

## SAKSFREMLEGG:

### Vedlegg

1. Forslag til Buskerudbypakke 2. Behandlet i ATM-utvalget 25. mai 2018
2. Kollektivnotat, datert 25. mai 2018
3. «Buskerudbypakke 2 – status etter høring» - oppsummering av behandling og vedtak i by-/kommunestyre og fylkesting, mars 2018
4. Buskerudbypakke 2 – Finansiering. Saksgrunnlag til lokalpolitisk sluttbehandling med vedlegg: Trafikknotat og Plassering av bomstasjoner i Buskerudbypakke 2 Statens vegvesen 22. mai 2018

## SAK: Buskerudbypakke 2

### 1. Bakgrunn og hensikt med saken

Buskerudbyen/Drammensområdet har en befolknings- og trafikkvekst som forventes å fortsette i årene som kommer. Dersom det ikke blir tatt grep for å løse opp i trafikkproblemene, vil det bli stadig oftere og lengre køer på veinettet og miljøproblemene vil øke. En godt fungerende infrastruktur er svært viktig for næringslivet, både med hensyn til næringstransporter og arbeidstakernes mulighet til å gjennomføre sine reiser.

Den anbefalte tiltakspakken er et helhetsgrep i en langsiktig byutvikling. Anbefalt tiltakspakke viderefører mål og byutviklingsgrep som er valgt gjennom bl.a. areal- og transportplan for Buskerudbyen, mål i samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet og statlige føringer for utvikling av transportsystemet i byområder. Den anbefalte tiltakspakken vil legge til rette for enklere transporthverdag, bedre bymiljø, begrensede klimagassutslipp og skal tilrettelegge for fortsatt vekst og utvikling i byområdet.

Buskerudbypakke 2 legges med dette frem for endelig lokalpolitisk behandling. Det må gjøres likelydende lokalpolitisk vedtak i by-/kommunestyrene i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker og Buskerud fylkestinget før regjeringen vil fremme Buskerudbypakke 2 til Stortinget for endelig vedtak.

### 2. Saksgang så langt

Forslag til Buskerudbypakke 2 ble vedtatt av by- og kommunestyrene og Buskerud fylkesting september 2016. I vedtaket ble det forutsatt at Nasjonalt Transportplan (NTP) 2018-29 skulle inneholde full statlig finansiering av nytt løp på E134 Strømsåstunnelen, fornyelse av RV282 Holmenbrua og to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund. Nasjonal Transportplan 2018-29 som ble fremlagt våren 2017 for Stortinget inneholdt ikke to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund, og forutsatte at Strømsåstunnelen og Holmenbrua finansieres 50% med bompenger. Dette utløste behov for fornyet lokalpolitisk behandling.

Utredningsprogram for justert Buskerudbypakke 2 fikk tilslutning i fylkestinget, bystyret i Drammen og kommunestyrene i Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier våren 2017. ATM-utvalget ble gitt mandat til å fastsette utredningsprogram, utarbeide høringsforslag og anbefale forslag til lokalpolitisk behandling. Den 23. juni 2017 fastsatte ATM-utvalget utredningsprogrammet, og prosessen er blitt gjennomført i.h.t. dette.

Kort oppsummert ble det i september - oktober 2017 gjennomført en åpen innspillsrunde. I tråd med vedtakene i Drammen bystyre og Buskerud fylkesting, ble Innbyggerinitiativets forslag faglig vurdert i

en [innspillsrapport](#). ATM-utvalget behandlet 15. desember 2017 flere ulike forslag til justert Buskerudbypakke 2, og la dette ut på høring i perioden 20. desember – 23. februar. [Høringsrapport](#) ble fremlagt i politisk sak i by-/kommunestyre og fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel i mars.

Statussak om Buskerudbypakke 2 ble behandlet av by-/kommunestyrene og fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel i mars 2018. ATM-utvalget ble da bedt om å komme frem til en omforent løsning for Buskerudbypakke 2. ATM-utvalget anbefalte i møte den 23. mars 2018 forslag til lokalpolitisk sluttbehandling med følgende vedtak:

1. *ATM-utvalget anbefaler følgende forslag til lokalpolitisk sluttbehandling:*
  - a. *Tiltakspakke 4 anbefales med følgende endring; prosjektet Solumstrand-Rundtom utgår og midlene settes av til lavere billettpriser/ytterligere økning av bussfrekvens.*
  - b. *Det anbefales en justert versjon av «Bommer på dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen» hvor flere bynære områder omfattes av bom.*
2. *Bomsystem med bommer kun på dagens kommunegrenser skal også inngå i Statens vegvesens kvalitetssikring før lokalpolitisk sluttbehandling.*
3. *Vedtak med rapporten «Forslag til Buskerudbypakke 2», datert 23. mars 2018 og tilhørende grunnlagsmateriale oversendes Statens vegvesen 26. mars for kvalitetssikring fram til 21. mai 2018 før lokalpolitisk sluttbehandling i juni 2018.*

Den 23. mars ble anbefalt forslag oversendt Statens vegvesen for kvalitetssikring av bomplassering, finansierings-, og trafikkberegninger. Kvalitetssikringen foregikk fram til 21. mai. I møte 25. mai anbefalte ATM-utvalget forslag til felles saksfremlegg og forslag til Buskerudbypakke 2 justert etter kvalitetssikring i Statens vegvesen. Endelig lokalpolitisk behandling skjer nå i juni.

### 3. Saksgang fra nå og frem til endelig vedtak i Stortinget

Etter endelig lokalpolitisk vedtak om bypakke skal bypakken oversendes Statens vegvesen for videre saksgang. Statens vegvesen ved Vegdirektoratet vil deretter oversende bypakken til Samferdselsdepartementet for ekstern kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet fremmer deretter stortingsproposisjon. Stortingsvedtak må foreligge før brukerbetaling/bomordning kan settes i drift.

Buskerudbysamarbeidet har ambisjon om oppstart av forhandlinger om en byvekstavtale i 2018, stortingsbehandling av bompengeproposisjon våren 2019 og igangsetting av Buskerudbypakke 2 i 2020.

### 4. Innholdet i anbefalt Buskerudbypakke 2

Anbefalt Buskerudbypakke 2, behandlet i ATM-utvalget 23. mars 2018, med tiltakspakke og bomsystem justert etter kvalitetssikring i Statens vegvesen følger vedlagt. I saksframlegget gjengis bare hovedpunktene.

#### 4.1 Mål

Følgende mål for Buskerudbypakke 2 ble vedtatt i sak om utredningsprogram for justert Buskerudbypakke 2 juni 2017:

Overordnet mål		
Buskerudbyen skal utvikles som en bærekraftig og konkurranskraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.		
Hovedmål		
Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafiksikkert og skal tilrettelegge for attraktiv by- og tettstedsutvikling.	Det skal bli enklere og raskere å reise med alle transportmidler i Buskerudbyen og til/fra Oslo/Akershus	Veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Målene bygger blant annet på areal- og transportplan for Buskerudbyen, og på kommunenes kommuneplaner og er videre i tråd med nasjonale føringer for bypakker/byvekstavtaler. Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP) ble lagt frem for Stortinget våren 2017 og fastsetter et mål om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette innebærer nullvekst i persontransport med bil i byområdene. Gjennomgangstrafikk og nyttetransport er unntatt nullvekstmålet.

#### 4.2 Anbefalt tiltakspakke

Tiltakspakken inneholder en vesentlig satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing som vil gi nytte for alle kommunene. Til sammen skal dette gi et godt alternativ til bilbruk når det etableres et bomsystem.

Det er satt av midler til å gjøre det enklere og billigere å reise kollektivt i Buskerudbyen. Antall bussavganger øker vesentlig både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Dette innebærer nær en dobling av dagens busstilbud og lavere billettpriser. En rekke framkommelighetstiltak skal sikre at bussen blir raskere og mer punktlig. Dette inkluderer framkommelighetstiltak i Rosenkrantzgata. Den anbefalte tiltakspakken muliggjør bussprioritering i Rosenkrantzgata, Konnerudgata, Professor Smiths allé, Baker Thoens allé og over Landfalløybrua, samt til nytt sykehus på Brakerøya.

Kollektivknutepunkter fra Lier til Hokksund skal rustes opp og det skal etableres flere pendlerparkeringsplasser i hele Buskerudbyen. Sykkeltiltak prioriteres i tråd med *Felles sykkelplan for Buskerudbyen* for å få et sammenhengende sykkelvegnett.

Flere viktige vegprosjekt for økt sikkerhet, framkommelighet og byutvikling foreslås bygget:

- Rv 282 Ny Holmenbru
- E134 Strømsåstunnelen
- Fv 36 Tilfartsveg vest del 1
- Fv 282 Bj. Bjørnsonsgate
- Fv 36 Tilfartsveg vest del 2
- Fv 36 Tilfart Konnerud
- Ny Baker Thoens allé
- Fv 42 Ny Landfalløybru
- Fv 319 Ny Svelvikveg i ny trasé
- Ny Mjøndalsbru

I bypakker legges det til grunn et utvidet nytteprinsipp, hvor tanken er at trafikkstrømmene i et byområde påvirkes gjensidig av de ulike tiltakene som gjennomføres, og at man gjennom å ferdes i byområdet får nytte av tiltak som gjennomføres andre steder enn der reisen finner sted. Det gjelder

ikke bare vegtiltak, men også tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange som kan avlaste vegnettet og komme bilistene til gode gjennom bedre framkommelighet.» (NTP 2018–2029).

Totalt finansieringsbehov for Buskerudbypakke 2 er på 14,4 mrd kr. I dette inngår 1,5 mrd i forutsatte belønningsmidler fra staten, statlig bidrag til Strømsåstunnelen og Holmenbrua på 1,2 mrd, bidrag fra fylkeskommune og kommuner på 1 mrd, mva-kompensasjon på 1,3 mrd og bompenger på 9,4 mrd (inkl innkrevingskostnader på 0,9 mrd).

ATM-utvalget har lagt til grunn at belønningsmidler forventes å finansiere 1,5 mrd. kr av porteføljen. Det er lagt til grunn at disse midlene går til drift av kollektivtransport. Endelige beløp for belønningsmidler avklares gjennom framtidige forhandlinger om byvekstavtale. Finansieringsberegningene for bompengepakken omfatter de resterende 12,9 mrd. kr av den totale pakken på 14,4 mrd. kr. Det er disse midlene det kan fattes lokalpolitiske vedtak på i denne omgangen, jfr vedtakspunkt 14.

Det vises til vedlegg 1, 3 og 4 for nærmere beskrivelse av tiltakspakkens sammensetning, finansiering og måloppnåelse.

#### 4.3 Utbyggingsrekkefølge og porteføljestyring

Det legges opp til at utbygging av de ulike prosjektene fordeles relativt jevnt over 15-årsperioden. Dette reduserer behovet for låneopptak, slik at mindre andel av innkrevd beløp må benyttes til å betale renter.

Drammensområdet vil være preget av særdeles høy byggeaktivitet frem til 2024/2025, grunnet bygging av nytt sykehus og IC-Vestfoldbanen. Det kan derfor være hensiktsmessig å moderere øvrig infrastrukturbygging i denne perioden, av hensyn til trafikkavvikling og entreprisekostnader.

Av de store investeringsprosjektene er Holmenbrua, Tilfartsvei vest del 1, Baker Thoens allé og Bjørnstjerne Bjørnsons gate (Rundtom-parsellen) prosjekter som bør prioriteres for tidlig gjennomføring. Holmenbrua prioriteres på grunn av at dagens bru har kritisk tilstand, og at prosjektet er prioritert med statlige midler tidlig i NTP-perioden. Tilfartsvei vest del 1 og Baker Thoens allé prioriteres tidlig dels fordi det er anleggsteknisk mest rasjonelt å gjennomføre disse samtidig med Bane Nor sitt IC-prosjekt, og dels fordi prosjektene løser trafikale problemer på Gulskogen, og bidrar til å utløse knutepunktsnær utbygging i tråd med Buskerudbyens areal- og transportplan. Bjørnstjerne Bjørnsons gate er et prosjekt med høy nytte og moderat kostnad. Disse prosjektene er også kommet langt i planleggingen og som kan gjøres byggeklart på forholdsvis kort sikt. For flere av de øvrige prosjektene er det behov for å sette av planleggingsmidler for å gjøre dem byggeklare.

Blant de mindre prosjektene bør tiltak som sørger for god kollektiv-, gang- og sykkelforbindelse til det nye sykehuset prioriteres, slik at de står klare samtidig med at sykehuset åpner.

ATM-utvalget, tilpasset til de kommunene som inngår i Buskerudbypakke 2, vil bli etablert som styringsgruppe for Buskerudbypakke 2. Styringsgruppen skal sørge for at den samlede porteføljen av investerings- og driftsprosjekter gjennomføres innen de rammer som blir fastsatt for Buskerudbypakke 2. Det kan bli foretatt endringer innenfor pakken for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring. Prosjekter og tiltak skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Arbeidet med porteføljestyringen skal skje gjennom årlig rullering av et fireårig handlingsprogram med hovedvekt på mål- og resultatstyring. Dersom pakken rammes av inntektssvikt eller kostnadsøkninger, gjør porteføljestyringen det mulig å ta ut, redusere eller utsette enkeltprosjekter. Handlingsprogrammet godkjennes av by-/kommunestyret og fylkesting.

#### 4.4 Anbefalt bomssystem

Gjennomførte utredninger, herunder Statens vegvesens byutredning, viser at bompenger er nødvendig både for å finansiere tiltakene og for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Bomssystemet innebærer følgende:

- Timesregel, dvs. at det betales kun for én passering i løpet av én time, uavhengig av hvor mange bommer som passerer.
- Månedstak, dvs. at det ikke betales for mer enn 70 passeringer pr måned
- Lette nullutslippskjøretøy (elbiler, hydrogenkjøretøy) betaler 50 % av full takst
- Rushtidstakst, dvs at taksten er om lag 50 % høyere i rushtid morgen og kveld (kl 07-09 / 15-17).

Det anbefalte bomssystemet har bommer både på dagens kommunegrenser og på bynære snitt i Drammen hvor flere bynære områder omfattes av bomssystemet.

Bomssystem med mange bompunkter gir de laveste takstene fordi flere er med på å betale. De gir også størst effekt i de mest trafikkbelastede områdene.

Det tas utgangspunkt i følgende takster (prisinivå 2018):

2018-kroneverdi					
Takstgruppe	Miljøkategori	Utenom rush (kr)	Utenom rush med brikke (kr)	I rush (kr)	I rush med brikke (kr)
<b>Takstgruppe 1 (lette kjøretøy)</b>	Nullutslippskjøretøy	Kr 9,50	Kr 7,60	Kr 14,25	Kr 11,40
	Andre	Kr 19,00	Kr 15,20	Kr 28,50	Kr 22,80
<b>Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy)</b>	Nullutslippskjøretøy	Kr 19,00	Kr 19,00	Kr 28,50	Kr 28,50
	Andre	Kr 38,00	Kr 38,00	Kr 57,00	Kr 57,00

Disse takstene ventes å gi en gjennomsnittsinntekt på om lag 8 kr per passering. Denne gjennomsnittstaksten tar høyde for at om lag 50 prosent av passeringene er gratispasseringer som i hovedsak skyldes timesregelen, samt at det gis 20 prosent brikkerabatt i takstgruppe 1.

Stortinget har fastsatt at gjennomsnittstaksten skal presenteres i proposisjonen til Stortinget. Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for takstendring, fjernes usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom nullutslippskjøretøy og øvrige kjøretøy, samt mellom tunge og lette kjøretøy. Grunntakstene kan derfor kunne justeres underveis i bompengerperioden, slik at gjennomsnittstaksten per passering forblir som forutsatt.

Finansiering av Buskerudbypakke 2 legges til bompengeselskapet Vegfinans Buskerudbypakke 2, som blir et datterselskap til Vegfinans. Bompengeselskapets hovedoppgaver er å finansiere bompengedelen i bypakka, kreve inn bompenger og forvalte bompengemidlene.

#### 5 Bypakke som grunnlag for byvekstavtale

En lokalpolitisk vedtatt bypakke som oppfyller nullvekstmålet vil være grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale med staten. Byvekstavtalene inneholder statlige midler og skal bidra til å nå mål om miljøvennlig transport i byområdene, herunder nullvekst i personbiltrafikken i byene.

Gjennomførte utredninger viser at bompenger er nødvendig både for å finansiere tiltak og for å nå statens krav om nullvekst for personbiltrafikken. Hverken kommunene eller fylkeskommunen har finansiell kapasitet til å løse transportutfordringene med egne midler

Buskerudbyområdet har frem til nå mottatt om lag 640 mill kr gjennom avtale om belønningsmidler med staten, også en incentivordning som skal bidra til å nå nullvekstmålet i byområdene. I følge NTP 2018-2029 vil belønningsordningen fases ut som egen ordning, men midlene skal videreføres i byvekstavtalene. Dersom det ikke oppnås lokalpolitisk enighet om en bypakke med bompengefinansiering, vil grunnlaget for statlige midler gjennom både belønningsavtale og byvekstavtale høyst sannsynlig falle bort.

Statens vegvesen gjennomførte høsten 2017 en [byutredning for Buskerudbyen](#) som et faglig kunnskapsgrunnlag for forhandlinger om byvekstavtale. Byutredningen viser at anbefalt forslag til tiltakspakke og bomsystem tilfredsstillende statens krav til byvekstavtaler, og kan således gi et godt grunnlag for forhandlinger.

## 6. Felles oppsummering og anbefaling fra rådmennene

Buskerudbyen/Drammensområdet har en befolknings- og trafikkvekst som forventes å fortsette i årene som kommer. Dersom det ikke blir tatt grep for å løse opp i trafikkproblemene, vil det bli stadig oftere og lengre køer på veinettet og miljøproblemene vil øke. En godt fungerende infrastruktur er svært viktig for næringslivet, både med hensyn til næringstransporter og arbeidstakernes mulighet til å gjennomføre sine reiser.

Buskerudbypakke 2 er et helhetlig grep som tar tak i kapasitetsproblemene fra tre vinkler:

- Kollektivtransport, sykling og gange gjøres mer attraktivt og enklere å benytte
- Enkelte kritiske veiforbindelser bygges slik at dagens veinett avlastes og/eller utvides
- Bompenger fører til redusert privatbiltrafikk og bedre fremkommelighet.

Gjennom utredningsprogrammet ble ATM-utvalget gitt mandat til å anbefale forslag til lokalpolitisk sluttbehandling.

Den anbefalte tiltakspakken er et helhetsgrep i en langsiktig byutvikling. Anbefalt tiltakspakke viderefører mål og byutviklingsgrep som er valgt gjennom bl.a. areal- og transportplan for Buskerudbyen, mål i samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet og statlige føringer for utvikling av transportsystemet i byområder. Den anbefalte tiltakspakken vil bidra til enklere transporthverdag, bedre bymiljø, begrensede klimagassutslipp og skal tilrettelegge for fortsatt vekst og utvikling i byområdet.

Den anbefalte bomsystemet innebærer bommer både på kommunegrensene og i bynære snitt. Dette gjør at mange er med å betale og muliggjør relativt lave takster. Bomsystemet har god effekt når det gjelder å redusere trafikken i områdene med størst trafikkbelastning.

Uten lokalt vedtak om en bypakke vil byområdet stå uten finansiell mulighet til å bygge ny transportinfrastruktur. Hverken kommunene eller fylkeskommunen har finansiell kapasitet til å løse transportutfordringene med egne midler. Muligheten for å få statlige midler gjennom belønningsmidler eller byvekstavtale vil sannsynligvis også falle bort uten en bypakke. Dette vil bl.a. innebære at kollektivtilbudet vil bli redusert på flere bussruter.

Den fremlagte pakken gir en god og fremtidsrettet transportløsning for byområdet.

## Forslag til vedtak

1. Det etableres en Buskerudbypakke 2 som angitt i «Finansiering av Buskerudbypakke 2, Saksgrunnlag fra Statens vegvesen, datert 22.5.2018
2. Innkrevingen baseres på toveis innkreving og innkrevingspunkter som vist for bomstasjonskonseptet A «Dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen» i saksgrunnlaget fra Statens vegvesen.
3. Nullutslippskjøretøy betaler halv takst av takstene for konvensjonelle kjøretøy. Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) betaler dobbel takst av takstgruppe 1 (lette kjøretøy og tyngre personbiler).
4. Takstene i rushtid skal være om lag 50 prosent høyere enn takstene utenfor rush.
5. Rushtid er fra kl. 07.00 til kl. 09.00 samt fra kl. 15.00 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt for offentlige fri- og helligdager. Det betales ikke rushtakst i juli måned.
6. Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker kommune og Buskerud fylkeskommune gir sin tilslutning til at grunntakstene kan justeres slik at det oppnås en gjennomsnittstakst på kr 8,00 per passering (2018-kroneverdi).
7. Gjennomsnittstaksten prisjusteres etter konsumprisindeksen.
8. Det tas utgangspunkt i følgende grunntakster (prisnivå 2018):

Takstgruppe	Miljøkategori	Utenom rush (kr)	I rush (kr)
Takstgruppe 1 (lette kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 9,50	Kr 14,25
	Andre	Kr 19,00	Kr 28,50
Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 19,00	Kr 28,50
	Andre	Kr 38,00	Kr 57,00

Ved takstvedtak kan grunntaksten avrundes til hele kroneverdier.

9. Kjøretøy med brikke og gyldig avtale skal maksimalt betale for 70 passeringer per kalendermåned, og kun én gang ved flere passeringer innenfor en time, og hvor høyeste takst betales.
10. Rabattordninger og fritaksordninger forutsettes å følge gjeldende takstretningslinjer. Dette innebærer blant annet at kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke skal ha 20 prosent rabatt.
11. Det legges til grunn en innkrevingsperiode på om lag 15 år.
12. Bompengordningen for Buskerudbypakke 2 forutsettes etablert snarest mulig.
13. Buskerud fylkeskommune vil bidra med 50 mill. kr / Drammen kommune vil bidra med 10 mill. kr / Øvre Eiker kommune vil bidra med 3 mill. kr / Nedre Eiker kommune vil bidra med 3 mill. kr / Lier kommune vil bidra med 4 mill. kr årlig i 15 år. Beløpet indeksreguleres med utgangspunkt i 2018-prisnivå. Fylkeskommunen og kommunene vil i tillegg bidra med de midler som mottas i merverdikompensasjon knyttet til investeringer i Buskerudbypakke 2.
14. Det tas utgangspunkt i at bompengordningen for Buskerudbypakke 2 skal finansiere prosjektportefølje på om lag 12,9 mrd. 2018-kr som gitt i saksframlegget til Statens vegvesen.
15. Det etableres et system for porteføljestyling i tråd med forslaget i Statens vegvesens saksgrunnlag.
16. Den etablerte styringsgruppen for Buskerudbypakke 2 blir styringsgruppe for Buskerudbypakke 2. Styringsmodellen tilpasses eventuelle behov for endringer fra en framforhandlet byvekstavtale.
17. ATM-utvalget gis fullmakt til å foreta eventuelle mindre justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget om Buskerudbypakke 2, slik denne blir tilpasset forhandlingsresultat for byvekstavtalen.
18. ATM utvalget gis, etter lokalpolitisk behandling, fullmakt til å gjøre mindre tilpasninger av bomsystemet dersom det oppstår utilsiktede virkninger eller omkjøringsmuligheter med uheldige virkninger for trafiksikkerhet og miljø, dersom dette ikke svekker økonomien.

19. Finansiering av Buskerudbypakke 2 legges inn i et prosjektselskap, Vegfinans Buskerudbypakke 2 AS, som skal være heleid av det regionale bompengeselskapet Vegfinans AS.

Gjelder kun fylkeskommunen:

20. Buskerud fylkeskommune gir et ansvarlig lån til Vegfinans AS på kr 125.000. Beløpet skal benyttes av Vegfinans AS til innbetaling av aksjekapital og kostnader i forbindelse med stiftelse av prosjektselskapet.
21. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Buskerud fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, begrenset oppad til 1 000 mill. kr for Buskerudbypakke 2, med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Garantien gis med pant i prosjektselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 5,5 prosent de første 10 årene, deretter 6,5 prosent
22. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir på inntil 23 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.
23. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 prosent og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.