



Bymiljøpakken

Mobilitetsrapport

Per 1. januar 2025

Sist revidert 15.01.2025



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.....	7
Personbiltrafikk	8
Buss	10
Tog.....	12
Sykkel.....	13
Bysykkel	16
Elektriske sparkesykler.....	20
Bildeling	23
Parkering	24
Parkering i Sandnes sentrum	24
Parkering i Stavanger sentrum.....	26



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 bruken av offentlige parkeringsplasser i sentrumsområdene i Sandnes og Stavanger.



Oppsummering

Tabellen under gir en oppsummering av utviklingen i bruken av ulike reisemidler. Merk at for sykkel er det registreringer i tellepunkt for sykkel og ikke totalt antall sykkelturner. Endringen i personbiltrafikk er vist ved byindeksen, som er et glidende 3-årig gjennomsnitt som er sammenlignet med trafikken i basisåret 2017. I tillegg er det tatt med en 1-årig indeks for å vise siste års utvikling i personbiltrafikken. For øvrige transportformer vises totalt antall turer og endring sammenlignet med samme periode siste år. Parkering viser antall parkeringer i sentrumsområdene av Sandnes og Stavanger.

De to første kolonnene viser antallet turer siste måned og endring i % i forhold til samme måned året før. De to siste kolonnene viser antallet turer for perioden hittil i år og endring i % for den samme perioden året før. Kommentarer til utviklingen for de enkelte reisemidlene finnes under hvert delkapittel. Grønn farge indikerer at utviklingen innenfor det aktuelle tidsrommet bygger opp under nullvekstmålet. Rød farge indikerer det motsatte.

Reisemiddel	Byindeks 3-årig glidende snitt	Byindeks 1-årig glidende snitt
Bil (indeks)	3,2 %	5,2 %

Reisemiddel	Antall turer i desember 2024	Endring fra desember 2023	Antall turer i året 2024	Endring fra året 2023
Buss	2 188 004	- 6 %	28 499 026	1 %
Sykkel (passering i tellepunkt)	113 934	39 % ²	2 346 554	5 %
Bysykkel	28 561	2 %	489 738	-11 %
Sparkesykkel	242 105	102 %	3 398 998	34 %
Parkeringer i Sandnes	60 640	2 %	674 620	1 %
Parkeringer i Stavanger ¹	195 517	9 %	1 969 900	5 %

¹ Parkering i Stavanger er pr. 1. desember.



Økningen i antall sykkelture er påvirket av åpning av sykkelstamvegen fra Sandnes til Forus i mai 2024, med innfasing av nytt tellepunkt og endring av rutevalg. Det gir usikkerhet i tallene det første året etter åpning.

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» biler², og er basert på 20³ 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.

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.

² Biler med lengde < 5,6 meter.

³ 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.



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.

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, 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.

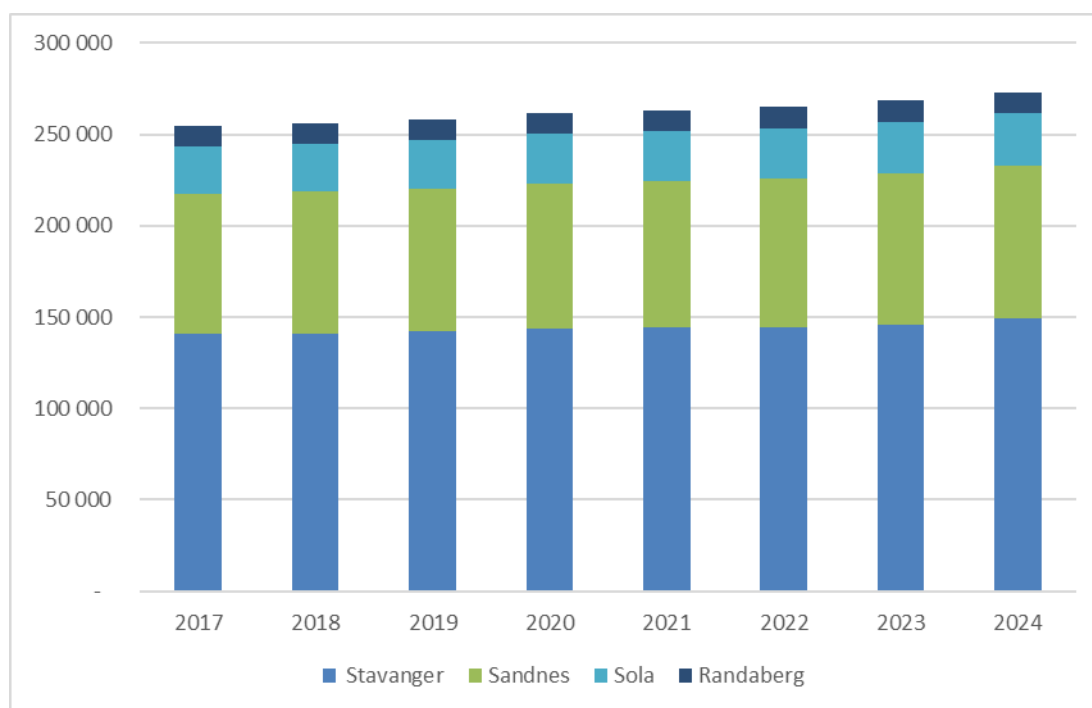
Effekt av korona-pandemien på trafikk og reisemiddelfordeling

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 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 2024

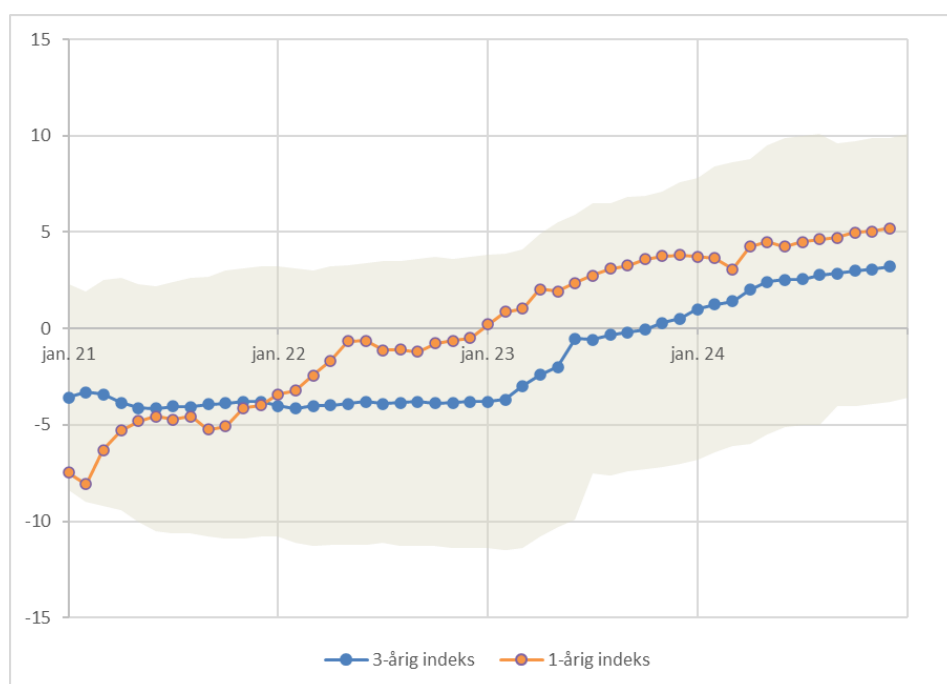
I denne perioden har befolkning på Nord-Jæren økt med ca. 14 000 personer, som utgjør 6% økning. Veksten er størst i Sandnes og Stavanger med henholdsvis 5 806 og 5 155 personer. Hele tidsserien inkluderer de kommuner/deler av kommuner som ble slått sammen med Sandnes eller Stavanger kommune fra og med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



Personbiltrafikk

Figur 2 viser utviklingen i personbiltrafikk på Nord-Jæren målt ved byindeksen, som er en 3-års glidende indeks (den blå linjen). Det fargede området viser usikkerheten i byindeksen og den oransje linjen viser utviklingen i en glidende 1-årig indeks. For Nord-Jæren er usikkerheten i byindeksen betydelig større enn for de andre byvekst-områdene. Det skyldes dels at indeksen er basert på et lavt antall trafikktellepunkter og dels at det har forekommet flere større og mindre vegnettsendringer og trafikkomlegninger i perioden.

I tidligere utgaver av mobilitetsrapporten er ikke glidende 3-årig snitt vist, men en månedsbasert indeks. Bakgrunnen for det var dels at den månedsbaserte indeksen er basert på flere tellepunkt og derfor ble vurdert å være mer representativ for trafikktutviklingen, og at glidende treårig snitt ble beregnet hvert tertial. I forbindelse med at 3-årig glidende snitt nå er blitt tilgjengelig på månedsbasis vil mobilitetsrapporten bruke 3-årig glidende snitt.

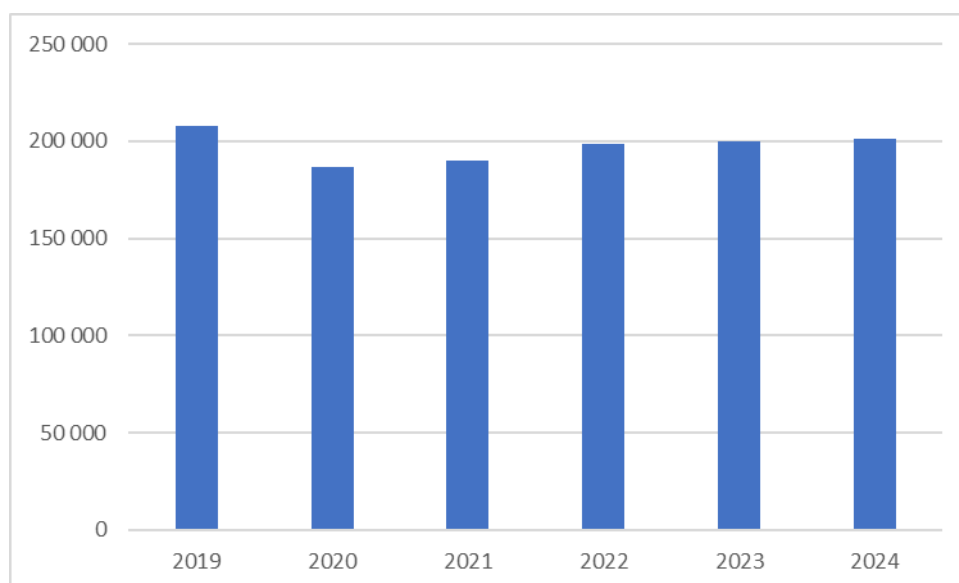


Figur 2 Estimert endring i trafikkmengde for 3 års glidende snitt med tilhørende 95% konfidensintervall og 1 års glidende snitt



Byindeksen viser per desember 2024 at personbiltrafikken har hatt en vekst på 3,2 % sammenlignet med basisåret 2017 når man ser på et gjennomsnitt av de siste 36 månedene. Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -3,6 % og 10,1 %. Både 3-årig indeks og ettårig indeks viser en stigende trend de siste årene.

I tillegg til trafikkregistreringspunktene er også bomstasjonene en kilde til informasjon om trafikken. Byindeksen beregnes basert på sorterte data og inkluderer kun biler med lengde som er mindre en 5,6 meter, mens data fra bomstasjonene omfatter alle kjøretøy. Bomstasjonene har en avvisende effekt, idet noen bilister vil velge en annen vei hvis de har et alternativ. Dataene er på den måte ikke direkte sammenlignbare, men begge datasett sier noe om trafikkutviklingen over tid. Bomringene på Nord-Jæren ble etablert i oktober 2018 og første hele år med data er derfor 2019. Figur 3 viser årsdøgntrafikk (ÅDT), dvs. gjennomsnittlig trafikk/døgn per år, i bomstasjonene fra 2019 til 2024.



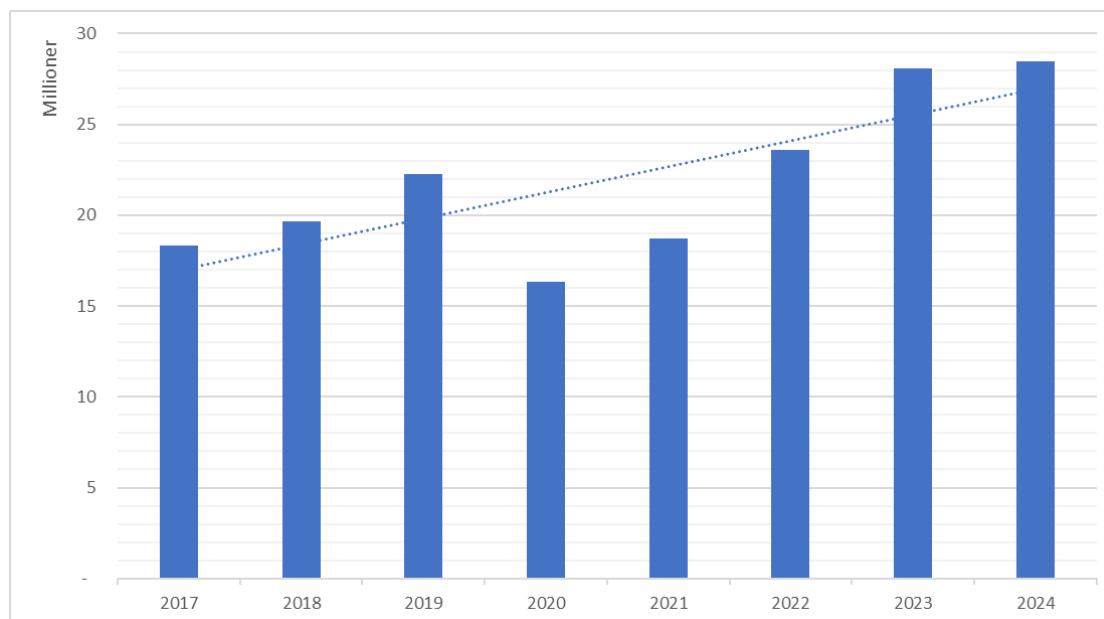
Figur 3 Utvikling i gjennomsnittlig døgntrafikk per år i bomstasjonene fra 2019 til 2024

Årsdøgntrafikk for 2024 er på 201 359. Dette er en økning på 0,7 % siden 2023 og en nedgang på 3,2 % siden 2019.



Buss

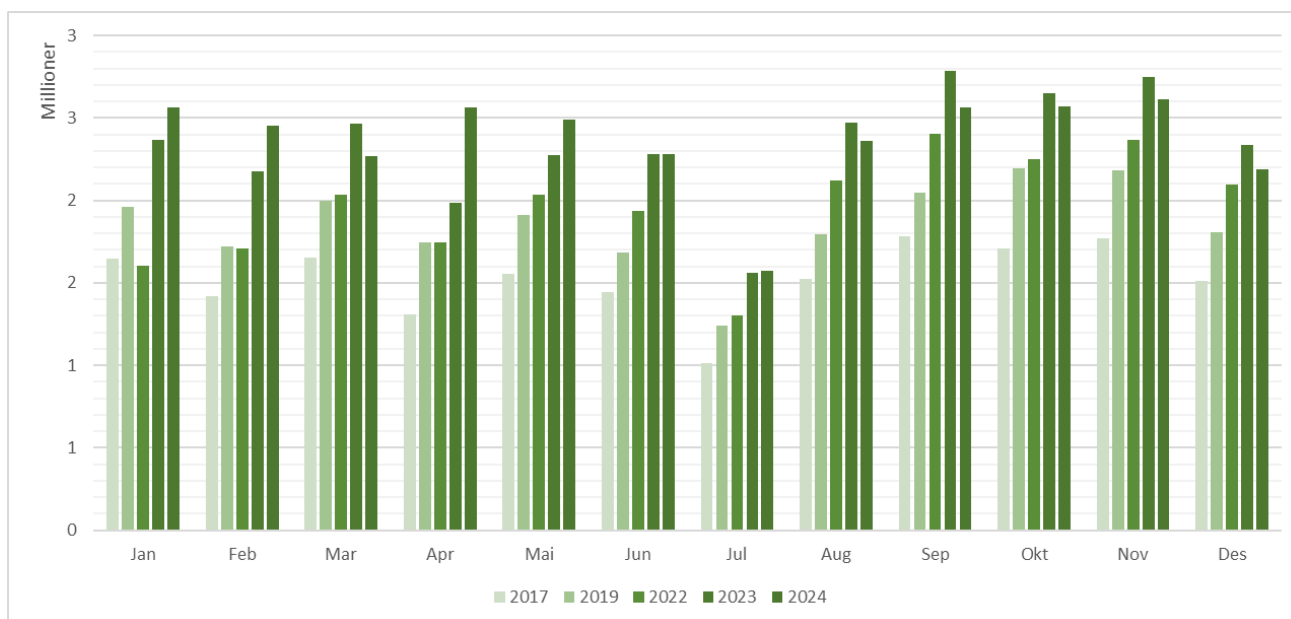
Figur 4a viser utviklingen i antall reiser med buss per år fra 2017 til 2024.



Figur 4a Antall reiser med buss per år

Antall reiser med buss i 2024 var 28 499 026. Det er en økning på 1,4 % fra 2023 og 27,9 % 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 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. I desember var det 2 188 004 reiser med buss, som er 6,4 % lavere enn i desember 2023. Nedgangen i passasjerantall de fem siste månedene bryter en trend med stadig økning i passasjertallet etter koronapandemien. Kolumbus vurderer at dette kan ha en sammenheng med at Stavanger kommune i 2. halvår i 2023 tilbød gratis kollektivtransport for sine innbyggere.



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 engasjerte Transportøkonomisk institutt (TØI) for å evaluere og vurdere effekten tiltaket har hatt på innbyggernes reisevaner. Undersøkelsen er basert på passasjertellinger i bussene (APC-tall) og på spørreundersøkelser. Studien konkluderer med følgende:

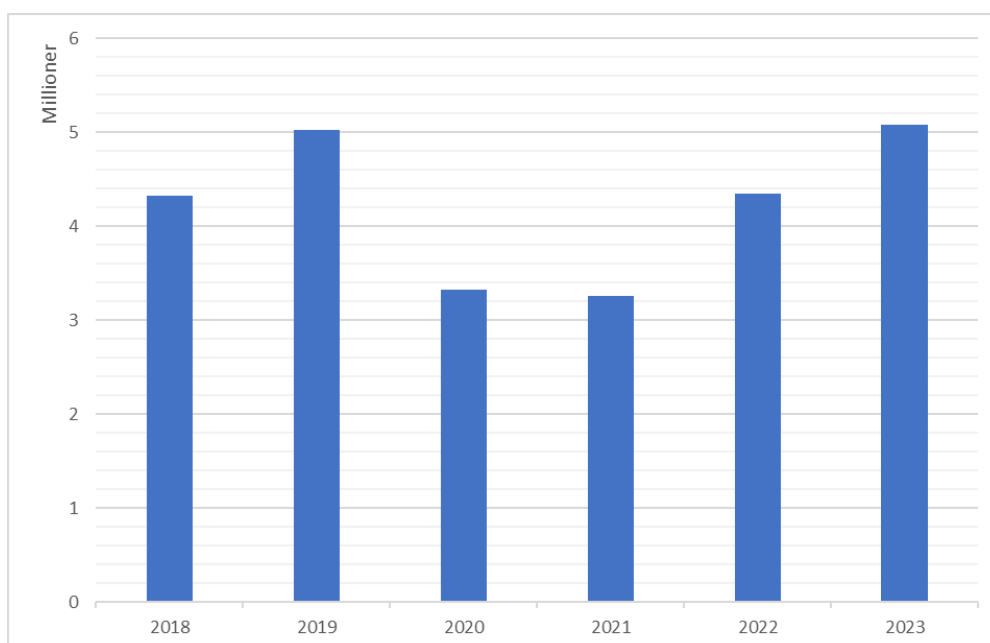
«Basert på APC-tallene og spørreundersøkelsene konkluderer vi med at det er en økning i antall kollektivreiser som følge av gratis kollektivtrafikk. Dette er også i tråd med det man kan forvente basert på studier fra andre byer i andre land. Vi finner også noe nedgang i bruken av bil, men her er effektene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

Kolumbus lanserte ny billett løsning i starten av 2024 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. Tallene for september-desember 2024 er ikke tilgjengelige enda, og dette delkapitlet er derfor oppdatert per 31. august 2024.



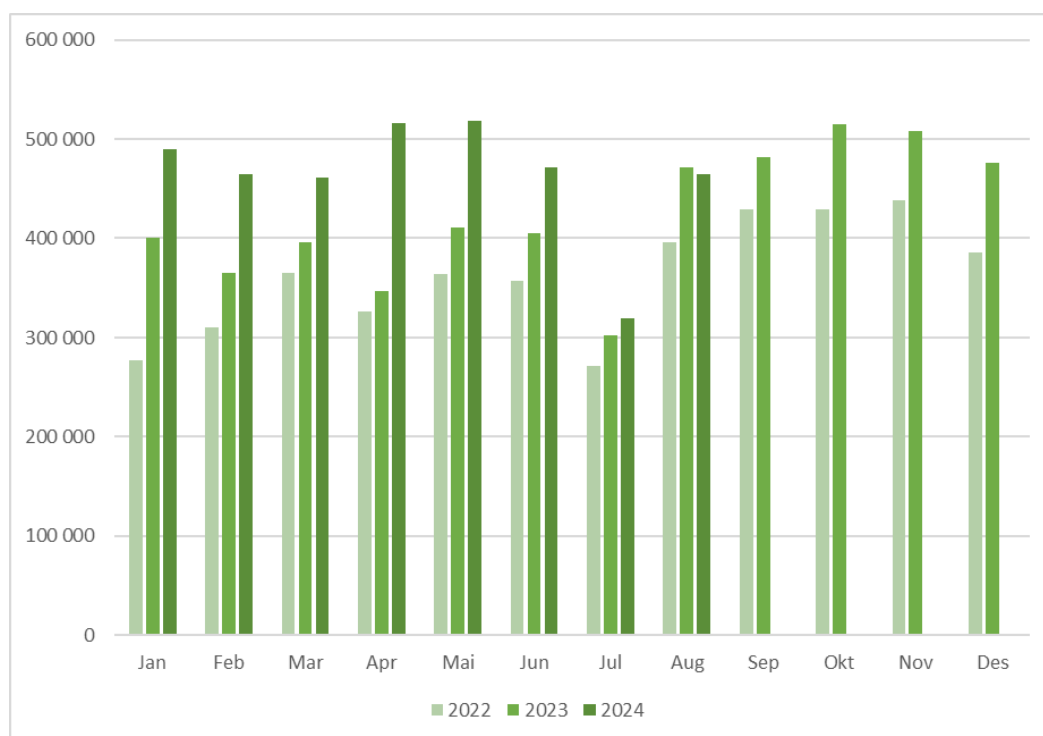
Figur 5a Antall reiser med tog per år på Jærbanen

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 perioden januar 2022 til og med august 2024. I august var det 464 665 reiser med tog på Jærbanen, som er 2% lavere enn i august 2023. August er den eneste måneden i 2024 hvor passasjertallet har vært lavere enn i 2023. I



perioden fra januar til og med august var antallet reiser 3 705 833, som en økning på 20% sammenlignet med 2023, og det høyeste antall reiser som er registrert på Jærbanen.



Figur 5b Antall reiser med tog per måned på Jærbanen i 2022- 2024

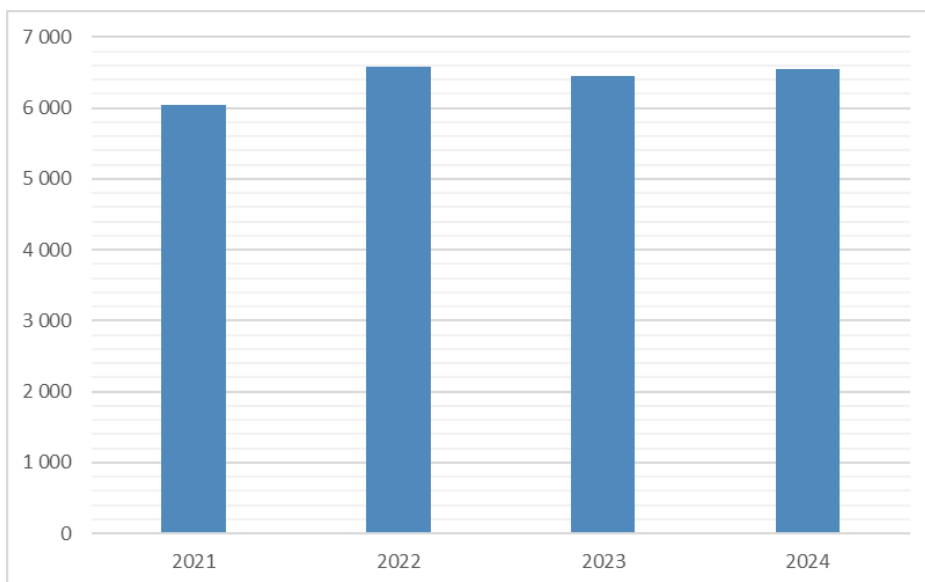
Sykkel

Åpning av Sykkelstamvegen Sandnes- Forus

Sykkelstamvegen mellom Sandnes sentrum og Forus åpnet i mai 2024. Åpning av sykkelstamvegen medfører endring i rutevalg for mange syklister. Det er også en forventning om at sykkelstamvegen skal medføre en betydelig vekst i antall syklister mellom Sandnes og Forus. På denne strekningen av sykkelstamvegen er det to tellepunkt, et på Forus og et på Soma. Det har vært tekniske problemer med tellepunktet på Soma og inntil videre er det bare tellepunktet på Forus som har vært operativt. Tellepunktet på Forus er et av tellepunktene



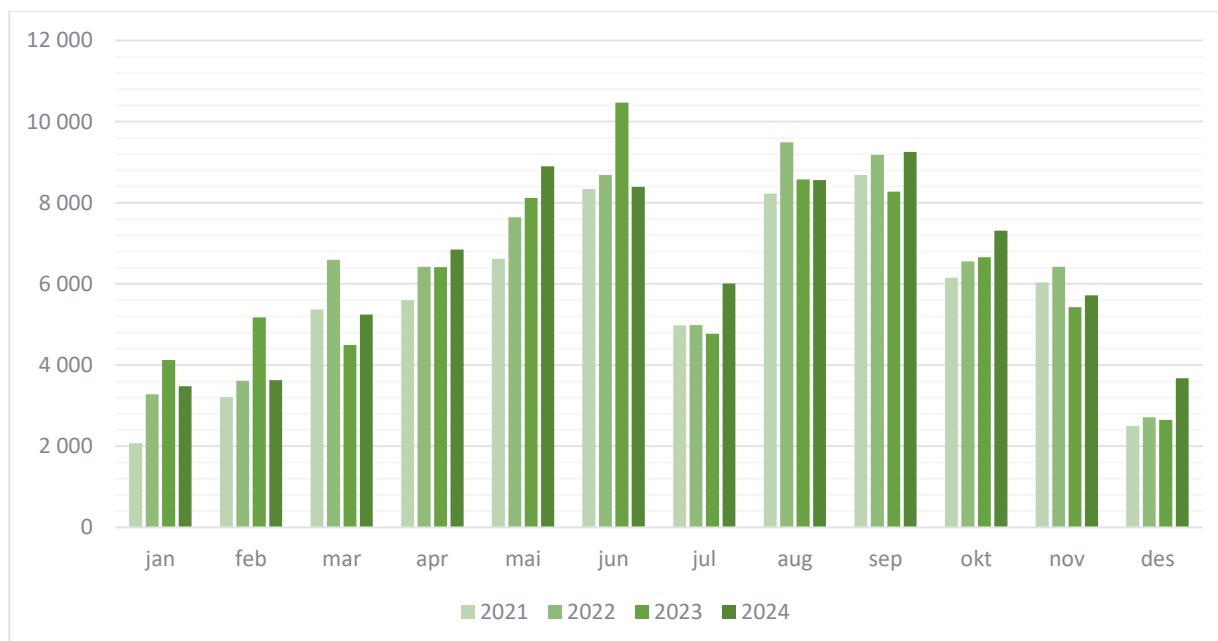
med høyest antall passeringer på Nord-Jæren. Høyeste antall passeringer per døgn hittil er 1324 og var i september. Gjennomsnittlig døgntrafikk i november var 491 (desember er ikke tilgjengelig). Etter åpning ser vi en betydelig nedgang i noen nærliggende tellepunkt til sykkelstamveien sør for Forus som tyder på ruteendring. Det vil også være syklistene som tidligere ikke passerte et tellepunkt, men som nå passerer tellepunkt på sykkelstamvegen. Åpning av sykkelstamvegen med tilhørende endring i rutevalg og innfasing av nye tellepunkt medføre at det først i juni 2025 vil være et sammenlignbart datagrunnlag å måle opp imot. Figur 6a viser gjennomsnittlig antall syklistene registrert i tellepunktene per dag fordelt på år for perioden 2021-2024.



Figur 6a Gjennomsnittlig antall syklistene registrert i tellepunktene per dag (årsdøgntrafikk)

Gjennomsnittlig antall passeringer i tellepunktene per dag var 6542 i 2024. Det er en økning på 5 % fra 2023.

Figur 6b viser gjennomsnittlig antall syklistene registrert i tellepunktene per dag fordelt på måned for perioden 2021 til 2024. I desember ble det i snitt registrert 3675 passeringer daglig. Det er en økning på 39% sammenlignet med desember 2023.

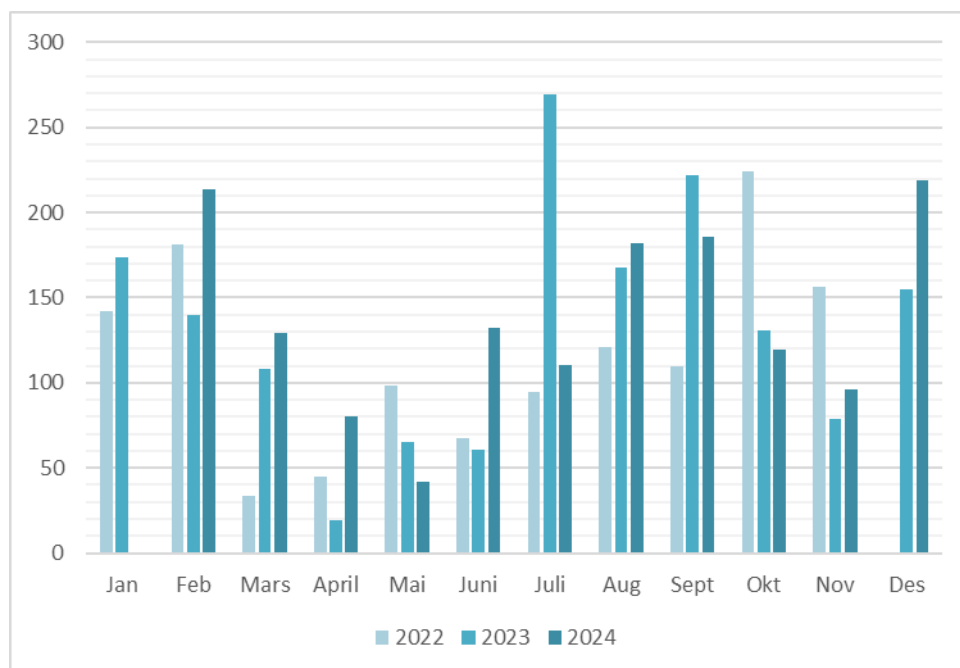


Figur 6b Gjennomsnittlig antall syklist per dag, per måned

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 per døgn for første gang over 4000 i vinterperioden og over 10 000 i sommerperioden.

Værforholdene har normalt betydning for hvor mange som velger sykkel som transportform. Figur 7c viser gjennomsnittlig nedbør (målt i mm) per måned i 2022-2024. I 2. halvår 2024 har det vært en økning i antall syklist også i måneder med økt nedbør (november og desember). I august var antall syklist på nivå med august 2023.



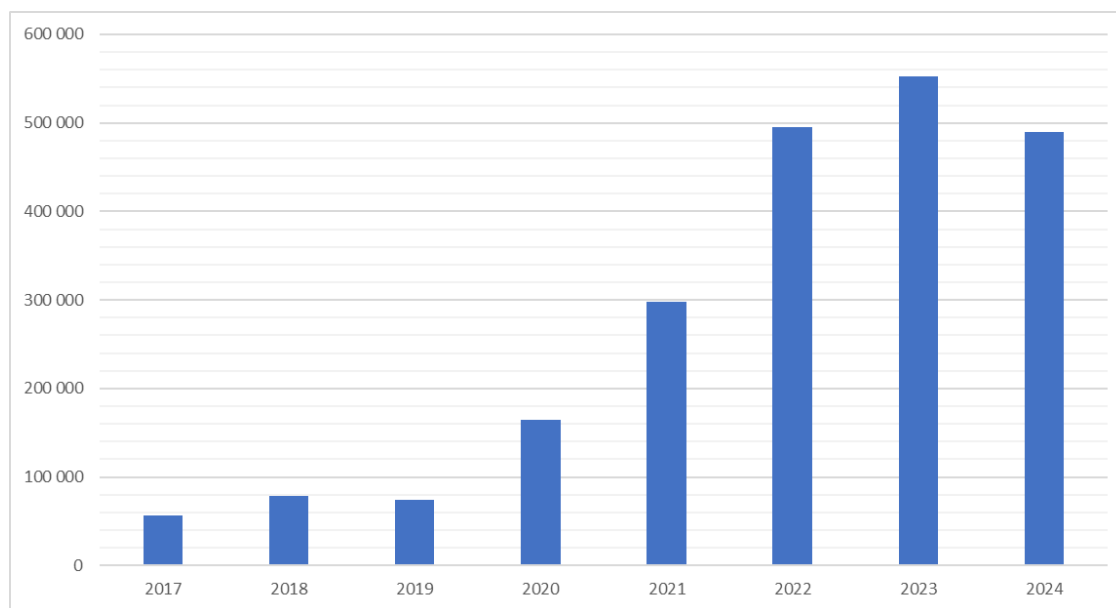
Figur 6c Gjennomsnittlig nedbør per måned (i millimeter)

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, men i 2024 har det for første gang vært en nedgang.

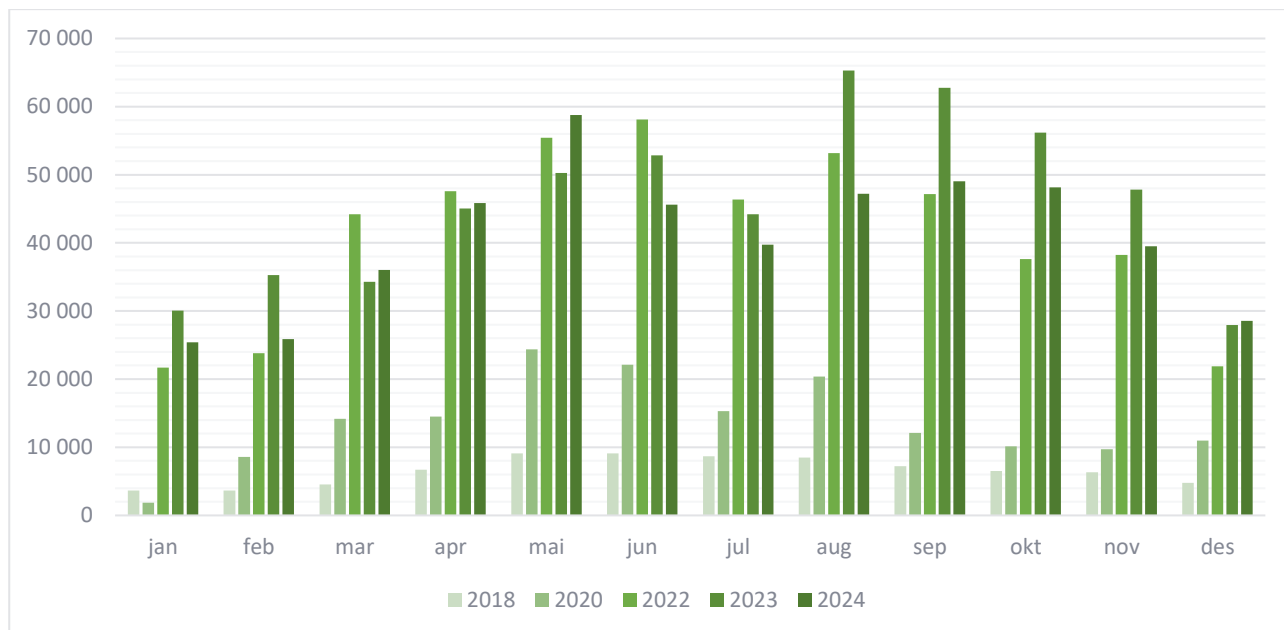
Utvikling i antall turer⁴ med bysykkel per år fra 2017 til 2024 er vist i figur 7a. Den geografiske avgrensningen er byvekstavtale-området, og turer til og fra dette området. Det ble benyttet bysykkel på 489 738 turer i 2024. Det er en nedgang på 11,3 % sammenlignet med 2023.

⁴ 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 7a Antall turer med bysykkel per år

Figur 7b viser utvikling i antall turer⁵ med bysykkel per måned for årene 2018, 2020, 2022, 2023 og 2024. I desember ble bysykkel benyttet på 28 561 turer som er en økning på 2,2% sammenlignet med desember 2023.



Figur 7b Utvikling i antall turer med bysykkel per måned for årene 2018, 2020, 2022, 2023 og 2024

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 per måned, (ref. Kolumbus Årsrapport 2021).

Kommentarer til utviklingen

Det er en betydelig sesongvariasjon i bruken av syklene gjennom året. Mai, juni og august har normalt 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 per måned. En slik sammenheng ser vi ikke for perioden juni -november hvor det har vært en betydelig nedgang i bruken av bysyklene, sammenlignet med samme periode i 2023, uavhengig av nedbørsmengde. I desember snur denne trenden til en svak økning i antall turer sammenlignet med desember 2023.

Stavanger kommunes midlertidige ordning med gratis kollektivtransport for kommunens innbyggere i 2. halvår 2023 ga også innbyggerne tilgang til gratis bruk av bysyklene som en del



av kollektivbilletten. Det bidro til en betydelig vekst i bruken av bysyklene de 6 månedene tilbudet med gratis kollektivtransport varte. Økningene i bruk av bysyklene i 2. halvår 2023 var på 24 % sammenlignet med samme perioden i 2022, mens det var en nedgang i antall turer med bysykler på 1 % første halvår av 2023 sammenlignet med samme periode i 2022. Tallene for 2. halvår 2024 må derfor ses i lys av at de måles mot en periode hvor mange hadde gratis tilgang til bysyklene, noe som bidro til betydelig flere turer 2. halvår 2023.

Ifølge Kolumbus er nedgang i antall operative sykler den viktigste årsaken til at bruken av bysyklene har gått ned. I 2023 ble verkstedkapasiteten fordoblet for å imøtekomme økt bruk ifm. gratis kollektiv og bysykkel i Stavanger. Dette er nå nedjustert til «normal kapasitet». Det medfører at flere sykler er ute av drift og færre sykler er operative. I tillegg har det vært tekniske problemer som har medført at flere sykler måtte tas ut av drift i 2024 enn i 2023.

I desember 2024 utlyste Kolumbus et anbud på 1000 nye bysykler. Det vil gi betydelig bedre tilgang til bysykler når disse blir levert i 2025. Dette forventes å medføre en økning i bruken av bysyklene.

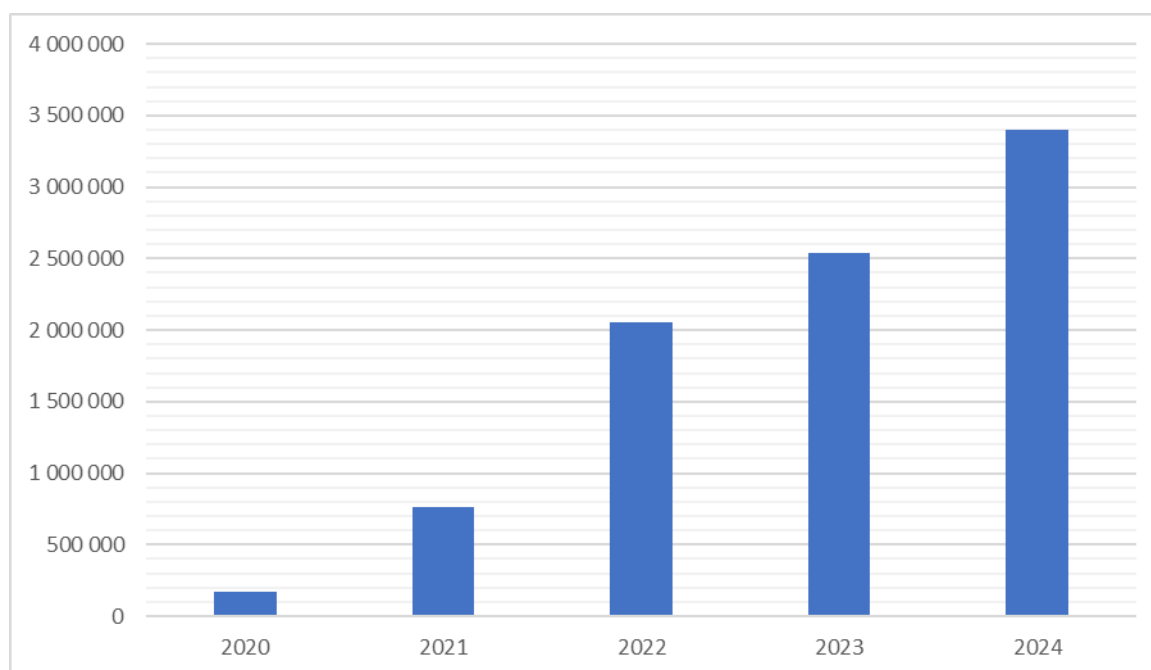
Bysykler og sparkesykler dekker langt på vei samme transportbehov og disse tjenestene må derfor ses i sammenheng. Tilgang og pris på tjenesten er to av flere faktorer som kan påvirke kundenes valg mellom disse.



Elektriske sparkesykler

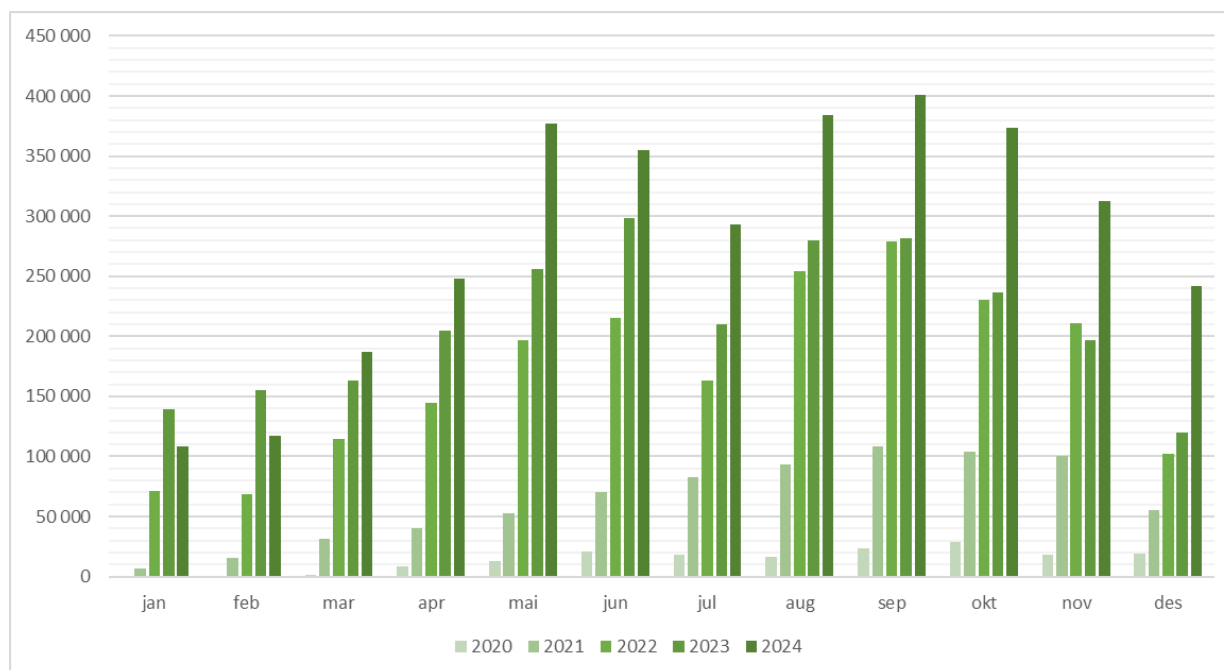
Utleie av elektriske sparkesykler i det offentlige rom er et transporttilbud som ble etablert på Nord-Jæren i starten av 2020. Innenfor Bymiljøpakke-området tilbys tjenesten i Stavanger kommune og Sandnes kommune. De elektriske sparkesyklene er et viktig mobilitetstiltak for å nå nullvekstmålet i byene.

Figur 8a viser antall turer med sparkesykkel per år fra 2020 til 2024 og figur 8b viser turer med sparkesykkel per måned fra mars 2020 til desember 2024. Fra og med denne utgaven av mobilitetsrapporten er data fra begge operatørene Ryde og VOI inkludert i tallene. Tidligere rapporter var basert på data kun fra Ryde, den største av operatørene på Nord-Jæren. Data fra VOI er innarbeidet tilbake i tid.



Figur 8a Antall turer med sparkesykkel per år

I 2024 er sparkesykler benyttet på 3 398 998 turer. Det er en økning på 34 % sammenlignet med 2023.



Figur 8b Antall turer med sparkesykkel per måned fra mars 2020

I desember 2024 ble sparkesykkel benyttet på 242 105 turer. Det er en økning på 102 % fra desember 2023.

Kommentarer til utviklingen

Det er opp til kommunene 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 2025 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.



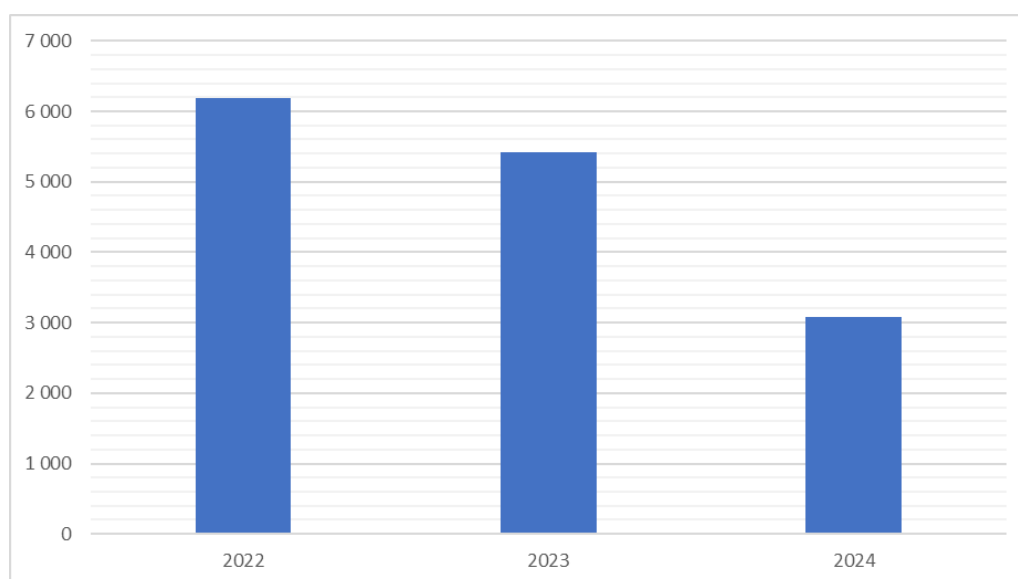
Bysykler og sparkesykler dekker langt på vei samme transportbehov og disse tjenestene må derfor ses i sammenheng. Tilgang og pris på tjenesten er to av flere faktorer som kan påvirke kundenes valg mellom disse. Det var en sterk økning i bruken av sparkesykler 2. halvår 2024 sammenlignet med 2023. I samme periode var det en nedgang i bruk av bysyklene. I 2. halvår 2023, da det var gratis kollektivtransport inkl. bysykkel i Stavanger kommune, var det sterk økning i bruk av bysyklene, mens det kun var en liten økningen i bruk av sparkesyklene.



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 to billeverandører i ordningen, Move about og Getaround. 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 i 2023. I oktober 2024 gikk kontrakten med Getaround ut og tjenesten med delebil fra Kolumbus har ikke vært tilgjengelig etter dette. Kolumbus vurderer nå ulike forretningsmodeller som grunnlag for en strategi for videre satsing på bildeling som tjeneste i regionen.

Antall turer med delebil per år er vist i figur 9.



Figur 9 Antall turer med delebil fra Kolumbus per år

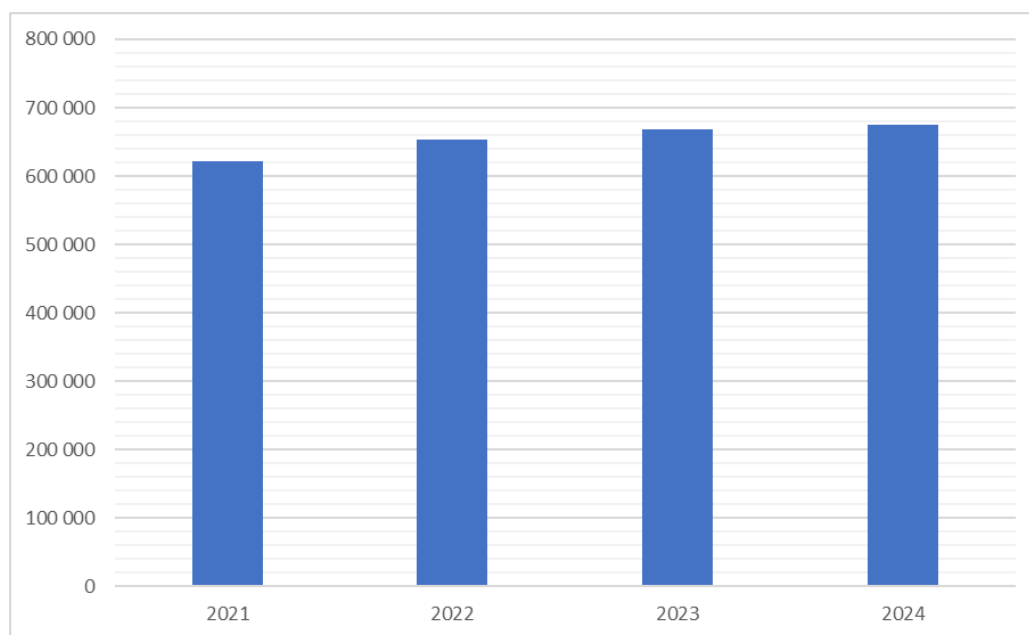
I 2024 ble delebil fra Kolumbus benyttet på 3 083 turer. Det er en nedgang på 69 % sammenlignet med 2023 og henger sammen med redusert tilgang på biler som beskrevet innledningsvis og utløp av kontrakt i oktober 2024.



Parkering

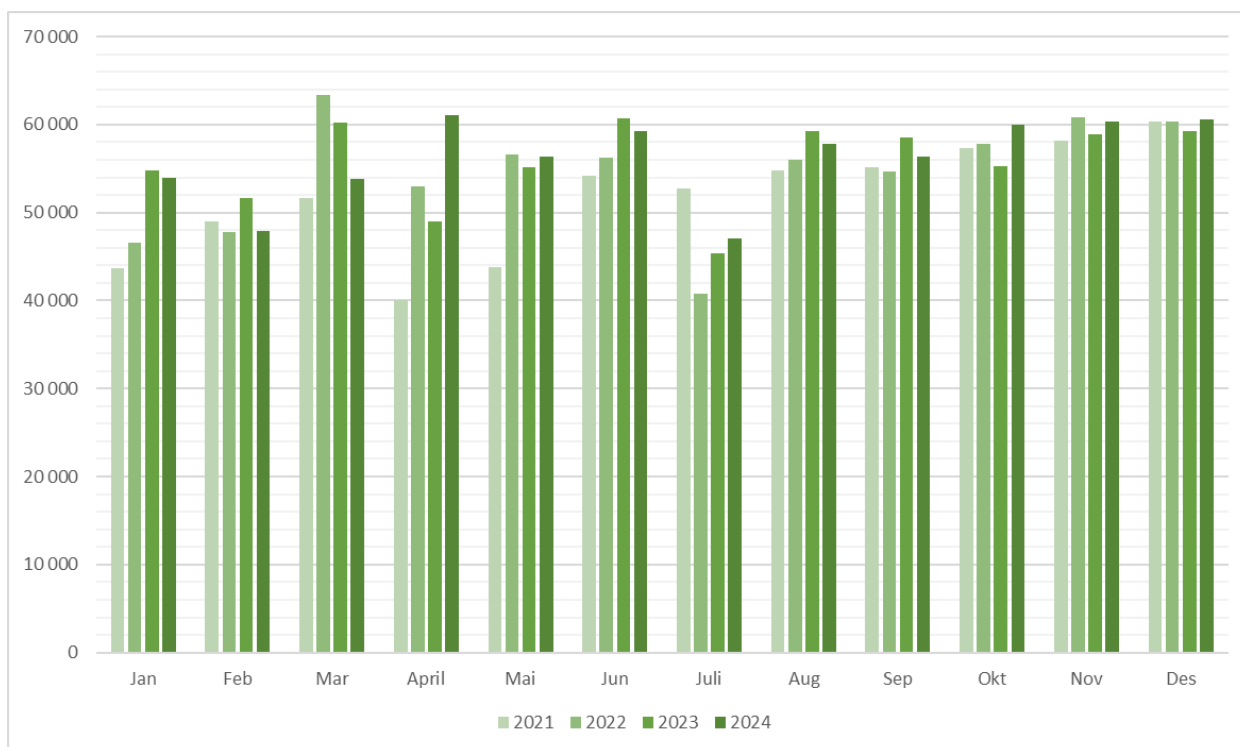
Figurene 10a og 11a viser utviklingen i antall solgte parkeringer per år (via app eller billett) på offentlig parkeringsplasser i sentrum av henholdsvis Sandnes og Stavanger. Figurene 10b og 11b viser antall solgte parkeringer per måned i Sandnes og Stavanger. Ut over de offentlige parkeringsplassene 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 2024 var det 674 620 parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum. Det er en økning på 1 % fra 2023.



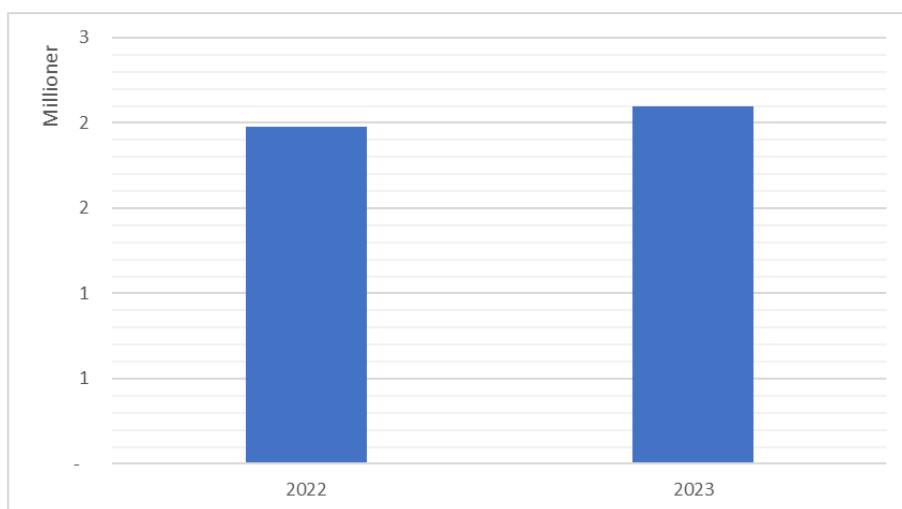
Figur 10b Antall solgte parkeringer per måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I desember 2024 var det 60 641 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Sandnes sentrum. Det er en økning i antall parkeringer på ca. 2 % sammenlignet med desember 2023.



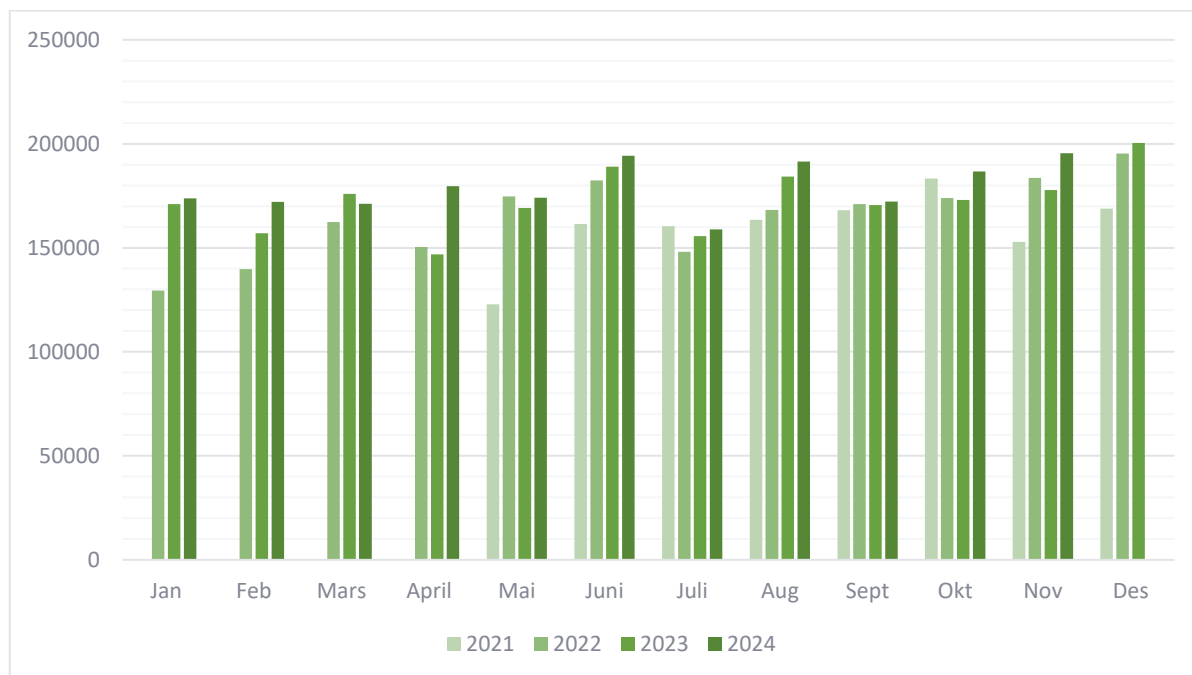
Parkering i Stavanger sentrum

Parkeringsdata for desember har ikke vært tilgjengelig. Kapittelet er oppdatert per 1.12.24.



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

I november 2024 var det 195 517 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Stavanger sentrum. Det er en økning på 9% sammenlignet med november 2023⁶. For perioden fra januar til og med november var det 1 969 900 solgte parkeringer som er en økning på 5%.

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.

⁶ 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.