



Bymiljøpakken

Mobilitetsrapport

Per 31.12.2025

Sist revidert 10.02.2026



Innhold

Mobilitetsrapport	1
Innledning	3
Oppsummering	4
Datakilder og metode.....	5
Registrering av reiser	5
Befolkningsutvikling på Nord-Jæren	6
Personbiltrafikk	8
Buss	10
Tog.....	12
Sykkel.....	14
Bysykkel	18
Elektriske sparkesykler.....	21
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 sammenlignet med 2017. 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 i forhold til 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	By-indeks 3-årig glidende snitt		By-indeks 1-årig glidende snitt	
	Antall turer i desember	Endring fra des. 2024	Antall turer 2025	Endring fra 2024
Bil (indeks)	5,5 %		7,4 %	
Buss	2 182 766	0 %	28 237 297	- 1 %
Tog	423 122	-19 %	5 768 448	-1%
Sykkel	119 927	13 %	-	8 %
Bysykkel	20 092	-30 %	382 461	-22 %
Sparkesykkel	315 453	30 %	4 275 207	26 %
Parkeringer i Sandnes	67 949	12 %	712 317	6 %
Parkeringer i Stavanger	192 978	-7 %	2 178 581	0 %



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» kjøretøy¹, 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.

Dataene for sykkel presenteres som månedsdøgntrafikk (MDT), som er gjennomsnittlig antall registreringer per døgn i måneden. Statens vegvesen beregner hvert tertial 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.

¹ Kjøretøy 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.



Tog

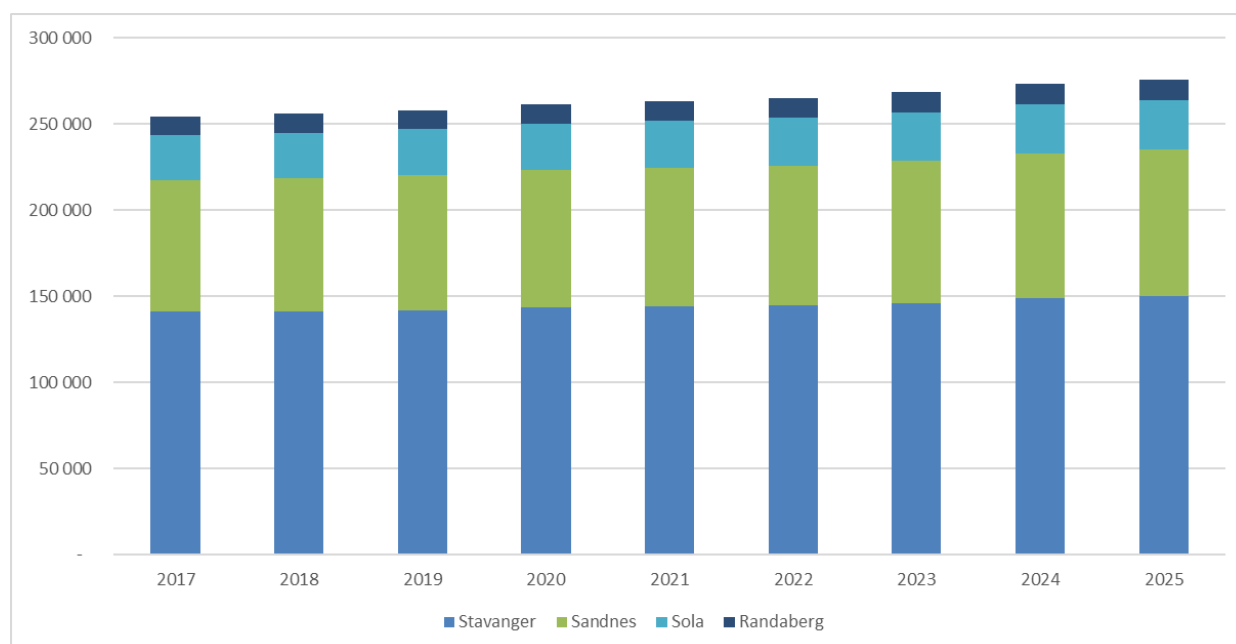
Passasjertallene gjelder for Jærbanen samlet, dvs. hele strekningen Stavanger – Egersund.

Bysykel og sparkesykel

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.

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 2025.



Figur 1 Befolkningsutviklingen i de fire kommunene på Nord-Jæren fra 1. januar 2017 til 1. januar 2025

I denne perioden har befolkning på Nord-Jæren økt med ca. 21 500 personer, som utgjør 8 prosent økning. Veksten er størst i Sandnes og Stavanger med 8 200 personer, tilsvarende 11 prosent i Sandnes, og 9 300 personer, tilsvarende 7 prosent i Stavanger. Hele tidsserien

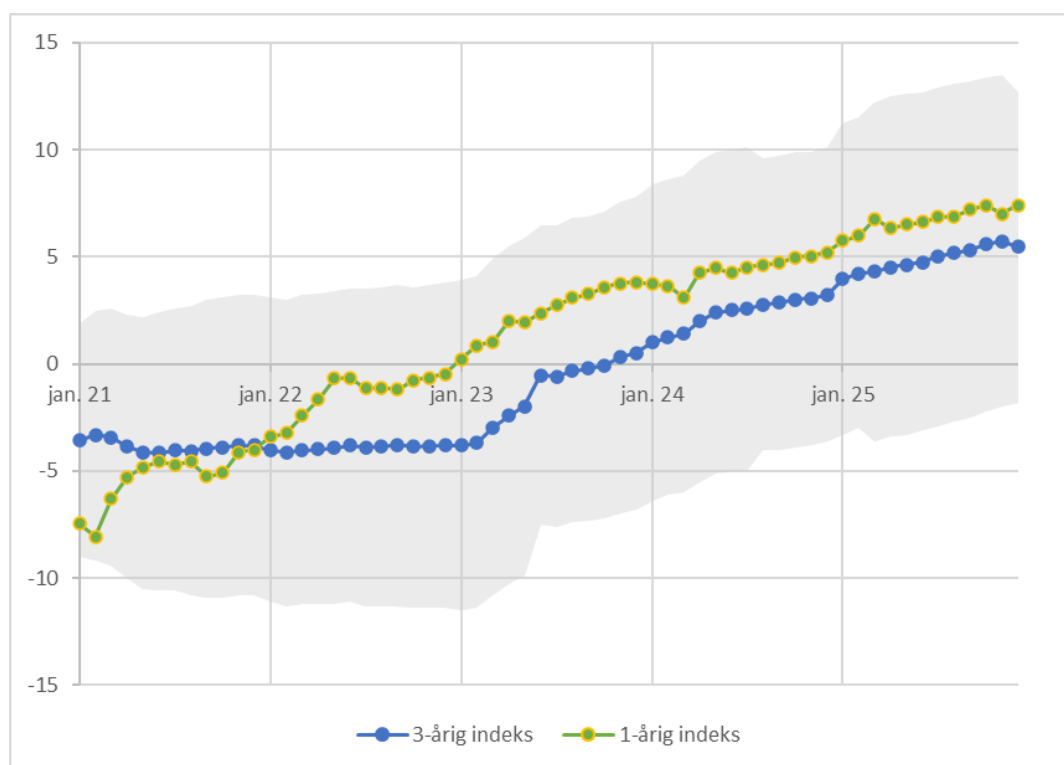


inkluderer de kommuner/deler av kommuner som ble slått sammen med Sandnes eller Stavanger kommune fra og med 2020.



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.



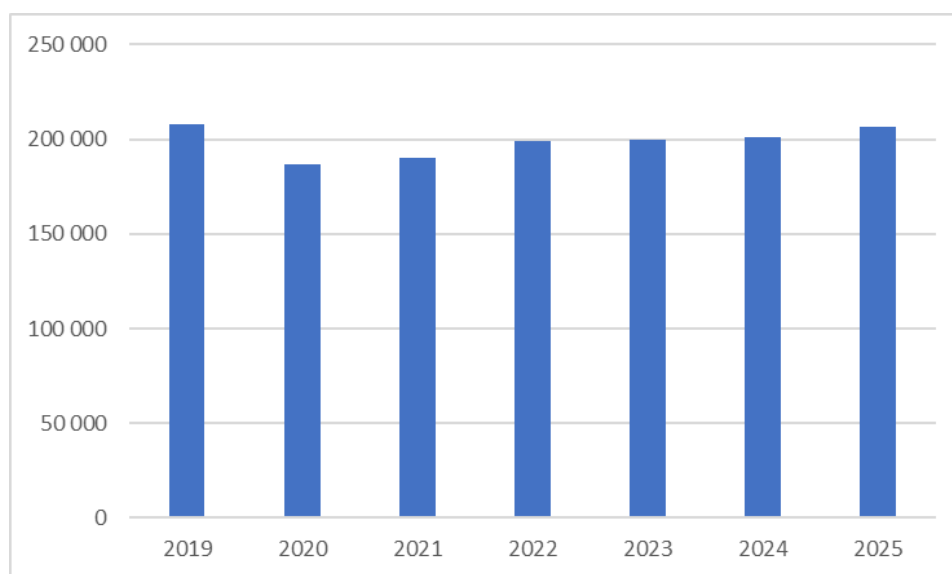
Figur 2 Estimert endring i trafikkmengde for 3 års glidende snitt med tilhørende 95 % konfidensintervall og 1 års glidende snitt

Byindeksen viser pr. desember 2025 at personbiltrafikken har hatt en vekst på 5,5 % sammenlignet med referanseåret 2017 når man ser på et gjennomsnitt av de siste 36 månedene. Tas måle-usikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom



-1,8 % og 12,7 %. Når denne regnemåten legges til grunn kan man ikke si helt sikkert om trafikken har økt eller ikke sammenlignet med referanseåret, men den ligger omtrent på samme nivå. Både treårig indeks og ettårig indeks viser en stigende trend de siste årene. Ettårig glidende indeks per desember 2025 er 7,4 %. 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 kjøretøy 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 pr. år, i bomstasjonene fra 2019 til 2025.



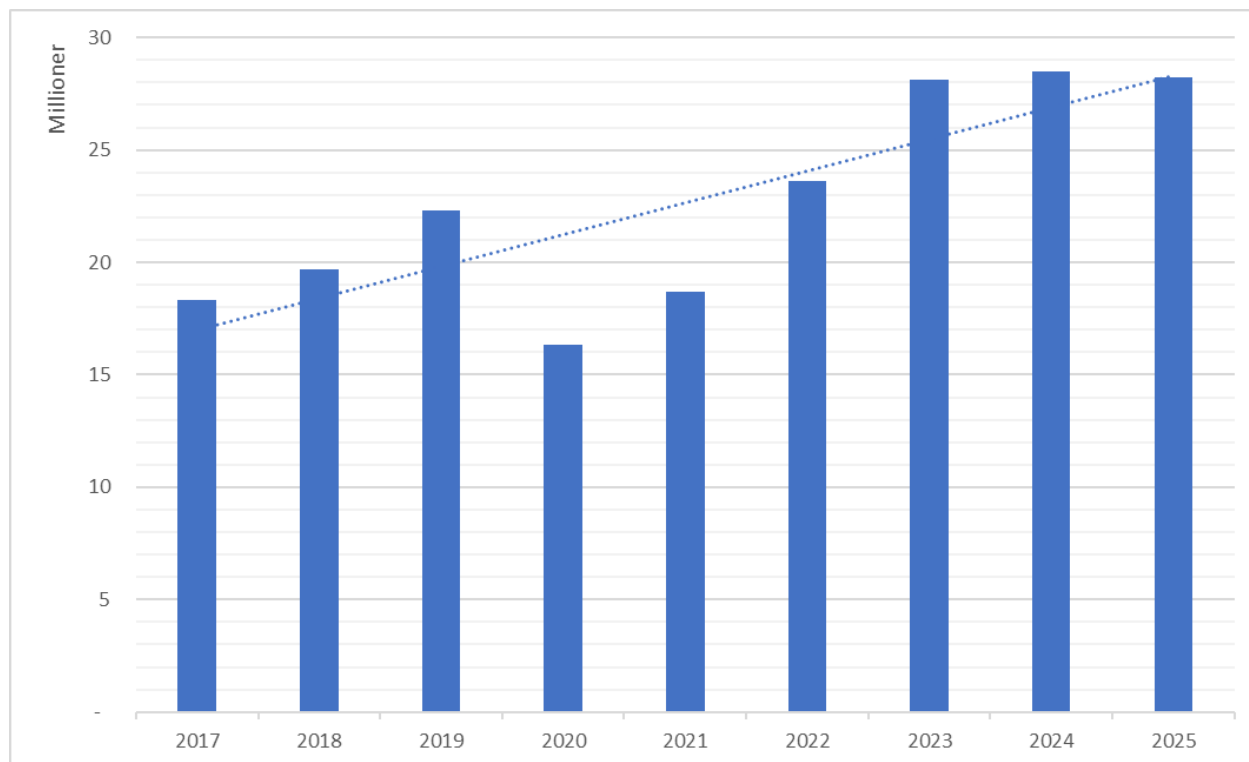
Figur 3 Utvikling i gjennomsnittlig døgntrafikk pr. år i bomstasjonene fra 2019 til 2025

Årsdøgntrafikken i 2025 var 206 361. Dette er en økning på 2 % sammenlignet med 2024 og en nedgang på 1 % sammenlignet med 2019.



Buss

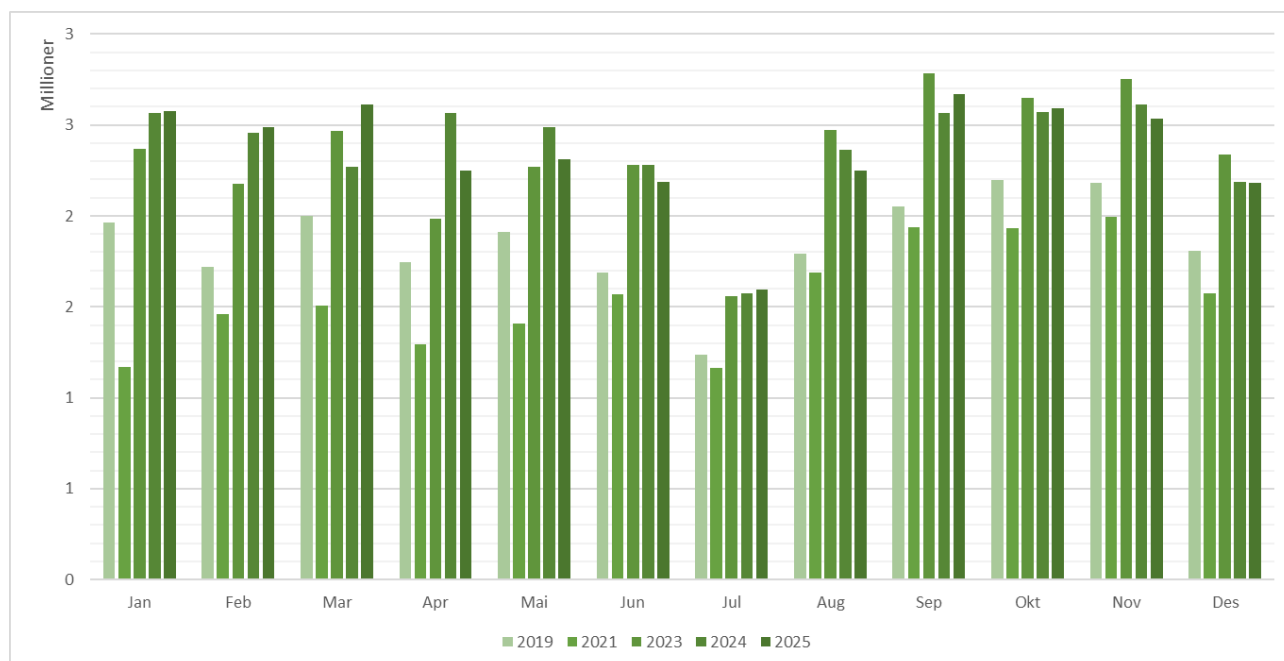
Figur 4a viser utviklingen i antall reiser med buss per år fra 2017 til 2025.



Figur 4a Antall reiser med buss pr. år

Antall reiser med buss i 2025 var 28 237 297. Det er en nedgang på 0,9 % fra 2024. Etter pandemi-årene 2020 og 2021 som var preget av restriksjoner og tiltak mot spredning av smitte, inkludert oppfordring om ikke å reise kollektivt, har det vært en betydelig vekst fra nivået før pandemien. De siste tre årene har antall reiser vært relativt stabilt på i overkant av 28 mill. reiser.

Figur 4b viser utviklingen i antall reiser med buss per måned for årene 2019, 2021, 2023, 2024 og 2025. I desember var det 2 182 766 reiser med buss, som er på samme nivå som desember 2024 (en liten reduksjon på 0,2 %).



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 lang hatt en økning i brukere av løsningen. Det er for tidlig å si om dette er nye brukere av kollektivsystemet eller en overføring av brukere som benytter andre billettløsninger.

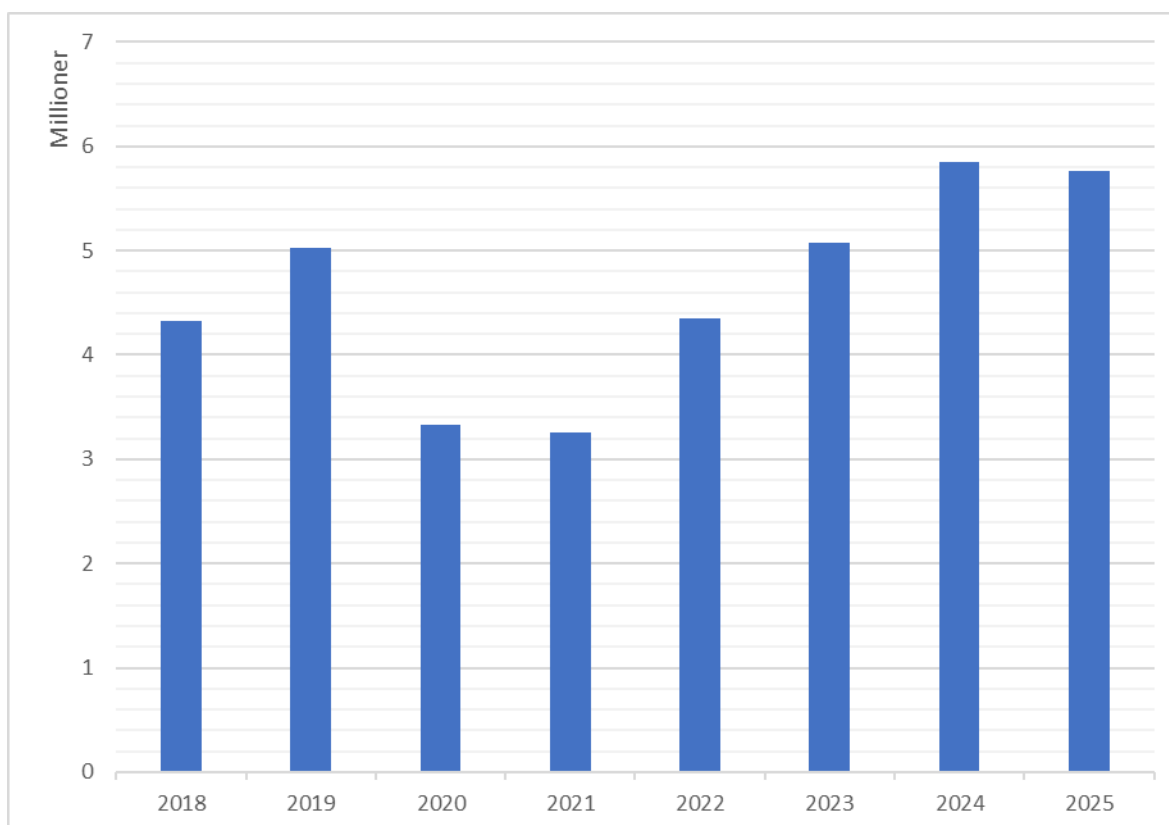
Hendelser i 2025 som kan ha påvirket antallet bussreiser:

- Kolumbus økte innsatsen mot sniking, og har lyktes med å redusere antall passasjerer som ikke betaler. Det kan tenkes at en del av de som pleide å snike, ikke tar buss lenger, når det er større risiko for å bli tatt. Dermed blir det også færre reisende.
- Det har vært en omlegging av busstraseer i forbindelse med at nytt sykehus ble tatt i bruk i november 2025, Det er for tidlig å si hvilke konsekvenser dette har når det gjelder antall reisende.



Tog

Figur 5a viser antall reiser med tog per år på Jærbanen i perioden 2018 til 2025..



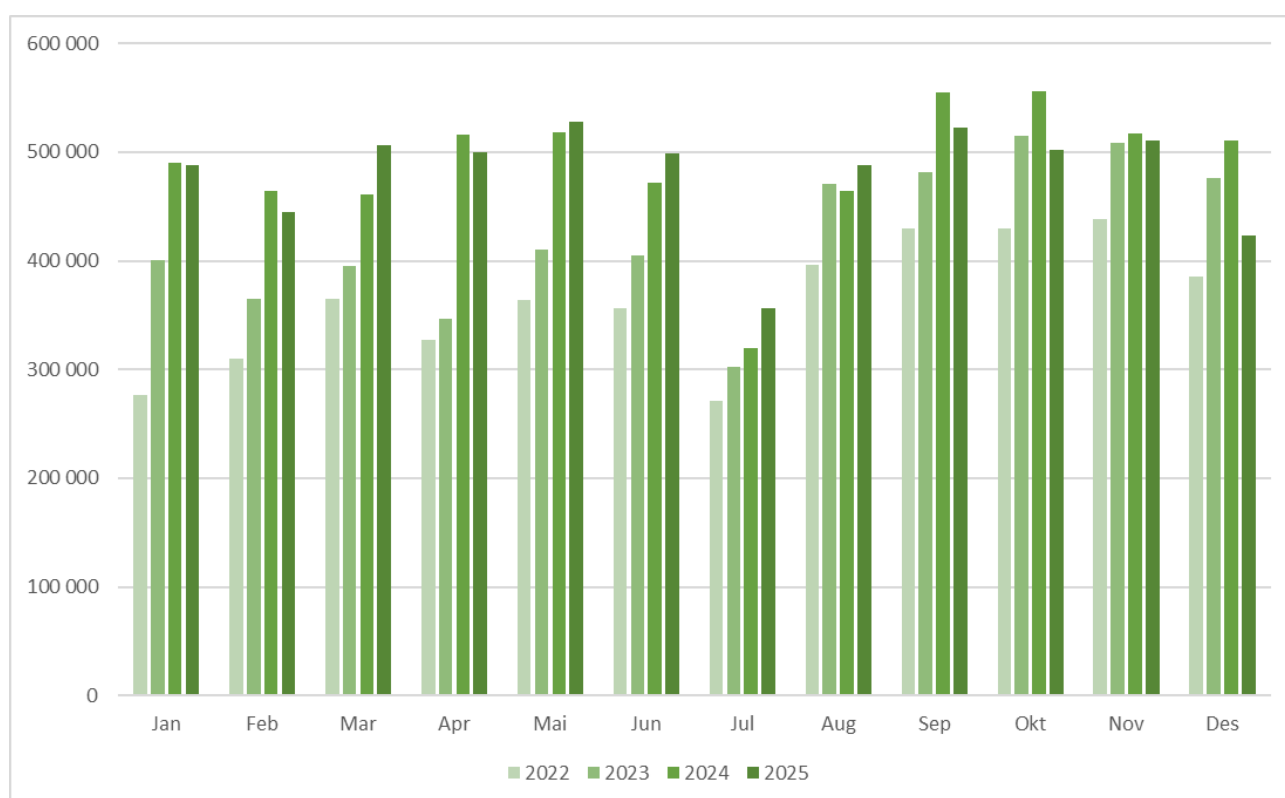
Figur 5a Antall reiser med tog pr. år på Jærbanen fra 2018 til 2025.

Antall reiser med tog på Jærbanen i 2025 var 5 768 448. Det er en nedgang på 1,3 % fra toppåret 2024, som hadde det høyeste antall reiser som er målt på Jærbanen. Ifølge Jernbanedirektoratet har veksten flatet ut og kapasiteten på Jærbanen, spesielt i rush, har nådd taket.

Antall reiser i 2025 ligger 15 % 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 2022 til og med 2025. I desember var det 423 122 reiser med tog på Jærbanen, som er en nedgang på 18,5 % fra desember 2024. Desember var den måneden som hadde størst nedgang i reiser.



Figur 5b Antall reiser med tog pr. måned på Jærbanen i 2022- 2025

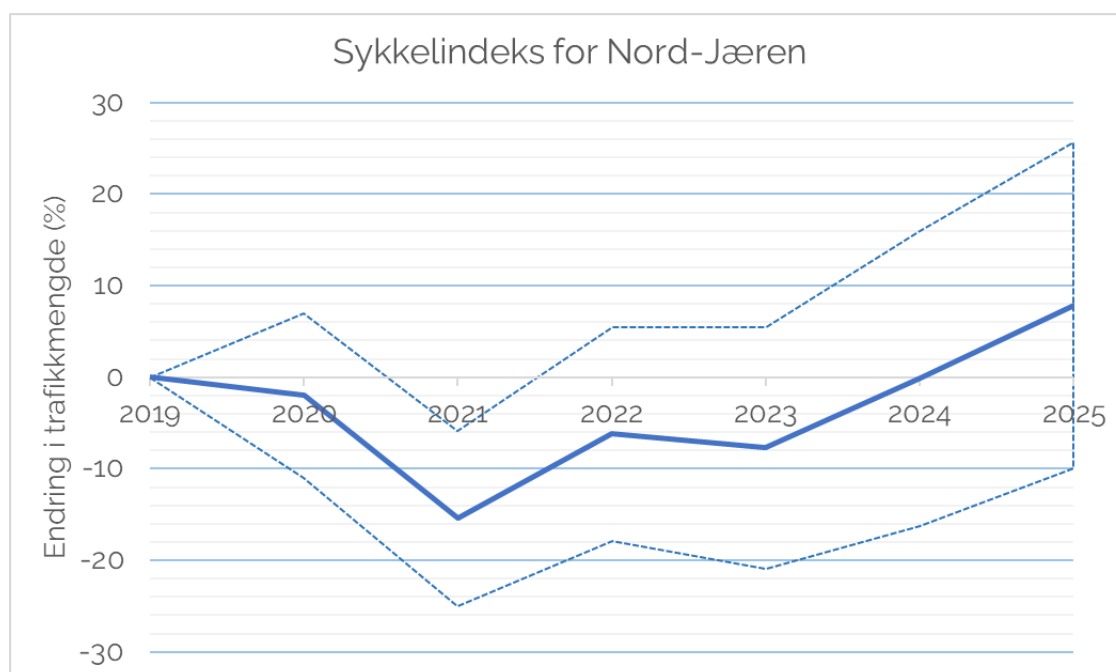
Kommentarer til utviklingen

Gjennom deler av sensommeren og høsten oppsto en del materiellutfordringer som gjorde at det ikke ble kjørt doble togsett i rushavgangene. Dette resulterte i at enkelte rushavganger fikk overfylte tog, som igjen skapte mye misnøye med togtilbudet.



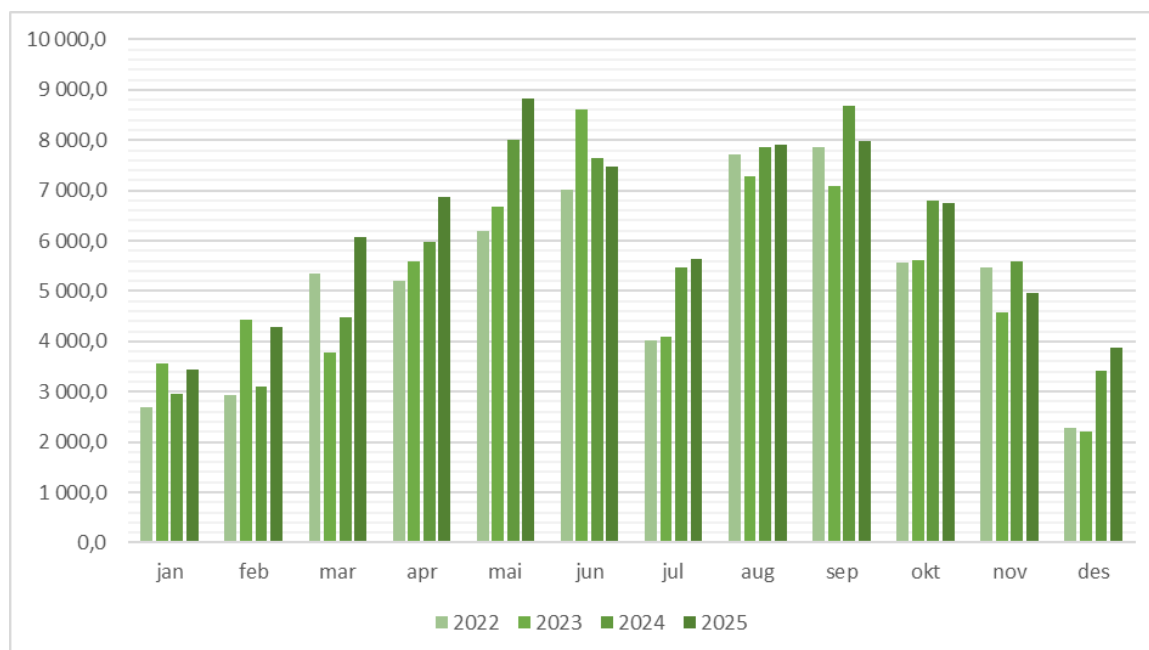
Sykkel

Statens vegvesen beregner hvert tertial, en sykkelindeks som viser utviklingen i sykkeltrafikken på Nord-Jæren. Indeksen er basert på data fra tellepunktene for sykkel. Indeksen viser en økning i antall sykklister på 8 % fra 2024 til 2025. Figur 6a viser sykkelindeksen for Nord-Jæren i perioden 2021-2025. De to siste årene har det vært en god vekst i sykkeltrafikken som nå er 7,8 % høyere enn i 2019 som er referanseåret for indekseen.



Figur 6a Sykkelindeks for Nord-Jæren. Stiplede linjer markerer usikkerhetsintervallet.

Gjennomsnittlig døgnetrafikk i tellepunktene i 2025 var 6159 som gir 2 254 307 passeringer i tellepunktene i 2025. Figur 6b viser gjennomsnittlig antall sykklister registrert i tellepunktene per dag fordelt på måned for perioden 2022 til 2025. I desember ble det i snitt registrert i gjennomsnitt 3869 sykklister daglig tilsvarende 119 927 sykklister totalt. Det er en økning på 13 % sammenlignet med desember 2024.



Figur 6b Gjennomsnittlig antall syklist per dag, per måned

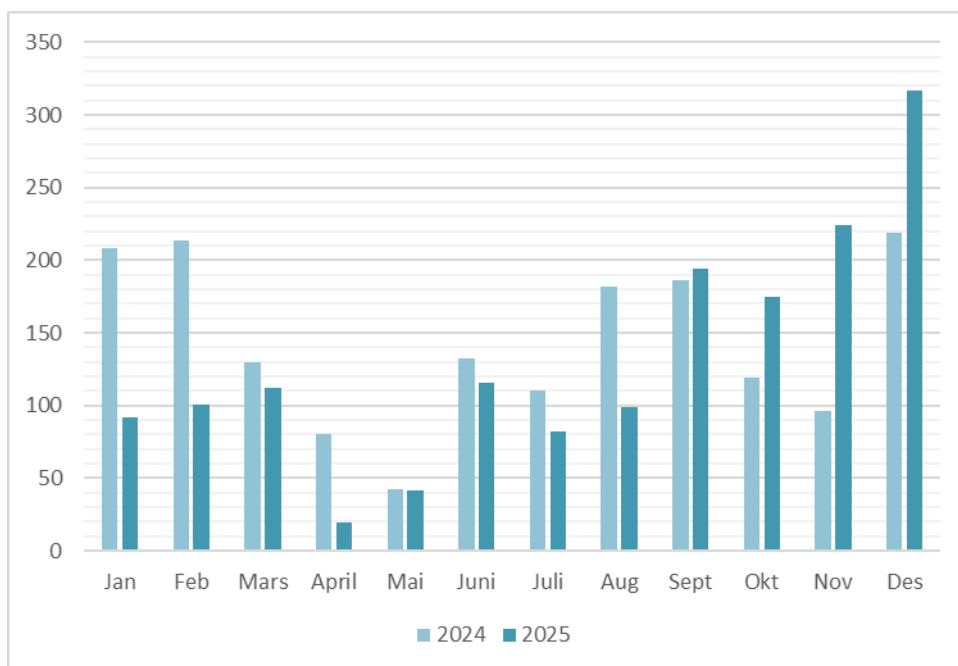
Kommentarer til utviklingen

Sesongvariasjoner

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 7 000-9 000 i juni, august og september.

Værforhold

Værforholdene har normalt betydning for hvor mange som velger sykkel som transportform. Mye regnvær gir som regel færre syklist, men denne sammenhengen er ikke konsekvent. Figur 6c viser gjennomsnittlig nedbør (målt i mm) per måned i 2024-2025. De fire siste månedene av 2025 var det betydelig mere nedbør enn i 2024. I denne perioden er det også en nedgang i antall syklist, bortsett fra i desember. Selv om det var mere nedbør i desember i år enn i fjor, var det færre nedbørsdøgn.



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

Utfall av data

I mai 2025 ble flere tellepunkt i Sandnes utsatt for hærverk. De aktuelle tellepunktene ble derfor midlertidig tatt ut av datagrunnlaget for figur 6b. I denne oppdatering av mobilitetsrapporten er to av punktene inkludert, mens tre av punktene fortsatt ikke er med i statistikken. Det er Hogstad, Somaveien og Soma skole. I tillegg er tellepunktet i Kannik midlertidig tatt ut på grunn av endring i sykkeltrafikk i forbindelse med at sykkel- og gangbrua i Kannik er stengt frem til 1.1.2027.

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 vil derfor først være i juni 2026 at det kan sammenlignes to 12 måneders perioder hvor sykkelstamvegen til Sandnes har vært åpen. Det er en forventning om at åpning av 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

³ Data fra januar 2024 er fra Ullandhaug målestasjon.



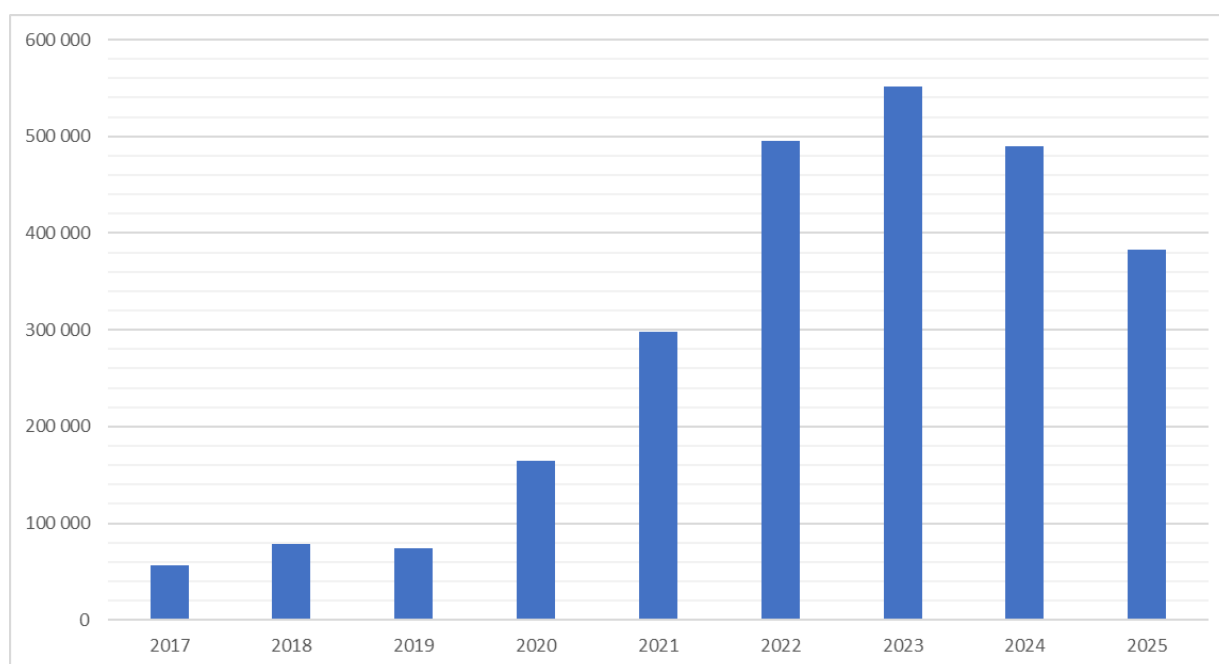
problemer med tellepunktet på Soma og inntil videre er det bare tellepunktet på Forus som har vært operativt. Tellepunktet på Forus er et av tellepunktene med høyest antall passeringer på Nord-Jæren. Høyeste antall passeringer per døgn hittil er 1613 og var i 13. august 2025. Dette tellepunktet fanger ikke opp syklister som kun benytter sykkelstamvegen mellom Kvadrat og Stangeland.



Bysykkel

Bysyklene er et viktig mobilitetstilbud som bidrar til nullvekstmålet. 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). Bysyklene 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.

Utvikling i antall turer⁴ med bysykkel per år fra 2017 til 2024 er vist i figur 7a. Den geografiske avgrensningen er byvekststavnale-området, og turer til og fra dette området.



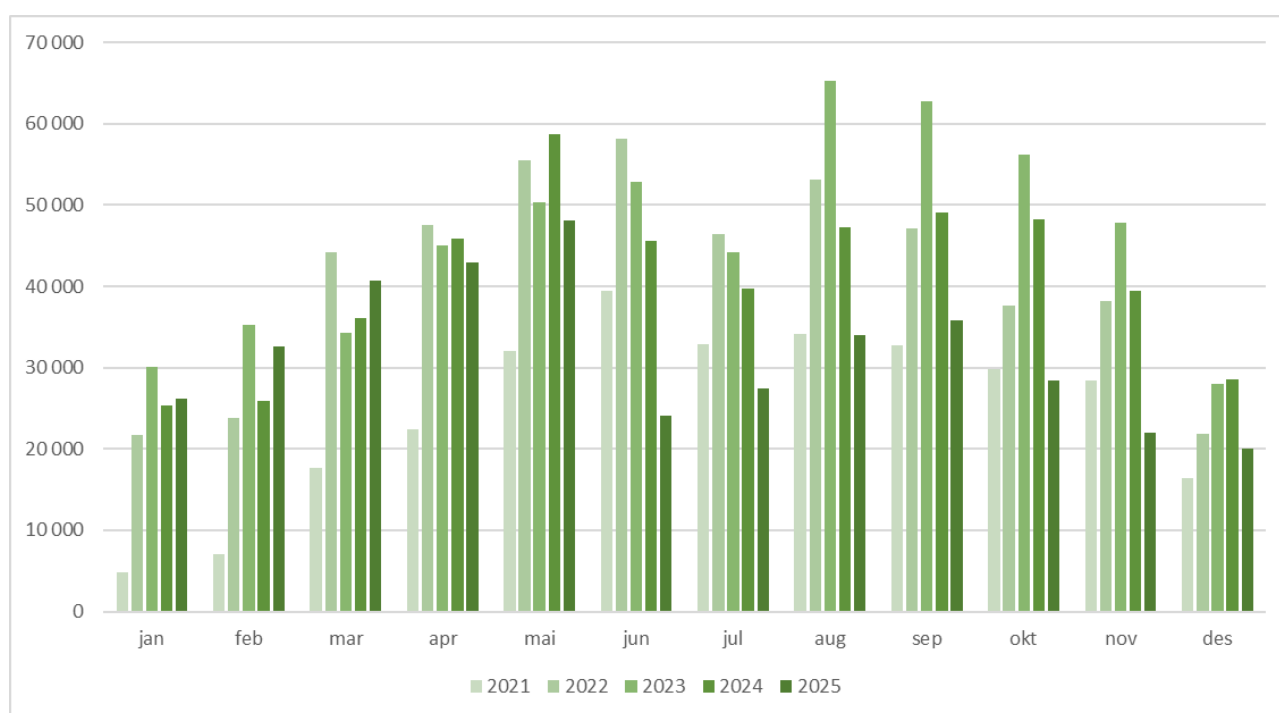
Figur 7a Antall turer med bysykkel per år

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.



Bruken av bysyklene har hatt en sterk vekst i perioden 2019 til 2023. I 2024 var det for første gang en nedgang i antall turer med bysykkel. I 2025 var det 382 461 turer med bysykkel. Det er en nedgang på 21,9 % sammenlignet med 2024. Den negative utviklingen i bruken av bysyklene henger sammen med redusert tilgang på sykler som følge av at alle sykler ble tatt inn til sikkerhetsgjennomgang og vedlikehold. Dette er nærmere beskrevet under «kommentarer til utviklingen».

Figur 7b viser utvikling i antall turer⁵ med bysykkel per måned i perioden 2021 til 2025.



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

I desember ble bysykkel benyttet på 20 092 turer som er en nedgang på 29,7 % sammenlignet med desember 2024.



Kommentarer til utviklingen

Den sterke nedgangen i bruken av bysyklene siste halvår av 2025 skyldes at stort sett alle bysyklene ble tatt midlertidig ut av drift i juni måned for sikkerhetsgjennomgang og vedlikehold. Gjennom sommeren var det derfor få sykler tilgjengelig, i en periode under 40. Syklene ble løpende satt i drift igjen etter sikkerhetsgjennomgang og vedlikehold. Sykler som ikke lenger er kan settes i stand slik at de oppfyller kravene til sikkerhet eller som av andre årsaker ble vurdert å være «oppbrukt» blir tatt ut av drift permanent. Målsettingen er at 500 sykler fra den opprinnelige anskaffelsen på 750 syklene fortsatt skal kunne være i drift noen år til.

Kolumbus har bestilt 1000 nye bysykler. Første delleveranse av 250 nye bysykler er i 1. kvartal 2026. Når de 1000 nye sykler er levert vil antall sykler være tre ganger så høy som ved utgangen av 2025. Det er forventet økt tilgang til sykler igjen vil medføre en vekst i bruken av bysyklene.

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.

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.

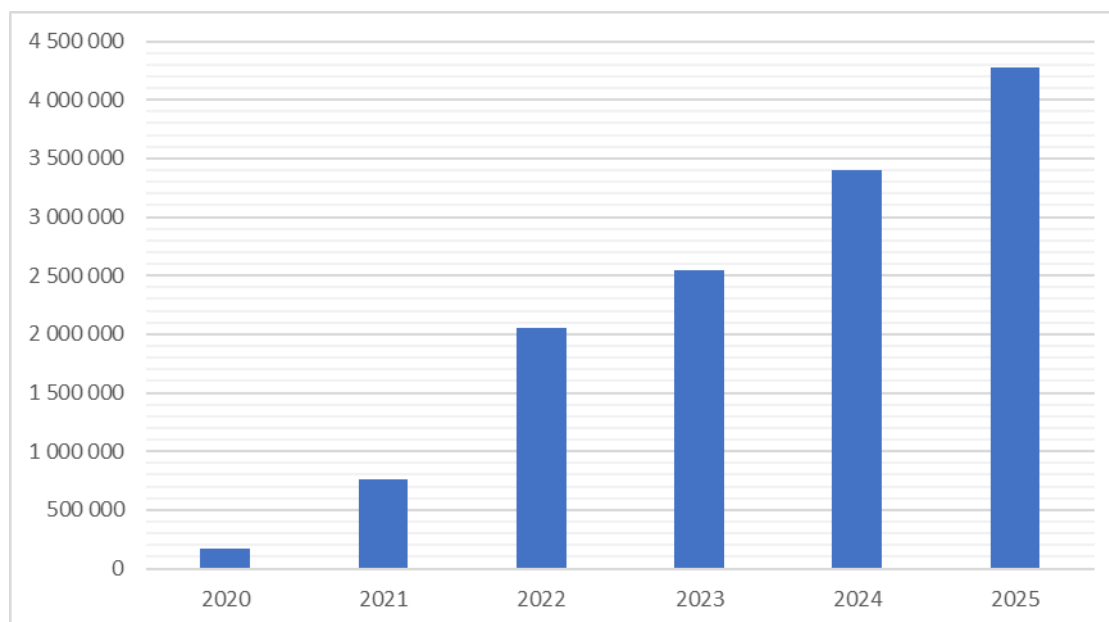


Elektriske sparkesykler

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. En ny rapport fra Transportøkonomisk institutt⁶ viser at elsparkesykler både støtter opp under og erstatter kollektivtrafikk. Ifølge rapporten var:

- 25 prosent av turene med delt elsparkesykkel til eller fra et annet transportmiddel.
- En tredjedel av turene ville blitt tatt med kollektivtransport om ikke elsparkesykkel var tilgjengelig.
- Blant brukere av delte sparkesykler oppgir 7 prosent at deres siste tur erstattet en biltur, mens dette taller er 25 prosent for de som bruker private sparkesykler.
- Drøyt halvparten av turene med delt elsparkesykkel erstatter gange.

Figur 8a viser antall turer med sparkesykkel per år fra 2020 til 2025.



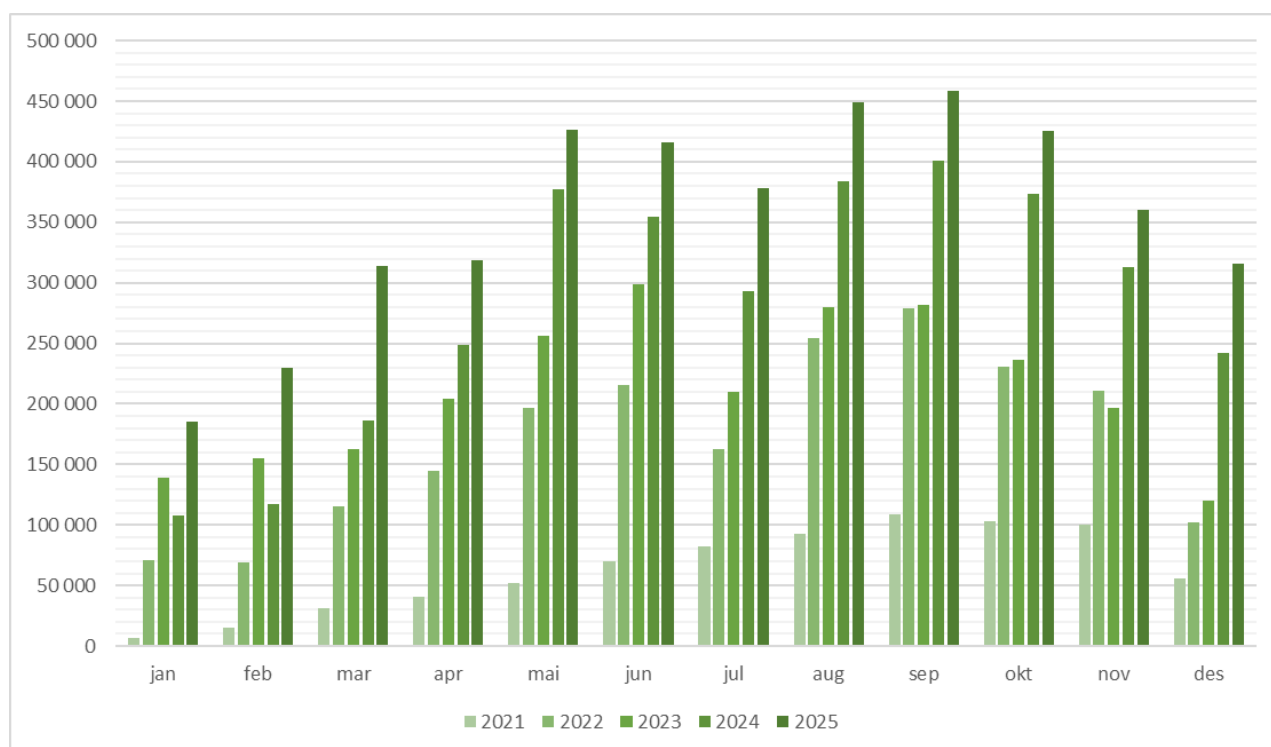
Figur 8a Antall turer med sparkesykkel per år

⁶ Elsparkesykler og elsykler i Norge: Hovedfunn fra spørreundersøkelser 2021-2024



Det er i dag to operatører av sparkesykler på Nord-Jæren, Ryde og VOI. Data fra begge operatørene inkludert i datagrunnlaget. Det har vært en sterk vekst i bruken av sparkesyklene hvert år siden tilbudet ble etablert. I 2025 er sparkesykler benyttet på 4 275 209 turer. Det er en økning på 26 % sammenlignet med 2024.

Figur 8b viser turer med sparkesykkel per måned i perioden 2021-2025. I desember 2025 ble sparkesykkel benyttet på 315 454 turer. Det er en økning på 30 % sammenlignet med desember 2024. Bruken av sparkesykler viser en betydelig økning hver måned i hele 2025.



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

Kommentarer til utviklingen

Det er opp til kommunene i hvilken grad de ønsker å regulere utleie av sparkesykler.

Rammevilkårene påvirker hvilke leverandører som ønsker å tilby tjenesten i kommunene på Nord-Jæren, som igjen påvirker antall sykler som er tilgjengelig og antall turer. Fra 1. oktober



2025 innførte Stavanger kommune bøter for feilparkerte elsparkesykler. Dette ser ikke ut til å ha påvirket bruken av tjenesten negativt.

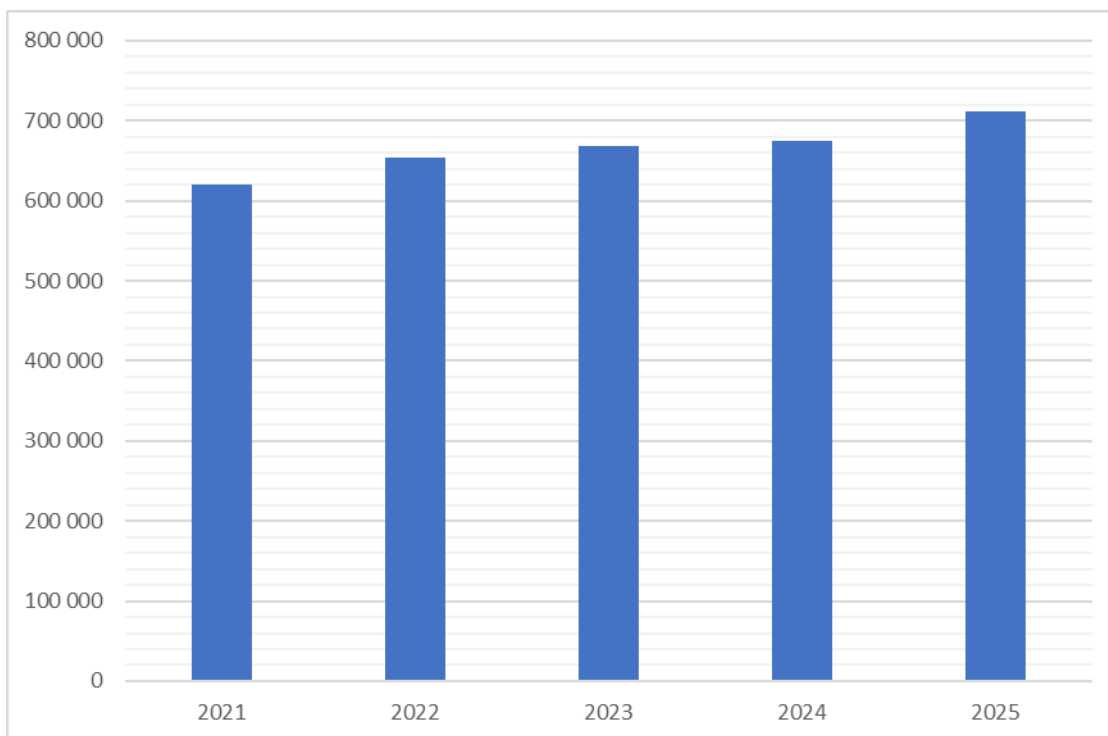
Bysykler og sparkesykler dekker langt på vei samme transportbehov og disse tjenestene må derfor ses i sammenheng. Tilgjengelighet og pris på tjenesten er to av flere faktorer som kan påvirke kundenes valg mellom disse tjenestene.



Parkering

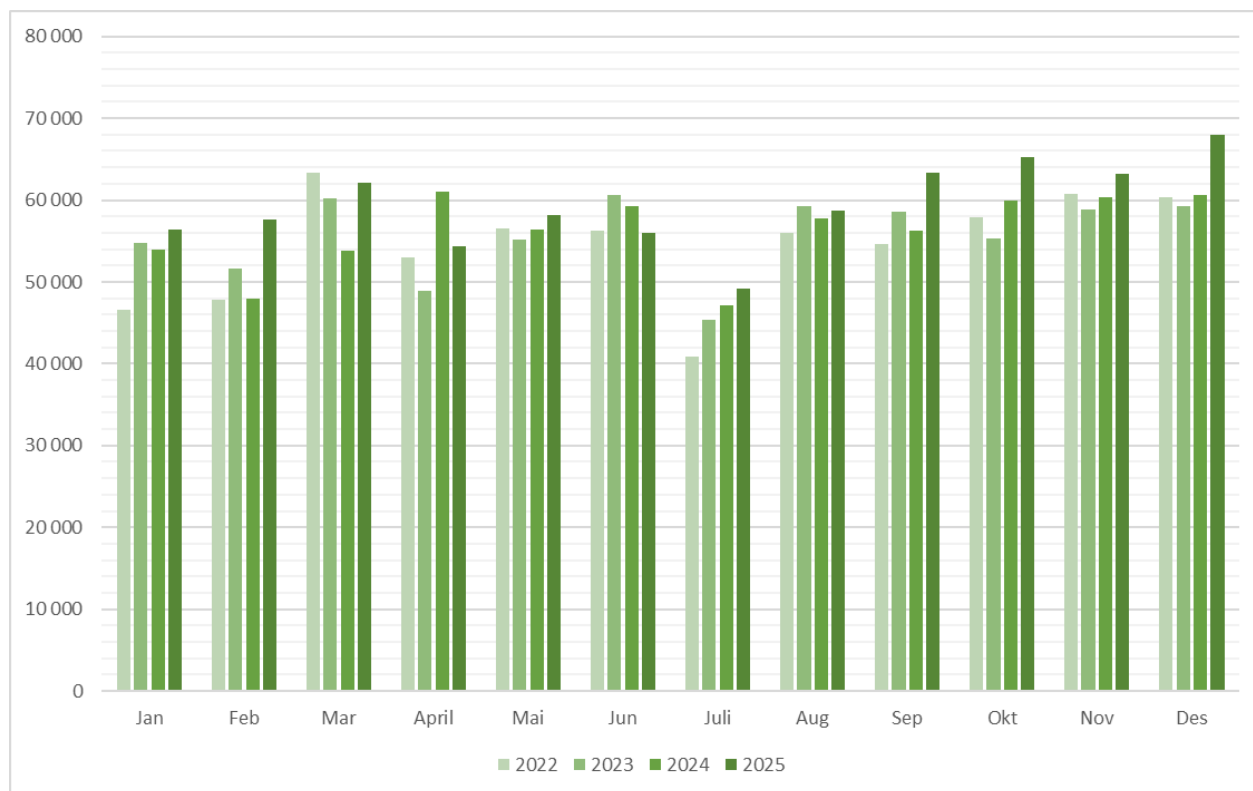
Figurene 10a og 11a viser utviklingen i antall solgte parkeringer per år (via app eller billett) på offentlig parkeringsplasser i sentrum av henholdsvis Sandnes og Stavanger. Figurene 10b og 11b viser antall solgte parkeringer per måned i Sandnes og Stavanger. Ut over de offentlige parkeringsplassene 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 2025 var det 712 317 parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum. Det er en økning på 5,6 % fra 2024.

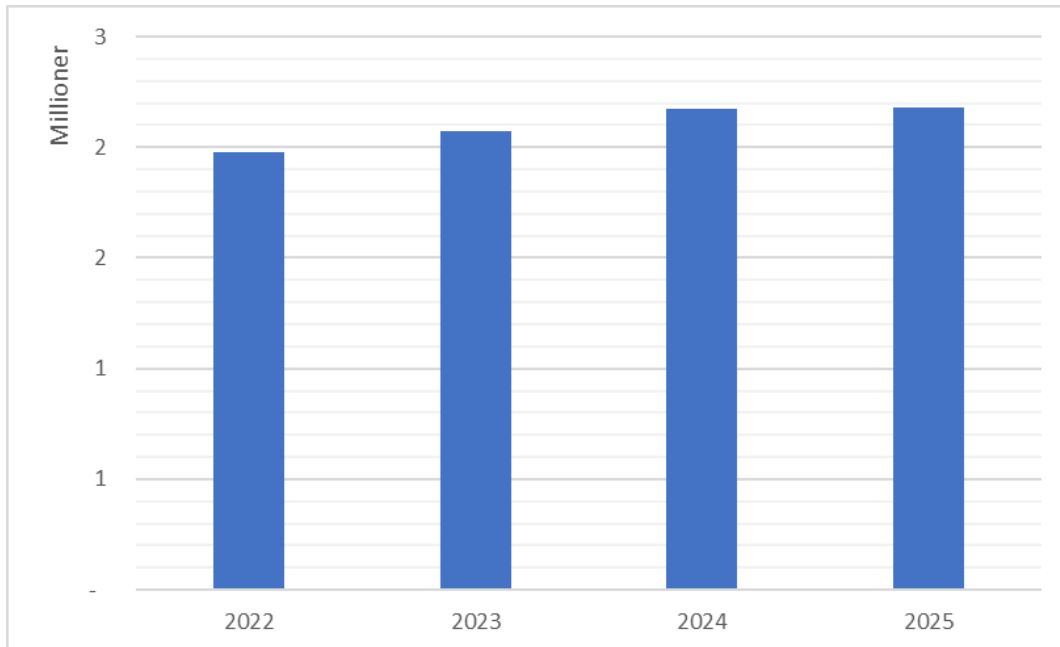


Figur 10b Antall solgte parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I desember var det 67 949 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Sandnes sentrum. Det er en økning på 12,1 % sammenlignet med desember 2024. Gjennomsnittlig parkeringstid er ca. en og en halv time. 35 % av parkeringene var gjentakende parkeringer, det vil si at samme bil starter en eller flere nye parkeringer samme dag.

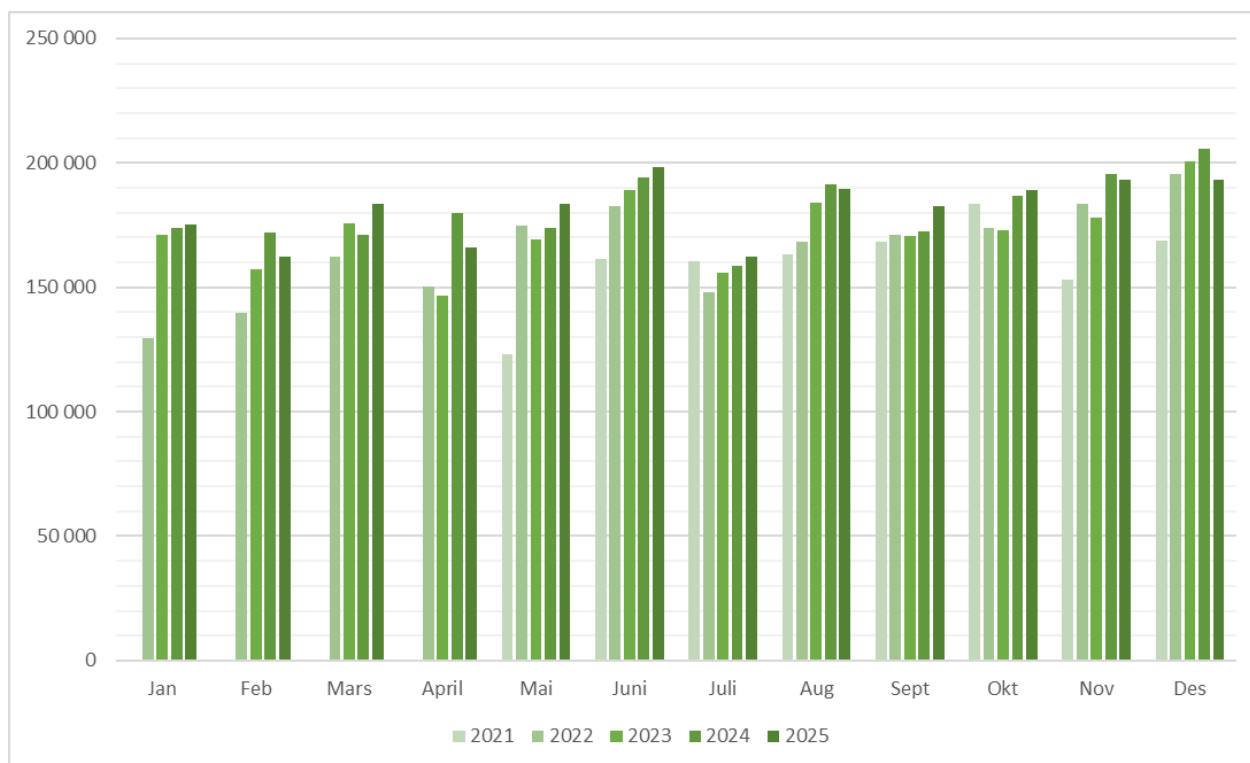


Parkering i Stavanger sentrum



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

I 2025 var det 2 178 581 parkeringer på offentlige parkeringsplasser i Stavanger sentrum. Det er på samme nivå som i 2024 (en liten økning på 0.1 %). Etter en vekst etter pandemien flater økningen i parkeringsbelegg nå ut.



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

I desember var det 192 978 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Stavanger sentrum. Det er en nedgang på 6,5 % sammenlignet med desember 2024⁷.

⁷ 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.