

# NOTAT

Til: Ordføreren

Fra: Rådmannen

---

## Innledning

Notatet er en oppfølging av bystyrets vedtak 28. mai om ønsket endring av innkrevingsretning på Bybrua, og inneholder opplysninger som grunnlag for videre drøfting.

Bystyret behandlet 28.05 interpellasjon fra Frode Myrhol i FNB, og vedtok:

### Bystyrets flertallsvedtak:

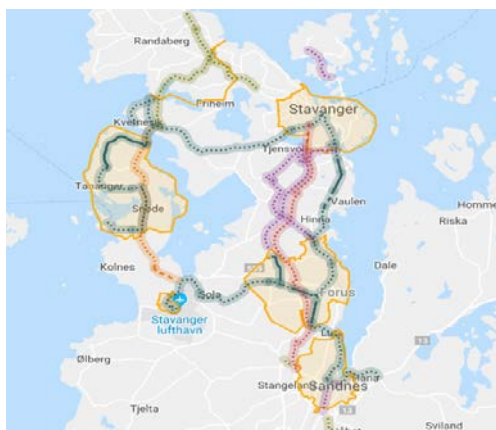
1. Stavanger kommune ber Rogaland fylkeskommune, som regional vedtaksmyndighet for Bypakke Nord-Jæren, om å ta initiativ til et fellesmøte med kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg for å bli enig om å endre innkrevingsretningen på Bybrua.
2. Dersom dette får tilslutning fra fylket og de andre kommunene, ber bystyret om at dette legges frem for Statens vegvesen og at dette blir fulgt opp i styringsgruppen.
3. Stavanger kommune som smartby vil jobbe for et prøveprosjekt med bruk av GPS/satellitbasert løsning istedenfor bomstasjoner innenfor gjeldende personvernregelverk.

## Hundvåg sin situasjon

Bymiljøpakken forutsetter innkreving på vei *inn* i bomringene. Under er gjort en grov oppstilling av Hundvåg sin situasjon, sammenlignet med andre områder innenfor/utenfor ringene.

Antall bompasseringer (t/r) ved ulike typer bosted og besøkssted:

Bor	Besøker	
	annen ring	sted utenfor ring
innenfor bomring	2	1
utenfor bomring	1	0
Hundvåg	2	2
Hundvåg snudd retn.	2	1



Beboere på Hundvåg har i prinsippet samme situasjon som beboere innenfor bomringene, med ett unntak. Kjører du fra Hundvåg til et målpunkt utenfor sentrumsringen, f.eks. Mariero eller Tjensvoll, så vil du måtte betale inn i sentrumsringen både på vei ut og på vei tilbake, dvs. 2 ganger. Beboere innenfor f.eks. sentrumsringen betaler kun 1 gang i samme situasjon. Dersom innkrevingsretningen blir snudd på bybrua, vil beboere på Hundvåg kun betale 1 gang - når en kjører tilbake til Hundvåg, dvs. tilsvarende som beboere i sentrumsringen.

Det er andre områder innenfor byområdet som har en lignende situasjon, f.eks. Aspervika og boligområder på Lura. Her er det imidlertid fysisk mulig å velge lange omkjøringsveier uten bomplassering.

### Økonomiske konsekvenser

Kostnader: Vil innebære prosjektering og etablering/flytting av en ny bomstasjon.

Inntekter: Å endre innkrevingsretningen vil svekke inntektssiden, særlig etter at Ryfast blir åpnet i 2019. Det er ikke mulig å tallfeste dette før en har konkrete erfaringstall å beregne ut fra.

Hundvågtunnelen skal ha toveisinnkreving. Stortinget la til grunn at prisen i Hundvågtunnelen blir 30 (2012-) kroner for lette kjøretøy, med mulighet for 50 prosent rabatt med bombrikke. Den endelige prisen skal fastsettes neste år.

Dagens løsning for innkreving av bompenger i Bymiljøpakken og Ryfast vil påvirke rutevalget til og fra sentrum. Dersom innkrevingsretningen blir snudd så vil det medføre økt trafikk på bybrua mot sentrum, med fri passering. Mange vil velge bybrua, med mindre man har målpunkt innenfor en annen ring, f.eks. Forus. Dette vil svekke inntektsgrunnlaget for Ryfast, da trafikk kan ta av på Buøy for å spare bompenger i Hundvågtunnelen i retning sør. Dette vil også påvirke framkommeligheten til kollektivtransporten i neste omgang, da Bybrua kun har kollektivfelt kun i en retning.

### Vedtatte forutsetninger:

#### ***Fra st. prop. 109s (2011–2012) Ryfast***

*Det er ikke lagt til grunn at det blir innført bompengar på Bybrua. Høge takstar for Hundvåg-tunnelen kan føra til auka trafikk over Bybrua. Dersom trafikklekkasjen frå Hundvågtunnelen til Bybrua blir vesentleg, føreset Samferdselsdepartementet at lokale styresmakter innfører trafikkregulerande tiltak. Etter departementet sitt syn vil det vera aktuelt å reservera Bybrua for kollektiv-trafikk dersom trafikklekkasjen blir for stor.*

#### ***Fylkestingets vedtak om Bypakke Nord-Jæren pkt 11 (9.12.2014)***

*Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det blir en felles timesregel med Hundvågtunnelen. Den til en hver tid høyeste taksten i henholdsvis Hundvågtunnelen og Bypakke Nord-Jæren vil være gjeldende.*

#### ***Fra st. prop. 47 S (2016–2017) Bymiljøpakke Nord-Jæren***

*I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til runn tidsdifferensierte takstar med dobbel takst i rushperiodane på kvardagar. Vidare er det lagt til grunn timesregel som omfattar alle bomstasjonane som inngår i Bypakke Nord-Jæren. Timesregelen skal også omfatte bomstasjonen ved Hundvågtunnelen som er en del av prosjektet rv 13 Ryfastsambandet.*

Statens vegvesen beregnet verdien av timesregelen i forbindelse med behandlingen av Bypakke Nord-Jæren i fylkestinget i desember 2014. Det ble da anslått at Bymiljøpakken må betale Ryfastprosjektet rundt 40 mill. (2014-) kroner årlig for å kompensere for timesregelen, og over 14 år utgjør dette 560 mill. kr. Ryfast åpner høsten 2019.

## Kollektivtilbud og reisevaner

Bussrute 1 Hundvåg- Buøy – Stavanger har en frekvens på 8 avganger i timen fra 06:30 til 20:50 og ca. 4 ganger i timen utenom dette. Dette er et godt, høyfrekvent busstilbud. En stor del av befolkningen bor innenfor kort avstand fra busstraseen. Hundvåg har ca. 13.000 innbyggere.

### Reisevaner

Det ble gjort en analyse av reisevanene på Hundvåg sammenlignet med andre soner i 2015. Denne viste at en større andel av reisene i sonen Hundvåg/Øyane foretas *innenfor* sonen, sammenlignet med andre soner, som Stavanger sentrum, Hillevåg, Hinna og Sandnes sentrum. Mens kun 25 % av *arbeidsreisene* har start og slutt i sonen, er rundt 60 % av øvrige reiser innenfor sonen.

Kollektivandelen for alle reiser i Stavanger kommune var 10 % i 2014, og samlet for de 4 kommunene 9 %. Vi vet fra tidligere undersøkelser at kollektivandelen på Hundvåg er høyere enn gjennomsnittet for kommunen.

## Oppsummering

Å snu innkrevingsretningen på bybrua vil ha trafikale konsekvenser og det vil påvirke inntektssiden. Det er ikke mulig å beregne effekten av dette før en har fått erfaringstall etter at Ryfast og Hundvågtunnelen er etablert. Hundvåg har i dag et godt kollektivtilbud og en høy kollektivandel. Det er flere områder i regionen som har lignende problemstillinger.