



**Bymiljøpakken**

# Mobilitetsrapport

Pr. 1. november 2023

Sist revidert 28.11.2023



## Innhold

Innledning .....	3
Oppsummering .....	4
Datakilder og metode.....	5
Registrering av reiser.....	5
Effekt av korona-pandemien på trafikk og reisemiddelfordeling .....	6
Befolkningsutvikling på Nord-Jæren.....	6
Personbiltrafikk .....	8
Buss .....	12
Sykkel .....	14
Bysykkel .....	16
Elektriske sparkesykler .....	18
Bildeling.....	20
Parkering .....	22



## Innledning

Formålet med Bymiljøpakken er å sikre at Nord-Jæren oppnår nullvekstmålet. Nullvekstmålet ble definert av Samferdselsdepartementet i 2020:

*«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»*

I mobilitetsrapporten gir sekretariatet en løpende rapportering til styringsgruppen om utviklingen i bruk av ulike reisemidler samt på bruken av offentlige parkeringsplasser i sentrumsområdene i Sandnes og Stavanger..



## Oppsummering

- **Biltrafikk:** Månedsindeksen viser at det var 0,5% mer trafikk i oktober 2023 enn i oktober 2017. For perioden hittil i år er det 1% mindre trafikk enn samme periode i 2017. Siste beregning av et løpende 3 års snitt (pr. august 2023) viser at det er 0,3% mindre trafikk enn i 2017. Indeksen er stigende i 2023. Dersom veksten i biltrafikken fortsetter, vil det gi utfordringer med å nå nullvekstmålet.
- **Kollektivtrafikk:** Antall busspassasjerer i oktober var 2 648 274. Det er en økning på 18% sammenlignet med oktober 2022. Antall passasjerer hittil i år har økt med 20% sammenlignet med samme perioden i 2022. Stavanger kommune innførte gratis kollektivtransport for sine innbyggere fra 3. juli 2023.
- **Sykeltrafikk:** I oktober ble det i snitt registrert 6 759 syklistere i tellepunktene daglig. Det er like mange som i oktober 2022. Antall syklistere pr. dag hittil i år er 1% lavere i 2022.
- **Bysykler:** Antall turer med bysykkel i oktober var 56 747. Det er en økning på 51% sammenlignet med oktober 2022. Antall turer hittil i år viser en økning på 10% sammenlignet med samme periode i 2022.
- **Sparkesykler:** Antall turer med sparkesykkel fra Ryde i oktober var 189 035. Det er en økning på 14% sammenlignet med oktober 2022. Antall turer hittil i år viser en økning på 42% sammenlignet med samme periode i fjor. (Merk at dette er basert på data fra en leverandør).
- **Bildeling:** Bildeling fra Kolumbus ble etablert i 2022. Antall turer med delebil i oktober var 56. Det er en nedgang på 89% sammenlignet med oktober 2022 og skyldes at få biler har vært tilgjengelige. For perioden hittil i år har det vært en økning i antall turer på 1%.
- **Parkering:** Både for Sandnes og Stavanger har antall parkeringer på offentlig P-plasser i sentrum vist en økende trend i 2022 sammenlignet med 2021. Denne trenden har fortsatt i 2023.



## Datakilder og metode

### Registrering av reiser

#### Personbiltrafikk og sykkeltrafikk

Data for biltrafikk og sykkeltrafikk kommer fra et utvalg av trafikkregistreringspunkter innfor området som omfattes av Byvekstavtalen. Tellepunktene er etablert og driftes av Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune. Data fra tellepunktene skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen for bil og sykkel, men sier ikke noe om hvor mange det er som kjører bil eller sykler totalt.

Basert på data fra trafikkregistreringspunktene for kjøretøy beregner Statens vegvesen byindeksen, som er hovedindikator for nullvekstmålet. Byindeksen beregner prosentvis endring i trafikkmengde av «lette» biler<sup>1</sup>, og er basert på 20<sup>2</sup> trafikkregistreringspunkt innenfor området som omfattes av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt som sammenlignes med basisåret 2017. Denne indeksen beregnes hvert tertial.

Under korona-pandemien i 2020 og 2021 medførte tiltak mot smittespredning at det ble mindre biltrafikk. Som en følge av dette, vil det glidende treårs snittet som nullvekstmålet vurderes på, vise en «unormal» lav trafikk frem til 2025 når pandemi-årene 2020 og 2021, ikke lenger inngår i perioden. Mobilitets-rapporten utdyper derfor trafikkutvikling med å vise utviklingen i byindeksen pr. måned og pr. «hittil i år».

Dataene for sykkel presenteres som månedsdøgntrafikk (MDT), som er gjennomsnittlig antall registreringer per døgn i måneden. Statens vegvesen beregner årlig en sykkelindeks for Nord-Jæren basert på trafikkregistreringspunktene for sykkel.

---

<sup>1</sup> Biler med lengde < 5,6 meter.

<sup>2</sup> Byvekstavtalen for Nord-Jæren legger opp til 24 tellepunkt for by-indeksen. Endring i metodikk for beregning av by-indeksen høsten 2022 innebærer at 4 av punktene ikke kan benyttes fordi de ikke var operative i basisåret 2017.



### **Buss**

Antall busspassasjerer registreres ved hjelp av passasjertelleutstyr i alle rutebusser på Nord-Jæren. Utstyret registrerer automatisk alle påstigende og avstigende passasjerer på alle holdeplasser. På denne måten har Kolumbus god oversikt over antall reisende. Tallene i rapporten viser antall påstigninger.

### **Bildeling, bysykkel og sparkesykkel**

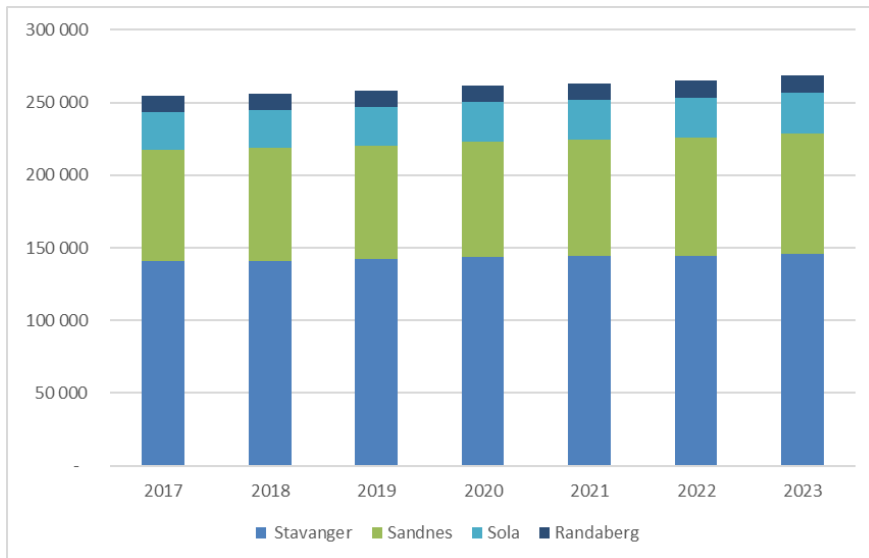
Felles for disse mobilitetstjenestene, er at bruken av tjenesten er knyttet til en økonomisk transaksjon mellom kunde og leverandør av tjenesten. Datasystemene som er tilknyttet tjenestene er derfor tilrettelagt for å registrere startpunkt, sluttspunkt og varighet på alle turer.

## **Effekt av korona-pandemien på trafikk og reisemiddelfordeling**

I store deler av perioden fra mars 2020 til mars 2022 ble trafikken i varierende grad påvirket av tiltak mot spredning av det nye koronaviruset. Trafikken varierte i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Enkelte tiltak førte til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk kunne møtes fysisk. Oppfordringen om å unngå å benytte kollektivtrafikk dersom mulig, medførte et stort fall i antall busspassasjerer. Anbefalingen kunne nok isolert sett øke personbiltrafikken noe, men totalt sett førte tiltakene til mindre biltrafikk.

## **Befolkningsutvikling på Nord-Jæren**

Basisår for å vurdere måloppnåelse for Bymiljøpakken er 2017. Nullvekstmålet skal nås, uavhengig av befolkningsvekst i regionen. Befolkningsvekst vil medføre økt turproduksjon, og denne veksten må kompenseres gjennom økt bruk av kollektivtransport, samkjøring og aktiv transport. Figur 1 viser befolkningsutviklingen i de fire kommunene på Nord-Jæren fra 1. januar 2017 til 1. januar 2023.



Figur 1 Befolkningsutviklingen i de fire kommunene på Nord-Jæren fra 1. januar 2017 til 1. januar 2023

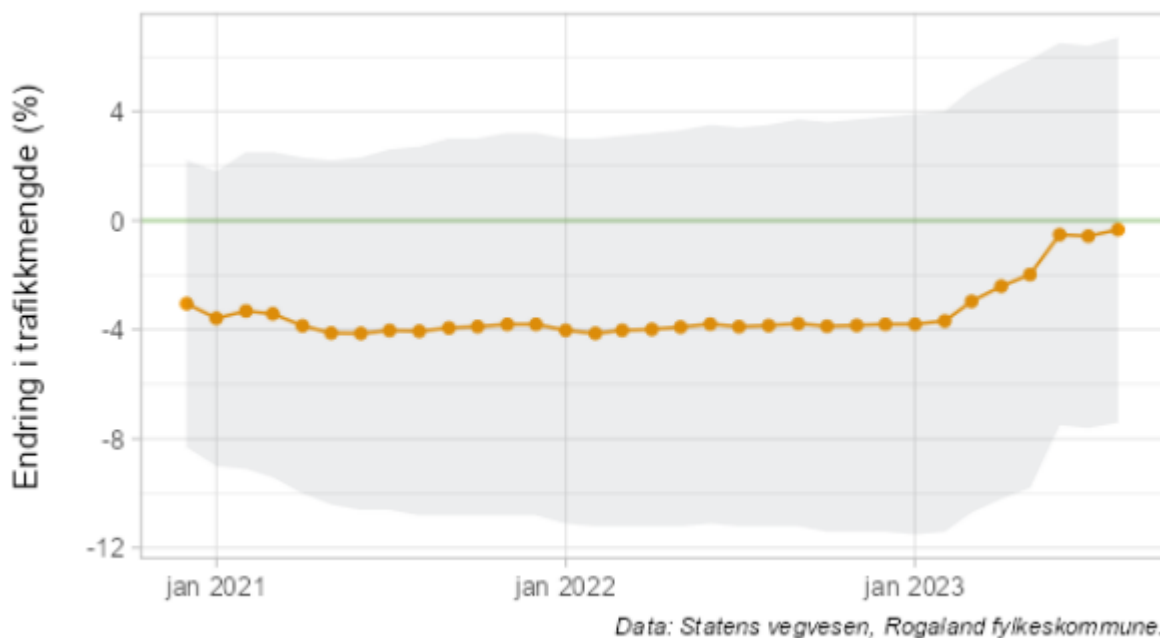
I denne perioden har befolkning på Nord-Jæren økt med ca. 14 000 personer, som utgjør 6% økning. Veksten er størst i Sandnes og Stavanger med henholdsvis 5 806 og 5 155 personer. Hele tidsserien inkluderer de kommuner/deler av kommuner som ble slått sammen med Sandnes eller Stavanger kommune fra og med 2020.



## Personbiltrafikk

Byindeksen ble sist beregnet for perioden juli 2020 – august 2023, og viser at trafikkmengden for «lette» biler i gjennomsnitt er 0,3% mindre sammenlignet med referanseåret 2017.

Utviklingen i byindeksen er vist i figur 2. Det grå feltet i figuren viser usikkerheten i resultatene. Usikkerheten er stor, og sekretariatet er i dialog med Statens vegvesen angående muligheten for å redusere usikkerheten.



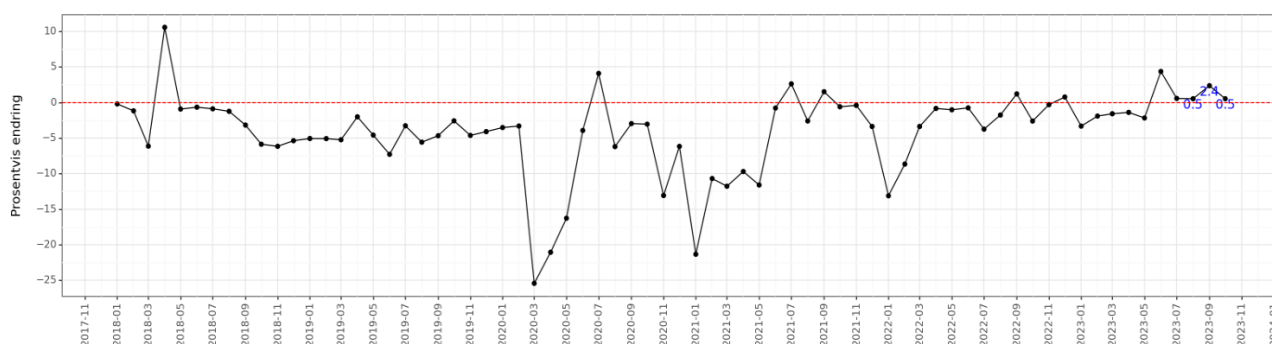
Figur 2 Utvikling i byindeksen (beregnet som et treårs glidende snitt som sammenlignes med basisåret 2017)

Biltrafikken på Nord-Jæren ligger fortsatt under 2017 nivå, men marginen er liten og er i løpet av 2023 redusert fra 4 % til 0,3 % under 2017 nivå. Det er behov for å snu denne utviklingen for at Nord-Jæren skal lykkes med nullvekstmålet.





Figur 3 viser den prosentvise endringen trafikkmengde for "lette" biler, pr. måned, fra januar 2018 til og med oktober 2023, målt mot trafikkmengden i tilsvarende måned i 2017. Basisåret 2017, utgjør nullpunktet i figuren. Når kurven ligger over nullpunktet har det vært vekst sammenlignet med tilsvarende måned 2017 og når den ligger under har det vært en nedgang i trafikken sammenlignet med tilsvarende måned i 2017.



Figur 3 Prosentvis endring i antall «lette» biler registrert i tellepunktene i perioden januar 2018-oktober 2023 målt mot tilsvarende måned i 2017

De fem siste månedene har trafikken vært høyere enn tilsvarende måned i 2017. I oktober viser månedsindeksen 0,5% mer biltrafikk enn tilsvarende måneder i 2017. I 2022 var det to måneder (september og desember) hvor trafikken var høyere enn tilsvarende måned i 2017. I 2019, som var siste normal-år, lå trafikken stabilt under 2017-nivå gjennom hele året.

Figur 4 viser hvordan indeksen for perioden «hittil i år» har utviklet seg fra 2018 til 2023. Etter en sterk nedgang frem til 2020 viser indeksen en kontinuerlig økning. Indeksen for perioden januar til og med oktober viser at det er 1% mindre trafikk i denne perioden enn i samme periode i 2017. Det er 3,6 prosentpoeng høyere enn nivået for den samme perioden i 2019 som er siste normalår.



Figur 4 Estimert prosentvis endring i trafikkmengde «hittil i år» for perioden 2018-2023 sammenlignet med referanseåret 2017.

Sekretariatet har innhentet data fra Flyt som viser hvor stor andel av kjøretøypasseringer i bomsnittene som er næringskjøretøy. Dataene viser at den andelen av trafikken som utgjør næringskjøretøy, som ikke omfattes av nullvekstmålet, har økt i forhold til de forutsetninger som ble lagt til grunn i St.prop. 47S (2016-2017). Med dagens metodikk for rapportering på byindeksen vil dette bidra til at indeksen viser en sterkere vekst enn det som er reelt hvis man bare ser på kjøretøy som omfattes av nullvekstmålet. Sekretariatet har tatt dette opp med Statens vegvesen for å få en avklaring på hvordan dette skal håndteres metodisk i rapportering på nullvekstmålet fremadrettet. I den forbindelse vil Statens vegvesen også vurdere om det er behov for å gjøre noe i forhold til gjennomgangstrafikk. Gjennomgangstrafikk inngår i dag i byindeksen men omfattes ikke av nullvekstmålet.

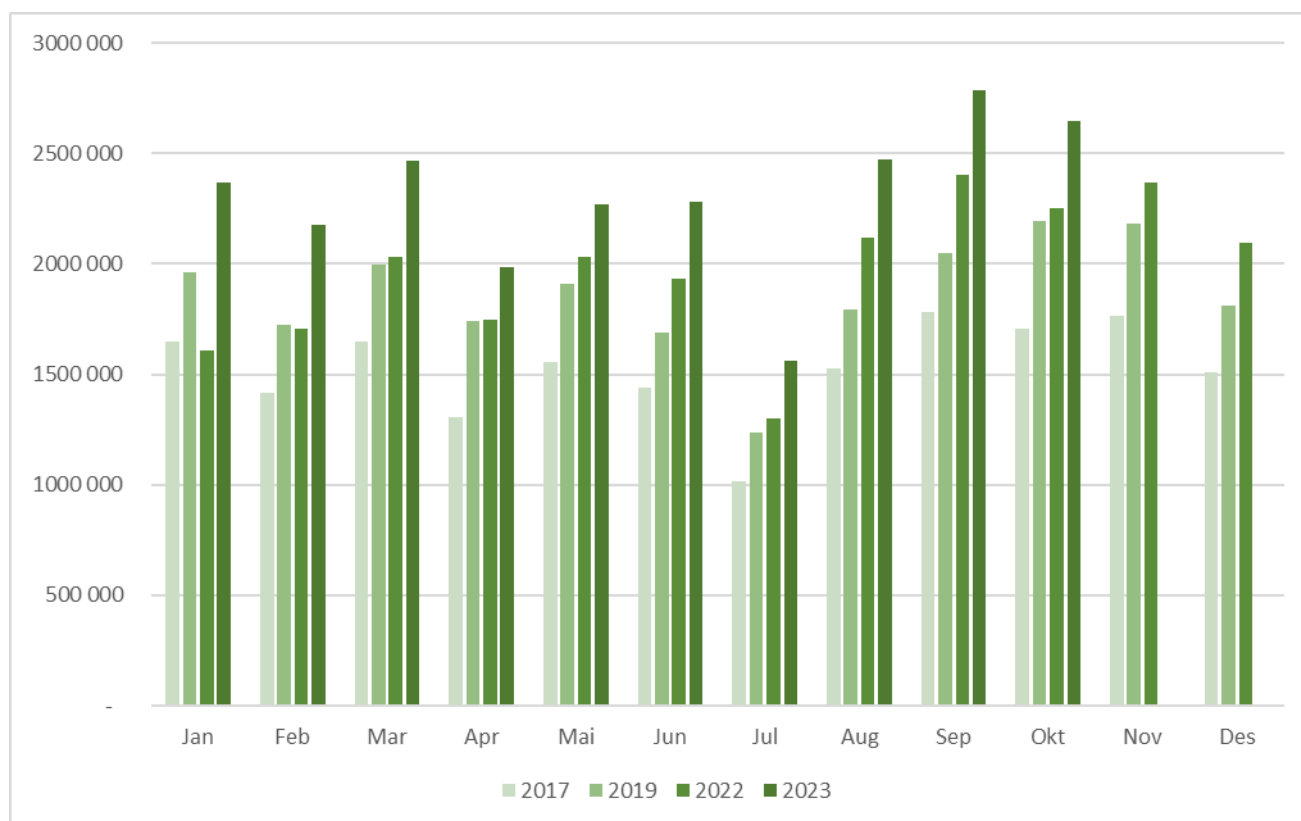


Den nasjonale vegtrafikkindeksen for 2022, som er basert på 800 trafikkregistreringspunkt over hele landet, viser at det var 3,5 % mer trafikk i 2022 enn i 2021. Utviklingen for lette kjøretøy isolert viser en økning på 4 %.



## Buss

Figur 5 viser utviklingen i antall busspassasjerer pr. måned for årene 2017, 2019, 2022 og 2023.



Figur 5 Antall påstigninger på buss pr. måned for årene 2017, 2019, 2022 og 2023

Antall busspassasjerer i oktober var 2 648 274 som er ca. 18% høyere enn i oktober 2022. Antall passasjerer hittil i år er 23 011 051 som er en økning på ca. 20 % i forhold til samme periode i 2022.

### Kommentarer til utviklingen

Fra og med mandag 3. juli innførte Stavanger kommune et tidsbegrenset tiltak med gratis kollektivtransport for kommunens innbyggere. Det er derfor interessant å se hvilken effekt dette tiltaket har hatt på antall busspassasjerer på Nord-Jæren. Tabell 1 viser prosentvis



endring i antall passasjerer pr. måned for perioden mars – oktober i år, målt mot 2022. Januar og februar utelates da disse månedene var preget av smitteverntiltak i 2022.

Tabell 1 Endring i antall passasjerer pr. måned fra mars-oktober 2023 målt mot 2022 (i %)

År/Måned	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.
Endring i %	21	14	12	18	20	17	16	18

Tabellen viser at det har vært noe større økning i antall busspassasjerer på Nord-Jæren i de fire månedene hvor det har vært gratis for innbyggerne i Stavanger å reise med kollektivtransport, sammenlignet med de tre månedene før ordningen ble innført. Mars er imidlertid den måneden i år som har den største økningen når vi ser bort fra de første månedene som hadde koronatiltak i 2022. (Mars 23 hadde 1 hverdag mer enn mars 22 på grunn av vinterferie, som gir noe flere reiser). Juli og deler av august er preget av ferietid og det er først videre utover høsten det vil vise seg hvilke effekter dette tiltaket har. Omsetningen av billetter gjennom ordningen har vært preget av et stort antall periodeprodukter (30 dager). Økning i antall reisende basert på omsetningen av billetter gjenspeiles ikke i økningen i påstigninger. Kolumbus har engasjert Transportøkonomisk institutt for å evaluere og vurdere effekten av tiltaket, herunder endring i bruk av andre reisemidler.

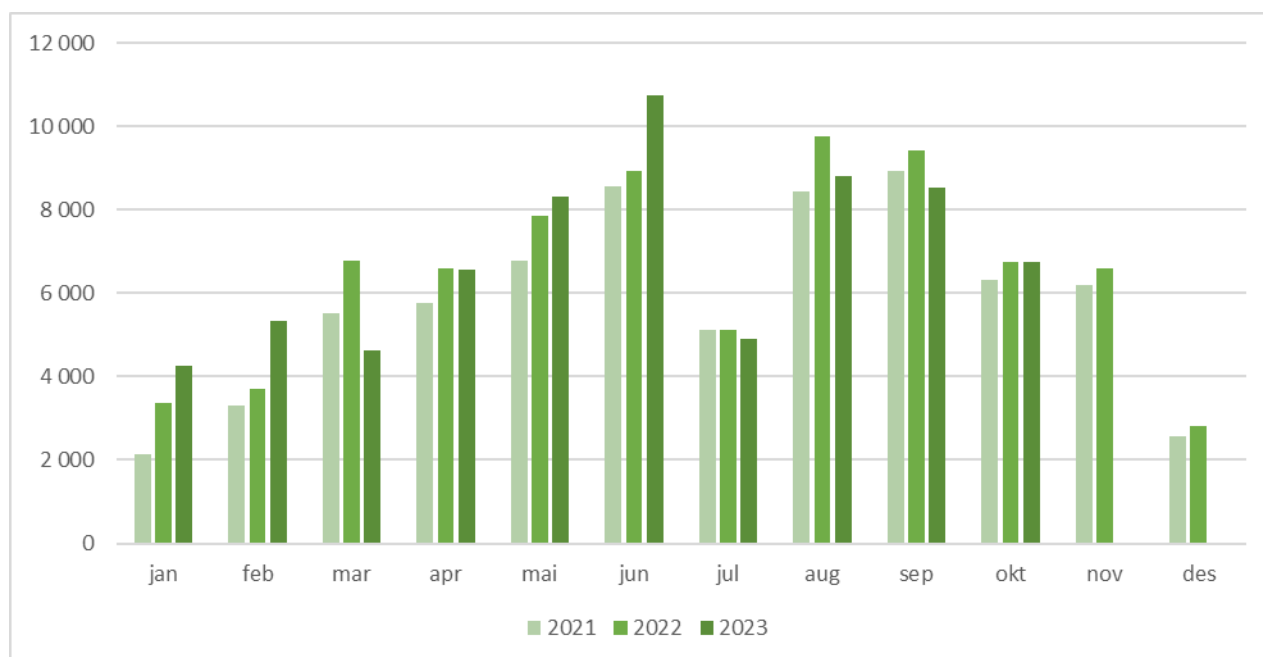
Utvidelse av rutetilbudet og reduksjon i takstene i oktober 2020 forventes å være en medvirkende årsak til den positive utviklingen i antall busspassasjerer.

Den høye veksten i første tertial 2023 mot 2022 skyldes delvis at kollektivtrafikken i de to første månedene av 2022 fortsatt var påvirket av smitteverntiltak.



## Sykkel

Figur 6 viser gjennomsnittlig antall sykklister registrert i tellepunktene per dag, per måned for 2021 til 2023. Det er kort historikk på dataserien og 2021 og de to første månedene av 2022 er påvirket av koronatiltak.



Figur 6 Gjennomsnittlig antall sykklister per dag, per måned i perioden januar 2021 til september 2023

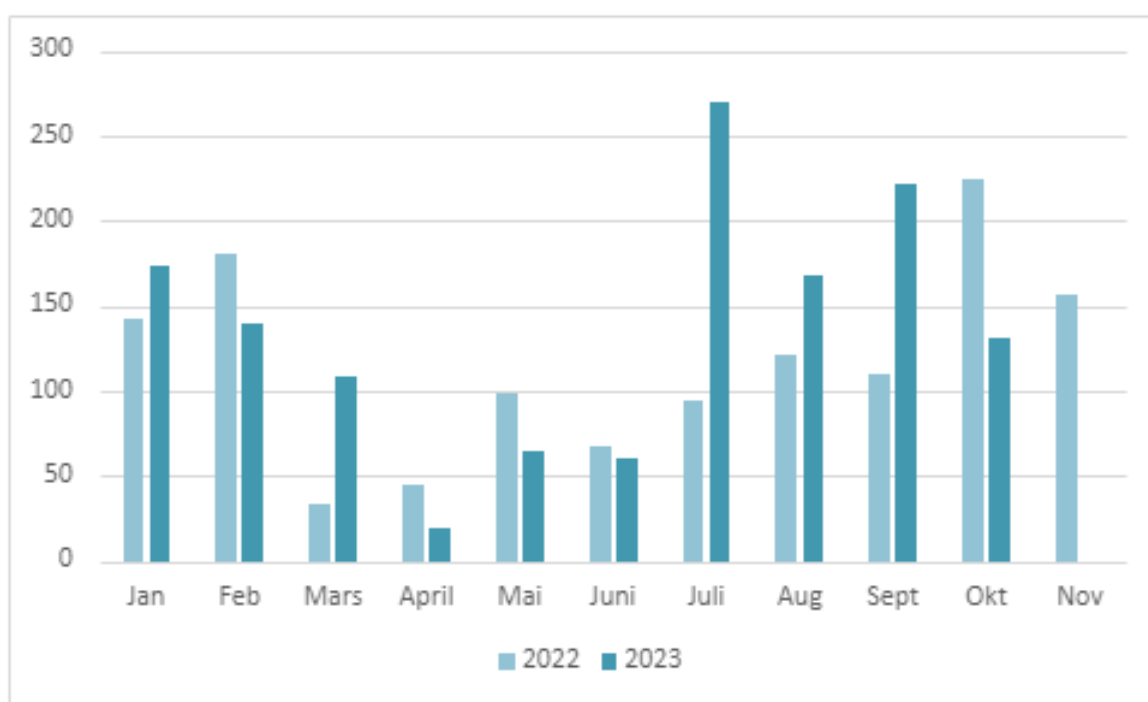
I oktober er det i snitt registrert 6 759 passeringer daglig. Det er på samme nivå som oktober 2022. Gjennomsnittlig antall sykklister hittil i år er 6 872, som er 1% lavere enn samme periode i 2022.

### Kommentarer til utviklingen

Det er betydelig sesongvariasjon i antall sykklister som registreres i tellepunktene, hvor det laveste nivået har vært mellom 2 000-4000 passeringer per dag i perioden desember-februar til mellom 8 000-10 000 i juni, august og september. I 2023 var gjennomsnittlig antall sykklister pr. døgn for første gang over 4000 i vinterperioden og over 10 000 (10 734 sykklister) i sommerperioden.



Værforholdene har betydning for hvor mange som velger sykkel som transportform. Figur 7 viser gjennomsnittlig nedbør (målt i mm) pr. måned i 2022 og 2023. I mars, juli, august og september 2023 var det betydelig mer nedbør enn tilsvarende måneder i 2022. I de samme fire månedene er sykkeltrafikken lavere enn i 2022. Oktober 2023 har hatt betydelig mindre nedbør enn oktober 2022, uten at det har vist seg i en økning i antallet registrerte sykkelturner.



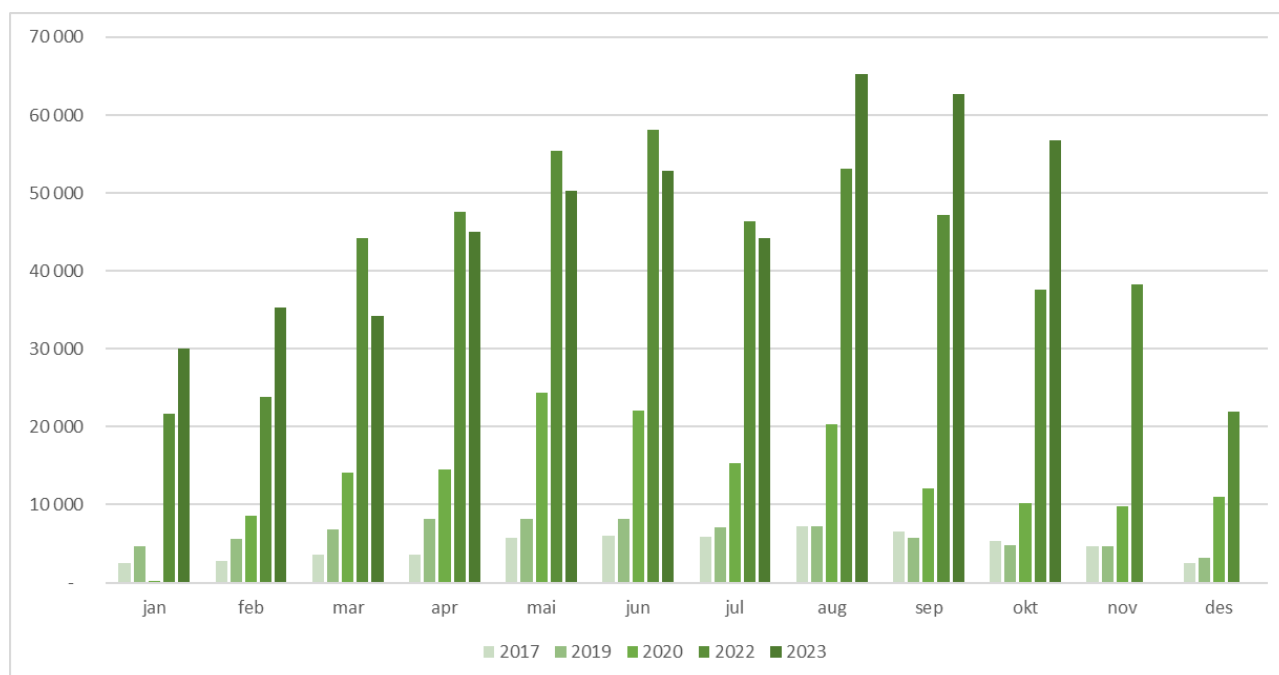
Figur 7 Gjennomsnittlig nedbør pr. måned i 2022 og 2023 (i millimeter)



## Bysykkel

Bysyklene er et viktig mobilitetstilbud som bidrar til nullvekstmålet. Syklene benyttes ofte i kombinasjon med kollektivtrafikk. Fra 3. februar 2020 ble Rogaland et av få områder i verden med elektriske bysykler inkludert i kollektivtilbudet. Full integrering av bysykkel i kollektivtilbudet har så langt vært en stor suksess. Bruken av bysyklene har vært i sterk vekst siden ordningen ble innført. I en spørreundersøkelse blant brukere av bysyklene oppga over halvparten at bysyklene hadde erstattet en eller flere turer med bil den siste måneden. I gjennomsnitt erstatter bysykkelen 15 000 bilturer pr. måned, (ref. Kolumbus Årsrapport 2021).

Figur 8 viser utvikling i antall turer<sup>3</sup> med bysykkel per måned for årene 2017, 2019, 2020, 2022 og 2023. Den geografiske avgrensningen er byvekstavtale-området, og turer til og fra dette området.



Figur 8 Utvikling i antall turer med bysykkel pr. måned for årene 2017, 2019, 2020, 2022 og 2023

<sup>3</sup> Leieforhold med kortere varighet enn 3 minutter telles ikke med i statistikken som en tur. Så korte leieforhold er mest sannsynlig en sykkel som settes tilbake i stativet for å byttes med en annen e.l.





I oktober ble bysykkel benyttet på 56 747 turer som er en økning på 51% sammenlignet med oktober 2022. Hittil i år er bysykkel benyttet på 476 776 turer. Det er en økning på 10% sammenlignet med samme periode i 2022.

Fra og med mars til og med juli i år har det for første gang vært en nedgang i antall turer sammenlignet med samme måned siste år. Den utviklingen snudde igjen i august, og i de tre siste månedene ser vi igjen en høy vekst i bruk av bysyklene.

### **Kommentarer til utviklingen**

Det er en betydelig sesongvariasjon i bruken av syklene gjennom året. Juni og august har høyest antall turer, mens juli ligger noe lavere som følge av ferieavvikling. Værforholdene er en faktor som erfaringsmessig har stor innvirkning på bruken av bysyklene. Figur 5 viser gjennomsnittlig nedbørsmengde pr. måned for 2022 og 2023. På tross av større nedbørsmengder i august og september 2023, har bruken av syklene gått opp i forhold til 2022. Økningen har vært enda større i oktober, hvor nedbørsmengden i 2023 var betydelig lavere enn i oktober 2022.

Innføring av gratis kollektivtransport i Stavanger kommune fra 3. juli innebærer også at innbyggerne får gratis tilgang til bysyklene. Det forventes å bidra til økt bruk av bysyklene.

Våren 2023 var en del bysykler var ute av drift pga. problemer med leveranse av enkelte reservedeler. Dette har bedret seg utover høsten.

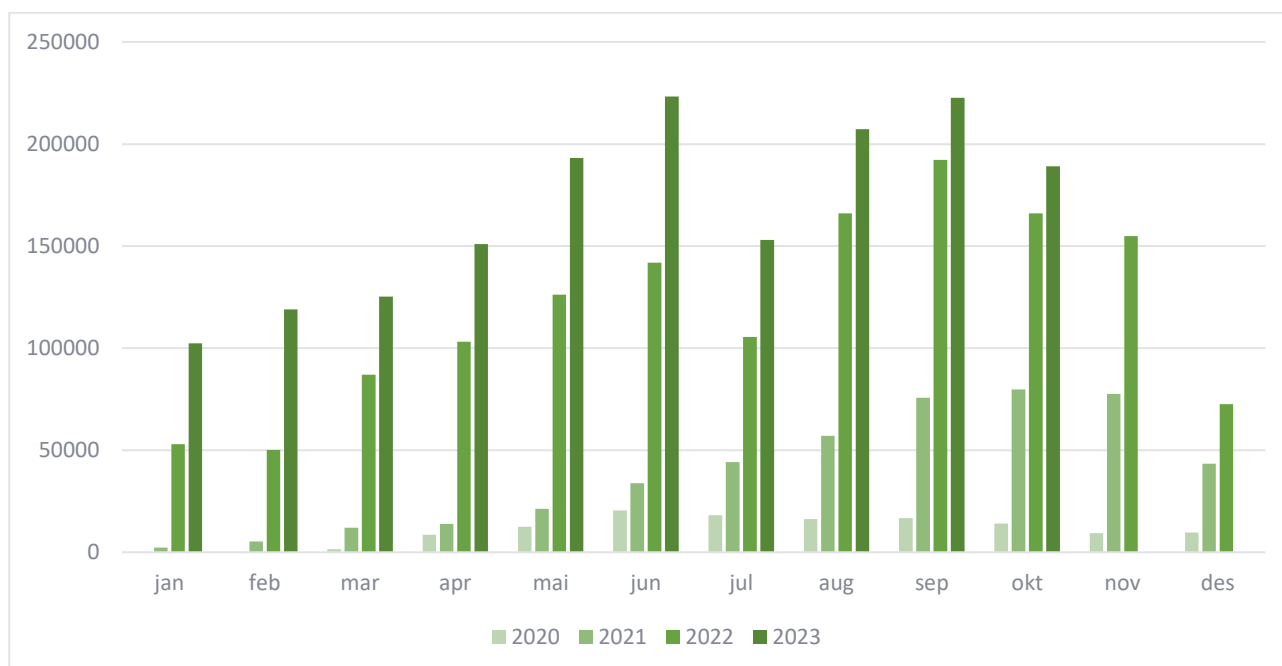
I løpet av våren ble det plassert ut flere ladestasjoner på Nord-Jæren uten at det ble utplassert flere sykler, noe som medfører at det blir færre sykler på eksisterende stasjoner. Mange av de nye ladestasjonene er på mindre sentrale lokasjoner. Kolumbus vurderer at disse stasjonene ikke skaper like mange turer, men at turene i større grad erstatter bilturer, enn turene i mer sentrale strøk som i større grad erstatter gåturer.



## Elektriske sparkesykler

Utleie av elektriske sparkesykler i det offentlige rom er et transporttilbud som ble etablert på Nord-Jæren i starten av 2020. Innenfor Bymiljøpakke-området tilbys tjenesten i Stavanger kommune og Sandnes kommune. De elektriske sparkesyklene er et viktig mobilitetstiltak for å nå nullvekstmålet i byene.

Figur 9 viser utviklingen i antall turer med sparkesykkel per måned fra mars 2020 til oktober 2023. Dette er kun turer med sparkesykler fra Ryde, som er den største av operatørene på Nord-Jæren. Det finnes flere operatører og det arbeides med å få tilgang til data fra disse. Figuren viser derfor ikke det totale omfanget av turer som foretas med sparkesykkel, men viser den sterke veksten i bruken av tjenesten.



Figur 9 Utvikling i antall turer med sparkesykkel fra mars 2020 til oktober 2023 (data fra Ryde)



I oktober 2023 ble sparkesykkel fra Ryde benyttet på 189 035 turer. Det er en økning på 14% fra oktober 2022. Hittil i år er sparkesykler fra Ryde benyttet på 1 686 244 turer. Det er en økning på 42% sammenlignet med samme periode i fjor.

### **Kommentarer til utviklingen**

Det er opp til kommunen i hvilken grad de ønsker å regulere utleie av sparkesykler, og det finnes derfor mange ulike måter å gjøre det på. De første årene siden tilbudet ble etablert på Nord-Jæren har vært preget av at kommunene skulle finne sin måte å legge til rette for sparkesyklene som et nytt mobilitetstiltak. Disse prosessene har påvirket hvilke leverandører som har tilbudt tjenesten i kommunene på Nord-Jæren i denne perioden, som igjen påvirker antall sykler som er tilgjengelig og antall turer.

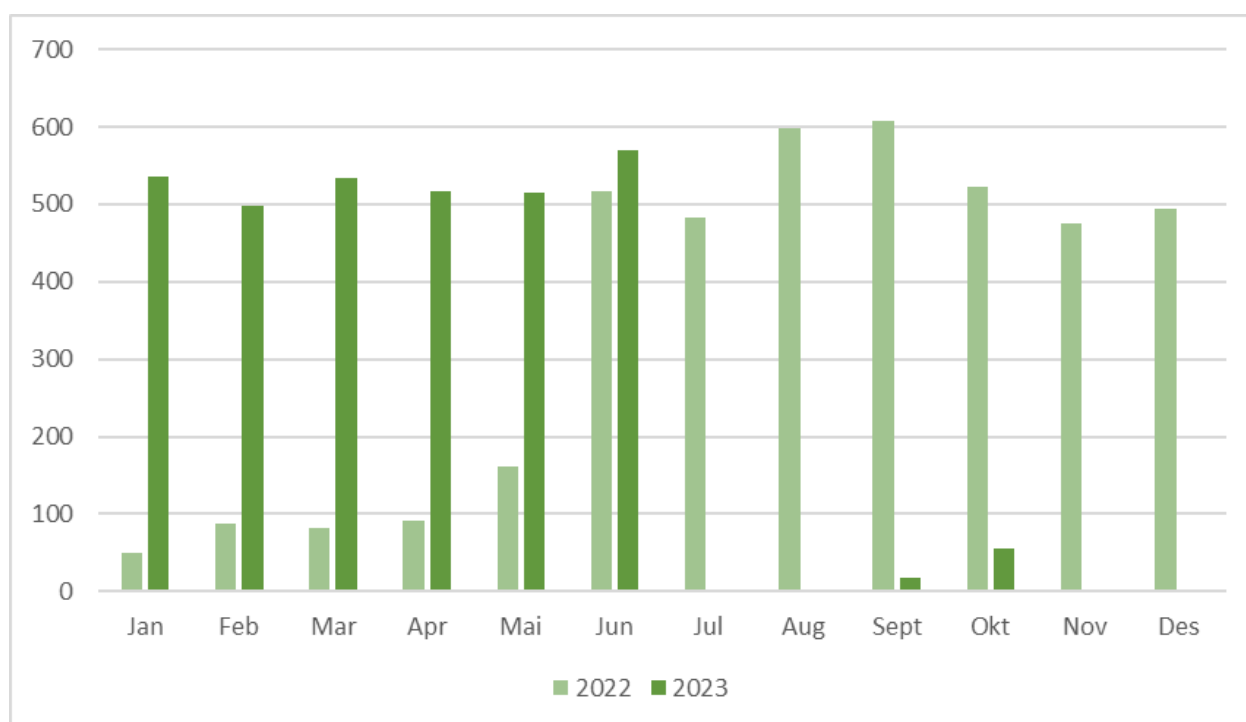
Per 1. november 2023 er det leverandørene Ryde og Voi som tilbyr tjenesten i Stavanger og Sandnes. Leverandøren Tier trakk seg ut av Sandnes for en stund siden og fra Stavanger den 8. september i år. En ny leverandør, SURF, starter opp i Stavanger om kort tid. Sola og Randaberg kommune har per i dag ikke sparkesykler som en del av mobilitetstilbudet.



## Bildeling

I 2022 etablerte Kolumbus bildeling som et nytt mobilitetstiltak på Nord-Jæren. Formålet med bildelingsordningen å gjøre det enklere å ikke eie egen bil, og på den måten bidra til nullvekstmålet. Siden oppstarten har det vært to billeverandører i ordningen, Move about og Get around.

Kolumbus har våren 2023 jobbet med å utvikle og forbedre bildelingskonseptet. Parallelt, men uavhengig av dette arbeidet, gikk den ene operatøren (Move About) konkurs. I samme periode endret Getaround billeverandør. Dette skapte noen midlertidige utfordringer, og i juli, august og første halvdel av september 2023 har ikke tjenesten vært tilgjengelig. Nye avrop/konkurranser er utlyst, og nye biler er begynt å komme på plass fra midten av september og utover høsten. Flere biler vil bli tilgjengelige i løpet av de kommende månedene. Antall turer med delebil pr. måned er vist i figur 10.



Figur 10 Utvikling i antall turer med delebil fra Kolumbus delebil-ordning fra januar 2022 til oktober 2023



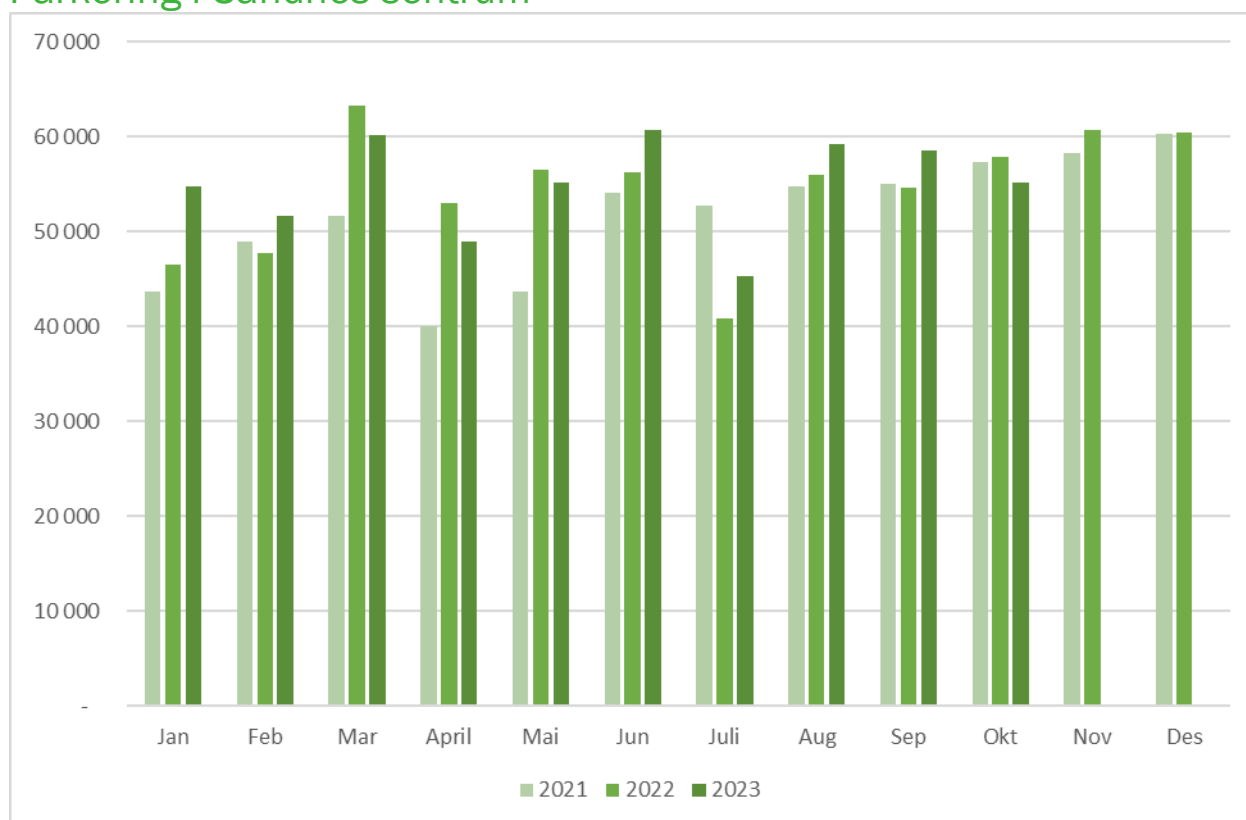
I oktober 2023 ble 56 turer gjennomført med delebil fra Kolumbus. Dette er en nedgang på 89% sammenlignet med oktober 2022. For perioden hittil i år er det blitt gjennomført 3239 turer med delebil. Det er en økning på 1% sammenlignet med samme periode i 2022. Det lave antallet turer i oktober skal ses i sammenheng med at det fremdeles er et begrenset antall biler tilgjengelige. Dette forventes gradvis å endre seg i de kommende månedene og turproduksjonen forventes å stige.



## Parkering

Figur 11 og 12 viser utviklingen i antall solgte parkeringer (via app eller billett) på offentlig parkeringsplasser i sentrum av henholdsvis Sandnes og Stavanger. Ut over de offentlige parkeringsplassene er det privat drevet parkeringshus/parkeringsplasser knyttet til kjøpesentre og butikker. Disse inngår ikke i tallgrunnet. I Stavanger er det noe gratis korttidsparkering som ikke er med i oversikten. Sandnes sentrum har ingen gratis offentlig parkering.

### Parkering i Sandnes sentrum

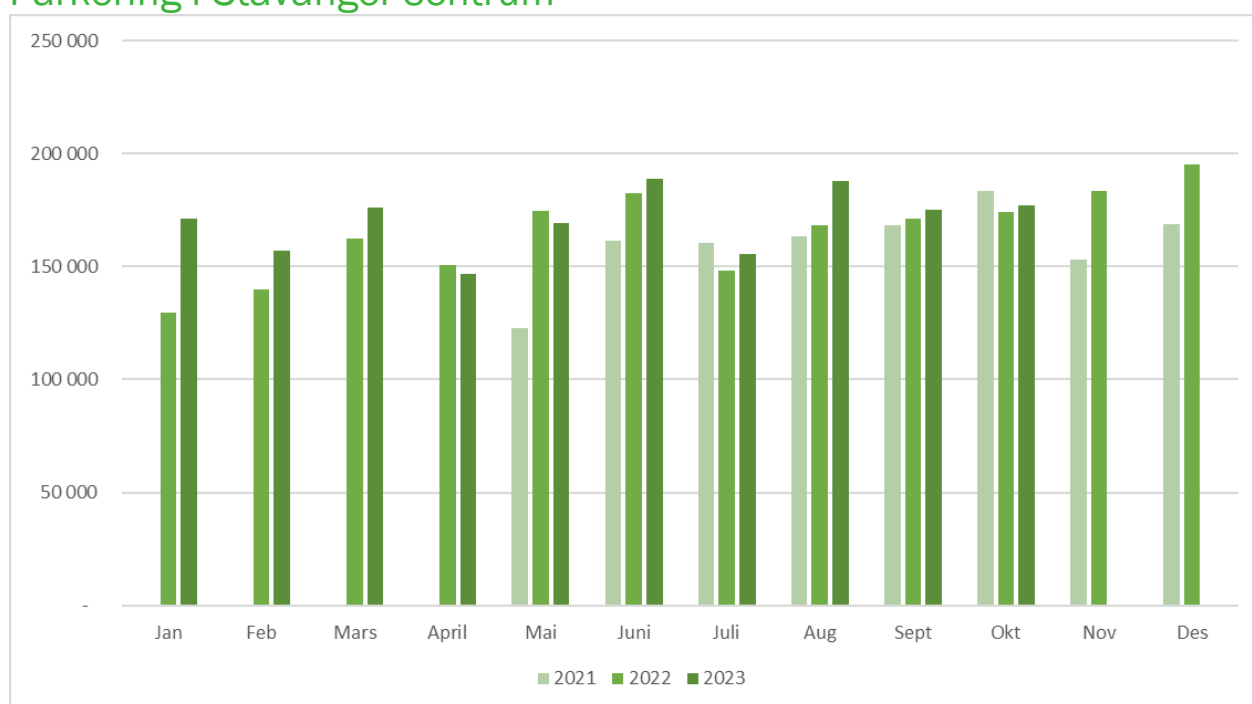


Figur 11 Utvikling i antall parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum i perioden 21 til oktober 23.



Trenden viser en svak økning i antall parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum fra 2021 til 2023. I 2022 økte antall parkeringer med 5 % i forhold til 2021. Dette må ses i sammenheng med tiltak mot koronapandemien. Tiltakene varte til mars 2022. For perioden januar til og med oktober 2023 er økningen i antall parkeringer på ca. 3%. For oktober måned er det en nedgang i antall parkeringer på 5% sammenlignet med oktober 2022.

### Parkering i Stavanger sentrum



Figur 12 Utvikling i antall parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Stavanger sentrum i perioden mai 21 til oktober 2023.

Trenden viser en svak økning i antall parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Stavanger fra 2021 til 2023. I oktober 2023 var økningen på ca. 2% i antall parkeringer sammenlignet med oktober 2022. For perioden januar til og med oktober er det en økning i antall parkeringer på ca. 7%.



### **Kommentarer til utviklingen**

Utviklingen må sees i sammenheng med pandemien, som utløste store fall i parkeringsbelegg i perioder med strenge tiltak, som varte til mars 2022. Parkeringsbelegget fra før pandemien slo til i mars 2020, hadde over flere år hatt en svakt fallende trend, som skyldes økt bruk av kollektiv, mer sykkel og gange. I perioden fra mars 2020 til og med februar 2022 endret parkeringsbelegget seg radikalt i perioder på grunn av pandemien. Parkeringsbelegget fulgte i stor grad de ulike tiltakene som ble innført. Jo strengere tiltak, jo lavere parkeringsbelegg. Pandemiltakene varte helt frem til mars 2022. Fra og med februar 2022 viser trenden en svak økning (bortsett fra måneder med ferieavvikling). Parkeringsbelegget er nå mer likt slik det var i 2019.

På grunn av usikkerheten som har oppstått som følge av ettervirkningene av pandemien, bør en følge parkeringsbelegget i sentrum over tid for å se utviklingen. Det er for tidlig å konkludere i forhold til utviklingen fremover.