



**Bymiljøpakken**

# Mobilitetsrapport

Per 1. mai 2024

Sist revidert 29.05.2024



## Innhold

Mobilitetsrapport .....	1
Innledning .....	3
Oppsummering .....	4
Datakilder og metode.....	4
Registrering av reiser .....	5
Personbiltrafikk og sykkeltrafikk.....	5
Buss.....	6
Tog .....	6
Bildeling, bysykkel og sparkesykkel.....	6
Effekt av korona-pandemien på trafikk og reisemiddelfordeling .....	6
Befolkningsutvikling på Nord-Jæren .....	6
Personbiltrafikk .....	8
Buss .....	10
Kommentarer til utviklingen .....	11
Tog.....	12
Sykkel.....	14
Kommentarer til utviklingen .....	15
Bysykkel .....	17
Kommentarer til utviklingen .....	18
Elektriske sparkesykler.....	20
Kommentarer til utviklingen .....	21
Bideling.....	22
Parkering .....	24
Parkering i Sandnes sentrum .....	24
Parkering i Stavanger sentrum.....	26
Kommentarer til utviklingen .....	27



## 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 i mars var 7% mindre trafikk mens det i april var 12 % mer trafikk enn tilsvarende måned i 2017. Svingningene må ses i sammenheng med at påskeferien i 2017 var i april mens den i 2024 var i mars. For perioden hittil i år ligger trafikken 1,3% lavere enn i 2017.
- **Kollektivtrafikk:** Antall busspassasjerer i april var 2 566 782. Det er en økning på 29% sammenlignet med april 2023. Passasjertallet hittil i år økte med 10% sammenlignet med 2023.
- **Sykeltrafikk:** I april ble det i snitt registrert 6839 syklistere i tellepunktene daglig. Det er en økning på 4% sammenlignet med april 2023. Hittil i år er antall syklistere per dag 7% mindre enn i 2023.
- **Bysykler:** Antall turer med bysykkel i april var 45 844. Det er en økning på 1,8% sammenlignet med april 2023. Hittil i år er det en nedgang i antall turer på 8% sammenlignet med 2023.
- **Sparkesykler:** Antall turer med sparkesykkel i april var 186 699. Det er en økning på 24% sammenlignet med april 2023. Hittil i år er det en økning i antall turer på 1% sammenlignet med 2023. (Merk at dette er basert på data fra en av flere leverandører).
- **Bildeling:** Antall turer med delebil i april var 128. Det er en nedgang på 75% sammenlignet med april 2023. Hittil i år har det vært en nedgang i antall turer på 79% sammenlignet med 2023. Nedgang skyldes i hovedsak færre tilgjengelige biler.
- **Parkering:** Både for Sandnes og Stavanger har antall parkeringer på offentlig P-plasser i sentrum vist en økende trend fra 2021 til 2023. Hittil i år er det en marginal økning i antall parkeringer i Sandnes på 0,5% og en økning på 7,1% i Stavanger.



## 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. Mobilitetsrapporten utdyper derfor trafikkutvikling med å vise utviklingen i byindeksen per måned og per «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. Enkelte tellepunkt kan ikke lenger benyttes i tre års glidende indeks enten fordi de ikke var operative i 2017 eller fordi åpning av nye veier gjør at trafikken ikke lenger er sammenlignbar med basisåret.



### **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.

### **Tog**

Passasjertallene gjelder for Jærbanen samlet, dvs. hele strekningen Stavanger – Egersund.

### **Bildeling, bisykkel og sparkesykkel**

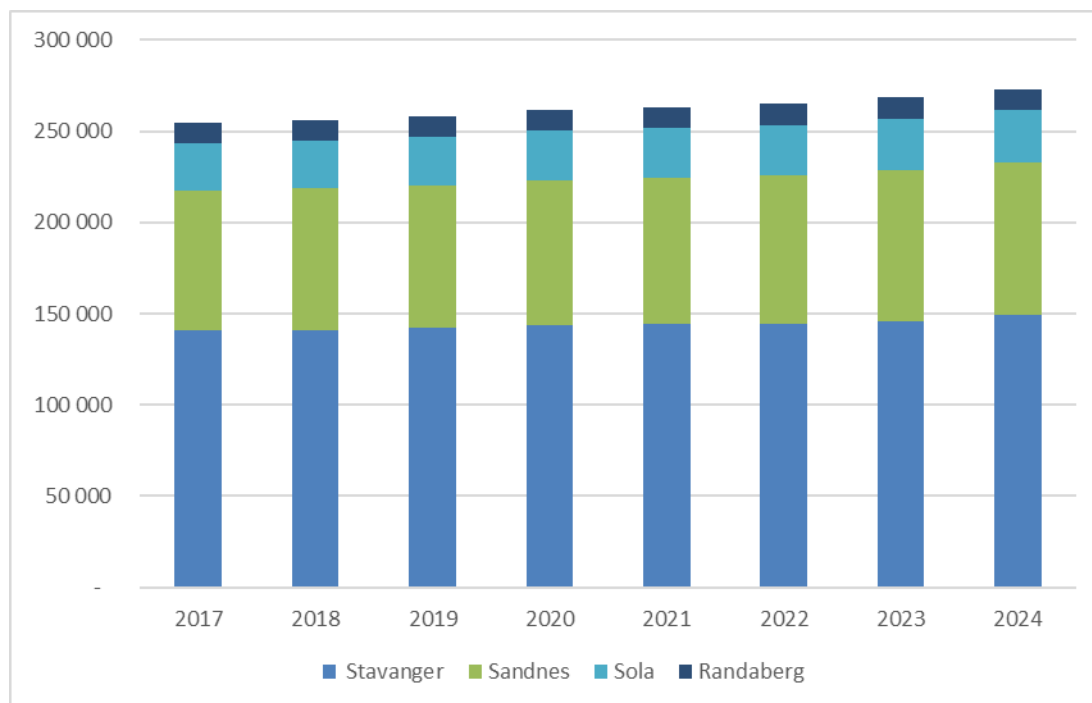
Felles for disse mobilitetstjenestene er at bruken av tjenesten er knyttet til en økonomisk transaksjon mellom kunde og leverandør av tjenesten. Datasystemene som er tilknyttet tjenestene er derfor tilrettelagt for å registrere startpunkt, slutt punkt og varighet på alle turer.

## 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 passasjerer på buss og tog. 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 2024.



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

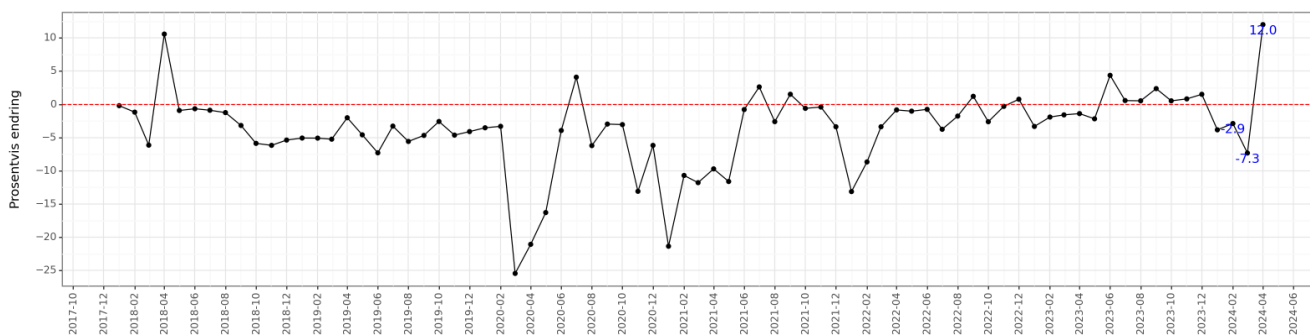
I denne perioden har befolkning på Nord-Jæren økt med ca. 14 000 personer, som utgjør 6% økning. Veksten er størst i Sandnes og Stavanger med henholdsvis 5 806 og 5 155 personer. Hele tidsserien inkluderer de kommuner/deler av kommuner som ble slått sammen med Sandnes eller Stavanger kommune fra og med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



## Personbiltrafikk

På grunn av stor usikkerhet i beregning av byindeksen for Nord-Jæren, som dels skyldes at indeksen baseres på et lavt antall trafikktellepunkter og dels at det har forekommet flere større og mindre vegnetts endringer og trafikkomlegninger, gjør Statens vegvesen en vurdering av alternative metoder for å få ned usikkerheten. Byindeksen som et treårs glidende gjennomsnitt målt mot trafikknivået i 2017 er derfor tatt ut av mobiliterapporten inntil videre. Byindeksen vil bli tatt inn i rapporten igjen når metode for beregning av indeksen er avklart. De figurene som vises i dette kapitlet tar utgangspunkt i en månedsbasert indeks, en metode som gir mulighet for å inkludere flere tellepunkt.

Figur 2 viser den prosentvise endringen trafikkmengde for «lette» biler, per måned, fra januar 2018 til og med april 2024, 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.



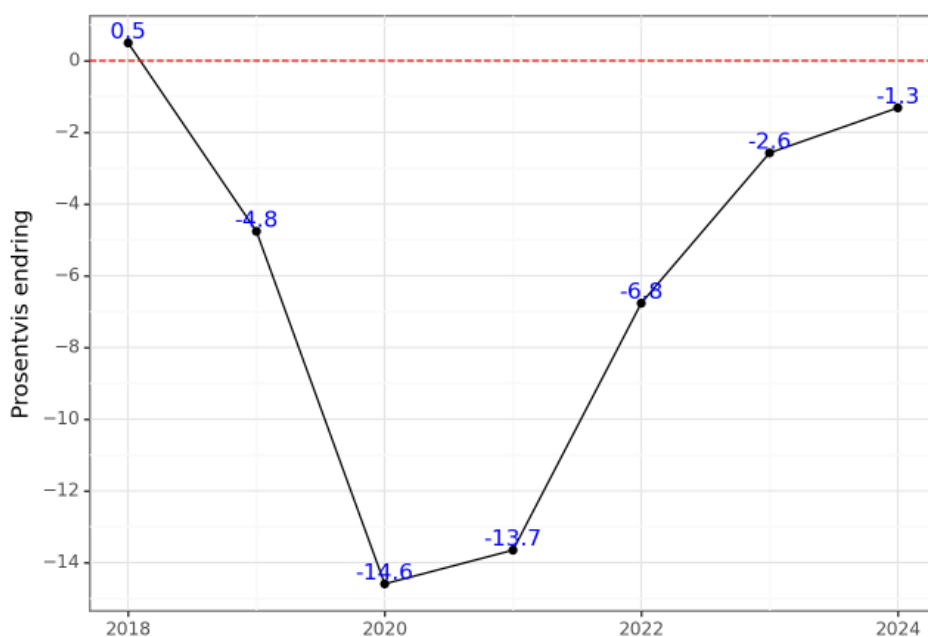
Figur 2 Prosentvis endring i antall «lette» biler registrert i tellepunktene målt mot tilsvarende måned i 2017

I april var biltrafikken 12% høyere enn i 2017, mens den i mars var 7,3% lavere enn i 2017. Den sterke veksten i biltrafikken i april må ses i sammenheng med en betydelig nedgang i mars. Ferier påvirker trafikkmengden og bidrar her til unormalt store utslag da påskeferien var i mars i 2024 og i april i 2017.





Figur 3 viser hvordan indeksen har utviklet seg fra 2018 til 2023 for perioden hittil i år. Etter en sterk nedgang frem til 2020 viser indeksen en kontinuerlig økning. Indeksen for de fire første månedene viser at det var 1,3% mindre trafikk de fire første månedene i 2024 enn tilsvarende periode i 2017.



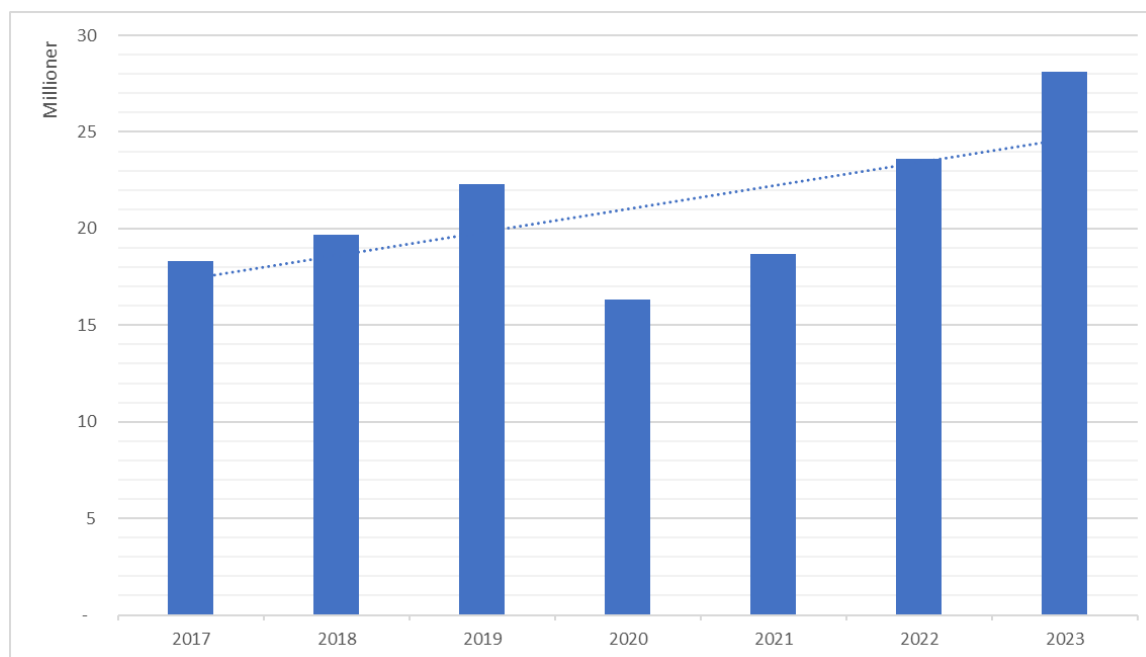
Figur 3 Estimert prosentvis endring i trafikkmengde «hittil i år» sammenlignet med referanseåret 2017.

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. Statens vegvesen har vurdert gjennomgangstrafikk på Nord-Jæren og funnet at denne er marginal og at det ikke er behov for å skille ut gjennomgangstrafikk i rapportering på nullvekstmålet.



## Buss

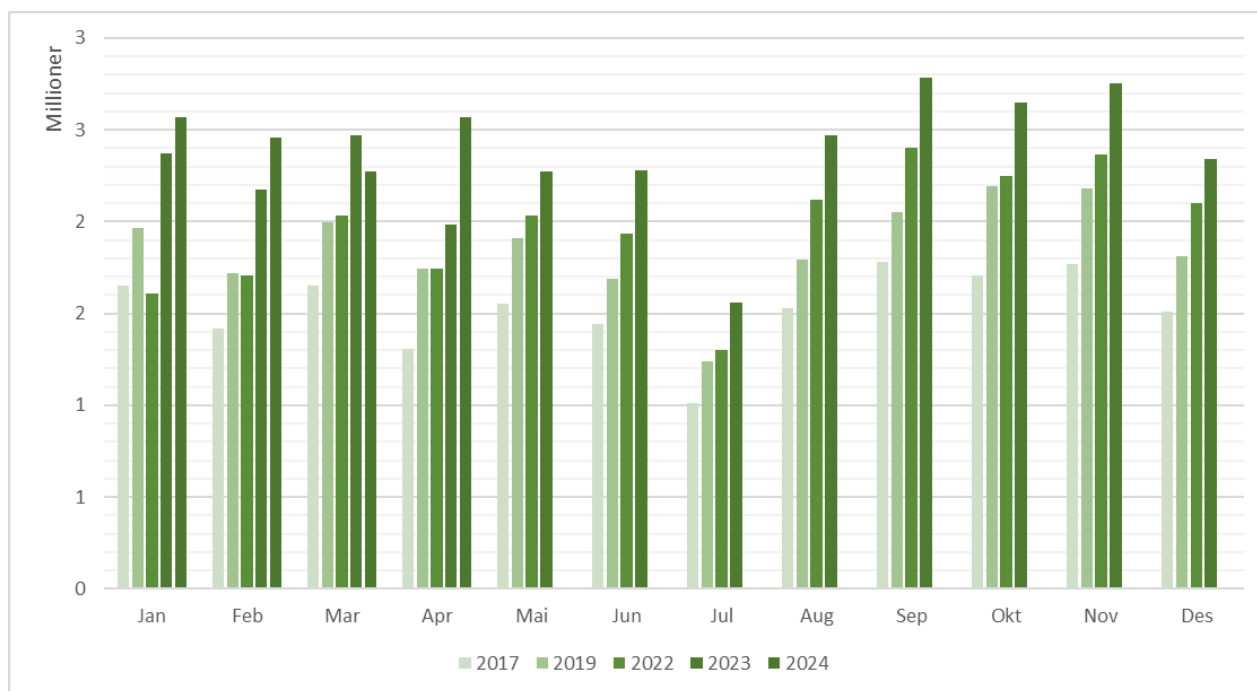
Figur 4a viser utviklingen i antall reiser med buss per år fra 2017 til 2023.



Figur 4a Antall reiser med buss pr. år

Antall reiser med buss i 2023 var 28 101 283. Det er en økning på 19% fra 2022 og 28% sammenlignet med 2019. Bortsett fra pandemi-årene 2020 og 2021 som var preget av restriksjoner og tiltak mot spredning av smitte, inkludert oppfordring om ikke å reise kollektivt, viser trenden en kontinuerlig økning i antall reiser med buss.

Figur 4b viser utviklingen i antall reiser med buss per måned for årene 2017, 2019, 2022, 2023 og 2024. Antall reiser med buss i april var 2 566 782 som er ca. 29% høyere enn i april 2023. I mars var det en nedgang i passasjertall på 8 % sammenlignet med 2023. De to månedene må ses i sammenheng fordi passasjertallene påvirkes av at påskeferien var i mars dette året og i april i 2023. Hittil i år har det vært en passasjervekst på ca. 10%.



Figur 4b Antall reiser med buss per måned for årene 2017, 2019, 2022, 2023 og 2024

### Kommentarer til utviklingen

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

Fra og med mandag 3. juli 2023 innførte Stavanger kommune et tidsbegrenset tiltak med gratis kollektivtransport for kommunens innbyggere. Ordningen ble avvirket fra og med 1.januar 2024. Kolumbus har engasjert Transportøkonomisk institutt (TØI) for å evaluere og vurdere effekten tiltaket har hatt på innbyggerens reisevaner. Undersøkelsen er basert på passasjertellinger i bussene (APC-tall) og på spørreundersøkelser. Studien konkluderer med følgende:

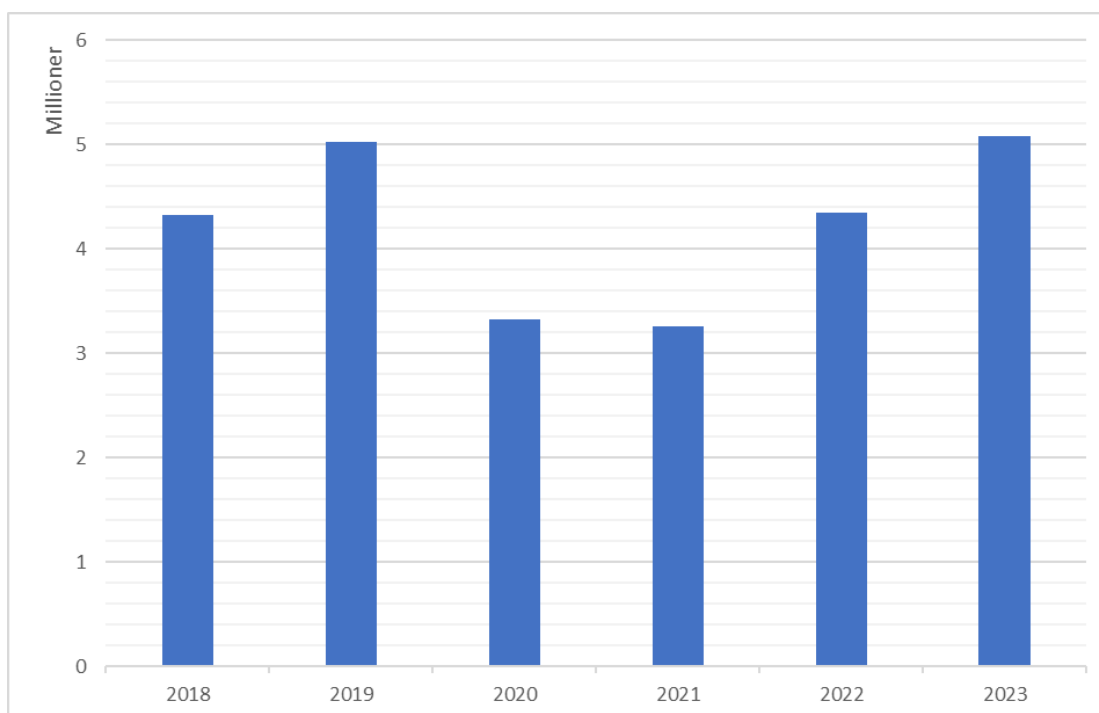
*«Basert på APC-tallene og spørreundersøkelsene konkluderer vi med at det er en økning i antall kollektivreiser som følge av gratis kollektivtrafikk. Dette er også i tråd med det man kan forvente basert på studier fra andre byer i andre land. Vi finner også noe nedgang i bruken av bil, men her er effektene noe mer usikre.»*

Kolumbus lanserte ny billett løsning i starten av året og har så lang hatt en økning i brukere, men det er for tidlig å si om dette er nye eller overføring av eksisterende brukere.



## Tog

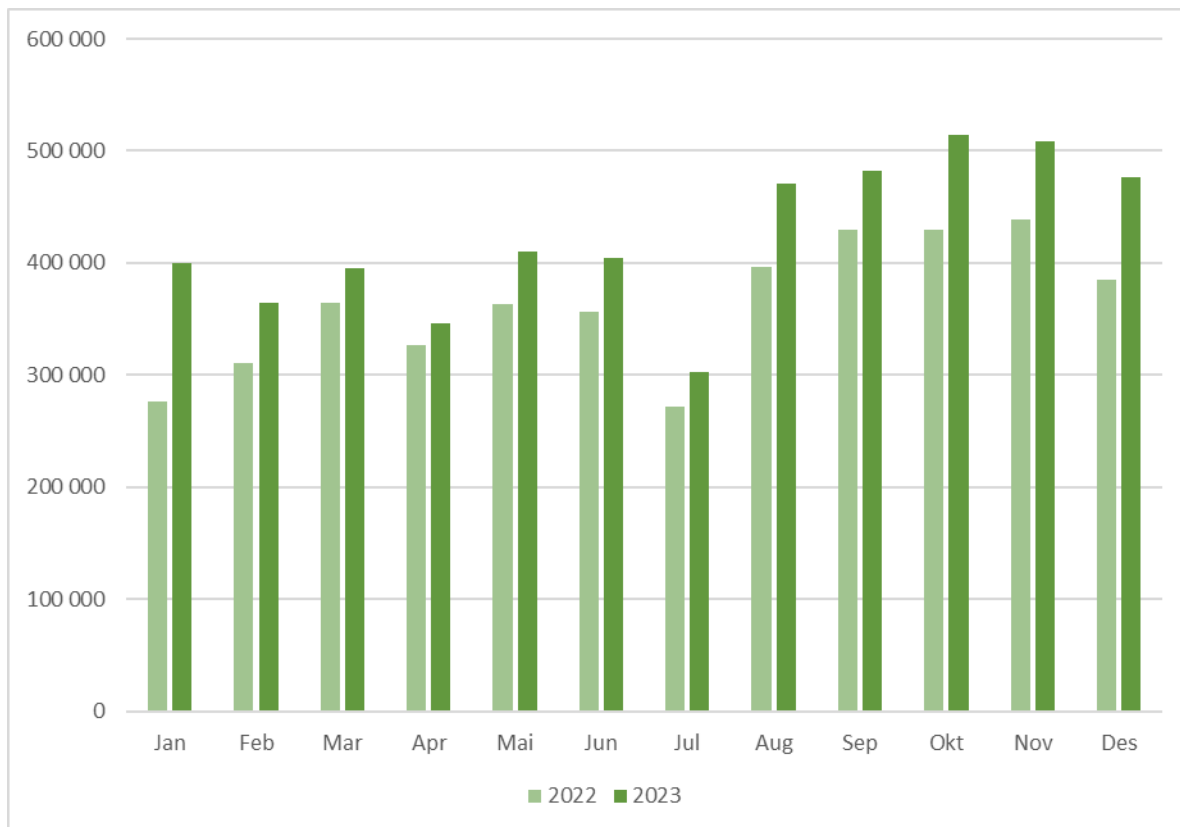
Figur 5a viser antall reiser med tog per år på Jærbanen i perioden 2018 til 2023.



Figur 5a Antall reiser med tog pr. år på Jærbanen

Antall reiser med tog på Jærbanen i 2023 var 5 077 400 og er det høyeste antallet som er målt. Det er en økning på 17% fra 2022 og 1% sammenlignet med 2019. Det vil si at passasjertallet er tilbake på samme nivå som før pandemien. I pandemi-årene 2020 og 2021 som var preget av restriksjoner og tiltak mot spredning av smitte, inkludert oppfordring om ikke å reise kollektivt, var antall reiser med tog på Jærbanen betydelig lavere enn før pandemien.

Figur 5b viser antall reiser per måned på Jærbanen i 2022 og 2023. Antall reiser per måned i 2024 er tilgjengelige fra 10. juni ifølge Jernbanedirektoratet.

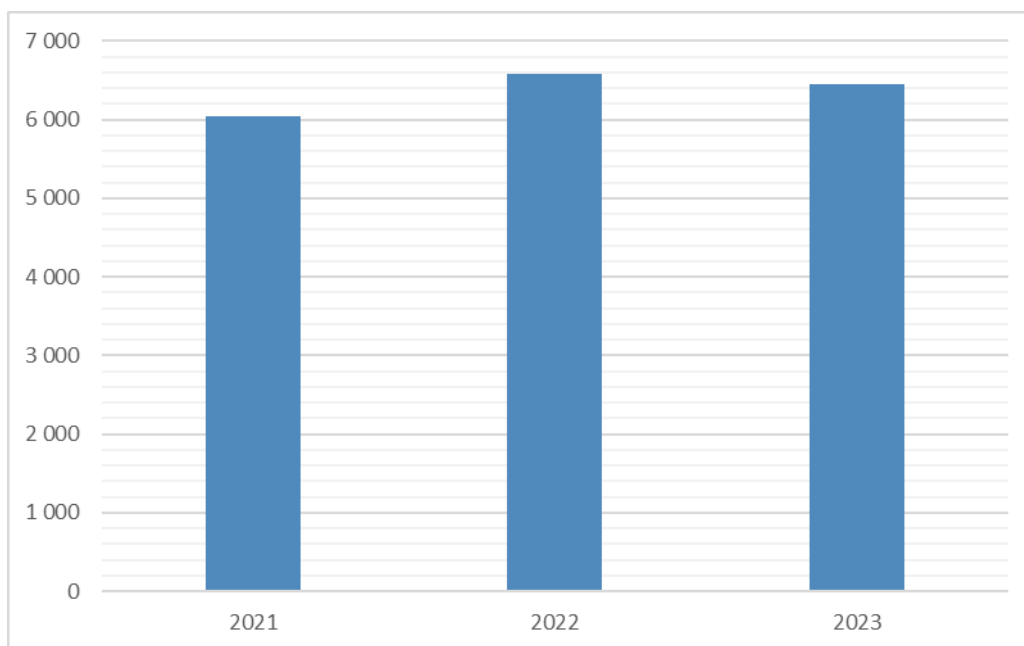


Figur 5b Antall reiser med tog pr. måned på Jærbanen i 2022 og 2023



## Sykkel

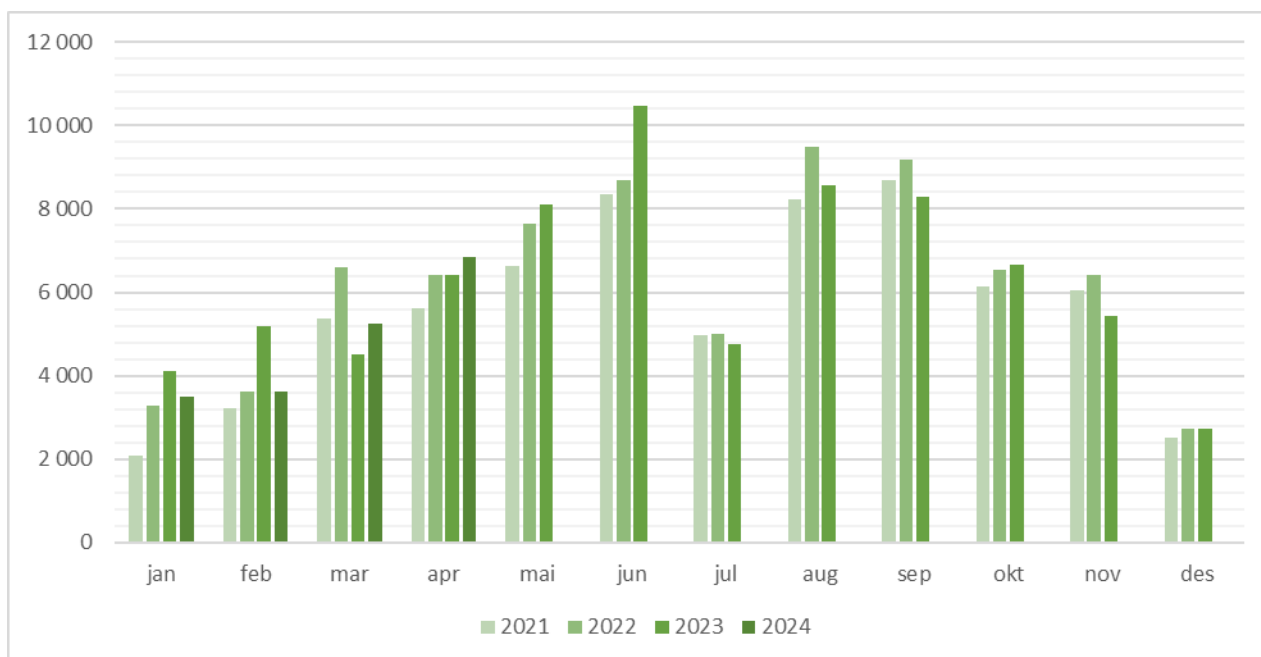
Figur 6a viser gjennomsnittlig antall sykklister registrert i tellepunktene per dag fordelt på år for perioden 2021-2023.



Figur 6a Gjennomsnittlig antall sykklister registrert i tellepunktene per dag (årsdøgnetrafikk)

Gjennomsnittlig antall passeringer i tellepunktene per dag økte med 12% fra 2021 til 2022 og gikk ned med 2% fra 2022 til 2023.

Figur 6b viser gjennomsnittlig antall sykklister registrert i tellepunktene per dag fordelt på måned for perioden 2021 til 2024. I april ble det i snitt registrert 6839 passeringer daglig. Det er en økning på 4% sammenlignet med april 2023. For perioden hittil i år er det en nedgang i antall passeringer på 7% sammenlignet med siste år.

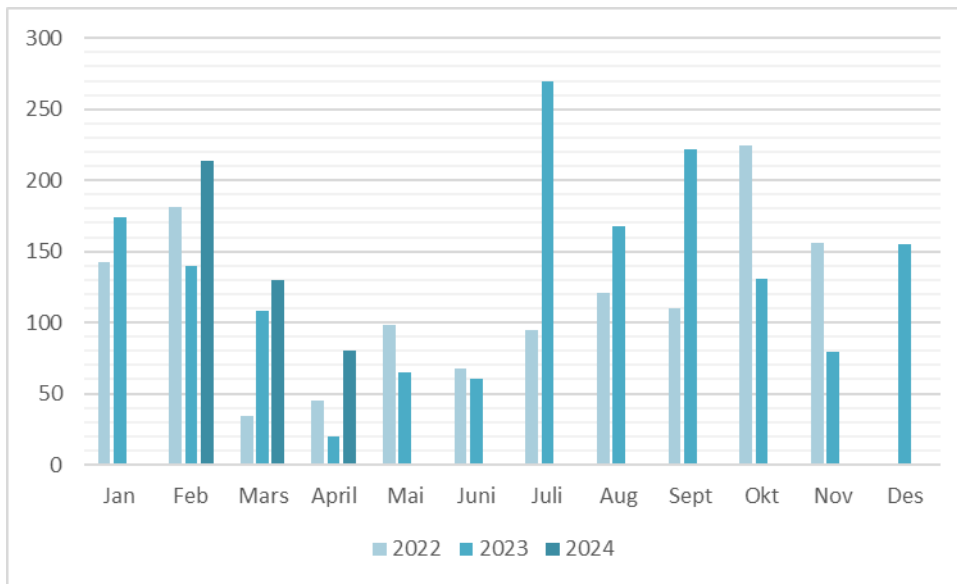


Figur 6b Gjennomsnittlig antall syklist per dag, per måned

### Kommentarer til utviklingen

Det er betydelig sesongvariasjon i antall syklist 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 syklist pr. døgn for første gang over 4000 i vinterperioden og over 10 000 i sommerperioden.

Værforholdene har betydning for hvor mange som velger sykkel som transportform. Figur 7c viser gjennomsnittlig nedbør (målt i mm) per måned i 2022-2024. Det har vært betydelig mer nedbør hittil i år sammenlignet med 2022, noe som antas å være medvirkende til en reduksjon i antall syklist for perioden.



Figur 6c Gjennomsnittlig nedbør pr. måned (i millimeter)

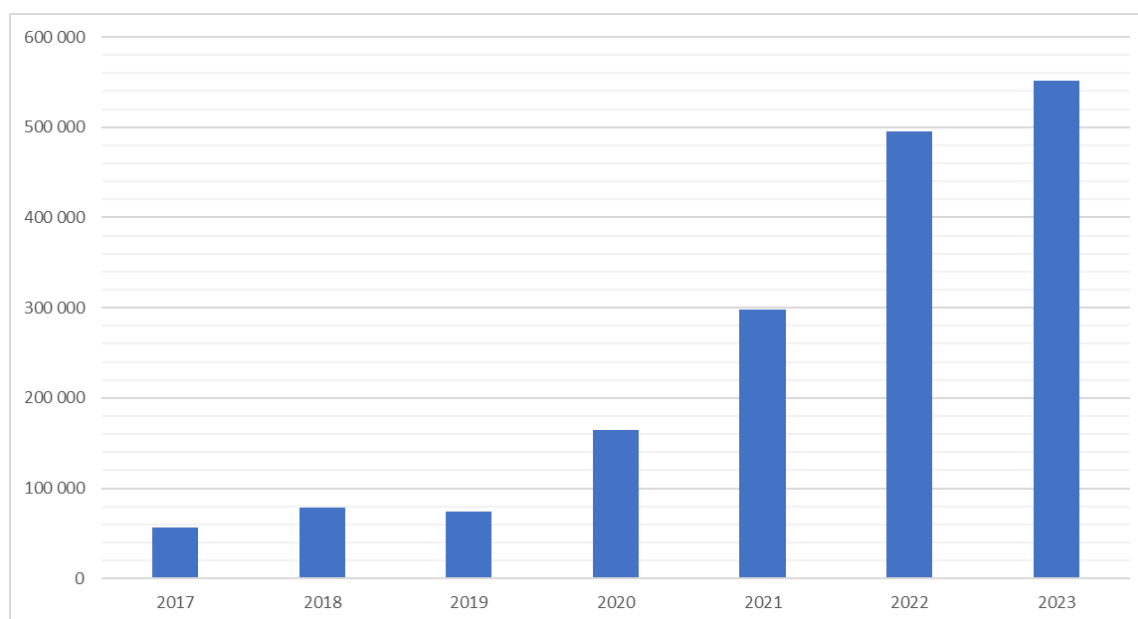




## Bysykkel

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.

Utvikling i antall turer<sup>3</sup> med bysykkel per år fra 2017 til 2023 er vist i figur 7a. Det ble benyttet bysykkel på 551 968 turer i 2023. Det er 11% flere turer enn i 2022.



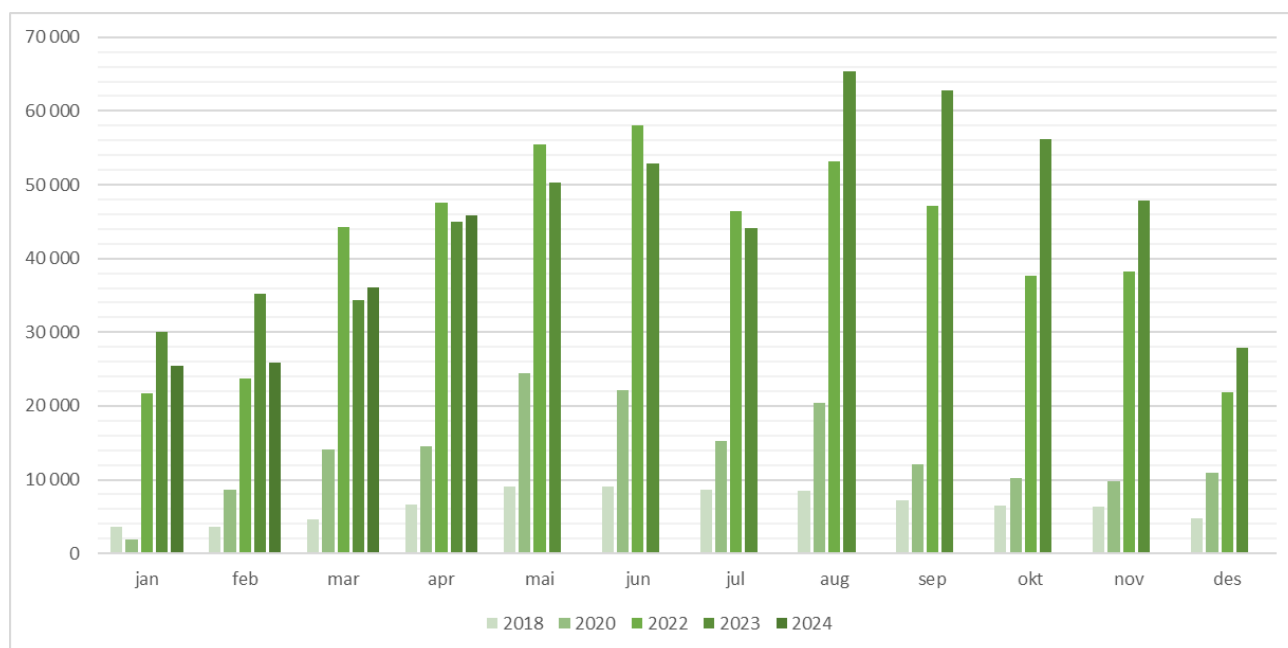
Figur 7a Antall turer med bysykkel per år

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).

<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.



Figur 7b viser utvikling i antall turer<sup>4</sup> med bysykkel per måned for årene 2018, 2020, 2022, 2023 og 2024. Den geografiske avgrensningen er byvekstavtale-området, og turer til og fra dette området.



Figur 7b Utvikling i antall turer med bysykkel pr. måned for årene 2017, 2019, 2020, 2022 og 2023

I april ble bysykkel benyttet på 45 844 turer som er en økning på 1,8% sammenlignet med april 2023. Hittil i år har det vært 133 151 turer med bysykkel som er en nedgang på 8%.

### 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 6c viser gjennomsnittlig nedbørsmengde pr. måned. Det har vært betydelig mer nedbør hittil i år sammenlignet med 2022, noe som også antas å være medvirkende til at bruken av bysyklene har vært noe lavere enn i samme periode i 2023.



De siste 5 månedene av 2023 økte bruken av bysyklene hver måned tilsynelatende uavhengig av nedbørmengden. Dette kan ha en sammenheng med innføring av gratis kollektivtransport i Stavanger kommune fra 3. juli 2023. Tilbudet innebar at innbyggerne også fikk gratis tilgang til bysyklene. Det forventes å ha bidratt til økt bruk av bysyklene 2. halvår 2023. Ordningen med gratis kollektivtransport ble avviklet fra årsskiftet 2023/2024.

Våren 2023 var en del bysykler ute av drift pga. problemer med leveranse av enkelte reservedeler. Dette har bedret seg utover høsten og har også bidratt til flere turer.

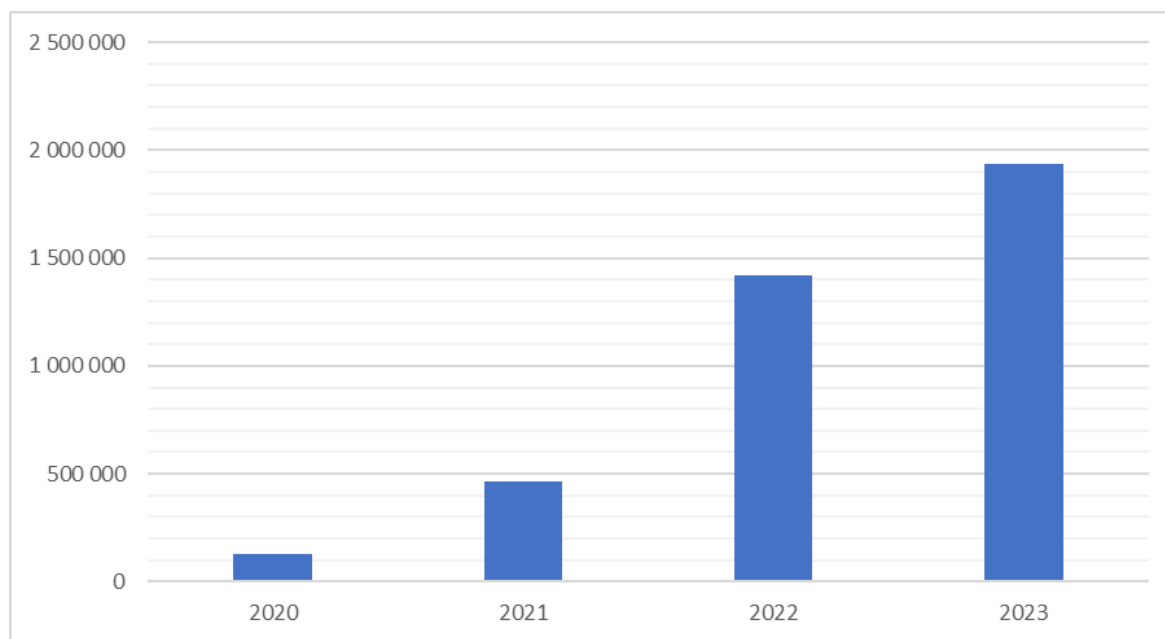
I løpet av våren 2023 ble det plassert ut flere ladestasjoner på Nord-Jæren uten at det ble utplassert flere sykler, noe som medfører at det blir færre sykler på eksisterende stasjoner. Mange av de nye ladestasjonene er på mindre sentrale lokasjoner. Kolumbus vurderer at disse stasjonene ikke skaper 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

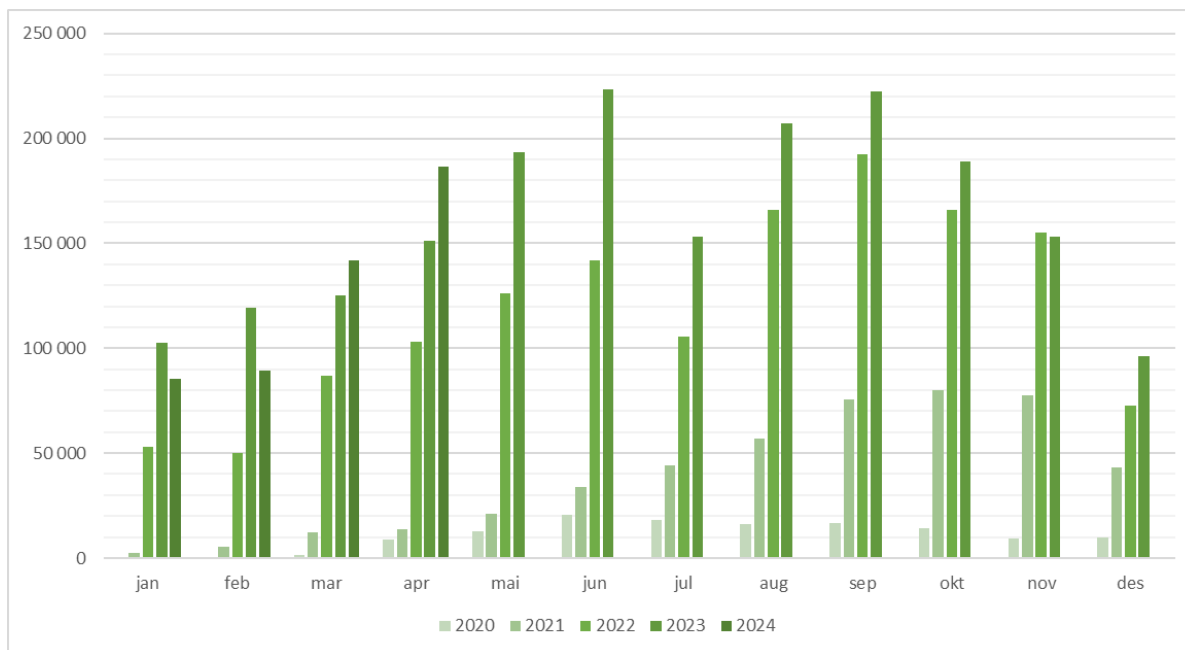
Utleie av elektriske sparkesykler i det offentlige rom er et transporttilbud som ble etablert på Nord-Jæren i starten av 2020. Innenfor Bymiljøpakke-området tilbys tjenesten i Stavanger kommune og Sandnes kommune. De elektriske sparkesyklene er et viktig mobilitetstiltak for å nå nullvekstmålet i byene.

Figur 8a viser antall turer med sparkesykkel per år fra 2020 til 2023 og figur 8b viser turer med sparkesykkel per måned fra mars 2020 til april 2024. Dette er kun turer med sparkesykler fra Ryde, som er den største av operatørene på Nord-Jæren. Det finnes også en annen operatør, VOI, og det arbeides med å få tilgang til data fra dem. Figurene viser derfor ikke det totale omfanget av turer som foretas med sparkesykkel, men viser den sterke veksten i bruken av tjenesten.



Figur 8a Antall turer med sparkesykkel per år (data fra Ryde)

I 2023 er sparkesykler fra Ryde benyttet på 1 936 064 turer. Det er en økning på 36% sammenlignet med 2022.



Figur 8b Antall turer med sparkesykkel per måned fra mars 2020 (data fra Ryde)

I april 2024 ble sparkesykkel fra Ryde benyttet på 186 699 turer. Det er en økning på 24% fra april 2023. Hittil i år er sparkesykler benyttet på 503 235 turer som er en økning i antall turer på 1% sammenlignet med samme periode i 2023.

### Kommentarer til utviklingen

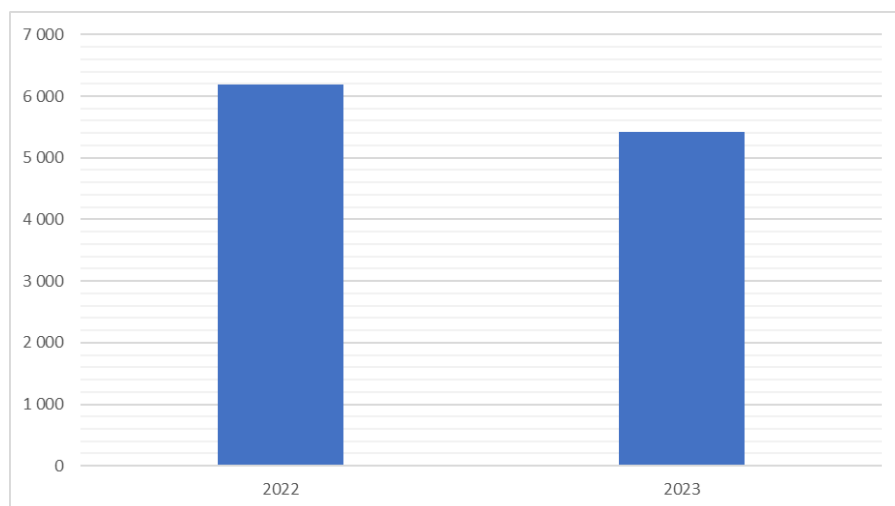
Det er opp til kommunen i hvilken grad de ønsker å regulere utleie av sparkesykler, og det finnes derfor mange ulike måter å gjøre det på. De første årene siden tilbudet ble etablert på Nord-Jæren har vært preget av at kommunene skulle finne sin måte å legge til rette for sparkesyklene som et nytt mobilitetstiltak. 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. januar 2024 er det leverandørene Ryde og Voi som tilbyr tjenesten i Stavanger og Sandnes. Tier har tidligere tilbudt tjenesten både i Sandnes og Stavanger, men avviklet sin aktivitet først i Sandnes og i september 2023 trakk de seg også ut av Stavanger. Sola og Randaberg kommune har per i dag ikke sparkesykler som en del av mobilitetstilbudet.



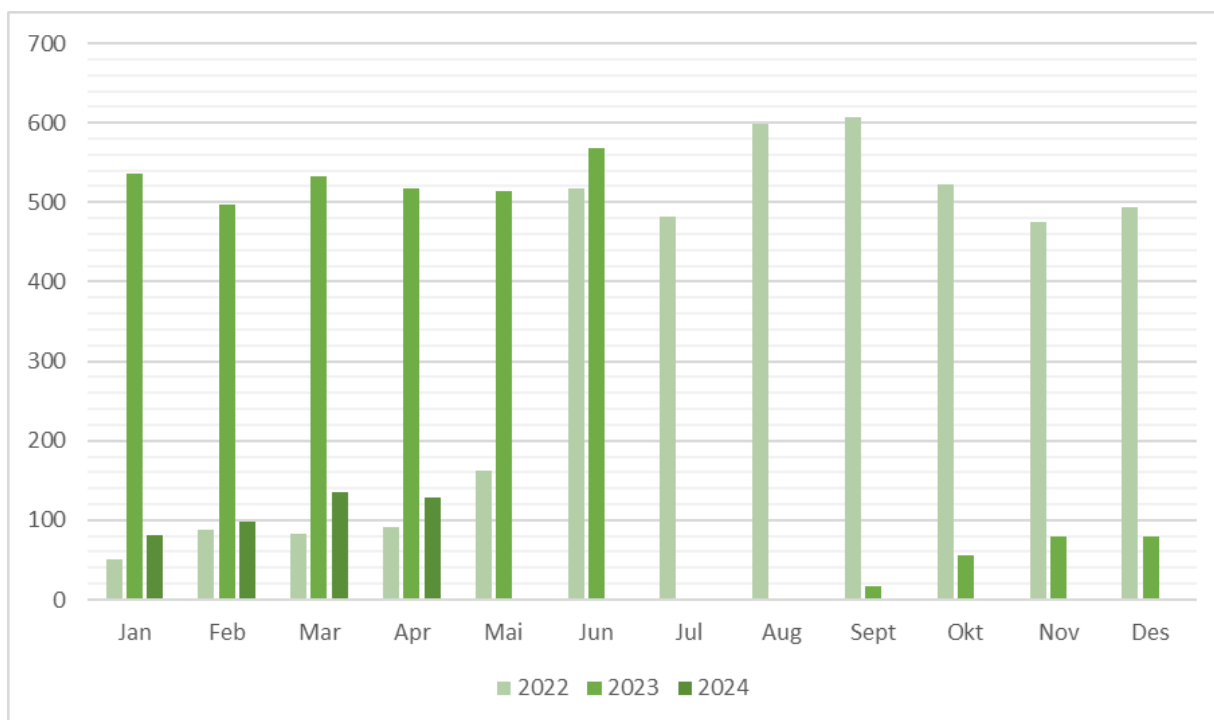
## Bildeling

I 2022 etablerte Kolumbus bildeling som et nytt mobilitetstiltak på Nord-Jæren. Formålet med bildelingsordningen er å gjøre det enklere å ikke eie egen bil, og på den måten bidra til nullvekstmålet. Fra oppstart var det vært to billeverandører i ordningen, Move about og Get around. Våren 2023 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 var ikke tjenesten tilgjengelig. Nye avrop/konkurranser ble utlyst, og nye biler begynte å komme på plass fra midten av september. Antall turer med delebil per år er vist i figur 9a og antall turer per måned er vist i figur 9b.



Figur 9a Antall turer med delebil fra Kolumbus per år

I 2023 ble delebil fra Kolumbus benyttet på 5 422 turer. Det er en nedgang på 18% sammenlignet med 2022 og henger sammen med redusert tilgang på biler som beskrevet innledningsvis.



Figur 9b Antall turer med delebil fra Columbus per måned

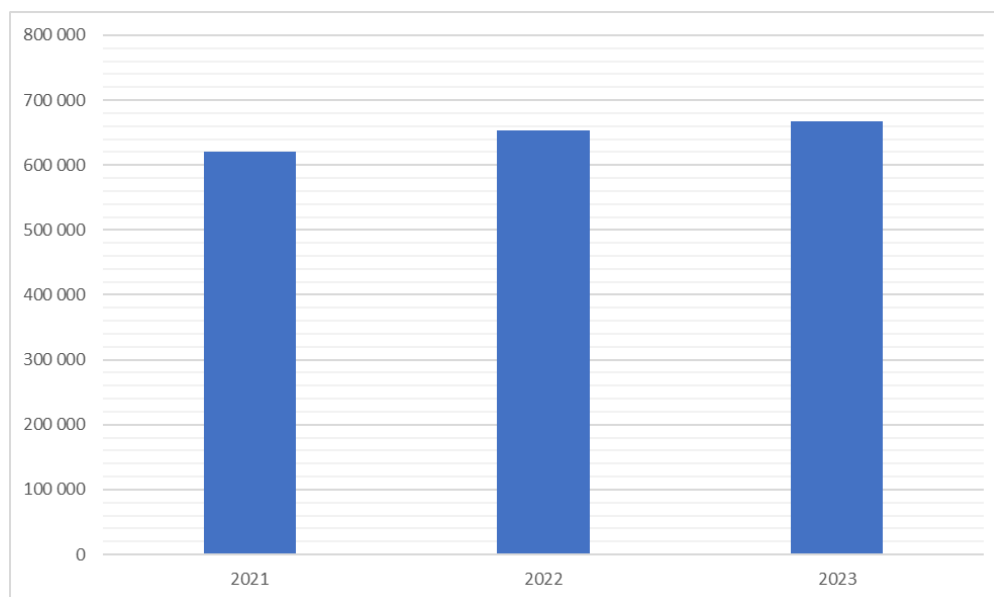
I april 2024 ble Columbus delebil benyttet på 128 turer. Det er en nedgang på 75% sammenlignet med april 2023. Hittil i år har det vært 443 turer med delebil. Det er 79% lavere enn i 2023. Det lave antallet turer skal ses i sammenheng med at det fremdeles er et begrenset antall biler tilgjengelige. Det har 15 biler tilgjengelig i ordningen i april i år mot 21 biler i april 2023. Dette forventes gradvis å bedre seg i de kommende månedene og turproduksjonen forventes å stige.



## Parkering

Figurene 10a og 11a viser utviklingen i antall solgte parkeringer per år (via app eller billett) på offentlig parkeringsplasser i sentrum av henholdsvis Sandnes og Stavanger. Figurene 10b og 11b viser antall solgte parkeringer per måned i 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.

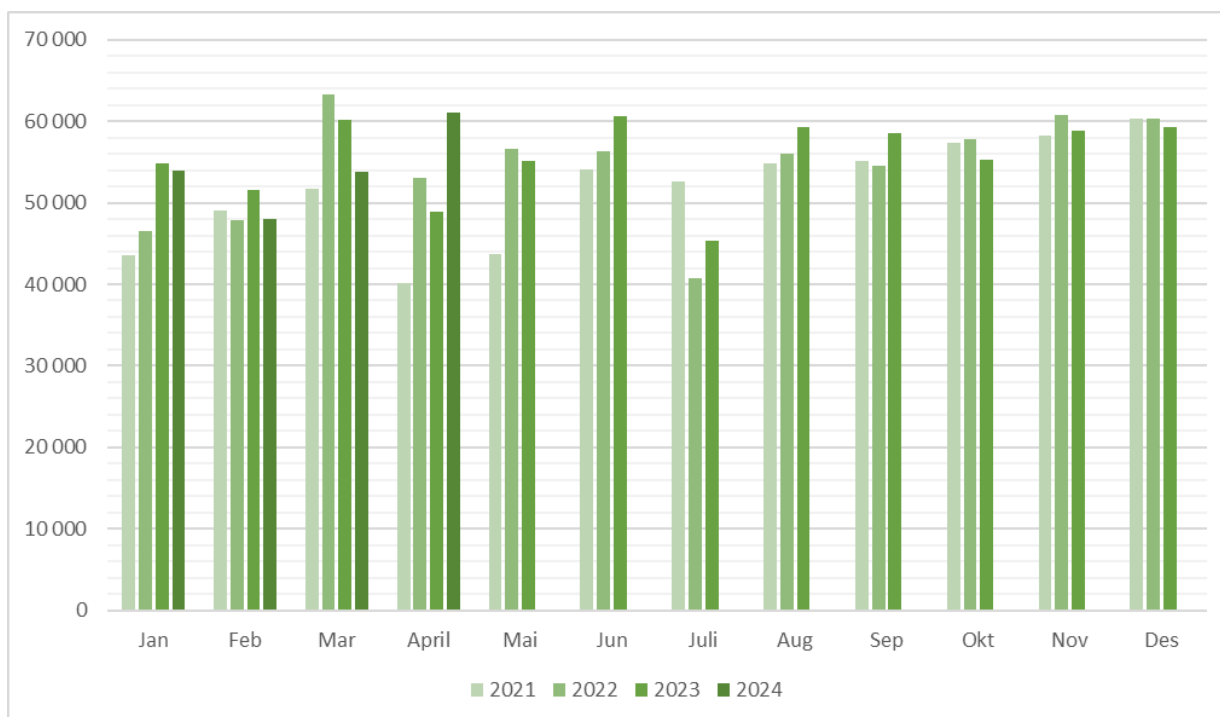
### Parkering i Sandnes sentrum



Figur 10a Antall solgte parkeringer per år på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I 2023 var det 667 027 parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum. Det er en økning på 2% fra 2022. Økningen fra 2021 til 2022 var på 5%, og må ses i sammenheng med tiltak mot koronapandemien. Tiltakene varte til mars 2022.



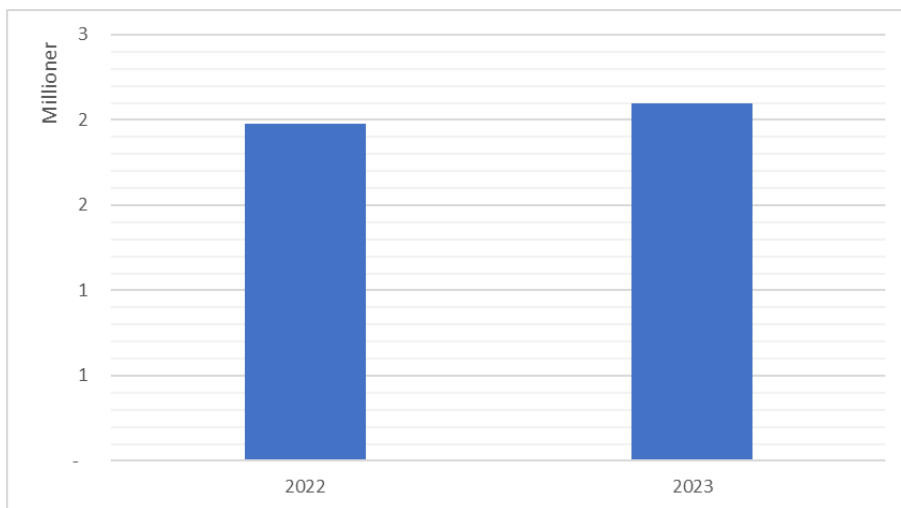


Figur 10b Antall solgte parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I april 2024 var det 61 028 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Sandnes sentrum. Det er en økning i antall parkeringer på ca. 25% sammenlignet med april 2023. Den sterke økningen skal ses i sammenheng med en betydelig nedgang i mars, som antas å henge sammen med at påskeferien i år var i mars, mens den var i april i 2023. Hittil i år har det vært en økning i antall parkeringer på 0,5% sammenlignet med 2023.

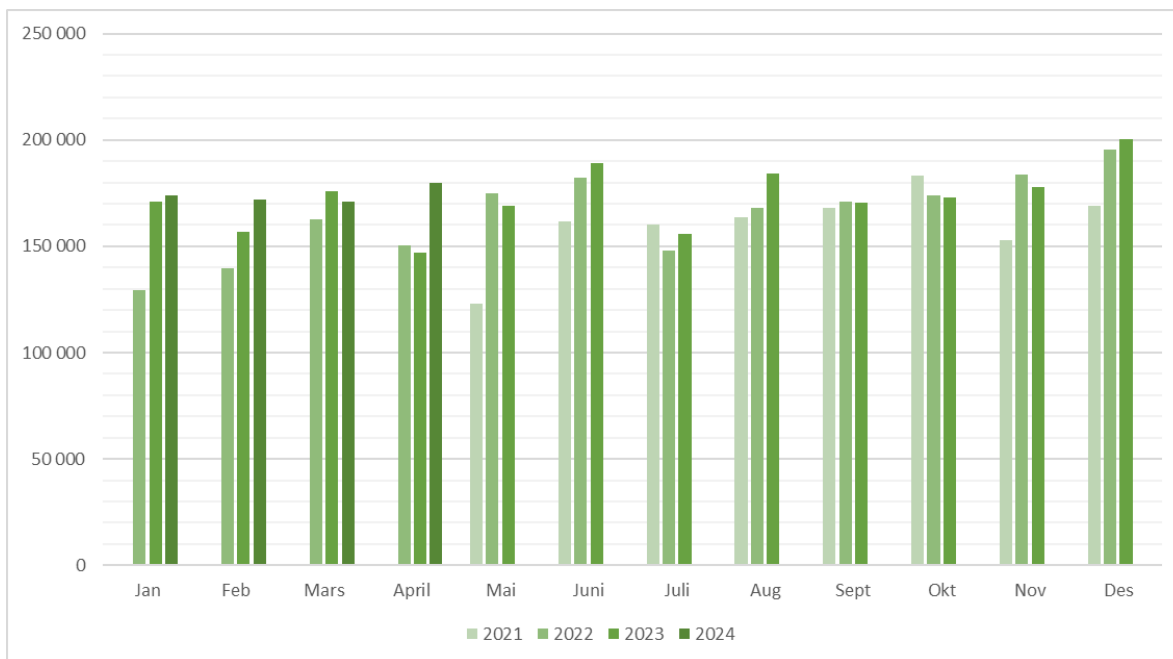


## Parkering i Stavanger sentrum



Figur 11a Antall solgte parkeringer per år på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I 2023 var det 2 094 160 parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Stavanger sentrum. Det er en økning på ca. 6% fra 2022.



Figur 11b Antall solgte parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Stavanger sentrum



I april 2024 var det 179 626 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Stavanger sentrum. Det er en økning på ca. 18,3% sammenlignet med april 2023<sup>5</sup>. For perioden hittil i år er det en økning på 7,1%.

### **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.

---

<sup>5</sup> Stavanger kommune har foretatt mindre korrigeringer i månedstallene for 2023 og 2024. P-plasser med lading, dagskortplasser og Easypark plasser utenfor sentrum er fjernet. Det samme skal gjøres for 2022 tallene. Siden dette ikke er gjort er ukorrigerede årstall benyttet i sammenligningen mellom 2022 og 2023.