
Nordre Follo	161	4 097	25	90
Ås	51	1 245	24	77
Bærum	347	20 249	58	207
Asker	121	7 771	64	107
Lørenskog	95	2 991	31	93
Lillestrøm	138	5 219	38	78
Ullensaker	883	1 940	2	64
Buskerudbyen				
Drammen	170	3 804	22	47
Øvre Eiker	26	647	25	42
Lier	105	1 802	17	87
Kongsberg	49	611	12	28
Grenland				
Porsgrunn	62	1 740	28	59
Skien	51	2 253	44	51
Siljan	6	60	10	32
Bamble	30	570	19	51
Kristiansandregionen				
Kristiansand	289	6 518	23	75
Lillesand	78	688	9	80
Birkenes	-	191	-	49
Iveland	-	50	-	51
Vennesla	12	546	46	48
Nord Jæren				
Stavanger	406	8 707	21	78
Sandnes	131	5 811	44	97
Sola	136	2 513	18	123
Randaberg	17	983	58	116
Bergensområdet				
Bergen	586	21 991	38	97
Bjørnafjorden	76	1 794	24	95
Øygarden	211	3 364	16	116
Askøy	35	3 766	108	172
Alver	94	1 959	21	88
Trondheimsregionen				
Trondheim	354	10 403	29	63
Melhus	6	1 037	173	80
Malvik	15	1 371	91	128
Stjørdal	111	1 414	13	75
Tromsø				
Tromsø	88	1 241	14	20

¹ Kommuneinndeling 2020

Kilder: NOBIL.no. Bilparken, Statistisk sentralbyrå. Befolkning, Statistisk sentralbyrå.

Figur 5.16. NOBIL ladepunkt. Offentlige tilgjengelige ladepunkter. Per 26.juni 2020. Fem storbyer¹. Antall



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilder: NOBIL.no. Bilparken, Statistisk sentralbyrå. Befolkning, Statistisk sentralbyrå.

Det er i alle de fem storbyene stor forskjell i fordelingen av antall offentlig tilgjengelig ladepunkt og el-biler etter figur 5.16. Oslo og Stavanger har best dekning av ladepunkter til offentlig bruk, her er det 20 og 21 el-biler per ladepunkt. Tett fulgt av Kristiansand med 23 el-biler per ladepunkt. Verre er det i Bergen og Trondheim, der må 38 og 29 el-bileiere dele på hvert offentlig tilgjengelig ladepunkt.

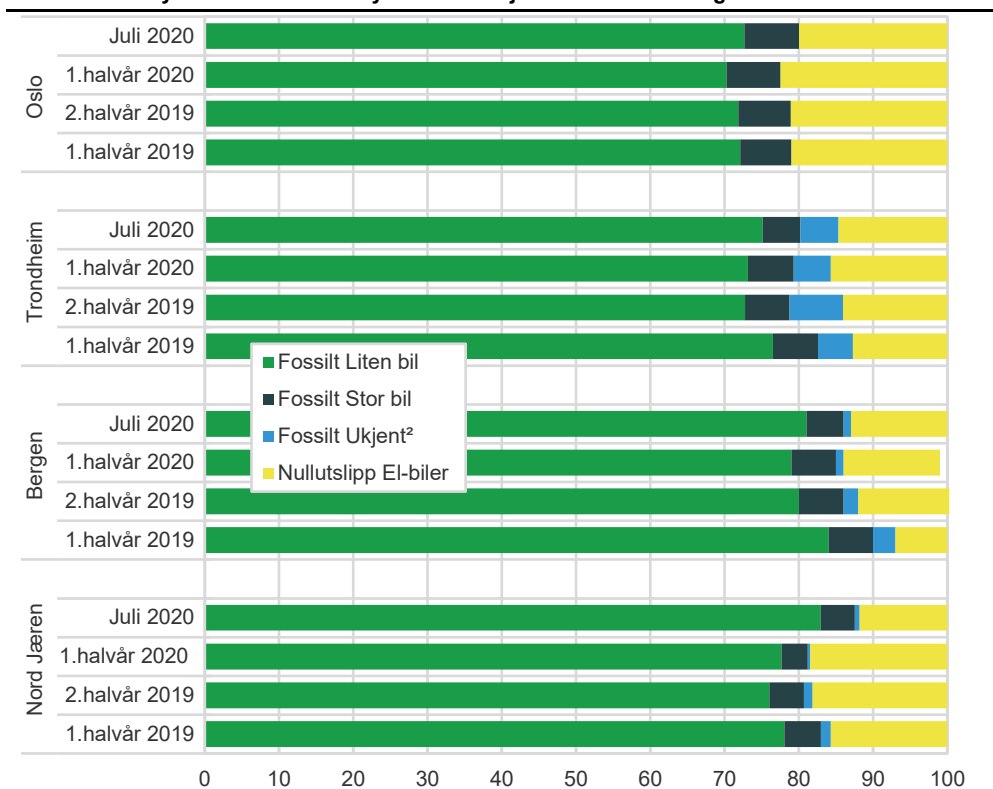
Når det kommer til antall el-biler per 1 000 innbyggere over 18 år er det flest i Bergen, der er det 97 el-biler per 1 000 innbygger. I Oslo er det også vesentlig flere el-biler per 1 000 innbyggere over 18 år enn i de øvrige storbyene med 89 el-biler.

5.7. Trafikktellinger

Biltrafikken er kilde til forurensning og støy, så for å få oversikt over trafikken foretas trafikktellinger av blant annet antall og type kjøretøy. Både antall og type kjøretøy som kjører på vegen, har betydning for hvor mye forurensning som kommer fra trafikken. Slike trafikktall kan gi grunnlag for å foreslå tiltak for å redusere biltrafikken. For måloppnåelse i henhold til nullvekstmålet for persontransport med bil, forutsettes det en sterk satsing på kollektivtransport, sykling og gange. Bymiljøavtaler og byvekstavtaler skal gjennom ulike virkemidler bidra til dette og i tillegg føre til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedsentre (Statens vegvesen, 2020).

Vi skal her se på trafikktellinger fordelt på ulike kjøretøytyper foretatt i de fire største byområdene Nord-Jæren, Trondheim, Oslo og Bergen i perioden 1.januar 2019 til og med juli 2020.

Figur 5.17 Kjøretøypasseringer fordelt på type. Trafikktellinger fra bomstasjoner som er del av Byvekstavtalen. Fire byområder. 01.januar 2019 til 01.august 2020¹. Andel



¹ Juli måned er ikke direkte sammenlignbar med de øvrige periodene som gir samlet tall for en 6 måneders periode

² Ukjent type er passeringer som ikke er klassifisert, kan være både små og store biler

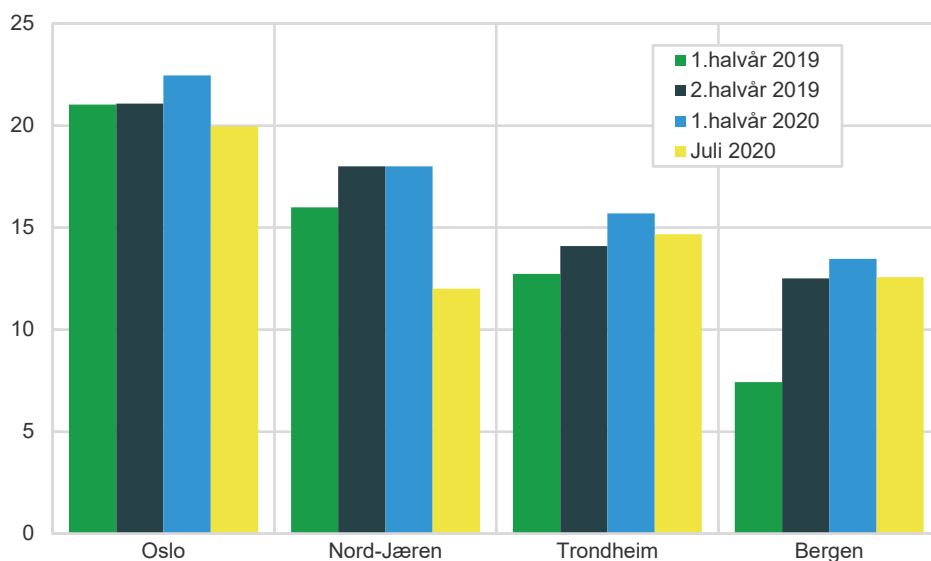
Kilde: Nord-Jæren Bymiljøpakken, Trondheim kommune Miljøpakkens sekretariat, Sekretariat Miljøløftet Bergen, Fjellinjen AS Oslo

Høyest andel bompengepasseringer er det av liten bil med fossilt drivstoff for alle fire byområdene i samtlige perioder ifølge figur 5.17. I Bergen og Nord-Jæren er det høyest samlet andel passeringer av kjøretøytype med fossilt drivstoff med 86 og 84 prosent, mot nærmere 82 prosent i Oslo første halvår 2020.

Samlet sett er det en reduksjon i bompengepasseringer av kjøretøytypen fossilt i alle fire byområdene, fra første halvår 2019 til første halvår 2020. Størst reduksjon er det i Bergen, der andel passeringer er gått ned med 7 prosentpoeng i perioden. I Trondheim og Nord-Jæren er det nedgang på bortimot 3 prosentpoeng hver, mens det i Oslo er minst reduksjon i slike passeringer med kun 1 prosentpoeng fra første halvår 2019 til 2020.

Andel passeringer med nullutslipp/el-biler er blant de fire byområdene størst i Oslo med over 20 prosent av de totale passeringene i alle periodene, dette skal vi komme nærmere inn på i figur 5.18.

Figur 5.18 El-bil passeringer. Trafikktellinger fra bompengestasjoner som er del av Byvekstavtalen. De fire største byområdene. 01.januar 2019 til 01.august 2020¹. Andel



¹ Juli måned er ikke direkte sammenlignbar med de øvrige periodene som gir samlet tall for en 6 måneders periode
Kilde: Bymiljøpakken Nord-Jæren, Miljøpakkens sekretariat Trondheim, Sekretariat Miljøøftet Bergen, Fjellinjen AS Oslo

Trafikktelling

Bompengepasseringer fra de fire største byområdene:

Trondheim: Miljøpakkens sekretariat. Inkluderer passeringstall fra 23 bomstasjoner. I el-bilpasseringene skilles det ikke mellom liten bil og varebil, men de aller fleste elbiler kan klassifiseres som liten bil og er derfor trukket ut av passeringer med liten bil. Det kan være at enkelte elektriske varebiler plasseres feil, men foreløpig er det svært få slike i Trondheim
- El-bilpasseringer er antall miljøvennlige biler med bombrikke, som har gratis passering gjennom bomstasjonene. Dette er i all vesentlighet el-biler.

Oslo: Oslopakken 3. Gjelder alle bomstasjoner i de tre ringene: Indre ring, Osloringen og Bygrensen

Nord-Jæren: Bymiljøpakken. I mars 2020 ble metoden for å regne ut el-bilandel endret da det ble innført halv takst i midten av februar i år, det er derfor ikke tall for denne måneden. Andelen el-bilpasseringer som vist i figur kan derfor være noe lavere for perioden 1.halvdel 2020 enn faktiske passeringer

Bergen: Sekretariatet Miljøøftet. 4. april 2019 ble det åpnet 15 nye bomstasjoner i Bergen. I tillegg kom oppstart av bompengavgift for nullutslippskjøretøy. Hydrogen får fortsatt fritak.

Periode:

Trafikktellingene presenteres i figur med totalt antall passeringer per halvår. Fra 1. januar 2019 til 31.juli 2020. Siste periode er kun for juli måned og er derfor ikke sammenlignbar med de øvrige periodene som gir samlet tall for en 6 måneders periode

El bil:

El-bil inkluderer alle typer nullutslippskjøretøy

Andel el-bil passeringer blant de fire byområdene fra første halvår 2019 til første halvår 2020 illustreres i figur 5.18, og det er Oslo som har flest el-bilpasseringer i alle perioder. I siste halvår 2020 står andel passeringer med slike kjøretøytyper i Oslo for 22 prosent av de totale passeringene. Lavest andel el-bil passeringer er det i Bergen med 13 prosent samme periode.

Utviklingen i andel el-bilpasseringer viser en økning i alle de fire byområdene fra første halvår 2019 til første halvår 2020. Størst økning er det i Bergen med 6 prosentpoeng. I de tre øvrige byområdene er det en mindre økning i andel el-bilpasseringer på 1-3 prosentpoeng samme periode.

6. Klimagassutslipp

Karbondioksid (CO₂) er den viktigste klimagassen. Veksten i klimagassutslippene er i all hovedsak knyttet til CO₂ i Norge så vel som i andre land. Fordelt etter kilder på landsbasis, viser at de viktigste utslippskildene for CO₂ samlet sett er olje- og gassutvinning, som står for 32 prosent av totale utslipp. Industri og bergverk er på 26 prosent og veitrafikk utgjør 20 prosent av det totale utslippet (Statistisk sentralbyrå, 2020). I tillegg til CO₂ er metan (CH₄) og lystgass (N₂O) viktige klimagasser.

Nullvekstmålet ble første gang lagt til grunn av Stortinget i Klimaforliket i 2012, og innebar at veksten i persontransporten i byområdene skulle tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I Nasjonal transportplan 2014-2023 satser regjeringen på virkemidler som fremmer kollektivbruk, sykkel og gange, og samtidig begrense bilbruk for å kutte betydelig i klimagassutslippene og for nå målet om å bli et lavutslippssamfunn (Meld. St. 33 (2016-2017)).

Det ble videre i Nasjonal transportplan 2014-2023 presentert en helhetlig bymiljøavtale som det viktigste verktøyet for å nå nullvekstmålet for personbiltransport (Meld. St. 33 (2016-2017)). Byvekstavtalene er gjensidige forpliktende politiske avtaler som skal føre til at byområdene når nullvekstmålet.

Flere av tiltakene i klimabudsjettet sikter mot å redusere utslipp fra veitrafikken. Veitrafikk er en sektor kommunene har stor innflytelse over, det er derfor viktig at dette er i fokus for at kommunen skal oppnå utslippsmålene (Miljødirektoratet, 2020).

Boks 6.1 Overordnede mål i norsk klimapolitikk

Norske politikere har gjennom klimaforliket i Stortinget vedtatt mål for klimapolitikken og tiltak for hvordan vi skal nå målene.

- Norge skal overoppfylle Kyoto-forpliktelsen med 10 prosentpoeng i første forpliktelsesperiode.
- Norge skal fram til 2020 påta seg en forpliktelse om å kutte de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 30 prosent av Norges utslipp i 1990.
- Norge skal være karbonnøytralt i 2050.
- Som en del av en global og ambisiøs klimaavtale der også andre industriland tar på seg store forpliktelser, skal Norge ha et forpliktende mål om karbonnøytralitet senest i 2030. Det innebærer at Norge skal sørge for utslippsreduksjoner tilsvarende norske utslipp i 2030 (Klima- og miljødepartementet 1, 2020).

Nye mål under Paris avtalen

Som tredje land i verden meldte Norge inn forsterkede klimamål til FN vinteren 2020. Etter Parisavtalen skal alle land melde inn nye eller oppdaterte utslippsmål hvert femte år. Norges forsterkede klimamål er å redusere utslippene med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå.

Norges klimaavtale med EU

Norge ønsker å kutte sine klimagassutslipp i samarbeid med EU. Gjennom klimaavtalen med EU har Norge allerede forpliktet seg til å samarbeide med EU om å redusere utslippene innen ikke-kvotepliktig sektor med minst 40 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå (Klima- og miljødepartementet 2, 2020).

6.1. Klimagassutslipp fra veitransport

Lavutslippsutredningen anslår at reduksjonspotensialet er 180 000 tonn CO₂-ekvivalenter med nullvekst i persontransport i de ni største byområdene.

Teknologiutviklingen og hvor raskt null- og lavutslippsteknologi tas i bruk vil være avgjørende for en slik reduksjon. Nullvekst i persontransport med bil er også viktig for å bedre den lokale luftkvaliteten og begrense støy (Meld. St. 33 (2016-2017), kapittel 8.2 Nullvekstmålet for persontransport med bil i byområdene)

Boks 6.2 Klimagassutslipp

Klimagasser:

Utslippsregnskapet fra Miljødirektoratet viser utslipp av de tre klimagassene CO₂, metan (CH₄) og lystgass (N₂O) fordelt på kommuner og fylker.

Utslippstallene vises med enhet CO₂-ekvivalenter, som betyr at klimagassene CO₂, metan (CH₄) og lystgass (N₂O) er inkludert i regnskapet. Dette er en måleenhet som brukes for å kunne sammenligne oppvarmingseffekten ulike klimagasser har på atmosfæren og for å tydeliggjøre hvilke utslipp som bidrar mest til global oppvarming. Utslippene for hver gass vektet etter gassens globale oppvarmingspotensial (GWP).

Kjøretøytyper:

Klimagassutslipp fra veitrafikk er beregnet fra kjøretøytypene: busser, varebiler, personbiler og tunge kjøretøy.

Metode:

Regnskapet omfatter de direkte, fysiske utslippene som skjer innenfor kommunens geografiske grense. Dette betyr at klimagassutslippene fra eksosrøret til en dieselbil vil være inkludert under sektor veitrafikk, men kun utslippene som skjer mens bilen kjører innenfor kommunens geografiske grense. Utslipp i forbindelse med produksjon av bilen på ulike fabrikker vil være plassert på sektor 'industri, olje og gass' i de kommunene hvor fabrikkene er geografisk plassert. Utslipp som fysisk skjer i utlandet vil ikke være inkludert i det kommunefordelte regnskapet.

Samme metoder og datakilder brukes for alle årene som omfattes av statistikken. Det første året det er beregnet utslipp for er 2009. Årsaken til dette er at det enten ikke finnes datagrunnlag, eller at datagrunnlaget ikke har tilstrekkelig kvalitet lenger tilbake i tid.

Utslippsregnskapet bruker datakilder som i størst mulig grad viser utviklingen på lokalt nivå. Datakildene, og også totalsummen av klimagassutslipp, kan derfor variere fra det nasjonale utslippsregnskapet. Metoden for beregninger følger imidlertid prinsippene i det nasjonale utslippsregnskapet

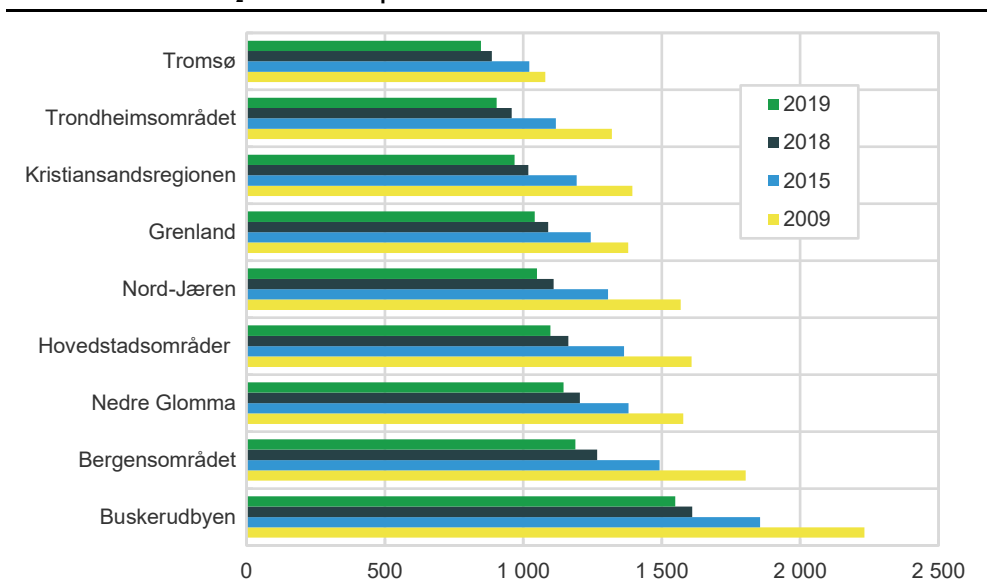
Kilde: Miljødirektoratet, 2020.

<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=618§or=4>

Utslipp til luft fra veitrafikk i Norge har totalt i perioden 1990 til 2019 steget fra bortimot 7,4 til 8,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Det tilsvarer en økning på bortimot 15 prosent. Det er karbondioksid (CO₂) som er den dominerende klimagassen og står alene for omtrent 99 prosent av dette utslippet. Utslipp fra veitrafikk til luft var størst i 2015 med totalt over 10,1 millioner tonn CO₂-

ekvivalenter, men har siden den gang vist en nedadgående utvikling (Statistisk sentralbyrå, 2020)

Figur 6.1 Veitransport. Klimagassutslipp. De ni største byområdene¹. 2009, 2015, 2018, 2019. Tonn CO₂-ekvivalenter per 1 000 bosatte



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Klimagassutslipp-kommuner, Miljødirektoratet. Befolkning, SSB

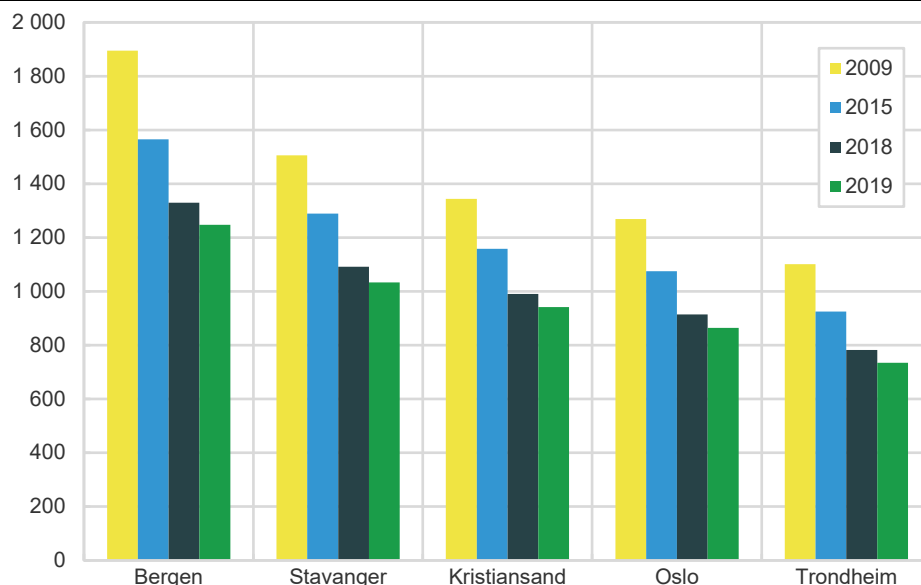
Utslipp fra veitrafikk per 1 000 bosatte fordeler seg på de ni største byområdene i figur 6.1. Buskerudbyen har størst klimagassutslipp i alle tre årganger, i 2019 er det 1 550 tonn CO₂-ekvivalenter per 1 000 bosatte. Minst utslipp fra veitrafikk med i underkant av 850 tonn CO₂-ekvivalenter samme år er det i Tromsø, tilsvarer halve utslippet til Buskerudbyen i 2019.

Det er reduksjon i klimagassutslipp fra veitrafikk per 1 000 bosatte for samtlige av de ni byområder fra 2009 til 2019. Det totale utslippet fra veitrafikk i disse ni byområdene er redusert med tilnærmet 4 200 tonn CO₂-ekvivalenter, eller med 30 prosent i perioden.

Størst utslippsreduksjon fra veitrafikk er det i Buskerudbyen med totalt 680 tonn CO₂-ekvivalenter per 1 000 bosatte fra 2009 til 2019. Ser vi på prosentvise endring i utslipp av klimagassen CO₂-ekvivalenter per 1 000 bosatte fra 2009 til 2019 får vi et litt annet bilde. Da er det Bergensområdet og Nord-Jæren som har størst reduksjon med respektive 34 og 33 prosent i perioden.

Tromsø med lavest utslipp av klimagass fra vei, har likedan minst reduksjon i utslipp med litt over 230 tonn, tilsvarende en tredjedel av utslippet til Buskerudbyen samme periode. Tromsø har også minst prosentvis endring i klimagassutslipp med en reduksjon på 21 prosent fra 2009 til 2019.

Figur 6.2 Veitranport. Klimagassutslipp. Fem storbyer¹. 2009, 2015, 2018, 2019. Tonn CO₂-ekvivalenter per 1 000 bosatte



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Klimagassutslipp-kommuner, Miljødirektoratet. Befolkning, SSB

Fordeling av klimagassutslipp fra veitrafikk i de fem storbyene vises i figur 6.2, og samlet sett utgjør utslippet fra veitrafikk totalt 4 800 tonn CO₂-ekvivalenter per 1 000 innbyggere siste året 2019. Ser vi på høy lav er det høyest utslipp per 1 000 innbygger i Bergen med bortimot 1 250 tonn CO₂-ekvivalenter i 2019. Lavest utslipp av klimagasser per 1 000 innbygger er det i Trondheim med i underkant av 750 tonn CO₂-ekvivalenter samme år.

For storbyene sett under ett, har det fra 2009 til 2019 vært en reduksjon i utslipp fra veitrafikk på 2 300 tonn CO₂-ekvivalenter per 1 000 innbyggere, tilsvarende en reduksjon på 32 prosent. Nedgang i klimagassutslipp fra veitrafikk er størst i Bergen med rundt regnet 650 tonn CO₂-ekvivalenter per 1 000 innbygger, eller 34 prosent fra 2009 til 2019. I motsatt ende er Trondheim med lavest nedgang på bortimot 370 tonn CO₂-ekvivalenter samme periode.

Trondheim har derimot nest høyest prosentvis endring etter Bergen, med en reduksjon på 33 prosent. Lavest prosentvis endring er det i Kristiansand med 29 prosent nedgang i klimagassutslipp fra veitrafikk fra 2009 til 2019.

6.2. Kjøring og eierskap til el-biler

En overgang av persontransport med fossilt brensel til større andel lav- og nullutslippskjøretøy vil bidra til å redusere utslipp av klimagasser fra veitrafikk. «I hvordan redusere klimagassutslippene i transportsektoren og hvordan nå nullvekstmålet for personbiltrafikken» pekes det i St. meld. 33 (2016-2017) på tiltak som både reduserer transportbehovet, samtidig som det blir en vridning mot lavere utslipp fra det enkelte transportmiddel.

Boks: 6.3 Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype

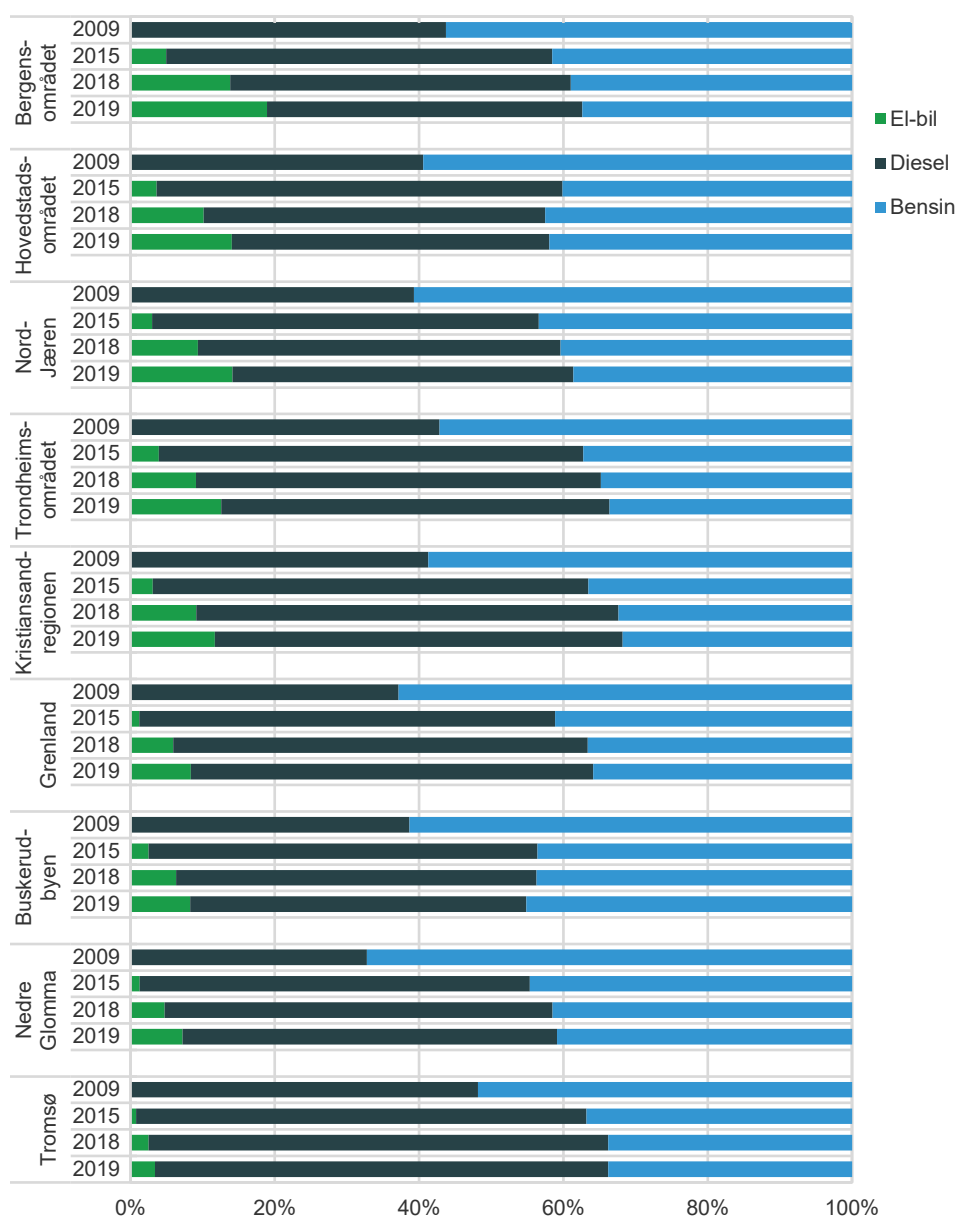
Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype (%) beregnes som andel av kilometer kjørt innenfor kommunens grense. Det er ikke antall kjøretøy som ligger til grunn. Andelen kjøring som tilfaller hver drivstofftype vil være påvirket av endringer i kilometer kjørt innenfor de andre drivstofftypene.

Alle utslipp fra veitransport og kjøring med personbil fordelt på drivstofftype er fordelt etter gjeldende kommune- og fylkesgrenser fra kommuneinndelingen 2020.

Kilde: Miljødirektoratet, 2020.

<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?%3Farea=42%3Dnull&area=618§or=4>

Figur 6.3 Veitrafikk. Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype. De ni største byområdene¹. 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel



¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde. Klimagassutslipp veitrafikk, Miljødirektoratet og Befolkning, Statistisk sentralbyrå

Fordelingen av personbiler etter drivstofftype i de ni største byområdene vises i figur 6.3, og denne illustrer at det gjennomgående er minst kjøring med el-bil (nullutslipp kjøretøy) i alle årganger. Vi kan se det er betydelige endringer i andel el-biler fra 2009- 2019, dette sees særlig i siste periode fra 2015 til 2019 der det er en større vekst i andel el-biler blant alle byområdene.

Størst andel el-biler i 2019 er det i Bergensområdet, der utgjør el-bilandelen nærmere 19 prosent av all kjøringen etter drivstofftype, etterfulgt av Hovedstadsområdet og Nord-Jæren med henholdsvis 14 prosent el-bil andel hver. Tromsø har minst andel kjøring med el-biler av de ni byområdene i 2019.

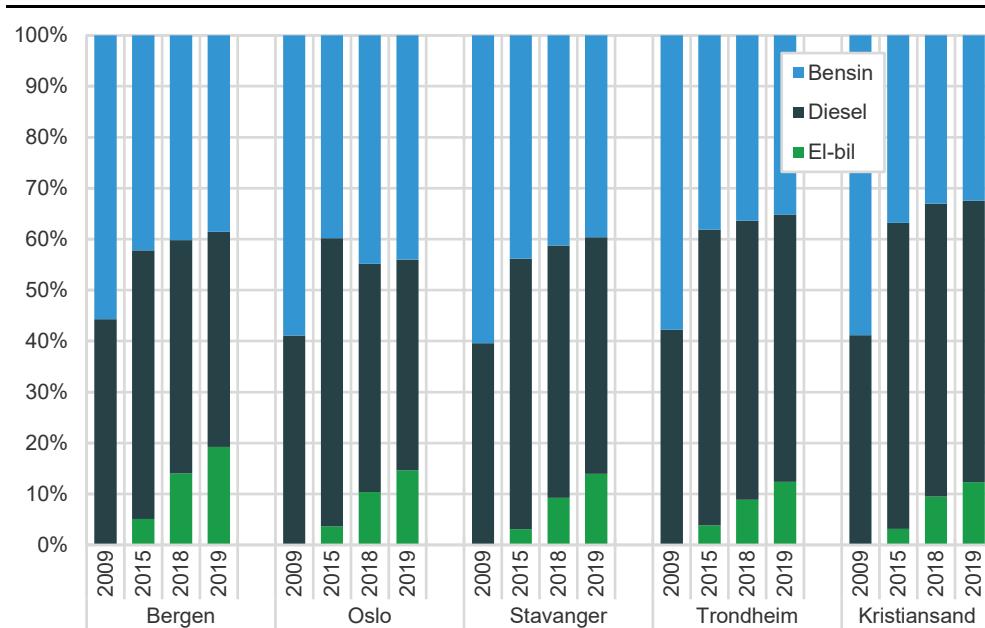
Vesentlig større andel kjøring er det med personbiler av type diesel og bensin blant de ni byområdene i perioden 2009 til 2019. Det er i 2009 en overvekt med kjøring av bensinbiler. Men vi ser at det allerede i 2015 er en vridning fra bensin mot diesel, og at andel kjøring med bensin gikk betydelig ned fra 2009 til 2019.

Parallelt med reduksjon i andel kjøring med bensinbiler har det vært en tilsvarende økning i andel dieserbiler i perioden 2009 til 2019. Unntaksvis for Hovedstadsområdet og Buskerudbyen der kjøring med bensinbiler tok seg noe opp igjen fra 2015 til 2019. Det er av like vel fra 2015 størst andel kjøring med personbil av type diesel for samtlige av de ni byområdene.

Høyest andel kjøring med diesel siste året 2019 finner vi i Tromsø med 63 prosent av den totale kjøringen. Bergensområdet og Hovedstadsområdet har lavest andel kjøring med diesel-personbil på 44 prosent i 2019.

Skiftet fra bensin til dieserbiler kan sannsynligvis sees i sammenheng med «Omlegging av bilavgiftene for et bedre miljø» ettersom dieserbiler slipper ut langt mindre CO₂ enn bensinbiler. Det ble i 2007, 2009 og 2010 innført en CO₂-komponent i engangsavgiften for å motivere til kjøp av dieserbiler som fra 1. januar 2007 ble rimeligere. Dette kan forklare den jevnt høye andel dieserbiler fra og med 2015 i alle de ni byområdene.

I 2012 ble det imidlertid innførte en NOX-komponent i engangsavgiften. Denne skulle bidra til å dempe favoriseringen av dieserbiler i avgiftspolitikken, da disse bilene avgir mer av gassen NOX og bidrar til lokal forurensning, spesielt på kalde dager. Den nye avgiftspolitikken kan ha bidratt til at det i Hovedstadsområdet og Buskerudbyen har vært en oppgang i kjøring med bensinbiler fra 2015.

Figur 6.4 Veitransport. Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype. Fem storbyer¹. 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel

¹ Kommuneinndeling 2020

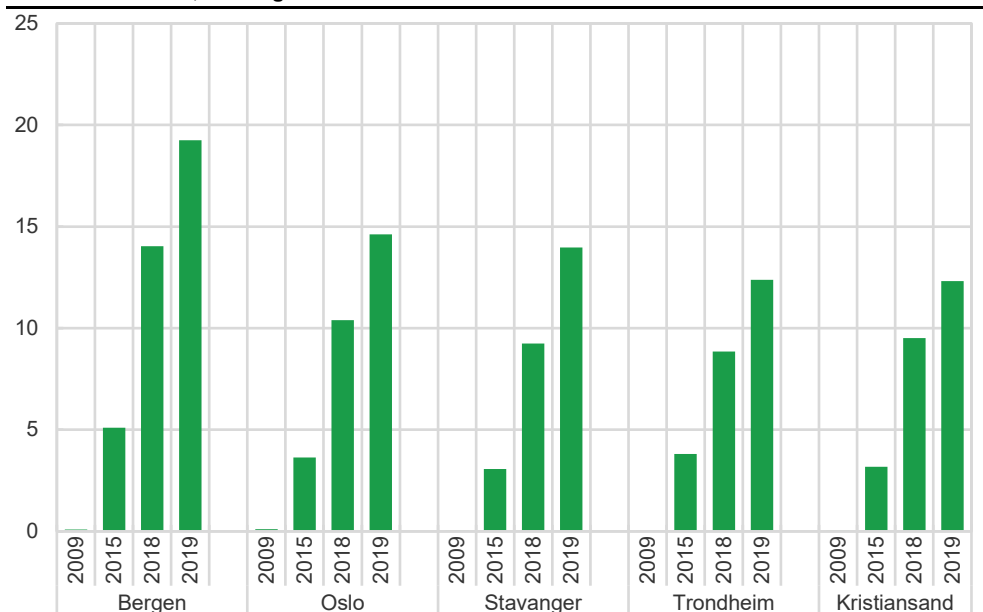
Kilde. Klimagassutslipp veitrafikk, Miljødirektoratet og Befolkning, Statistisk sentralbyrå

Kjøring med personbil fordelt på drivstofftyper i de fem storbyene ser vi i figur 6.4, sammenligner vi andel kjøring etter drivstofftyper med tilhørende byområder i figur 6.3, ser vi at andelene fordeler seg forholdsvis likt.

Andel kjøring med bensin er størst i 2009, men med en jevn reduksjon de påfølgende årene 2015, 2018 og 2019. I samme periode går andel kjøring med dieselmotorer opp og er den dominerende drivstofftypen i 2015 og 2018. I Oslo er det imidlertid et lite oppsving i kjøring med bensinbil i 2018 til 2019, samme trend som vi fant i Hovedstadsområdet (figur 6.3). Bensin utgjør dermed større andel av personbilkjøringen enn diesel i Oslo 2019.

Det er lavest andel kjøring totalt sett med el-biler i alle år, men med økning i andel el-bilbruk blant storbyene i perioden 2009 til 2019, og fra 2018 en forholdsvis betydelig vekst.

Figur 6.5 Veitransport. Kjøring med personbil type el-bil (nullutslipp). Fem storbyer¹. 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel

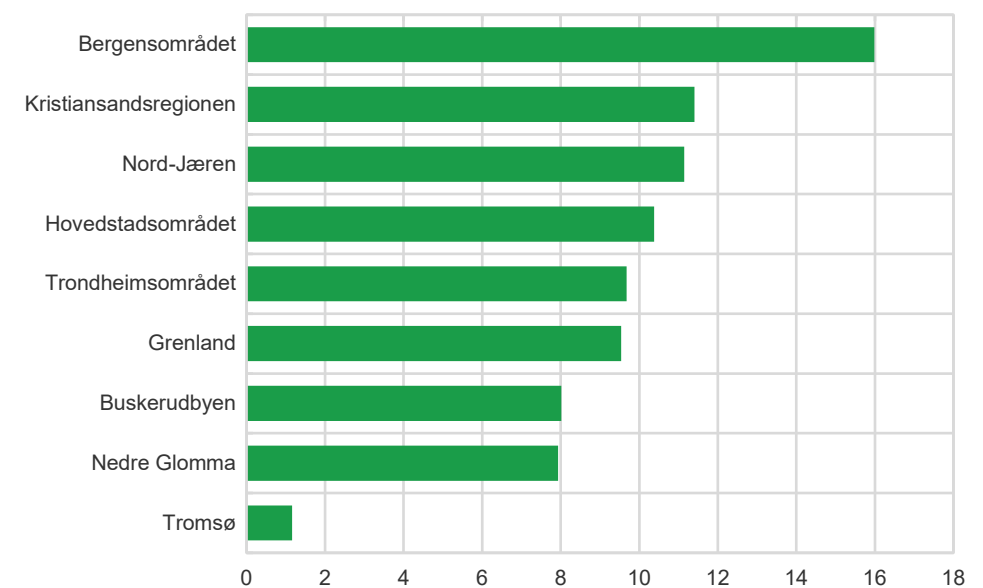


¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde. Klimagassutslipp veitrafikk, Miljødirektoratet og Befolkning, Statistisk sentralbyrå

I figur 6.5 ser vi andel kjøring med el-bil i de fem storbyene i perioden 2009 til 2019. Andel i 2009 er tilnærmet lik 0 i samtlige av storbyene. Størst andel kjøring med elbil er det i Bergen der over 19 prosent av all kjøring med personbil forgår med el-bil, det er dermed også i Bergen sterkest vekst i andel el-biler med 19 prosentpoeng i perioden 2009 til 2019. Kristiansand og Trondheim har minst andel el-bil kjøring med 12 prosent hver i 2019.

Figur 6.6 Eierskap av El-bil. De ni største byområdene¹. 2018. Andel



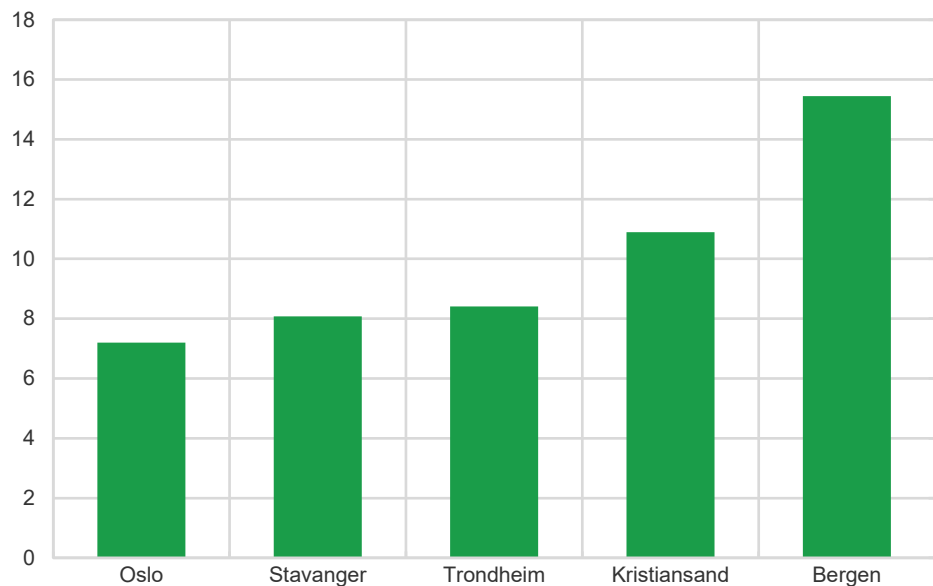
¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Andel eierskap til el-bil blant bosatte som eier bil i en av de ni største byområdene vises for årgang 2018 i figur 6.6. I Bergensområdet eier 16 prosent el-bil mot bare en prosent i Tromsø.

I likhet med figur 6.3 over andel kjøring fordelt på drivstofftyper i de ni største byområdene, der Bergensområdet har høyest og Tromsø lavest andel kjøring med el-bil, kan det ved sammenstilling se ut til å være sammenheng mellom andel kjøring av el-biler og andel el-bileiere.

Figur 6.7 Eierskap av El-bil. Fem storbyer¹. 2018. Andel



¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI)

Blant bileiere bosatt i de fem storbyene, er det i Bergen andel eierskap til el-bil er høyest med i overkant av 15 prosent, etterfulgt av Kristiansand med 11 prosent. I Oslo er det lavest andel eierskap til el-biler der bare 7 prosent er eiere av slike biler i 2018.

Sammenligner vi eierskap til el-bil med andel kjøring med el-bil i de fem storbyene i figur 6.5, ser vi at Bergen skårer høyest i både eierskap og andel el-bilkjøring. Det kan for Bergen se ut til at det er sammenheng mellom indikatorene, men for de øvrige storbyene er det ikke en tilsvarende sammenheng.

Boks: 6.4 Eierskap til el-biler

Eierskap til el-bil viser prosentandel av de som eier bil.

Eierskap til el-bil er ny indikator i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018 (RVU) og det er derfor kun tall for en årgang.

Eierskap til el-biler er beregnet og fordelt etter kommuner fra kommuneinndelingen før 2020. Kommuner som hører inn under de ni største byområdene er slått sammen og presenteres på byområdenivå og storbyer. For utfyllende informasjon om Datagrunnlaget til Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) se kapittel 5.1 boks 5.1

Referanser

- Engelien, E. (2020). Aktivitet i sentrumssoner. I om statistikken. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/arealsentrum>
- Engelien, E, og Steinnes, M. (2012). Tilgang til rekreasjonsareal og nærturterreng i tettsteder. Resultater og metode. Rapporten 2012/28. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/tilgang-til-rekreasjonsareal-og-naerturterreng-i-tettsteder>
- Engebakken, Tom Anders. (2019). Flere har tilgang til rekreasjonsareal. Artikkel. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/flere-har-tilgang-til-rekreasjonsareal--383204>
- Dysterud, Vik Marianne og Engelien, Erik (2000). Tettstedsavgrensning. Teknisk dokumentasjon 2000. Rapporten 2000/69. Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/tettstedsavgrensning>
- Haagensen, Trine (2015): Byer og miljø. Indikatorer for miljøutviklingen i «Framtidens byer». Rapporten 2015/20, Statistisk sentralbyrå.
- Høydahl, Even. (2020, 6. oktober). En liten økning i antallet som bor spredt rundt Oslo. Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/en-liten-okning-i-antallet-som-bor-spredt-rundt-oslo>
- Klima og miljødepartementet 1 (2020, 11. september). Klimaforliket: Hentet tirsdag 5. januar 2021 fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/klimaforliket/id2076645/>
- Klima og miljødepartementet 2 (2020, 11. november). Artikkel. Klimaendringer og norsk klimapolitikk. Hentet tirsdag 19. januar 2021 fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/innsiktsartikler-klima-miljo/klimaendringer-og-norsk-klimapolitikk/id2636812/>
- Meld. St. 18. (2015–2016). Friluftsliv. Natur som kilde til helse og livskvalitet. Klima- og miljødepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-18-20152016/id2479100/>
- Meld. St. 18 (2016-2017). Berekraftige byar og sterke distrikt. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-18-20162017/id2539348/>
- Meld. St. 33 (2016-2017). Nasjonal transportplan. 2018-2029. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/sec8?q=bymilj%C3%B8avtale>
- Miljødirektoratet (2020, 3. juli). Klimagassutslipp veitrafikk. Hentet 16. september 2020 fra <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=618§or=4>.
- Prop. nr. 1S (2011-2012). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Klima- og miljødepartementet. FOR BUDSJETTÅRET 2012 - Utgiftskapittel: 1400–1474 og 2465 Inntektskapittel: 4400–4471 og 5578. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop-1-s-20112012/id657564/>

- Prop. nr. 1S (2020-2021). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Kommunal- og moderniseringsdepartementet. FOR BUDSJETTÅRET 2021 — Utgiftskapitler: 1–2, 500–595, 2412, 2445 Inntektskapitler: 3500–3595, 5312, 5447, 5570, 5615–5616.
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-20202021/id2768453/?ch=1>
- Samferdselsdepartementet (2020, 10. desember). Byvekstavtaler, belønningsordningen, og bymiljøavtaler. Hentet onsdag 6. januar 2021 fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/belonningsordningen-bymiljoavtaler-og-byvekstavtaler/id2571977/>
- Statens vegvesen. (2020, 5. oktober). Byvekstavtaler. Hentet mandag 7. desember 2020 fra <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/by/byvekstavtaler>.
- Statistisk sentralbyrå (2020, 4. november). Utslipp av klimagasser. <http://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn>.
- Statistisk sentralbyrå (2020, 4. november). Utslipp til luft. 08940: Klimagasser, etter utslippskilde, energiprodukt og komponent 1990 – 2019. <https://www.ssb.no/statbank/table/08940/>.
- Transportøkonomiske institutt: *Reisevaneundersøkelsen 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018*. (Bearbeidet data på grunnlag av grunnlagsdata fra reisevaneundersøkelsen 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018). Personlig meddelelse. Data mottatt fra Transportøkonomiske institutt. Bjørg Langset Bjorg.Langset@toi.no. 30.10. 2020
- Miljøpakkens sekretariat, Trondheim. Passeringsstatistikk for alle bomstasjoner som er endel av Byvekstavtalen. Personlig meddelelse. Data mottatt fra: Rådgiver statistikk og analyse, Baard Marstrand baard.marstrand@trondheim.kommune.no. 08.09.2020
- Sekretariat Miljøloftet Bergen, Statens vegvesen Region vest. Trafikktellinger fra bompengestasjoner som er med i Bymiljøpakken. Personlig meddelelse. Data mottatt fra: Solheim Håkon Simen Haraldsøn hakon.solheim@vegvesen.no. 27.08.2020
- Fjellinjen AS, Oslo. Nøkkeltall passeringer Oslopakke 3. Personlig meddelelse. Data mottatt fra: Business Controller Stian Strøm Arnesen stian.arnesen@fjellinjen.no. 28.09.2020
- Bymiljøpakken Nord-Jæren, Vegvesenet. Passeringstall for alle bomstasjoner som er med i Bymiljøpakken. Personlig meddelelse. Data mottatt fra: Controller Bymiljøpakken Gaute Risa, Bymiljøpakken <bymiljopakken@vegvesen.no>. 21.08.2020
- Post Nobil. Antall offentlige tilgjengelige ladepunkter. Personlig meddelelse. Data mottatt fra: Erik Lorentzen, post@nobil.no. 26.06. 2020

Vedlegg A: Tabeller

Tabell A 1 Befolkning. De ni største byområde med kommuner^{1,2}. Status per 01.01.2020. Gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst i en femårs periode, for perioden 01.01.2000 - 01.01.2020. Antall

Kommunenavn	Folkemengde per 01.01. 2020	Gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst i en femårs periode			
		2000-2004	2005-2009	2010-2014	2015-2019
Hovedstadsområdet					
Oslo	693 494	4 476	11 403	12 163	9 164
Asker (ny)	94 441	609	1 125	1 482	893
Asker	.	315	753	990	.
Hurum	.	87	49	64	.
Røyken	.	207	323	429	.
Bærum	127 731	639	1 305	1 894	1 409
Lørenskog	41 460	234	411	482	1 264
Lillestrøm (ny)	85 983	896	1 749	1 337	1 194
Sørum	.	158	489	344	.
Fet	.	59	134	192	.
Skedsmo	.	679	1 126	800	.
Nordre follo (ny)	59 288	408	504	690	587
Ski	.	281	245	350	.
Oppegård	.	127	259	340	.
Ås	20 439	181	383	423	387
Ullensaker	39 625	879	906	844	1 263
Bergensområdet					
Bergen	283 929	1 943	3 478	3 702	1 763
Askøy	29 553	459	595	573	339
Øygarden (ny)	38 316	519	523	749	481
Øygarden	.	70	58	93	.
Fjell	.	373	356	521	.
Sund	.	75	108	135	.
Alver (ny)	29 224	226	436	482	214
Meland	.	102	154	221	.
Radøy	.	14	34	38	.
Lindås	.	110	249	223	.
Bjømafjorden (ny)	24 908	207	378	486	395
Fusa	.	5	23	3	.
Os	.	202	355	483	.
Nord-Jæren					
Stavanger (nye)	143 574	1 064	2 119	1 867	706
Stavanger	.	1 035	1 972	1 650	.
Finnøy	.	- 19	10	65	.
Rennesøy	.	48	137	152	.
Sandnes	79 537	924	1 411	1 791	1 183
Sola	27 153	183	600	575	289
Randaberg	11 221	65	180	112	133
Trondheimsregionen					
Trondheim (ny)	205 163	1 541	3 059	2 844	2 842
Trondheim	.	1 460	2 955	2 805	.
Klæbu	.	81	104	39	.
Malvik	14 148	193	91	190	130
Melhus	16 733	162	173	215	163
Stjørndal	24 145	265	363	316	238
Buskerudbyen					
Drammen (ny)	101 386	702	1 322	1 210	723
Drammen	.	466	1 084	890	.
Nedre Eiker	.	204	233	293	.
Svelvik	.	31	5	27	.
Øvre eiker	19 423	115	197	285	277
Lier	26 811	83	308	422	287
Kongsberg	27 723	190	294	399	202
Kristiansandregionen					
Kristiansand (ny)	111 633	878	1 315	1 455	1 323
Kristiansand	.	734	1 046	1 230	.
Songdalen	.	20	77	83	.
Søgne	.	124	192	142	.
Iveland	1 331	5	20	12	3
Birkenes	5 226	10	70	69	38
Vennesla	14 774	57	138	196	136
Lillesand	11 074	45	84	175	147

Tabell A 5 Tettstedsareal. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted i kommune. Km²

	2013	2017	2020
Hovedstadsområdet			
Oslo	131	132	130
Asker (ny)	49	51	51
Bærum	48	47	48
Lillestrøm (ny)	32	33	33
Nordre Follo (ny)	21	22	22
Ullensaker	14	14	15
Lørenskog	12	12	13
Ås	8	9	9
Bergensområdet			
Bergen	96	97	98
Øygarden (ny)	17	20	21
Askøy	17	17	17
Alver (ny)	10	11	11
Bjørnafjorden (ny)	12	13	13
Trondheimsområdet			
Trondheim (ny)	60	61	62
Stjørdal	9	9	10
Melhus	6	6	6
Malvik	6	6	6
Kristiansandregionen³			
Kristiansand (ny)	45	46	47
Vennesla	7	7	7
Lillesand	5	5	5
Birkenes	2	2	2
Nord Jæren			
Stavanger (ny)	42	44	44
Sandnes	26	28	29
Sola	12	13	13
Randaberg	3	3	3
Nedre Glomma			
Fredrikstad	39	41	41
Sarpsborg	27	27	27
Buskerudbyen			
Drammen (ny)	38	38	39
Kongsberg	14	14	15
Lier	13	13	14
Øvre Eiker	10	10	11
Grenland			
Skien	26	26	27
Porsgrunn	22	21	21
Bamble	8	8	8
Siljan	1	1	1
Tromsø			
Tromsø	22	23	23

¹ Kommuneinndeling 2020² Kommuner med (ny) bak seg, er nye og består av sammenslåtte kommuner etter kommunereformen 2020³ Iveland kommune har ikke eget tettsted og er derfor ikke med i figur

Kilde: Tettstedsareal, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 6 Tettstedsareal. Nye¹ og sammenslåtte kommuner² i de ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted i kommune. Km²

	2013	2017	2020
Hovedstadsområdet			
Asker (ny)	49	51	51
Asker	32	33	
Røyken	11	11	
Hurum	6	6	
Lillestrøm (ny)	32	33	33
Skedsmo	20	21	
Sørum	7	7	
Fet	5	5	
Nordre Follo (ny)	21	22	22
Ski	12	12	
Oppegård	10	10	
Bergensområdet			
Øygarden (ny)	17	20	21
Fjell	12	13	
Sund	3	4	
Øygarden	2	3	
Alver (ny)	10	11	11
Lindås	5	6	
Meland	3	3	
Radøy	2	2	
Bjørnafjorden (ny)	12	13	13
Os	12	12	
Fusa	1	1	
Trondheimsområdet			
Trondheim (ny)	60	61	62
Trondheim	58	59	
Klæbu	2	2	
Kristiansandregionen			
Kristiansand (ny)	45	46	47
Kristiansand	36	37	
Søgne	6	6	
Songdalen	2	3	
Nord Jæren			
Stavanger (ny)	42	44	44
Stavanger	41	42	
Rennesøy	1	1	
Finnøy	1	1	
Buskerudbyen			
Drammen (ny)	38	38	39
Drammen	24	24	
Nedre Eiker	11	11	
Svelvik	4	4	

¹ Kommunene med betegnelsen (ny) er nye kommuner etter kommuneinndeling 2020

² De påfølgende kommunene er sammenslåtte kommuner fra før kommuneinndeling 2020

Kilde: Tettstedsareal, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 7 Bosatte per km² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene¹. 2013, 2017 og 2020. Antall

	2013	2017	2020
Hovedstadsområdet	3 204	3 393	3 545
Tromsø	2 791	2 941	3 027
Trondheimsområdet	2 655	2 769	2 849
Nord Jæren	2 686	2 722	2 751
Bergensområdet	2 213	2 263	2 308
Kristiansandregionen	1 989	2 044	2 106
Buskerudbyen	1 987	2 062	2 063
Nedre Glomma	1 797	1 830	1 886
Grenland	1 670	1 698	1 699

¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Tettstedsareal og bosatte, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 8 Bosatte per km² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2013, 2017 og 2020. Antall

	2013	2017	2020
Hovedstadsområdet			
Oslo	4 698	5 032	5 284
Lørenskog	2 745	2 985	3 219
Bærum	2 414	2 580	2 642
Nordre Follo (ny)	2 408	2 486	2 492
Ullensaker	2 047	2 200	2 482
Lillestrøm (ny)	2 208	2 290	2 433
Ås	1 830	1 884	1 952
Asker (ny)	1 646	1 709	1 762
Trondheimsområdet			
Trondheim (ny)	2 955	3 079	3 180
Malvik	1 989	2 080	2 166
Stjørdal	1 688	1 782	1 790
Melhus	1 668	1 734	1 765
Nord Jæren			
Stavanger (ny)	3 063	3 064	3 119
Randaberg	2 643	2 735	2 822
Sandnes	2 484	2 591	2 584
Sola	1 808	1 823	1 861
Tromsø			
Tromsø	2 791	2 941	3 027
Bergensområdet			
Bergen	2 726	2 798	2 844
Askøy	1 395	1 474	1 524
Alver (ny)	1 370	1 446	1 507
Bjørnafjorden (ny)	1 305	1 418	1 469
Øygarden (ny)	1 320	1 339	1 372
Buskerudbyen			
Drammen (ny)	2 441	2 540	2 562
Lier	1 612	1 649	1 669
Kongsberg	1 553	1 637	1 590
Øvre Eiker	1 360	1 397	1 428
Kristiansandregionen³			
Kristiansand (ny)	2 131	2 178	2 253
Vennesla	1 648	1 751	1 753
Lillesand	1 458	1 500	1 540
Birkenes	1 323	1 384	1 431
Nedre Glomma			
Sarpsborg	1 779	1 833	1 903
Fredrikstad	1 809	1 828	1 876
Grenland			
Skien	1 842	1 868	1 861
Porsgrunn	1 563	1 612	1 628
Bamble	1 442	1 423	1 407
Siljan	1 381	1 344	1 347

¹ Kommuneinndeling 2020

² Kommuner (ny) er nye etter kommunereformen 2020

³ Iveland kommune har ikke eget tettsted og er derfor ikke med i figur

Kilde: Tettstedsareal og bosatte, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 9 Bosatte per km² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2013, 2017 og 2020. Antall

	2013	2017	2020
Trondheimsområdet			
Trondheim (ny)	2 955	3 079	3 180
<i>Trondheim</i>	2 981	3 108	
<i>Klæbu</i>	2 184	2 241	
Nord Jæren			
Stavanger (ny)	3 063	3 064	3 119
<i>Stavanger</i>	3 138	3 142	
<i>Finnøy</i>	925	1 097	
<i>Rennesøy</i>	1 542	1 775	
Buskerudbyen			
Drammen (ny)	2 441	2 540	2 562
<i>Drammen</i>	2 709	2 804	
<i>Nedre Eiker</i>	2 156	2 286	
<i>Svelvik</i>	1 563	1 581	
Kristiansandregionen			
Kristiansand (ny)	2 131	2 178	2 253
<i>Kristiansand</i>	2 247	2 345	
<i>Songdalen</i>	1 877	1 440	
<i>Søgne</i>	1 544	1 582	
Hovedstadsområdet			
Asker (ny)	1 646	1 709	1 762
<i>Asker</i>	1 754	1 817	
<i>Hurum</i>	1 226	1 206	
<i>Røyken</i>	1 573	1 684	
Lillestrøm (ny)	2 208	2 290	2 433
<i>Sørum</i>	1 822	1 993	
<i>Fet</i>	1 827	1 932	
<i>Skedsmo</i>	2 432	2 471	
Nordre Follo (ny)	2 408	2 486	2 492
<i>Ski</i>	2 240	2 371	
<i>Oppegård</i>	2 608	2 617	
Bergensområdet			
Øygarden (ny)	1 320	1 339	1 372
<i>Øygarden</i>	1 269	1 154	
<i>Fjell</i>	1 394	1 440	
<i>Sund</i>	1 062	1 121	
Alver (ny)	1 370	1 446	1 507
<i>Meland</i>	1 462	1 563	
<i>Radøy</i>	921	974	
<i>Lindås</i>	1 493	1 543	
Bjørnafjorden (ny)	1 305	1 418	1 469
<i>Fusa</i>	681	729	
<i>Os</i>	1 343	1 460	

¹ Kommuneinndeling før og etter 2020² Kommunene med betegnelsen (ny) er nye kommuner etter kommuneinndeling 2020³ De påfølgende kommunene er sammenslåtte kommuner fra før kommuneinndeling 2020

Kilde: Tettstedsareal og bosatte, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 10 Nye bygninger¹ etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene². 2014, 2017 og 2019. Andel

	Innenfor fjorårets tettstedsgrenser	I utvidelsen mellom fjorårets og eksisterende tettstedsgrenser	Innen 1 km fra eksisterende tettsted	Mellom 1-3 km fra eksisterende tettsted
Hovedstadsområdet				
2014	83	8	6	3
2017	82	9	6	3
2019	85	8	4	3
Grenland				
2014	73	11	9	7
2017	73	18	6	4
2019	78	10	8	5
Tromsø				
2014	72	22	4	2
2017	66	21	8	5
2019	75	11	9	4
Trondheimsområdet				
2014	77	9	9	4
2017	70	17	8	5
2019	71	10	6	12
Bergensområdet				
2014	73	13	8	6
2017	63	22	9	6
2019	71	13	9	7
Nedre Glomma				
2014	72	8	11	9
2017	66	11	8	15
2019	70	6	8	16
Nord Jæren				
2014	71	21	4	3
2017	68	19	4	9
2019	69	14	6	11
Buskerudbyen				
2014	70	17	8	5
2017	61	26	8	4
2019	67	22	6	5
Kristiansandregionen				
2014	66	16	9	9
2017	63	19	10	8
2019	61	15	14	11
Gjennomsnitt for de ni største byområdene				
2014	76	12	7	5
2017	72	16	7	5
2019	74	11	7	7

¹ Ikke alle nye bygg er med i statistikken, kun nye bygg som ligger innenfor de gitte avstandskriteriene

² Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 11 Nye bygninger¹ etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene med kommuner^{2,3}. 2014, 2017 og 2019. Andel

		Innenfor fjorårets tettstedsgrenser	I utvidelsen mellom fjorårets og eksisterende tettstedsgrenser	Innen 1 km fra eksisterende tettsted	Mellom 1-3 km fra eksisterende tettsted
Nedre Glomma					
Sarpsborg	2014	84	3	6	7
	2017	88	6	3	4
	2019	84	10	2	4
Fredrikstad	2014	67	16	10	7
	2017	61	27	8	4
	2019	70	10	15	5
Hovedstadsområdet					
Oslo	2014	98	1	1	0
	2017	97	2	0	1
	2019	97	1	1	1
Asker (ny)	2014	72	11	14	4
	2017	78	4	16	2
	2019	80	4	11	5
Bærum	2014	92	5	0	3
	2017	90	9	0	1
	2019	92	3	2	2
Lørenskog	2014	89	9	2	0
	2017	99	0	1	0
	2019	93	7	0	0
Lillestrøm (ny)	2014	77	12	5	6
	2017	54	36	4	6
	2019	57	35	5	3
Nordre Follo (ny)	2014	85	3	7	4
	2017	75	10	6	9
	2019	90	6	3	1
Ås	2014	70	14	7	10
	2017	78	2	6	14
	2019	70	6	4	21
Ullensaker	2014	80	10	6	3
	2017	69	25	1	5
	2019	79	2	12	6
Buskerudbyen					
Drammen (ny)	2014	78	13	6	4
	2017	90	5	2	3
	2019	77	14	7	2
Øvre Eiker	2014	79	2	10	9
	2017	40	47	5	8
	2019	35	52	5	8
Lier	2014	66	17	8	9
	2017	43	42	13	2
	2019	64	16	11	9
Kongsberg	2014	50	35	9	5
	2017	54	25	17	5
	2019	88	4	3	5
Grenland					
Skien	2014	77	9	8	7
	2017	69	14	6	11
	2019	77	7	5	11
Porsgrunn	2014	74	7	6	14
	2017	66	6	6	22
	2019	78	0	7	16
Bamble	2014	15	10	65	10
	2017	66	7	3	24
	2019	45	9	14	32
Siljan	2014	50	0	43	7
	2017	26	11	58	5
	2019	17	50	25	8

		Innenfor fjorårets tettsteds grenser	I utvidelsen mellom fjorårets og eksisterende tettsteds grenser	Innen 1 km fra eksisterende tettsted	Mellom 1-3 km fra eksisterende tettsted
Kristiansandregionen⁴					
Kristiansand (ny)	2014	71	14	9	6
	2017	65	18	11	5
	2019	66	14	14	6
Birkenes	2014	45	35	9	11
	2017	72	3	10	14
	2019	56	0	22	22
Vennesla	2014	73	8	13	7
	2017	44	45	3	7
	2019	44	33	10	13
Lillesand	2014	46	20	9	25
	2017	64	5	9	22
	2019	38	9	11	42
Nord Jæren					
Stavanger (ny)	2014	93	1	3	4
	2017	81	3	3	12
	2019	66	9	7	18
Sandnes	2014	52	45	2	1
	2017	60	31	2	6
	2019	76	18	4	2
Sola	2014	74	11	9	6
	2017	61	23	10	6
	2019	58	27	7	8
Randaberg	2014	74	1	15	9
	2017	58	0	17	25
	2019	87	2	5	7
Bergensområdet					
Bergen	2014	91	5	3	1
	2017	78	19	3	0
	2019	76	12	9	3
Askøy	2014	72	16	9	3
	2017	52	31	11	6
	2019	69	20	7	5
Øygarden (ny)	2014	35	35	18	12
	2017	36	32	17	16
	2019	51	9	16	25
Alver (ny)	2014	39	26	9	26
	2017	50	18	22	11
	2019	54	15	16	14
Bjørnafjorden (ny)	2014	66	9	12	13
	2017	62	10	11	16
	2019	52	29	3	16
Trondheimsområdet					
Trondheim (ny)	2014	82	10	6	2
	2017	77	17	4	2
	2019	72	12	5	11
Malvik	2014	68	3	21	7
	2017	65	21	9	5
	2019	85	6	7	2
Melhus	2014	49	15	23	13
	2017	43	28	13	17
	2019	58	1	17	24
Stjørdal	2014	74	8	9	10
	2017	50	2	31	17
	2019	56	5	12	28
Tromsø					
Tromsø	2014	72	22	4	2
	2017	66	21	8	5
	2019	75	11	9	4

1 Ikke alle nye bygg er med i statistikken, kun nye bygg som ligger innenfor de gitte avstandskriteriene

2 Kommuneinndeling før 2020

3 Kommuner med (ny) bak kommunenavnet er summert fra kommuneinndeling før 2020 til ny kommuninndeling 2020

4 Iveland kommune har ikke tettsted og er ikke med i figur

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 12 Nye bygninger¹ etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene med kommuner^{2,3}. 2014, 2017 og 2019. Andel

	2014	2017	2019
Hovedstadsområdet			
Asker (ny)	72	78	80
Asker	81	81	92
Røyken	48	69	57
Hurum	33	43	44
Lillestrøm (ny)	77	54	57
Sørum	49	58	56
Fet	33	35	22
Skedsmo	91	56	86
Nordre Follo (ny)	85	75	90
Ski	72	65	89
Oppegård	100	92	91
Buskerudbyen			
Drammen (ny)	78	90	77
Drammen	73	94	84
Nedre Eiker	96	83	66
Svelvik	47	82	62
Kristiansandregionen			
Kristiansand (ny)	71	65	66
Kristiansand	74	71	69
Songdalen	73	62	83
Søgne	55	42	55
Nord Jæren			
Stavanger (ny)	93	81	66
Stavanger	98	96	89
Finnøy	39	11	26
Rennesøy	14	11	37
Øygarden (ny)	35	36	51
Øygarden	55	28	58
Fjell	42	40	50
Sund	8	28	48
Alver (ny)	39	50	54
Meland	36	49	64
Radøy	44	36	25
Lindås	42	59	58
Bjørnafjorden (ny)	66	62	52
Fusa	33	0	33
Os	66	62	53
Trondheimsområdet			
Trondheim (ny)	82	77	72
Trondheim	82	78	76
Klæbu	83	33	65

¹ Ikke alle nye bygg er med i statistikken, kun nye bygg som ligger innenfor de gitte avstandskriteriene

² Kommuneinndeling før 2020

³ Kommuner med (ny) bak kommunenavnet er etter ny kommuninndeling 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 13 Nye bygninger¹ etter avstand til eksisterende tettsted. Fem storbyer^{2,3}. 2014, 2017 og 2019. Andel

	Innenfor fjorårets tettstedsgrenser	I utvidelsen mellom fjorårets og eksisterende tettstedsgrenser	Innen 1 km fra eksisterende tettsted	Mellom 1-3 km fra eksisterende tettsted
Oslo				
2014	98	1	1	0
2017	97	2	0	1
2019	97	1	1	1
Stavanger (ny)				
2014	93	1	3	4
2017	81	3	3	12
2019	66	9	7	18
Bergen				
2014	91	5	3	1
2017	78	19	3	0
2019	76	12	9	3
Trondheim (ny)				
2014	82	10	6	2
2017	77	17	4	2
2019	72	12	5	11
Kristiansand (ny)				
2014	71	14	9	6
2017	65	18	11	5
2019	66	14	14	6
Gjennomsnitt de fem storbyene				
2014	88	6	4	2
2017	81	12	4	3
2019	77	10	7	7

¹ Ikke alle nye bygg er med i statistikken, kun nye bygg som ligger innenfor de gitte avstandskriteriene

² Kommuneinndeling før 2020

³ Kommuner med (ny) bak er summert fra kommuneinndeling før 2020 til etter ny kommuninndeling 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 14 Arealbruk i tettstedet innen kommune. Km². De ni største byområdene¹. 2013, 2017 og 2020. Andel

	Boligbebyggelse	Annen bebyggelse	Samferdsel, telekommunikasjon og teknisk infrastruktur	Grønne områder
Nedre Glomma				
2020	43	22	16	19
2017	43	22	16	19
2013	43	22	17	19
Hovedstadsområdet				
2020	42	19	19	20
2017	42	19	19	20
2013	43	19	18	20
Buskerudbyen				
2020	43	22	17	18
2017	43	23	17	17
2013	43	22	18	16
Grenland				
2020	42	23	17	18
2017	42	22	17	18
2013	42	21	18	18
Tromsø				
2020	41	21	19	19
2017	41	23	18	18
2013	40	22	19	19
Bergensområdet				
2020	40	19	16	26
2017	40	18	16	26
2013	40	18	17	25
Kristiansandregionen				
2020	38	20	17	25
2017	38	19	17	25
2013	39	19	17	25
Nord Jæren				
2020	37	25	19	19
2017	38	25	19	18
2013	38	25	20	17
Trondheimsområdet				
2020	36	27	18	19
2017	36	27	18	19
2013	36	27	18	19

¹ Arealbruk i tettsted før og etter kommuneinndelingen 2020

Kilde: Arealbruk i tettsted, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 15 Arealbruk i tettstedet innen kommune^{1,2}. De ni største byområdene med kommuner. 2013, 2017 og 2020. Andel

		Boligbebyggelse	Annen bebyggelse	Samferdsel, telekommunikasjon og teknisk infrastruktur	Grønne områder
Hovedstadsområdet					
Oslo	2020	39	19	24	18
	2017	39	20	23	18
	2013	41	19	21	19
Asker (ny)	2020	45	17	14	24
	2017	44	14	14	27
	2013	45	14	14	26
Bærum	2020	47	16	15	22
	2017	47	16	15	22
	2013	47	16	16	21
Lørenskog	2020	45	19	18	19
	2017	45	19	18	18
	2013	45	20	19	16
Lillestrøm (ny)	2020	40	23	17	20
Nordre Follo (ny)	2020	45	19	16	19
Ås	2020	43	27	15	15
	2017	44	23	16	17
	2013	45	21	17	18
Ullensaker	2020	45	24	16	15
	2017	44	23	16	17
	2013	44	21	17	17
Buskerudbyen					
Drammen (ny)	2020	45	20	18	17
	2017	44	22	21	14
	2013	44	22	22	12
Øvre Eiker	2020	42	22	15	20
	2017	42	22	14	21
	2013	43	19	15	23
Lier	2020	36	30	16	17
	2017	36	29	18	17
	2013	37	27	19	18
Kongsberg	2020	42	21	15	22
	2017	45	24	16	15
	2013	44	25	17	14
Grenland					
Skien	2020	44	21	16	19
	2017	44	21	17	19
	2013	44	20	18	19
Porsgrunn	2020	42	25	17	16
	2017	41	25	17	17
	2013	41	24	18	17
Bamble	2020	41	23	16	21
	2017	41	23	16	21
	2013	41	21	17	22
Siljan	2020	46	20	14	19
	2017	46	19	15	19
	2013	46	19	15	19
Kristiansandregionen³					
Kristiansand (ny)	2020	38	20	18	25
	2017	38	18	19	25
	2013	39	19	18	24
Birkenes	2020	39	20	14	27
	2017	39	20	15	26
	2013	39	18	16	28
Vennesla	2020	42	17	15	26
	2017	43	17	15	24
	2013	43	17	16	24
Lillesand	2020	37	22	15	26
	2017	36	22	15	27
	2013	38	22	16	24

		Boligbebyggelse	Annen bebyggelse	Samferdsel, telekommunikasjon og teknisk infrastruktur	Grønne områder
Trondheimsområdet					
Trondheim (ny)	2020	41	21	18	21
	2017	40	20	18	22
	2013	40	19	18	23
Malvik	2020	45	22	14	19
	2017	45	22	15	19
	2013	45	22	15	18
Melhus	2020	41	23	14	22
	2017	41	21	15	23
	2013	40	20	16	24
Stjørdal	2020	36	27	17	20
	2017	37	27	17	20
	2013	36	27	18	19
Nedre Glomma					
Sarpsborg	2020	44	20	17	18
	2017	43	21	17	19
	2013	43	20	18	19
Fredrikstad	2020	42	23	15	20
	2017	42	23	15	20
	2013	43	23	16	18
Tromsø					
Tromsø	2020	41	21	19	19
	2017	41	23	18	18
	2013	40	22	19	19
Bergensområdet					
Bergen	2020	41	19	17	23
	2017	41	19	17	24
	2013	41	18	18	23
Askøy	2020	39	18	16	28
	2017	38	17	16	29
	2013	39	17	16	28
Øygarden (ny)	2020	36	19	13	32
	2017	37	13	13	36
	2013	40	15	13	32
Alver (ny)	2020	38	20	14	27
Bjørnafjorden (ny)	2020	37	19	13	31
Nord Jæren					
Stavanger (ny)	2020	39	23	20	19
	2017	39	23	20	18
	2013	40	24	20	15
Sandes	2020	38	25	18	20
	2017	39	23	19	19
	2013	39	21	20	20
Sola	2020	30	34	20	17
	2017	30	34	20	17
	2013	31	34	20	15
Randaberg	2020	41	25	16	19
	2017	41	26	16	17
	2013	40	25	16	20

¹. Arealbruk i tettsted etter kommuneinndeling 2020.

². Arealbruk i tettsted etter kommunereformen 2020 medfører at nye kommuner som Asker, Drammen, Kristiansand, Trondheim, Øygarden og Stavanger vil ha brudd i tidsserien for 2020, mens Lillestrøm, Nord Follo, Alver og Bjørnafjorden kun har tall for 2020

³. Iveland kommune har ikke tettsted og er ikke med i figur

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 16 Arealbruk i tettstedet innen kommune¹. Nye og sammenslåtte kommuner^{2,3} i de ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Andel

		Boligbebyggelse	Annen bebyggelse	Samferdsel, telekommunikasjon og teknisk infrastruktur	Grønne områder
Hovedstadsområdet					
Asker (ny)	2020	44,5	16,6	14,4	24,4
Asker	2017	44,2	14,4	14,1	27,2
Hurum	2017	41,0	25,4	14,4	19,2
Røyken	2017	46,6	18,8	13,9	20,7
Lillestrøm (ny)	2020	39,8	23,2	16,7	20,3
Sørum	2017	46,5	22,4	15,1	16,0
Fet	2017	49,5	13,8	13,8	23,0
Skedsmo	2017	34,9	24,8	18,0	22,3
Nordre Follo (ny)	2020	45,3	19,5	15,8	19,5
Ski	2017	43,3	24,1	15,3	17,3
Oppegård	2017	48,7	14,0	16,4	20,9
Buskerudbyen					
Drammen (ny)	2020	45,0	19,9	18,4	16,7
Drammen	2017	43,9	21,5	21,0	13,6
Nedre Eiker	2017	49,7	18,3	15,3	16,7
Svelvik	2017	42,7	17,2	14,3	25,7
Kristiansandregionen					
Kristiansand (ny)	2020	37,6	20,0	17,7	24,7
Kristiansand	2017	38,4	18,4	18,5	24,7
Songdalen	2017	35,3	28,4	11,7	24,6
Søgne	2017	36,9	20,9	14,7	27,5
Trondheimsområdet					
Trondheim (ny)	2020	40,8	20,7	17,5	21,0
Trondheim	2017	40,4	19,7	17,6	22,3
Klæbu	2017	48,1	18,4	14,1	19,4
Bergensområdet					
Øygarden (ny)	2020	36,4	18,7	13,1	31,7
Øygarden	2017	37,4	13,2	13,2	36,3
Fjell	2017	36,5	20,5	13,4	29,6
Sund	2017	35,6	12,4	11,3	40,6
Alver (ny)	2020	38,4	19,9	14,3	27,4
Meland	2017	38,6	16,1	13,5	31,7
Radøy	2017	32,2	18,6	13,6	35,7
Lindås	2017	40,9	21,9	15,0	22,1
Bjømafjorden (ny)	2020	37,1	19,0	12,9	30,9
Fusa	2017	27,4	28,8	15,1	28,8
Os	2017	39,1	18,8	13,0	29,1
Nord Jæren					
Stavanger (ny)	2020	39,3	22,6	19,5	18,6
Stavanger	2017	39,3	23,0	19,6	18,1
Finnøy	2017	34,2	25,0	15,8	25,0
Rennesøy	2017	35,7	22,9	16,4	25,0

¹ Arealbruk i tettsted før og etter kommuneinndelingen 2020.

² Arealbruk i tettsted etter kommunereformen 2020 medfører at nye kommuner som Asker, Drammen, Kristiansand, Trondheim, Øygarden og Stavanger vil ha brudd i tidsserien for 2020, mens Lillestrøm, Nord Follo, Alver og Bjømafjorden kun har tall for 2020

³ Kommuner med (ny) bak seg er nye etter kommunereformen 2020, øvrige kommuner er sammenslåtte kommuner i kommunereformen 2020

Kilde: Arealbruk i tettsteder, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 17 Boligens nærhet til sentrum. De ni største byområdene med kommuner¹. Gjennomsnittlig avstand fra bolig og igangsatte nye boliger siste fire år til nærmeste sentrumssone. 2020. Km

	Boligers avstand til nærmeste sentrumssone. Km.	Nye boliger. Avstand til nærmeste sentrumssone. Km
Kristiansandregionen		
Iveland	12,8	12,3
Birkenes	10,7	8,9
Vennesla	3,3	1,4
Lillesand	1,9	1,4
Grenland		
Siljan	9,1	8,0
Bamble	2,8	1,6
Porsgrunn	1,6	1,1
Kristiansand	1,4	1,0
Skien	1,2	1,0
Trondheimsområdet		
Melhus	6,6	3,8
Malvik	2,9	2,0
Stjørndal	3,0	1,9
Trondheim	0,5	0,3
Bergensområdet		
Alver	5,2	2,4
Øygarden	4,9	2,8
Bjømafjorden	4,2	2,7
Askøy	2,9	2,7
Bergen	0,6	0,3
Buskerudbyen		
Kongsberg	2,6	1,9
Øvre Eiker	2,6	1,5
Lier	1,9	1,4
Drammen	1,1	0,6
Tromsø		
Tromsø	2,1	1,4
Nedre Glomma		
Sarpsborg	1,6	0,9
Fredrikstad	1,4	0,8
Nord Jæren		
Sandes	1,5	1,3
Stavanger	1,0	1,1
Sola	1,1	0,9
Randaberg	1,0	0,4
Hovedstadsområdet		
Asker	1,5	1,0
Ås	1,3	0,7
Ullensaker	1,3	0,7
Nordre Follo	1,1	0,7
Lillestrøm	1,1	0,5
Bærum	0,5	0,2
Lørenskog	0,4	0,1
Oslo	0,1	0,1

¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Arealbruksprofiler, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 18 Boligens nærhet til arbeid. De ni største byområdene med kommuner¹. Gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynger. 2020. Km

	Boligens nærhet til arbeid. Km
Kristiansandregionen	
Iveland	3,0
Birkenes	2,9
Lillesand	1,0
Vennesla	0,7
Kristiansand	0,1
Grenland	
Siljan	1,4
Bamble	0,6
Skien	0,3
Porsgrunn	0,1
Bergensområdet	
Alver	1,0
Bjømafjorden	0,6
Øygarden	0,6
Askøy	0,2
Bergen	0,0
Trondheimsområdet	
Stjørdal	0,8
Melhus	0,6
Malvik	0,3
Trondheim	0,0
Trømsø	
Trømsø	0,7
Buskerudbyen	
Kongsberg	0,5
Øvre Eiker	0,3
Lier	0,1
Drammen	0,0
Nedre Glomma	
Sarpsborg	0,2
Fredrikstad	0,1
Nord Jæren	
Sandes	0,2
Stavanger	0,1
Sola	0,1
Randaberg	0,0
Hovedstadsområdet	
Ås	0,1
Ullensaker	0,1
Nordre Follo	0,1
Lillestrøm	0,1
Asker	0,1
Lørenskog	0,0
Bærum	0,0
Oslo	0,0

¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Arealbruksprofiler, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 19 Ansatte som jobber i sentrum. De ni største byområdene med kommuner¹. Sysselsatte som arbeider i største sentrumssone i egen bostedskommune². 2020. Andel

	Sysselsatte som arbeider i største sentrumssone. Andel
Hovedstadsområdet	
Oslo	35
Ullensaker	6
Bærum	5
Nordre Follo	5
Lillestrøm	5
Asker	4
Ås	3
Lørenskog	2
Kristiansandregionen	
Kristiansand	20
Lillesand	9
Vennesla	7
Bergensområdet	
Bergen	20
Alver	5
Øygarden	4
Bjømafjorden	3
Askøy	1
Tromsø	
Tromsø	20
Trondheimsområdet	
Trondheim	19
Stjørdal	16
Malvik	2
Melhus	1
Nedre Glomma	
Fredrikstad	12
Sarpsborg	6
Nord Jæren	
Stavanger	12
Sandes	6
Randaberg	4
Sola	2
Grenland	
Skien	10
Porsgrunn	10
Bamble	4
Buskerudbyen	
Kongsberg	8
Drammen	7
Øvre Eiker	5
Lier	2

¹ Kommuneinndeling 2020² Siljan, Iveland og Birkenes kommune har ikke sentrumssone i egen kommune og vises derfor ikke i figur

Kilde: Arealbruksprofilene, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 20 Tilgang til leke- og rekreasjonsarealer. De ni største byområdene¹. Bosatte i tettsteder med trygg tilgang til rekreasjonsareal. 2016 og 2018. Andel

	2016	2018
Kristiansandregionen²		
Songdalen	83	90
Vennesla	74	75
Søgne	72	73
Lillesand	70	65
Kristiansand	55	63
Birkenes	53	60
Bergensområdet		
Øygarden	81	87
Sund	76	78
Askøy	76	76
Fjell	74	76
Os	67	76
Meland	67	67
Radøy	61	64
Lindås	61	64
Fusa	58	59
Bergen	57	58
Grenland		
Bamble	80	81
Siljan	72	75
Porsgrunn	34	56
Skien	51	54
Trondheimsområdet		
Melhus	78	78
Klæbu	80	76
Malvik	79	76
Trondheim	68	71
Stjørdal	41	42
Hovedstadsområdet		
Hurum	75	77
Ski	72	72
Oppegård	71	72
Ås	71	70
Asker	70	70
Sørum	67	68
Fet	61	62
Lørenskog	60	61
Røyken	59	61
Ullensaker	58	58
Bærum	55	58
Oslo	47	53
Skedsmo	53	52
Tromsø		
Tromsø	75	74
Buskerudbyen		
Lier	61	70
Svelvik	66	67
Nedre Eiker	63	63
Øvre Eiker	50	55
Kongsberg	41	51
Drammen	43	47
Nord-Jæren		
Finnøy	59	63
Sandnes	55	58
Stavanger	55	56
Sola	41	52
Randaberg	48	47
Rennesøy	35	35
Nedre Glomma		
Sarpsborg	30	59
Fredrikstad	35	53
Gjennomsnitt landet		59

¹ Kommuneinndeling før 2020² Iveland er ikke klassifisert som et tettsted etter SSB sine beregninger og er derfor ikke med i figur.

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 21 Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2016 og 2019. Dekar per 1 000 bosatte

	2016	2018
Bergensområdet		
Askøy	128	148
Øygarden (ny)	133	138
Bjømafjorden (ny)	110	119
Alver (ny)	105	106
Bergen	58	69
Kristiansandregionen³		
Lillesand	136	130
Birkenes	148	112
Vennesla	100	100
Kristiansand (ny)	85	86
Grenland		
Bamble	124	118
Porsgrunn	73	91
Siljan	83	85
Skien	60	61
Hovedstadsområdet		
Lillestrøm (ny)	114	114
Asker (ny)	89	90
Nordre Follo (ny)	60	61
Bærum	59	58
Ås	60	55
Ullensaker	52	47
Lørenskog	43	42
Oslo	31	30
Buskerudbyen		
Kongsberg	64	110
Øvre Eiker	79	78
Lier	53	53
Drammen (ny)	42	44
Trondheimsområdet		
Melhus	79	83
Malvik	55	65
Stjørdal	58	59
Trondheim (ny)	53	53
Nedre Glomma		
Sarpsborg	70	70
Fredrikstad	62	62
Nord Jæren		
Sandes	49	52
Sola	28	41
Stavanger (ny)	35	35
Randaberg	24	27
Tromsø		
Tromsø	50	48

¹ Kommuneinndeling 2020² Kommuner (ny) er nye etter navnet er nye etter kommunereformen 2020³ Iveland kommune har ikke eget tettsted og vises derfor ikke i figur

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 22 Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. Nye og sammenslåtte kommuner^{1,2} i de ni største byområdene. 2016 og 2019. Dekar per 1 000 bosatte

	2016	2018
Nord Jæren		
Stavanger (ny)	35	35
<i>Stavanger</i>	35	35
<i>Finnøy</i>	73	79
<i>Rennesøy</i>	19	16
Bergensområde		
Øygarden (ny)	133	138
<i>Øygarden</i>	106	139
<i>Fjell</i>	129	130
<i>Sund</i>	166	177
Alver (ny)	105	106
<i>Meland</i>	124	118
<i>Radøy</i>	146	143
<i>Lindås</i>	83	90
Bjømafjorden (ny)	110	119
<i>Fusa</i>	325	319
<i>Os</i>	104	112
Hovedstadsområdet		
Asker (ny)	89	90
<i>Asker</i>	83	85
<i>Hurum</i>	123	126
<i>Røyken</i>	93	91
Lillestrøm (ny)	114	114
<i>Sørum</i>	49	47
<i>Fet</i>	80	73
<i>Skedsmo</i>	53	57
Nordre Follo (ny)	60	61
<i>Ski</i>	55	57
<i>Oppegård</i>	65	65
Buskerudbyen		
Drammen (ny)	42	44
<i>Drammen</i>	35	37
<i>Nedre Eiker</i>	43	43
<i>Svelvik</i>	121	121
Kristiansandregionen		
Kristiansand (ny)	85	86
<i>Kristiansand</i>	83	85
<i>Songdalen</i>	112	108
<i>Søgne</i>	87	91
Trondheimsområdet		
Trondheim (ny)	53	53
<i>Trondheim</i>	53	53
<i>Klæbu</i>	47	42

¹ Kommuneinndeling før og etter 2020² Kommuner (ny) er nye etter navnet er nye etter kommunereformen 2020, øvrige kommuner er sammenslåtte i kommunereformen 2020

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 23 Tilgang til nærturterreng. De ni største byområdene¹. Bosatte i tettsted med trygg tilgang til nærturterreng. 2016 og 2018. Andel

	2016	2018
Bergensområdet		
Sund	91	91
Fusa	76	78
Øygarden	76	78
Askøy	70	70
Fjell	64	59
Lindås	59	57
Meland	56	56
Os	50	54
Bergen	50	49
Radøy	45	45
Hovedstadsområdet		
Hurum	87	87
Ås	77	75
Røyken	67	67
Ski	65	65
Oppegård	56	56
Sørum	54	51
Asker	49	49
Fet	43	47
Ullensaker	45	40
Bærum	33	32
Lørenskog	30	29
Oslo	27	29
Skedsmo	24	23
Grenland		
Siljan	84	87
Bamble	83	84
Porsgrunn	50	50
Skien	33	34
Kristiansandregionen²		
Songdalen	84	84
Birkenes	82	84
Vennesla	67	67
Søgne	52	57
Kristiansand	53	54
Lillesand	42	43
Buskerudbyen		
Svelvik	80	80
Kongsberg	62	58
Lier	47	51
Drammen	46	50
Nedre Eiker	49	47
Øvre Eiker	38	37
Trondheimsområdet		
Klæbu	53	75
Melhus	78	74
Malvik	59	49
Stjørdal	42	45
Trondheim	32	33
Tromsø		
Tromsø	73	72
Nedre Glomma		
Sarpsborg	33	37
Fredrikstad	33	34
Nord-Jæren³		
Sandnes	25	30
Finnøy	24	25
Stavanger	15	15
Rennesøy	14	15
Sola	10	13
Gjennomsnitt landet		46

¹ Kommuneinndeling før 2020

² Iveland er ikke klassifisert som et tettsted etter SSB sine beregninger og er derfor ikke med i figur.

³ Randaberg har ingen bosatte med tilgang til slike områder og er derfor ikke med i figur

Kilde: Natur og miljø, Rekreasjonsareal og nærturterreng, Statistisk sentralbyrå

Tabell A 24 Transportmiddelbruk på daglige reiser. De ni største byområdene¹. 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel²

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bil, moped/annet
Hovedstadsområder				
2001	26	4	16	54
2005	28	5	15	53
2009	30	5	18	47
2013/14	29	5	21	45
2018	27	6	25	42
Tromsø				
2001	22	3	14	61
2005	21	3	11	65
2009	29	4	16	51
2013/14	25	4	11	59
2018	35	1	13	50
Trondheimsområdet				
2001	21	5	10	64
2005	27	9	7	57
2009	26	7	7	60
2013/14	25	8	10	57
2018	25	9	11	55
Buskerudbyen				
2001	22	4	5	68
2005	21	4	5	70
2009	26	5	6	64
2013/14	23	5	6	67
2018	29	4	5	62
Nord-Jæren				
2001	21	7	8	63
2005	19	7	6	68
2009	23	5	7	65
2013/14	21	7	7	64
2018	20	8	8	64
Bergensområdet				
2001	26	2	10	61
2005	27	3	10	60
2009	31	2	12	54
2013/14	24	3	13	60
2018	23	3	10	64
Kristiansandsregionen				
2001	20	7	6	67
2005	19	8	6	66
2009	19	8	5	68
2013/14	20	9	7	65
2018	19	6	8	68
Grenland				
2001	17	5	4	74
2005	19	5	2	73
2009	18	5	3	73
2013/14	19	5	3	73
2018	16	6	4	74
Nedre Glomma				
2001	17	6	5	72
2005	21	8	3	69
2009	19	5	4	72
2013/14	16	5	4	75
2018	16	3	6	75
Gjennomsnitt de ni største byområdene				
2018	23	5	10	61

¹ Kommuneinndeling før 2020² Gjennomsnittlig transportmiddelbruk er beregnet fra andel reiser i de respektive byområdene og storbyene, og ikke fra det faktiske antallet reiser i hver av de tilhørende kommunene eller storbyene.

Kilde. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 25 Miljøvennlig transportmiddelbruk på daglige reiser og utvikling per år. De ni største byområdene¹. 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel²

	Miljøvennlig transportmiddelbruk
Gjennomsnitt de ni største byområdene	
2001	35
2005	36
2009	38
2013/14	37
2018	39
Hovedstadsområde	
2001	46
2005	47
2009	53
2013/14	55
2018	58
Tromsø	
2001	39
2005	35
2009	49
2013/14	41
2018	50
Trondheimsområdet	
2001	36
2005	43
2009	40
2013/14	43
2018	45
Buskerudbyen	
2001	32
2005	30
2009	36
2013/14	33
2018	38
Nord Jæren	
2001	37
2005	32
2009	35
2013/14	36
2018	36
Bergensområdet	
2001	39
2005	40
2009	46
2013/14	40
2018	36
Kristiansandsregionen	
2001	33
2005	34
2009	32
2013/14	35
2018	32
Grenland	
2001	26
2005	27
2009	27
2013/14	27
2018	26
Nedre Glomma	
2001	28
2005	31
2009	28
2013/14	25
2018	25

¹ Kommuneinndeling før 2020² Gjennomsnittlig transportmiddelbruk er beregnet fra andel reiser i de respektive byområdene og storbyene, og ikke fra det faktiske antallet reiser i hver av de tilhørende kommunene eller storbyene.

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 26 Transportmiddelbruk på daglige reiser. Fem storbyer¹. 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel²

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bil, moped/annet
Oslo				
2001	33	4	20	42
2005	36	6	18	39
2009	40	5	22	32
2013/14	37	6	27	30
2018	35	7	31	27
Trondheim				
2001	24	5	12	59
2005	32	9	8	51
2009	29	8	7	55
2013/14	29	9	11	50
2018	29	11	13	47
Stavanger				
2001	27	8	11	54
2005	26	8	7	59
2009	30	6	9	56
2013/14	29	9	9	53
2018	26	10	9	54
Bergen				
2001	30	3	10	57
2005	33	3	11	54
2009	36	2	14	48
2013/14	28	4	16	52
2018	28	3	12	57
Kristiansand				
2001	24	8	8	59
2005	23	9	7	61
2009	22	9	6	63
2013/14	23	10	8	59
2018	24	7	10	59
Gjennomsnitt fem storbyer				
2018	28	8	15	49

¹ Kommuneinndeling før 2020² Gjennomsnittlig transportmiddelbruk er beregnet fra andel reiser i de respektive storbyene, og ikke fra det faktiske antallet reiser i hver av storbyene.

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 27 Mulighet for parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. De ni største byområdene¹. 2001, 2005, 2009, 2013_14 og 2018. Andel

	Mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer?
Grenland	
2001	92
2005	92
2009	91
2013/14	89
2018	91
Nord-Jæren	
2001	91
2005	91
2009	87
2013/14	86
2018	87
Tromsø	
2001	91
2005	91
2009	83
2013/14	82
2018	85
Nedre Glomma	
2001	90
2005	90
2009	88
2013/14	88
2018	85
Kristiansandsregionen	
2001	92
2005	92
2009	85
2013/14	83
2018	83
Buskerudbyen	
2001	95
2005	95
2009	87
2013/14	86
2018	82
Bergensområdet	
2001	88
2005	88
2009	82
2013/14	77
2018	78
Trondheimsområdet	
2001	94
2005	94
2009	83
2013/14	76
2018	77
Hovedstadsområder	
2001	83
2005	83
2009	77
2013/14	71
2018	74

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 28 Mulighet for parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. Fem storbyer¹. 2001, 2005, 2009, 2013_14 og 2018. Andel
 Mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer?¹

Mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? ¹	
Stavanger	
2001	89
2005	90
2009	80
2013/14	83
2018	86
Kristiansand	
2001	91
2005	85
2009	84
2013/14	79
2018	80
Bergen	
2001	88
2005	86
2009	83
2013/14	73
2018	75
Trondheim	
2001	93
2005	86
2009	81
2013/14	74
2018	73
Oslo	
2001	78
2005	81
2009	74
2013/14	66
2018	69

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 29 God eller svært god tilgang til kollektivtransport. De ni største byområdene¹. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel

	Svært god	God
Hovedstadsområder		
2001	54	26
2005	55	21
2009	59	23
2013/14	63	23
2018	63	22
Nord-Jæren		
2001	31	47
2005	39	38
2009	46	34
2013/14	49	35
2018	45	36
Tromsø		
2001	33	39
2005	23	52
2009	34	54
2013/14	33	53
2018	35	43
Trondheimsområdet		
2001	43	29
2005	42	27
2009	41	35
2013/14	53	28
2018	49	28
Bergensområdet		
2001	25	34
2005	28	34
2009	27	39
2013/14	34	34
2018	36	35
Kristiansandsregionen		
2001	23	32
2005	27	34
2009	22	39
2013/14	22	43
2018	21	44
Grenland		
2001	2	30
2005	16	37
2009	32	32
2013/14	38	32
2018	32	34
Buskerudbyen		
2001	10	41
2005	16	30
2009	20	35
2013/14	23	31
2018	16	39
Nedre Glomma		
2001	9	39
2005	8	36
2009	15	29
2013/14	20	24
2018	15	27

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 30 God eller svært god tilgang til kollektivtransport. Fem storbyer¹. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel

	Svært god	God
Oslo		
2001	78	17
2005	80	14
2009	80	15
2013/14	83	13
2018	79	15
Trondheim		
2001	55	34
2005	55	31
2009	51	38
2013/14	65	28
2018	64	26
Stavanger		
2001	47	44
2005	56	29
2009	63	26
2013/14	64	27
2018	60	28
Bergen		
2001	31	40
2005	37	36
2009	35	44
2013/14	45	36
2018	46	35
Kristiansand		
2001	33	40
2005	39	35
2009	32	44
2013/14	31	49
2018	30	45

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 31 Disponerer El-sykkel. De ni største byområdene¹. 2018. Andel

	Disponerer el-sykkel
Kristiansandsregionen	12
Trondheimsområdet	12
Nord-Jæren	11
Grenland	8
Buskerudbyen	6
Hovedstadsområder	5
Nedre Glomma	5
Bergensområdet	4
Tromsø	3

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 32 Disponerer El-sykkel. Fem storbyer¹. 2018. Andel

	Disponerer el-sykkel
Stavanger	11
Kristiansand	10
Trondheim	9
Oslo	5
Bergen	4

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 33 Tilrettelagt for syklende som er et kommunalt ansvar. De ni største byområdene med kommuner¹. Antall km per 1 000 innbyggere

	2015	2017	2019
Nord Jæren			
Randaberg	3,7	4,1	3,7
Rennesøy	3,1	3,3	3,3
Sola	1,4	1,4	1,6
Sandnes	1,3	1,4	1,5
Stavanger	0,8	0,9	1,0
Finnøy	0,3	0,3	0,3
Kristiansandregionen			
Iveland	3,0	3,0	3,0
Birkenes	2,3	2,3	2,3
Lillesand	2,1	2,3	2,1
Vennesla	2,0	1,0	1,0
Kristiansand	1,0	1,0	1,0
Søgne	0,9	0,9	0,9
Songdalen	0,5	0,5	0,6
Grenland			
Siljan	2,6	3,0	3,0
Porsgrunn	1,3	1,4	1,4
Skien	0,9	0,8	0,8
Bamble	0,5	0,5	0,5
Hovedstadsområdet			
Røyken	2,1	2,0	2,1
Ullensaker	1,8	1,8	1,8
Ski	0,9	1,7	1,6
Fet	1,6	1,4	1,4
Ås	1,5	1,4	1,4
Sørum	1,3	1,3	1,3
Oppegård	1,2	1,2	1,2
Asker	1,1	1,1	1,1
Bærum	1,0	1,0	1,0
Skedsmo	1,0	0,9	0,9
Lørenskog	1,0	0,9	0,9
Hurum	1,0	0,9	0,8
Oslo	0,2	0,2	0,2
Buskerudbyen			
Kongsberg	2,0	2,0	2,0
Øvre Eiker	1,7	1,7	1,8
Lier	1,4	1,5	1,5
Drammen	1,1	1,2	1,2
Nedre Eiker	1,2	1,2	1,2
Svelvik	0,6	0,6	0,9
Bergensområdet			
Sund	1,4	1,4	1,4
Meland	0,4	0,9	0,9
Radøy	0,8	0,8	0,8
Fusa	0,0	0,8	0,8
Fjell	0,6	0,6	0,8
Os	0,7	0,0	0,7
Askøy	0,5	0,5	0,5
Lindås	0,5	0,5	0,5
Øygarden	0,4	0,4	0,4
Bergen	0,4	0,4	0,4
Trondheimsområdet			
Trondheim	2,6	0,9	1,0
Stjørdal	1,7	1,0	0,9
Klæbu	1,7	1,6	1,0
Malvik	0,4	0,0	0,8
Melhus	4,0	4,0	0,6
Nedre Glomma			
Sarpsborg	0,9	0,9	0,9
Fredrikstad	0,8	0,5	0,5
Tromsø			
Tromsø	0,2	0,2	0,3

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Samferdsel i kommuner og fylkeskommuner (KOSTRA), Statistisk sentralbyrå

Tabell A 34 Personbiler per 1000 innbyggere over 18 år. De ni største byområdene med kommuner^{1,2}. 2016, 2017, 2018 og 2019.
Antall

Kommunenavn	2016	2017	2018	2019
Hovedstadsområdet				
Bærum	971	1 009	1 069	1 080
Nordre Follo (ny)	682	694	695	704
Ullensaker	699	710	697	685
Asker (ny)	678	678	674	678
Lillestrøm (ny)	647	650	641	640
Lørenskog	613	614	598	594
Ås	609	608	588	585
Oslo	545	549	552	546
Kristiansandregionen				
Iveland	773	786	812	830
Birkenes	694	711	714	717
Vennesla	659	662	664	675
Lillesand	639	654	649	663
Kristiansand (ny)	570	575	560	566
Buskerudbyen				
Drammen (ny)	777	795	828	855
Øvre Eiker	739	751	749	763
Lier	705	707	706	715
Kongsberg	670	673	667	682
Bergensområdet				
Alver (ny)	710	719	722	733
Øygarden (ny)	702	710	709	712
Bjørnafjorden (ny)	698	700	694	705
Askøy	661	666	664	670
Bergen	512	513	508	511
Trondheimsområdet				
Melhus	749	761	767	776
Stjørdal	738	747	744	756
Malvik	704	715	713	718
Trondheim (ny)	539	537	529	530
Grenland				
Siljan	780	780	770	765
Bamble	679	684	682	696
Skien	659	657	654	659
Porsgrunn	645	643	641	649
Nord Jæren				
Sola	696	710	710	719
Sandnes	661	668	670	671
Randaberg	645	650	648	662
Stavanger (ny)	580	577	571	570
Nedre Glomma				
Sarpsborg	657	662	661	672
Fredrikstad	612	616	612	618
Tromsø				
Tromsø	573	577	576	576

¹ Kommuneinndeling 2020² Befolkningstall i sammenslåtte kommuner (Asker, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Øygarden og Trondheim) og nye kommuner (Lillestrøm, Nordre Follo, Alver og Bjørnafjorden) er tilbakeregnet for årgangene etter kommuneinndeling 2020

Kilde: Befolkning og bilparken Transport og reiseliv, SSB

Tabell A 35 Personbiler per 1000 innbyggere over 18 år. Nye og gamle kommuner i de ni største byområder^{1,2}. 2016, 2017, 2018 og 2019. Antall

	2016	2017	2018	2019
Buskerudbyen				
Drammen (ny)	777	795	828	855
<i>Drammen</i>	821	847	897	932
<i>Nedre Eiker</i>	678	680	672	683
<i>Svelvik</i>	685	684	689	692
Hovedstadsområdet				
Asker (ny)	678	678	674	678
<i>Asker</i>	656	652	648	649
<i>Hurum</i>	702	711	713	729
<i>Røyken</i>	728	735	725	732
Lillestrøm (ny)	647	650	641	640
<i>Sørum</i>	717	730	724	735
<i>Fet</i>	724	723	724	723
<i>Skedsmo</i>	608	609	598	592
Nordre Follo (ny)	682	694	695	704
<i>Ski</i>	636	634	632	645
<i>Oppegård</i>	733	762	766	769
Nord Jæren				
Stavanger (ny)	580	577	571	570
<i>Stavanger</i>	575	571	564	563
<i>Finnøy</i>	618	622	632	638
<i>Rennesøy</i>	710	713	728	722
Øygarden (ny)	702	710	709	712
<i>Øygarden</i>	669	665	685	682
<i>Fjell</i>	710	717	713	715
<i>Sund</i>	700	717	711	723
Alver (ny)	710	719	722	733
<i>Meland</i>	688	694	689	703
<i>Radøy</i>	706	710	716	730
<i>Lindås</i>	722	734	740	749
Bjørnafjorden (ny)	698	700	694	705
<i>Fusa</i>	733	747	739	762
<i>Os</i>	691	691	685	694
Kristiansandregionen				
Kristiansand (ny)	570	575	560	566
<i>Kristiansand</i>	551	556	537	542
<i>Songdalen</i>	691	693	700	701
<i>Søgne</i>	657	664	667	684
Trondheimsområdet				
Trondheim (ny)	539	537	529	530
<i>Trondheim</i>	534	531	523	524
<i>Klæbu</i>	734	755	743	754

¹ Kommuneinndeling før og etter 2020² Befolkningstall i sammenslåtte kommuner (Asker, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Øygarden og Trondheim) og nye kommuner (Lillestrøm, Nordre Follo, Alver og Bjørnafjorden) er tilbakeregnet for årgangene etter kommuneinndeling 2020

Kilde: Befolkning og bilparken Transport og reiseliv, SSB

Tabell A 36 NOBIL ladepunkt. Offentlige tilgjengelige ladepunkter. Per 26.juni 2020. De ni byområdene med kommuner. Antall

	Antall offentlig tilgjengelig ladepunkter i kommunene	Antall el-biler i kommunen (31.des. 2019)1	Antall el-bil per offentlig tilgjengelig ladepunkt	Antall el-biler per 1 000 innbyggere over 18 år i kommunene
Nedre-Glomma				
Sarpsborg	112	1 553	14	35
Fredrikstad	86	3 519	41	53
Hovedstadsområdet				
Oslo	2 440	49 688	20	89
Nordre Follo	161	4 097	25	90
Ås	51	1 245	24	77
Bærum	347	20 249	58	207
Asker	121	7 771	64	107
Lørenskog	95	2 991	31	93
Lillestrøm	138	5 219	38	78
Ullensaker	883	1 940	2	64
Buskerudbyen				
Drammen	170	3 804	22	47
Øvre Eiker	26	647	25	42
Lier	105	1 802	17	87
Kongsberg	49	611	12	28
Grenland				
Porsgrunn	62	1 740	28	59
Skien	51	2 253	44	51
Siljan	6	60	10	32
Bamle	30	570	19	51
Kristiansandregionen				
Kristiansand	289	6 518	23	75
Lillesand	78	688	9	80
Birkenes	-	191	-	49
Iveland	-	50	-	51
Vennesla	12	546	46	48
Nord Jæren				
Stavanger	406	8 707	21	78
Sandnes	131	5 811	44	97
Sola	136	2 513	18	123
Randaberg	17	983	58	116
Bergensområdet				
Bergen	586	21 991	38	97
Bjørnafjorden	76	1 794	24	95
Øygarden	211	3 364	16	116
Askøy	35	3 766	108	172
Alver	94	1 959	21	88
Trondheimsregionen				
Trondheim	354	10 403	29	63
Melhus	6	1 037	173	80
Malvik	15	1 371	91	128
Stjørdal	111	1 414	13	75
Tromsø				
Tromsø	88	1 241	14	20

Kilder: NOBIL.no. Bilparken, Statistisk sentralbyrå. Befolkning, Statistisk sentralbyrå.

Tabell A 37 Kjøretøypasseringer fordelt på type. Trafikktellinger fra bompengestasjoner som er del av Byvekstavtalen. De fire største byområdene. januar 2019 - juli 2020¹. Andel

	Fossilt			Nullutslipp	
	Liten bil	Stor bil	Ukjent ²	El-biler	
Nord Jæren					
1.halvår 2019	78	5	1	16	
2.halvår 2019	76	5	1	18	
1.halvår 2020	78	4	0	18	
Juli 2020	83	5	1	12	
Bergen					
1.halvår 2019	84	6	3	7	
2.halvår 2019	80	6	2	13	
1.halvår 2020	79	6	1	13	
Juli 2020	81	5	1	13	
Trondheim					
1.halvår 2019	77	6	5	13	
2.halvår 2019	73	6	7	14	
1.halvår 2020	73	6	5	16	
Juli 2020	75	5	5	15	
Oslo					
1.halvår 2019	72	7		21	
2.halvår 2019	72	7		21	
1.halvår 2020	70	7		22	
Juli 2020	73	7		20	

¹ Juli måned er ikke direkte sammenlignbar med de øvrige periodene som gir samlet tall for en 6 mnd periode

² Ukjent type er passeringer som ikke er klassifisert kan være både små og store biler

Kilde: Nord Jæren Bymiljøpakken, Trondheim kommune Miljøpakkens sekretariat, Sekretariat Miljøøftet Bergen, Fjellinjen AS Oslo

Tabell A 38 El-bil passeringer. Trafikktellinger fra bompengestasjoner som er del av Byvekstavtalen. De fire største byområdene. januar 2019 - juli 2020¹. Andel

	1.halvår 2019	2.halvår 2019	1.halvår 2020	Juli 2020 ¹
Oslo	21	21	22	20
Nord-Jæren	16	18	18	12
Trondheim	13	14	16	15
Bergen	7	13	13	13

¹ Juli måned er ikke direkte sammenlignbar med de øvrige periodene som gir samlet tall for en 6 mnd periode

Kilde: Nord Jæren Bymiljøpakken, Trondheim kommune Miljøpakkens sekretariat, Sekretariat Miljøøftet Bergen, Fjellinjen AS Oslo

Tabell A 39 Klimagassutslipp fra veitrafikk. De ni største byområdene¹. 2009, 2015, 2018. Tonn CO₂-ekvivalente per 1 000 bosatte

	2009	2015	2018	2019
Buskerudbyen	2 233	1 855	1 609	1 549
Bergensområdet	1 803	1 493	1 266	1 188
Nedre Glomma	1 578	1 380	1 204	1 145
Hovedstadsområder	1 608	1 364	1 162	1 098
Nord-Jæren	1 569	1 306	1 109	1 049
Grenland	1 379	1 244	1 089	1 041
Kristiansandsregionen	1 394	1 193	1 018	968
Trondheimsområdet	1 320	1 117	958	903
Tromsø	1 079	1 021	886	847

¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Klimagassutslipp veitrafikk, Miljødirektoratet

Tabell A 40 Klimagassutslipp fra veitrafikk. Fem storbyer¹. 2009, 2015, 2018. Tonn CO₂-ekvivalente per 1 000 bosatte

	2009	2015	2018	2019
Bergen	1 895	1 565	1 330	1 247
Stavanger	1 506	1 289	1 092	1 033
Kristiansand	1 344	1 158	990	941
Oslo	1 269	1 075	915	865
Trondheim	1 101	924	782	735

¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Klimagassutslipp veitrafikk, Miljødirektoratet

Tabell A 41 Veitrafikk. Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype. De ni største byområdene¹. 2009, 2015, 2018 og 2019.
Andel

	El-bil	Diesel	Bensin
Bergensområdet			
2009	0,1	43,6	56,3
2015	4,9	53,5	41,6
2018	13,8	47,2	39,0
2019	18,9	43,7	37,4
Hovedstadsområdet			
2009	0,1	40,4	59,4
2015	3,6	56,3	40,1
2018	10,1	47,4	42,5
2019	14,0	44,0	42,0
Nord-Jæren			
2009	0,0	39,3	60,7
2015	3,0	53,6	43,4
2018	9,3	50,3	40,4
2019	14,1	47,3	38,6
Trondheimsområdet			
2009	0,0	42,8	57,2
2015	3,9	58,8	37,3
2018	9,1	56,1	34,8
2019	12,6	53,8	33,6
Kristiansandregionen			
2009	0,0	41,2	58,7
2015	3,1	60,4	36,5
2018	9,1	58,5	32,4
2019	11,7	56,5	31,8
Grenland			
2009	0,0	37,1	62,8
2015	1,2	57,6	41,1
2018	5,9	57,5	36,6
2019	8,4	55,8	35,9
Buskerudbyen			
2009	0,1	38,6	61,4
2015	2,5	53,9	43,6
2018	6,3	50,0	43,7
2019	8,2	46,6	45,2
Nedre Glomma			
2009	0,0	32,7	67,2
2015	1,2	54,1	44,6
2018	4,7	53,8	41,5
2019	7,2	51,9	40,9
Tromsø			
2009	0,0	48,1	51,8
2015	0,8	62,4	36,8
2018	2,5	63,7	33,8
2019	3,4	62,9	33,8

¹ Kommuneinndeling 2020

Kilde: Klimagassutslipp veitrafikk, Miljødirektoratet.

Tabell A 42 Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype. Fem storbyer¹. 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel

	El-bil	Diesel	Bensin
Bergen			
2009	0,1	44,2	55,7
2015	5,1	52,7	42,2
2018	14,0	45,8	40,2
2019	19,3	42,2	38,6
Oslo			
2009	0,1	41,0	58,9
2015	3,6	56,6	39,8
2018	10,4	44,8	44,9
2019	14,6	41,3	44,1
Stavanger			
2009	0,0	39,6	60,4
2015	3,1	53,1	43,8
2018	9,2	49,5	41,3
2019	14,0	46,4	39,6
Trondheim			
2009	0,0	42,2	57,8
2015	3,8	58,1	38,1
2018	8,8	54,8	36,3
2019	12,4	52,5	35,2
Kristiansand			
2009	0,0	41,1	58,8
2015	3,2	60,0	36,8
2018	9,5	57,4	33,0
2019	12,3	55,2	32,5

¹ kommuneinndeling 2020

Kilde: Klimagassutslipp veitrafikk, Miljødirektoratet

Tabell A 43 Eierskap av elbiler. De ni største byrområdene¹. 2018. Andel

	Eierskap el-bil
Bergensområdet	16
Kristiansandsregionen	11
Nord-Jæren	11
Hovedstadsområdet	10
Trondheimsområdet	10
Grenland	10
Buskerudbyen	8
Nedre Glomma	8
Tromsø	1

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Tabell A 44 Eierskap av elbiler. Fem storbyer¹. 2018. Andel

	Eierskap el-bil
Bergen	15
Kristiansand	11
Trondheim	8
Stavanger	8
Oslo	7

¹ Kommuneinndeling før 2020

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Figurregister

Figur 1.1	Befolkning. De ni største byområdene etter folketall (venstre akse). Status per 1. januar 2020 (nedre akse). Årlig gjennomsnittlig befolkningsvekst i byområdene i femårsperioder fra 2000 (høyre og øvre akse).....	7
Figur 3.1	Befolkning. De ni største byområdene etter folketall ¹ . Befolkningsutvikling 2000-2020. Antall.....	14
Figur 3.2	Befolkning. De ni største byområdene med kommuner. Befolkningsutvikling. 2000, 2010 og 2020. Antall.....	15
Figur 3.3	Befolkning. Nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byregionene. Befolkningsutvikling. 2000, 2010 og 2020. Antall.....	16
Figur 3.4	Befolkning. Nye og sammenslåtte kommuner i fem storbyer. Befolkningsutvikling. 2001, 2005, 2010, 2015 og 2020. Antall.....	17
Figur 4.1	Tettstedsareal. De ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted innenfor kommunegrenser. Km ²	18
Figur 4.2	Tettstedsareal. De ni største byområdene med kommuner. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted innenfor kommunegrenser. Km ²	20
Figur 4.3	Tettstedsareal. Nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted innenfor kommunegrenser. Km ²	21
Figur 4.4	Tettstedsareal. Fem storbyer. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted innenfor kommunegrenser. Km ²	22
Figur 4.5	Bosatte per km ² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Antall.....	23
Figur 4.6	Bosatte per km ² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene med kommuner. 2013, 2017 og 2020. Antall.....	25
Figur 4.7	Bosatte per km ² innenfor tettsted i kommune. Nye og sammenslåtte ² kommuner i de ni største bykommunene. 2013, 2017 og 2020. Antall.....	26
Figur 4.8	Bosatte per km ² innenfor tettsted i kommune. Fem storbyer. 2013, 2017 og 2020. Antall.....	27
Figur 4.9	Nye bygninger etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene. 2014, 2017 og 2019. Andel.....	28
Figur 4.10.	Nye bygninger etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene med kommuner. 2014 og 2019. Andel.....	30
Figur 4.11	Nye bygninger innenfor fjorårets tettstedsgrenser. Nye og gamle kommuner i de ni største byområdene med kommuner. 2014, 2017 og 2019. Andel.....	32
Figur 4.12	Nye bygninger etter avstand til eksisterende tettsted. Fem storbyer. 2014, 2017 og 2019. Andel.....	33
Figur 4.13	Arealbruk i tettstedet innen kommune. De ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Andel.....	34
Figur 4.14	Arealbruk i tettstedet innen kommune. De ni største byområdene med kommuner. 2013, 2017 og 2020. Andel.....	36
Figur 4.15	Arealbruk i tettstedet innen kommune. Nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Andel.....	38
Figur 4.16	Arealbruk i tettstedet innen kommune. Fem storbyer. 2013, 2017 og 2020. Andel.....	40
Figur 4.17	Boligens nærhet til sentrum. De ni største byområdene med kommuner. Gjennomsnittlig avstand fra bolig og igangsatte nye boliger siste fire år til nærmeste sentrumssone. 2020. Km.....	42
Figur 4.18	Boligens nærhet til sentrum. Fem storbyer. Gjennomsnittlig avstand fra bolig og igangsatte nye boliger siste fire år til nærmeste sentrumssone. 2020. Km.....	43
Figur 4.19	Boligens nærhet til arbeid. De ni største byområdene med kommuner. Gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynger. 2020. Km.....	45
Figur 4.20	Boligens nærhet til arbeid. Fem storbyer. Gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynge. 2020. Km.....	46
Figur 4.21	Ansatte som jobber i sentrum. De ni største byområdene med kommuner. Sysselsatte som arbeider i største sentrumssone i egen bostedskommune ² . 2020. Andel.....	47
Figur 4.22	Ansatte som jobber i sentrum. Fem storbyer. Sysselsatte som arbeider i største sentrumssone i egen bostedskommune. 2020. Andel.....	48
Figur 4.23	Tilgang på leke- og rekreasjonsarealer. De ni største byområdene med kommuner. Bosatte i tettsteder med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsareal. 2016 og 2018. Andel.....	50
Figur 4.24	Tilgang på leke- og rekreasjonsarealer. Fem storbyer. Bosatte i tettsteder med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsareal 2016 og 2018. Andel.....	51

Figur 4.25	Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. De ni største byområdene med kommuner ^{1,2} . 2016 og 2018. Dekar per 1 000 bosatte.....	54
Figur 4.26	Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. Nye og sammenslåtte kommuner ^{1,2} i de ni største byområdene. 2016 og 2019. Dekar per 1 000 bosatte	56
Figur 4.27	Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. Fem storbyer ^{1,2} . 2016 og 2019. Dekar per 1 000 bosatte	57
Figur 4.28	Tilgang til nærturterreng. De ni største byområdene. Bosatte i tettsted med trygg tilgang til nærturterreng. 2016 og 2018. Andel.....	58
Figur 4.29	Tilgang til nærturterreng. Fem storbyer ¹ . Bosatte i tettsted med trygg tilgang til nærturterreng. 2013, 2016 og 2018. Andel.....	59
Figur 5.1	Transportmiddelbruk på daglige. De ni største byområdene. 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Ande ²	63
Figur 5.2	Miljøvennlig transportmiddelbruk på daglige reiser og utvikling per år. De ni største byområdene. 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel.....	65
Figur 5.3	Transportmiddelbruk på daglige. Fem storbyer ¹ . 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel.....	66
Figur 5.4	Gjennomsnittlig transportmiddelbruk på daglige reiser. De ni største byområdene og fem storbyer. 2018. Andel.....	67
Figur 5.5	Mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. De ni største byområdene ¹ . 2001, 2005, 2009, 2013_14 og 2018. Andel.....	68
Figur 5.6	Mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. Fem storbyer. 2001, 2005, 2009, 2013_14 og 2018. Andel.....	69
Figur 5.7	God eller svært god tilgang til kollektivtransport. De ni største byområdene. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel.....	70
Figur 5.8	God eller svært god tilgang til kollektivtransport. Fem storbyer. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel.....	72
Figur 5.9	Bosatte som disponerer el-sykkel. De ni største byområdene. 2018. Andel..	73
Figur 5.10	Bosatte som disponerer el-sykkel. Fem storbyer ¹ . Andel.....	73
Figur 5.11	Kommunalt tilrettelagte sykkelstier. De ni største byområdene med kommuner. 2015, 2017 og 2019. Antall km per 1 000 innbyggere.....	74
Figur 5.12	Kommunalt tilrettelagte sykkelstier. Fem storbyer. 2015, 2017 og 2019. Antall km per 1 000 innbyggere	75
Figur 5.13	Personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år. De ni største byområdene med kommuner. 2016 til 2019. Antall.....	77
Figur 5.14	Personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år. De ni største byområdene, nye og sammenslåtte kommuner. 2016 og 2019. Antall	78
Figur 5.15	Personbiler per 1 000 innbyggere over 18 år. Fem storbyer. 2016, 2017, 2018 og 2019. Antall	79
Figur 5.16.	NOBIL ladepunkt. Offentlige tilgjengelige ladepunkter. Per 26.juni 2020. Fem storbyer. Antall.....	82
Figur 5.17	Kjøretøypasseringer fordelt på type. Trafikktellinger fra bomstasjoner som er del av Byvekstavtalen. Fire byområder. 01.januar 2019 til 01.august 2020. Andel.....	83
Figur 5.18	El-bil passeringer. Trafikktellinger fra bompengestasjoner som er del av Byvekstavtalen. De fire største byområdene. 01.januar 2019 til 01.august 2020. Andel.....	84
Figur 6.1	Veitransport. Klimagassutslipp. De ni største byområdene. 2009, 2015, 2018, 2019. Tonn CO ₂ -ekvivalenter per 1 000 bosatte	88
Figur 6.2	Veitransport. Klimagassutslipp. Fem storbyer. 2009, 2015, 2018, 2019. Tonn CO ₂ -ekvivalenter per 1 000 bosatte	89
Figur 6.3	Veitrafikk. Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype. De ni største byområdene. 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel.....	90
Figur 6.4	Veitransport. Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype. Fem storbyer. 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel.....	92
Figur 6.5	Veitransport. Kjøring med personbil type el-bil (nullutslipp). Fem storbyer ¹ . 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel.....	93
Figur 6.6	Eierskap av El-bil. De ni største byområdene ¹ . 2018. Andel.....	93
Figur 6.7	Eierskap av El-bil. Fem storbyer. 2018. Andel	94

Tabellregister

Tabell 3.1	De ni største byområdene med kommuner. 2020.....	13
Tabell 5.1.	NOBIL ladepunkt. Offentlige tilgjengelige ladepunkter. Per 26.juni 2020. Ni byområder med kommuner ¹ . Antall.....	81
Tabell A 1	Befolkning. De ni største byområde med kommuner. Status per 01.01.2020. Gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst i en femårs periode, for perioden 01.01.2000 - 01.01.2020. Antall.....	97
Tabell A 2	Befolkning. De ni største byregionene med kommuner. Nye og gamle kommuner. Befolkningsutvikling. Per 01.01.2000 - 2020. Antall.....	98
Tabell A 3	Befolkning. De ni største byregionene ¹ . Befolkning. Per 01.01.2000 - 2020. Antall.....	99
Tabell A 4	Tettstedsareal. De ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted i kommune. Km ²	99
Tabell A 5	Tettstedsareal. De ni største byområdene med kommuner. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted i kommune. Km ²	100
Tabell A 6	Tettstedsareal. Nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Areal av tettsted i kommune. Km ²	101
Tabell A 7	Bosatte per km ² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Antall.....	101
Tabell A 8	Bosatte per km ² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene med kommuner ¹ . 2013, 2017 og 2020. Antall.....	102
Tabell A 9	Bosatte per km ² innenfor tettsted i kommune. De ni største byområdene med kommuner ¹ . 2013, 2017 og 2020. Antall.....	103
Tabell A 10	Nye bygninger ¹ etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene. 2014, 2017 og 2019. Andel.....	104
Tabell A 11	Nye bygninger etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene med kommuner. 2014, 2017 og 2019. Andel.....	105
Tabell A 12	Nye bygninger etter avstand til eksisterende tettsted. De ni største byområdene med kommuner ^{2,3} . 2014, 2017 og 2019. Andel.....	107
Tabell A 13	Nye bygninger etter avstand til eksisterende tettsted. Fem storbyer. 2014, 2017 og 2019. Andel.....	108
Tabell A 14	Arealbruk i tettstedet innen kommune. Km ² . De ni største byområdene ¹ . 2013, 2017 og 2020. Andel.....	108
Tabell A 15	Arealbruk i tettstedet innen kommune. De ni største byområdene med kommuner. 2013, 2017 og 2020. Andel.....	109
Tabell A 16	Arealbruk i tettstedet innen kommune. Nye og sammenslåtte kommuner ² i de ni største byområdene. 2013, 2017 og 2020. Andel.....	111
Tabell A 17	Boligens nærhet til sentrum. De ni største byområdene med kommuner. Gjennomsnittlig avstand fra bolig og igangsatte nye boliger siste fire år til nærmeste sentrumssone. 2020. Km.....	112
Tabell A 18	Boligens nærhet til arbeid. De ni største byområdene med kommuner. Gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste arbeidsplassklynger. 2020. Km.....	113
Tabell A 19	Ansatte som jobber i sentrum. De ni største byområdene med kommuner. Sysselsatte som arbeider i største sentrumssone i egen bostedskommune. 2020. Andel.....	114
Tabell A 20	Tilgang til leke- og rekreasjonsarealer. De ni største byområdene. Bosatte i tettsteder med trygg tilgang til rekreasjonsareal. 2016 og 2018. Andel.....	115
Tabell A 21	Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. De ni største byområdene med kommuner. 2016 og 2019. Dekar per 1 000 bosatte.....	116
Tabell A 22	Leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettstedet. Nye og sammenslåtte kommuner i de ni største byområdene. 2016 og 2019. Dekar per 1 000 bosatte.....	117
Tabell A 23	Tilgang til nærturterreng. De ni største byområdene. Bosatte i tettsted med trygg tilgang til nærturterreng. 2016 og 2018. Andel.....	118
Tabell A 24	Transportmiddelbruk på daglige reiser. De ni største byområdene. 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel.....	119
Tabell A 25	Miljøvennlig transportmiddelbruk på daglige reiser og utvikling per år. De ni største byområdene. 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel.....	120
Tabell A 26	Transportmiddelbruk på daglige reiser. Fem storbye ¹ . 2001, 2005, 2009, 2013/2014 og 2018. Andel.....	121
Tabell A 27	Mulighet for parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. De ni største byområdene. 2001, 2005, 2009, 2013_14 og 2018. Andel.....	122
Tabell A 28	Mulighet for parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. Fem storbyer. 2001, 2005, 2009, 2013_14 og 2018. Andel.....	123

Tabell A 29	God eller svært god tilgang til kollektivtransport. De ni største byområdene. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel	124
Tabell A 30	God eller svært god tilgang til kollektivtransport. Fem storbyer. 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018. Andel	125
Tabell A 31	Disponerer El-sykkel. De ni største byområdene. 2018. Andel	125
Tabell A 32	Disponerer El-sykkel. Fem storbyer. 2018. Andel	125
Tabell A 33	Tilrettelagt for syklende som er et kommunalt ansvar. De ni største byområdene med kommuner. Antall km per 1 000 innbyggere.....	126
Tabell A 34	Personbiler per 1000 innbyggere over 18 år. De ni største byområdene med kommuner. 2016, 2017, 2018 og 2019. Antall	127
Tabell A 35	Personbiler per 1000 innbyggere over 18 år. Nye og gamle kommuner i de ni største byområder. 2016, 2017, 2018 og 2019. Antall	128
Tabell A 36	NOBIL ladepunkt. Offentlige tilgjengelige ladepunkter. Per 26.juni 2020. De ni byområdene med kommuner. Antall	129
Tabell A 37	Kjøretøypasseringer fordelt på type. Trafikktellinger fra bompengestasjoner som er del av Byvekstavtalen. De fire største byområdene. januar 2019 - juli 2020. Andel	130
Tabell A 38	El-bil passeringer. Trafikktellinger fra bompengestasjoner som er del av Byvekstavtalen. De fire største byområdene. januar 2019 - juli 2020. Andel.....	130
Tabell A 39	Klimagassutslipp fra veitrafikk. De ni største byområdene. 2009, 2015, 2018. Tonn CO ₂ -ekvivalente per 1 000 bosatte	130
Tabell A 40	Klimagassutslipp fra veitrafikk. Fem storbyer. 2009, 2015, 2018. Tonn CO ₂ -ekvivalente per 1 000 bosatte	130
Tabell A 41	Veitrafikk. Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype. De ni største byområdene. 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel	131
Tabell A 42	Kjøring med personbil fordelt på drivstofftype. Fem storbyer. 2009, 2015, 2018 og 2019. Andel.....	132
Tabell A 43	Eierskap av elbiler. De ni største byområdene ¹ . 2018. Andel.....	132
Tabell A 44	Eierskap av elbiler. Fem storbyer. 2018. Andel	132

© Statistisk sentralbyrå, 2021

Ved bruk av materiale fra denne publikasjonen skal Statistisk sentralbyrå oppgis som kilde.

ISBN 978-82-587-1324-8 (trykt)

ISBN 978-82-587-1325-5 (elektronisk)

ISSN 0806-2056