



Bymiljøpakken

Mobilitetsrapport

Per 28.02.2026

Sist revidert 18.3.2026



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.....	14
Sykkel.....	16
Bysykkel	20
Elektriske sparkesykler.....	23
Parkering	26
Parkering i Sandnes sentrum	26
Parkering i Stavanger sentrum.....	28



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. Grønn farge indikerer at utviklingen innenfor det aktuelle tidsrommet bygger opp under nullvekstmålet. Rød farge indikerer det motsatte.

Byindeksen viser fortsatt vekst i biltrafikken de to første månedene av 2026. Indeksen for de siste tolv månedene viser en vekst på 8,4 prosent sammenlignet med 2017. Antall reiser med buss er gått ned med 7 prosent hittil i år sammenlignet med samme periode i 2025. Reiser med sykkel og bysykkel er også betydelig lavere for januar og februar. Kommentarer til utviklingen for de enkelte reisemidlene finnes under hvert delkapittel.

Reisemiddel	By-indeks 3-årig glidende snitt		By-indeks 1-årig glidende snitt	
Bil (indeks)	5,6 %		8,4 %	
	Antall turer i februar	Endring fra feb. 2025	Antall turer hittil i år	Endring fra 2025
Buss	2 144 585	-7 %	4 575 219	-7 %
Sykkel (i tellepunkt)	107 464	-16 %	206 168	-15 %
Bysykkel	16 149	-50 %	32 061	-45 %
Sparkesykkel	227 586	-1 %	461 843	11 %



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 hver 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

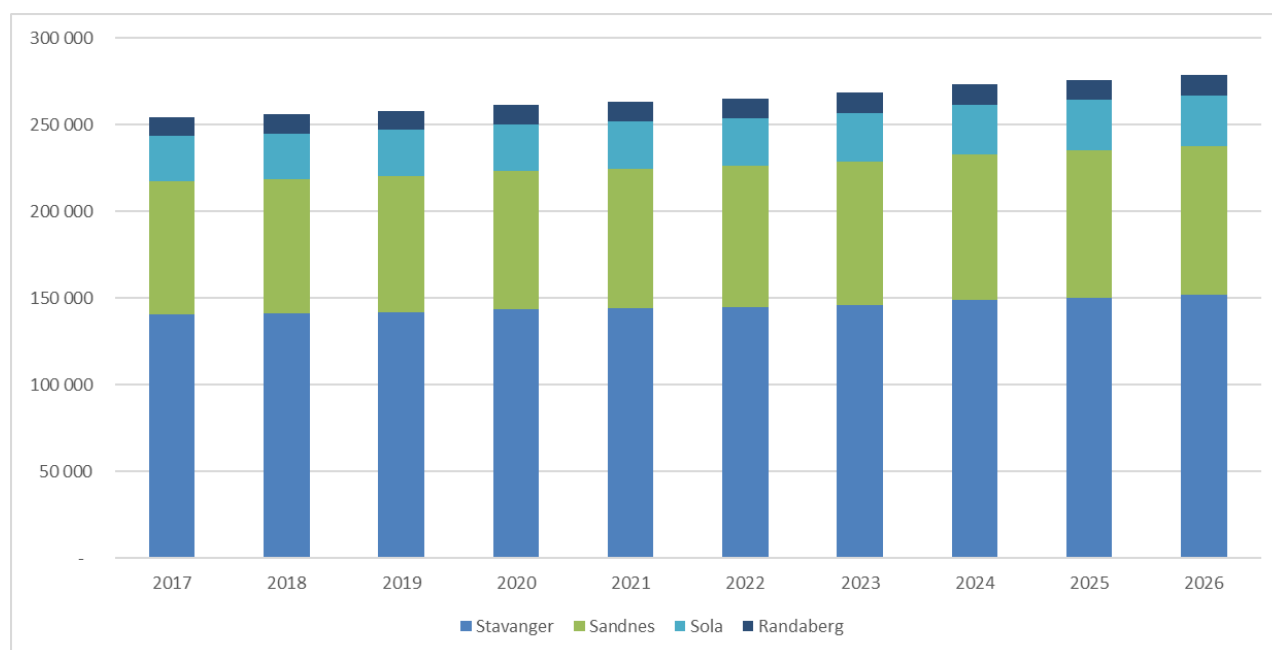
Passasjertallene gjelder for Jærbanen samlet, dvs. hele strekningen Stavanger – Egersund.

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.

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 2026.



Figur 1 Befolkningsutviklingen i de fire kommunene på Nord-Jæren fra 1. januar 2017 til 1. januar 2026

I perioden 2017-2026 har befolkning på Nord-Jæren økt med 24 349 personer, som utgjør 10 prosent. Veksten er størst i Sandnes og Stavanger med henholdsvis 9043 personer, tilsvarende

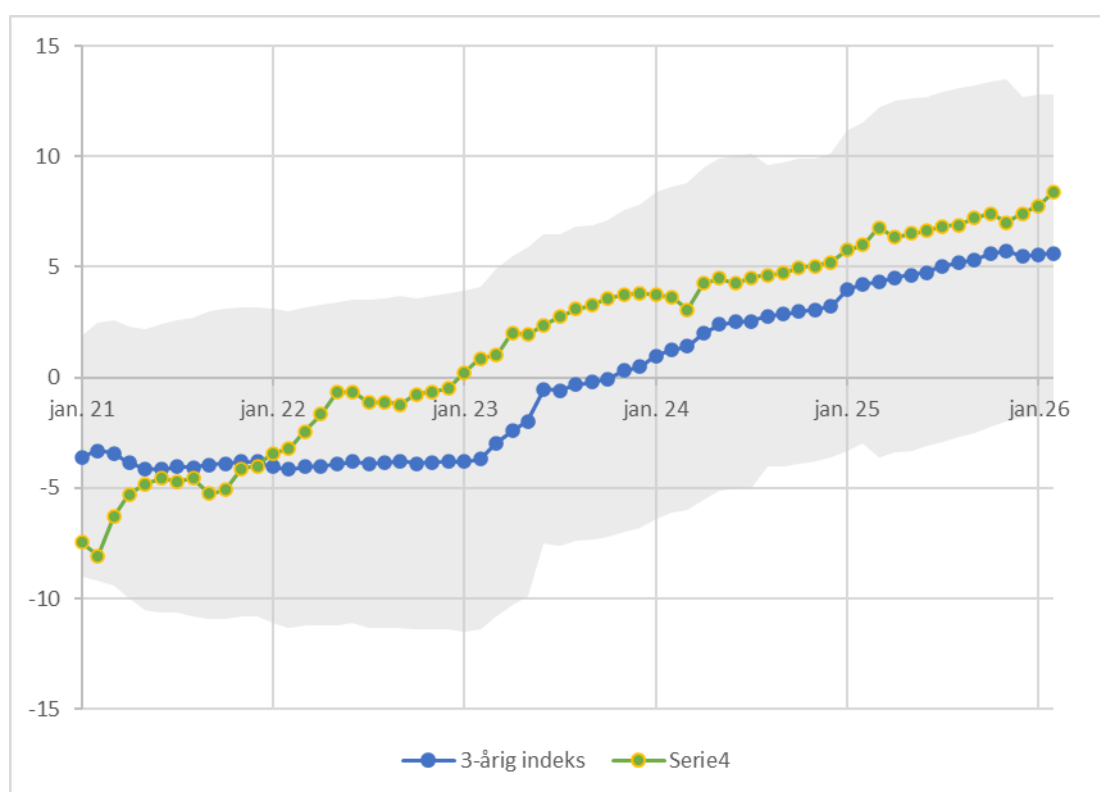


12 prosent i Sandnes, og 10 813 personer, tilsvarende 8 prosent i Stavanger. Hele tidsserien inkluderer de kommuner/deler av kommuner som ble slått sammen med Sandnes eller Stavanger kommune fra og med 2020.



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.



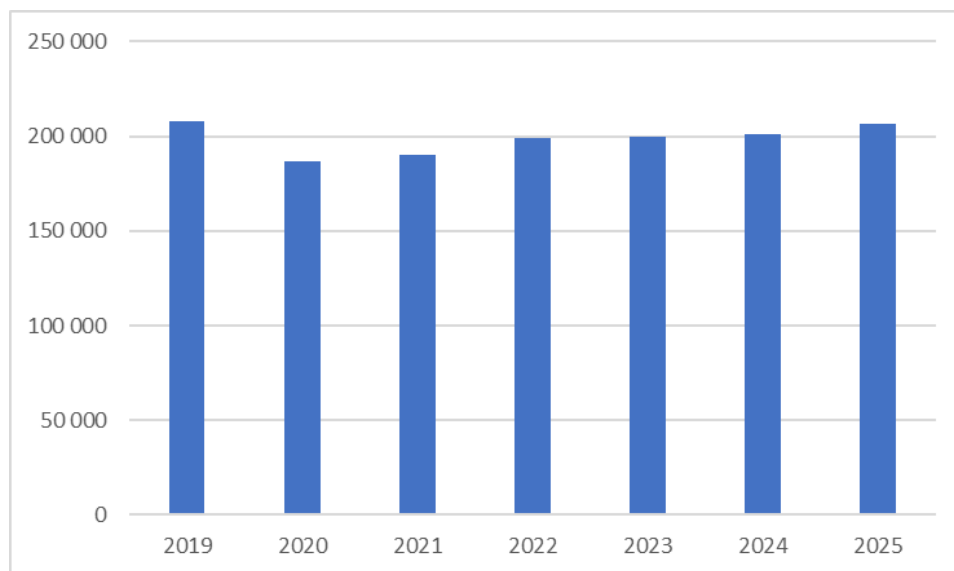
Figur 2 Estimert endring i trafikkmengde for 3 års glidende snitt med tilhørende 95 % konfidensintervall og 1 års glidende snitt

Byindeksen viser pr. februar 2025 at personbiltrafikken har hatt en vekst på 5,6 % 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



-1,6 % og 12,8 %. Både treårig indeks og ettårig indeks viser en stigende trend de siste årene. Ettårig glidende indeks per februar 2026 er 8,4 %. Befolkningsveksten på Nord-Jæren i perioden fra 1.1.2017 til 1.1.2026 er 10 %. I byvekstavtalen forplikter partene seg til å nå nullvekstmålet uavhengig av befolkningsveksten. 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

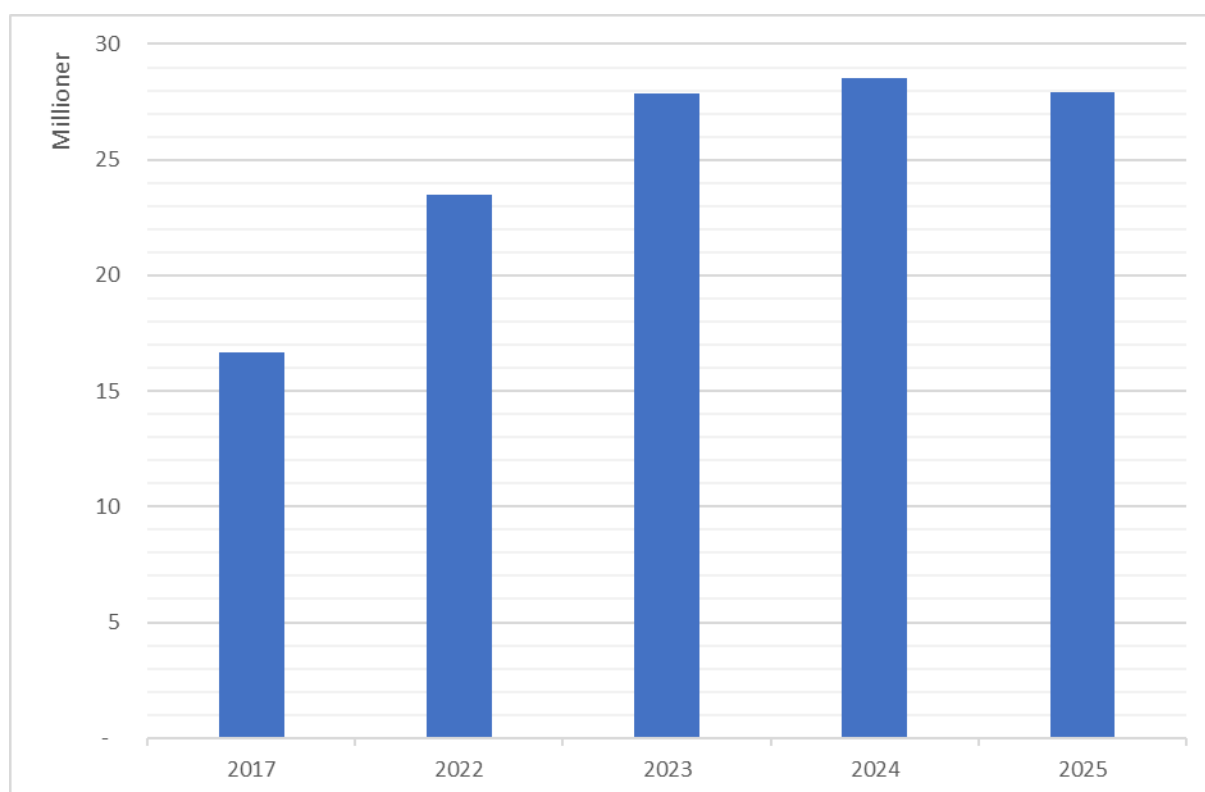
Årsdøgntrafikken i 2025 var 206 361. Dette er en økning på 2 % sammenlignet med 2024 og en nedgang på 1 % sammenlignet med 2019.



Buss

Kolumbus har i 2026 automatisert prosessen med å korrigere passasjertellingene for turer som kjøres uten å være pålogget systemet. Det gir en liten endring i tallene. Endringen er innarbeidet tilbake til april 2021. Mobilitetsrapporten viser derfor årstall tilbake til og med 2022. Tellingene fra 2017 er også inkludert fordi dette er basisåret for byvekstavtalen. Disse tellingene er fra et eldre system, men er de best tilgjengelige.

Figur 4a viser utviklingen i antall reiser med buss per år i 2017 og for perioden 2022 til 2025.

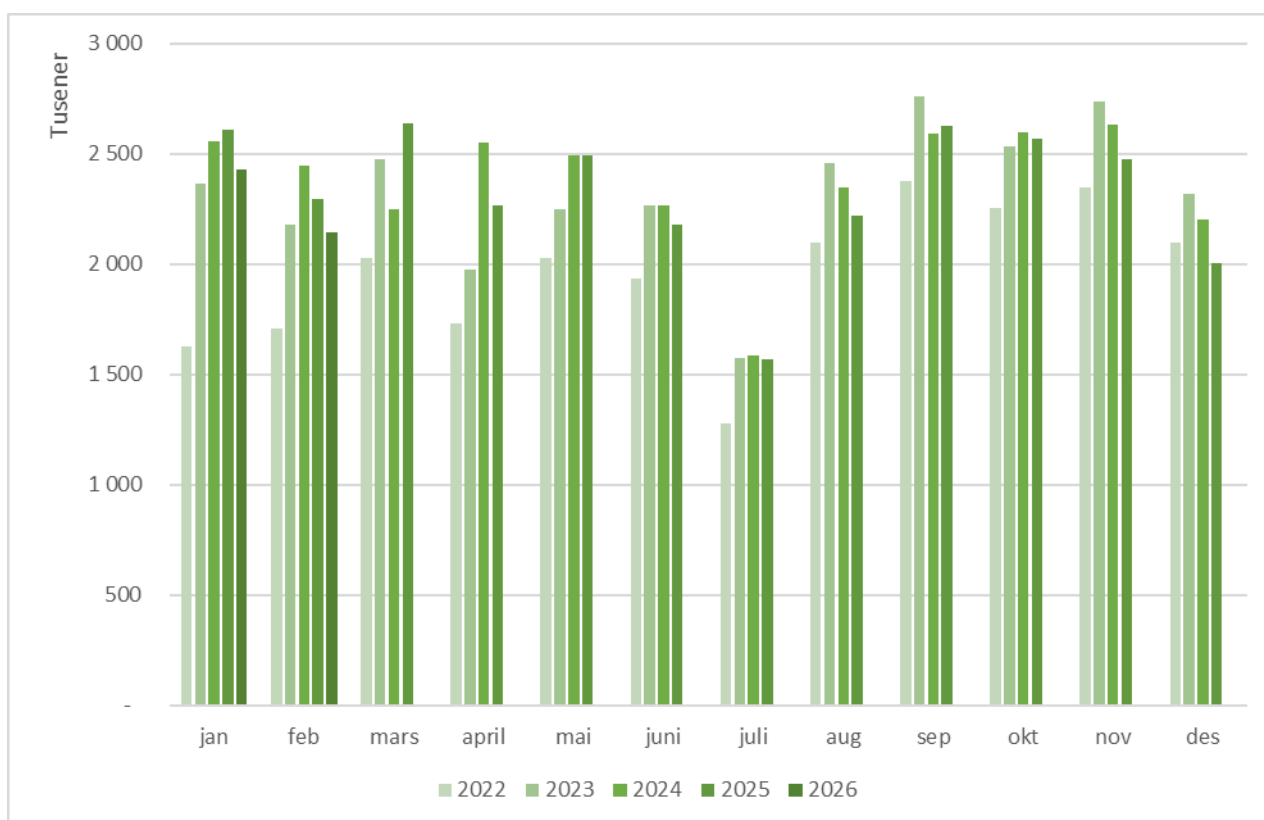


Figur 4a Antall påstigninger på buss pr. år for 2017 og perioden 2022-2025

Antall påstigninger på buss i 2025 var 27 934 153. Det er en nedgang på 2 % fra 2024. Etter flere år med vekst i antall påstigninger, har antallet påstigninger de siste tre årene ligget på omtrent samme nivå.



Figur 4b viser utviklingen i antall påstigninger per måned for perioden 2022-2026. I februar var det 2 144 585 påstigninger. Det er en nedgang på 6.6% sammenlignet med februar 2025. For perioden hittil i år har det vært 4 575 219 påstigninger. Det er en nedgang på 6,7 % sammenlignet med samme perioden i 2025.



Figur 4b Antall reiser med buss per måned

Kommentarer til utviklingen

De viktigste årsakene til reduserte passasjertall vurderer Kolumbus å være:

1. Høyere priser

Takstene har økt med om lag 15% i gjennomsnitt siste år. Basert på priselastisitet for kollektivtransport forventes dette å kunne gi en passasjeredgang på om lag 5-6%. Kolumbus ser imidlertid at det har vært en stor migrasjon fra månedskort til



enkeltbilletter, og inntektene har derfor økt mer enn 15%, som kan gjøre at passasjeredgangseffekten blir større (og inntektsøkningen).

2. Mindre snik

Kolumbus har registrert en nedgang i snik på ca. 3%, og antar at en del av de som da ikke lenger sniker, dropper disse reisene.

3. Gange, sykling eller ikke å reise

Det er en stor økning i kjøp av enkeltbilletter og betalingsløsningen «reisefrihet», mens noen periodebilletter (24 timer og 30-dagersbilletter) har litt nedgang i salg. Dersom en kunde har f.eks. en 30-dagersbillett er marginalprisen for neste reise null. Det gjør at disse tar en del reiser som de ikke ville ha tatt dersom marginalkostnaden hadde vært >0. Dette er kjent fra generell forskning og også fra forskning gjort på Kolumbus sine egne data fra HjemJobbHjem. Lav månedskortpris, og dermed flere månedskortbrukere gjør at en del gang- og sykkelturer blir tatt med buss i stedet. Når nå flere betaler for hver reise er det naturlig å anta en viss grad av den motsatte effekten og dermed bidrag til litt passasjerreduksjon.

Oppsummert er reduksjon som følge av punkt 1 forventet basert på takstøkning, mens punkt 2 og 3 ikke nødvendigvis er uheldige nedgangsbidrag.

Andre faktorer som også spiller inn;

- Nedgangen i antall bussreiser i 2025 sammenlignet med 2024 må ses i sammenheng med at kollektivtrafikken hadde en uvanlig sterk vekst i 2023 og 2024 etter pandemien. Utviklingen kan derfor delvis være en normalisering etter en periode med høy vekst.
- Omfattende veiarbeid i regionen har ført til omkjøringer og endrede holdeplasser, som kan gjøre kollektivtilbudet mindre tilgjengelig i perioder.
- Markedsaktiviteten for kollektivtilbudet har også vært lavere i 2025 enn i foregående år.
- Omlegginger i forbindelse med åpningen av nytt sykehus (SUS) har påvirket enkelte reisestrømmer.



Samlet sett tyder dette på at utviklingen i passasjertallene skyldes en kombinasjon av flere forhold.

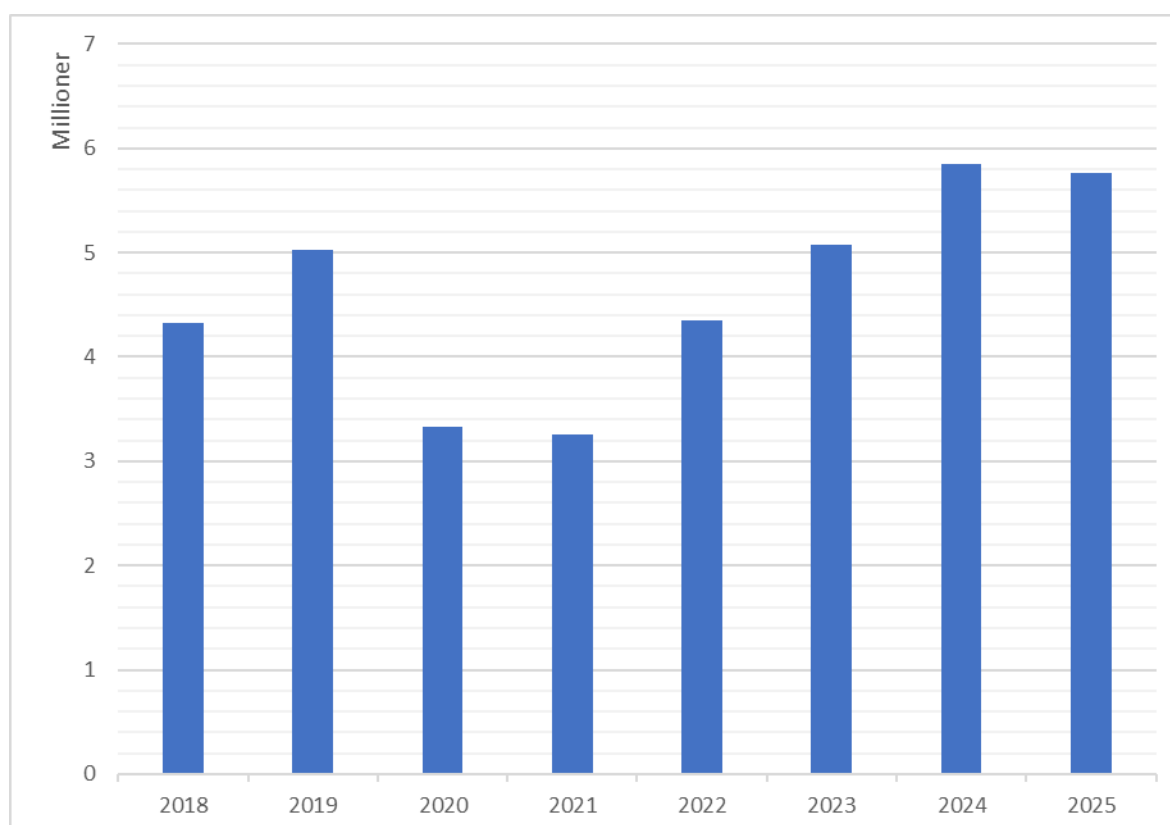
Fremover forventes det at flere tiltak vil bidra til å styrke kollektivtilbudet. Blant annet åpner nye etapper av Bussveien sommeren 2026, noe som vil gi bedre fremkommelighet og mer forutsigbar reisetid for buss. Når større veiarbeider ferdigstilles og tilbudet blir mer stabilt, vil det også kunne bidra til å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv for flere reisende.



Tog

Passasjertall for januar og februar 2026 blir først tilgjengelig i mai. Kapitlet er oppdatert pr 31.12.2025

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.

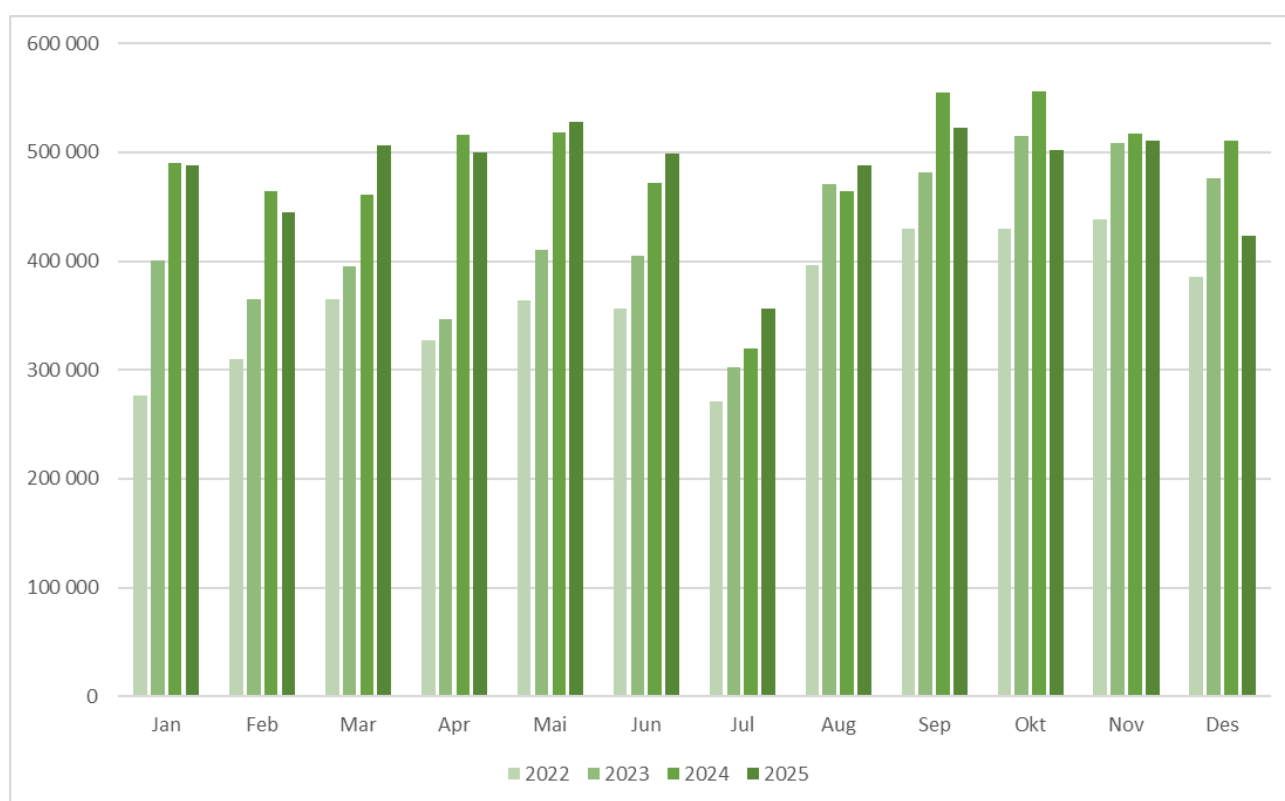
Antall reiser med tog på Jærbanen i 2025 var 5 768 448. Det er en nedgang på 1,3 % fra toppåret 2024, som hadde det høyeste antall reiser som er målt på Jærbanen. Ifølge Jernbanedirektoratet har veksten flatet ut og kapasiteten på Jærbanen, spesielt i rush, har nådd taket.

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

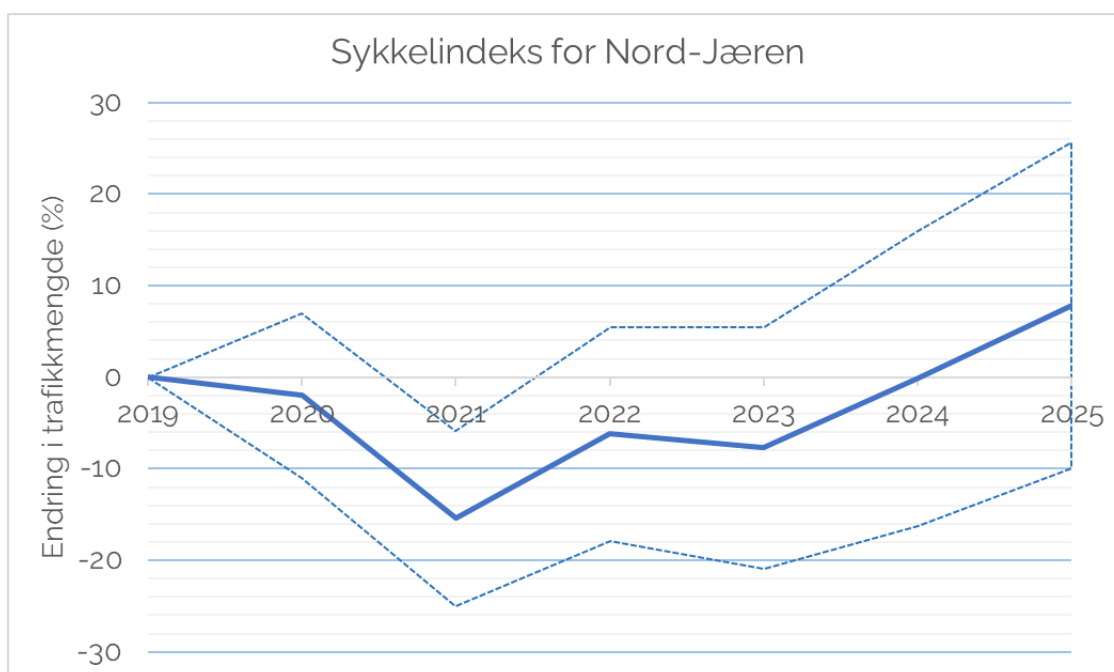
Kommentarer til utviklingen

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 indeksen.



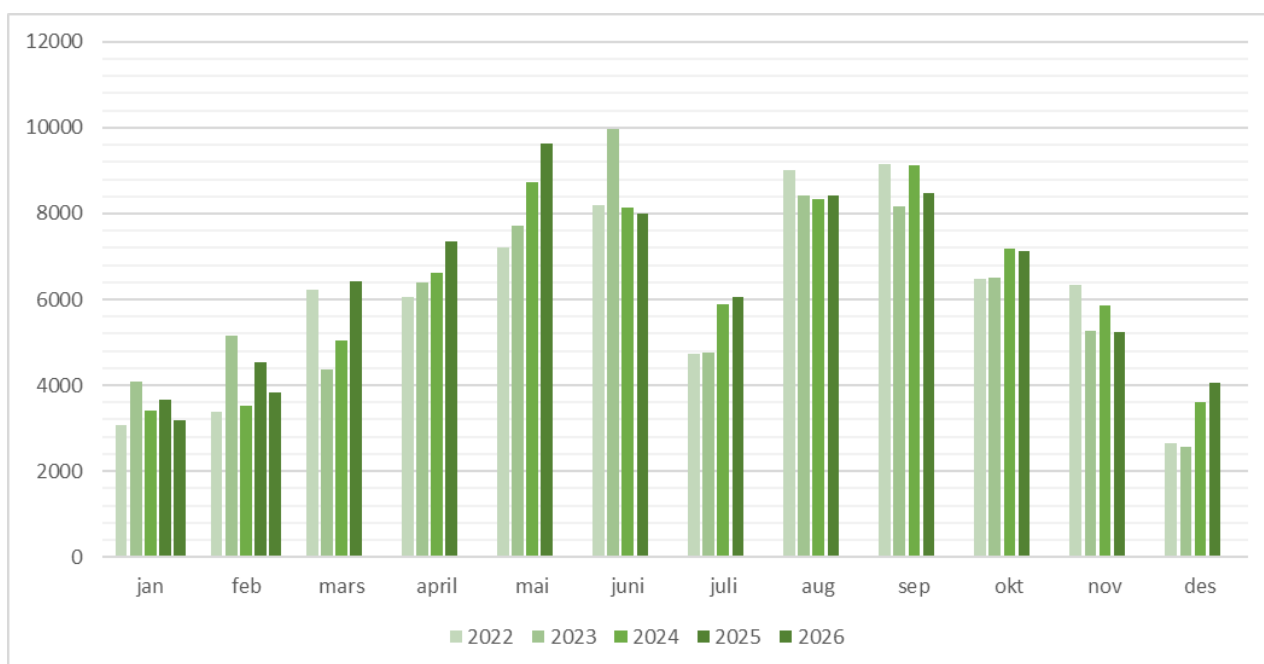
Figur 6a Sykkelindeks for Nord-Jæren. Stiplede linjer markerer usikkerhetsintervallet.

Gjennomsnittlig døgntrafikk i tellepunktene i 2025 var 6567 som tilsvarer 2 406 224 passeringer total i 2025.

Figur 6b viser gjennomsnittlig antall sykklister registrert i tellepunktene per dag fordelt på måned for perioden 2022 til 2026. I februar ble det registrert i gjennomsnitt 3838 sykklister daglig tilsvarende 107 464 sykklister totalt. Det er en nedgang på 16 % sammenlignet med februar 2025. For perioden hittil i år er det registrert i gjennomsnitt 3487 sykklister per dag,



tilsvarende 206 168 sykklister totalt. Det er en nedgang på 15 % sammenlignet med samme periode i 2025.



Figur 6b Gjennomsnittlig antall sykklister per dag, per måned

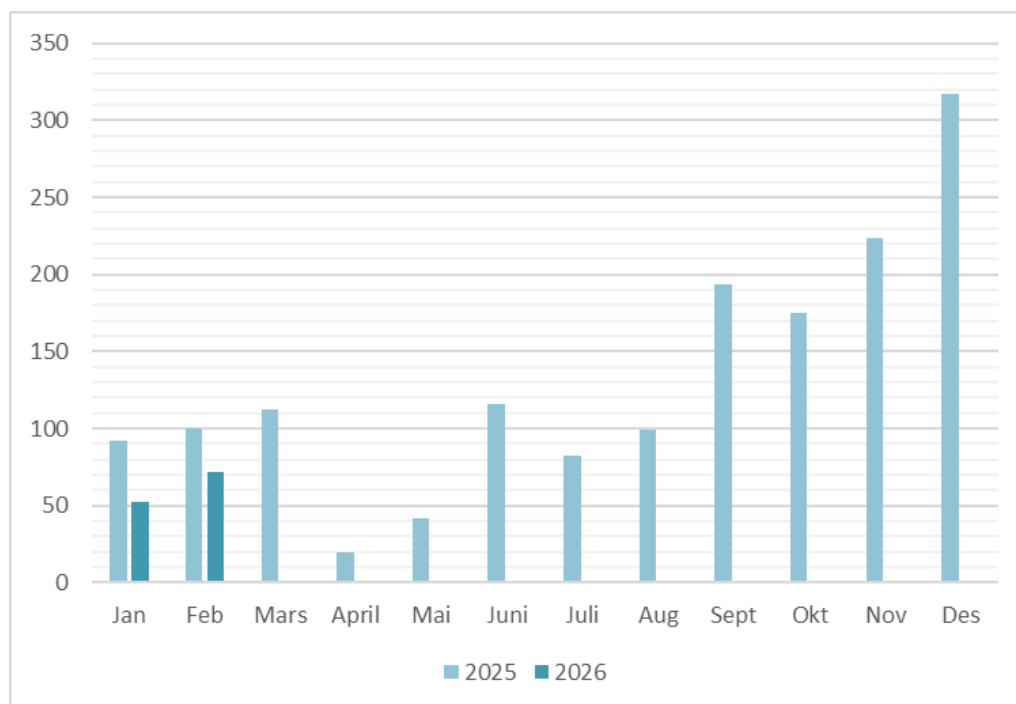
Kommentarer til utviklingen

Sesongvariasjoner

Det er betydelig sesongvariasjon i antall sykklister 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.

Værforhold

Værforholdene har normalt betydning for hvor mange som velger sykkel som transportform. Mye regnvær gir som regel færre sykklister, men denne sammenhengen er ikke konsekvent. Figur 6c viser gjennomsnittlig nedbør (målt i mm) per måned i 2024-2026.



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

Januar og februar i 2026 hadde mindre nedbør enn i 2025, men lavere temperaturer. I januar var gjennomsnittstemperaturen i Stavanger -0,4 og i februar var den 0,8. Det har vært mange dager med glatte veier og snødekke i denne perioden, noe som påvirker sykkeltrafikken.

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. Disse tellepunktene er nå operative igjen og er tatt inn igjen i statistikken fra og med denne oppdatering av mobilitetsrapporten. De månedene hvor det mangler data fra disse tellepunktene er fjorårets verdi benyttet.

Tellepunktet i Kannik er midlertidig tatt ut på grunn av endring i sykkeltrafikk i forbindelse med at sykkel- og gangbrua i Kannik er stengt pga. anleggsarbeid frem til 1.1.2027.

³ Data fra januar 2024 er fra Ullandhaug målestasjon.



Åpning av Sykkelstamvegen Sandnes- Forus

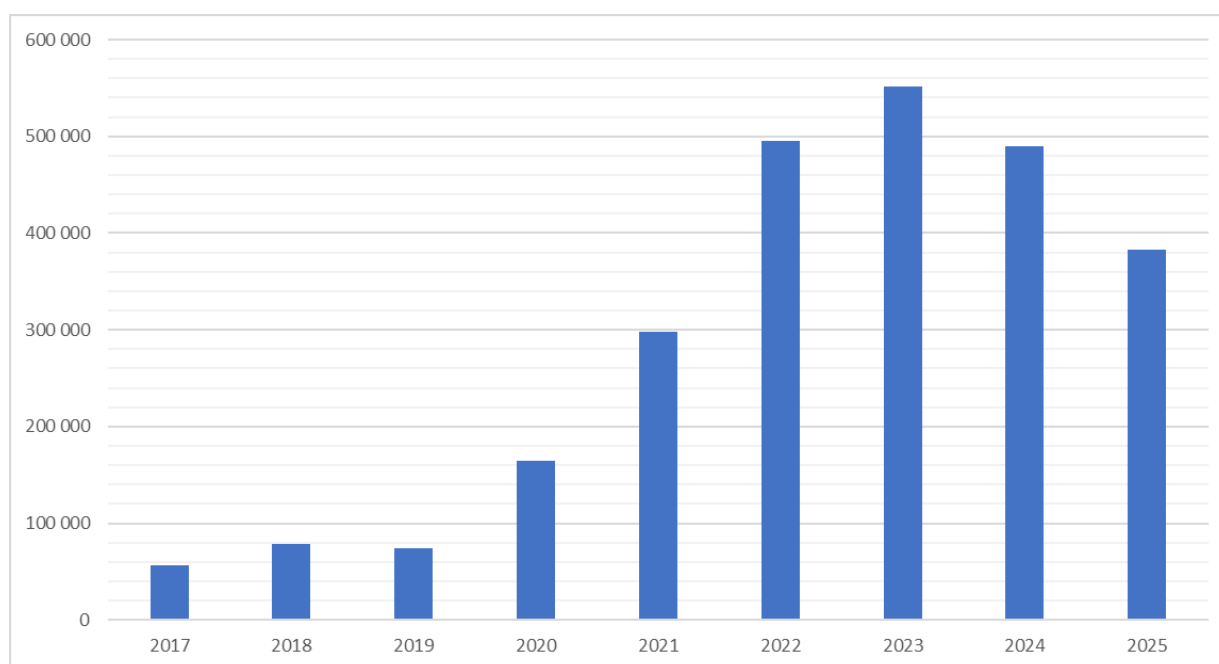
Sykkelstamvegen mellom Sandnes sentrum og Forus åpnet i mai 2024. Åpning av sykkelstamvegen medfører endring i rutevalg for mange syklistene. Det vil derfor først være i juni 2026 at det kan sammenlignes to 12 måneders perioder hvor sykkelstamvegen til Sandnes har vært åpen. Det er en forventning om at åpning av sykkelstamvegen skal medføre en betydelig vekst i antall syklistene 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 1613 og var i 13. august 2025. Dette tellepunktet fanger ikke opp syklistene 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 byvekstavgifts-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 2022 til 2025.



Figur 7b Utvikling i antall turer med bysykkel pr. måned i perioden 2022 til 2026

I februar ble bysykkel benyttet på 16 149 turer som er en nedgang på 50,4 % sammenlignet med februar 2025. For perioden hittil i år har det vært 32 061 turer med bysykkel. Det er 45,4 % færre turer enn tilsvarende periode i 2025. Det har vært mellom 450 og 550 sykler tilgjengelig i januar-februar.



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. Distribusjon av første delleveranse av 250 nye bysykler starter i mars 2026. Alle syklene forventes å være levert i løpet av april. Når alle de nye sykler er levert vil antall sykler være tre ganger så høy som ved utgangen av 2025. Det er forventet at 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. Januar og februar i 2026 hadde mindre nedbør enn i 2025, men lavere temperaturer. I januar var gjennomsnittstemperaturen i Stavanger -0,4 og i februar var den 0,8. Det har vært mange dager med glatte veier og snødekke i denne perioden, noe som påvirker sykkeltrafikken.

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.

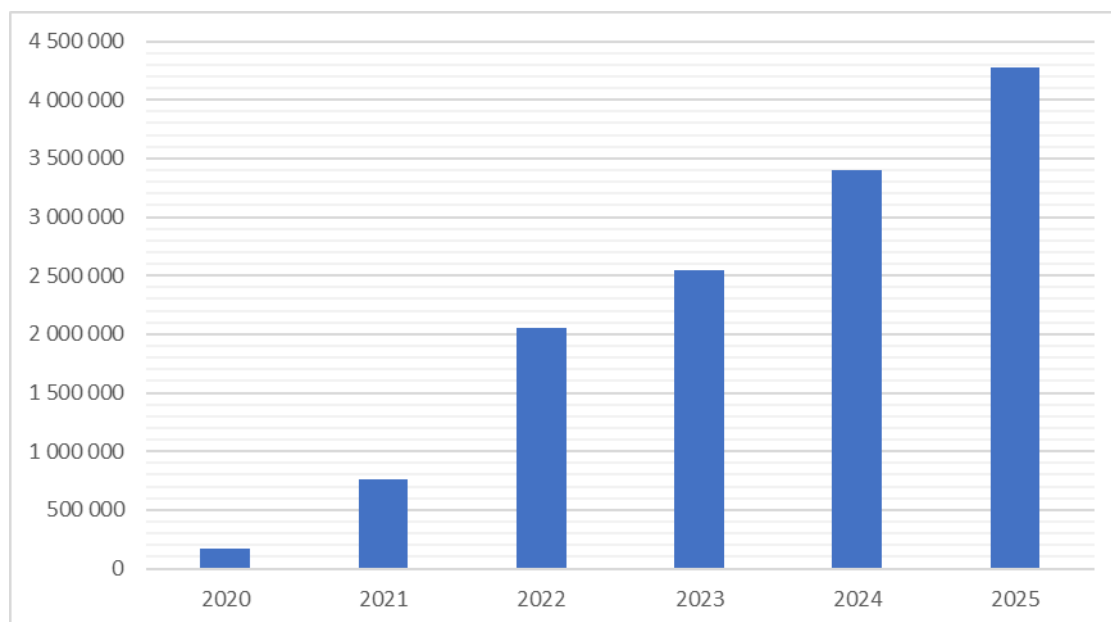


Elektriske sparkesykler

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.



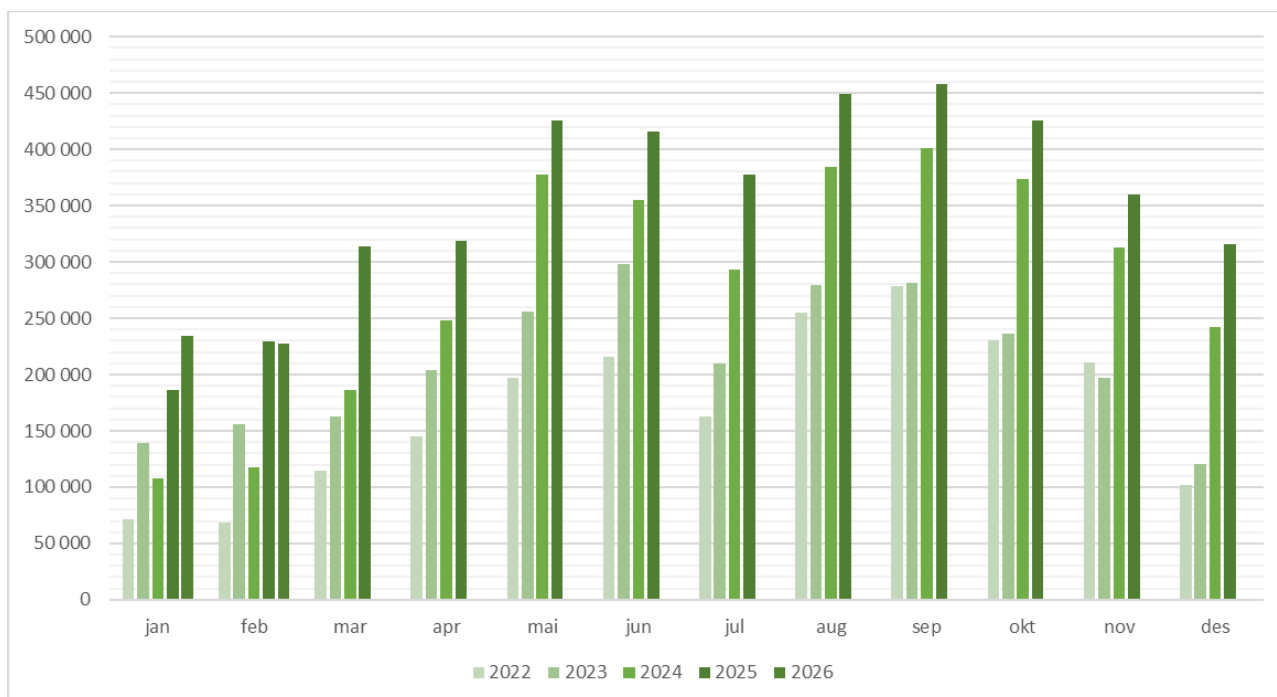
Figur 8a Antall turer med sparkesykkel per år

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 er 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 2022-2026. I februar 2026 ble sparkesykkel benyttet på 234 257 turer. Det er 1 % færre turer sammenlignet med februar 2025. Hittil i år har det vært 461 843 turer med sparkesykkel på Nord-Jæren. Det er 11 % flere turer enn samme periode i 2025.



Figur 8b Antall turer med sparkesykkel per måned i perioden 2022-2026

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.

Som for sykling og bruk av bysykler, påvirkes også bruken av sparkesykler av vær- og føreforhold.

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.

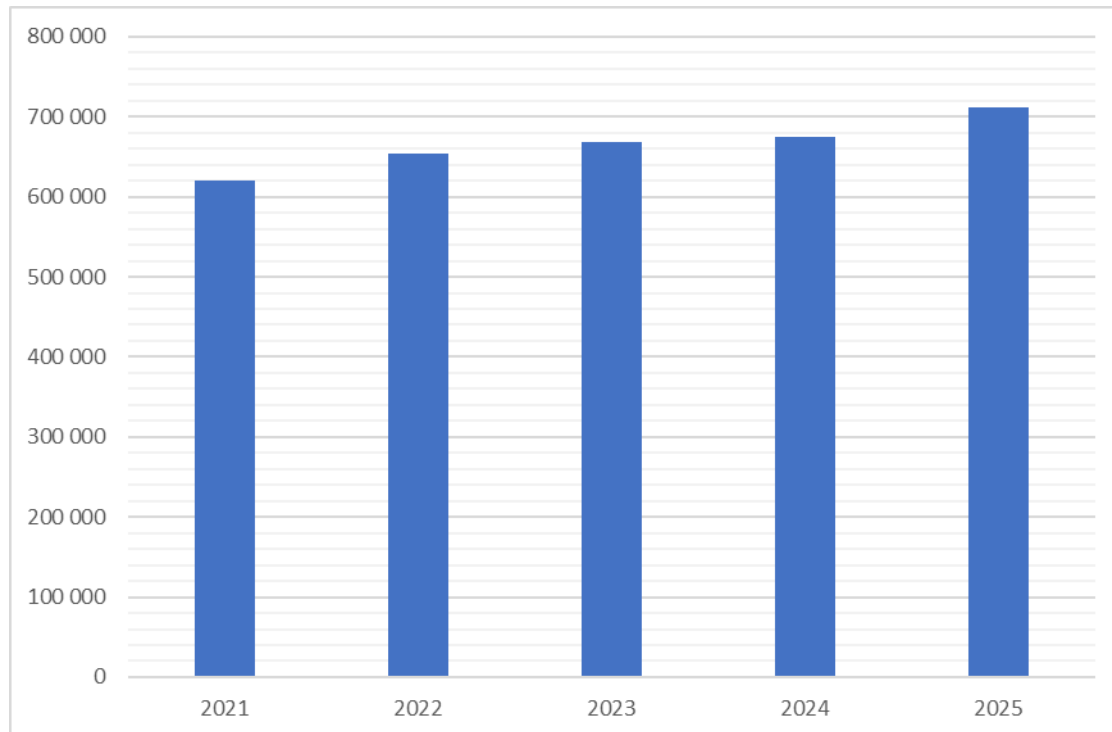


Parkering

Sekretariatet venter på parkeringsdata for februar for Sandnes og for januar og februar for Stavanger. Tallene innarbeides så snart de blir tilgjengelige.

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.

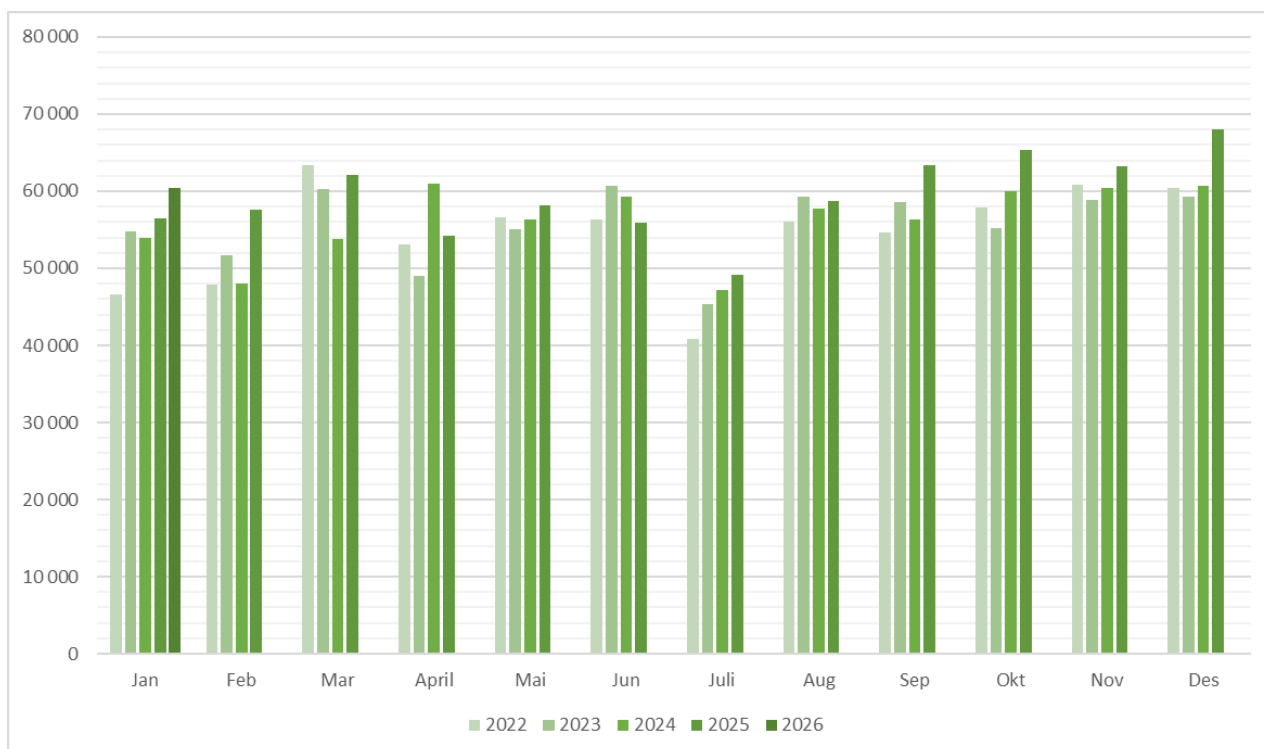
Parkering i Sandnes sentrum



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.

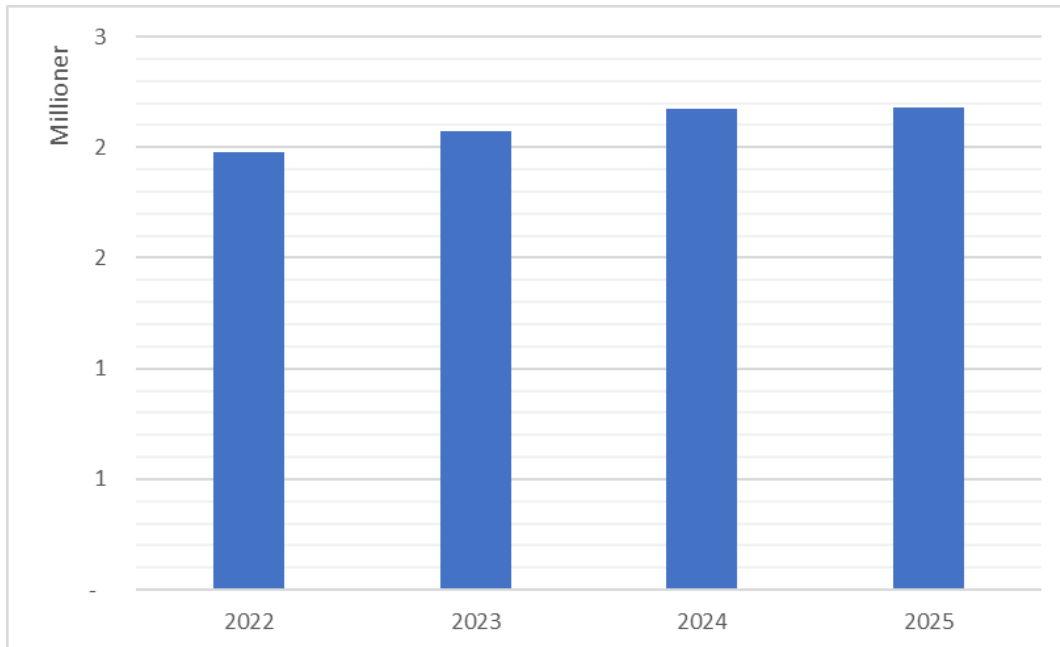


Figur 10b Antall solgte parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I januar var det 60 434 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Sandnes sentrum. Det er en økning på 7,1 % sammenlignet med januar 2025. Gjennomsnittlig parkeringstid var ca. en og en halv time. 37 % av parkeringene var gjentakende parkeringer, det vil si at samme bil starter en eller flere nye parkeringer samme dag.

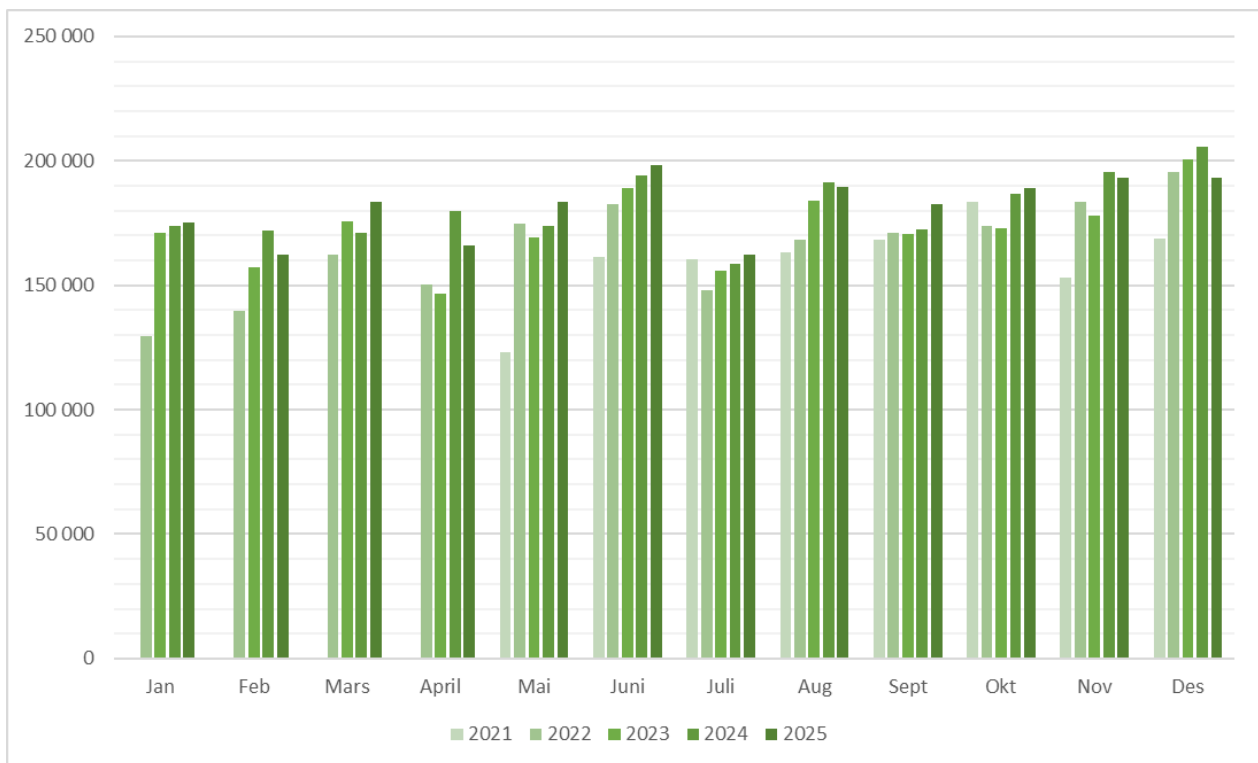


Parkering i Stavanger sentrum



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 ukorrigerede årstall benyttet for 2022.