

Mobilitetsstrategien Sandnes 2027-2042



Figur 1 Langata - Utgiver: Normanns kunstforslag - Kilde: https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digifoto_20190729_00137_NB_NKF_10_D_007

Utarbeidet 2025

Av: Anne Sviland, Ragnhild Njå, Katja Hvidsten, Tale Bjelland Hatlenes, Marte Bollestad, Mariann Eeg Olsen, Håkon Auglend, Raul Rosa og Holger Støle

KI er brukt som verktøy til å bearbeide tekst og til oppsummering av dokumenter. Teksten er gjennomgått og kvalitetssikret av forfatterne.

Sammendrag

Mobilitetsstrategien for Sandnes er et kunnskapsgrunnlag om mobilitet i Sandnes og et innspill til ny kommuneplan for Sandnes. Strategien viser at utfordringene er komplekse og krever en helhetlig innsats med ulike tiltak for å løses. Nullvekstmålet er utgangspunktet for strategien, dette innebærer både effektiv arealbruk og at all vekst i persontransport skal tas med kollektiv, gange og sykkel. Målet er å gi innbyggerne et mer effektivt, trygt og bærekraftig transportsystem som samtidig bidrar til å løse andre samfunnsutfordringer.

Viktige grep i strategien:

- **Arealstrategi:** Konsentrere utbygging i sentrum, langs byaksen og i lokalsentre for å redusere transportbehov, legge til rette for korte reiser og gjøre kollektivtilbudet mer effektivt.
- **Helhetlig nett for gående og syklende:** Utvikle et sammenhengende og finmasket nett som gjør det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle, og som samtidig styrker kollektivtilbudet.
- **Kollektiv:** Bidra til utvikling av Bussveien og Jærbanen, og prioritere byutvikling langs kollektivaksene for å bygge et effektivt tilbud som kan betjene mange.
- **Redusere unødvendig bilkjøring:** Redusere unødvendig bilkjøring i sentrums- og boligområder. Dette vil frigjøre kapasitet til kollektiv og næringstransport, samt skape tryggere, roligere og mer attraktive by- og boligmiljøer.
- **Gateutforming:** Utforme gater og byrom som prioriterer mennesker fremfor biler, med grønne kvaliteter, møteplasser og universell utforming.

Effekter som ønskes oppnådd:

- Vi skal få flere til å gå, sykle og reise kollektivt – og færre til å reise med bil.
- Bedre fremkommelighet for næringstransport.
- Tryggere skoleveier, bedre folkehelse og økt trivsel i nærmiljøene.
- Attraktive by- og bomiljø som styrker handel, sosialt liv og Sandnes som by.
- Mindre støy, støv og klimautslipp.
- Arealutviklingen i kommunen skjer primært som konsentrert arealutvikling langs byaksen, sentrum og lokalsenterområdene.

Strategien er både en mobilitetsplan og et byutviklingsgrep: den kobler transport, helse, miljø og livskvalitet til ett felles mål – å gjøre Sandnes til en modig, sunn og attraktiv by for fremtiden.

Innhold

Mobilitetsstrategien Sandnes 2027-2042.....	1
Sammendrag	2
1.0 Innledning	5
2.0 Overordnede rammer og føringer	5
2.1 Nullvekstmålet og hva betyr det for Sandnes	6
2.2 Nasjonal transportplan (NTP).....	7
2.3 Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet	7
2.4 Klima – Klimamelding og Sandnes nye klimastrategi.....	8
2.5 Regionalplan for Nord-Jæren og Søre Ryfylke.....	9
2.6 Folkehelse	10
2.7 Byvekstavtalen og bymiljøpakken (BMP)	10
2.8 Byutredning Nord-Jæren 2025.....	12
2.9 Gåstrategi og sykkelstrategi for Nord-Jæren	12
3.0 Mobilitetsutvikling i Sandnes	13
3.1 Historisk utvikling.....	13
3.2 Utvikling av reisevaner over tid	14
3.3 Transportplanlegging for sentrum.....	15
4.0 Kunnskapsgrunnlag og analyser	16
4.1 Utfordringsbildet	16
4.2 Fagnotat for lokal transport og mobilitet 2019-2035	17
4.3 Lokalisering av bolig og næring i Sandnes	18
4.4 Potensiale for gange og sykkel.....	20
4.4.1 Potensiale for gange, sykkel og kollektiv i Sandnes kommune - NORCE	20
4.4.2 Sykkelpotensial på Nord-Jæren (NORCE 2022).....	22
4.5 Nytt hovednett for sykkel Sandnes kommune 2025	23
4.6 Hovednett for gående – fagnotat 2018	24
4.7 Bildeling.....	25
4.8 Elsparkesykler	25
4.9 Barn og eldre	26
5.0 Mål og strategier	27
5.1 Strategiske grep.....	28
1. Arealstrategi:	28
2. Helhetlig nett for gående og syklende.....	29

3. Kollektiv:.....	31
4. Redusere unødvendig kjøring.....	32
5. Gateutforming.....	35
6.0 Effektmål og indikatorer	37
7.0 Oppsummering.....	38
8.0 Innspill til kommuneplanen	38
8.1 Oppfølgingsoppgaver	39
Referanser	40
Vedlegg 1 Bestemmelser	41
Vedlegg 2 Temakart	44

1.0 Innledning

Hva er mobilitetsstrategien?

Mobilitetsstrategien viser hvordan Sandnes skal sikre god mobilitet til sine innbyggere samtidig som kommunen når viktige og vedtatte mål for samfunnsutviklingen. Mobilitetsstrategien vil bygge videre på “Lokal transport og mobilitetsplan” som ble laget i 2016/17 og gi innspill til kommuneplanens bestemmelser, arealkart og temakart.

Bakgrunnen til mobilitetsstrategien har vært å gi innspill og oppdatert kunnskapsgrunnlag til kommuneplanen. Strategien er derfor tilpasset et overordnet nivå og peker på viktige grep som kan gi måloppnåelse for kommuneplanen. En sentral oppgave for strategien har vært å tilpasse grepene både lokale forutsetninger, overordnede føringer og tverrfaglig kunnskap. Strategien er overordnet og gir ikke alle svar tilknyttet utvikling av transportsystemet, men den peker på viktige retninger og vil fungere som kunnskapsgrunnlag ved planlegging, både innenfor mobilitet og andre fag.

Mobilitetsstrategien handler først og fremst om hverdagsmobiliteten til innbyggerne, men er også et viktig byutviklingsgrep for å skape en kompakt og attraktiv by som støtter omstilling til et lavutslippssamfunn med mindre nedbygging av natur. Dette vil kunne gi innbyggerne aktive liv med bedre folkehelse og kortere reiseavstander.

Visjon for mobilitetsstrategien:

Gående og syklende skal prioriteres først i Sandnes. Gatene og veiene våre skal bidra til å skape attraktive bo- og bymiljø.

Mål: Hovedmålet er å gi innbyggerne et mer effektivt, trygt og bærekraftig transportsystem. Dette skal vi oppnå ved å fokusere på 5 delmål. Innbyggerne skal oppleve at:

1. Det er enkelt, kjekt og trygt å gå og sykle i Sandnes
2. Flere reiser kollektivt med buss, tog og båt.
3. Næringstransporten får bedre fremkommelighet og tilrettelegging
4. Gatene og veiene våre bidrar til å skape attraktive by- og bomiljøer
5. Bilbruken i sentrale områder reduseres

Strategiens rolle:

Mobilitetsstrategien skal være et felles grunnlag for hvordan Sandnes planlegger, prioriterer og tilrettelegger for framtidens reiser. Den skal gjøre det enklere å si ja til tiltak som støtter nullvekstmålet, og nei til tiltak som trekker i motsatt retning.

2.0 Overordnede rammer og føringer

Transportsystemet er en sentral del av våre hverdager og former både byene og livene våre. God mobilitet handler om både muligheten til og opplevelsen av å bevege seg fra a til b. Både reisetid, opplevelse, trygghet, kostnad, klimautslipp og muligheten til å velge mellom ulike reisemidler er faktorer som er viktige når man vurderer mobilitet. Nye overordnede føringer og gjeldende lovverk gir tydelige rammer for hvordan mobiliteten vår skal løses.

Overordnede føringer oppsummert:

- Vi skal få flere til å gå, sykle og reise kollektivt – og færre til å reise med bil.
- Kollektivtransporten skal være effektiv, miljøvennlig og fungere for mange.
- Vi skal prioritere næringstransporten ved å redusere andre bilreiser.
- Vi skal ha et levende og trygt bo og by-miljø - med mindre støy, støv og klimautslipp, bedre trafiksikkerhet og flere møteplasser.
- Arealutviklingen skal være konsentrert og i tråd med nullvekstmålet.

2.1 Nullvekstmålet og hva betyr det for Sandnes

Et sentralt mål i mobilitetsutviklingen som brukes både i byveksttaltalene, nasjonal transportplan og statlige planretningslinjer er målet om nullvekst i byene og byområdene.

Nullvekstmålet er et mål om at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektiv, sykling og gange. Målet gjelder for hele byområdet under ett. Næringstransport, både gods-, varetransport og transport til offentlig og privat tjenesteyting er unntatt nullvekstmålet.

For Sandnes betyr dette blant annet:

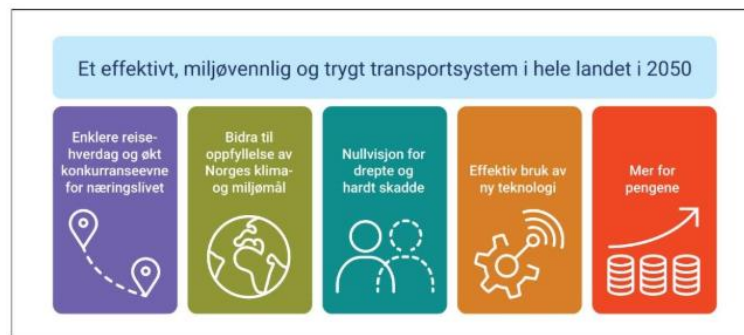
- I 2045 vil vi minst ha 36 450 nye turer hver dag som er utføres som gange, sykling eller kollektivreise.*
- Både effektiv arealbruk og god tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport er verktøy som skal brukes for å oppnå målet.
- Nullvekstmålet gjelder for hele kommunen. Forsand er inkludert gjennom statlige planretningslinjer. I praksis vil dette medføre at sentrale områder må overoppfylle nullvekstmålet ettersom mindre sentrale områder ikke har samme mulighet til å oppnå nullvekst.
- Nullvekstmålet handler ikke bare om å stanse veksten i biltrafikken, men også om å redusere køer og frigjøre veikapasitet – dette krever en reell nedgang i personbiltransporten.
- Målet om mindre kø medfører også et økt fokus på sentrale steder hvor køen befinner seg.
- Mobiliteten må endres i både ny utvikling og den bygde by.

**Befolkningsprognosen for Sandnes anslår at vi blir 98 000 innbyggere i løpet av 2045. Dette tilsvarer en økning på ca. 16% og 13 500 innbyggere. Nasjonal reisevaneundersøkelse viser at befolkningen på Nord-Jæren reiser ca. 2,7 ganger per dag. Dersom ny vekst i transport skal tas med gange, sykkel og kollektiv tilsvarer det $13\,500 \times 2,7 = 36\,450$ flere turer hver dag som tas med gange, sykkel eller kollektivt. Denne veksten i gange, sykkel og kollektiv må tas av både nye og eksisterende innbyggere.*

2.2 Nasjonal transportplan (NTP)

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 er regjeringens overordnede langtidsplan for transport i hele landet. I ny NTP vrir regjeringen innsatsen i retning drift, utbedring og vedlikehold.

NTP 2025-2036 peker på et redusert økonomisk handlingsrom og omstilling for å nå klima- og miljømål. Det overordna målet for transportpolitikken, er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i heile landet.



Figur 2 Målene for transportsektoren (NTP 2025-2036)

Framskrivningene gjennomført i forarbeidene til Nasjonal Transportplan indikerer kraftig vekst i biltrafikken i byområdene og at nullvekstmålet er under press. Det store bildet som framskrivningene viser, er at dagens transportmiddelfordeling forblir mer eller mindre uendret når man legger til grunn en videreføring av dagens politikk med tanke på CO2-pris, veibruksavgift og elbilfordeler. For persontransport vil reiseomfanget fortsatt øke og bilens rolle vil fortsatt dominere, både på korte og lange reiser.

Det pekes særlig på lokale virkemidler som arealpolitikk, parkering og bompenger, og en vil fortsette satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområdene.

I NTP pekes det også på fortsatt støtte til byvekstavgifter. Staten vil prioritere betydelige midler til byvekstavgifter, belønningsavgifter, og tilskuddsordninger som fremmer klima- og miljøvennlig byutvikling.

Les mer her: ([Meld. St. 14 \(2023–2024\) - regjeringen.no](#)).

2.3 Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet

Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet skal sikre en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til effektive planprosesser. Den gir føringer for kommunal og regionalplanlegging og skal bidra til utvikling av bærekraftige samfunn og byer.

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn ved å utvikle kompakte og attraktive byer. Arealbruken skal sikre både god mobilitet og redusert transportbehov. Dette innebærer at kommunen skal legge hovedvekten av veksten i eller i nærheten av større knutepunkter, og samtidig sikre at utviklingen skjer på en bærekraftig og effektiv måte.

Forsand kommune, som tidligere var en del av Sandnes, ble i 2020 slått sammen med Sandnes. Som en del av Sandnes kommune, vil Forsand også omfattes av de samme planretningslinjene. Dette betyr at planleggingen i Forsand skal være i tråd med de nasjonale føringene for bærekraftig arealbruk og mobilitet.

Les mer her: [Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet - Lovdata](#)

For Sandnes kommune betyr dette at man må tilpasse sine kommuneplaner og arealdeler for å være i tråd med de statlige føringene. Dette innebærer endringer i hvordan og hvor nye boligområder, næringsområder og transportinfrastruktur planlegges og utvikles.

2.4 Klima – Klimamelding og Sandnes nye klimastrategi

Klimameldingen 2025

Regjeringen la i april 2025 fram klimameldingen. Innen 2050 skal Norge være et lavutslippssamfunn. Det betyr lave eller ingen utslipp i alle sektorer. Regjeringen foreslår at Norges nye klimamål for 2035 er å redusere utslippene med minst 70–75 prosent sammenlignet med utslippsnivået i 1990.

Klimameldingen er omfattende, og i videre i tekst vises det til klimameldingens omtale av transport: *Transport av personer og gods er essensielt for samfunnet og for verdiskaping. Samtidig beslaglegger transportsystemet store arealer, bruker betydelige mengder energi og gir utslipp av klimagasser, både ved bruk, drift og bygging. Transportplanlegging må gjøres med et langsiktig perspektiv siden beslutninger om infrastrukturprosjekter i dag vil få stor betydning for hvilket transportsystem Norge har i 2050.*

Regjeringen legger vekt på at de negative konsekvensene av transport skal minimeres, og vil innenfor rammen av våre nasjonale og internasjonale klima- og miljømål utvikle transportsystemet for å møte befolkningens og næringslivets behov for transport.

Les mer her: ([Meld. St. 25 \(2024–2025\) Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet](#)).

Klimastrategi for Sandnes kommune 2025-2035

Sandnes kommune har lagt fram første generasjons klimastrategi 2025-2035. Her forklares klimaomstillingen som ligger foran oss: *Klimaomstilling er de endringer vi som samfunn må gjennom for å nå målet om reduserte klimagassutslipp, for å forberede oss på de fysiske endringene, og for å kunne utnytte de positive mulighetene som ligger i arbeidet. Klimaomstillingen kan gi en mer hensiktsmessig innretning av samfunnet, hvor ressurser ikke sløses, sosial ulikhet er mindre og naturen er sterkere.*

Hovedmålet i Sandnes er at Sandnes i 2050 skal være et klimarobust lavutslippssamfunn.

De direkte klimagassutslippene skal være redusert med 55% innen 2030, 75% innen 2035 og 90-95% innen 2050, sammenlignet med 2015.

Statistikk fra Miljødirektoratet viser at siden referanseåret 2015 har vi redusert klimagassutslippene i Sandnes kommune med 6%.

Klimastrategien for Sandnes dekker mange ulike temaer blant annet mobilitet. Her peker den på følgende:

Kommunen skal legge til rette for å:

- Reduserer transportbehovet og bidra til å endre reisevaner og teknologi
- Ha korte avstander til hverdagens gjøremål, for å redusere arealinngrep til transportinfrastruktur og bebyggelse.
- Sikre at fellesfunksjoner som betjener større områder skal legges slik at de lett kan nås med klimavennlig transport.

Det er videre flere underpunkter som er i samsvar overordnede føringer og som understøtter mobilitetsstrategien.

Les mer her: [Klimastrategi for Sandnes kommune 2025-2035.pdf](#)

2.5 Regionalplan for Nord-Jæren og Søre Ryfylke

Regionalplanen er en langsiktig plan for bolig-, areal- og transportutvikling for Jæren og Søre Ryfylke. Planens visjon er å skape en bærekraftig og endringsdyktig region. Den gir rammer og retningslinjer for hvordan arealene i regionen bør brukes, med særlig vekt på:

- Samordnet utvikling av boliger, næringsområder og transport
- Sikre gode sentrum og by- og tettstedsutvikling
- Bevare viktige landbruksområder og naturverdier
- Legge til rette for effektiv og miljøvennlig transport

Planen legger føringer for hvordan kommunene skal styre utbygging og arealdisponering. Dette inkluderer parkeringsnorm og norm for felles uteoppholdsareal. Målet er blant annet å:

- Konsentrere ny utbygging innenfra og ut, slik at sentre og byområder blir tettere og mindre areal brukes unødvendig
- Unngå spredt utbygging på dyrket mark
- Styrke kollektivtransport og gjøre det enklere å velge sykkel og gange fremfor bil

Planen gir retningslinjer og faglige råd som kommunene og fylkeskommunen skal legge til grunn når de lager egne planer og tar beslutninger. Planer som strider med regionalplanen gir grunnlag til innsigelse fra fylket.

Ler mer her: [Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke](#)

2.6 Folkehelse

Folkehelsearbeid handler om å legge til rette for en samfunnsutvikling som både motvirker sosiale ulikheter og fremmer god helse og trivsel i befolkningen. Helsefremmende lokalsamfunn har stor betydning for både fysisk og psykisk helse. Målet om å få flere til å bruke aktive reisemåter som gange, sykkel og kollektiv er felles for både folkehelse og mobilitet.

Gange og sykling – en investering i helse

Helsedirektoratet anbefaler at kommunene planlegger for bo- og nærmiljøer som stimulerer til fysisk aktivitet, særlig gjennom daglige gjøremål som reiser til fots eller med sykkel (Helsedirektoratet, 2025). Når hverdagsreisen blir en naturlig arena for aktivitet, bidrar det til bedre fysisk form, redusert risiko for livsstilssykdommer og fremme god psykisk helse (Helsedirektoratet, 2025). For eldre innbyggere er dette særlig viktig. Et sammenhengende, finmasket og trygt nettverk av gang- og sykkelveier gjør det lettere for eldre å være selvhjulpne og aktive i nærmiljøet. Det gir økt mulighet til å bo lengre hjemme og deltakelse i sosiale fellesskap, noe som styrker både helse og livskvalitet (Helsedirektoratet, 2025).

Kollektivtransport som folkehelsefremmede

Et godt kollektivtilbud bidrar til god folkehelsen på flere måter. For det første innebærer de fleste kollektivreiser at man går eller sykler til og fra holdeplassen, og dermed bygger fysisk aktivitet naturlig inn i hverdagen (Helsedirektoratet, 2025). For det andre reduserer kollektivtrafikk bilbruk, noe som gir mindre støy, lavere luftforurensning og tryggere bomiljøer. Et tilgjengelig og pålitelig kollektivsystem er avgjørende for sosial inkludering, særlig for barn og unge, eldre og personer uten bil.

Opplevelseskvalitet i nærmiljøet

Det handler ikke bare om å ha en vei å gå, sykle eller reise kollektivt, men om hvordan disse transportformene oppleves. Grønne snarveier, stier med vegetasjon, gode lysforhold og variasjon i omgivelsene skaper en helt annen opplevelse enn å ferdes langs grå og monotone traseer. Når transportveien blir en positiv opplevelse i seg selv, øker motivasjonen til å velge gange, sykkel eller kollektiv framfor bilen (WHO - World Health Organization, 2016). Trivsel i nærmiljøet er derfor viktige virkemidler i folkehelsearbeidet. Flere studier viser at tilgang til grønne områder og natur i hverdagen reduserer stress, styrker den mentale helse og gjør det enklere å opprettholde gode aktivitetsvaner (Helsedirektoratet, 2025).

En satsing på gange, sykkel og kollektivtransport i Sandnes er viktig både for mobiliteten og folkehelsen til innbyggerne i kommunen. Tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv er derfor også en investering i innbyggernes helse, i livskvalitet for både unge og eldre, og i en bærekraftig samfunnsutvikling som legger til rette for grønne, trygge og helsefremmende nærmiljø.

2.7 Byvekstavtalen og bymiljøpakken (BMP)

Sandnes kommune signerte i desember 2019 byvekstavgift for Nord-Jæren for perioden 2019-2029. I denne byvekstavgiften tas det utgangspunkt i rammene og prioriteringene i Nasjonal transportplan 2018-2029. Byvekstavgiften styres gjennom Bymiljøpakken for Nord-Jæren.

Målet for Byvekstavtalen 2019-2029 er:

- Nullvekstmålet: Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykling og gange.
- God framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringstransport.

Bymiljøpakken har et budsjett på 41 milliarder kroner til prosjekter som skal gi bedre framkommelighet og en enklere hverdag. Prosjektene innebærer bygging av bussveien, sykkelstamveien, nye veier for dem som kjører og tryggere veier for dem som går og sykler. Staten går inn med midler i Bymiljøpakken gjennom byvekstavtalen og Nasjonal transportplan. I tillegg bidrar Rogaland fylkeskommune og kommunene med cirka 2,7 milliarder kroner i momsrefusjon.

Les mer her: [Om oss - Bymiljøpakken](#)

Gjennom bymiljøpakken har vi blant annet fått:

- Bussveien som er et viktig byutviklingsprosjekt og viktig for både kollektiv, sykkel og gange.
- Sykkelstamveien, en sammenhengende sykkelforbindelse mellom Sandnes og Stavanger, som også betjener Forus og Ullandhaug.
- Oppgradering av Oalsgata.
- Trafikksikringstiltak ved Giske, Høyland, Øygard, Riska og Skeiane ungdomsskoler.
- Oppgradering av Skeiane og Sandnes togstasjon.
- Oppgradering av Ruten kollektivterminal
- Oppgradert gangforbindelse i sykehusparken på Trones.
- Oppgraderinger i Elvegata
- Sykkelfelt i Austråttbakken
- Oppgraderinger av gangveier ved skoler og idrettsområder.



Figur 3 Bildet viser resultatet av bymiljøpakkeprosjektene ved Sykehusparken, Eidsvollsgata X Kirkegata og Austråttbakken.

Les mer her: [Dette har vi bygget - Bymiljøpakken](#)

2.8 Byutredning Nord-Jæren 2025

Hensikten med byutredningen på Nord-Jæren har vært å belyse virkemidler for å oppfylle målet om nullvekstmål. Byutredningen ledes av Statens vegvesen og skal være et kunnskapsgrunnlag for kommende reforhandling av byveksttalen.

I utredningsarbeidet er det lagt opp til å vise effekten av ulike tiltakspakker. I Nasjonal transportplan 2025-2036 er bompenger, parkeringsrestriksjoner og arealbruk fremhevet som viktige virkemidler for å nå nullvekstmålet, sammen med en videre satsing på kollektivtransport, sykling og gange.

Hva viser byutredningen 2025?

Bo- og arbeidsmarkedsregionen har høy pendleraktivitet på tvers av kommunegrensene, og strekker seg ut over kommunegrensene på Nord-Jæren (Stavanger, Sandes, Sola, Randaberg). Analysene av reisestrømmer omfatter også personreiser til og fra avtaleområdet fra de omkringliggende kommunene (Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Strand, Kvitsøy).

Innledende analyser av trafikktviklingen i kommunene på Nord-Jæren viser at personbiltrafikken vil øke med 14 % frem til 2036 og med 20 % til 2050, dersom det ikke iverksettes tiltak for å redusere personbiltrafikken. Økningen skyldes ikke flere kjøreturer, men at hver kjøretur blir lengre.

Det er gjennomført analyser av enkeltvirkemidler (*Utdrag*) som viser at:

- Parkeringsavgift har svært stor effekt for reduksjon av personbiltrafikken.
- Bompenger reduserer også personbiltrafikken en del dersom en har dobbelt takst i rushtiden og fjerner elbil rabatten.
- Kompakt arealbruk i bybåndet gir noe effekt, det samme gjør forbedret tilbud i kollektiv, sykkel og gange

Byutredningen vil vise effekt av følgende virkemiddelpakker:

1. Hovedvekt på gang, sykkel- og kollektivtiltak
2. Hovedvekt på bilregulerende tiltak (parkering, bompenger)
3. Kombinasjon av pakke 1 og 2
4. Fortetting av bosatte og ansatte i kombinasjon med pakke 3

Virkemiddelpakkene er satt sammen på en måte som gjør at hver virkemiddelpakke skal vise hvordan man kan oppnå nullvekst i personbiltrafikken.

Byutredningen vil legges frem i styringsgruppen for bymiljøpakken høsten 25, og går videre på en høringsrunde og legges fram til Samferdselsdepartementet på nyåret 2026.

2.9 Gåstrategi og sykkelstrategi for Nord-Jæren

Nord-Jæren har vedtatt både en gå-strategi og en sykkelstrategi. Strategiene er grunnlag for samarbeid mellom kommunene på Nord-Jæren og skal sette gange og sykkel på dagsorden.

Gåstrategi for Nord-Jæren

Gåstrategi for Nord-Jæren ble vedtatt i 2022 og har som mål å få flere til å gå mer i hverdagen for å bidra til bedre folkehelse, et triveligere bymiljø og oppnå nullvekstmålet i transportsektoren. Strategien løfter fram gåing som en viktig og likeverdig transportform, ikke bare som fritidsaktivitet. Innen 2033 skal minst hver fjerde reise på Nord-Jæren være til fots.

For å nå målet foreslås åtte satsingsområder som spenner fra bedre planlegging og kortere avstander til attraktivt bymiljø, god belysning, helhetlige gangforbindelser og godt vedlikehold året rundt. Like viktig er holdningsarbeid som skal gjøre det naturlig å velge å gå framfor å kjøre bil, særlig på korte reiser. Strategien er forankret i Bymiljøpakken og innebærer tett samarbeid mellom kommunene på Nord-Jæren, fylkeskommunen og statlige aktører.

Les mer her: [Gastrategi_20230228_lavopplosning.pdf](#)

Sykelstrategi for Nord-Jæren

Sykelstrategi for Nord-Jæren har som mål å gjøre sykling til en trygg, effektiv og attraktiv del av hverdagsreisen for alle innbyggere i regionen. Strategien bygger på nullvekstmålet og skal bidra til å redusere bilbruk, kø, utslipp og støy. Hovedmålet er å øke sykkelandelen fra 7 til 15 prosent innen 2032, med særlig vekt på arbeids- og skolereiser. For å nå dette skal det etableres et sammenhengende, trygt og godt vedlikeholdt sykkelnett der 80 prosent av befolkningen bor mindre enn 200 meter fra et sykkelanlegg.

Strategien vektlegger tre hovedgrep: fysisk tilrettelegging av infrastruktur, god drift og vedlikehold, samt informasjon og kampanjer som fremmer sykkelkultur og kunnskap. Den understreker også betydningen av samarbeid mellom kommuner, fylkeskommune, Statens vegvesen og Kolumbus, og skal revideres jevnlig for å sikre måloppnåelse og oppdatert kunnskap.

Les mer her: [Vedlegg-7-Sykelstrategi_nord_jaeren_rev.29.11.22.pdf](#)

3.0 Mobilitetsutvikling i Sandnes

Sandnes har i flere tiår hatt en aktiv rolle i utviklingen av transportsystemet på Nord-Jæren. Fra de første transportplanene på 1980-tallet til dagens arbeid med byvekstavtalen, har målet vært det samme: å sikre god fremkommelighet og bedre balanse mellom ulike reisemidler.

Utviklingen viser imidlertid at bilen fortsatt dominerer hverdagsreisene, til tross for betydelig utbygging av gange-, sykkel- og kollektivinfrastruktur. Dette kapitlet oppsummerer hvordan mobiliteten i Sandnes har utviklet seg, og hvilke grep som er tatt for å styrke de miljøvennlige transportformene.

3.1 Historisk utvikling

Sandnes kommune fikk sin første transportplan i 1989 og her var utvikling av hovedveinettet, sykkel, gange og kollektiv viktige tema. Gjennom bompengepakken Jæren pakke 1 og

Bymiljøpakken har en bygget ut hovedveinettet i Sandnes og regionen. Dette gjelder utbygging og siden utvidelse av E 39, etablering av omkjøringsveien Rv 444 mellom Smeaheia og Skjæveland, ny omkjøringsvei mellom Vatnekrossen og Hove (tidligere del av Rv 13 nå fv. 516). Ny forbindelse mellom Skjæveland og Foss-Eikeland i sør som erstatter Fv 505 gjennom Ganddal. Dette er første del i en tverrforbindelse som nå planlegges videre til E 39 på Osli/Bråstein.

Det å legge hovedveinettet utenom sentrum var et sentralt grep som ble foreslått i Transportplan for Sandnes. Planen var å etablere en ytre ringvei som skulle fullføres med en forbindelse mellom Vatnekrossen og E 39 ved Kvadrat som ble kalt Gandsfjordforbindelsen. Denne ble imidlertid skrinlagt bla. på grunn av kostnader og de konsekvenser den medførte.

Gjennom 80 og 90-tallet ble sykkelveinettet bygget ut til de ulike bydelene, ofte i sammenheng med utbyggingen av hovedvann- og avløpsnett. I 1991 ble Sandnes, sammen med Tønsberg/Nøtterø, utpekt som nasjonale sykkelbyer. Det første sykkelbyprosjektet ble bygget i sentrum og gikk fra krysset mellom Strandgata og Langgata i nord til krysset mellom Jærveien og Telthusveien i sør ved Sandnes gamle rådhus. Flere gang- og sykkelveier og sykkelfelt ble bygget samtidig som det også kom sykkelparkeringsplasser og opplæring i bruk av sykkel i skolene i Sandnes. Likevel har sykkelandelen holdt seg lav, og utbyggingen av sykkelveinettet har vært ujevn og fragmentert.

3.2 Utvikling av reisevaner over tid

Sandnes har gjennom de siste 50 år vært preget av sterk vekst og en ung befolkning. I tillegg er vi en kommune som har en delvis spredt bebyggelse med mye landbruks- og friluftsanser. Den spredte utbyggingen har medført stor avhengighet av bilen som transportmiddel. Det har siden starten av 1990-tallet vært økt fokus på å endre transportmiddelfordelingen. Dette er imidlertid en prosess som tar lang tid og som blir påvirket av mange faktorer.

Reisemiddel/År	1998	2005	2012	2013/14*	2018**	2019**	2023
Gange	13	11	13	15	20	21	18
Sykkel	5	5	5	4	7	8	5
Kollektiv	7	6	5	7	10	10	9
Bil	74	77	68	63	53	50	53
Bilpassasjer			7	10	9	9	12
Mc			1				
Annet	1	1	1	1	1	1	3

*Omegn til Bergen/Trondheim/Stavanger ; ** Nord-Jæren

Tallene viser at Sandnes har hatt positiv utvikling i miljøvennlige reisemidler, men framgangen har stagnert de siste årene.

3.3 Transportplanlegging for sentrum

Gjennom tiden er det etter transportplan for Sandnes blitt utarbeidet gatebruksplan for Sandnes sentrum. Den første fikk vi i 1997. I 2002 ble det vedtatt å starte en revisjon av denne og vi fikk en ny for perioden 2011 – 2025.

GATEBRUKSPLAN 2011-2025

Planens hovedgrep er:

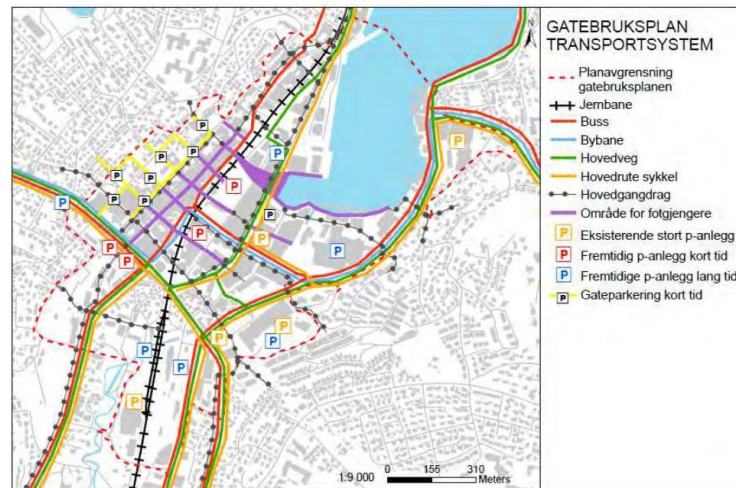
1. Prioritering av kollektivtrafikken inn til og gjennom sentrum – kollektivfelt i Oalsgata, Gravarsveien, Hoveveien og Skjpperogata. Kollektivraser i St Olavs gate (mellom Oalsgata og Julie Egges gate) og Julie Egges gate (mellom St Olavs gate og Gravarsveien).

2. Nye offentlige tilgjengelig parkeringsanlegg – korttids parkering under Ruten og i Vålgsgata og langtidsp-anlegg på infartsveier til sentrum.

3. Utvikling av tverrgatene til Langgata, og sentrale byrom på Ruten, Olav Vs plass og Vågen.

I tillegg anbefaler planen:

- Strategi for varelevering i sentrum
- Revidering av parkeringspolitikk og parkeringsvedtekter i Sandnes kommune med utdypende utredning av fremtidig parkeringstilbud i sentrum.



Illustrasjon hentet fra Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011-2015

Figur 4 Gatebruksplanen fra 2011.

Kommunedelplan for sentrum ble utarbeidet parallelt med kommuneplan 2007 -2020, og er et dybdeområde i denne. Planen ble vedtatt av bystyret i Sandnes 16.oktober 2007. Bakgrunnen for å utarbeide gatebruksplan for Sandnes sentrum er bystyrets vedtak om at analyser av forhold som angår transport, parkering, gatebruk, samt konsekvenser av fremtidige tiltak innenfor og utenfor planområdet, skulle prioriteres som en direkte oppfølging av kommunedelplan for sentrum.

I forbindelse med kommuneplanrevisjonen til kommuneplan for Sandnes 2015 – 2030 ble det utarbeidet en lokal transport- og mobilitetsplan som var et faglig grunnlag for kommuneplanen. Denne er oppsummert i kapittel 4.2.

I 2023 fikk vi den gjeldende byroms- og gatebruksplanen for Sandnes sentrum. Her er målet

“Denne planen skal utgjøre et viktig grunnlag for utviklingen av Sandnes sentrum. Planen vil blant annet fremlegge anbefalinger for tilrettelegging av ulike trafikantergrupper i Sandnes sentrums gater, samt synliggjøre Sandnes kommunes ambisjoner for de offentlige byrommene.”

Prinsippene om større vekt på gående, syklende og kollektivreisende er noe som er felles for utviklingen av gatebruksplanene. For bil så skal en kunne komme til sentrum, men det skal være vanskelig å kjøre gjennom sentrum. Denne trafikken skal bruke det overordnede veinettet som er bygget rundt sentrum. I den siste versjonen er det lagt større vekt på byrommene i sentrum og utvikling av disse.

Den siste gatebruksplanen legger større vekt på byliv og opplevelse: gater og byrom skal være levende og grønne, ikke bare effektive transportkorridorer. Dette markerer et tydelig skifte fra trafikkplanlegging til stedsutvikling.

4.0 Kunnskapsgrunnlag og analyser

Sandnes står i dag overfor et komplekst utfordringsbilde som påvirker hvordan byen kan utvikle mobiliteten framover. De viktigste innsiktene fra fagrapporter og analyser handler om mennesker, klima, arealbruk og transportsystem – og hvordan disse henger sammen.

4.1 Utfordringsbildet

Mobilitet og transportsystem

Personbilbruken har økt kraftig de siste tiårene, og bilen dominerer fortsatt reisevanene i Sandnes. Dette skaper kø, reduserer trafikksikkerheten og legger press på både bymiljø og natur.

Alternativene til bil er ikke sterke nok til å konkurrere med bilen. Sykkelveinettet er fragmentert og mange steder av lav kvalitet. Manglende sammenheng og separering gjør det mindre attraktivt å sykle, og høy biltrafikk gjør mange gater lite attraktive.

Kollektivtilbudet er under økonomisk press, og gir ikke tilstrekkelig dekning eller frekvens utenfor de mest sentrale aksene. Store prosjekter som Bussveien og Jærbanen skal styrke tilbudet. Samtidig krever hverdagsmobiliteten stabile og pålitelige løsninger også utenfor sentrale aksene – også på kvelder og i helger.

Delingsmobilitet er et område med potensial, men spredt bystruktur og høy bileierandel gjør det krevende å etablere bildeling i regionen.

Sosiale og demografiske endringer

Forskjellene i levekår og inntekt øker, og dette påvirker tilgangen og kvaliteten på mobilitet. For noen er bilen en nødvendighet, mens andre er avhengige av et godt kollektivtilbud for å kunne delta i arbeids- og samfunnsliv. Uten rimelige og robuste transportløsninger kan ulikheten forsterkes.

Samtidig blir befolkningen eldre. Dette gir nye behov for universell utforming, kort avstand og tilgang til tjenester og trygg mobilitet i nærmiljøet. Mange eldre ønsker og forventer å bo hjemme lengst mulig, og da må både mobilitetsløsninger og parkeringstilbud tilpasses. Dialog med hjemmetjenesten peker særlig på behovet for å sikre tilstrekkelig gjesteparkering til tjenesteytere.

Klima, miljø og natur

Transportsektoren er en av de største kildene til klimagassutslipp i Sandnes, samtidig som veitrafikken gir støy, svevestøv og lokale luftforurensninger. Selv om utslippene gradvis reduseres, går endringen ikke raskt nok til å nå klima- og nullvekstmålene.

Byen vokser samtidig som arealpresset øker. Det er konflikt mellom behovet for boliger og næringsarealer på den ene siden, og bevaring av matjord og natur på den andre. En effektiv arealbruk er derfor helt avgjørende for å kombinere vekst med miljøhensyn.

By- og arealutvikling

Utbyggingsmønsteret i Sandnes er i endring. Mens byen er preget av spredt feltutbygging, skjer det nå en gradvis overgang til mer bymessig fortetting langs byaksen og i lokalsentrene. Denne utviklingen gir et bedre grunnlag for å satse på gange, sykkel og kollektivtransport, men også store utfordringer i omstillingsfasen.

Samtidig har mye av kommunen fortsatt spredt bebyggelse og store avstander, som gjør det vanskelig å etablere effektive alternativer til bilen. Denne todelingen mellom kompakt byutvikling og spredt bosetting er en av de viktigste utfordringene for Sandnes framover.

Oppsummert

Utfordringsbildet for Sandnes viser at mobilitet ikke kan sees på som et isolert tema. Utviklingen av transportsystemet gir konsekvenser for sosioøkonomiske forhold, klima, jord- og naturvern og byutvikling. Skal vi lykkes med å bygge både et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem og en inkluderende, sunn og attraktiv by, må vi se på sammenhengende mellom by- og transportutvikling.

4.2 Fagnotat for lokal transport og mobilitet 2019-2035

Den lokale transport- og mobilitetsstrategien for Sandnes ble laget som et grunnlagsdokument for ny kommuneplan og byvekstavtale på Nord-Jæren. Planen tar utgangspunkt i nullvekstmålet, som innebærer at personbiltrafikken ikke skal øke fra nivået i 2012 til tross for befolkningsvekst. For å nå dette må 140 000 nye daglige reiser frem mot 2030 skje med kollektivtransport, sykkel eller gange. Strategien fremhever behovet for en mer bærekraftig og helsefremmende mobilitet, der miljøvennlige reisemidler blir attraktive alternativer til bil. Visjonen «Sandnes – i forandring til moderne, sunn mobilitet» skal speile et skifte fra bilbasert transport til mer aktive og klimavennlige reiseformer.

Planen foreslår fire hovedstrategier som må virke sammen:

- Utbygging av infrastruktur for gange, sykkel og kollektivtransport
- Restriktive tiltak som bompenger og parkeringsbegrensninger
- Kunnskaps- og motivasjonsarbeid for å endre reisevaner
- Arealutvikling som fremmer korte avstander og samordnet planlegging.

Det legges opp til en differensiert innsats i ulike deler av kommunen, der byområdene langs Gandsfjorden (som Trones, Lura og Ganddal) har størst potensial for å redusere bilandelen, mens de mer rurale områdene fortsatt må legge til rette for bilbruk. Strategien understreker viktigheten av tett samarbeid mellom Sandnes kommune, fylkeskommunen og statlige aktører gjennom Bymiljøpakken og byvekstavtalen, og peker på behovet for jevnlig oppfølging, konkrete tiltak og evaluering for å sikre fremdrift mot nullvekstmålet.

Les mer om fagnotat her: [Fagnotat for lokal transport og mobilitet](#)

Fagnotatet danner grunnlaget for ny mobilitetsstrategi.

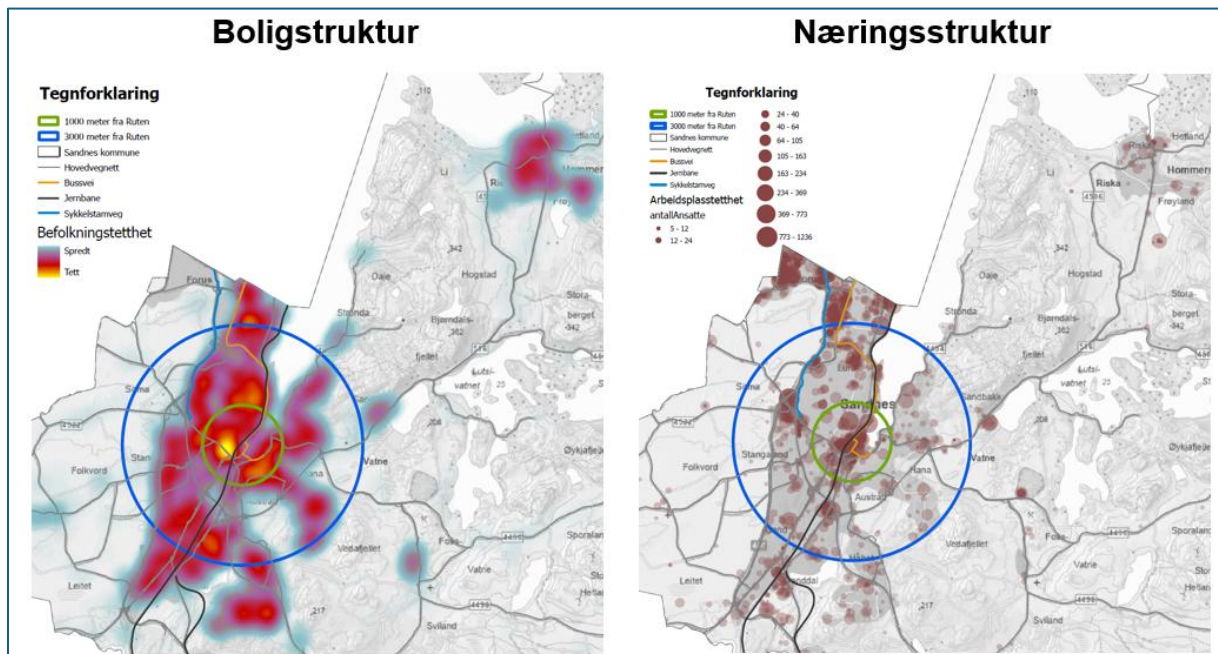
4.3 Lokalisering av bolig og næring i Sandnes

Heatmapanalyser av bolig- og næringsstruktur

Lokaliseringen av boliger og arbeidsplasser danner bolig- og næringsstrukturen til Sandnes. Disse strukturene kan gi oss innblikk i både hvor transportbehovet er størst og muligheten innbyggerne har til å gå, sykle og reise kollektivt til arbeid.

Sandnes sentrum er stedet med høyest tilgjengelighet, det vil stedet hvor flest mobilitetstilbud fører til. Sandnes sentrum har korte gang og sykkelavstander til tilgrensende bydeler i tillegg til både buss og togtilbud. Det er også her kommunen har mål om størst fortetting, både av arbeidsplasser og boliger. Nye analyser tar derfor utgangspunkt i avstand til Sandnes sentrum.

Analyser av bolig og næringsstrukturen viser at både sentrum og byaksen har korte avstander mellom arbeidsplasser og boliger. Dette gir et stort potensial for en økt andel gående, syklende og kollektivreisende i disse områdene.



Figur 5 Figuren viser heatmap-analyse av bolig- og næringsstrukturen i Sandnes.

Tallene for boligstrukturen viser at 14% av befolkningen bor innenfor 1km fra sentrum, og 61% bor innenfor 3km fra sentrum. Dette viser at Sandnes har en betydelig andel innbyggere i kort avstand til Sandnes sentrum. Ser man på kartet (figur 5) kan man også se at bydelene Gandal, Bogafjell og Lura ligger rett utenfor 3km radien.

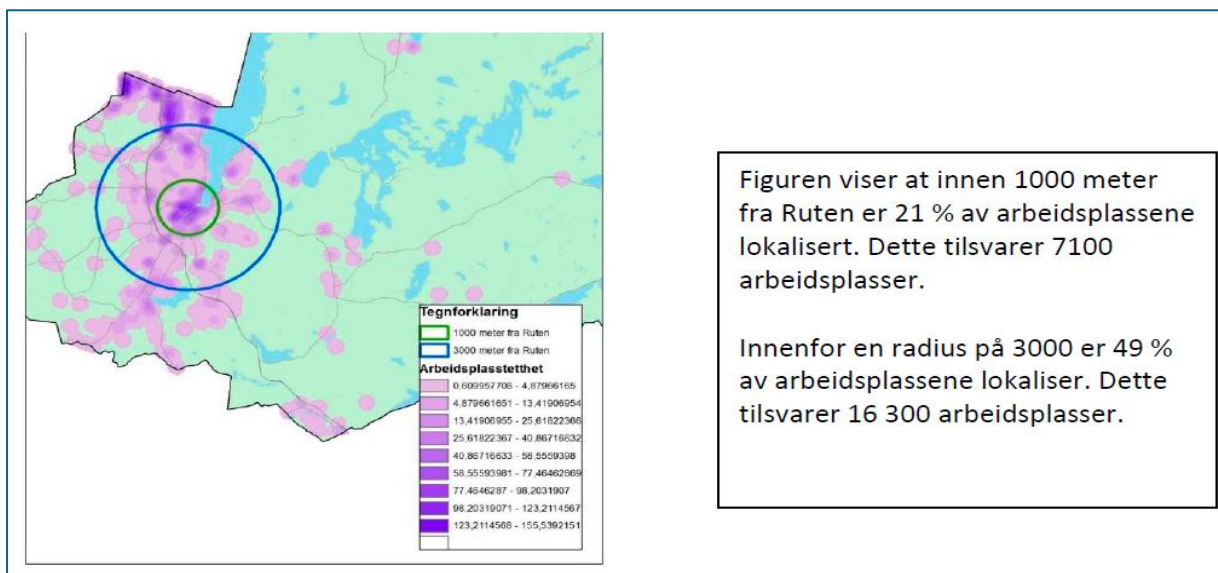
Tallene for næringsstrukturen viser at 19% av arbeidsplassene ligger innenfor 1km fra sentrum, og 51% innenfor 3km. Disse tallene viser en noe høyere andel av arbeidsplassene enn boliger innenfor 1km fra sentrum. Kartet (figur 5) viser at en god del av arbeidsplassene er lokalisert på Forus.

	Innenfor 1 km fra Ruten	Innenfor 3 km fra Ruten
Antall personer bosatt	12 174	52 110
Andel bosatt i Sandnes	14 %	61 %
Antall bedrifter med minst 5 ansatte	359	919
Andel bedrifter i kommunen	21%	54%
Antall ansatte (i bedrifter med minst 4 ansatte)	9431	25 565
Andel ansatte	19%	51%

Tabell 1 - Tabellen viser tall for analysen av bolig- og næringsstrukturen i Sandnes (figur 5).

En tilsvarende analyse ble gjennomført i 2014, se figur 6. Sammenligner vi tallene for arbeidsplasser kan vi se utviklingen over tid. Antallet ansatte innenfor 1km fra sentrum har økt fra ca. 7100 til 9431, men andelen ansatte er redusert fra 21% til 19%. Innenfor 3 km fra sentrum har antallet ansatte økt fra 16 300 til 25565 og andelen ansatte har økt fra 49% til 51%.

Det er positivt at antallet ansatte har økt både innenfor 1 km og 3 km fra sentrum. Dette betyr at flere har gode muligheter til å gå, sykle eller reise kollektivt til sin arbeidsplass. Samtidig har Sandnes fortsatt et potensial i øke andelen sentrale arbeidsplasser.



Figur 6 Heatmap-analyse for arbeidsplasser i Sandnes fra 2014.

Kostnaden av byspredning

Internasjonal forskning viser at spredt, bilbasert utbygging gir langt høyere kostnader for samfunnet over tid enn tett kompakt byutvikling. Det som ofte fremstår som “rimelige boliger” og “billig areal”, realiseres senere som økte driftsutgifter, høyere transportkostnader, klimagassutslipp og tap av naturverdier. *Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs and Identifying Innovations* (Sustainable Prosperity, 2013) (Thompson, 2013) viser at tettere sentral utbygging gir lavere livsløpskostnader, bedre ressursutnyttelse og høyere samfunnsøkonomisk avkastning per investert krone.

Rapporten viser at drift og vedlikehold i lavtette områder kan være mer enn dobbelt så dyrt som i høyere tetthet, og at byer som Calgary og Halifax har beregnet betydelige ekstrakostnader ved spredt vekst (bl.a. over 11 mrd. CAD i økte kapitalkostnader i Calgary og mer enn tredoblet kostnad per husholdning i lavtette områder i Halifax). Studien viser også at bilavhengige områder skaper høyere samfunnskostnader gjennom økte transportutgifter, større belastning på vegsystemet og høyere miljø- og helseeffekter.

Selv om den kanadiske studien er utarbeidet i en annen nasjonal kontekst, beskriver den økonomiske mekanismer som også gjelder i Norge. Kostnadene ved spredt utbygging oppstår på flere nivåer – og de fleste er usynlige i budsjettene fordi de fordeles over tid, mellom sektorer og mellom ulike aktører.

Rapporten tydeliggjør at byspredning utgjør en strukturell økonomisk belastning for både kommunen, innbyggere og samfunnet som helhet. Analyse av kostnader i Calgary, Halifax, London og Edmonton viser at mer kompakt utbygging reduserer både investerings- og driftskostnader betydelig. Rapporten fremhever at spredt utbygging påfører kommunene store, langsiktige infrastrukturforpliktelser og svekker økonomisk bærekraft. På tvers av casene viser studien at fortetting gir lavere livsløpskostnader og bedre samfunnsøkonomisk avkastning enn spredte vekstmønstre.

Les mer her: [sp_suburbansprawl_oct2013_opt.pdf](#)

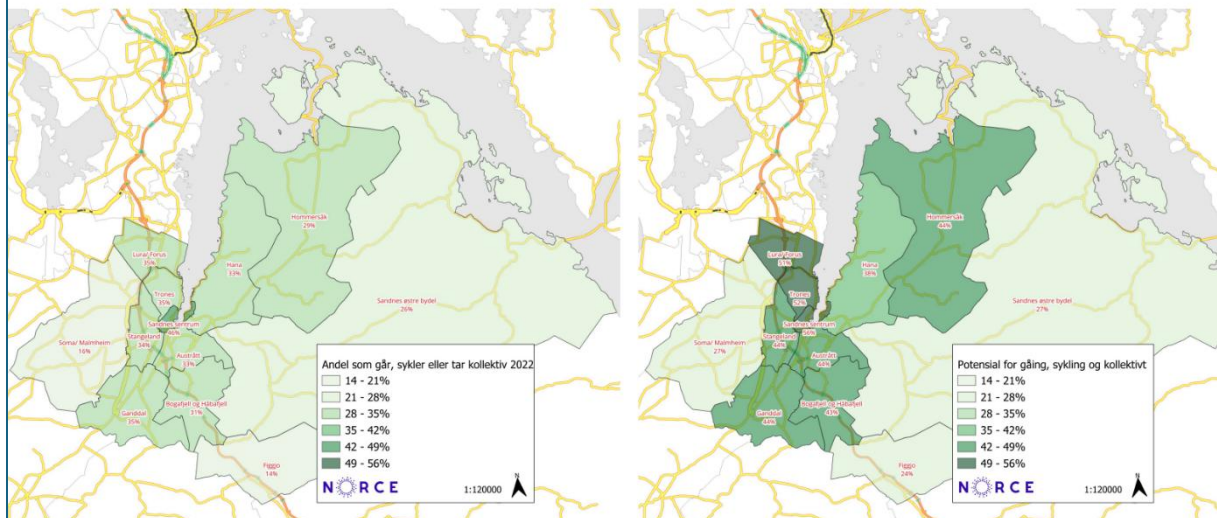
4.4 Potensiale for gange og sykkel

4.4.1 Potensiale for gange, sykkel og kollektiv i Sandnes kommune - NORCE

Vi har ambisiøse mål for å øke andelen gående, syklende og kollektivreisende i kommunen. Samtidig har ulike deler av kommunen svært ulike forutsetninger for å oppnå disse målene. For å få bedre innsikt i dette har vi bedt NORCE om å undersøke potensialet for gange, sykkel og kollektiv i ulike deler av kommunen. Analysen er gjort med bakgrunn i tidligere reisevanedata som registrerer data som avreisested, destinasjon, lengde og reisemiddel. Med disse dataene har vi sett nærmere på hvilke bilreiser som har potensial for å bli overført til andre reisemidler. Enkelt forklart er korte bilreiser overført til gange, mellomlange bilreiser overført til sykkel, og bilreiser langs kollektivaksene er overført til kollektiv. Analysen viser at Sandnes har et betydelig potensial for gange, sykkel og mobilitet.

Figuren under viser andelen som går, sykler eller tar kollektiv i hver bydel i reisevaneundersøkelsen for 2022/23, samt beregnet potensial til høyre. Analysen viser at det er stort potensial i de sentrale bydelene, særlig Lura/Forus og Trones hvor potensialet er over 15% sammenlignet med dagens andel. Sandnes sentrum, Austrått, Stangeland og Ganddal har alle et potensial på ca. 10% sammenlignet med dagens andel.

Andel som går/sykler eller tar kollektiv og potensial 22/23 etter bostedssone



Etablering av et mer helhetlig nett for gående og syklende, ferdigstillelse av bussveien og videreutvikling av Jærbanen vil være viktig for å hente ut potensialet i flere av de sentrale bydelene.

Potensialet for økt sykkelbruk og redusert biltrafikk i Sandnes (NRVu-basert)

Analysen peker også på andre forhold som taler for stort potensial for å flytte reiser fra bil til sykkel og gange. Dette skyldes tre forhold:

- 1. Majoriteten av reisene i Sandnes er korte nok til sykkel og gange.**
 - De fleste daglige reiser er mellom 1 og 5 km.
 - Likevel ligger bilandelen på 60–75 prosent i dette intervallet.
- 2. Sykkelbruken er relativt lav i alle bydeler, uavhengig av avstand.**
 - Dette kan blant annet tyde på at sykkelnettets er mangelfullt og ikke er effektivt og trygt nok.
- 3. Flere bydeler har ideelle forutsetninger for sykkel.**
 - Trones, Lura, Ganddal, Hana, Austrått og Stangeland har en høy andel korte reiser, god tilgjengelighet og høye bilandeler.

Samtidig viser dataene at voksne arbeidspendlere står for mesteparten av trafikken. Tiltak som gjør sykling raskere og mer direkte for denne gruppen vil gi størst effekt. Elsykkelen gjør pendlingen enklere for flere ettersom den øker rekkevidden og gjør stigninger enklere.

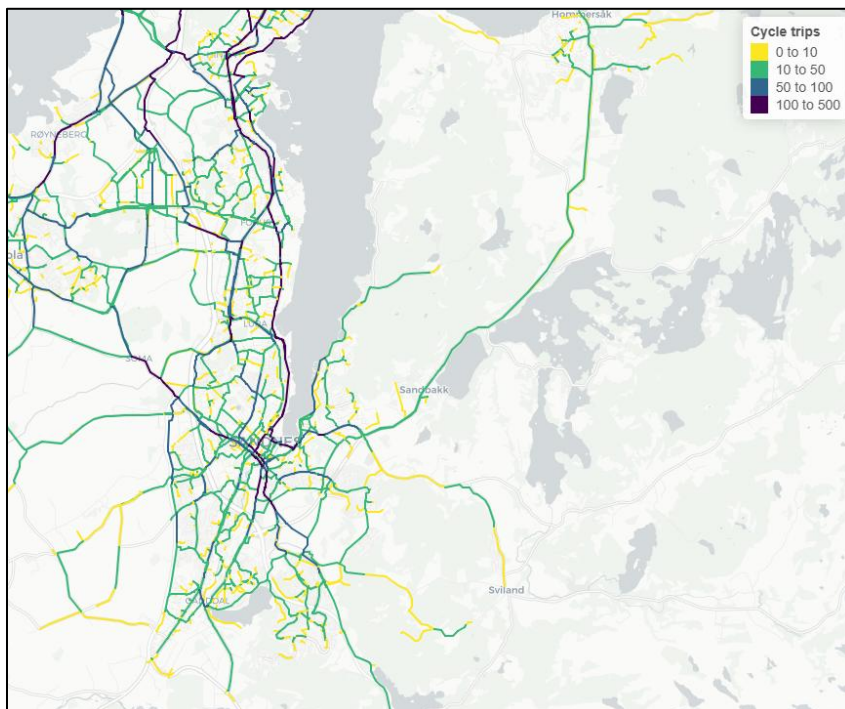
NORCE sin analyse av reisevanedata viser at Sandnes har et stort potensial for å redusere biltrafikken. Riktig prioritering av sykkel og gange i de bydelene hvor avstandene er kortest og bilandelen er høyest kan utløse et stort potensial.

4.4.2 Sykkelpotensial på Nord-Jæren (NORCE 2022)

En annen rapport som peker på sykkelpotensialet i Sandnes, er NORCE sin tidligere rapport om sykkelpotensial på Nord-Jæren fra 2022. Denne rapporten viser at andelen syklende på Nord-Jæren kan 4-dobles. I Rapporten er det utviklet to scenarier:

- Scenarioet «Go Dutch» baseres på en nederlandsk sykkelinfrastrukturstandard.
- Elsykkelsscenarioet, bygger på det første, men også med universell tilgang til elektriske sykler. Scenarioene forutsetter storstilt utbygging av veiinfrastrukturen i forhold til dagens sykkelstandard i byområdene.

Med tanke på nullvekstmålet gir elsykkelsscenarioet en reduksjon i personbilkilometer kjørt på 26% på Nord-Jæren. Modellen antar at brorparten av nye syklistere er tidligere bilister, men i praksis vil de nye syklistene også kunne bytte fra andre reisemidler. Hvem som bytter er i stor grad avhengig av den transportpolitikken som føres for konkurrerende reiseformer (spesielt knyttet til kostnader for bilkjøring og parkering). (Lovelace, 2022)



Figur 8 Dette kartet viser sykkelpotensialet i Sandnes. Se interaktivt kart her: [Resultater - Bymobilitet](#)

Les mer her: [NORCE vitenarkiv: Sykkelpotensial og bysykler En beregning av potensialet for økt hverdags sykling og evaluering av bysykkelordningene på Nord-Jæren, i Trondheim og i Bergen](#)

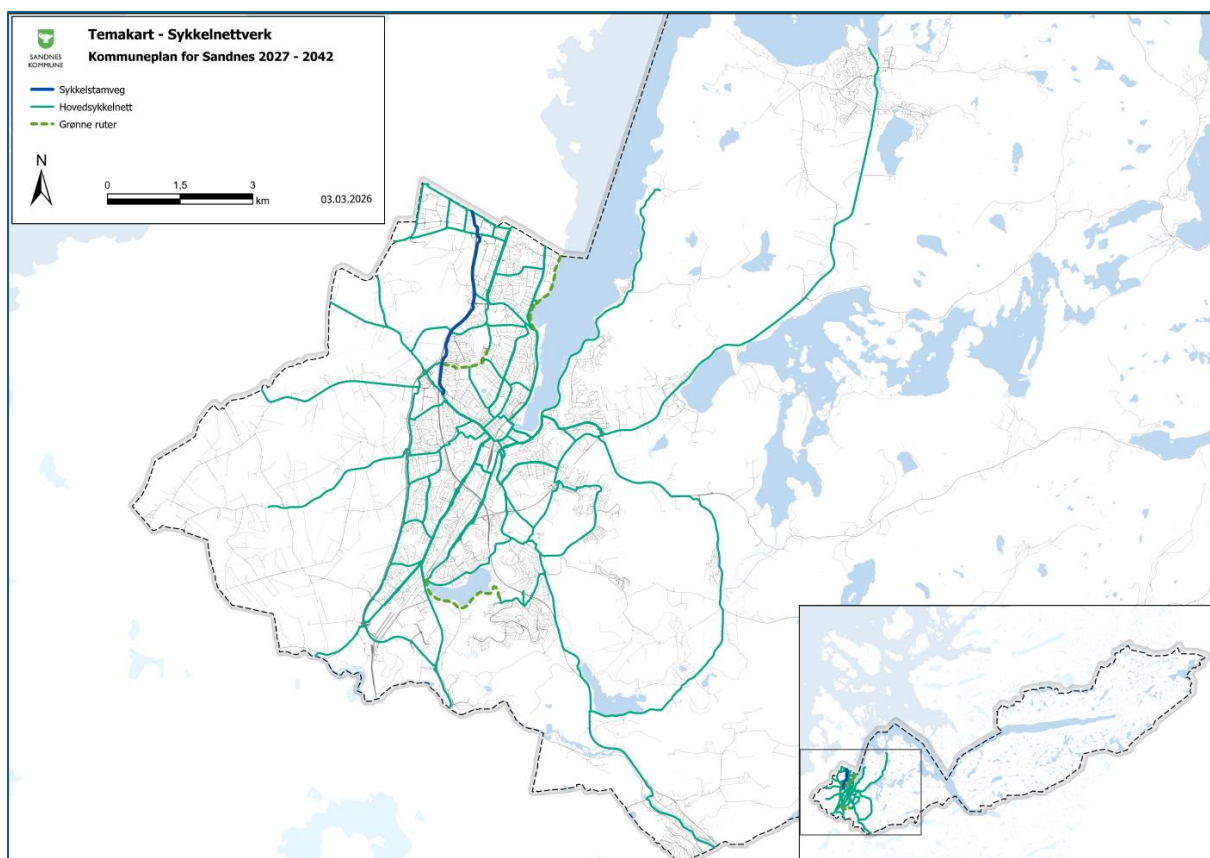
4.5 Nytt hovednett for sykkel Sandnes kommune 2025

I forbindelse med mobilitetsstrategien er det laget en rapport om sykkelnettet til Sandnes. Rapporten danner grunnlag for videre arbeid med utviklingen av hovednettet for sykkel og en ny sykkelstrategi, både på kort og lang sikt. Den identifiserer svakheter og behov i dagens nettverk og foreslår konkrete tiltak for å gjøre det mer sammenhengende, sikkert og brukervennlig.

Et særlig fokusområde har vært de øst-vestgående forbindelsene, hvor dagens rutenett fremstår som fragmentert. Derfor vurderes det om enkelte bydelsruter kan bli oppgradert til hovedruter for å sikre bedre tilgjengelighet og sammenheng mellom byområdene.

Forslaget bygger på en helhetlig tilnærming der hoved sykkelnettet ses i sammenheng med bydelsruter og grønne forbindelser. Målet er å møte behovene til både pendlere, skoleelever og andre hverdagssyklister. Samtidig som det støtter opp under kommunens mål og en grønnere, mer bærekraftig byutvikling.

Under vises forslag til nytt hovednett for sykkel. Sammenlignet med tidligere hovednett for sykkel er forslaget mer finmasket og vil dermed gi et mer sammenhengende og tilgjengelig sykkelnett.



Figur 9 Forslag til nytt hovednett for sykkel. Hovednettet vil bestå av både sykkelstamvei, hovedsykkelnett og grønne ruter.

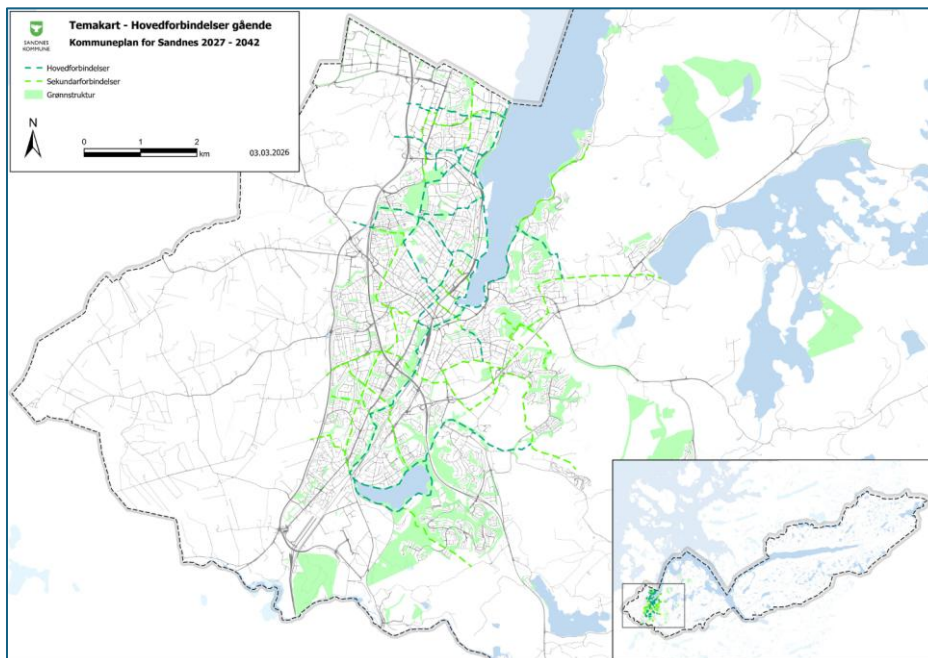
4.6 Hovednett for gående – fagnotat 2018

Fagnotat – grøntstruktur og hovedforbindelser for gående i bebygde områder ble utarbeidet i 2018 i forbindelse med lokal transport og mobilitetsstrategi for Sandnes. Fagnotatet tas med videre og danner grunnlaget for hovednettet for gående i denne mobilitetsstrategien.

Dette fagnotatet har som mål å styrke Sandnes' blågrønne identitet og skape en sammenhengende struktur av grønne områder og gangforbindelser i tettbygde strøk. Dokumentet beskriver hvordan grøntområder, parker, vassdrag og turveier skal bidra til urbant friluftsliv, trivsel, helse og sosialt fellesskap. Strategien legger vekt på å ivareta naturmangfold, håndtere overvann, og sikre at alle innbyggere har tilgang til grønne møteplasser i sitt nærområde – spesielt i bydeler med levekårsutfordringer. Rambølls analyser viser at vestsiden av Gandsfjorden og sentrumsnære områder har mangelfull tilgang til større grøntarealer, og det foreslås å etablere nye sammenhengende forbindelser mellom eksisterende parker og turområder.

Notatet anbefaler at Sandnes etablerer to hovedkorridorer for gående: én fra Stokkelandsvatnet via Ganddal og sentrum til Luravika («Fjordparken»), og én fra Lura via Varatunparken og Smeaheia til sentrum («Idrettsgleden»). Disse skal knytte sammen parker, lekeplasser, torg og urbane byrom til et helhetlig nettverk. Strategien understreker behovet for høy kvalitet, trygghet, universell utforming og variasjon i opplevelser langs rutene. Videre foreslås tiltak som opparbeiding av manglende lenker, utvikling av en byromsstrategi og samarbeid med Bymiljøpakken for finansiering. Målet er å gjøre Sandnes til en attraktiv, grønn og helsefremmende by der det er enkelt og naturlig å gå og oppholde seg utendørs.

Les mer om fagnotatet her: [Grøntstruktur og hovedforbindelser for gående i bebygde områder](#)



Figur 10 Forslag til hovednett for gående. Forslaget baserer seg på fagnotatet "Grøntstruktur og hovedforbindelser for gående". I tillegg til temakartet foreslås det å legge til bestemmelser som vil beskrive supplerende forbindelser som inngår i hovednettet.

4.7 Bildeling

En studie av Transport økonomisk institutt (TØI) har utført en studie om bildeling i Bergen. Studien viser at bildeling i Bergen bidrar i betydelig grad til mer miljøvennlig mobilitet, og gir positive effekter både for bymiljø, klima og sosial bærekraft. Bildelere går, sykler og bruker kollektivtransport oftere enn resten av befolkningen, og bruker bilen en tredel mindre. Halvparten har unngått å kjøpe bil, og én av fire har kvittet seg med bilen – noe som bidrar til færre biler i byen og frigjør verdifulle arealer, særlig i sentrale bydeler. (Ellis, 2022)

Undersøkelsen anslår at en delebil kan erstatte mellom 10 og 15 privatbiler. Bildelere kjennetegnes ofte som yngre, høyt utdannede og urbane, og mange er motivert både av praktiske, økonomiske og miljømessige hensyn. Bildeling oppleves også som et rimelig og fleksibelt alternativ for dem som ikke har råd til egen bil, og kan dermed bidra til sosial utjevning. Samlet sett viser funnene at bildeling er et effektivt virkemiddel for å redusere bilbruk og bilhold, samtidig som det fremmer et mer bærekraftig og levende byliv. (Ellis, 2022)

Les mer om rapporten «Bildeling i Bergen» her: [Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter - Transportøkonomisk institutt](#)

En økt bruk av bildeling i Sandnes kan bidra til bedre utnyttelse av arealene, bedre miljø og billigere mobilitet til innbyggerne.

4.8 Elsparkesykler

Elsparkesykler er et nytt reisemiddel med begrenset data og erfaring. Det arbeides både nasjonalt og lokalt om å integrere elsparkesykler inn i eksisterende transportsystem, men dette er utfordrende både med tanke på regelverket og at den bygde by ikke er bygget for denne typen reisemiddel.

Elsparkesykkelen kan bidra til bedre mobilitet og måloppnåelse for nullvekstmålet. Dersom elsparkesykkelen erstatter bilreiser vil slike reiser være svært positive, men dersom den erstatter reiser som tidligere ble gjort som gange eller sykkel er måloppnåelsen lavere ettersom helsegevinstene ved å gå og sykle er borte. Den vil likevel gi et bedre mobilitetstilbud til innbyggerne og kan være særlig nyttig på reiser der det er dårlig kollektiv- og bysykkeltilbud, og på reiser med mye oppoverbakke.

I den dataen og erfaringen vi har, ser vi at antallet elsparkesykler er økende og man kan forvente en fortsatt økning fremover. Med tanke på pris, fremkommelighet og tilgjengelighet for unge brukere har elsparkesykkelen mange fordeler sammenlignet med andre reisemidler. Samtidig ser vi mange utfordringer tilknyttet dette reisemiddelet, særlig trafiksikkerhet og parkering av utleiesparkesykler. Disse utfordringene må det arbeides videre med.

I Sandnes kommune har 8% av befolkningen tilgang til elsparkesykler. Vi ser også noe variasjon mellom bydelene, hvor bydeler med god kollektivdekning som Lura og Sandnes sentrum har den laveste andelen, mens Stangeland, Soma, Bogafjell, Håbafjell og Gandal har noe høyere enn snittet. Bydelen med høyest tilgang til elsparkesykkel er Figgjo.

Tilgang til transportmidler - Elsparkesykkel



Tabell 2 - Tabellen viser innbyggernes tilgang til elsparkesykkel i ulike deler av kommunen.

4.9 Barn og eldre

Barn og unge

Barn og ungdom i Sandnes har flere ganger uttrykt behov for et bedre og mer tilgjengelig kollektivtilbud. Et godt kollektivtilbud er viktig for at barn og unge skal kunne delta i fritidsaktiviteter, besøke venner og bevege seg fritt uten å være avhengige av foreldre. Dette har kommet frem både gjennom Barn og unges kommunestyre (BUKS), Sandnes ungdommens kommunestyre (SUK) og i andre medvirkningsprosesser der barn og unge har deltatt.

Det har spesielt blitt trukket frem at enkelte bydeler og lokalsentre har dårligere tilgjengelighet enn de mer sentrumsnære områdene.

Foreldre peker på at et mangelfullt busstilbud er en av hovedårsakene til at ungdom må kjøres og hentes når de skal delta i ulike fritids- og kulturaktiviteter. Dette gjør at ungdom i stor grad blir avhengige av foreldrene sine for å kunne delta i kommunens aktiviteter og tilbud.

For innbyggere som bor utenfor sentrum oppleves kollektivtilbudet i helgene som særlig begrenset. Mange har få eller ingen bussavganger, noe som gjør det vanskelig å delta i aktiviteter og arrangementer i helgene. I tillegg er bysykkelordningen i hovedsak konsentrert rundt sentrum, og dekker i liten grad bydelene og lokalsentrene. Dette bidrar til å forsterke forskjellen mellom sentrumsnære og mer perifere områder når det gjelder tilgjengelighet og mobilitet.

Eldre

Den demografiske utviklingen hvor det blir stadig flere eldre vil også påvirke behovet for mobilitetsløsninger. Dette er en sentral utfordring i samfunnsutviklingen og vil ikke kun gjelde mobilitet. Det er utarbeidet et eget vedlegg for eldre og mobilitet, i tillegg er det gjennomført et Seniortråkk for å få mer informasjon om Eldres mobilitet.

På oppdrag fra Sandnes kommune gjennomførte LÉVA Urban Design Seniortrakk kartlegging i perioden januar–april 2025. Kartleggingen besto av digital undersøkelse, kafésamtaler og befaringer, med totalt 177 deltakere (107 fullførte undersøkelsen). Et av resultatene var hvordan gatene våre kan bli bedre for eldre.

Hva skaper gode gater og byrom for eldre?

- Mange og gode benker, godt vedlikehold, ly for vær og vind.
- Grønne elementer som trær, blomster og skjerming – som både er vakre og klimabeskyttende.
- Aktiviteter og destinasjoner: muligheter for sosiale møteplasser, servering, små arrangementer, og lavterskeltilbud som boccia eller turer.
- Enkel og trygg tilgjengelighet, med universell utforming og god skilting ved sperringer.
- Byrom i menneskelig skala, med ro, naturkontakt og mulighet til å observere bylivet.

Hjemmetjenesten

Med stadig flere eldre vil behovet og bruken av hjemmesykepleie øket. For å ha en effektiv helsetjeneste peker hjemmesykepleien på behov for tilgjengelige parkeringsplasser, både ved private boliger for hjemmesykepleien og ved lokaler med dagtilbud for eldre. Tilstrekkelig gjesteparkering er derfor viktig for å ivareta de eldste sine muligheter til å bo hjemme og benytte dagtilbud.

5.0 Mål og strategier

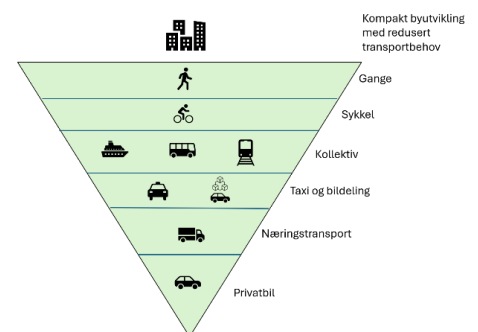
Visjon: Gående og syklende skal prioriteres først i Sandnes. Gatene og veiene våre skal bidra til å skape attraktive og trygge bo- og bymiljø.

Mål: Hovedmålet er å gi innbyggerne et mer effektivt, trygt og bærekraftig transportsystem. Dette skal vi oppnå ved å fokusere på 5 delmål. Innbyggerne skal oppleve at:

1. Det er enkelt, kjekt og trygt å gå og sykle i Sandnes
2. Flere reiser kollektivt med buss, tog og båt.
3. Næringstransporten får bedre fremkommelighet og tilrettelegging
4. Gatene og veiene våre bidrar til å skape attraktive by- og bomiljøer
5. Bilbruken i sentrale områder reduseres

Strategier: Mobilitetsstrategien har laget 5 strategiske grep som kan bidra til økt måloppnåelse. Hvert grep vil gi måloppnåelse til flere av delmålene, sammen danner de en helhetlig innsats.

- **Arealstrategi:** Konsentrere utbygging i sentrum, langs byaksen og i lokalsentre for å redusere transportbehov, legge til rette for korte reiser og gjøre kollektivtilbudet mer effektivt.



- **Helhetlig nett for gående og syklende:** Utvikle et sammenhengende og finmasket nett som gjør det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle, og som samtidig styrker kollektivtilbudet.
- **Kollektiv:** Bidra til utvikling av Bussveien og Jærbanen, og prioritere byutvikling langs kollektivaksene for å bygge et effektivt tilbud som kan betjene mange.
- **Redusere unødvendig bilkjøring:** Redusere unødvendig bilkjøring i sentrums- og boligområder. Dette vil frigjøre kapasitet til kollektiv og næringstransport, samt skape tryggere, roligere og mer attraktive by- og boligmiljøer.
- **Gateutforming:** Utforme gater og byrom som prioriterer mennesker fremfor biler, med grønne kvaliteter, møteplasser og universell utforming.

De strategiske grepene utfyller hverandre, og sammen gir de retning for hvordan Sandnes skal oppnå nullvekst og bedre byliv. Dette må sikres i kommuneplanen gjennom temakart, bestemmelser og handlingsprogram.

5.1 Strategiske grep

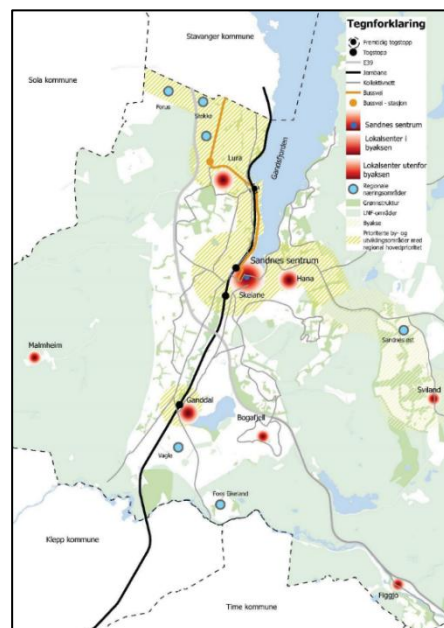
1. Arealstrategi:

Hva: Utvikle en kompakt by med redusert reisebehov, der hverdagslivets gjøremål kan nås til fots, med sykkel eller kollektivtransport.

Hvordan: Arealstrategien er en eksisterende strategi i kommuneplanen som skal bidra til en kompakt byutvikling hvor fremtidig arealutvikling skjer i sentrum, byaksen og lokalsentrene. Arealstrategien gjennomføres ved å sikre riktig plassering av nye arealfunksjoner i kommuneplanen og detaljplan.

Hvorfor: Byspredning hvor ny arealutvikling skjer utenfor sentrale områder i byen gir store avstander. Dette gjør det vanskeligere å gå, sykle og reise kollektivt samtidig som det øker biltrafikken som legger press på eksisterende infrastruktur og skaper kø, støy og luftforurensning. En by med store avstander krever både mer infrastruktur og nedbygging av nye arealer.

En kompakt by med korte avstander gjør det enklere og mer attraktivt å gå og sykle. Dette vil også gjøre det enklere å reise kollektivt ettersom flere vil bo i nærheten av et kollektivtilbud med god frekvens. En mer kompakt by med kortere avstander vil også bidra til et redusert transportbehov fordi det brukes mindre tid på transport. Økt andel gående, syklende og kollektivreisende samt et redusert reisebehov vil redusere biltrafikken og dermed gi bedre fremkommelighet for næringstransporten.



Figur 11 Illustrasjon av arealstrategien til Sandnes.

I tillegg til å være viktig for transportutviklingen er arealstrategien viktig for å redusere nedbygging av natur og matjord, og redusere klimautslipp.

For at vi skal lykkes med mobilitetsstrategiens mål er det helt nødvendig å sikre en kompakt byutvikling hvor man prioriterer utvikling av sentrum, byaksen og lokalsentrene. Arealstrategien er derfor det første og viktigste verktøyet for å oppnå mobilitetsstrategiens mål.

Måloppnåelse Arealstrategi:				
1.Gange og sykkel	2.Kollektiv	3.Næringstransport	4.By og bomiljø	5.Redusert bilbruk
+++	++	+	+++	++
En kompakt by med flere funksjoner i gang og sykkelavstand gjør det enklere og mer attraktivt å gå og sykle.	En konsentrert arealutvikling gjør kollektivtilbudet mer effektivt ved at flere bor i nærheten av kollektivtilbudet og at flere funksjoner er langs kollektivtilbudet.	En konsentrert arealutvikling reduserer reisebehovet og reiseavstandene, dette reduserer bilbruk som gir økt veikapasitet til næringstransporten.	En konsentrert arealutvikling gir økt andel gående og syklende som er positivt for by og bomiljøer. Det kan også gi flere kvaliteter som parker, arkitektur og funksjoner i byen.	En redusert arealutvikling gjør det lettere å gå, sykle og reise kollektivt. Dette reduserer behovet for bilreiser.

2. Helhetlig nett for gående og syklende

Hva: Sikre et helhetlig og sammenhengende nettverk for gående og syklende, med høy kvalitet og god tilgjengelighet. Målet er å gjøre det attraktivt, trygt og enkelt å velge gange og sykling som transportform i hverdagen.

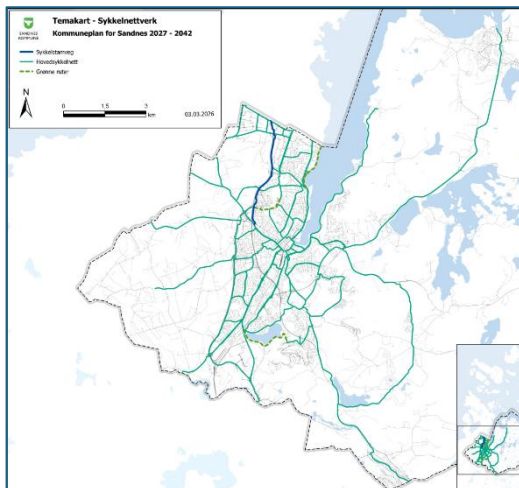
Hvordan: Grepert krever både fysisk tilrettelegging og strategisk prioritering. Kommunen har et ansvar for å stille krav til opparbeidelse av gang- og sykkelforbindelser i nye prosjekter, og aktivt prioritere tiltak for gående og syklende, både i egen regi og i samarbeid med Bymiljøpakken. Nye temakart og bestemmelser vil stille krav til opparbeidelse av helhetlige nett for gående og syklende.

For sykkelnettet er det viktig med gode muligheter for sykkelparkering ved boliger, arbeidsplasser og andre viktige steder. Sykkelparkeringen må være trygg, sikker og lett å komme til. Elsykler trenger ekstra sikkerhet fordi de ofte blir stjålet. Lastesykler er et godt alternativ til bil og bør brukes mer, men de er større og trenger egne parkeringsplasser. Nye bestemmelser vil sørge for trygg og tilgjengelig sykkelparkering, og for at noen plasser settes av til lastesykler.

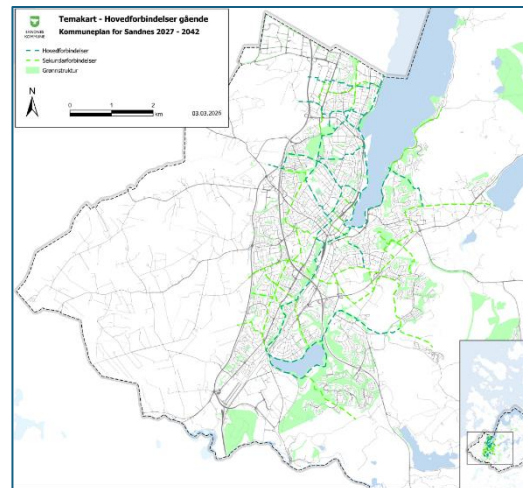
Både sykkelnettet og gangnettet vil kunne medføre konflikter med hverandre og omgivelsene. Det må i neste planleggingsfase arbeides for å finne løsninger som kan gi gode stedstilpasninger som minimerer ulempene, men som samtidig gir nødvendige kvaliteter til forbindelsene.

Der hovednettet for sykkel går gjennom grøntområder vil forbindelsen defineres som grønne ruter. På disse strekningene må hovednettet utformes slik at hensynet til gående og omgivelser ivaretas.

Figurene under viser forslag til nye hovednett for gående og syklende. Kartene må tolkes som overordnede og krever nærmere planlegging. Hovednettet for gående og syklende har tilhørende bestemmelser.



Figur 13 Forslag til nytt hovednett for sykkel.



Figur 12 Forslag til hovednett for gående.

Hvorfor: Et helhetlig nett for gående og syklende vil gi positive effekter på flere områder. Når flere velger å gå eller sykle, reduseres biltrafikken, noe som frigjør kapasitet til kollektivtransport og næringstransport. Dette bidrar igjen til mindre støy og luftforurensning. Flere gående og syklende skaper mer levende og trygge by- og bomiljøer, der mennesker oppholder seg og beveger seg i gatene. Dette gir grunnlag for handel, sosialt liv, folkehelse og en mer inkluderende byutvikling.

Hovednettet for gange og sykkel skal binde sammen viktige målpunkt som skoler, arbeidsplasser, kollektivknutepunkter og sentrumsområder, med forgreininger mot boligområder. Dette gir et nettverk som er tilgjengelig for flest mulig, og som gjør det enkelt å velge gange eller sykkel i hverdagen. Et helhetlig og systematisk gang- og sykkelnett styrker også kollektivtilbudet, ved å gjøre det enklere å komme seg til og fra holdeplasser og togstasjoner.

Et sukseskriterie for et helhetlig nett for gående og syklende er at nettet er finmasket. Det betyr at det ikke kan være for store avstander mellom parallelle forbindelser. Dette sikrer at gående og syklende kan velge raskeste vei og kan unngå store omveier. Et annet kriterie er at nettet er sammenhengende uten for mange brudd i forbindelsene.

Utviklingen av et helhetlig nettverk for gående og syklende er ikke bare et transporttiltak, men et virkemiddel for å skape en bedre by å bo i, med positive effekter for klima, bokvalitet og folkehelse, samtidig som det gjør byen mer attraktiv og tilgjengelig for alle.

Måloppnåelse Helhetlig nett for gående og syklende:				
1. Gange og sykkel	2. Kollektiv	3. Næringstransport	4. By og bomiljø	5. Redusert bilbruk
+++	+	+	++	++
Et bedre nett for gående og syklende gjør det lettere og mer attraktivt å gå og sykle.	Et bedre nett vil gjøre enklere å reise til og fra holdeplasser og stasjoner	Flere gående og syklende kan redusere antall bilreisende og frigjøre veikapasitet til næringstransporten	Flere gående og syklende skaper mer levende byer og kan redusere bilbruk.	Et bedre nett kan få flere til å velge gange, sykkel og kollektiv istedenfor å reise med bil.

3. Kollektiv:

Hva: Vi skal legge til rette for at flere skal kunne reise kollektivt ved å bidra i viktige kollektivprosjekter og prioritere by- og stedsutvikling langs viktige kollektivtraseer og stasjoner, samt ha et tett samarbeid med relevante aktører.

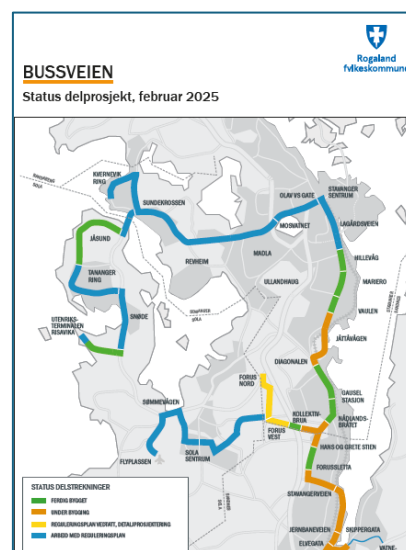
Hvordan: Sandnes kommune skal, sammen med regionen på Nord-Jæren, legge til rette for et sammenhengende og godt kollektivnett. De viktigste prosjektene er Jærbanen, Bussveien og hovedruter for busstrafikk. I tillegg kommer hurtigbåttilbud til Byøyene, Hommersåk og i Lysefjorden. Kollektivnettet er planlagt slik at det skal bygge opp under den vedtatte arealstrategien.

Hvorfor: Kollektivtilbudet gir oss et miljøvennlig og effektivt mobilitetstilbud på mellomlange og lange avstander. Kollektivtilbudet er effektivt ved at det kan flytte mange mennesker raskt, arealeffektivt og rimelig sammenlignet med at hver passasjer skulle ha kjørt egen bil. En buss kan erstatte mellom 40-50 biler, dette tilsvarer 200-300 meter med biler i kø. For et tog er tallene enda større.

Status bussvei og jærbanen: Sommeren 2026 skal det meste av Sandnes sin del av Bussveien være bygd ut og tatt i bruk. Dette gjelder korridor 1 mellom Hillevåg i Stavanger og Havnegata i Sandnes. I tillegg er det en arm på Forus. Korridor 3 som er videre fra Havnegata til Vatnekrossen vil ikke være en del av Bussveien, men planlegges med et høyfrekvent rutetilbud. Figur 9 viser hvor de planlagte traseene for Bussveien.

I 2026 starter også en ny anbudsperiode som gjelder Nord-Jæren samt Sandnes og Dalane.

Regionen passerte 5,8 mill. togreisende i 2024. En videreutvikling av dagens tilbud på Jærbanen er helt nødvendig for å kunne håndtere videre passasjervekst. Dette gjelder både togmateriell og infrastruktur. Det er



Figur 14 Illustrasjon av bussveien på Nord-Jæren.

satt i gang et regionalt samarbeid for å styrke Jærbanen og for å få denne strekningen prioritert ved neste revisjon av Nasjonal Transportplan.

Kommunedelplan for dobbeltspor mellom Skeiane stasjon i Sandnes og Nærbø stasjon i Hå kommune ble vedtatt høsten 2025.

Måloppnåelse Kollektiv:				
1.Gange og sykkel	2.Kollektiv	3.Næringstransport	4.By og bomiljø	5.Redusert bilbruk
++	++ +	+	++	++
En kompakt by med flere funksjoner i gang og sykkelavstand gjør det enklere og mer attraktivt å velge gange og sykkel	Ved å bidra i utviklingen av viktige kollektivprosjekter og sikre en kompakt byutvikling bidrar dette verktøyet med å både forbedre infrastruktur og kundegrunnlag for kollektivtilbudet	En konsentrert arealutvikling reduserer reisebehovet og reiseavstandene, dette reduserer bilbruk som gir økt veikapasitet og det reduserer reiseavstander for næringstransporten	En konsentrert arealutvikling gir økt andel gående og syklende som er positivt for by og bo-miljøer. Det kan også gi flere kvaliteter som parker, arkitektur og funksjoner i byen	En redusert arealutvikling gjør det lettere å gå, sykle og reise kollektivt. Dette reduserer behovet for bilreiser.

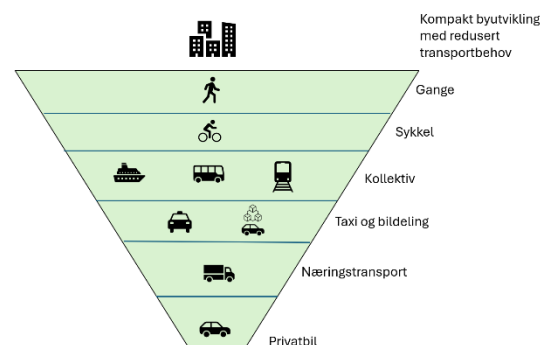
4. Redusere unødvendig kjøring

Hva: Dette grepet inneholder flere grep for å redusere unødvendig biltrafikk. Verktøyet skal bidra til å oppnå nullvekstmålet, prioritere næringstransport og skape bedre by og boligmiljøer.

Hvordan: Man skal redusere unødvendig kjøring ved hjelp av riktig prioritering av trafikantgrupper, lede biltrafikken ut på hovedvegnettet, bruk av fartsgrenser, parkering, delingsmobilitet og bompenger. Flere av tiltakene kan ikke håndteres på kommuneplan nivå, men må følges opp i videre planlegging, utvikling og samarbeid med andre vegmyndigheter.

Mobilitetspyramiden

I planlegging skal trafikantgruppene prioriteres i tråd med mobilitetspyramiden. Denne viser at trafikantgruppene skal prioriteres i følgende rekkefølge: gående, syklende, kollektiv, delingsmobilitet, næringstrafikk, privat biler. Dette bidrar til å sikre de beste løsningene til de reisemidlene man ønsker å prioritere. Dette vil gjøre det lettere og mer attraktivt å velge andre alternativer enn bilen. Dette er en

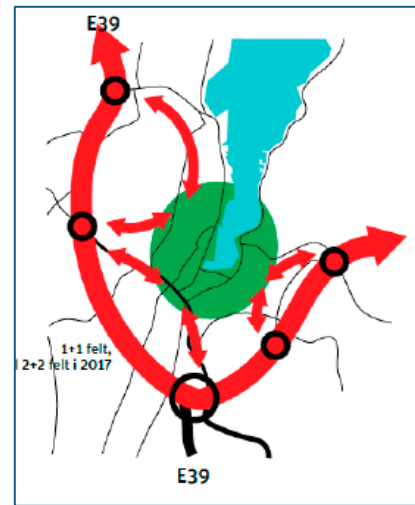


Figur 15 Mobilitetspyramiden viser prioritering av ulike trafikantgrupper og viktigheten av kompakt byutvikling.

eksisterende bestemmelse i kommunedelplanen for sentrum og foreslås nå inn i kommuneplanen.

Trafikkstrømmene skal til hovedvegnettet:

For å redusere gjennomkjøringstrafikk og unødvendig bilkjøring i sentrum og boligområder skal de store trafikkstrømmene ledes til de største hovedvegene. Trafikkstrømmene skal ledes ved å tilpasse bilens fremkommelighet på vegnettet. På hovedvegnettet skal fremkommelighet og kapasiteten styrkes ved oppgradering av E39 og etablering av tilfartskontroll. På det lokale vegnettet i sentrum og i boligområder skal fremkommeligheten til bil nedprioriteres. Dette vil redusere biltrafikk der mennesker bor, oppholder seg og ferdes til daglig. Med andre ord skal bilen ha tilgjengelighet, men ikke fremkommelighet i sentrum, de store trafikkstrømmene skal bruke hovedvegnettet rundt byen.



Figur 16 Illustrasjonen viser hvordan trafikken skal ledes ut på hovedvegnettet. Bilde er tatt fra konsekvensutredning for Ruten, 2016.

Fartsgrenser

Vi skal sammen med andre vegmyndigheter bruke fartsgrense som et virkemiddel til å skape tryggere og mer attraktive bo- og gatemiljøer i sentrum og boligområder. Fartsgrensene skal være i tråd med gjeldende kriterier.

Parkering

Parkering er et veldig effektivt verktøy for å redusere biltrafikk, samtidig må dette veies opp mot nødvendig tilgjengelighet og mobilitet. Regionalplanen gir kommunen en ramme for parkeringsbestemmelsene som angir blant annet hvor mange p-plasser man kan etablere i nye prosjekter. Mobilitetsstrategien anbefaler å videreføre eksisterende parkeringsbestemmelser med noen få justeringer innenfor regionalplanens rammer.

Justeringene som foreslås er å tallfeste antall gjesteparkingsplasser og stille krav om at parkering løses i felles anlegg. Ved å tallfeste et krav til andel gjesteparkingsplasser sikrer man at nye boligprosjekter har tilstrekkelig parkering til gjester, servicetjenester og hjemmesykepleien. I tillegg vil dette bidra til å unngå fremmedparkering i omkringliggende gater som kan forringe bomiljøet. Dette er en utfordring man har erfart i nyere prosjekter.

Det vil stilles tydeligere krav om at parkering skal løses i felles anlegg slik at man oppnår mer arealeffektive løsninger, dette kan gi mer areal til utbygging, uterom, vegetasjon etc.

Med stadig færre parkeringsplasser vil det bli viktigere å forvalte parkeringsplassene på en effektiv og rettferdig måte. Riktig bruk av parkeringsavgifter kan bidra til dette.

Delingsmobilitet

Kommunen skal stille krav om delingsmobilitet i større prosjekter som kan bidra til å redusere behovet for å eie egen bil. Dette vil gi mer effektiv bruk av bilen, arealene og gi brukerne lavere kostnader. I forslag til nye bestemmelser foreslår man at nye store prosjekter skal avsette arealer til delingsmobilitet. Dette kan både være delingsbiler og -sykler.

Bompenger

Byutredningene viser at ulike former for bompenger kan være et effektivt virkemiddel for å redusere biltrafikk. I gjeldende byvekstavtale har man avtalt at deler av pakken skal dekkes ved hjelp av bompenger. Endringer i bruken av virkemiddel må vurderes nærmere i forbindelse med reforhandlinger av byvekstavtalen. Virkemiddelet er derfor ikke vurdert nærmere i mobilitetsstrategien.

Styrke alternativene

Et annet viktig verktøy for å redusere bilbruk er å styrke gange, sykkel og kollektiv slik at disse kan være gode alternativer til bilen. Dette ivaretas gjennom de andre strategiske grepene.

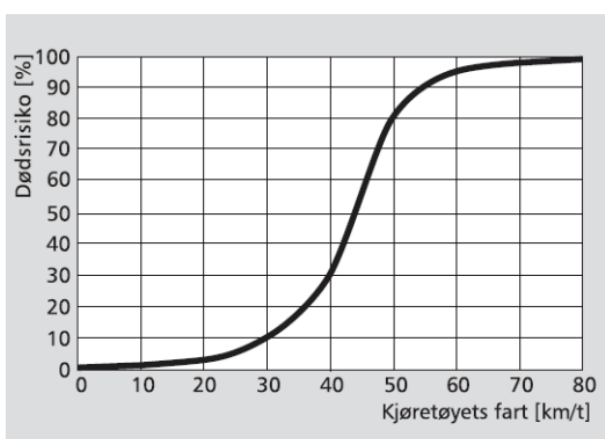
Hvorfor: For å oppnå nullvekstmålet, prioritere næringstransport og skape tryggere og mer attraktive by- og bomiljøer må vi redusere biltrafikken.

Nullvekstmålet er gjeldende for hele kommunen samtidig som ulike deler av kommunen har ulike forutsetninger til å oppnå nullvekstmålet. Dette medfører at de sentrale områdene med best forutsetninger bør ha lavest bilandel og overoppfylle kravet til nullvekst.

For å minimere konsekvensene av biltrafikken skal denne ledes til de store hovedvegene med god kapasitet. Slik at unødvendig gjennomkjøring i sentrum og boligområder reduseres. Dette kan bidra til å gjøre sentrum og boligområder tryggere og mer attraktive. Samtidig skal biltrafikken sikres nødvendig tilgjengelighet til sentrum og boligområdene.

NORCE sin analyse av reisevanedata viser at andelen bilsjåfører er 28% på reiser som er kortere enn 1 km, 52% på reiser mellom 1-3 km og 59% av reisene mellom 3-5km. Disse tallene viser at det er et stort potensial for å flere til å bytte ut bilen på korte reiser. En økende bruk av el-sykkel vil kunne øke potensialet ytterligere.

Fart er en sentral faktor for konsekvensen av en trafikkulykke. For gående og syklende er risikoen for å bli drept i en trafikkulykke ca.8 ganger høyere dersom kjøretøyet kjører i 50km/t enn i 30km/t (vegvesen, 2014).



Figur 17 Prinsippskisse for dødsrisiko forgående og syklende ved påkjørsel av kjøretøy. Figur 1.2 i Sykkelhåndoka til Statensvegvesen. (vegvesen, 2014)

Når biltrafikken reduseres og farten senkes, blir det helhetlige nettet for gående og syklende mer attraktivt og trygt. Samtidig gir man kapasitet og fremkommelighet til næringstransporten og kollektiv.

Måloppnåelse Redusere unødvendig kjøring				
1.Gange og sykkel	2.Kollektiv	3.Næringstransport	4.By- og bomiljø	5.Redusert bilbruk
+++	++	++	+++	+++
Reduksjon og demping av biltrafikk bidrar til at gatene oppleves tryggere og roligere for alle som går og sykler.	Reduksjon av biltrafikk kan frigi veikapasitet for bussene og gjøre det tryggere å gå til holdeplassen.	Når unødvendig bilkjøring reduseres, frigjøres veikapasitet og gir bedre fremkommelighet for næringstransport.	Roligere gater gir tryggere ferdsel, mindre forurensning og støy, og åpner for mer levende by- og bomiljø.	Redusert bilbruk gir mindre kø, støy og forurensning.

5. Gateutforming

Hva: Utforme gater og byrom som prioriterer mennesker framfor biler i bolig og sentrumsområder, og som skaper grønne, trygge og inkluderende omgivelser.

Hvordan: Ved bruk av gateutforming skal vi skape attraktive og trygge bolig- og sentrumsområder. Gater i disse områdene skal nedprioritere fremkommelighet for bil til fordel for opphold og ferdsel av mennesker, grønne kvaliteter og møteplasser. Dette vil gi nye kvaliteter til sentrum, lokalsentrene og boligområdene, og gjøre byen enda mer attraktiv. Sentrumsområder og boligområder skal fremdeles være tilgjengelige med bil, men fart og kapasitet på vegene skal tilpasses et roligere bymiljø.

Verktøyet krever riktig utforming av gatemiljøer hvor tilgrensende areal og gaten henger godt sammen og er tilpasset hverandre. Dette må gjøres i nye reguleringsplaner eller gatebruksplaner. Opparbeidelsen av et helhetlig nett for gående og syklende, utvikling av nye byrom og utvikling langs byaksen er eksempler på prosjekter hvor dette verktøyet vil være et viktig grep.



Bygate

Bygater har en definert kant og avgrensning. Langs gaten er det gjerne funksjoner som man som fotgjenger kan benytte seg av. Langs gaten er også innganger til ulike bygg. I en bygate er det ofte bedre tilrettelagt for gående, enn det er langs bilveier.



Bilvei

Bilveier har ofte en udefinert kant, bygninger er trukket tilbake fra veien for å gjøre plass til parkering foran. Hovedformål med en bilvei er å sikre flyt i trafikken og det settes av ekstra plass for å sikre dette. Selv om det er satt av plass til gående langs bilveien, er det ikke tatt høyde for menneskers behov - ønsket om trivelige omgivelser hvor man trives med å gå. Aktiviteter og nærhet er viktig da.

Figur 18 I rapporten SuperSandnes har man forklart ulikheten mellom bygater og bilveier. (Algaard, 2017)

Rapporten SuperSandnes, laget av Alexandria Algaard Architects i 2017, er en mulighetsstudie av byutviklingspotensialer i Sandnes kommune. En viktig del av rapporten er forbindelsene i

Sandnes kommune og hvordan disse bør opparbeides. Bildet over viser og forklarer forskjellen på en bygater og bilvei. Der bygater har definerte kanter og inneholder flere funksjoner, er bilveier ofte mer utflytende og det er lengre avstander mellom funksjonene. Videre peker rapporten på at nærhet og utforming er viktige faktorer for å lykkes med å øke andelen gående, syklende og kollektivreisende. Begge faktorene har fått fokus i denne mobilitetsstrategien. (Algaard, 2017)

Les mer om SuperSandnes her: [SuperSandnes - Mulighetsstudie og byutviklingspotensialer i Sandnes kommune](#)

Hvorfor: Attraktive gater og byrom gjør ferdsel og opphold mer attraktivt. Samtidig vil en nedprioritering av bil i disse gatene bidra til å lede biltrafikken ut på hovedvegnettet i tråd med grepet om å redusere unødvendig bilkjøring.

For gående og syklende vil dette grepet være viktig og henge tett sammen med opparbeidelse av et helhetlig nett for gående og syklende. Det vil også kunne være positivt for kollektiv ettersom bussen kan få bedre fremkommelighet og man kan få mer attraktive forbindelser til holdeplassene.

Dette grepet er særlig viktig for by- og bomiljøet ettersom gatene og byrommene våre fungerer som naturlige møteplasser der folk kan samles, enten det er planlagt eller spontant. Dette styrker fellesskapsfølelsen og gjør byen til et sted man ønsker å tilbringe tid i, ikke bare passere gjennom. Gater og plasser som inviterer til opphold, lek og aktivitet bidrar til et rikt byliv og skaper grobunn for sosial samhandling på tvers av alder, kultur og bakgrunn.

Ved å redusere bilens fremkommelighet i bolig og sentrumsområder vil man kunne øke trafiksikkerheten, redusere støy og luftforurensning tilknyttet biltrafikk i disse områdene. Samtidig skal nødvendig tilgjengelighet til varelevering ivaretas.

I tillegg bidrar gode byrom til økt trygghet. Når flere mennesker oppholder seg i et område, øker følelsen av tilstedeværelse og kontroll. Dette øker både opplevd og faktisk trygghet. Samtidig fremmer byrom fysisk aktivitet ved å legge til rette for at folk kan gå, sykle, leke eller oppholde seg utendørs. Dette har en positiv innvirkning på folkehelsen – både fysisk og psykisk – særlig når byrommene inneholder grønne elementer som trær, planter og vann.

Måloppnåelse Gateutforming				
1.Gange og sykkel	2.Kollektiv	3.Næringstransport	4.By og bomiljø	5.Redusert bilbruk
+ ++	+	+	++ +	++
Attraktive gater med lavt fartsnivå gjør det mer attraktivt og tryggere å ferdes som gående og syklende.	Tiltaket gjør det mer attraktivt å gå og sykle til og fra kollektivholdeplassen.	Tiltaket kan redusere biltrafikk og friggi vegkapasitet og arealer til næringstransport	Tiltaket vil styrke kvaliteten på byrommene i by- og bomiljøene våre.	Tiltaket kan gjøre gåing, sykling og kollektiv mer attraktive alternativer til bilen.

6.0 Effektmål og indikatorer

For å følge utviklingen og måloppnåelsen har man valgt et sett med indikatorer som skal kunne gi oss relevante tilbakemeldinger på utviklingen.

Effektene man ønsker å oppnå med mobilitetsstrategien er:

- Vi skal få flere til å gå, sykle og reise kollektivt – og færre til å reise med bil.
- Bedre fremkommelighet for næringstransport.
- Tryggere skoleveier, bedre folkehelse og økt trivsel i nærmiljøene.
- Attraktive by- og bomiljø som styrker handel, sosialt liv og Sandnes som by.
- Mindre støy, støv og klimautslipp.
- Arealutviklingen i kommunen skjer primært som konsentrert arealutvikling langs byaksen, sentrum og lokalsenterområdene.

Utvalgte indikatorer skal måle ulike faktorer som samlet gir innblikk i utviklingen.

Indikator	Hva måles	Kilde
Nullvekstmålet	Måloppnåelse tilknyttet nullvekstmålet	Bymiljøpakkens indikatorer
Reisemiddelfordeling	Andelen reiser tatt av ulike reisemidler.	Reisevaneundersøkelsen
Ulykkesstatistikk	Følge utviklingen innen trafikkulykker, både antall og alvorlighetsgrad	Vegkart
Tellinger	Antall trafikanter målt ved eksisterende og nye tellepunkt	Tellepunkt
Parkeringsstatistikk	Antall solgte parkeringer på offentlige plasser	Bymiljøpakkens mobilitetsrapport
Luftkvalitet og støykartlegging	Måle luftkvalitet og støymålinger over tid i Sandnes	NILU - vegeier
Arealutvikling	Måle hvor arealutviklingen i Sandnes skjer, og om dette er i tråd med arealstrategien.	Bymiljøpakken (nye indikatorer på høring)
Klimagassutslipp	Følge miljødirektoratets målinger tilknyttet klimagassutslipp fra transportsektoren i Sandnes.	Miljødirektoratet

7.0 Oppsummering

For å sikre et transportsystem som er bærekraftig, effektivt og trygt for alle krever at vi tenker nytt og ser transportsystemet i sammenheng med andre temaer. Transportsektoren er en stor kilde til kø, alvorlige trafikkulykker, utslipp av klimagasser, lokal forurensning, folkehelseutfordringer, kostnader og støy. Samtidig er vi helt avhengige av transportsystemet for at samfunnet skal gå rundt og for at vi skal kunne komme oss fra A til B i hverdagen.

Utviklingen har i mange år vært bilbasert, dette har både gitt oss frihet og økt mobilitet, men også økt avhengighet og kostnader. Fremover må vi snu utviklingen til å gjøre oss mindre avhengige av bilen, vi må bygge tettere og med kortere avstander mellom A og B, slik at vi enklere kan reise kollektivt, sykle eller gå. Bilen vil fremdeles være et viktig fremkomstmiddel fremover, men vi skal bruke den mindre til reiser som kan erstattes av andre reisemidler.

Denne mobilitetsstrategien viser at potensialet for å redusere bilreiser er stort og at det finnes flere virkemidler. Det første og kanskje viktigste grepet er å ha arealutvikling som bidrar til å bygge en mer kompakt by med korte avstander til hverdagslige gjøremål. Dette reduserer transportbehovet ved at man kan bruke kortere tid på hverdagsreisene og man kan enklere gå, sykle og reise kollektivt.

En forutsetning for å lykkes er at gange, sykkel og kollektivt må være attraktive alternativer til bilen. Vi må fortsette satsingen på gange, sykkel og kollektiv sammen med regionen. For konkretisering og gjennomføring av viktige gang og sykkelprosjekter bør det lages handlingsplaner og egne strategier for gange og sykkel.

Et annet alternativ er større bruk av delingsbiler hvor flere deler på en bil. Dette kan gi bedre nytte av bilen og gjøre det enklere å klare seg uten egen bil. Denne løsningen vil i tillegg til å kunne gi et bedre mobilitetstilbud også kutte kostnader hos både utbyggere og brukere. Dersom en delingsbil kan erstatte mellom 10-15 privatbiler kan denne løsningen betydelig redusere behovet for parkering i nye boligprosjekter. Dette kan kutte store kostnader samtidig som mobiliteten og tilgangen til bil ivaretas.

8.0 Innspill til kommuneplanen

Samfunnsutfordringene er komplekse og henger tett sammen, disse krever en langsiktig og helhetlig innsats. Mobilitet er et sentralt tema som henger tett sammen med blant annet klima, natur, folkehelse og økonomi. Denne strategien peker på 5 strategiske grep som kan gjøres i kommuneplanen for å gi oss et effektivt, trygt og bærekraftig transportsystem. De strategiske grepene utfyller hverandre, og sammen gir de retning for hvordan Sandnes skal oppnå sine mål.

1. Vi må sikre en arealutvikling som faktisk gjør det enklest å velge gange, sykkel og kollektiv.
2. Vi må sikre og opparbeide et finmasket nett av forbindelser for gående og syklende.
3. Vi må bidra til å styrke infrastruktur for kollektivtilbudet og sikre at ny arealutvikling skjer langs de viktigste kollektivaksene.
4. Vi må gjøre grep for å redusere biltrafikk i sentrums- og boligområder.
5. Vi må bygge attraktive gater og bymiljøer.

I tillegg til disse 5 grepene er det utarbeidet reviderte bestemmelser og temakart for mobilitet. Reviderte bestemmelser og temakart skal både følge opp grepene i mobilitetsstrategien samt gjør bestemmelsene enklere.

8.1 Oppfølgingsoppgaver

- Kartlegge, prioritere og gjennomføre viktige prosjekter for gange og sykkel.
- Lage gatebruksplaner ved behov for gjennomføring av tiltak i ulike bydeler.
- Utarbeide en sykkelstrategi som ser nærmere på hvordan det nye sykkelnettet kan opparbeides.
- Kontinuerlig arbeide for at fartsgrensene i kommunen er i tråd med fartsgrensekriteriene
- Vurdere oppdatering av gjeldende vegnorm.

Referanser

Algaard, A. (2017). *SuperSandnes*.

Ellis, V. N. (2022). *Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter*. TØI - Transportøkonomisk institutt.

Helsedirektoratet. (den 11 juni 2025). *Fysisk aktivitet i forebygging og behandling*. Hämtat från <https://www.helsedirektoratet.no/faglige-rad/fysisk-aktivitet-i-forebygging-og-behandling>

Lovelace, R. P. (2022). *Sykkelpotensial og bysykler En beregning av potensialet for økt hverdagssykling og evaluering av bysykkelordningene på Nord-Jæren, i Trondheim og i Bergen*. NORCE.

Thompson, D. (den 11 12 2013). *SUBURBAN SPRAWL: Exposing hidden costs, identifying innovations*. Hämtat från https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/publications/files/Summary%20for%20Government%20Officials_0.pdf

vegvesen, S. (2014). *Sykkelhåndoka - Håndbok V122*.

WHO - World Health Organization. (2016). *World Health Organization*. Hämtat från Urban green spaces and health: <https://www.who.int/europe/publications/i/item/WHO-EURO-2016-3352-43111-60341>

Vedlegg 1 Bestemmelser

Mobilitet

Gående, syklende og kollektiv skal ivaretas og prioriteres i all planlegging. Mobilitetspyramiden skal være hovedregelen for prioritering av trafikanter.

Gange

Gangnettet skal ivaretas ved regulering,

Gangnettet består av forbindelser vist i temakart Hovedforbindelser for gående, samt alle øvrige forbindelser i og til sentrum og lokalsentre og alle gangforbindelser til viktige målpunkt, kollektivholdeplasser og grønnstruktur.

Gangnettet skal være finmasket og tilpasset stedets karakter og topografi. Gangnettet skal ha sitteplasser og grønne kvaliteter.

Sykkel

Hovedruter vist i temakart «hovednett for sykkel» skal ivaretas, ved regulering.

Hovednett skal primært utformes i samsvar med sykkelstrategi for Nord-Jæren 2022 - 2032.

Langs grønne ruter skal utformingen likevel ivareta hensyn til gående og omgivelsene.

Ved planlegging av nye utbyggingsområder skal det oppnås effektive sykkelforbindelser til hovedsykkelnettet. Nødvendige deler av hovedsykkelnettet skal også tas med i reguleringsplan.

Det skal etableres sykkelparkering ved alle kollektivknutepunkter, viktige holdeplasser og sentrale møteplasser.

Kollektiv

Langs hovedårene for kollektivtrafikk, jf. temakart xxx, skal fremkommelighet for kollektiv prioriteres før personbiltransport.

Kollektivknutepunkt skal ha korte og effektive omstigningsmuligheter for alle kollektivmidler. Det skal sikres gode gang og sykkelforbindelser fram til stoppesteder for kollektiv.

Mobilitetsplan

Ved regulering av utbyggingsprosjekter større enn 1 000 m² BRA, og offentlige og private virksomheter med over 50 ansatte skal det utarbeides mobilitetsplan. Innhold i mobilitetsplan er definert i Mal for mobilitetsplaner (Sandnes kommune 2026).

Mobilitetsplanen skal ligge til grunn for løsninger i planforslaget.

Mobilitetspunkt

I senterområder og ved togstopp skal det planlegges og settes av areal til mobilitetspunkt for bytte mellom ulike reisemidler.

Bestemmelser om parkering

Bilparkering: Parkeringskrav for bolig og næring er vist i bestemmelser til soner. For andre formål skal parkeringskrav vurderes i mobilitetsplan og fastsettes i reguleringsplan.

HC parkering: I alle parkeringsanlegg skal minimum 5 % av parkeringsplassene være opparbeidet og tilrettelagt for bevegelsehemmede. For bygninger der det forventes hyppige besøk av personer med nedsatt bevegelsesevne og for tilgjengelige boliger, skal behovet for tilrettede plasser vurderes særskilt.

Fellesanlegg og sambruk: Ved regulering i sone 1 og 2 skal parkering løses i fellesanlegg. I alle soner skal man vurdere muligheten for sambruk.

Situasjonsplan for parkering: Plassering og fordeling av p-plasser for biler og sykler skal fastsettes ved regulering.

Sykkelparkering

Parkeringskrav for bolig og næring er vist i bestemmelser til soner.

Kvalitets- og funksjonskrav:

- Sykkelparkering, unntatt gjesteparkering, skal være under tak og med låsbar adkomst.
- I boligprosjekter skal 5 % av sykkelplassene settes av til gjesteparkering. Disse skal lokaliseres nært inngangsparti.
- 10% av sykkelparkeringsplassene skal tilrettelegges for større sykler som lastesykler og sykkel med tilhenger.

I større prosjekter skal det sikres areal for delingssykler.

Sykkelparkering	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Forus	Sentrum
Boenheter over eller lik 60m ² BRA	Min. 4	Min. 3	Min. 3	IKDP-Forus	Sentrumsplanen
Boenheter under 60m ²	Min. 2	Min. 2	Min. 2	IKDP-Forus	Sentrumsplanen
Næring - Høy arbeidsplass og besøksintensitet	Min. 3	Min. 2	Min. 2	IKDP-Forus	Sentrumsplanen
Næring - Lav arbeidsplass og besøksintensitet	Min. 1	Min. 0,5	Min. 0,5	IKDP-Forus	Sentrumsplanen

Bilparkering til boligformål

- Det skal minimum settes av 0,2 parkeringsplass per boenhet til gjesteparkering og sikres i plan. Gjesteparkeringsdekning i nye felt skal være tilstrekkelig slik at det ikke medfører parkering i omkringliggende boliggger.
- I større prosjekter skal det settes av plasser til delingsbil.

Antall parkeringsplasser bestemmes etter tabellen under. Alle tall er maksimumstall og inkluderer gjesteparkering. Tallet er per boenhet.

Antall parkeringsplasser samlet sett skal alltid rundes av oppover.

Parkering bolig	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Forus	Sentrum
Parkering per bolig inkludert gjesteparkering.	Maks 1,0	Maks 1,2	Maks 1,5	IKDP-Forus	Sentrumsplanen

Bilparkering Næring

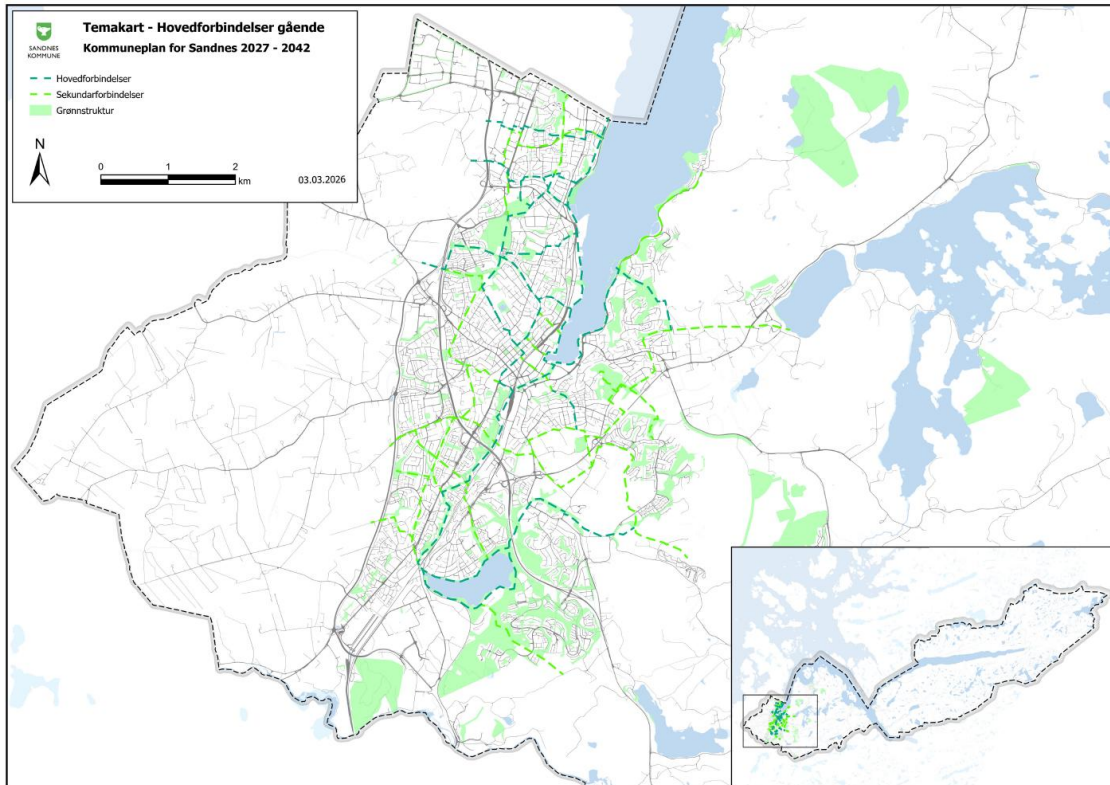
Antall parkeringsplasser bestemmes etter tabellen under. Den angir antall parkeringsplasser pr. 100m² BRA.

Antall parkeringsplasser samlet sett skal alltid rundes av oppover.

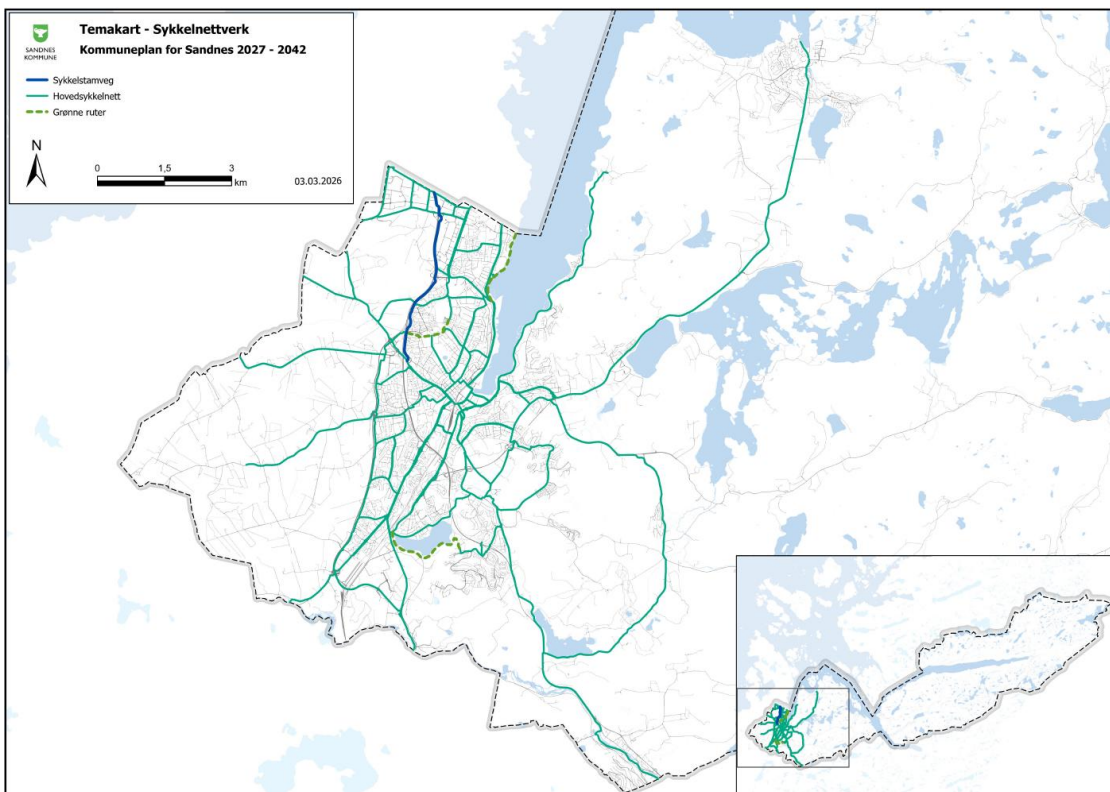
Parkering næring	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Forus	Sentrum
Høy arbeidsplass- og besøksintensitet	Maks 0,9	Maks 0,9	Maks 0,9	IKDP-Forus	Sentrumsplanen
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet	Maks 0,5	Maks 0,5	Maks 0,5	IKDP-Forus	Sentrumsplanen

Vedlegg 2 Temakart

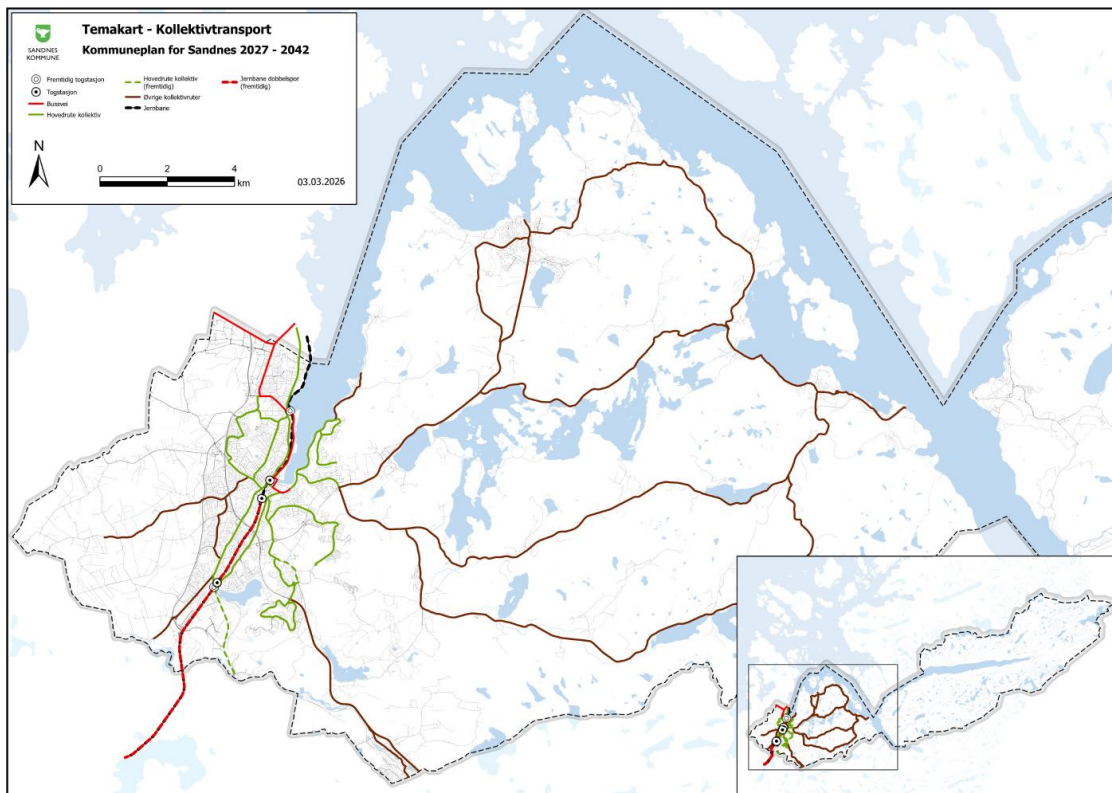
Gange



Sykkel



Kollektiv



Parkering

