

06.03.2024 Utvalg for Samfunnsutvikling

# Omkjøringsveg Eigersund sentrum

Trafikk- og finansieringsanalyse

# Bakgrunn

FT vedtak 141/2022, 13.12.2022

*«Fylkestinget ønsker å finne langsiktige løsninger for gjennomgangs- trafikken på fv. 44 i Egersund sentrum. Fylkesdirektøren bes derfor om å gå i dialog med kommunen om videre planlegging, utredning /analyser og finansiering av et fremtidig prosjekt.»*

I jan. 2023 levert Rambøll en **vegteknisk mulighetsstudie** som viste 11 forskjellige vegtekniske alternativer.

Nå er det utarbeidet en overordnet **trafikk- og finansieringsanalyse**, utført av Norconsult.

RFK / Kommunen har et faglig og økonomisk samarbeid.



# Mål til trafikk- og finansieringsanalysen

1. Hva blir den trafikale effekten av ny omkjøringsveg, med spesielt fokus på gjennomkjøring i sentrumsgatene og på tungtrafikk?
2. Hvordan påvirkes trafikken av bompengeneinnkrevingen (plassering av bom og takstnivået)?
3. Finnes det et trafikalt grunnlag som sikrer høy nok økonomisk inntekt til å finansiere omkjøringsvegen?

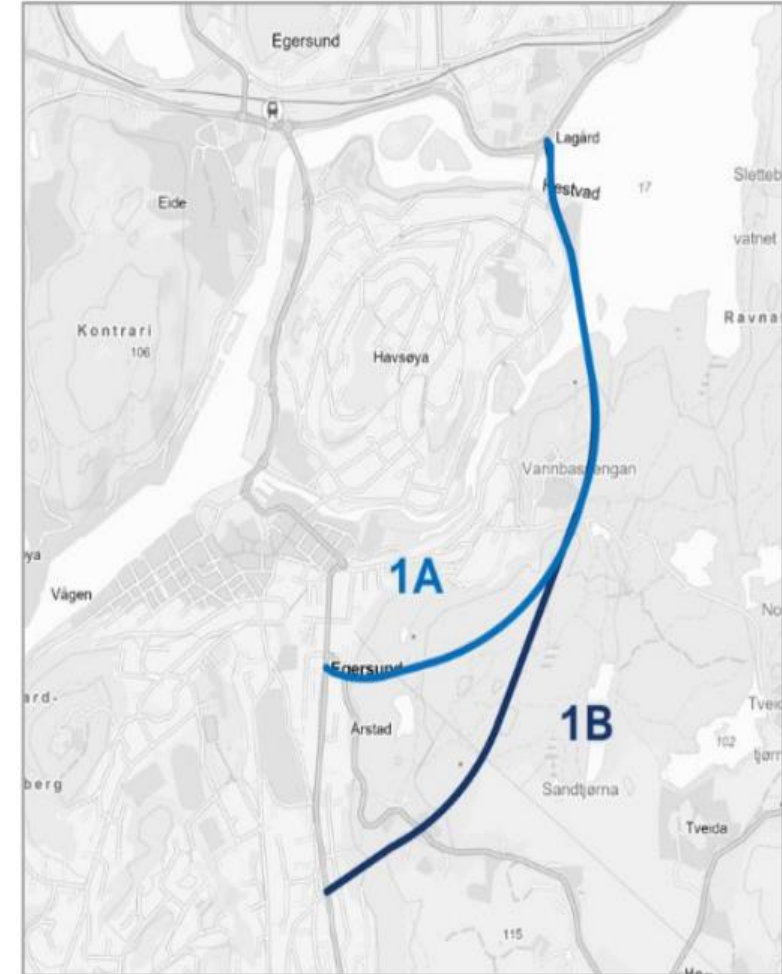
**Gjelder  
gjennomkjøring**





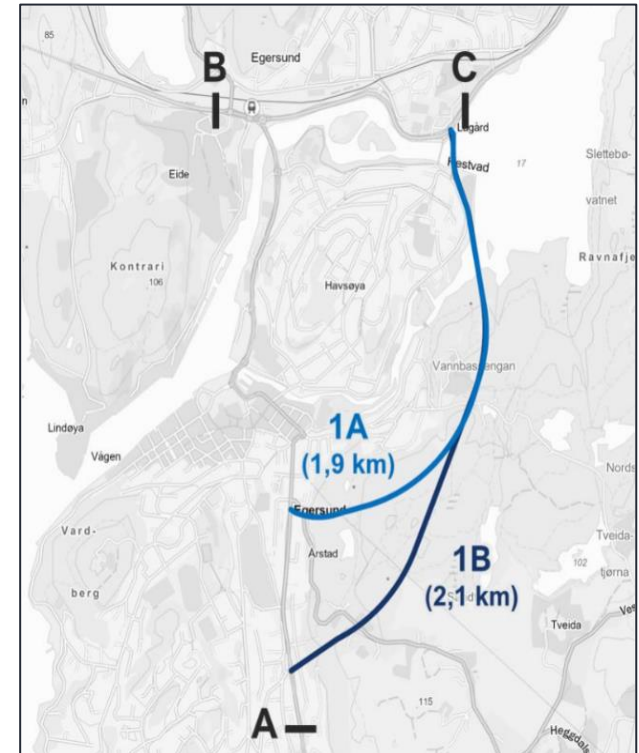
# Faglige forutsetninger

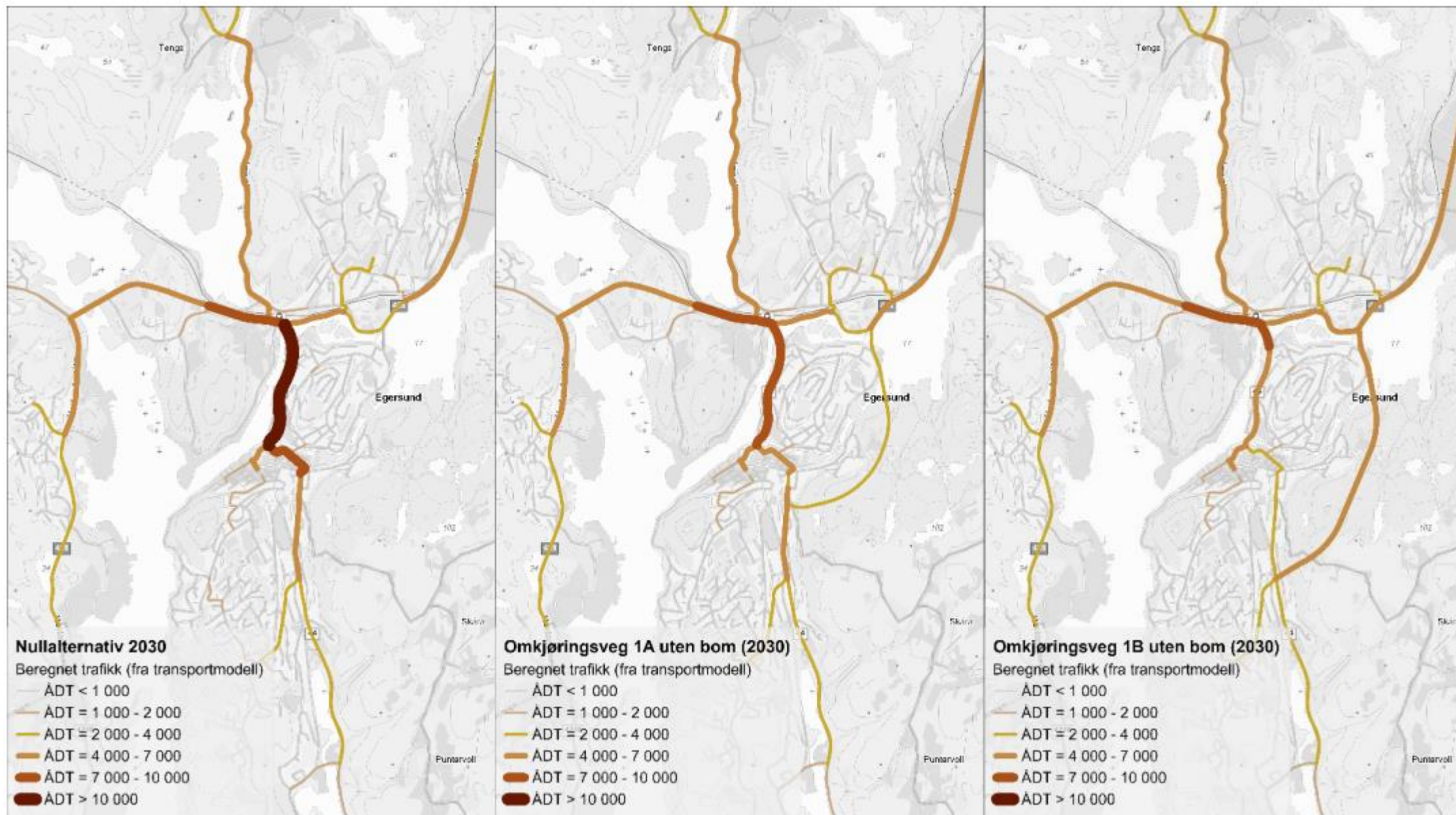
- Det er kjørt simulasjoner for to veilinjer, 1A og 1B.
- Trafikkgrunnlag - justert til 'åpningsår' 2030.
- Kostnadsgrunnlag  
Kostnadsoverslaget fra forprosjektet for alt. 1A og 1B, samt erfaringspriser ift. finansierings- og driftskostnader til et bomsystem.
- Nedbetalingstid 15 år.



# Omkjøringsveg (uten bom) – **null alternativet**

- 1A og 1B gir redusert reisetid på mellom 36 sekunder og 4 minutter.
- 30 – 38 % av dagens trafikk fjernes fra Jernbaneveien ved etablering av omkjøringsveg.
- Omkjøringsvegen får en ÅDT på mellom 3500 - 5000.
- Effekten noe større for alt. 1B enn 1A, da det er større tidsbesparelser.
- Effekten mindre for tungbil (<15 % i Jernbaneveien), antakeligvis fordi sentrum er et viktig målepunkt.



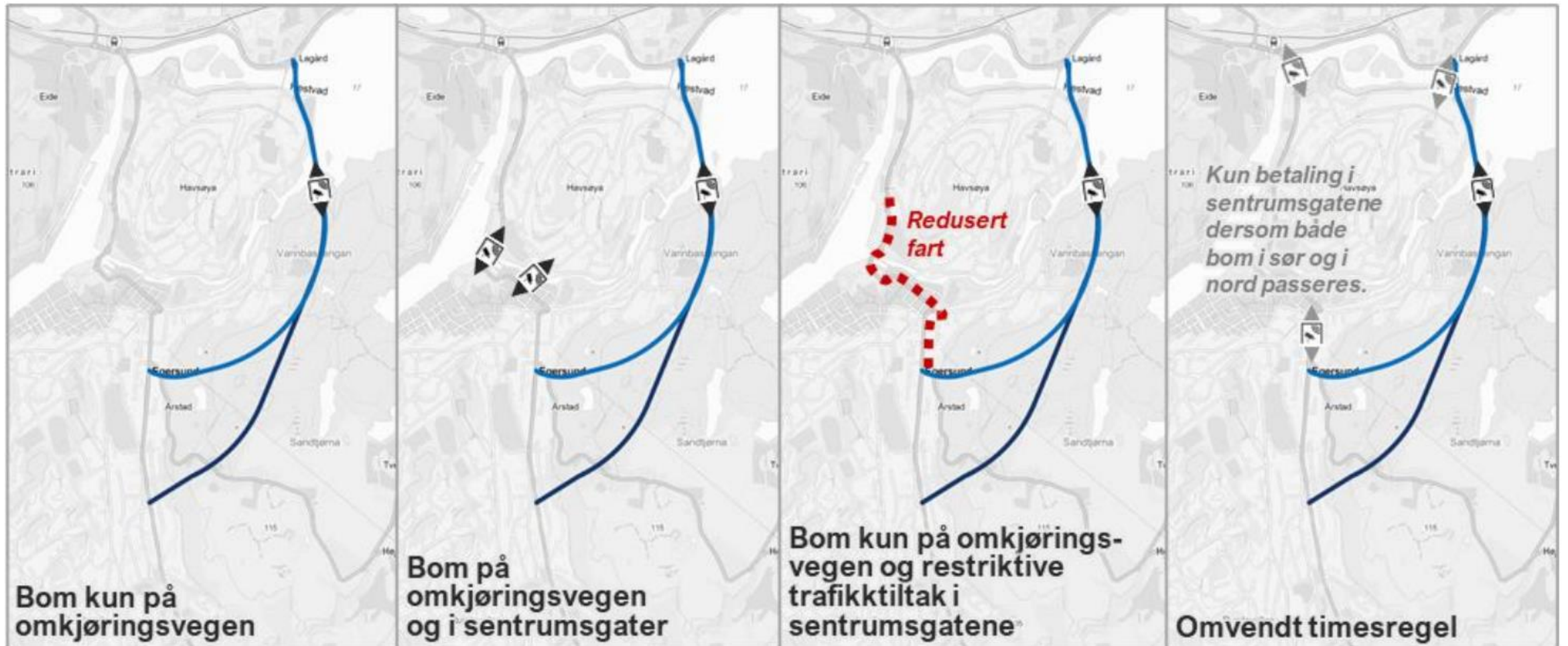


# Effekten av bompenger



# Plassering av bomstasjoner\*

Det er vurdert flere konsepter for plassering av bomstasjoner. Har landet på 4 alternativer. Ikke endelig bestemt.





# Hvordan settes bomtakst?

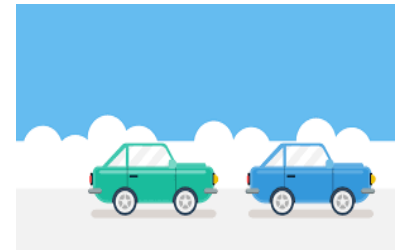
Bomtaksen settes for å sikre investeringsbehov til omkjøringsvegen.

Takstnivået varierer for hvert alternativt avhengig av kostnader og trafikkgrunnlag.

Beregningene gjort først for 30 % bomfinansiering, og deretter 80 %.

Toveis innkreving med standard rabatt for el-bil og Autopass abonnement. Tungbil betaler to ganger grunntakst.

Takster varierer fra 13 kr til 207 kr avhengig av løsningen og trafikkgrunnlag.



# Resultater

# Alt. 1 – kun bom på omkjøringsveg

- Takstnivå 22 kr for 1A og 20 kr 1B.
- Avvisningseffekten av bom er mye større enn fordelene med kortere reisetid.
- Bruk av omkjøringsvegen redusert med 63-71 % sammenlignet uten bom.
- Trafikken i bygatene økes tilsvarende.
- Bomsats må firedobles for å sikre inntekt. Det vil avvise all trafikk fra omkjøringsvegen.
- Løsningen har ikke inntektsgrunnlag for 30% bomfinansiering. Det er ikke gjort beregninger for 80 %.





# Alt 3 – restriktive tiltak i sentrum og bom på omkjøringsveg

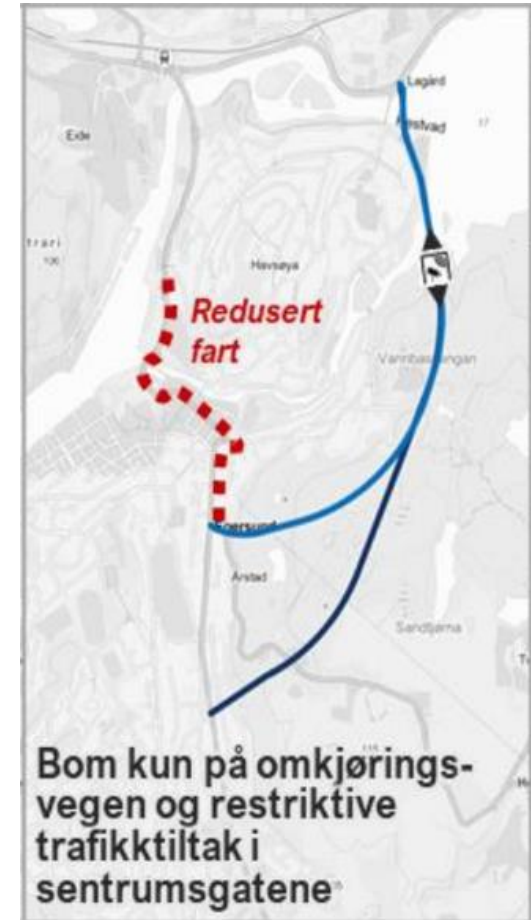
Bomtakst 22 kr for 1A og 20 kr for 1B.

57-59 % reduksjon i bruk av omkjøringsvegen, sammenlignet uten bom, men...

Redusert fremkommelighet i sentrumsgater påvirker ikke reisetiden tilstrekkelig til at omkjøringsveien blir foretrukne reisevalg.

Trafikken i bygatene økes tilsvarende.

Løsningen har ikke inntektsgrunnlag for 30% bomfinansiering. Det er ikke gjort beregnet for 80 %.



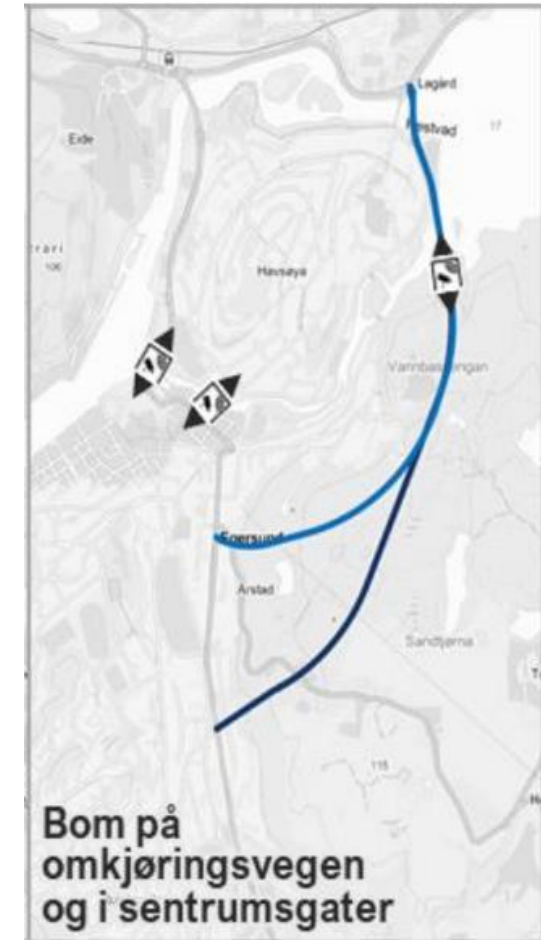
## Alt 2 – bom i sentrum og på omkjøringsvegen

Siden flere reiser fanges opp av bomsystemet, settes takstnivået noe lavere

	30 %	80 %
1A	12 kr	30 kr
1B	13 kr	36 kr

En tett bomring har en trafikkreduserende effekt (500 – 1500 ÅDT).  
Ca. 75 % overføres til gang- og sykkel, resten avvises.

Både 30 og 80 % finansiering sikrer nok inntekt til prosjektet.



## Alt 4 – omvendt timesregel

Bomtaksst på 50 kr eller 157 kr for 1A, og 59 kr eller 207 kr for 1B.

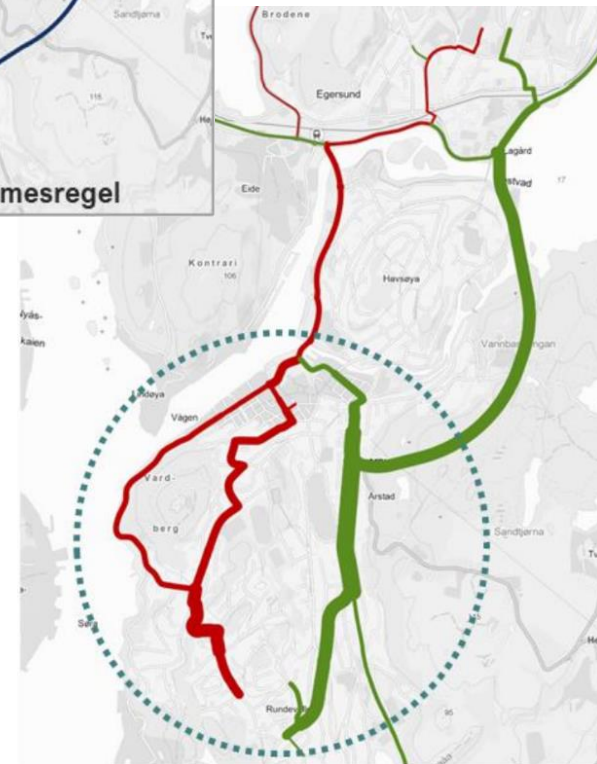
Systemet 'straffer' gjennomkjøring, noe som påvirke trafikken i sentrum og lengre reiser i Eigersund.

Det er tilstrekkelig grunnlag til å sikre inntekter for både 30 og 80 % bomfinansiering.

Plassering av bomstasjoner gir ikke et lukket system. Dette gir konsekvenser for det øvrige vegnettet. Må vurderes nærmere.



Trafikken overføres til andre deler av vegnettet, sammenlignet 0-alt.





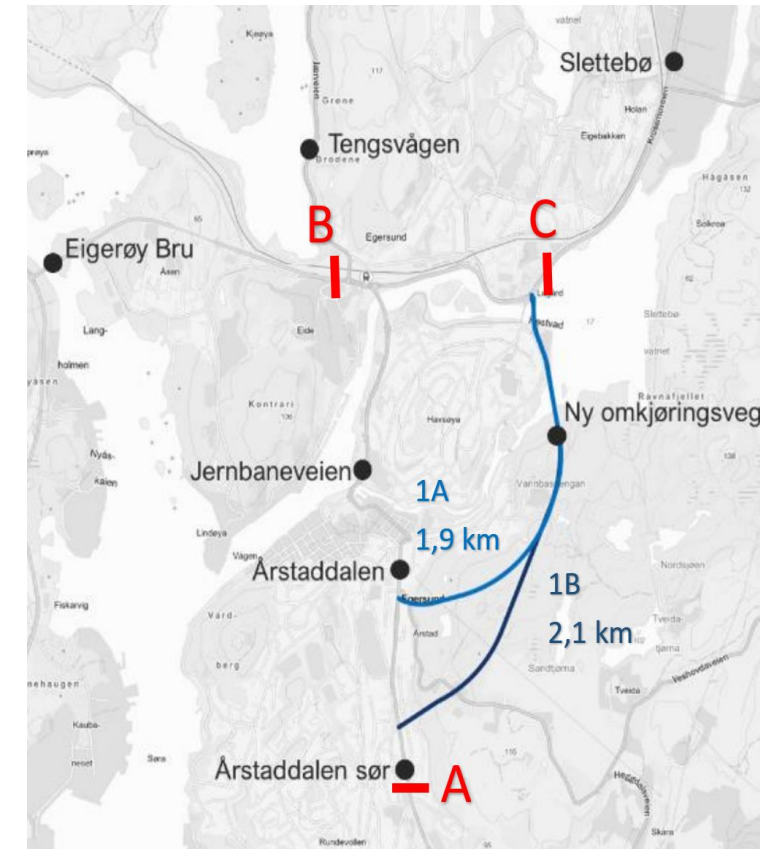
# Hovedkonklusjoner

Samtlige alternativ, med og uten bom, bidrar til å redusere trafikken i sentrumsgatene.

Tungbil mindre følsomme for bompenger og sentrum er et viktig målepunkt for disse kjøretøy.

En tett bomring har en avvisende effekt på trafikk i sentrum og vegnettet rundt. Turer overføres til gang- og sykkel, eller forsvinner.

Kostnader er viktigere enn reisetid for trafikantene, og restriktive tiltak i sentrum er ikke nok til å motvirke bom på omkjøringsvegen.



# Hovedkonklusjoner

Alternativ 1 og 3 har ikke nok trafikkgrunnlag til å dekke investeringskostnadene til omkjøringsvegen. Dette skyldes avvisningseffekten av bomstasjoner.

Alternativ 2 og 4 har et trafikalt grunnlag som kan sikre nødvendig finansiering.

Bomsystem	Veglinje 1A			Veglinje 1B		
	30 %	50 %	80 %	30 %	50 %	80 %
Bom kun på omkjøringsvegen	x	x	x	x	x	x
Bom på omkjøringsvegen og i sentrumsgater	12	19	30	13	21	36
Bom på omkjøringsvegen og restriktive trafikktiltak i sentrumsgatene	x	x	x	x	x	x
Omvendt timesregel	50	85	157	59	99	207

## Svakheter i arbeidet

Omvendt timeregulering – modellen er ikke optimalisert for å kunne vurdere denne løsningen. Det er også mange hul i systemet, som påvirker resultatene.

Tungbil – modellen håndterer kun trasevalg og ikke antall turer. Det bør hentes inn et bedre grunnlagsdata for denne trafikkgruppen.

Differensiert takst – ikke tatt hensyn til her, men blir et viktig verktøy for finjusteringer ift. trafikkmønster og inntekstgrunnlaget.