



Bymiljøpakken

Mobilitetsrapport

Pr. 1. september 2023

Sist revidert 12.g. 2023



- **Biltrafikk:** Månedsindeksen viser at det var 0,5% mer trafikk i august 2023 enn i august 2017. For perioden hittil i år (pr. 1.9.) er trafikken 1,4% lavere enn samme periode i 2017. Dersom veksten i biltrafikken fortsetter, vil det gi utfordringer med å nå nullvekstmålet.
- **Kollektivtrafikk:** Antall busspassasjerer i august var 2 471 891. Det er en økning på 17 % sammenlignet med august 2022. Antall passasjerer hittil i år (pr. 1.9.23) har økt med 21 % sammenlignet med samme perioden i 2022. Stavanger kommune innførte gratis kollektivtransport for sine innbyggere fra 3. juli 2023.
- **Sykeltrafikk:** I august ble det i snitt registrert 8 801 syklistere i tellepunktene daglig. Det er en nedgang på 10% fra august 2022. Antall syklistere pr. dag hittil i år viser en økning på 2% sammenlignet med 2022.
- **Bysykler:** Antall turer med bysykkel i august var 63 281. Det er en økning på 19 % sammenlignet med august 2022. Antall turer hittil i år viser en nedgang på 2 % sammenlignet med samme periode i 2022.
- **Sparkesykler:** Antall turer med sparkesykkel fra Ryde i juli var 207 280. Det er en økning på 25 % sammenlignet med august 2022. Antall turer hittil i år viser en økning på 53% sammenlignet med samme periode i fjor. (Merk at dette er basert på data fra en leverandør).
- **Bildeling:** Bildeling fra Kolumbus ble etablert i 2022. I juli og august 2023 har tjenesten ikke vært tilgjengelig grunnet nytt avrop på kontrakten. Nye og flere biler vil bli tilgjengelige fra september og utover høsten.
- **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 fortsetter i 2023.



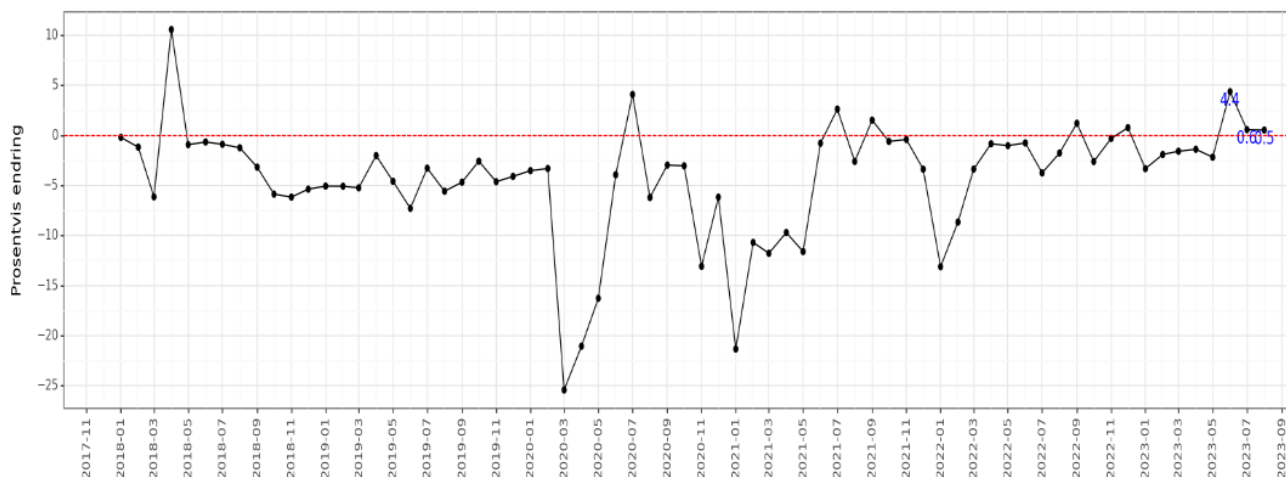
Personbil

Hovedindikator for nullvekstmålet er byindeksen. Byindeksen beregner prosentvis endring i trafikkmengde av «lette» biler, og er basert på 20¹ trafikktelepunkt innenfor området som omfattes av byveksttalen for Nord-Jæren. Nullvekstmålet skal måles ved at trafikktutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt som sammenlignes med basisåret 2017.

Byindeksen for den siste 3-års perioden (juli 2020 – august 2023) viser at trafikkmengden i gjennomsnitt er blitt 0,3% mindre sammenlignet med referanseåret 2017. 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, kunne nok isolert sett øke persontrafikken noe, men totalt sett førte tiltakene til mindre biltrafikk. Det glidende treårs snittet, som nullvekstmålet vurderes på, vil derfor vise en «unormal» lav trafikk frem til 2025 når 2020 og 2021 ikke lenger inngår i perioden. Mobilitets-rapporten utdyper derfor trafikktutvikling med å vise utviklingen i byindeksen pr. måned og pr. «hittil i år».

Figur 1 viser den prosentvise endringen trafikkmengde for "lette" biler, pr. måned, fra januar 2018 til og med august 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.

¹ Byveksttalen 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.

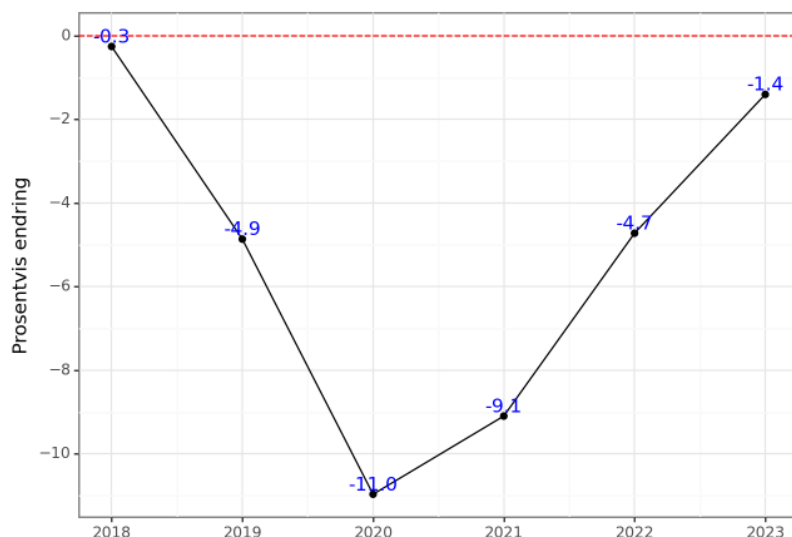


Figur 1 Prosentvis endring i antall «lette» biler registrert i tellepunktene i perioden januar 2018-august 2023 målt mot tilsvarende måned i 2017

Siden siste rapportering har det vært 3 måneder hvor trafikken har vært høyere enn tilsvarende måned i 2017. I juni, juli og august viser månedsindeksene hhv. 4,4%, 0,6% og 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 2 viser hvordan indeksen for perioden «hittil i år» har utviklet seg fra 2018 til 2023. Etter en sterk nedgang frem til 2020 har indeksen vært kontinuerlig stigende. Indeksen for perioden januar til og med august 2023 på -1,4 %. Det er 3,5 prosentpoeng høyere enn nivået for den samme perioden i 2019 som er siste normalår.

Selv om biltrafikken på Nord-Jæren fortsatt ligger under 2017 nivå, ser en stigende trend de siste årene. Det er behov for å snu denne utviklingen for at Nord-Jæren skal lykkes med nullvekstmålet.



Figur 2 Estimert prosentvis endring i trafikkmengde «hittil i år» for perioden 2018-2023 sammenlignet med referanseåret 2017.

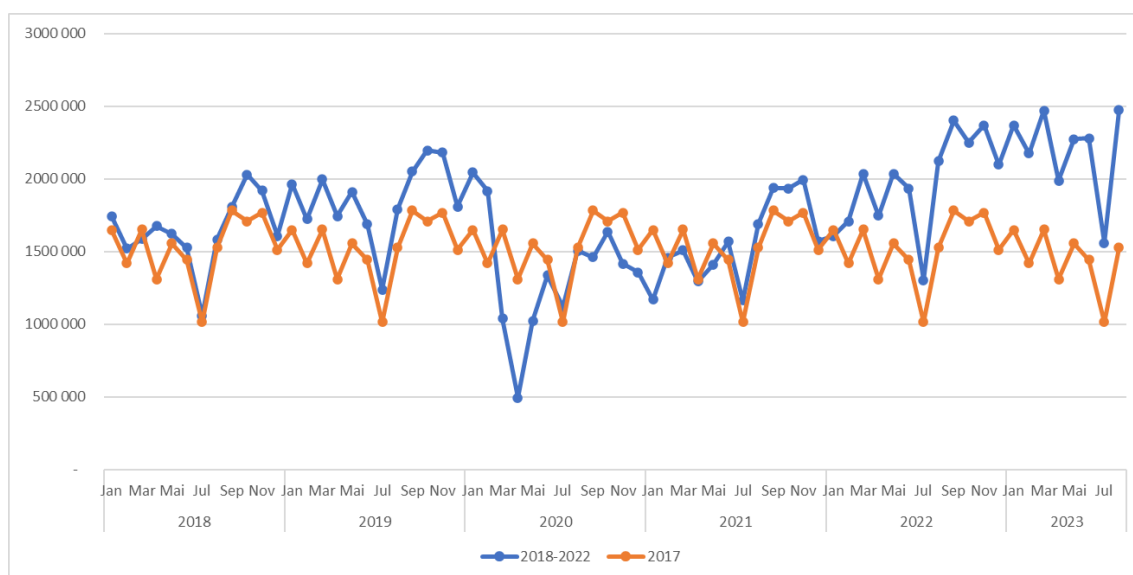
Sekretariatet har innhentet data fra Flyt som viser hvor stor andel av kjøretøypasseringer i bomsnittene som er næringskjøretøy. Dataene viser at den andelen av trafikken som utgjør næringskjøretøy, som ikke omfattes av nullvekstmålet, har økt i forhold til de forutsetninger som ble lagt til grunn i 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

Antall busspassasjerer måles med telleapparat som er installert i alle bussene. Figur 3 viser utviklingen i antall busspassasjerer pr. måned fra januar 2018 til og med august 2023, målt mot basisåret 2017.



Figur 3 Antall påstigninger på buss pr. måned fra januar 2018 til og med august 2023 målt mot 2017

Figuren viser en økning i antall passasjerer fra 2018 og ut 2019. I februar/mars 2020 kom koronapandemien med strenge smitteverntiltak, hvor befolkningen i perioden ble frarådet å benytte kollektivtransport. Dette medførte et stort fall i antall busspassasjerer. Fra et bunnivå i april 2020 har trenden vært stigende, men med noen svingninger som i stor grad knyttes til endringer i smitteverntiltakene.

Fra og med mandag 3. juli innførte Stavanger kommune et tidsbegrenset tiltak med gratis kollektivtransport for kommunens innbyggere. Antall busspassasjerer i juli var 1 558 383, som er 20% høyere enn i juli 2022. Antall passasjerer i august var 2 471 809, som er 17% høyere enn i august 2022. På grunn av sommerferien er juli normalt den måneden som har lavest antall kollektivreiser. Slik er også i 2023, og den reelle effekten av tiltaket med gratis buss vil først



vise seg etter noen måneder med normal reiseaktivitet. Til sammenligning var økningen i mai og juni på henholdsvis 12 % og 18 % sammenlignet med 2022.

Antall passasjerer hittil i år er 17 578 704. Det er 3 091 961 flere passasjerer enn i samme periode i 2022, som tilsvarer en økning på 21 %. 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. Utvidelse av rutetilbudet og reduksjon i takstene i oktober 2020 forventes å være en medvirkende årsak til den positive utviklingen i antall busspassasjerer.



Sykkel

Antall sykklister registreres i 23 tellepunkt innfor området som omfattes av Byvekstavtalen. Tellepunktene er etablert av Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune og utgjør grunnlaget for beregning av en årlig sykkelindeks for Nord-Jæren.

Figur 4 viser gjennomsnittlig antall registrerte sykklister per dag i perioden januar 2021 til august 2023.



Figur 4 Gjennomsnittlig antall sykklister per dag, per måned i perioden januar 2021 til juli 2023

Figuren viser at det er betydelig sesongvariasjon i antall sykklister som registreres i tellepunktene, hvor det laveste nivået ligger mellom 2 000-4000 passeringer per dag i desember-februar til mellom 8 000-10 000 i juni, august og september. Det er kort historikk på denne dataserien, og 2021 og starten på 2022 er påvirket av koronatiltak.

I august er det i snitt registrert 8 801 passeringer daglig. Det er en nedgang på 10% fra august 2022. Gjennomsnittlig antall sykklister hittil i år viser derimot en økning på 2% sammenlignet



med samme periode i 2022. Av erfaring vet vi at værforholdene har stor betydning for hvor mange som velger sykkel som transportform. Juli spesielt, men også august 2023, hadde betydelig mer nedbør enn tilsvarende måned i 2022.

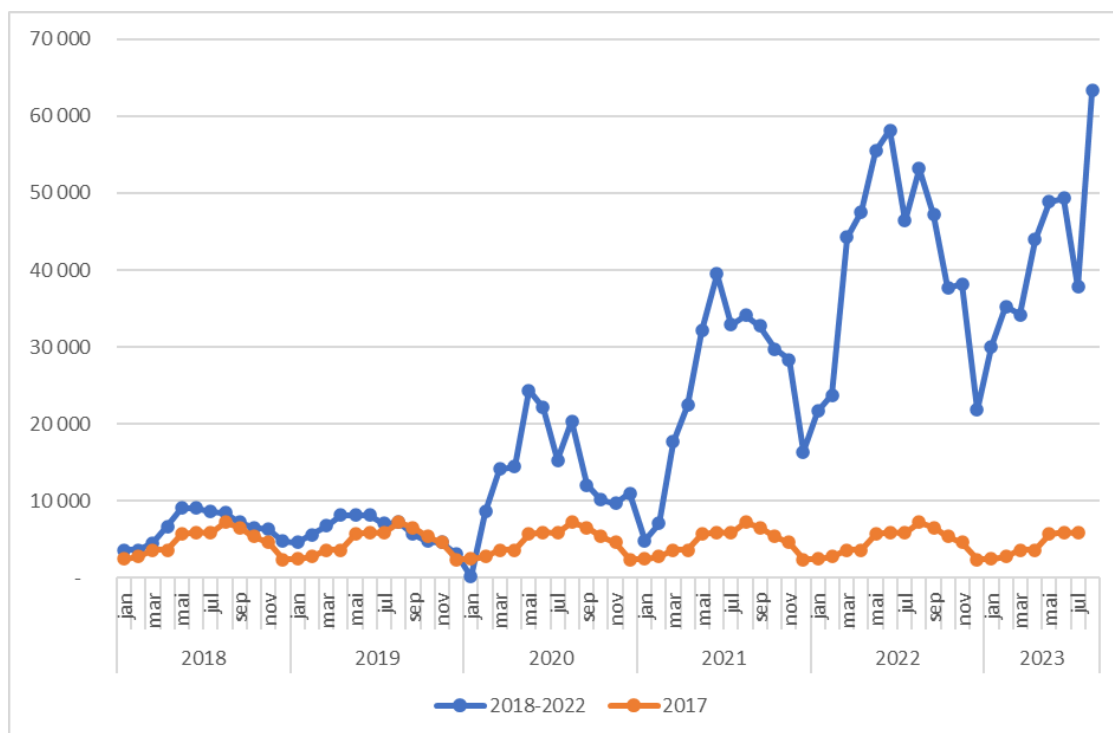
Sykkelindeksen for Nord-Jæren, beregnet av Statens vegvesen, viser en økning i sykkeltrafikken på 10,9% fra 2021 til 2022.



Bysykkel

Hver enkelt tur med bysykkel registreres i datasystemet for tjenesten og turen logges med start- og sluttsted. 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.

Figur 5 viser utvikling i antall turer² med bysykkel per måned fra januar 2018 til og med august 2023, sammenlignet med 2017. Fra og med juni 2023 er det geografiske området avgrenset til byvekstavnale-kommunene, og turer til og fra dette området. (i tidligere utgaver av mobilitetsrapporten viste figuren tall for bysykkelordningen totalt).



Figur 5 Utvikling i antall turer med bysykkel pr. måned i perioden fra januar 2018 til august 2023

² 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.



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. Trenden viser en sterk økning i antall turer frem til og med februar 2023. De to første månedene i 2022 var det fortsatt restriksjoner som følge av tiltak mot koronasmitte, og disse månedene er derfor ikke representative for utviklingen dette året. 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.

I august ble bysykkel benyttet på 63 281 turer³. Det er 10 104 flere turer enn i august 2022 som tilsvarer en økning på 19%. Det er ikke satt inn flere sykler i august, men det er registrert flere turer per sykkel. Hittil i år er bysykkel benyttet på 342 732 turer. Det er på 7 659 færre turer en samme periode i 2022 som tilsvarer en nedgang på 2%.

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.

Værforholdene er en faktor som har stor innvirkning på bruken av bysyklene. De store nedbørmengdene i juli 2023 sammenlignet med juli 2022 forventes å ha bidratt til færre turer denne måneden.

Våren 2023 er det plassert ut flere ladestasjoner på Nord-Jæren uten at antallet sykler er økt forholdsmessig. 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.

Ifølge Kolumbus er antall sykler under ønsket nivå, noe som skyldes problemer med å få tak i og skiftet enkelte reservedeler. Dette forventes å bedre seg utover høsten og vinteren. Med

³ Det er funnet feil i statistikken for bysykkelturer innenfor bypakkeområdet. Det pågår derfor en gjennomgang av dataene for bysykkel for 2023. Tallene for august må derfor tas med forbehold.



noe færre sykler ute og flere ladestasjoner, kan det være ganger der kundene opplever at det er litt vanskeligere å få tak i bysykkel, noe som resulterer i færre turer.

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).

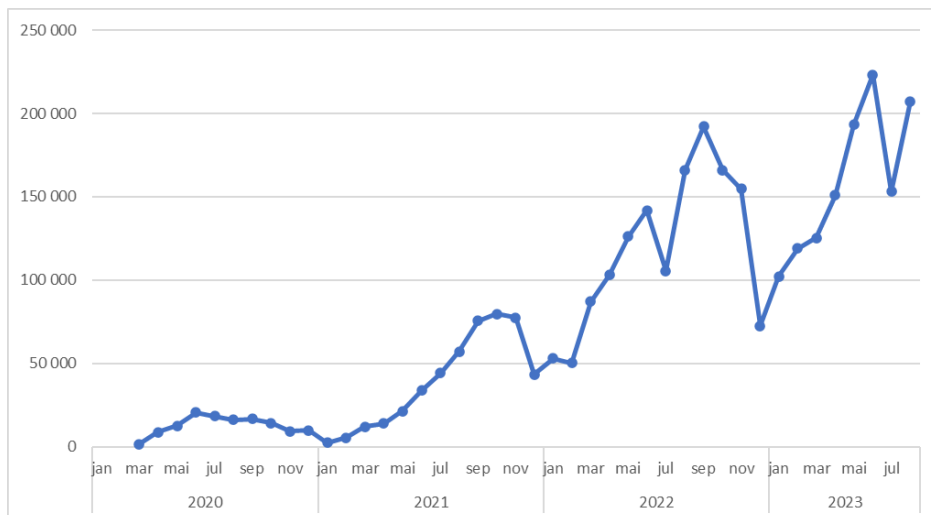


Elektriske sparkesykler

Hver enkelt tur med sparkesykkel registreres i datasystemet for tjenesten og turen logges med start- og sluttsted.

Utleie av elektriske sparkesykler i det offentlige rom er et transporttilbud som ble etablert på Nord-Jæren i starten av 2020. Tjenesten er tilbys i Stavanger kommune og Sandnes kommune. De elektriske sparkesyklene er et viktig mobilitetstiltak for å nå nullvekstmålet i byene. Ordningen med utleie av sparkesykler har ikke bare blitt godt mottatt. utfordringer med «feilparkerte sykler» og krav om regulering av ordningen har vært en debatt i mediene. 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 også vært preget av at kommunene skulle finne sin måte å legge til rette for sparkesyklene som et nytt og viktig 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.

Figur 6 viser utviklingen i antall turer med sparkesykkel per måned fra mars 2020 til august 2023 fra Ryde, som er en 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 6 Utvikling i antall turer med sparkesykkel fra mars 2020 til august 2023 (data fra Ryde)

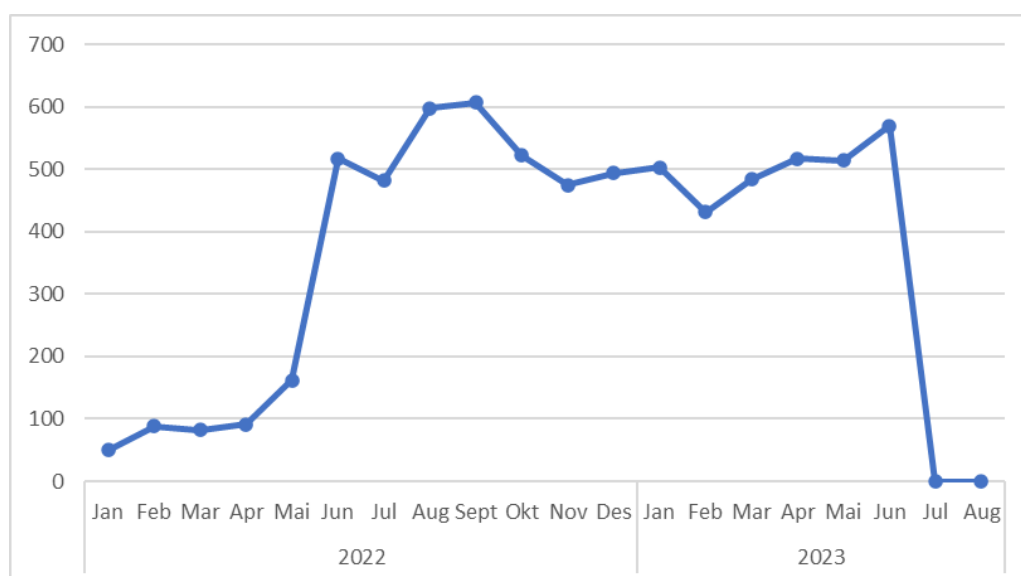
I august 2023 ble sparkesykkel fra Ryde benyttet på 207 280 turer. Det er en økning på 25 % fra august 2022. Hittil i år er sparkesykler fra Ryde benyttet på 1 274 611 turer. Det er en økning på 53% sammenlignet med samme periode i fjor.



Bildeling

I 2022 etablerte Kolumbus bildeling som et nytt mobilitetstiltak på Nord-Jæren. Siden oppstarten har det vært to billeverandører i ordningen, Move about og Get around. Hver enkelt tur med delebil registreres i datasystemet for tjenesten og turen logges med start- og sluttsted.

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 med selve tjenesten, spesielt gjennom sommeren. Nye avrop/konkurranser er utlyst, og nye og flere biler vil være på plass i løpet av september og videre utover høsten. Antall turer med delebil pr. måned er vist i figur 7.



Figur 7 Utvikling i antall turer med delebil fra Kolumbus delebil-ordning fra januar til august 2023

Det har generelt vært en positiv utvikling i bruken av delerbiler siden ordningen ble etablert. I juli og august 2023 har ikke tjenesten tilgjengelig. I juni 2023 ble 569 turer gjennomført med delebil fra Kolumbus. Det var en økning på 31% i forhold til juni 2022. I perioden januar til og



med juni er det blitt gjennomført 3018 turer med delebil. Det er en økning på 205% sammenlignet med samme periode i 2022.

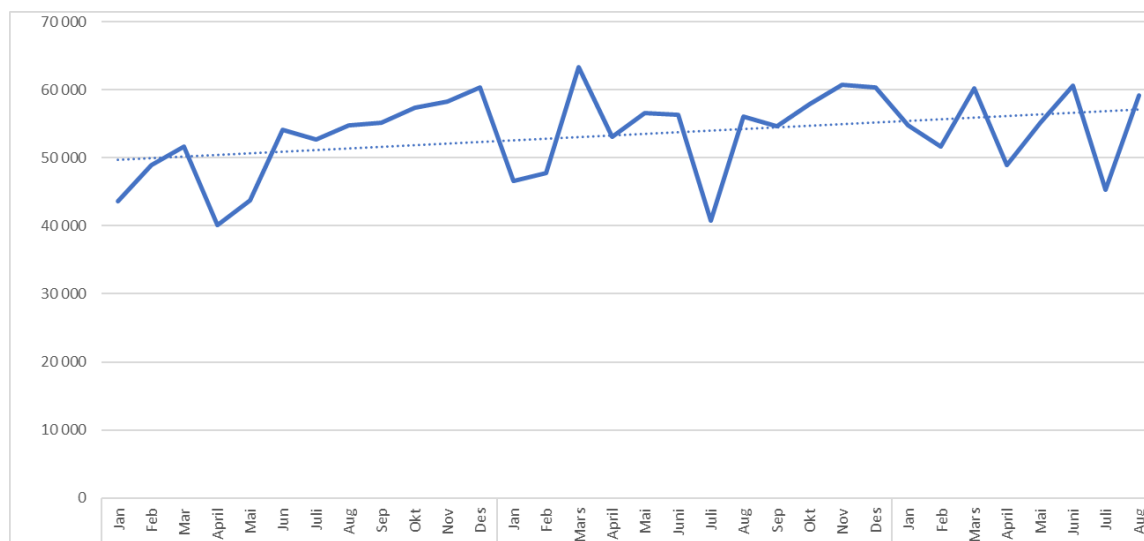
Hovedårsaken til den sterke veksten fra 2022 er at ordningen var nyetablert i 2022 og med få biler tilgjengelig i oppstartsfasen. I de tre første månedene var det bare en operatør som hadde kommet i gang. Siden juni 2022, hvor antall biler økte betydelig, har antall turer pr. måned stort sett ligget mellom 480-600 turer pr. mnd.



Parkering

Figur 8 og 9 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 tallgrunnlaget. I Stavanger er det noe gratis korttidsparkering som ikke er med i oversikten. Sandnes sentrum har ingen gratis offentlig parkering.

Parkering i Sandnes sentrum

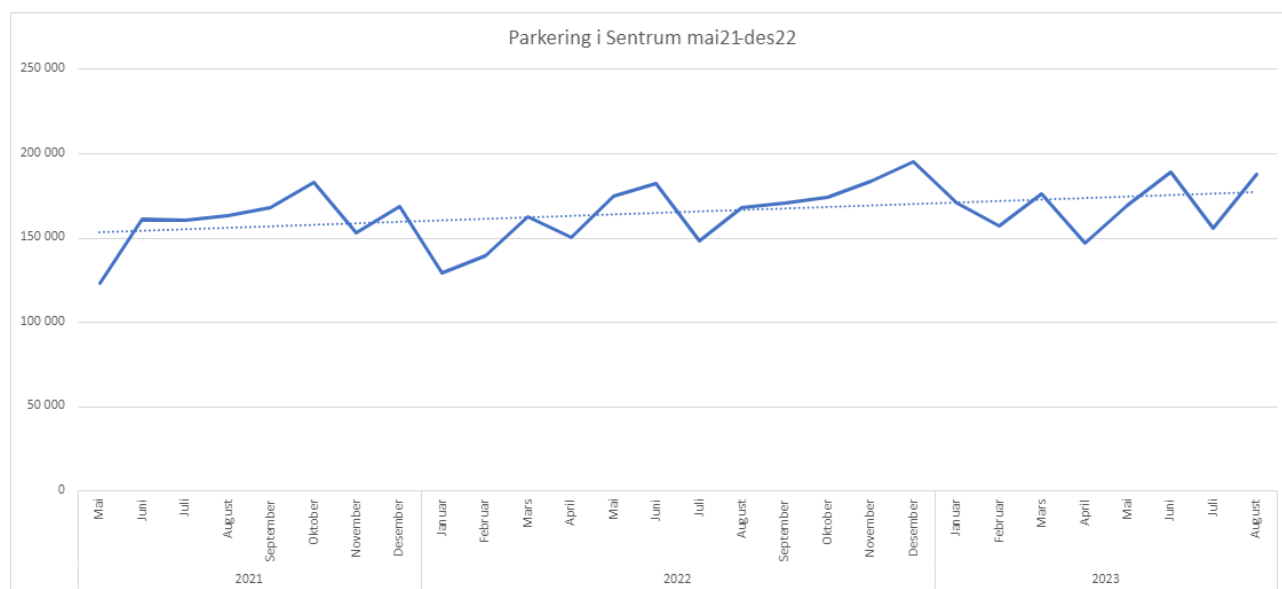


Figur 8 Utvikling i antall parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum i perioden jan. 21-august 23.

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 august 2023 er økningen i antall parkeringer på ca. 4%. For august måned er det en økning i antall parkeringer på 5% sammenlignet med august 2022.



Parkering i Stavanger sentrum



Figur 9 Utvikling i antall parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Stavanger sentrum i perioden mai 21 til august 23.

Trenden viser en svak økning i antall parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Stavanger fra 2021 til 2023. I august 2023 var økningen på 8 % i antall parkeringer sammenlignet med august 2022. For perioden januar til og med august er det en økning i antall parkeringer på ca. 12 %.

Utviklingen må imidlertid 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 tallene 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 at 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.