



De grønne feltene i tabellen viser hvor nedgangen i trafikken har vært størst i NORCEs 14 tellesoner med de fem bomringene på Nord-Jæren – inn til Stavanger og Sandnes sentrum. © NORCE/AFTENBLADET/VIKTOR KLIPPEN

Trafikken til byene mest redusert

KRONIKK: Det er all grunn til å følge med i den videre trafikkutviklingen på Nord-Jæren og løpende vurdere ulike virkemidler, dersom målet om nullvekst i personbiltrafikken og god fremkommelighet for alle grupper av trafikanter skal nås.

Stian Brosvik
Bayer



Seniorforsker, NORCE

Einar Leknes



Forskningsleder, NORCE

Den samlede trafikknedgangen på Nord-Jæren etter endring av bomringene fra 1. oktober 2018 var lavere enn hva mange forventet. For å finne ut mer om hvordan bomringene har påvirket trafikkmønsteret har vi analysert endringer i trafikkstrømmene mellom geografiske soner på Nord-Jæren fra 2018 til 2019. Formålet er å fremskaffe kunnskap om hvilke tiltak som kan være hensiktsmessige for å nå det nasjonale byvekstmålet om nullvekst i personbiltrafikk, samtidig som alle trafikanter sikres god fremkommelighet.

Kartet viser soneinndeling og endring i antall kjøretøy inn til disse sonene fra april-juni 2018 til april-juni 2019. Bomringene utgjør egne soner og de øvrige sonene følger kommunegrensene. Vi bruker trafikk tall fra 36 registreringspunkt i veinettet på grensene mellom sonene til å analysere trafikkutviklingen.

Byene

Den største trafikkreduksjonen på Nord-Jæren fra april-juni i 2018 til samme periode i 2019 kom på innfartsveiene mot Stavanger og Sandnes sentrum. Bomringene her førte til at trafikken ble redusert med hen-

holdsvis 16 og 17 prosent. Til sammenligning er dette en større reduksjon enn etter innføring av rushtidsavgift i bomringen rundt Bergen sentrum (6 prosent), men noe lavere enn rundt Stockholm sentrum (20 prosent).

Mot bomringene på Forus og Stavanger lufthavn og bomsnittet i Randaberg var trafikkreduksjonen på 4 prosent, mens trafikken mot bomringen i Tananger var uendret. Samtidig har fjerning av de tidligere bomstasjonene ved kommunegrensene ført til en trafikkvekst på 3 prosent mot Klepp og Sola, og 1,5 prosent mot Gjesdal i samme periode. Totalt er trafikken redusert med 4 prosent fra april-juni 2018 til april-juni 2019.

Bybåndet

Bomringene rundt Stavanger og Sandnes sentrum bidro dermed til langt større trafikknedgang enn bomringene rundt Forus og Tananger, der bilistene i større grad tilpasset seg ved å kjøre utenom perioder med rushtidsavgift. En viktig årsak til mindre reduksjon i trafikken mot Forus og Tananger er dårligere kollektivtilbud. Fra evalueringen av mobilitetstiltaket hjem-jobb-hjem ser vi at den største reduksjonen i bilkjøring og økningen i bruk av buss og bane skjer i områder langs bybåndet Stavanger–Sandnes sentrum og sørover langs Jærbanen. Effekten er vesentlig mindre for andre områder på Nord-Jæren.

I tillegg bidrar bedre tilgang til parkering og lavere parkeringskostnader på Forus og i Tananger til at bil i større grad brukes til og fra arbeid her enn i bysentra. For å øke effekten av bomringen rundt Tananger og på Forus kan forbedring av kollektivtilbudet og gradvis innføring av parkeringsrestriksjoner være aktuelle tiltak. Høyere andel gjennomgangstrafikk og tungtrafikk gjør imidlertid at vi ikke kan forvente samme trafikknedgang som i bomringen rundt Stavanger og Sandnes sentrum, fordi denne trafikken i mindre grad påvirkes av bompenger.

At det ikke ble noe av den foreslåtte bompakken på Jæren, gjør det mer utfordrende å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Fjerning av bomstasjoner på kommunegrensene, samt mulighet til å unngå bomringen på Forus ved å kjøre via Sola, har ført til trafikkvekst på vegnettet i Sola og sør for Sandnes sentrum. Dette veier delvis opp for trafikkreduksjonen som følge av de nye bomringene, når en ser på hele Nord-Jæren samlet. At det ikke ble noe av den foreslåtte bompakken på Jæren, gjør det altså mer utfordrende å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken på Nord-Jæren.

Rushtidsavgiftens effekt

Vi har også analysert effekten av bomringen uten rushtidsavgift ved å sammenligne perioden januar–mars 2019, som var uten rushtidsavgift, mot samme periode i 2018. Samlet trafikkreduksjon var 3 prosent, der forskjellen sammenlignet med april–juni i hovedsak skyldtes mer trafikk mot bomringene mellom klokken 7 og 9. Som eksempel ble trafikken i dette tidsrommet mot Forus redusert med 7 prosent fra april–juni 2018 til 2019, mens reduksjonen kun var 1 prosent fra januar–mars 2018 til 2019. Vi ser at en stor del av trafikken tilpasset seg rushtidsavgiften ved å endre reisetidspunkt til før avgiften slår inn, mens andre valgte alternative reisemåter. Vi har enda ikke hentet inn tall på hvordan bortfallet av rushtidsavgiften påvirket trafikkutviklingen, men har gode indikasjoner på at forskjellen var merkbar.

Erfaringer fra perioden uten rushtidsavgift tilsier at en generell reduksjon i dagens takstnivå vil være langt mer samfunnsnyttig fremfor å fjerne rushtidsavgiften. En oppnår da at bomringene ikke kun blir en flat ekstraskatt for befolkningen, men at byområdet drar nytte av den samfunnsøkonomisk lønnsomme trafikkstyringseffekten som rushtidsavgiften gir i form av bedre kapasitetsutnyttelse på veinettet og redusert reisetid.

Trafikkreduksjonen på 4 prosent siste år er en engangseffekt. Erfaringer viser at når trafikantene er blitt vant til bomsatsene, så øker trafikken. I tillegg vil åpningen av Ryfast og Eiganestunnelen bidra til økt trafikk fra 2020. Det er dermed all grunn til å følge med trafikkutviklingen og løpende vurdere ulike virkemidler, dersom målet om nullvekst i personbiltrafikken og god fremkommelighet for alle trafikanter skal nås.