



Bymiljøpakken

Mobilitetsrapport

Per 30. september 2026

Sist revidert 21.10.2026



Innhold

Mobilitetsrapport	1
Innledning	3
Oppsummering	4
Datakilder og metode.....	6
Registrering av reiser	6
Befolkningsutvikling på Nord-Jæren	7
Personbiltrafikk	9
Buss	10
Tog.....	15
Sykkel.....	17
Bysykkel	20
Elektriske sparkesykler.....	24
Parkering	27
Parkering i Sandnes sentrum	27
Parkering i Stavanger sentrum.....	29



Innledning

Formålet med Bymiljøpakken er å sikre at Nord-Jæren oppnår nullvekstmålet. Nullvekstmålet ble definert av Samferdselsdepartementet i 2020:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»

I mobilitetsrapporten gir sekretariatet en løpende rapportering til styringsgruppen om utviklingen i bruk av ulike reisemidler samt bruken av offentlige parkeringsplasser i sentrumsområdene i Sandnes og Stavanger.



Oppsummering

Åpning av bussvei korridor 1 mellom Sandnes og Hillevåg 1. juli, med tilhørende ruteomlegginger, og åpning av siste delstrekning på sykkelstamvegen 16. juni er to store milepæler i Bymiljøpakken. Disse prosjektene er forventet å bidra mest til nullvekstmålet. Antall syklistene på sykkelstamvegen har økt betydelig i perioden etter åpningen.

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.

Reisemiddel	Antall turer i september 2026	Endring fra september 2025	Antall turer hittil i år	Endring fra 2025
Bil¹ Basert på bomdata	216 449	-1 %	203 737	-1 %
Buss		-4 %		-4 %
Tog (Pr. 31. august)	419 018	-15 %	3 262 603	-14 %
Sykkel (i tellepunkt)	264 120	4 %	1 891 463	0 %
Bysykkel	86 112	134 %	503 898	59 %
Sparkesykkel	455 527	-1 %	3 407 542	7 %
Parkering Sandnes	61 344	-3 %	522 461	1 %
Parkering Stavanger	179 574	-2 %	1 617 297	1 %

Det pågår et arbeid med å kvalitetssikre grunnlaget for byindeksen på Nord-Jæren. Inntil en forbedret byindeks foreligger, vil registreringene i bomstasjonene legges til grunn for

¹ Gjennomsnittlig antall passeringer per dag



beregning av endring i trafikk i mobilitetsrapporten. Hittil i år er det en nedgang i trafikken på 1 prosent sammenlignet med samme perioden i 2025. Etter oppstart av ny busskontrakt 1. juli mangler Kolumbus passasjertellinger for enkelte bussruter. Beregnet endring i antall reiser med buss er basert på ruter med tilgjengelige data og viser en nedgang på 4 prosent hittil i år. For Jærbanen er nedgangen i antall reiser på 14 prosent pr. 30. august i år sammenlignet med samme perioden i 2025. Antall syklistene som passerer tellepunktene ligger hittil i år på nivå med 2025, men i perioden etter åpning av sykkelstamveien har det vært økning. Bruken av bysyklene har fortsatt en sterk vekst som følge at mange nye sykler er satt i drift. Kommentarer til utviklingen for de enkelte reisemidlene finnes under hvert delkapittel.



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» kjøretøy², 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.

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.

² Kjøretøy 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.



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.

Tog

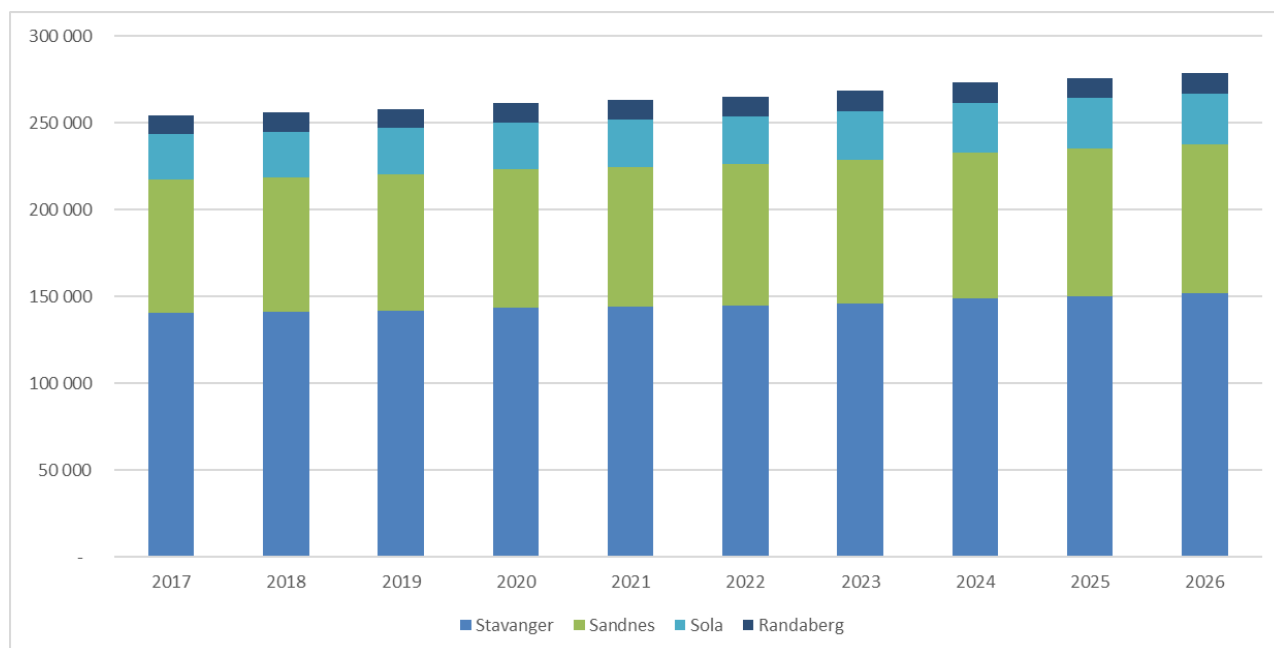
Passasjertallene gjelder for Jærbanen samlet, dvs. hele strekningen Stavanger – Egersund.

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, slutt punkt 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

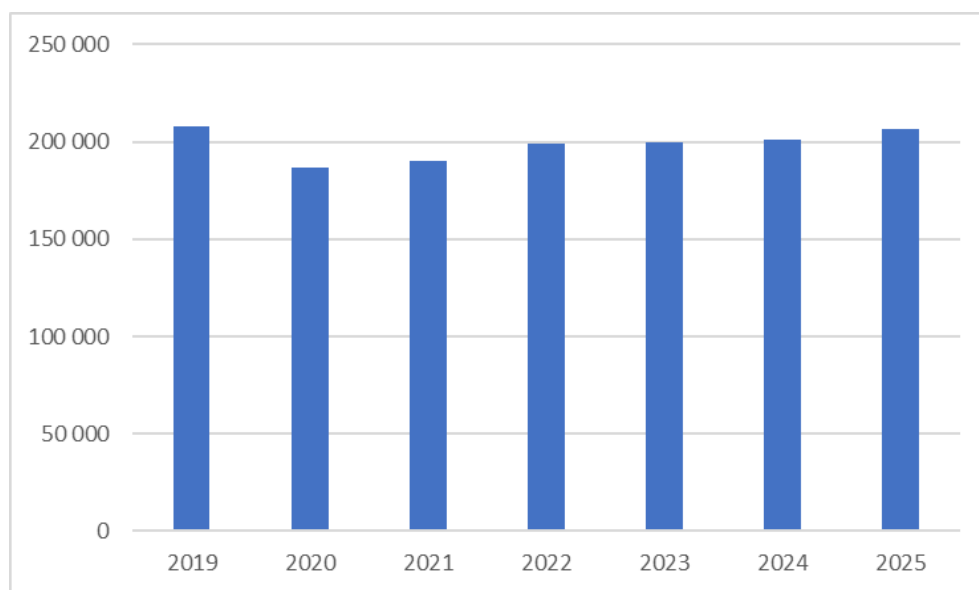
I perioden 2017-2026 har befolkning på Nord-Jæren økt med 24 349 personer, som utgjør 10 prosent. Veksten er størst i Sandnes og Stavanger med henholdsvis 9043 personer, tilsvarende 12 prosent i Sandnes, og 10 813 personer, tilsvarende 8 prosent i Stavanger. Hele tidsserien inkluderer de kommuner/deler av kommuner som ble slått sammen med Sandnes eller Stavanger kommune fra og med 2020.



Personbiltrafikk

Det pågår et arbeid med å kvalitetssikre grunnlaget for byindeksen på Nord-Jæren. Inntil en forbedret byindeks foreligger, vil registreringene i bomstasjonene legges til grunn for beregning av endring i trafikk i mobilitetsrapporten.

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.

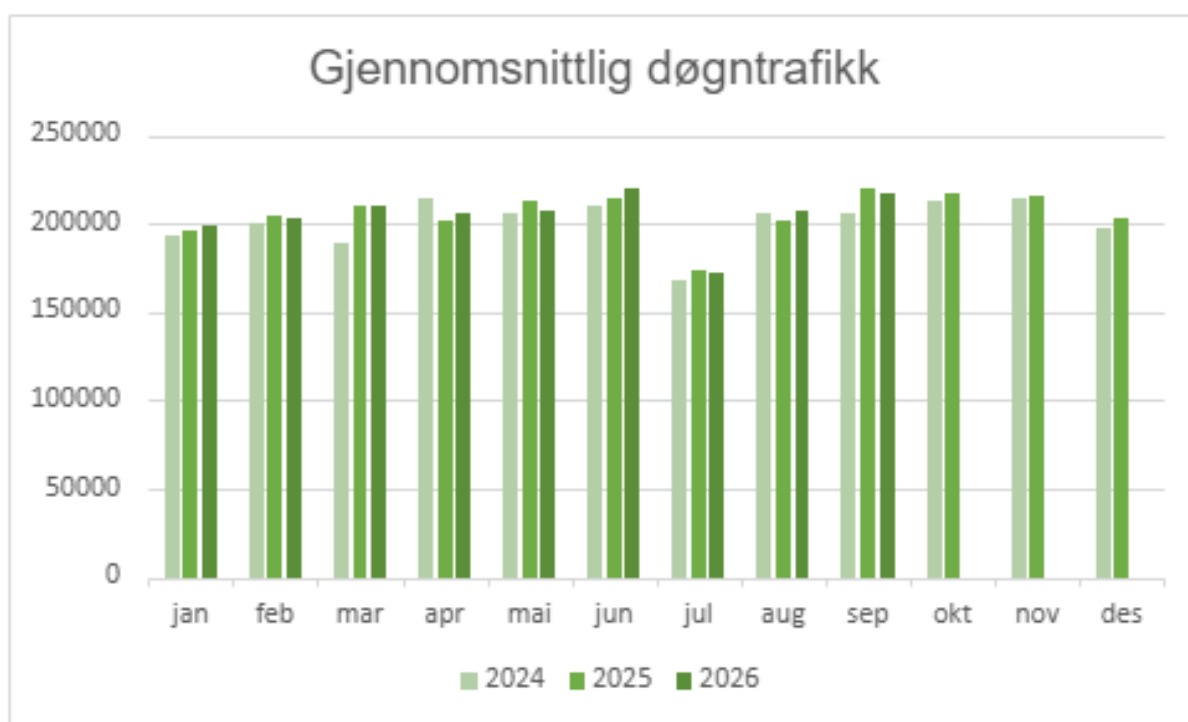


Figur 2 Utvikling i gjennomsnittlig døgntrafikk pr. år i bomstasjonene fra 2019 til 2025

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



Gjennomsnittlig antall passeringer per døgn i bomstasjonene er vist i figur 3. I september var det i gjennomsnitt 216 499 passeringer per døgn. Det er en nedgang på 1,5 % fra september 2025. For perioden hittil i år har gjennomsnittlig antall passeringer per døgn vært 203 737. Det er en nedgang på 0,6 %.



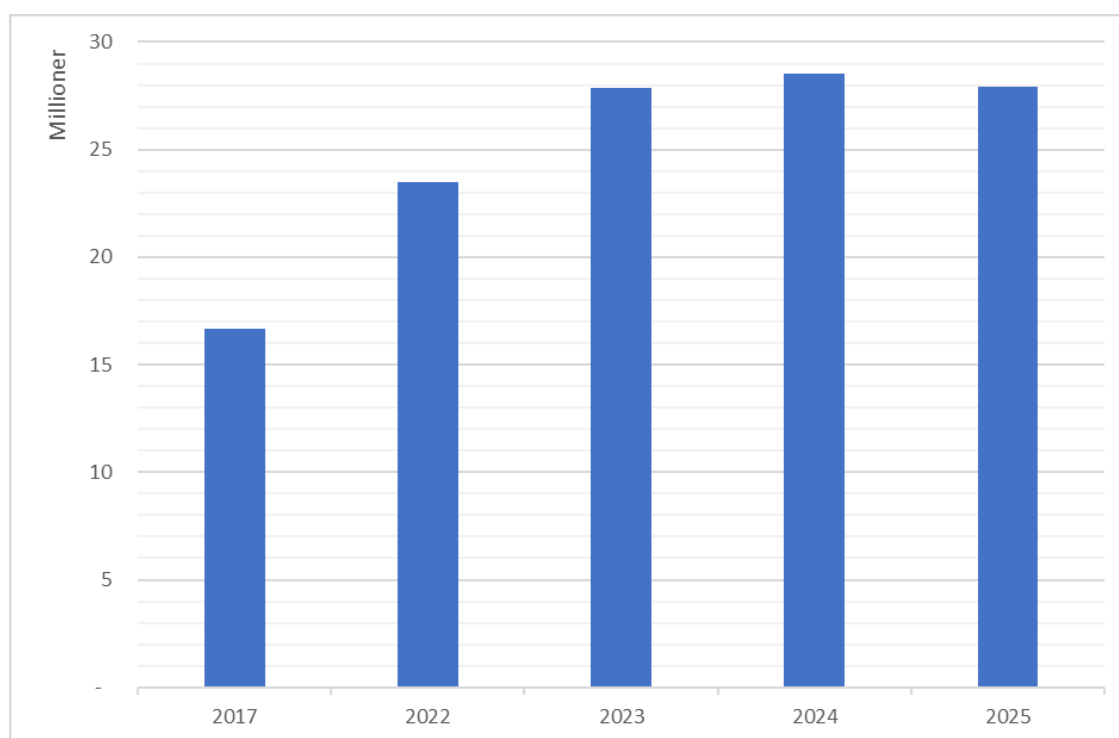
Figur 3 Utvikling i gjennomsnittlig døgntrafikk pr. måned i bomstasjonene fra 2024 til 2026



Buss

Bussveien mellom Stavanger og Sandnes åpnet 1. juli 2026, samtidig med oppstart av ny busskontrakt og omlegging av rutestrukturen på Nord-Jæren. Samlet sett utgjør dette en betydelig styrking av kollektivtilbudet i byvekstområdet. Den nye kontrakten innebærer overgang til elektriske busser og egne bussveibusser med bedre komfort. Bussveibussene settes i drift i løpet av høsten 2026. Langs bussveien går det nå to linjer med avgang hvert femte minutt i rushtiden. Linje 1 mellom Stavanger sentrum og Sandnes sentrum kjører hele døgnet. Linje 2 kjører mellom Stavanger sentrum og Forus. Der er også andre ruteendringer som følge av de nye bussveirutene.

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



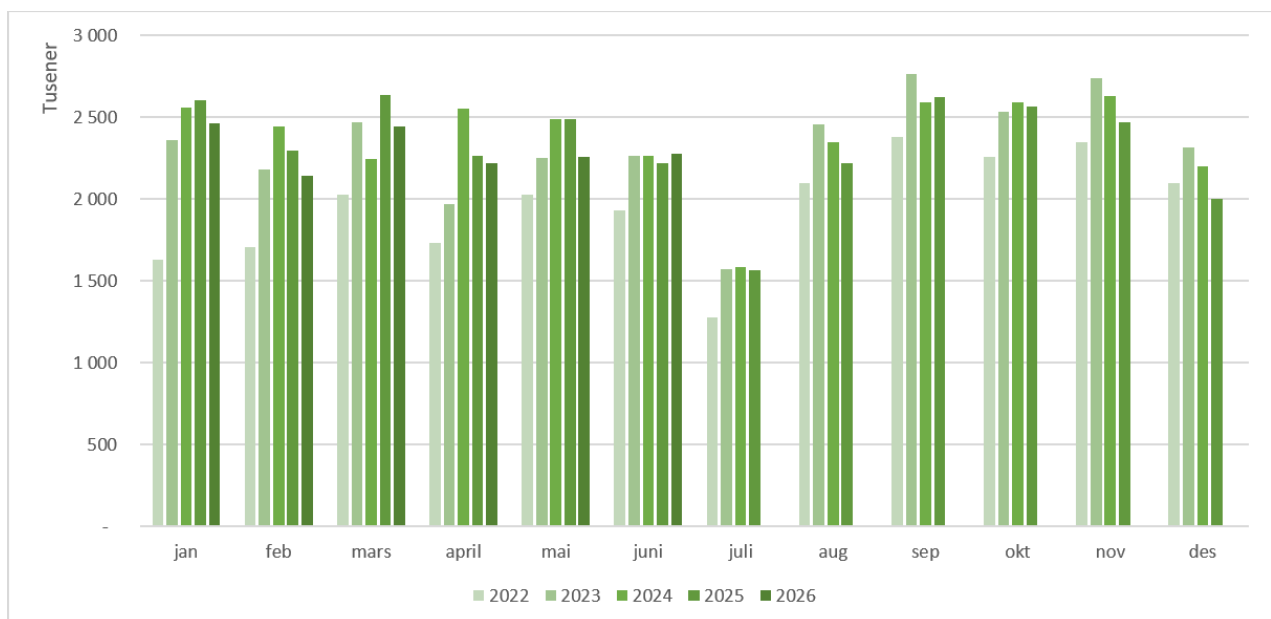
Figur 4a Antall påstigninger på buss pr. år for 2017 og perioden 2022-2025



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.

Etter oppstart av ny busskontrakt 1. juli, har det vært utfordringer med å få tilgang til passasjertellinger for enkelte bussruter. Beregnet endring i antall reiser med buss er basert på ruter med tilgjengelige data og viser en nedgang på 4 prosent i september og 4 prosent hittil i år. Kolumbus forventer å kunne gi påstigningstall for alle rutene på Nord-Jæren til neste rapportering.

Figur 4b viser utviklingen i antall påstigninger per måned for perioden 2022-2026, og er oppdatert pr. 30 juni 2026.



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 fra januar 2025 til januar 2026. 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).

Med virkning fra 10. april 2026 ble prisen på månedskort satt ned som følge av tildeling av statlig tilskudd øremerket reduserte priser på månedskort. Utviklingen knyttet til månedskort-prisjusteringene i april 2026 er overordnet at det ser ut til å ha hatt moderat effekt. U23-billetten har hatt ganske stor økning i 2026 vs. 2025, og dette driver generell vekst for periodebilletter selv om vanlig 30-dagers-billett og HJH har ligget ganske flatt.

I forbindelse med budsjettforhandlingene på Stortinget i juni ble det forhandlet frem en økning av den statlige tilskuddsordningen som er øremerket reduserte priser på månedskort. Det medfører ytterligere prisreduksjoner på månedskort. I Rogaland gjelder de nye prisene fra 10. september.

2. Mindre snik

Kolumbus har registrert en nedgang i snik på ca. 3%, og antar at en del av de som 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.

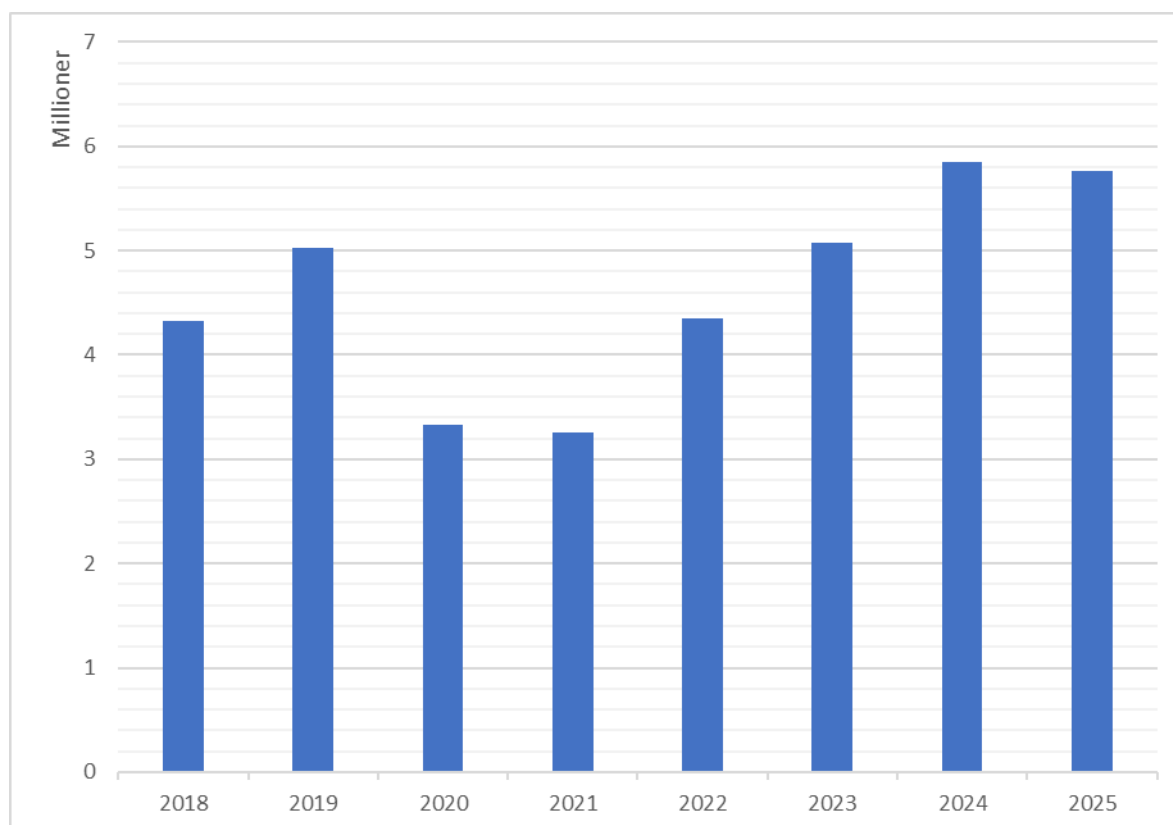
Oppsummert er reduksjon som følge av punkt 1 forventet basert på takstøkning, mens punkt 2 og 3 ikke nødvendigvis er uheldige nedgangsbidrag.



Tog

Kapitlet er oppdatert pr. 31. August 2026.

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



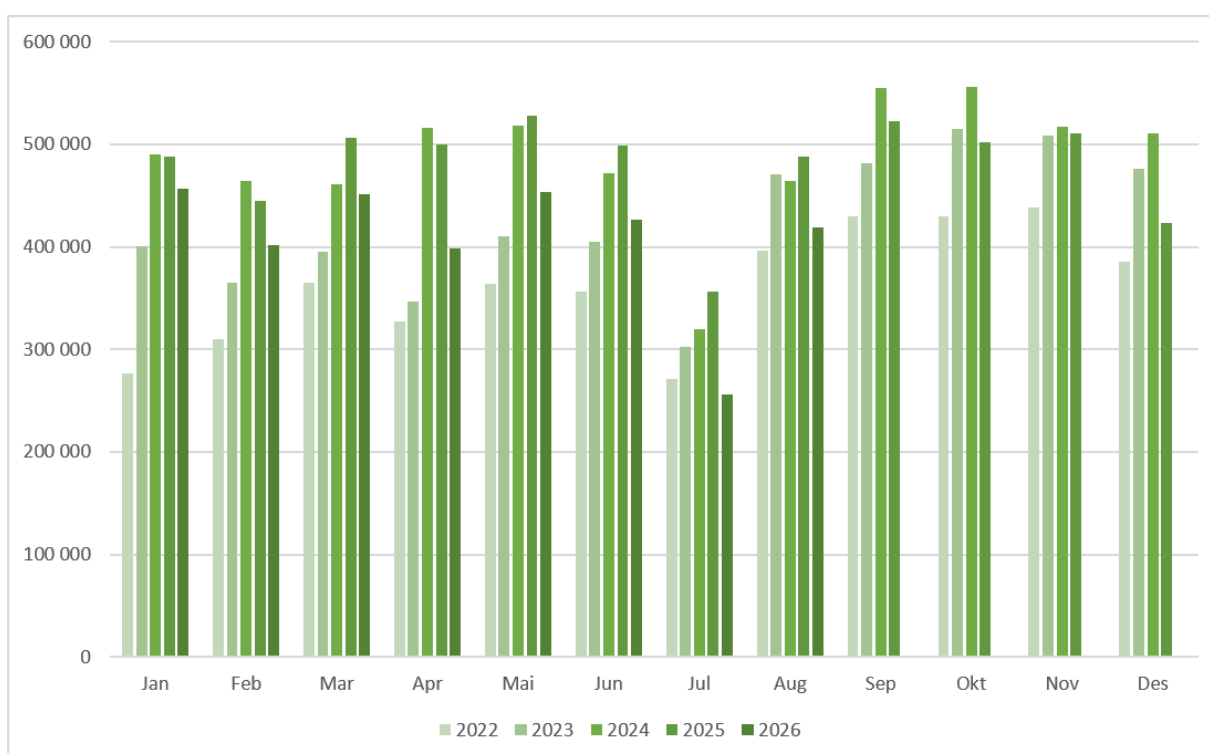
Figur 5a Antall reiser med tog pr. år på Jærbanen fra 2018 til 2025.

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 2026. Passasjertallene for Jærbanen viser en markert nedgang i antall togreiser i år i forhold til toppårene 2024 og 2025. I august var det 419 018 reiser med tog på Jærbanen, som er en nedgang på 14,7 % fra august 2025. Hittil i år har vært 3 262 603 reiser, som er en nedgang på 14,4 % sammenlignet med samme periode i 2025. Fortsetter denne trenden frem til nyttår, vil en få ca. 5 mill. reiser for 2026 samlet, noe som tilsvarer 2023-nivået.



Figur 5b Antall reiser med tog pr. måned på Jærbanen i 2022- 2026

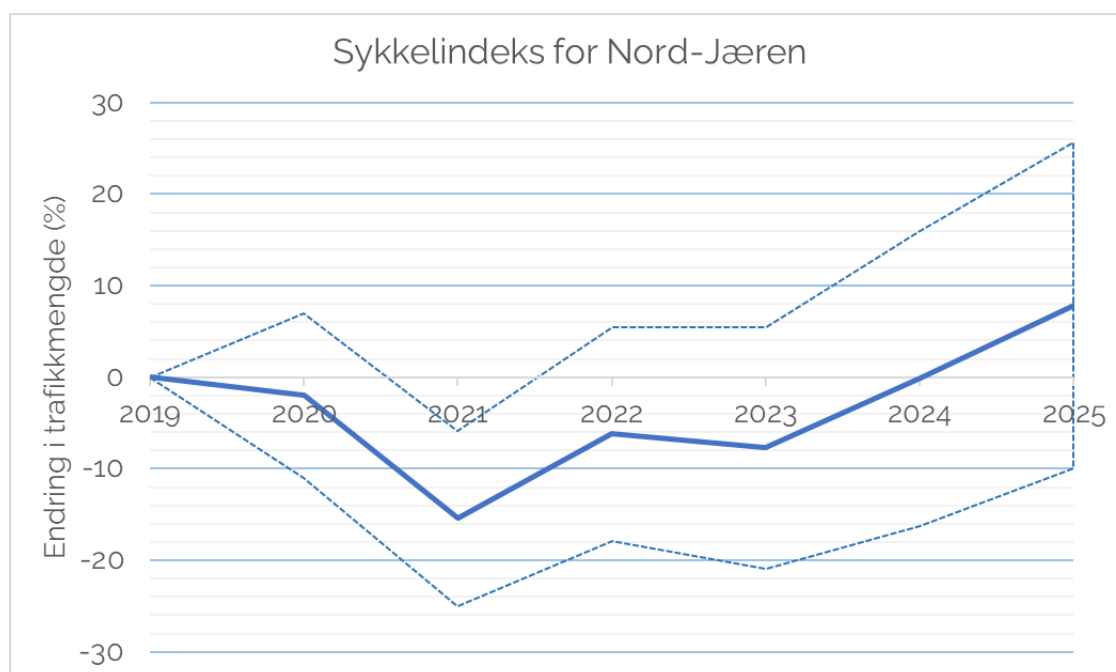
Kommentarer til utviklingen

Pr. i dag har ikke Jernbanedirektoratet et tydelig svar på hva passasjeredgangen skyldes. Togoperatør mener at noe av nedgangen kan tilskrives tellemetodikken. En annen forklaring kan være at situasjonen med fulle tog over flere år i rushet kan ha ført til at flere velger andre alternativer enn tog. En tredje mulig forklaring kan være den reduserte punktligheten for 2. tertial i år. Punktligheten falt til 81,6%, noe som er 6-8% lavere enn den vanlige situasjonen for Jærbanen.



Sykkel

Statens vegvesen beregner 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 syklistere 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.



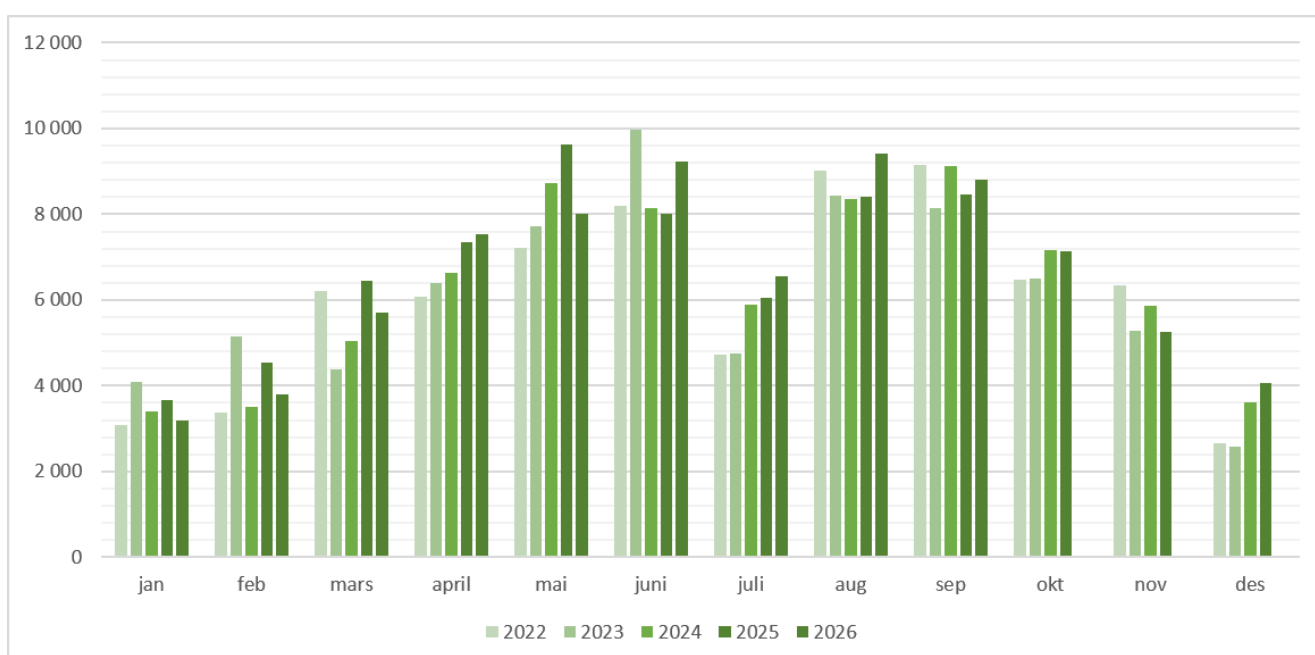
Figur 6a Sykkelindeks for Nord-Jæren. Stiplede linjer markerer usikkerhetsintervallet.

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

Figur 6b viser gjennomsnittlig antall syklistere registrert i tellepunktene per dag fordelt på måned for perioden 2022 til 2026. I september ble det registrert i gjennomsnitt 8804 syklistere daglig tilsvarende 264 120 syklistere totalt. Det er en økning på 4 % sammenlignet med september 2025. Åpning av sykkelstamvegen i sin helhet er den viktigste årsaken til vekst i



sykkeltrafikken. For perioden hittil i år er det registrert i gjennomsnitt 6938 syklist per dag, tilsvarende 1 860 463 syklist totalt. Det er på samme nivå som tilsvarende periode i 2025. For mai og juni er det forholdsvis store utslag i forhold til 2025 med nedgang i mai og økning i juni. En del av forklaringen på dette forventes å være at helligdagene falt på en slik måte at det var to arbeidsdager mindre i mai 2026 enn i 2025 og to arbeidsdager mer i juni 2026 i forhold til 2025.



Figur 6b Gjennomsnittlig antall syklist per dag, per måned

Kommentarer til utviklingen

Sesongvariasjoner

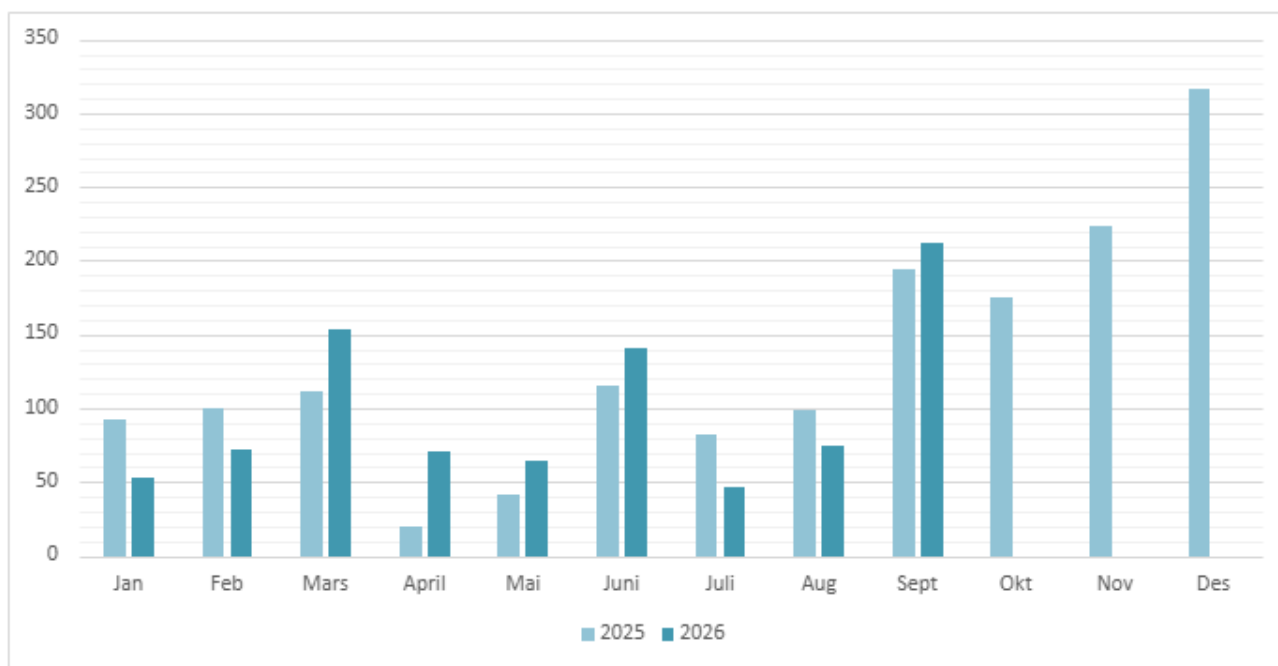
Det er betydelig sesongvariasjon i antall syklist som registreres i tellepunktene, hvor det laveste nivået har vært mellom 2 000-4000 passeringer per dag i perioden desember-februar til mellom 8 000-10 000 i mai, juni, august og september.

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 2025-2026.



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

Januar og februar i 2026 hadde mindre nedbør enn i 2025, men gjennomsnittstemperaturen lå rundt frysepunktet, noe som medførte mange dager med glatte veier og snødekke som påvirker sykkeltrafikken negativt i starten av året. Mindre nedbør i juli og august kan være en medvirkende årsak til økning i sykkeltrafikken.

Åpning av sykkelstamveien

I juni 2026 ble sykkelstamvegen åpnet i sin helhet. Det medførte en betydelig vekst i antall syklist gjennom sommermånedene, en utvikling som har fortsatt i september. Tellepunktene Asser Jåttens bru har en vekst på 23 % i september sammenlignet med september 2025 og tellepunktet Forus nord har en vekst på 12 %.

Utfall av data

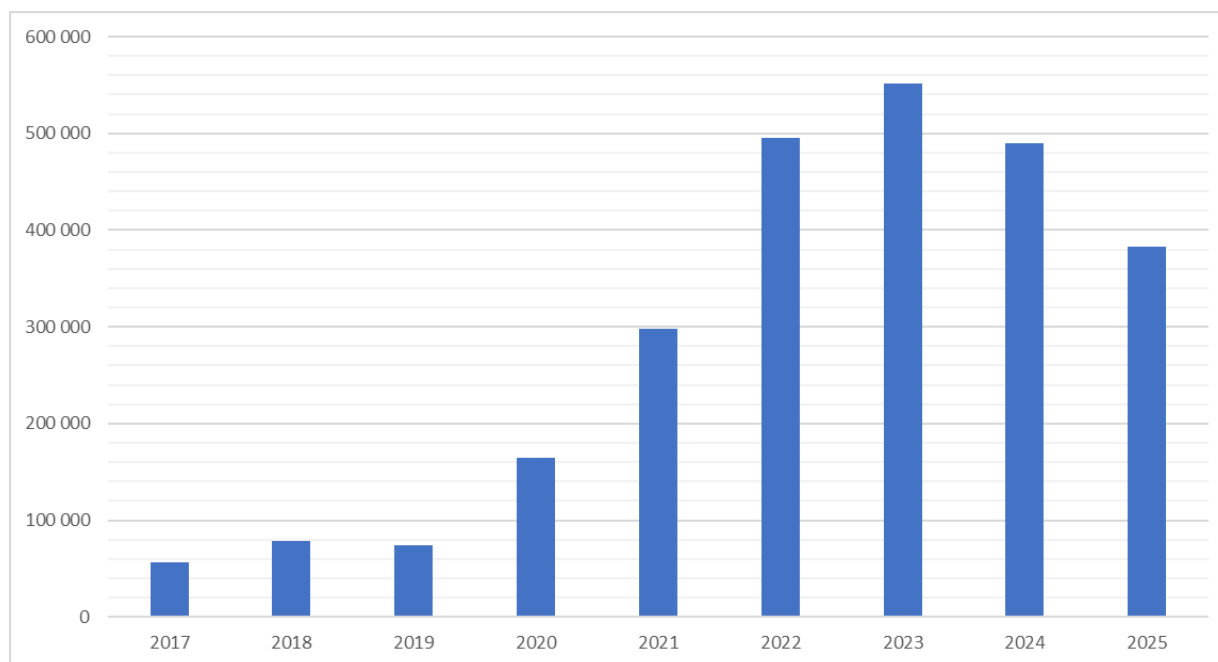
Tellepunktet i Kannik er midlertidig tatt ut på grunn av endring i sykkeltrafikk i forbindelse med at sykkel- og gangbrua i Kannik er stengt pga. anleggsarbeid frem til 1.1.2027.



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 2025 er vist i figur 7a. Den geografiske avgrensningen er byvekstavgrensning-området.



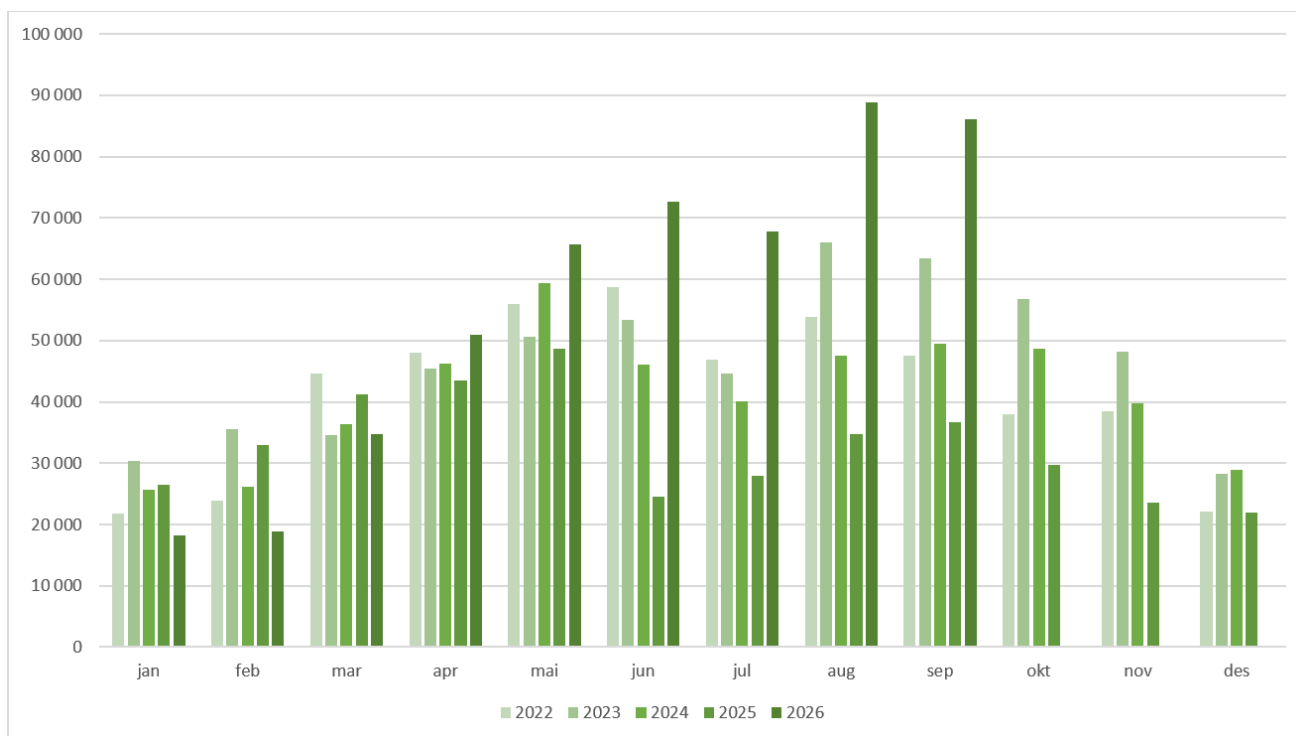
Figur 7a Antall turer med bysykkel per år

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 22 % sammenlignet med 2024. Den negative utviklingen i 2025 henger sammen med redusert tilgang på sykler som følge av at alle sykler ble tatt inn til sikkerhetsgjennomgang og vedlikehold, hvor en del av de eldste syklene ble tatt ut av drift. Dette er nærmere beskrevet under «kommentarer til utviklingen». Samme år ble det gjennomført en anskaffelse av 1000 nye bysykler. De nye bysyklene ble levert første kvartal 2026, og settes i drift i løpet av andre og tredje kvartal.

Figur 7b viser utvikling i antall turer⁵ med bysykkel per måned i perioden 2022 til 2026.



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

Fra andre kvartal i år er det igjen en sterk vekst i bruken av bysyklene. Veksten skyldes at stadig flere sykler blir tilgjengelige etter hvert som de nye bysyklene settes i drift. I august ble



det satt ny rekord med 88 822 turer med bysykkel. Det er en økning på 156 % sammenlignet med august 2025. Antall turer i september er også høyt, men 86 112 turer, som er 134 % flere turer sammenlignet med september 2025. Ifølge Kolumbus er det HjemJobbHjem-brukere som står for den største veksten.

Økt tilgjengelighet er den viktigste årsaken til den sterke veksten i bruk av bysyklene. I januar 2026 var det i gjennomsnitt 318 sykler tilgjengelige. I august hadde dette økt til 780 sykler mens det i september var 662 sykler tilgjengelig. Nedgangen i september er midlertidig og henger blant annet sammen med kapasitetsutfordring på verksted. For perioden hittil i år har det vært 503 898 turer med bysykkel. Det er 59 % flere turer enn tilsvarende periode i 2025.

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. Sykler som ikke lenger er kunne settes i stand slik at kravene til sikkerhet var oppfylt eller som av andre årsaker ble vurdert å være «oppbrukt» blir tatt ut av drift permanent.

Kolumbus foretok i 2025 innkjøp av 1000 nye bysykler. Syklene, som ble levert i første kvartal 2026, klargjøres og innrulleres i bysykkelordningen løpende. Når alle de nye syklene er satt i drift vil antall sykler være tre ganger så høy som ved utgangen av 2025. Bedre tilgang til sykler har umiddelbart medført økning i antall turer. Det er også etablert flere ladestasjoner i forbindelse med anskaffelsen av flere sykler.

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 gjennomsnittstemperaturen lå rundt frysepunktet, noe som



medførte mange dager med glatte veier og snødekke som påvirker sykkeltrafikken negativt. Den siste perioden har den positive effekten av økt tilgang på bysykler overskygget betydningen værforholdene.

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.

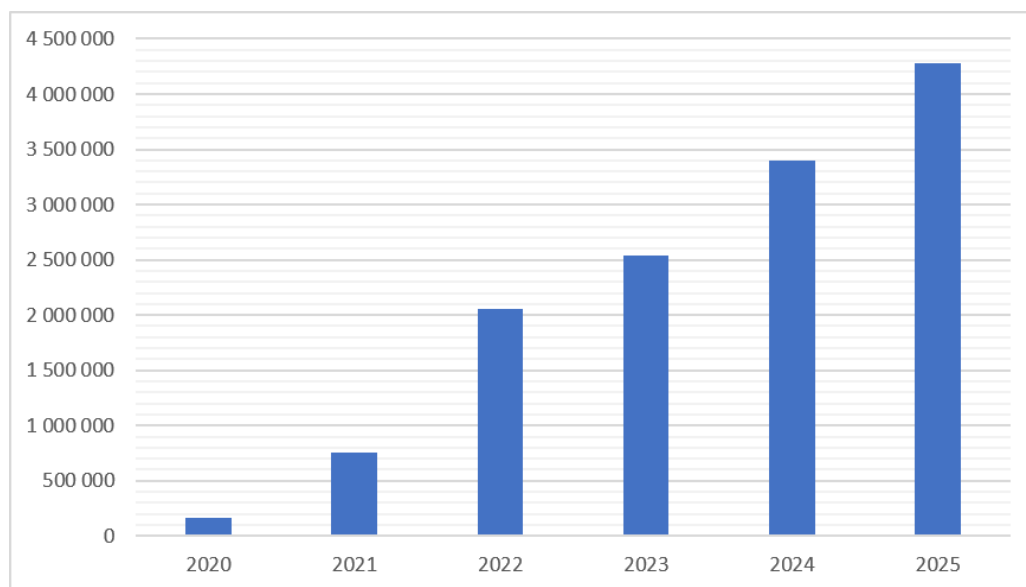


Elektriske sparkesykler

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 tallet 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.



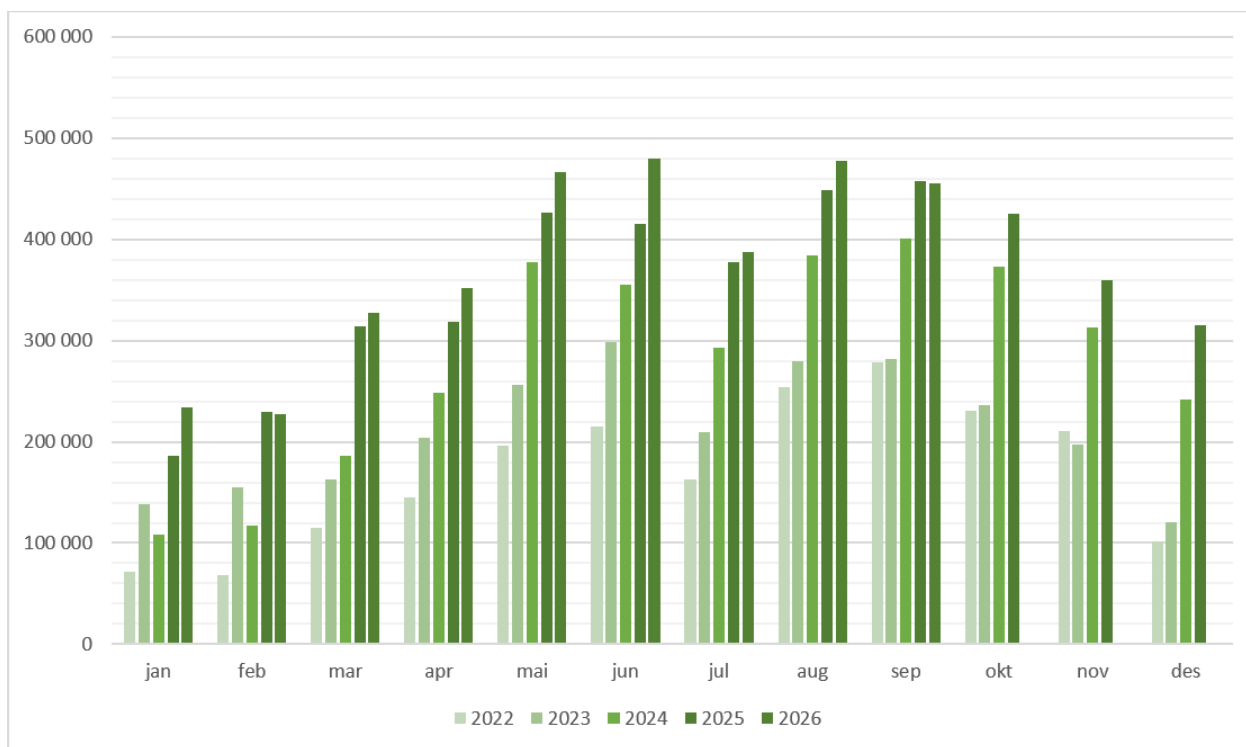
Figur 8a Antall turer med sparkesykkel per år

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 4 274 770 turer. Det er en økning på 26 % sammenlignet med 2024.

Figur 8b viser turer med sparkesykkel per måned i perioden 2022-2026. I september 2026 ble sparkesykkel benyttet på 455 527 turer. Det er 1 % færre turer sammenlignet med september 2025. Hittil i år har det vært 3 407 542 turer med sparkesykkel. Det er 7 % 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.



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

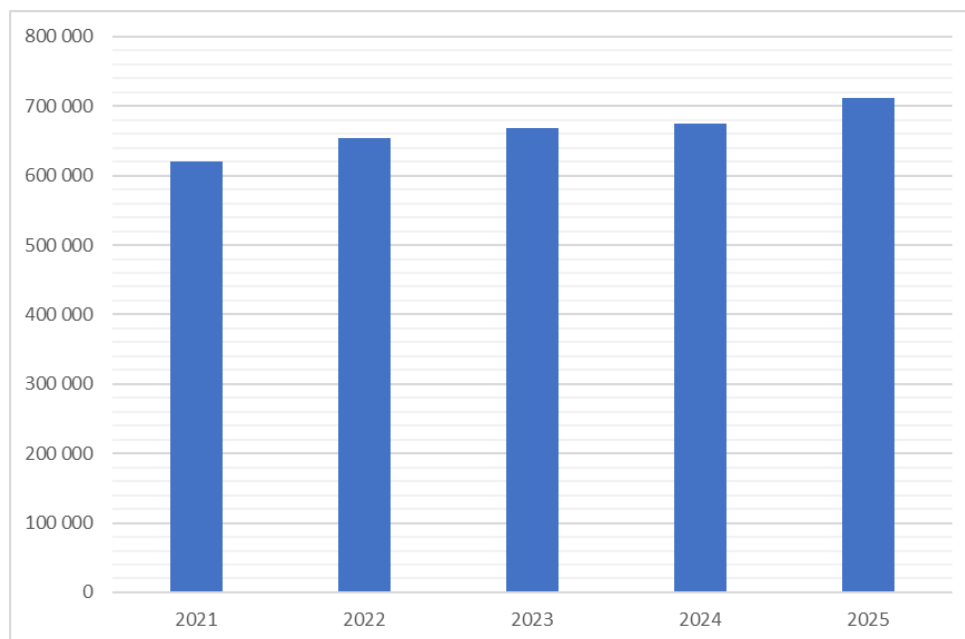
Bysykler og sparkesykler dekker langt på vei samme transportbehov og disse tjenestene må derfor ses i sammenheng. Tilgjengelighet og pris på tjenesten er to av flere faktorer som kan påvirke kundenes valg mellom disse tjenestene.



Parkering

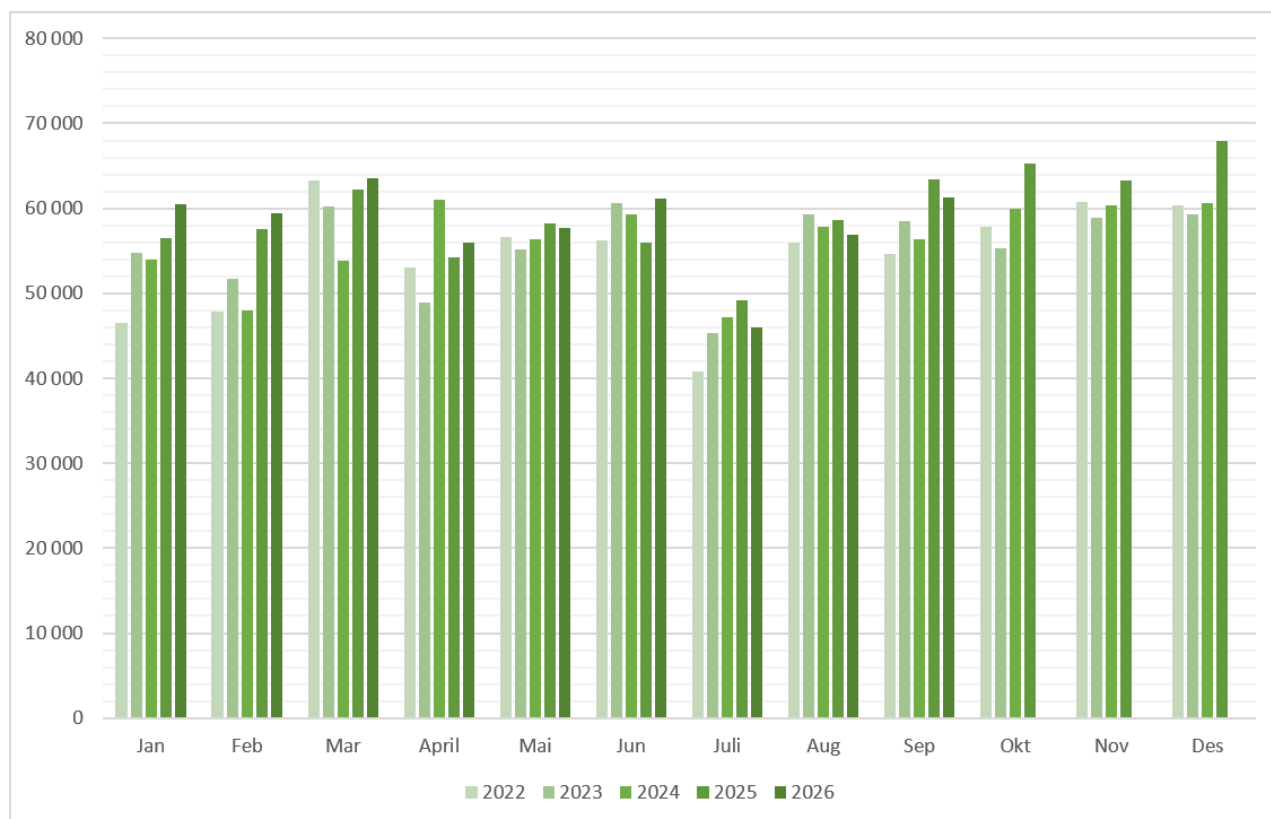
Figurene 10a og 11a viser utviklingen i antall solgte parkeringer per år (via app eller billett) på offentlig parkeringsplasser i sentrum av henholdsvis Sandnes og Stavanger. Figurene 10b og 11b viser antall solgte parkeringer per måned i Sandnes og Stavanger. Ut over de offentlige parkeringsplassene 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.



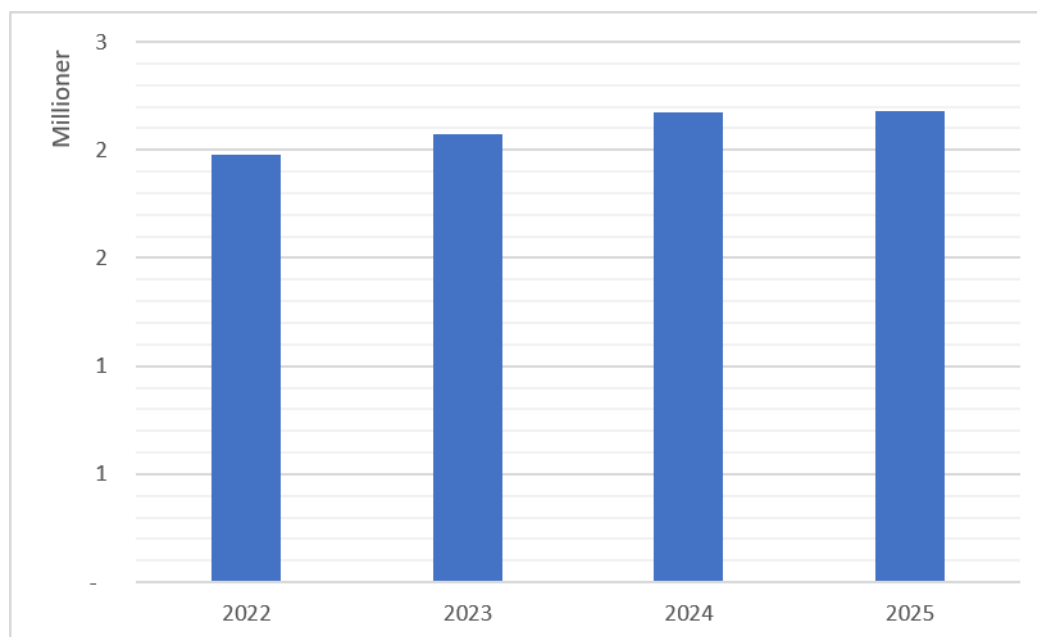
Figur 10b Antall solgte parkeringer pr. måned på offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum

I september 2026 var det 61 344 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Sandnes sentrum. Det er en nedgang på 3,2 % sammenlignet med september 2025. Gjennomsnittlig parkeringstid var ca. en og en halv time.

For perioden hittil i år (per 30. september) har det vært 522 461 parkeringer i Sandnes sentrum. Det er en økning på 1,3 %.



Parkering i Stavanger sentrum



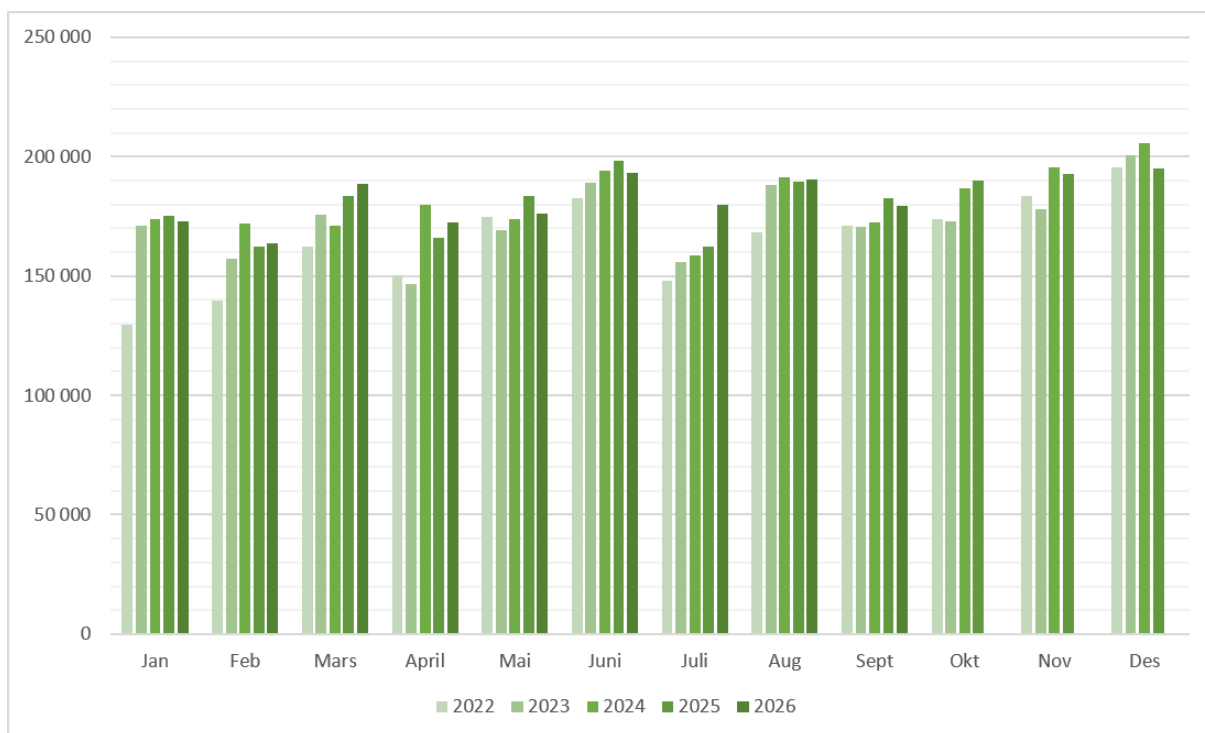
Figur 11a Antall solgte parkeringer per år på offentlige parkeringsplasser i Stavanger sentrum

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.

I september var det 179 573 solgte parkeringer på offentlig parkeringsplass i Stavanger sentrum. Det er en nedgang på 1,6 % sammenlignet med september 2025. For perioden hittil i år har det vært 1 617 297 parkeringer i Stavanger sentrum. Det er en økning på 0,9 %.

Korreksjon av feil:

I Mobilitetsrapporten som ble lagt fram for styringsgruppen den 17. september i år ble det oppgitt for høye tall for antall parkeringer i Stavanger sentrum for perioden mai-juli. Disse tallene er korrigert i denne rapporten.



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