

Vedlegg 2 – Andre vurderte bomkonsept

Totalt seks ulike bompengепrinsipp har blitt vurdert i arbeidet med mulighetsstudien. Tre av prinsippene vurderes i selve hoveddokumentet. I dette vedlegget redegjøres det for de tre prinsippene som Vegvesenet ikke anbefaler at jobbes videre med.

Bomsnitt på bruene i Buskerudbyen

Et prinsipp med bomsnitt på alle bruene i området har blitt vurdert. Bruer er i utgangspunktet godt egnede steder for bomplassering fordi det ofte er begrensede omkjøringsmuligheter, og prinsippet ville gitt relativt få bomsnitt (9 stk.). Konseptet vurderes imidlertid å være mindre egnet i Buskerudbyen av følgende årsaker:

- Prinsippet vil ikke fange opp de store regionale trafikkstrømmene. Man vil for eksempel kunne kjøre fra Kongsberg øst til Drammen (Strømsø) uten å betale bomavgift.
- Prinsippet vil skape unaturlige lokalgeografiske barrierer i byer og tettsteder ettersom bruene i Buskerudbyen uten unntak ligger i tettbygde strøk.
- Prinsippet vil gi et betydelig lavere trafikkgrunnlag enn de øvrige bompengепrinsippene.
- Betydelig lavere inntekspotensial enn de øvrige prinsippene.
- Innfrir ikke målene i KVV og ATP og gir lite/intet insitament til å endre reisemiddelvalg.

Man kunne ha tenkt seg en variant der det suppleres med noen bomsnitt på viktige veger for å fange mer av den regionale trafikken. Dette vil gi et bedre trafikkgrunnlag og økt inntekspotensial, men man kommer ikke utenom den omtalte ulempen med unaturlige lokalgeografiske barrierer.

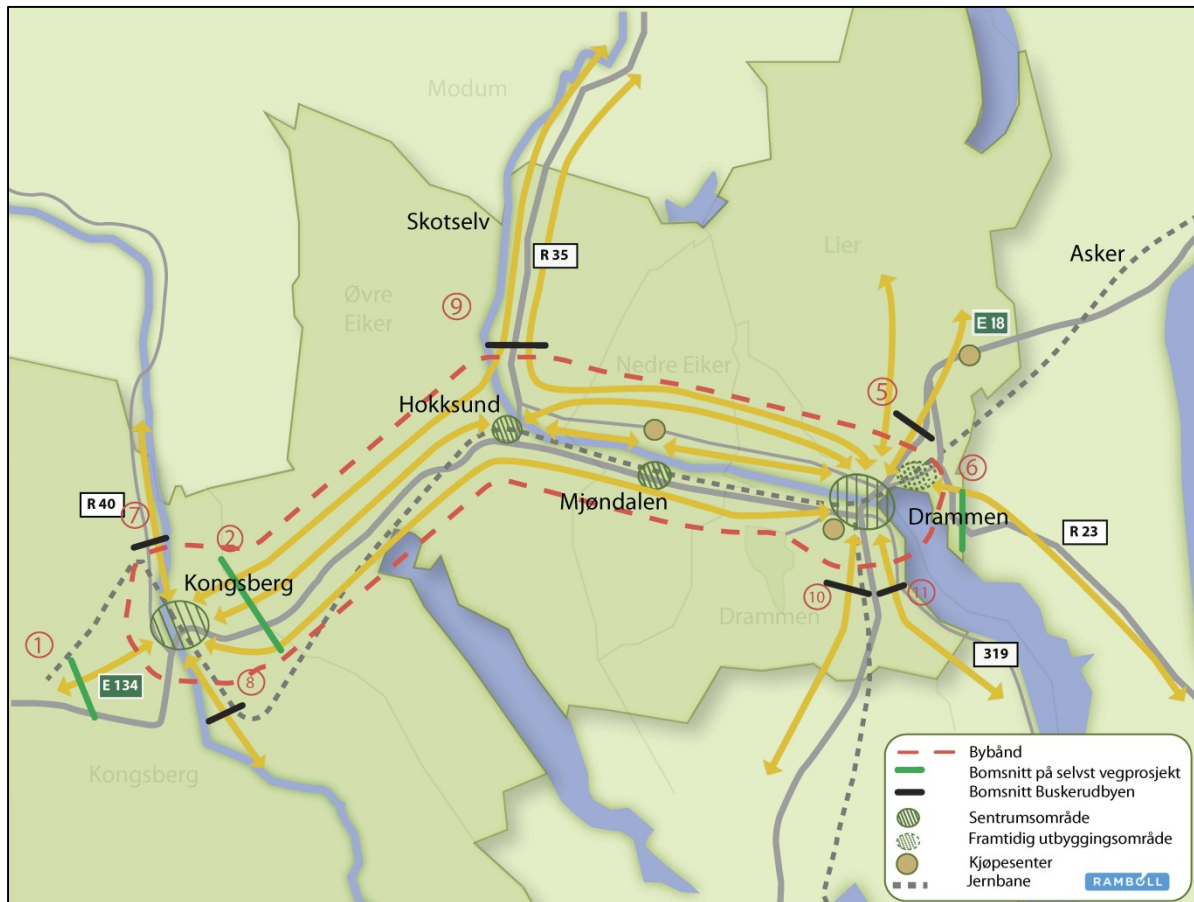
Bomsnitt rundt store kjøpesentra i Buskerudbyen

Et prinsipp med bomsnitt rundt de tre store kjøpesentrene Gulskogen, Liertoppen og Buskerud storsenter har blitt vurdert. Kjøpesenterkonseptet vurderes som mindre godt av følgende årsaker:

- Det er vanskelig å «isolere» kjøpesentra med bomsnitt uten å påvirke lokalvegnettet. Dette er særlig et problem ved Gulskogen.
- Et slikt bompengепrinsipp vil primært være et trafikkregulerende tiltak som i liten grad innfrir nytteprinsippet. Et slikt konsept vil hovedsak kun påvirke en type reiser (handelsreiser).
- Lite trafikkgrunnlag og lav inntjening.
- Prinsippet vil ikke innfri målene i KVV og ATP og gir lite/intet insitament til å endre reisemiddelvalg.

Prinsippet kan i beste fall tenkes gjennomført i kombinasjon med et annet konsept. Vår vurdering er imidlertid at andre prinsipp også indirekte bidrar til å begrense trafikk til kjøpesentra.

Bomring rundt bybåndet i Buskerudbyen



Bomring rundt Buskerudbyen

Dette prinsippet innebærer at bomsnittene etableres som en bomring rundt bybåndet i Buskerudbyen. Konseptet ligner på mange måter litt på Variant A av det «modifiserte kommunegrensekonseptet med bom på enkeltprosjekter», men skiller seg fra dette blant annet ved at det ikke er noen bomsnitt innenfor bybåndet (bomsnitt 3 og 4 sløyfes). En annen forskjell er at det her ville vært aktuelt å flytte bomsnitt 5 noe utover fra kommunegrensen mellom Lier og Drammen slik at det fremtidige utbyggingsområdet på Lierstranda kunne inkluderes i bybåndet og komme på innsiden av bomringen.

Bomringprinsippet vil kun fange opp gjennomgangstrafikk og bilreiser til og fra Buskerudbyen. To av de mest trafikkerte, og potensielt mest innbringende bomsnittene sløyfes og resultatet blir et betydelig lavere trafikkgrunnlag og inntektpotensial. Det viktigste ankepunktet mot dette prinsippet vil i midlertid være at det ikke gir noe insitament til å endre reisemiddelvalg for interne reiser i Buskerudbyområdet. Dette gjør også at bomringsprinsippet verken vil innfri nytteprinsippet eller målsettingene i KVVU og ATP for Buskerudbyen.