



Bymiljøpakken

Mobilitetsrapport

Per 29. februar 2024

Sist revidert 13.03.2024



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.....	11
Kommentarer til utviklingen.....	12
Tog.....	13
Sykkel.....	15
Kommentarer til utviklingen.....	16
Bysykkel	18
Kommentarer til utviklingen.....	19
Elektriske sparkesykler.....	21
Kommentarer til utviklingen.....	22
Bideling	24
Parkering.....	26
Parkering i Sandnes sentrum	26
Parkering i Stavanger sentrum.....	28
Kommentarer til utviklingen.....	29



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 2,9% mindre trafikk i februar 2024 enn i februar 2017. Årsindeksen viser at trafikken i 2023 var 0,6% lavere enn i 2017.
- **Kollektivtrafikk:** Antall busspassasjerer i februar var 2 455 940. Det er en økning på 13% sammenlignet med februar 2023. Passasjertallet i 2023 økte med 19% sammenlignet med 2022. Antall passasjer med tog på Jærbanen var 5.1 mill. i 2023. Det er en økning på 17% sammenlignet med 2022, og er det høyeste som er målt.
- **Sykeltrafikk:** I februar ble det i snitt registrert 3 625 syklistere i tellepunktene daglig. Det er en nedgang på 30% sammenlignet med februar 2023. For 2023 er antall syklistere per dag 2% lavere enn i 2022.
- **Bysykler:** Antall turer med bysykkel i februar var 25 884. Det er en nedgang på 27% sammenlignet med februar 2023. Antall turer i 2023 viser en økning på 11% sammenlignet med 2022.
- **Sparkesykler:** Antall turer med sparkesykkel fra Ryde i februar var 89 475. Det er en nedgang på 25% sammenlignet med februar 2023. For 2023 er det en økning i antall turer på 36% sammenlignet med 2022. (Merk at dette er basert på data fra en av flere leverandører).
- **Bildeling:** Antall turer med delebil i februar var 98. Det er en nedgang på 80% sammenlignet med februar 2023. For 2023 har det vært en nedgang i antall turer på 18% sammenlignet med 2022. Nedgang i turproduksjon skyldes i hovedsak at få biler har vært tilgjengelige.
- **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» biler¹, og er basert på 20² 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.

¹ Biler med lengde < 5,6 meter.

² 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.

Tog

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

Bildeling, bisykkel og sparkesykkel

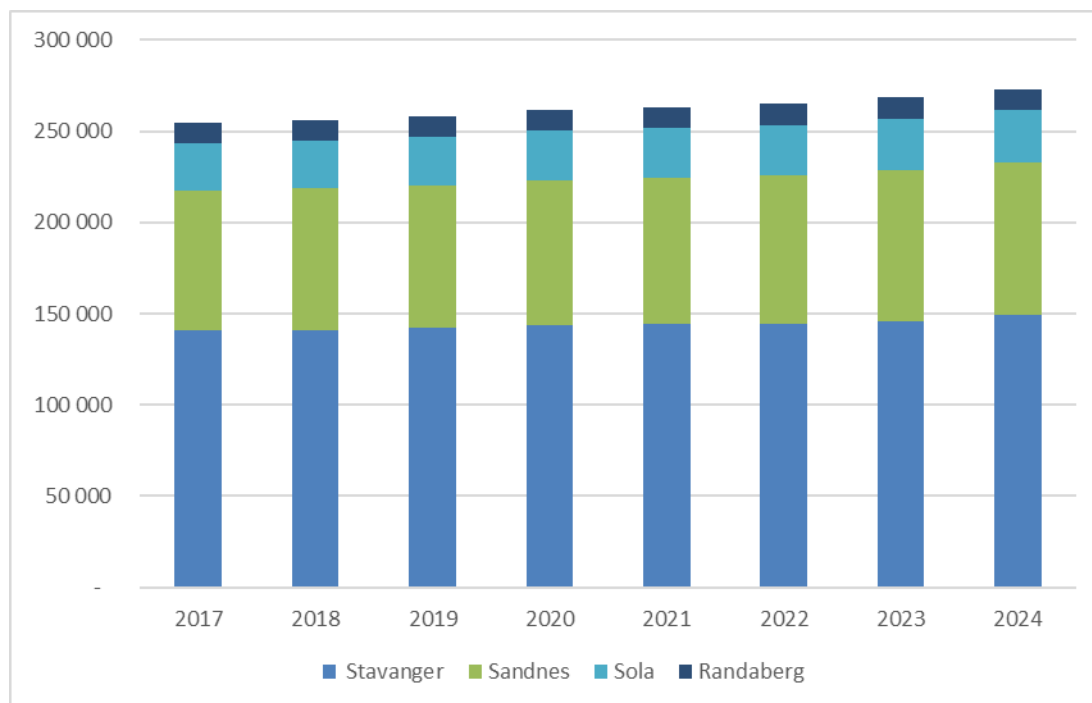
Felles for disse mobilitetstjenestene er at bruken av tjenesten er knyttet til en økonomisk transaksjon mellom kunde og leverandør av tjenesten. Datasystemene som er tilknyttet tjenestene er derfor tilrettelagt for å registrere startpunkt, sluttspunkt og varighet på alle turer.

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 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

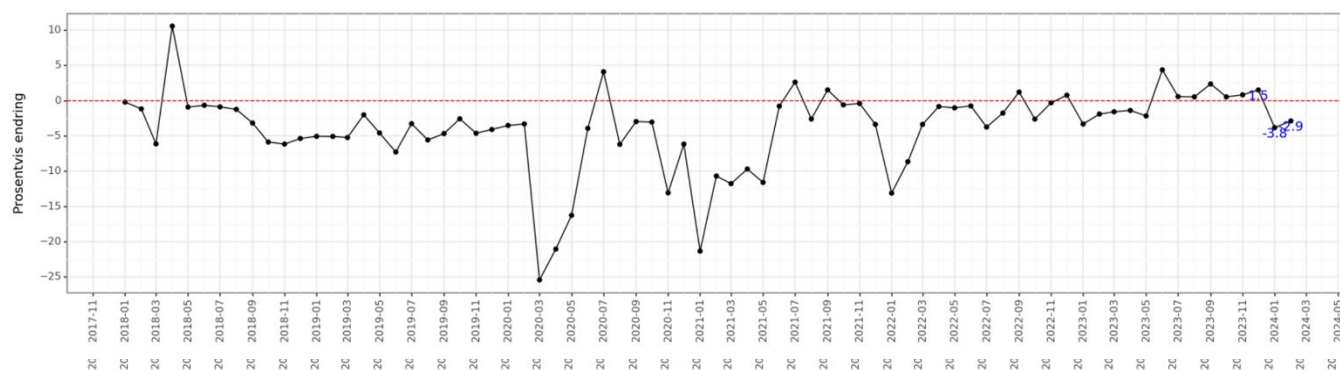
I denne perioden har befolkning på Nord-Jæren økt med ca. 14 000 personer, som utgjør 6% økning. Veksten er størst i Sandnes og Stavanger med henholdsvis 5 806 og 5 155 personer. Hele tidsserien inkluderer de kommuner/deler av kommuner som ble slått sammen med Sandnes eller Stavanger kommune fra og med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



Personbiltrafikk

På grunn av den store usikkerheten i beregning av byindeksen for Nord-Jæren, som dels skyldes at indeksen baseres på et lavt antall trafikktellepunkter, 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 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.

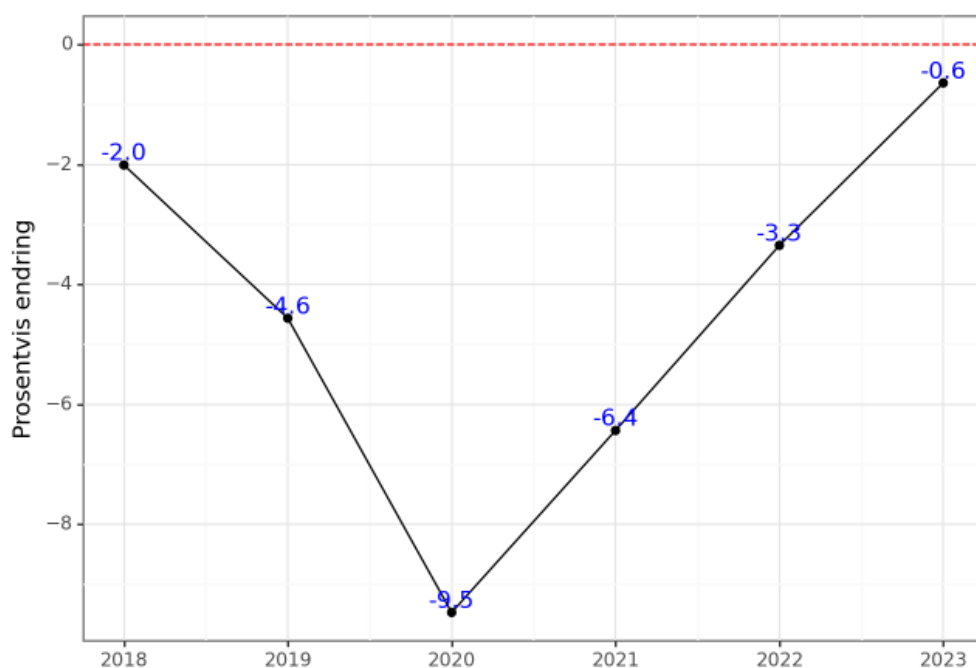


Figur 2 Prosentvis endring i antall «lette» biler registrert i tellepunktene i perioden januar 2018-oktober 2023 målt mot tilsvarende måned i 2017

De syv siste månedene av 2023 var trafikken vært høyere enn tilsvarende måned i 2017. I januar og februar har trafikken vært henholdsvis 3,8% og 2,9% lavere enn tilsvarende måned i 2017. I 2019, som var siste normalår, lå trafikken stabilt under 2017-nivå gjennom hele året.



Figur 3 viser hvordan den årlige indeksen har utviklet seg fra 2018 til 2023. Etter en sterk nedgang frem til 2020 viser indeksen en kontinuerlig økning. Indeksen for 2023 viser at det er 0,6% mindre trafikk i 2023 enn i 2017. Det er 4 prosentpoeng høyere enn nivået i 2019 som er siste normalår.



Figur 3 Estimert prosentvis endring i trafikkmengde for året sammenlignet med referanseåret 2017.

Den nasjonale vegtrafikkindeksen for 2023, som er basert på 800 trafikkregistreringspunkt over hele landet, viser at det var 0,8% mer trafikk i 2023 enn i 2022. Utviklingen for lette kjøretøy isolert viser en økning på 1,2%. For Rogaland fylke er veksten i trafikk fra 2022 til 2023 på 2,3% totalt og 2,7% for lette kjøretøy. Sammenlignet med 2017 er trafikkøkningen for lette kjøretøy på nasjonalt nivå 2%.

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

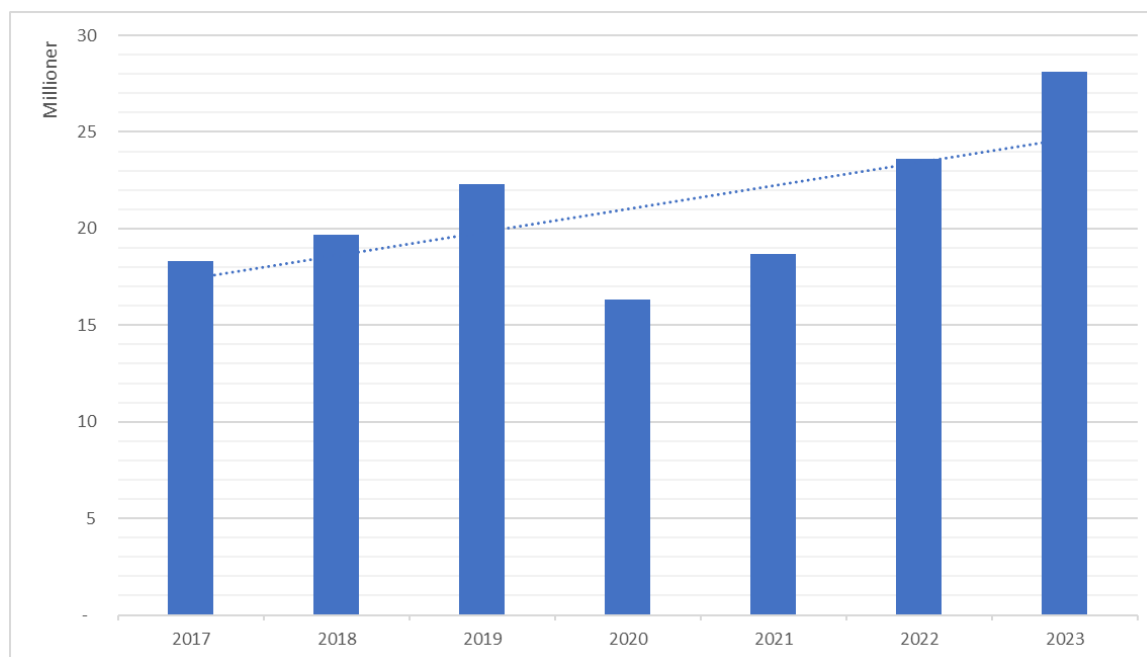


byindeksen vil dette bidra til at indeksen viser en sterkere vekst enn det som er reelt hvis man bare ser på kjøretøy som omfattes av nullvekstmålet. Sekretariatet har tatt dette opp med Statens vegvesen for å få en avklaring på hvordan dette skal håndteres metodisk i rapportering på nullvekstmålet fremadrettet. 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.



Buss

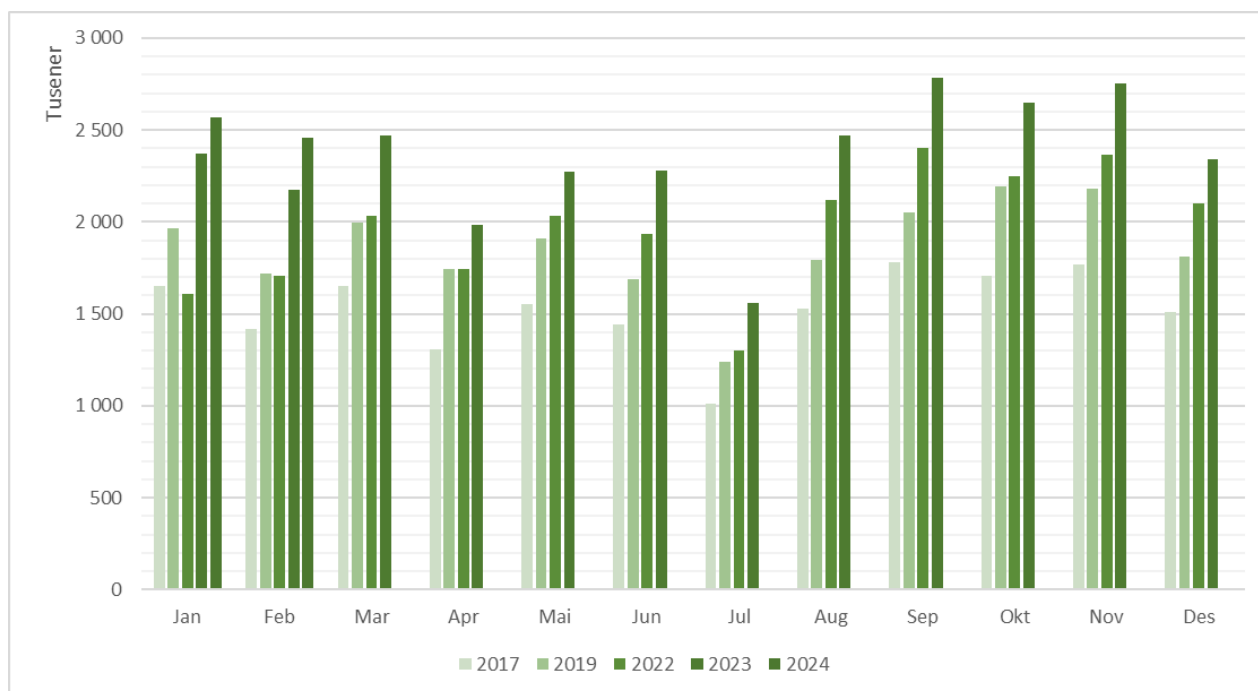
Figur 4a viser utviklingen i antall reiser med buss per år fra 2017 til 2023.



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 februar var 2 455 940 som er ca. 13% høyere enn i februar 2023.



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.

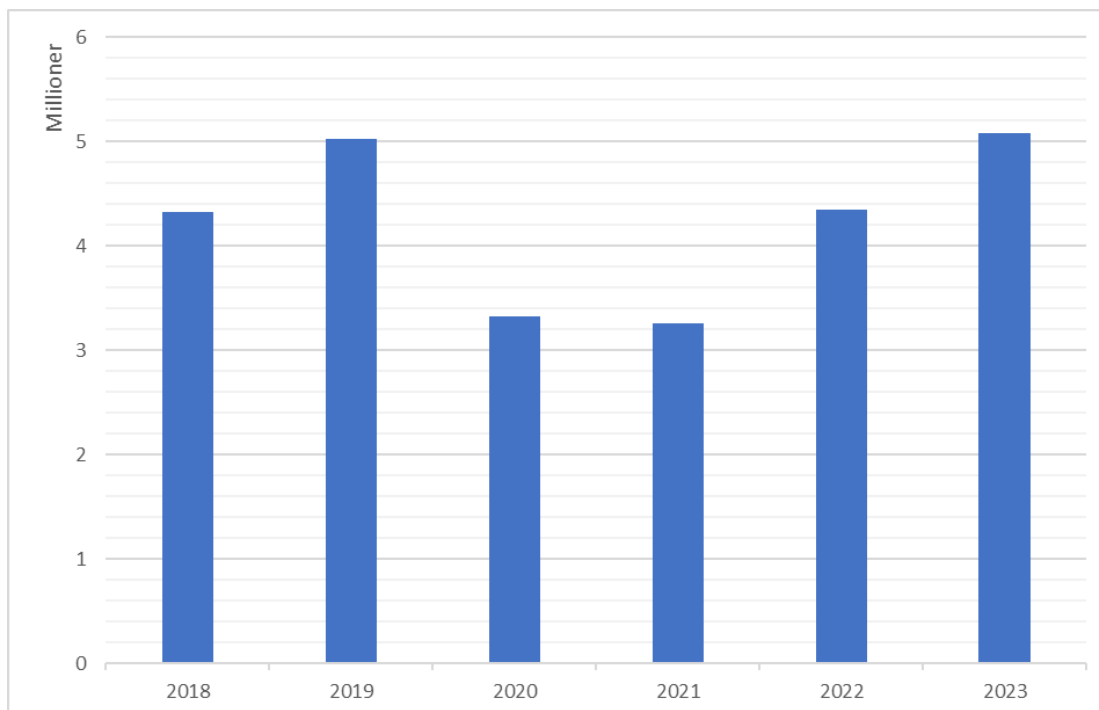
Fra og med mandag 3. juli 2023 innførte Stavanger kommune et tidsbegrenset tiltak med gratis kollektivtransport for kommunens innbyggere. Ordningen ble avviklet fra og med 1.januar 2024. Kolumbus har engasjert Transportøkonomisk institutt (TØI) for å evaluere og vurdere effekten tiltaket har hatt på 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.»



Tog

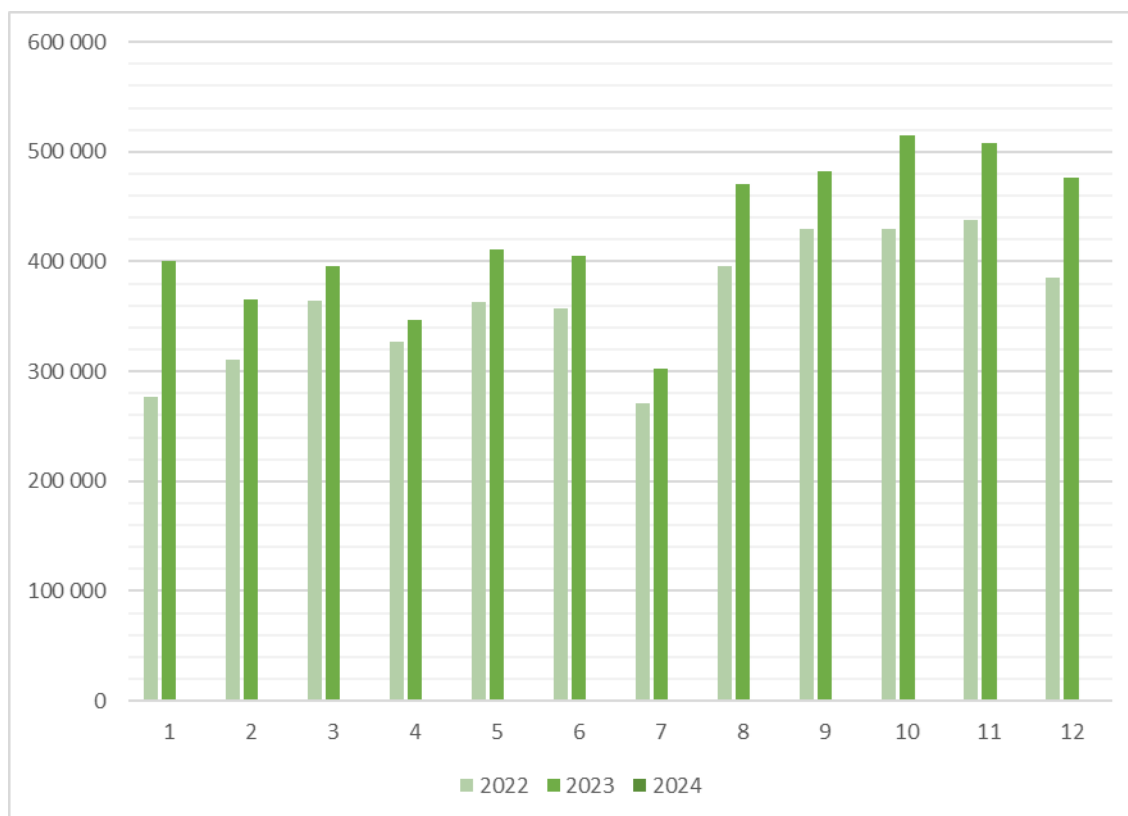
Figur 5a viser antall reiser med tog per år på Jærbanen i perioden 2018 til 2023.



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, 2023 og 2024.



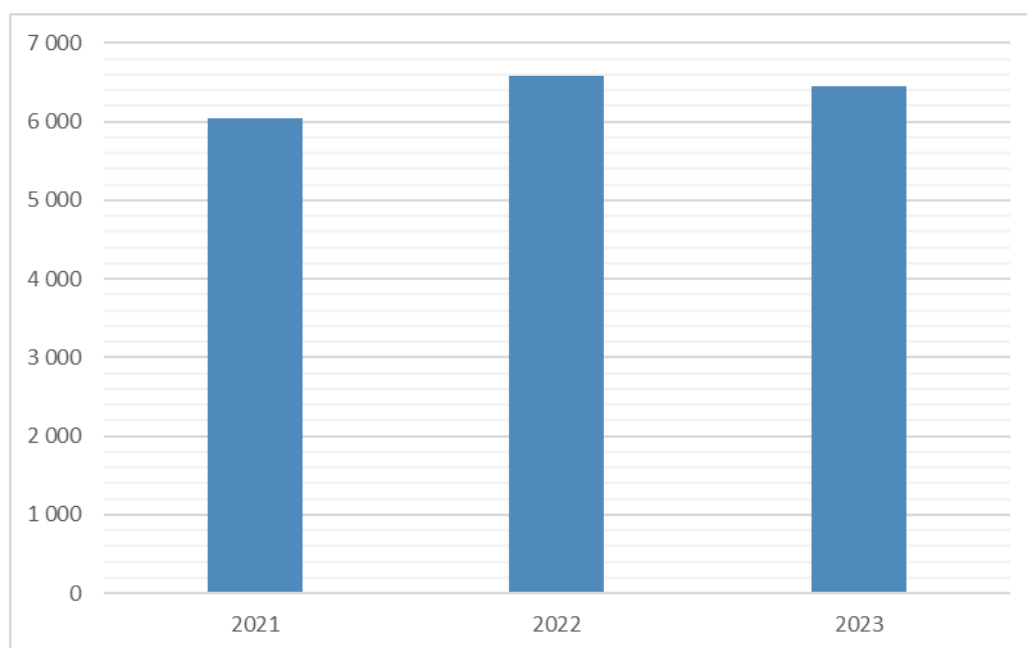
Figur 5b Antall reiser med tog pr. måned på Jærbanen i 2022, 2023 og 2024

Antall reiser per måned i januar og februar 2024 har ikke vært tilgjengelige.



Sykkel

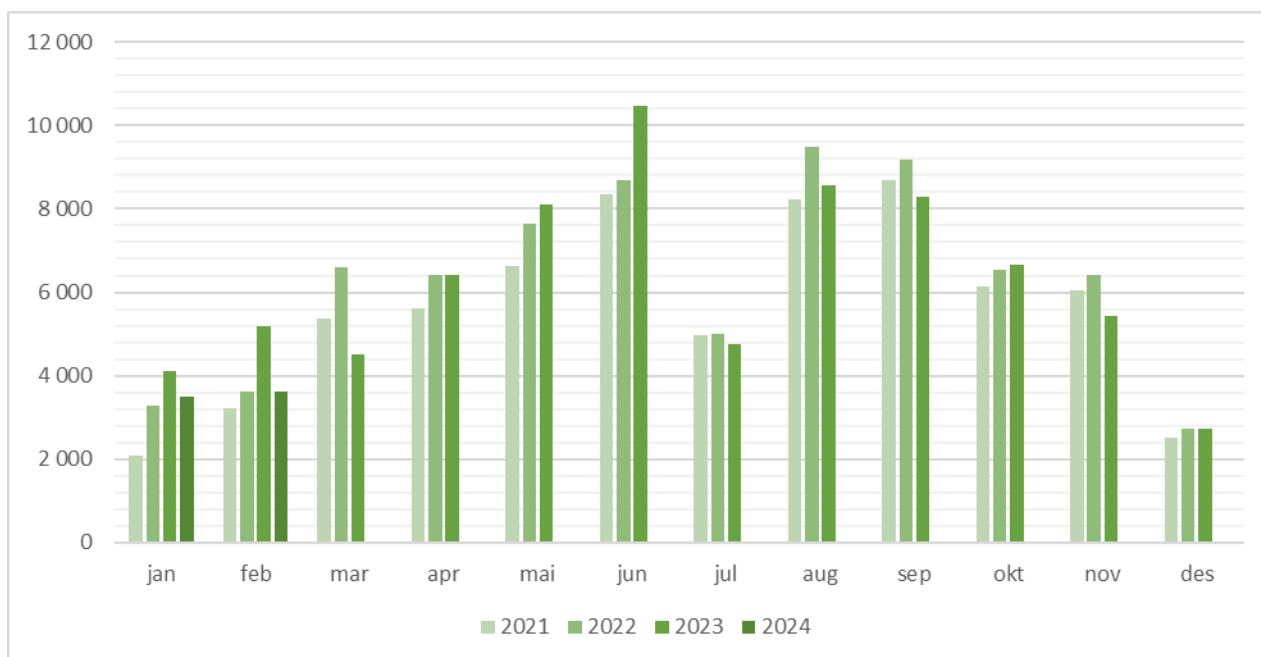
Figur 6a viser gjennomsnittlig antall sykklister registrert i tellepunktene per dag fordelt på år for perioden 2021-2023.



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 januar er det i snitt registrert 3 625 passeringer daglig. Det er en nedgang på 30% sammenlignet med februar 2023.



Figur 6b Gjennomsnittlig antall syklist per dag, per måned

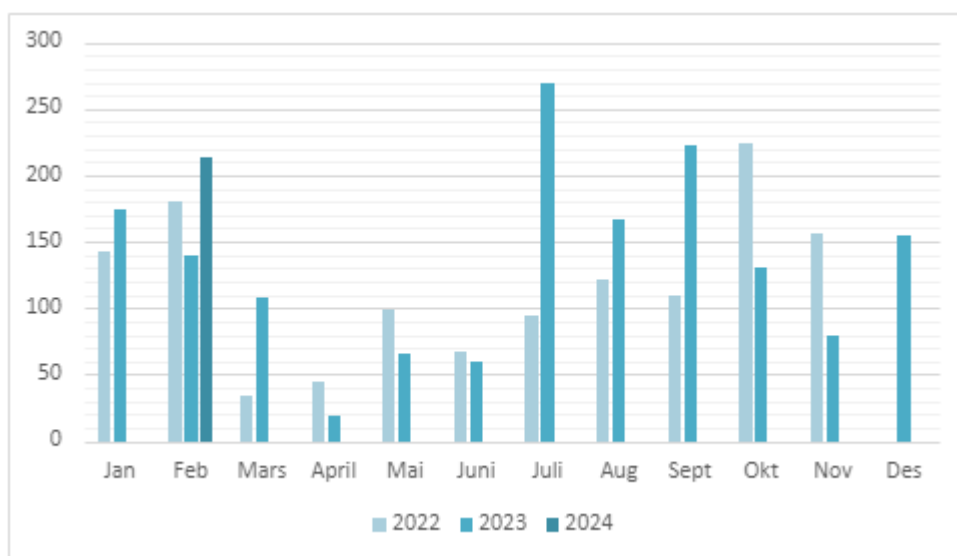
Kommentarer til utviklingen

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. 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. I oktober 2023 var det betydelig mindre nedbør enn oktober 2022, uten at det medførte en økning i antallet registrerte sykkeltureturer. Tall for nedbørsmengde for januar 2024 har ikke vært tilgjengelige fra den aktuelle målestasjonen, men det har vært mye snø på Nord-Jæren i januar. I februar var det 53% mer nedbør enn i februar året før. I tillegg var gjennomsnittstemperaturen lavere de første månedene



sammenlignet med fjoråret. Samlet sett har dette medført noe redusert fremkommelighet på sykkel og gjort det mindre attraktivt for enkelte å bruke sykkel de første månedene av 2024.



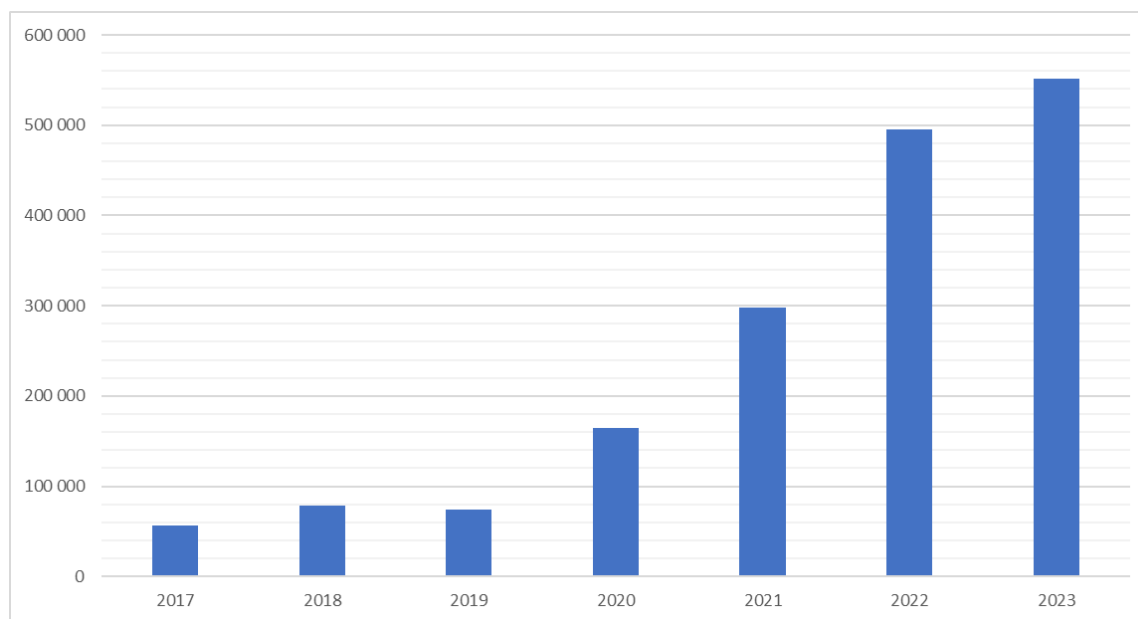
Figur 6c Gjennomsnittlig nedbør pr. måned (i millimeter)



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 turer³ 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.



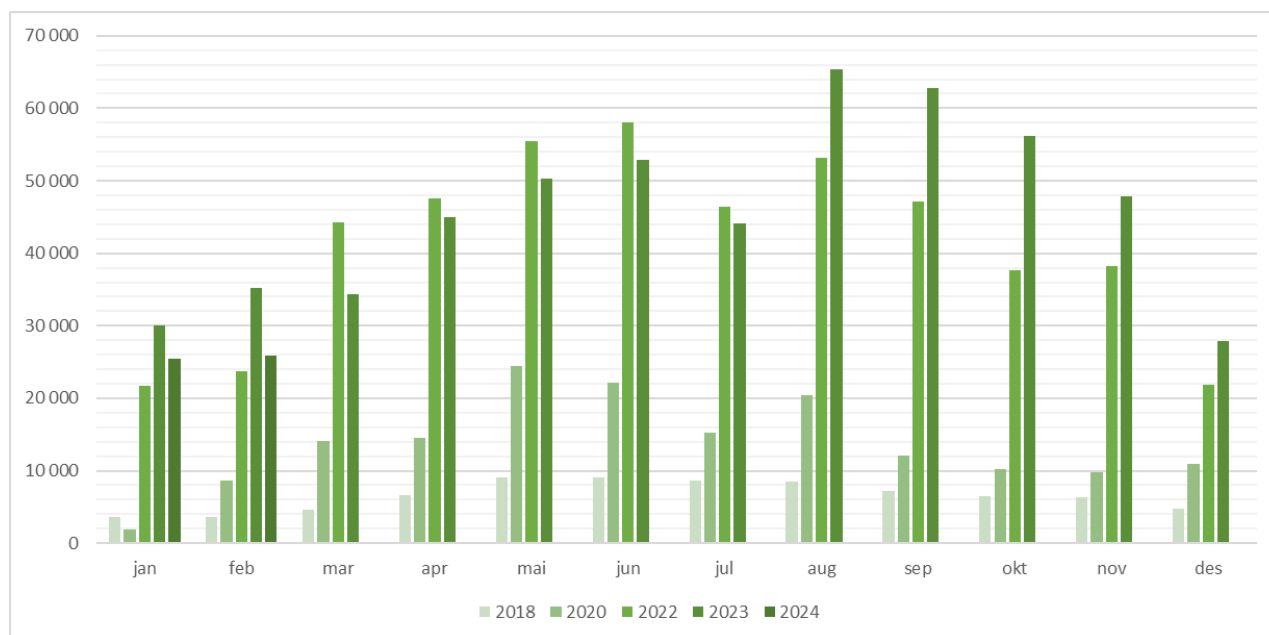
Figur 7a Antall turer med bysykkel per år

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).

³ 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 turer⁴ med bysykkel per måned for årene 2018, 2020, 2022, 2023 og 2024. Den geografiske avgrensningen er byveksttalebale-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 februar ble bysykkel benyttet på 25 884 turer som er en nedgang på 27% sammenlignet med februar 2022.

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.

Tall for nedbørsmengde for januar 2024 har ikke vært tilgjengelige fra den aktuelle målestasjonen, men det har vært mye snø på Nord-Jæren i januar. I februar var det 53% mer nedbør enn i februar året før, i tillegg til at gjennomsnittstemperaturen var lavere. Samlet sett



har dette medført noe redusert fremkommelighet på sykkel og gjort det mindre attraktivt for enkelte å bruke sykkel..

De siste 5 måneder 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 var ute av drift pga. problemer med leveranse av enkelte reservedeler. Dette har bedret seg utover høsten og har også bidratt til flere turer.

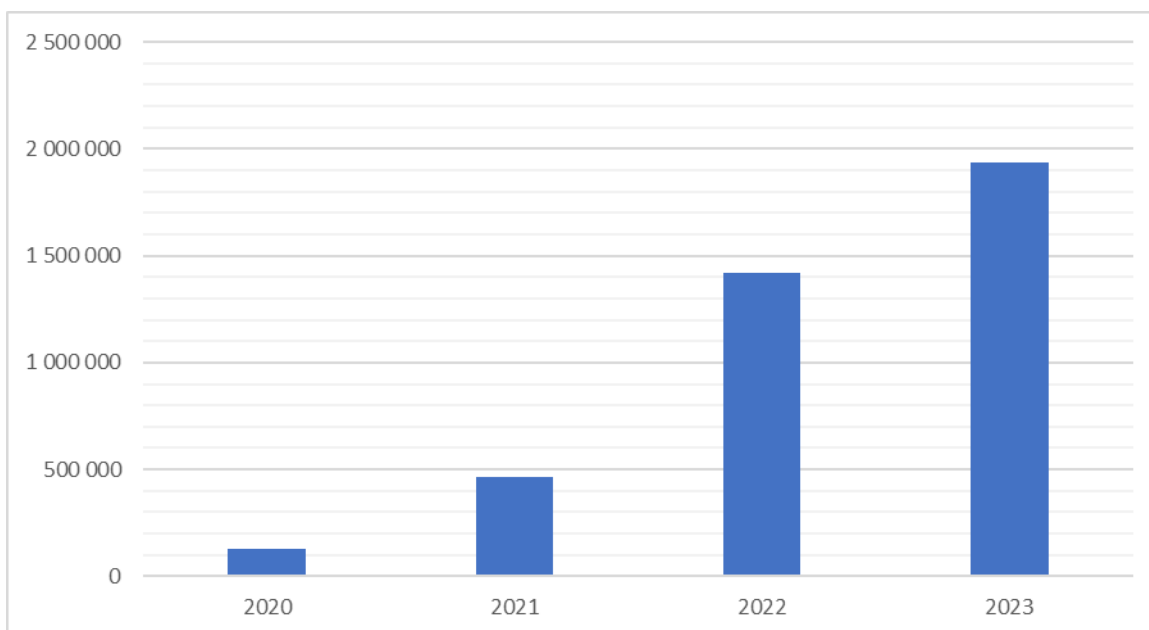
I løpet av våren 2023 ble det plassert ut flere ladestasjoner på Nord-Jæren uten at det ble utplassert flere sykler, noe som medfører at det blir færre sykler på eksisterende stasjoner. Mange av de nye ladestasjonene er på mindre sentrale lokasjoner. Kolumbus vurderer at disse stasjonene ikke skaper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

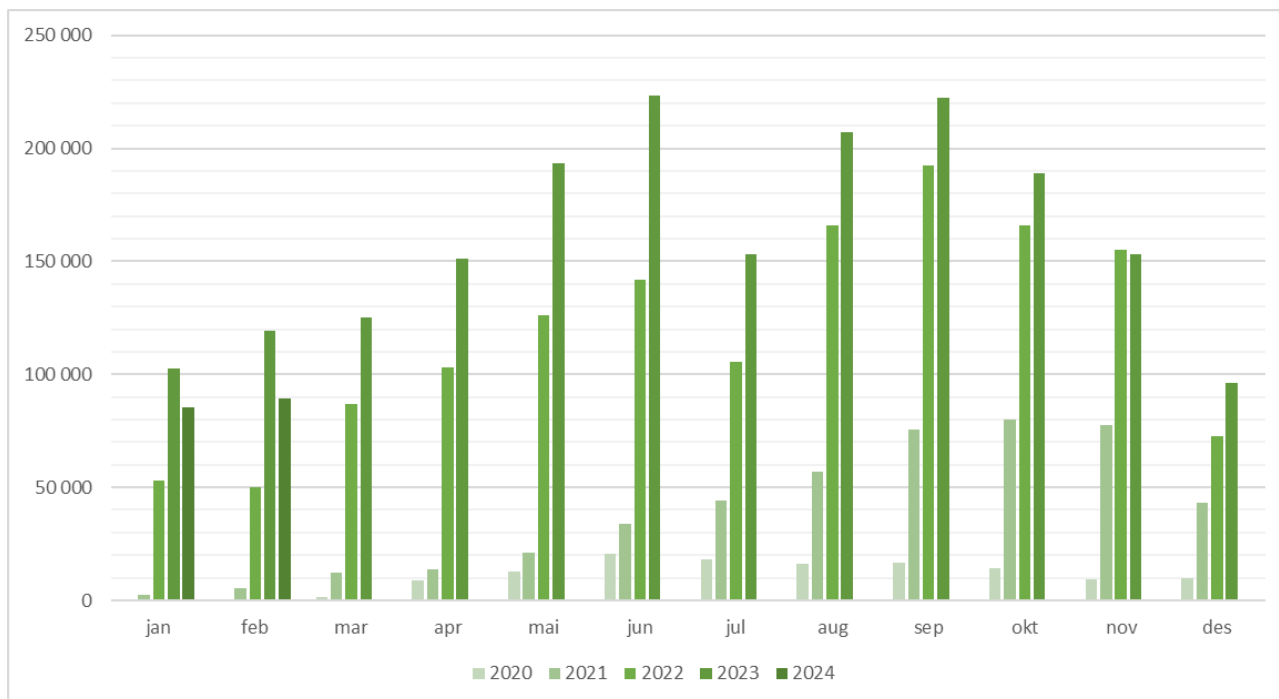
Utleie av elektriske sparkesykler i det offentlige rom er et transporttilbud som ble etablert på Nord-Jæren i starten av 2020. Innenfor Bymiljøpakke-området tilbys tjenesten i Stavanger kommune og Sandnes kommune. De elektriske sparkesyklene er et viktig mobilitetstiltak for å nå nullvekstmålet i byene.

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 januar 2024. 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. 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 februar 2024 ble sparkesykkel fra Ryde benyttet på 89 475 turer. Det er en nedgang på 25% fra februar 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.



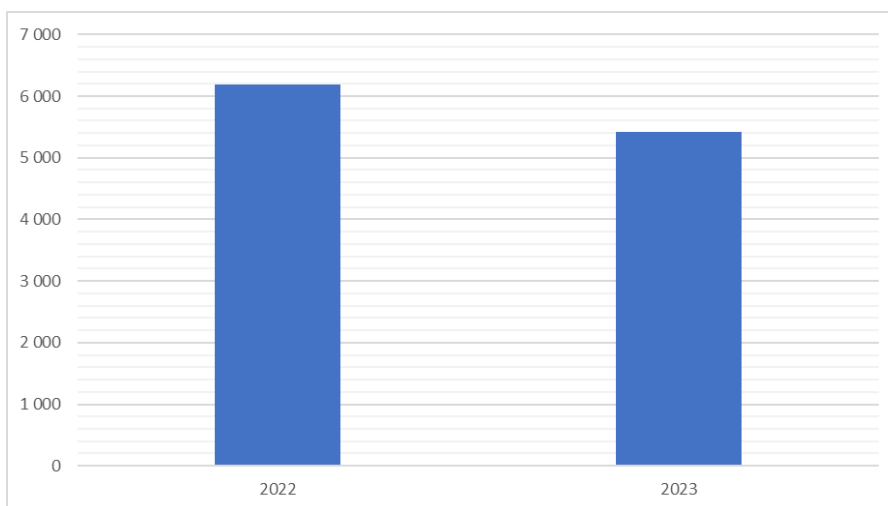
Per 1. januar 2024 er det leverandørene Ryde og Voi som tilbyr tjenesten i Stavanger og Sandnes. Tier har tidligere tilbudt tjenesten både i Sandnes og Stavanger, men avviklet sin aktivitet først i Sandnes og i september 2023 trakk de seg også ut av Stavanger. Sola og Randaberg kommune har per i dag ikke sparkesykler som en del av mobilitetstilbudet.

Tilsvarende som beskrevet under sykkel og bysykkel forventes også mer nedbør, lavere temperaturer og mye snø å ha bidratt til at bruken av sparkesyklene de første månedene av 2024 er lavere enn tilsvarende måneder i 2023.



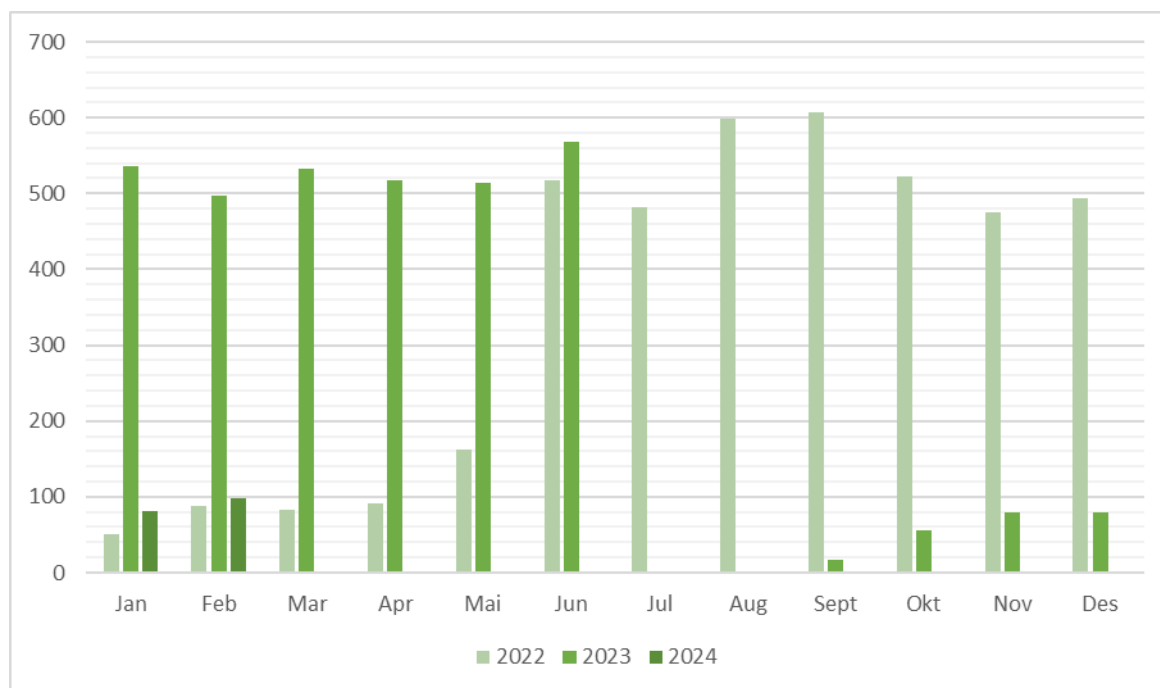
Bildeling

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 vært tilgjengelig. Nye avrop/konkurranser er 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

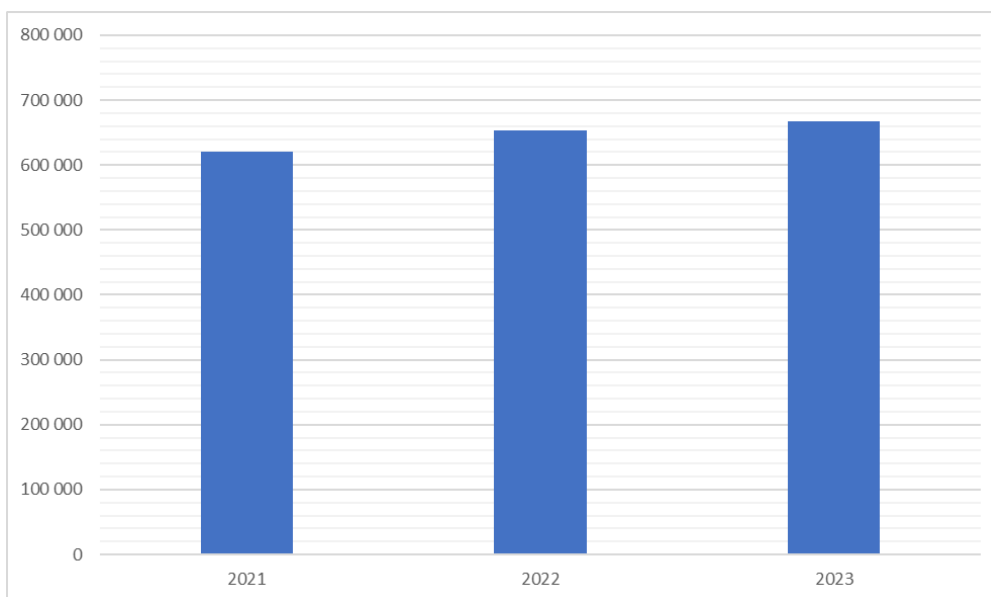
I februar 2024 ble Columbus delebil benyttet på 98 turer. Dette er en nedgang på 80% sammenlignet med februar 2023. Det lave antallet turer skal ses i sammenheng med at det fremdeles er et begrenset antall biler tilgjengelige. Det har vært 14 biler tilgjengelig i ordningen i februar i år mot 29 biler i februar 2023. Dette forventes gradvis å bedre seg i de kommende månedene og turproduksjonen forventes å stige.



Parkering

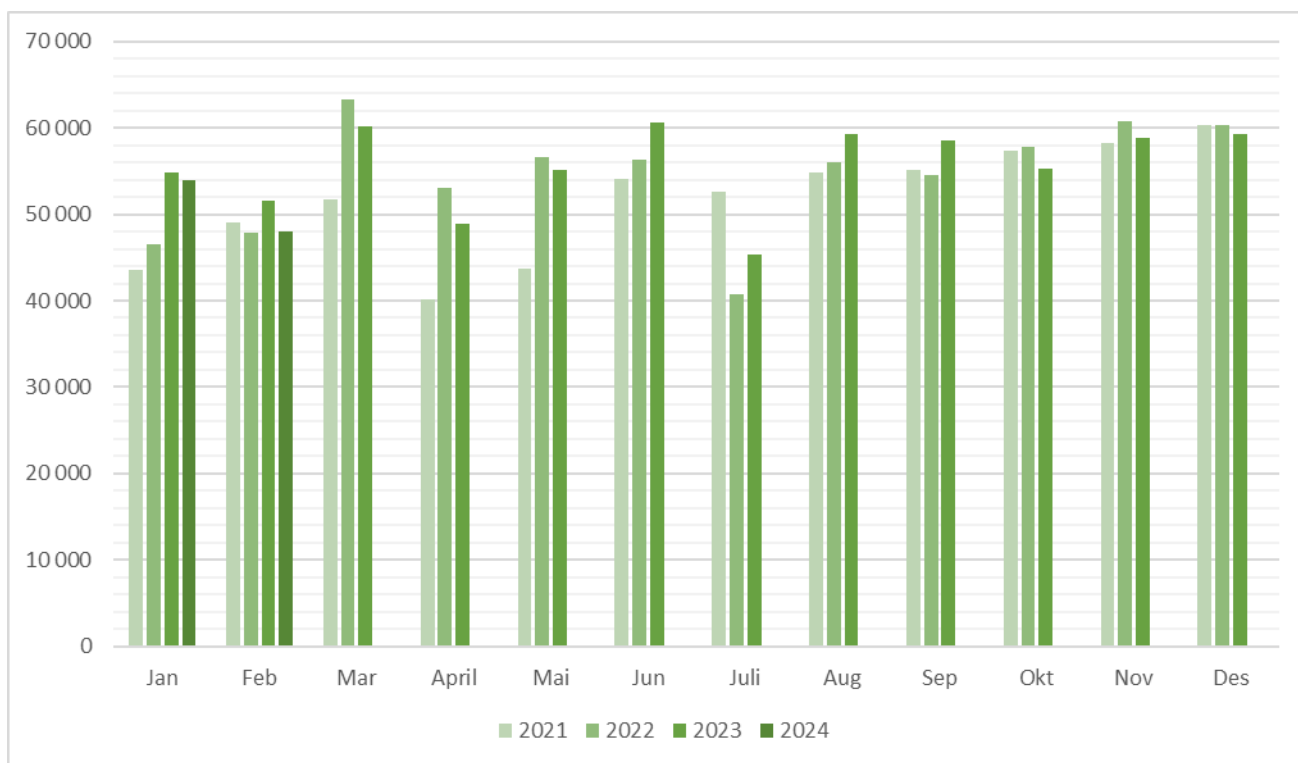
Figurene 10a og 11a viser utviklingen i antall solgte parkeringer per år (via app eller billett) på offentlig parkeringsplasser i sentrum av henholdsvis Sandnes og Stavanger. Figurene 10b og 11b viser antall solgte parkeringer per måned i Sandnes og Stavanger. Ut over de offentlige parkeringsplassene er det privat drevet parkeringshus/parkeringsplasser knyttet til kjøpesentre og butikker. Disse inngår ikke i tallgrunlaget. 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.

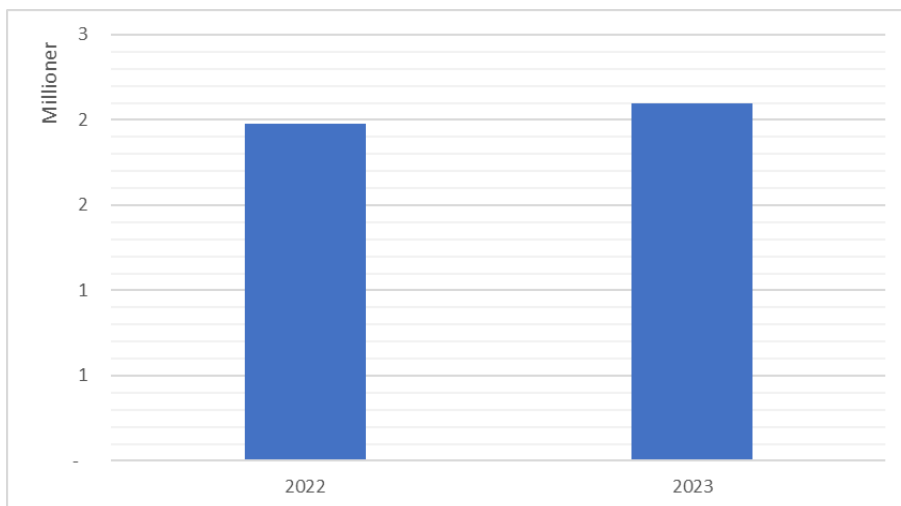


Figur 10b Antall solgte parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I februar 2024 var det 47 968 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Sandnes sentrum. Det er en nedgang i antall parkeringer på ca. 2% sammenlignet med februar 2023.

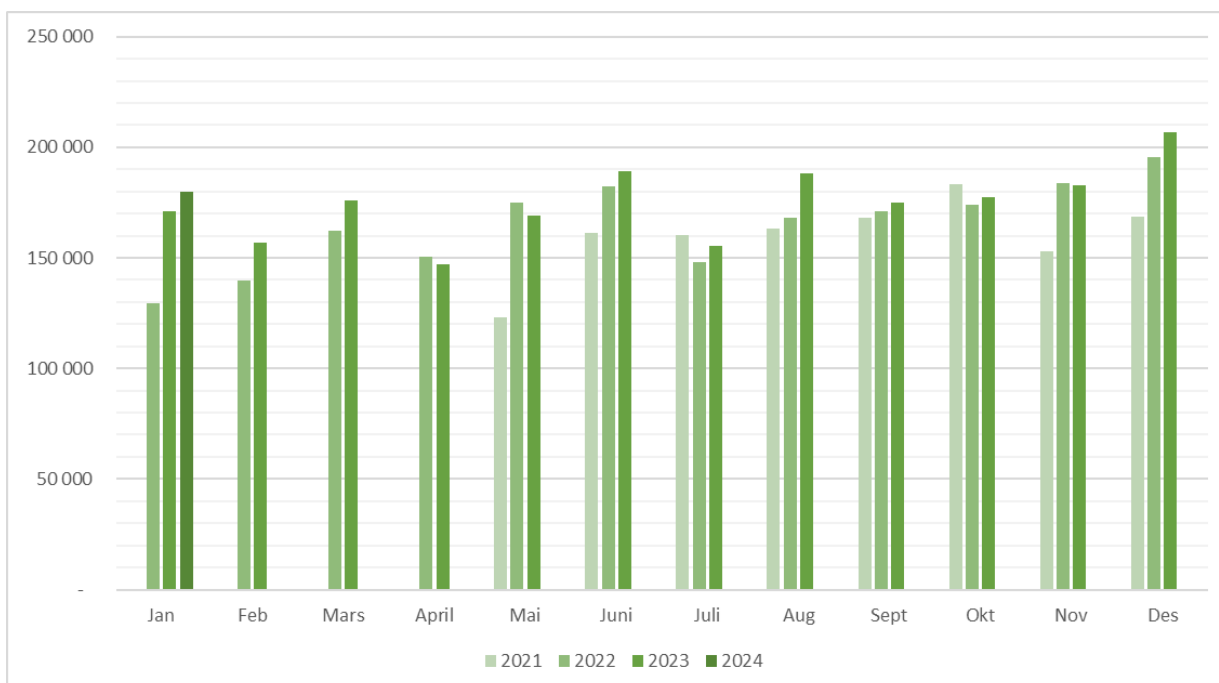


Parkering i Stavanger sentrum



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



For januar 2024 var det 179 650 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Stavanger sentrum. Det er en økning på ca. 5% sammenlignet med januar 2023. (Tall for februar er ikke tilgjengelige)

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.