



Bymiljøpakken

Mobilitetsrapport

Per 1. mai 2025

Sist revidert 27.05.2025



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	6
Personbiltrafikk	8
Buss	10
Tog.....	12
Sykkel.....	14
Bysykkel	18
Elektriske sparkesykler.....	21
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 prosent i forhold til samme måned året før. De to siste kolonnene viser antallet turer for perioden hittil i år og endring i prosent 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.

I 2025 kom påskeferien i sin helhet i april mens den i 2024 lå i mars, med unntak av 2. påskedag. Dette påvirker tallene, spesielt på buss og bysykkel som hadde en økning på henholdsvis 15 % og 6 % i mars, mens det var nedgang i april.

Reisemiddel	By-indeks 3-årig glidende snitt		By-indeks 1-årig glidende snitt	
Bil (indeks)	4,5 %		6,4 %	
	Antall turer i april	Endring fra april 2024	Antall turer «hittil i år»	Endring fra «hittil i år» 2024
Buss	2 247 927	-12 %	9 924 945	1 %
Sykkel (passering i tellepunkt)	228 753	11 % ¹	669 075	20 %
Bysykkel	42 989	- 6 %	142 497	7 %
Sparkesykkel	309 355	25 %	1 038 637	57 %
Parkeringer i Sandnes	54 286	- 12 %	230 493	6 %
Parkeringer i Stavanger	166 026	- 8 %	686 631	- 1 %

1: Økningen i antall sykkelturner 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» 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.

Under korona-pandemien medførte tiltak mot smittespredning at det ble mindre biltrafikk. Som en følge av dette, viser det glidende treårs snittet som nullvekstmålet vurderes på, «unormal» lav trafikk i perioden frem til mars 2025. Etter dette inngår ikke pandemi-årene i beregningen av 3-årig snitt.

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. 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, bysykkel og sparkesykkel

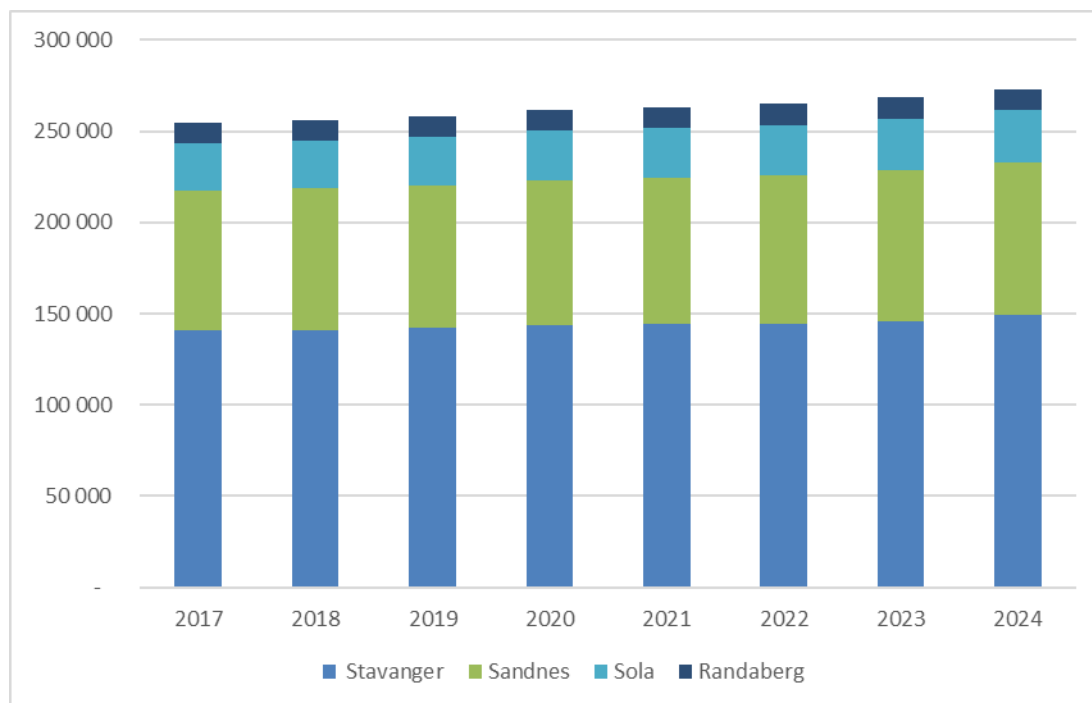
Felles for disse mobilitetstjenestene er at bruken av tjenesten er knyttet til en økonomisk transaksjon mellom kunde og leverandør av tjenesten. Datasystemene som er tilknyttet tjenestene er derfor tilrettelagt for å registrere startpunkt, sluttunkt og varighet på alle turer.

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.



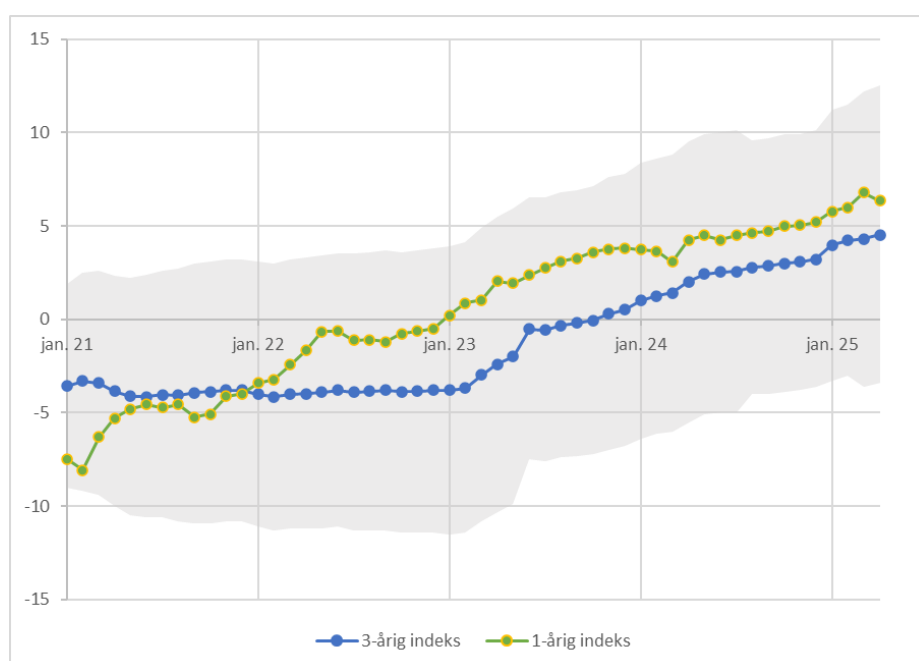
Figur 1 Befolkningsutviklingen i de fire kommunene på Nord-Jæren fra 1. januar 2017 til 1. januar 2024

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 grå området viser usikkerheten i byindeksen og den grønne 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.



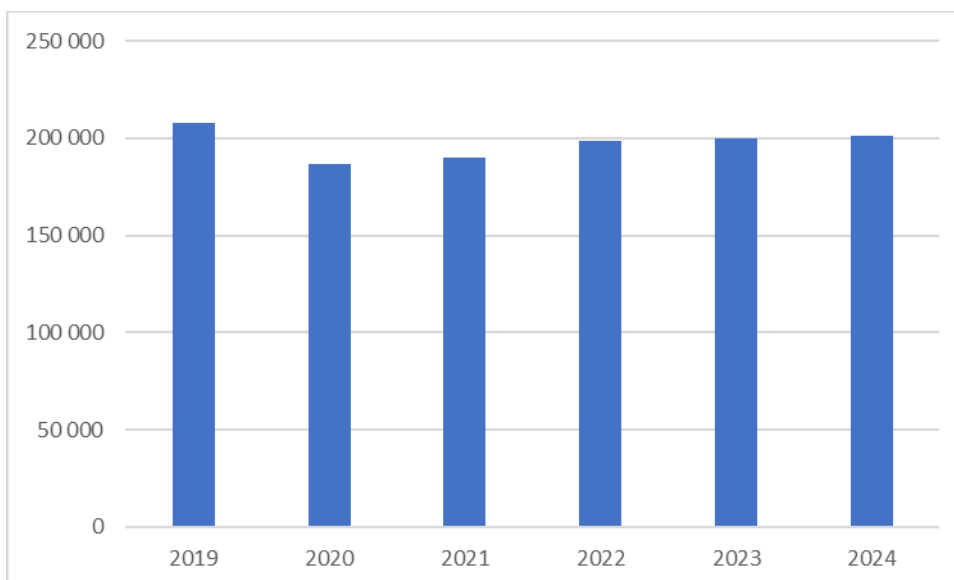
Figur 2 Estimert endring i trafikkmengde for 3 års glidende snitt med tilhørende 95% konfidensintervall og 1 års glidende snitt

Byindeksen viser pr. 01.05.25 at personbiltrafikken har hatt en vekst på 4,5 % sammenlignet med basisåret 2017 når man ser på et gjennomsnitt av de siste 36 månedene. Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -3,4 % og 12,5 %. Både 3-årig indeks og ettårig indeks viser en stigende trend de siste årene. Ettårig glidende indeks per 01.05.25 er 6,4%. Utviklingen med vekst i biltrafikken må snus hvis Bymiljøpakken skal lykkes med å oppnå nullvekstmålet.



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 trafikktviklingen 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 pr. år, i bomstasjonene fra 2019 til 2024.



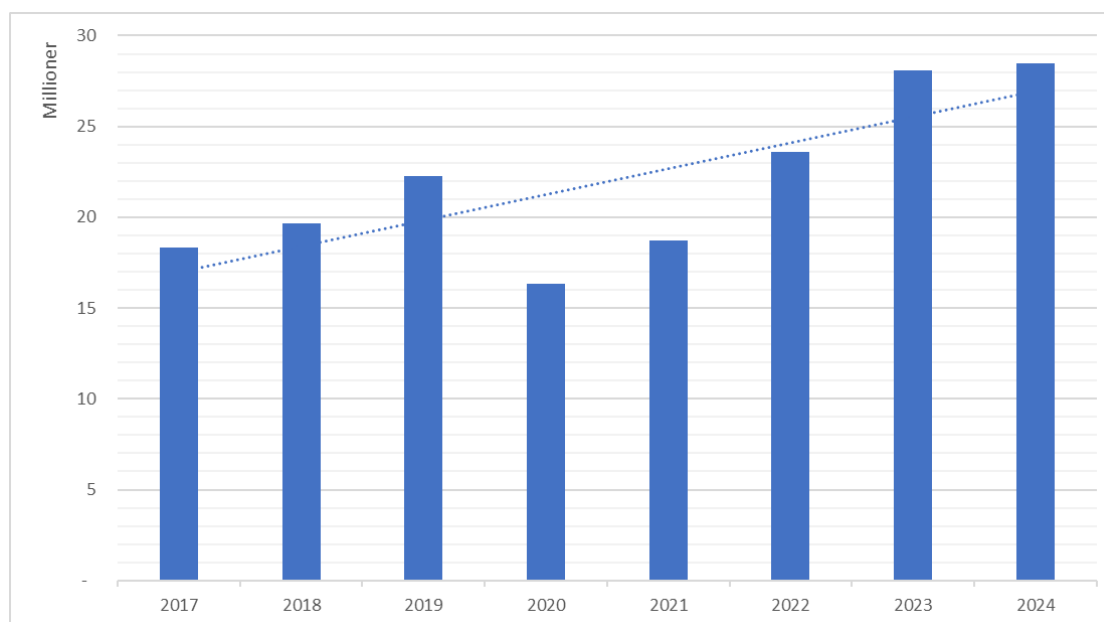
Figur 3 Utvikling i gjennomsnittlig døgntrafikk pr. år i bomstasjonene fra 2019 til 2024

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

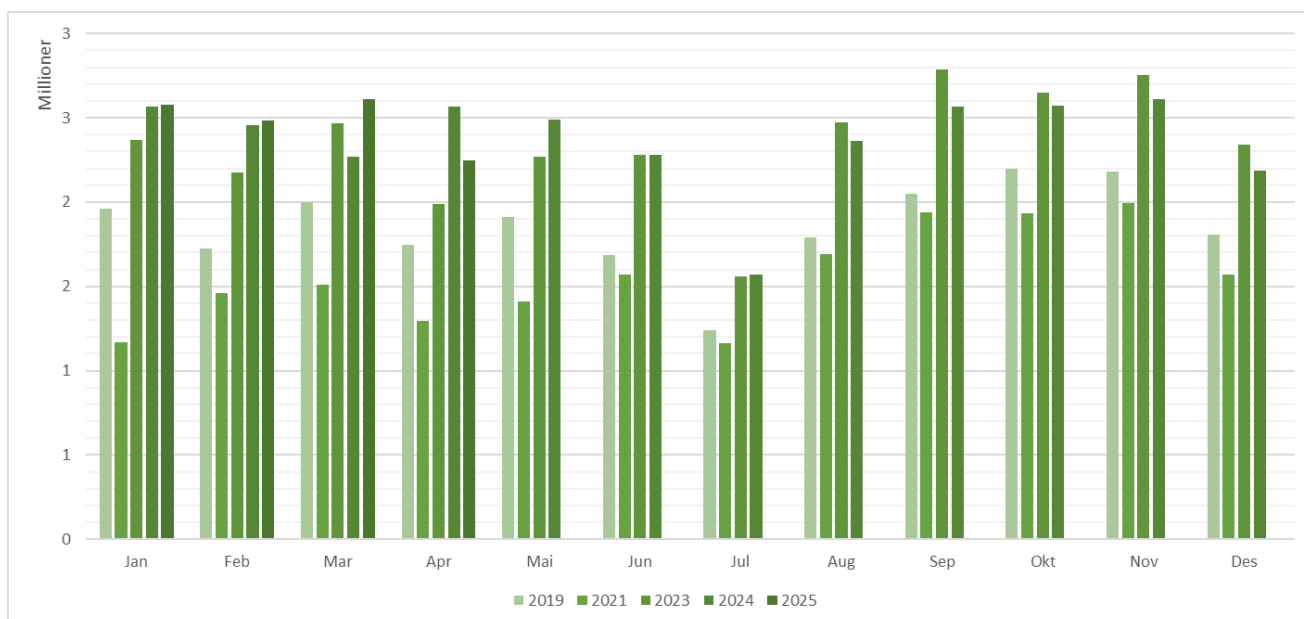
Figur 4a viser utviklingen i antall reiser med buss per år fra 2017 til 2024.



Figur 4a Antall reiser med buss pr. 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 2019, 2021, 2023, 2024 og 2025. I april i år var det 2 247 927 reiser med buss, som er 12,4 % lavere enn i april 2024. Den store nedgangen er påvirket av at hele påskeferien kom i april i år mens den i 2024 kom i mars og kun 2. påskedag i april. Mars og april må derfor ses i sammenheng. Mars alene hadde en økning på 15,6 % fra 2024. Samlet for mars og april var det en økning på 0,5 % fra 2024 til 2025. For perioden hittil i år har det vært 9 924 945 reiser med buss. Det er 0,7 % flere reiser enn samme periode i 2024.



Figur 4b Antall reiser med buss per måned for årene 2019, 2021, 2023, 2024 og 2025

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.

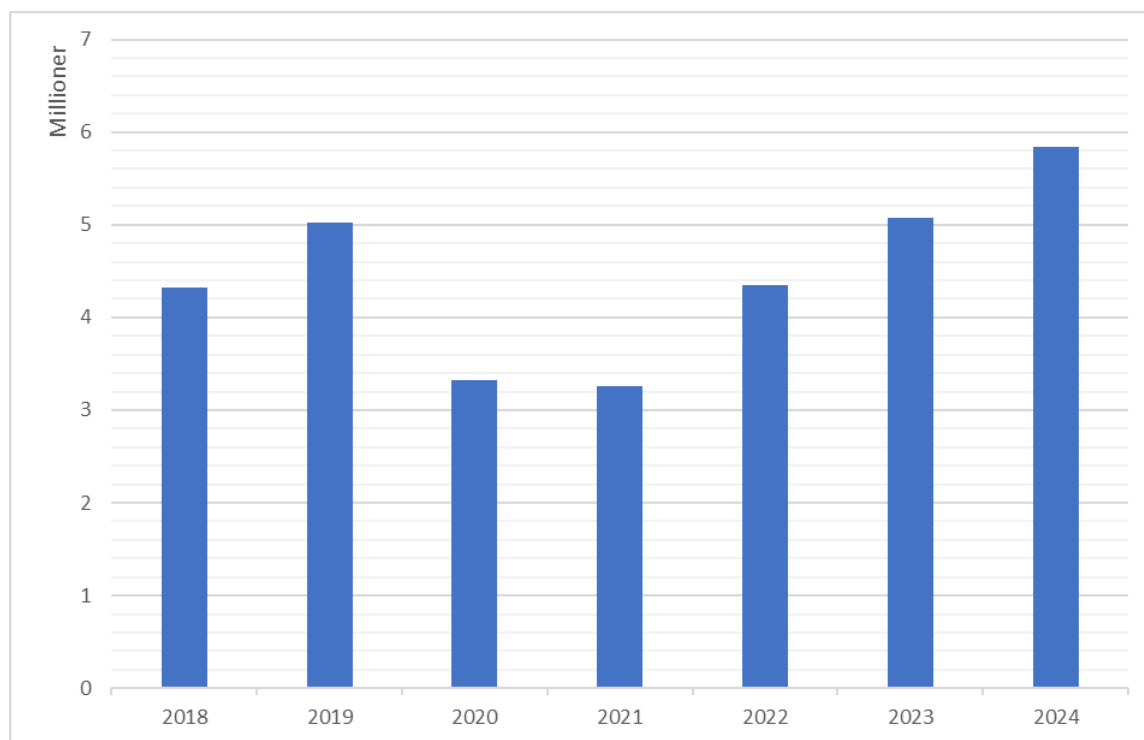
Kolumbus lanserte ny billett løsning i starten av 2024 og har så langt hatt en økning i brukere, men det er for tidlig å si om dette er nye eller overføring av eksisterende brukere.



Tog

Tall for 2025 er ikke tilgjengelige og kapitlet er derfor ikke oppdatert med data for 2025.

Figur 5a viser antall reiser med tog per år på Jærbanen i perioden 2018 til 2024.

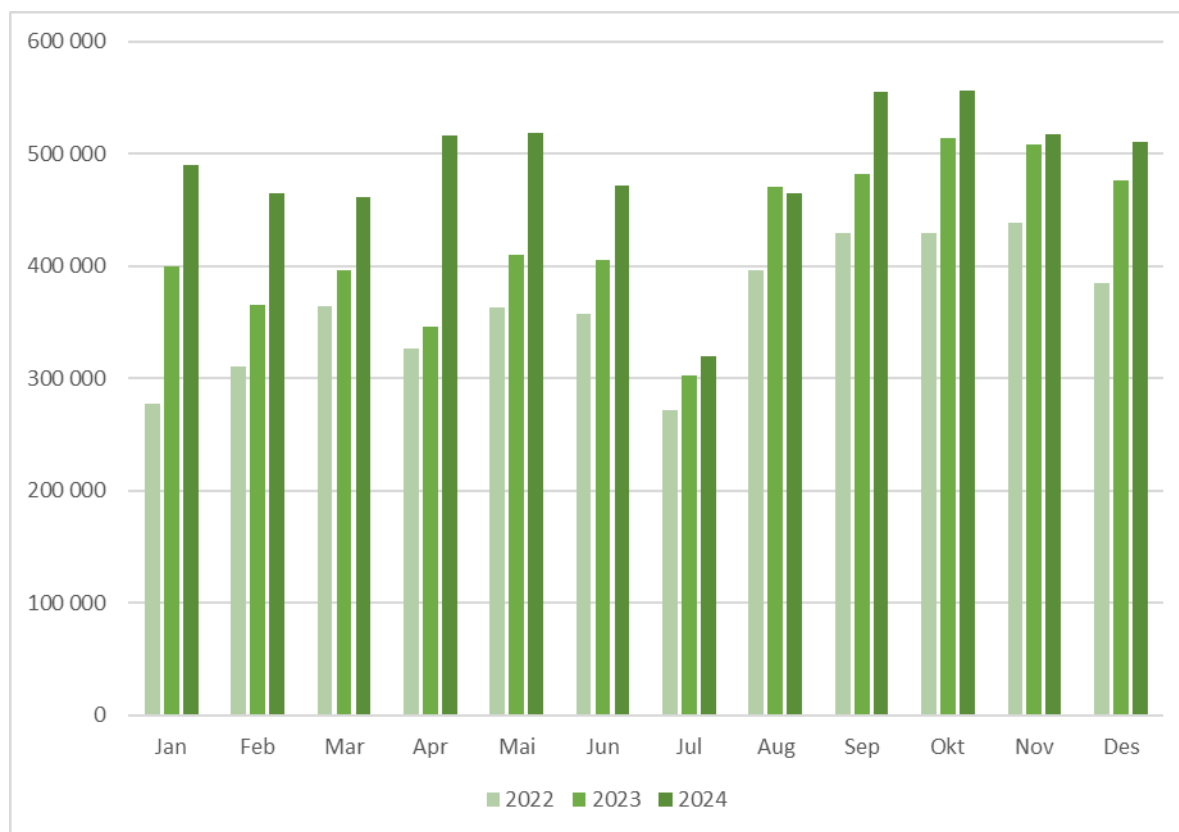


Figur 5a Antall reiser med tog pr. år på Jærbanen

Antall reiser med tog på Jærbanen i 2024 var 5 844 694 og er det høyeste antallet som er målt. Det er en økning på 15 % fra 2023. Passasjertallet ligger 16 % høyere enn i 2019 som er siste normalår 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 fra januar 2022 til og med desember 2024. I desember var det 510 143 reiser med tog på Jærbanen, som er ca. 10 % høyere enn i desember 2023. August er den eneste måneden i 2024 hvor passasjertallet var lavere enn i 2023, og da kun 2 % lavere.



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



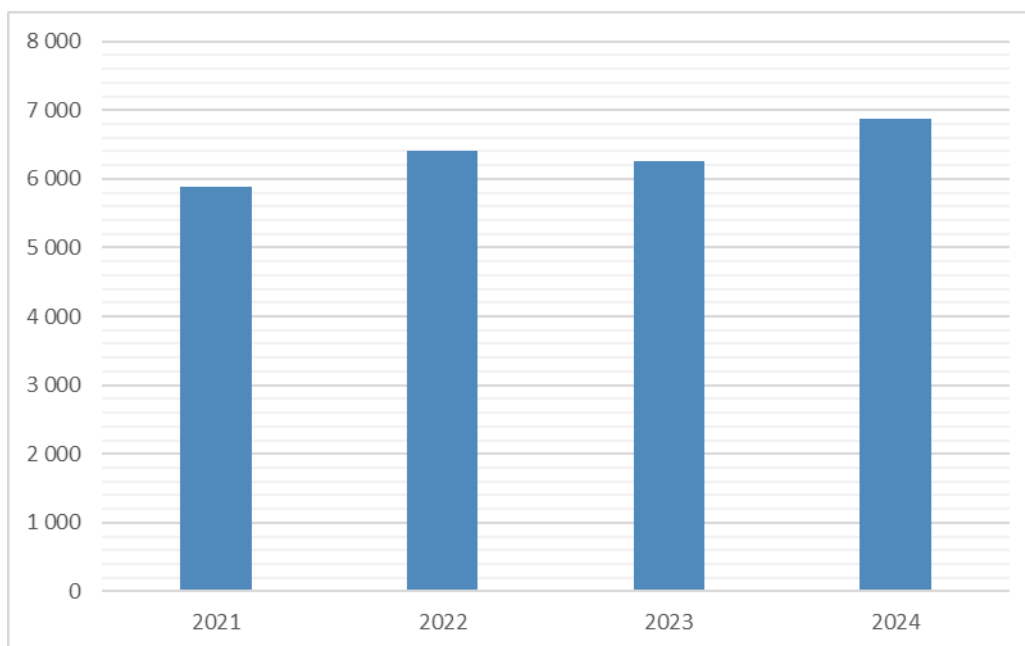
Sykkel

Åpning av Sykkelstamvegen Sandnes- Forus

Sykkelstamvegen mellom Sandnes sentrum og Forus åpnet i mai 2024. Åpning av sykkelstamvegen medfører endring i rutevalg for mange syklist. Det er også en forventning om at sykkelstamvegen skal medføre en betydelig vekst i antall syklist 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). Dette tellepunktet fanger ikke opp syklist som kun benytter sykkelstamvegen mellom Kvadrat og Stangeland. Etter åpning ser vi en betydelig nedgang i noen nærliggende tellepunkt til sykkelstamveien sør for Forus som tyder på ruteendring. Det vil også være syklist 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.

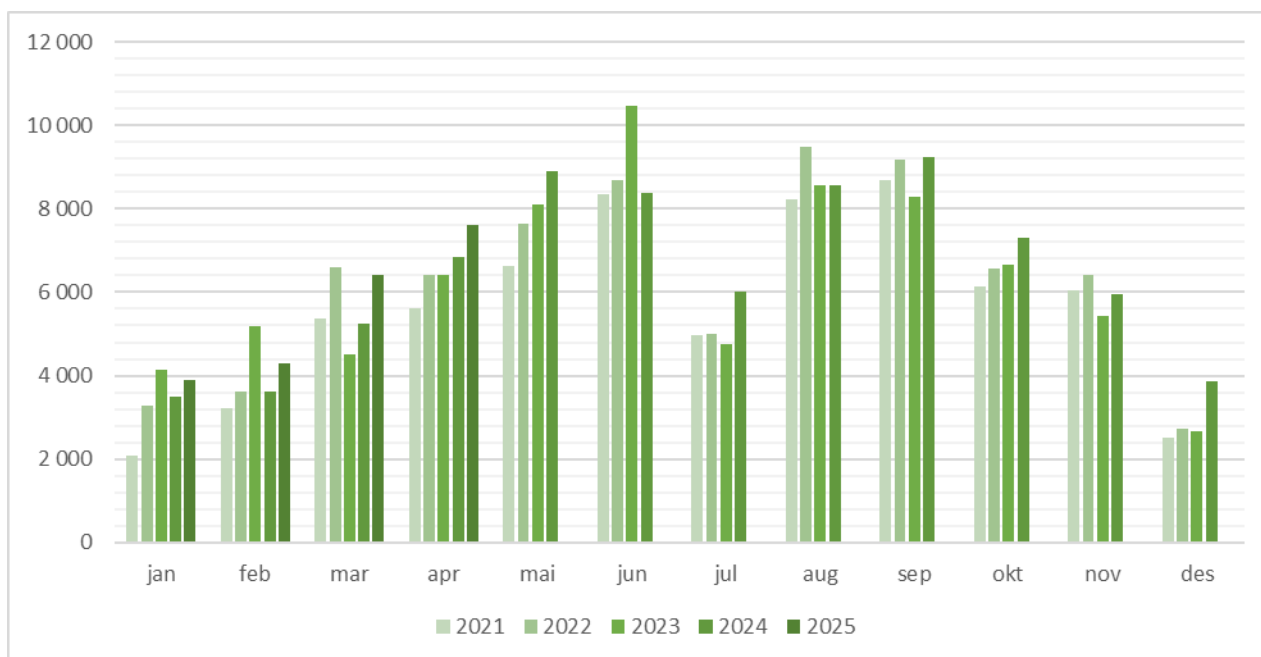
Figur 6a viser gjennomsnittlig antall syklist registrert i tellepunktene per dag fordelt på år for perioden 2021-2024.



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

Gjennomsnittlig antall passeringer i tellepunktene per dag var 6869 i 2024. Det er en økning på 10 % fra 2023.

Figur 6b viser gjennomsnittlig antall sykler registrert i tellepunktene per dag fordelt på måned for perioden 2021 til 2025. I april ble det i snitt registrert 7625 passeringer daglig. Det er en økning på 11 % sammenlignet med april 2024. For perioden hittil i år er det registrert i gjennomsnitt 5744 turer per dag i tellepunktene. Det er 20 % høyere enn samme periode i 2024. Det registreres økning i trafikken på en rekke tellepunkter.

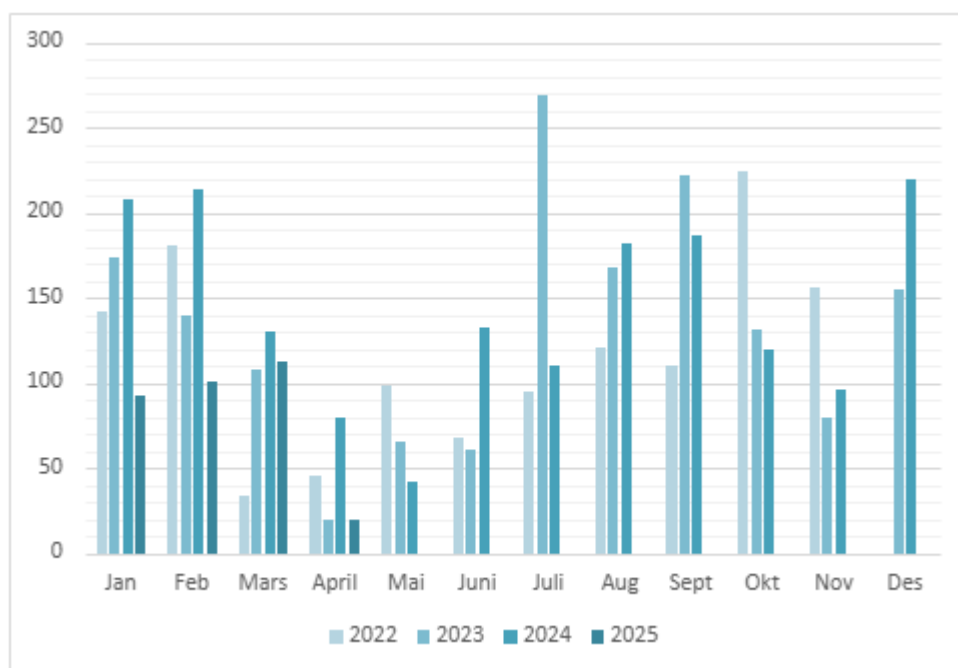


Figur 6b Gjennomsnittlig antall syklist per dag, per måned

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 normalt betydning for hvor mange som velger sykkel som transportform. Figur 7c viser gjennomsnittlig nedbør (målt i mm) per måned i 2022-2025. De fire første månedene av 2025 var det betydelig mindre nedbør enn samme periode i 2024. Det er vekst i sykkeltrafikken i hele denne perioden.



Figur 6c Gjennomsnittlig nedbør pr. måned (i millimeter) målt på Våløya i Stavanger³

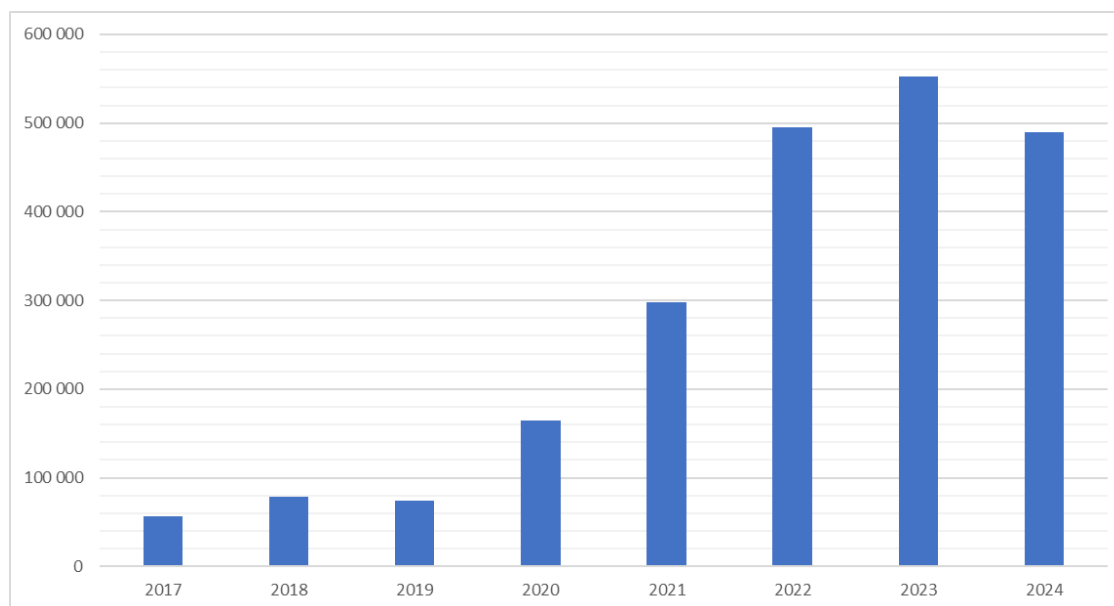
³ Data fra januar 2024 er fra Ullandhaug målestasjon.



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 hvor antall turer har vært høyest inntil nå.



Figur 7a Antall turer med bysykkel per år

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 7b viser utvikling i antall turer⁵ med bysykkel per måned i perioden 2021 til 2025. I april ble bysykkel benyttet på 42 989 turer som er en nedgang på 6,2 % sammenlignet med april 2024. Nedgangen i april er påvirket av at hele påskeferien kom i april i år mens den i 2024 kom i mars og kun 2. påskedag i april. Mars og april må derfor ses i sammenheng. Mars alene hadde en økning på 13 % fra 2024. Samlet for mars og april var det en økning på 2 % fra 2024 til 2025. Hittil i år har det vært 142 497 turer med bysykkel som er en økning på 7 % sammenlignet med samme periode i 2024.



Figur 7b Utvikling i antall turer med bysykkel pr. måned i perioden 2021 til 2025

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).

**Kommentarer til utviklingen**

Det er en betydelig sesongvariasjon i bruken av syklene gjennom året. Mai, juni, august og september 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 pr. måned. De fire første månedene av 2025 har det vært betydelig mindre nedbør enn samme periode i 2024. Det har vært vekst i bruken av bysyklene de tre første månedene, mens det er en nedgang i april.

Antall tilgjengelige sykler påvirker bruken av bysyklene. I desember 2024 utlyste Kolumbus et anbud på 1000 nye bysykler. Det vil gi betydelig bedre tilgang til bysykler når disse blir levert i løpet av 2025/2026. Dette forventes å medføre en økning i bruken av bysyklene.

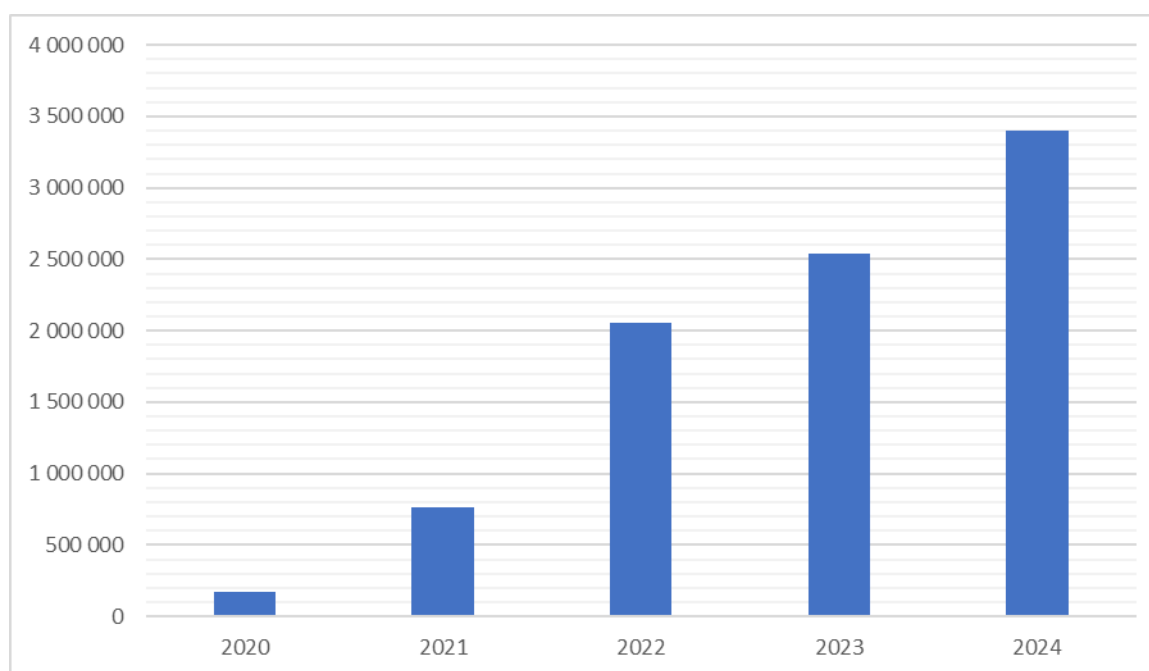
Bysykler og sparkesykler dekker langt på vei samme transportbehov og disse tjenestene må derfor ses i sammenheng. Tilgang og pris på tjenesten er to av flere faktorer som kan påvirke kundenes valg mellom disse.



Elektriske sparkesykler

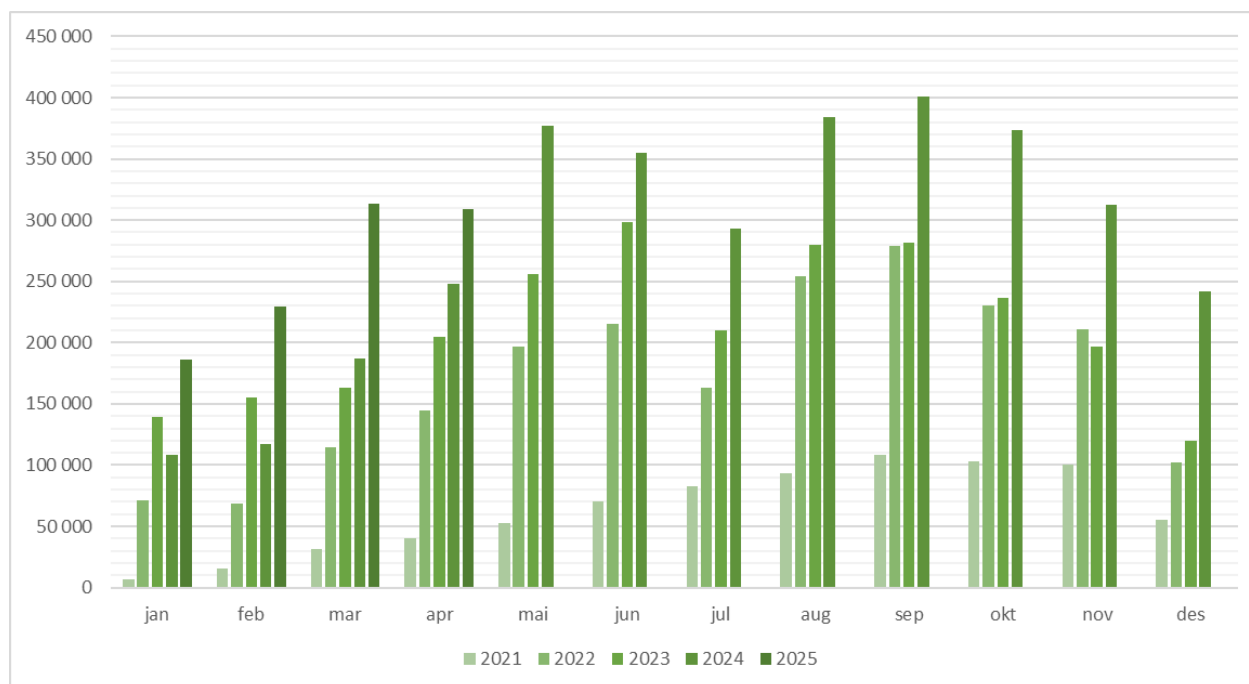
Utleie av elektriske sparkesykler i det offentlige rom er et transporttilbud som ble etablert på Nord-Jæren i starten av 2020. Innenfor Bymiljøpakke-området tilbys tjenesten i Stavanger kommune og Sandnes kommune. De elektriske sparkesyklene er et viktig mobilitetstiltak for å nå nullvekstmålet i byene. Per 1. januar 2025 er det leverandørene Ryde og VOI som tilbyr tjenesten i Stavanger og Sandnes.

Figur 8a viser antall turer med sparkesykkel per år fra 2020 til 2024 og figur 8b viser turer med sparkesykkel per måned i perioden 2021-2025. Det er i dag to operatører av sparkesykler på Nord-Jæren, Ryde og VOI. Data fra begge operatørene inkludert i tallene.



Figur 8a Antall turer med sparkesykkel per år

Det har vært en sterk vekst i bruken av sparkesyklene hvert år siden tilbudet ble etablert. I 2024 er sparkesykler benyttet på 3 398 974 turer. Det er en økning på 34 % sammenlignet med 2023.



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

I april 2025 ble sparkesykkel benyttet på 309 355 turer. Det er en økning på 25 % sammenlignet med april 2024. Hittil i år har det vært 1 038 637 turer med sparkesykkel. Det er 57 % flere enn samme periode i 2024.

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.

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 tjenestene.



Bildeling

Fylkestinget besluttet i møte den 29. april i år at finansieringen av prosjektet bildeling med belønningsmidler fra Bymiljøpakken fases ut og avsluttes innen utgangen av 2025, samtidig som Kolumbus sitt engasjement innen bildeling avsluttes.

Status på bildeling i regionen er at det er flere private aktører som har etablert seg i bildelingsordninger på Nord-Jæren med tilhørende digitale plattformer.

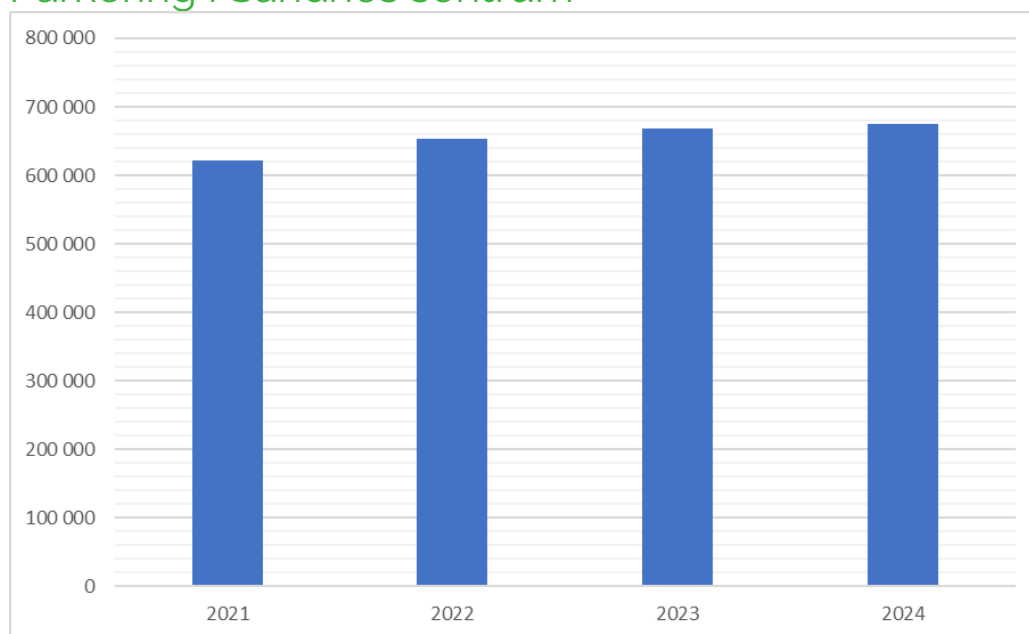


Parkering

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

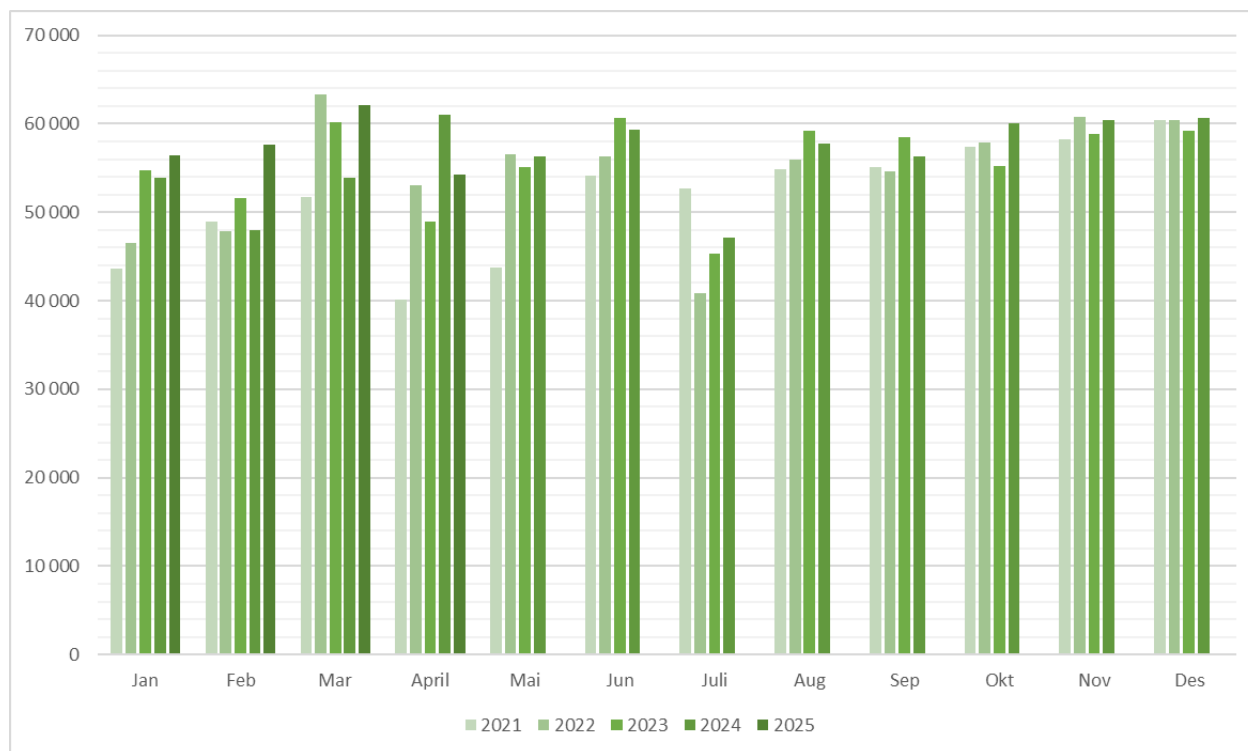
For begge kommuner ser vi en økning i parkeringer i mars i år og en reduksjon i parkeringer i april sammenlignet med 2024. Som nevnt i tidligere kapitler påvirkes reiseaktiviteten av tidspunkt for påskeferien.

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.

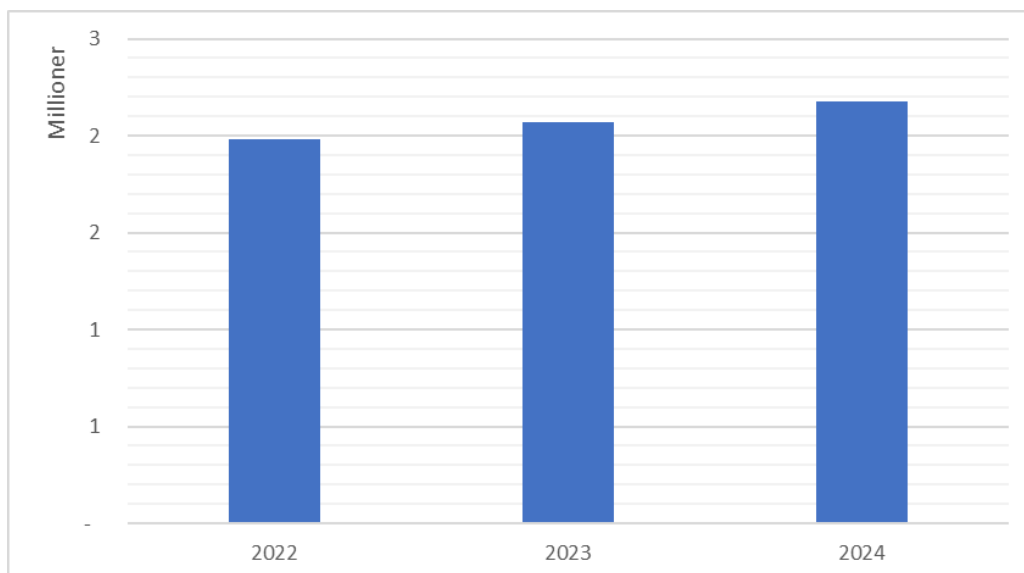


Figur 10b Antall solgte parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I april var det 54 286 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Sandnes sentrum. Det er en nedgang på ca. 12 % sammenlignet med april 2024. Hittil i år er det solgt 230 493 parkeringer som er en økning på ca. 6 % sammenlignet med samme periode i 2024.

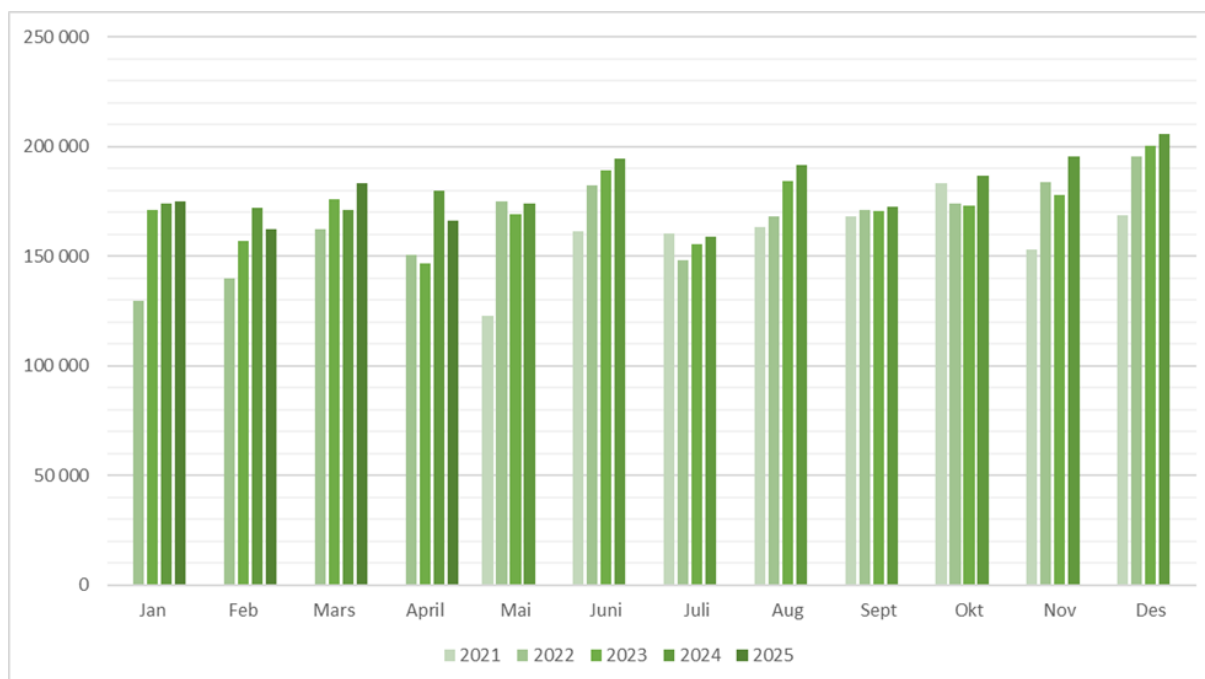


Parkering i Stavanger sentrum



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

I 2024 var det 2 175 504 parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Stavanger sentrum. Det er en økning på ca. 4,8 % fra 2023.



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



I april var det 166 026 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Stavanger sentrum. Det er en nedgang på 8,2 % sammenlignet med april 2024⁶. Hittil i år er det solgt 686 631 parkeringer som er en nedgang på 1 % sammenlignet med samme periode i 2024.

Kommentarer til utviklingen

Etter en vekst etter pandemien flater økningen i parkeringsbelegg nå ut. Parkeringsbelegget var høyere enn tidligere år i tredje tertial i 2024, mens det er en reduksjon parkeringsbelegg i første tertial i sammenlignet med tidligere år.

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 ukorrigerte årstall benyttet for 2022.