

## **Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 5 - 2016**

**Møtetid: Onsdag 15. juni 08:30 – 11:00 med etterfølgende lunsj**

**Sted: Drammen rådhus, Drammen kommune, Drammen**

Forslag til dagsorden:

**Sak 29/16 Referat fra forrige møte**

**Sak 30/16 Høringsuttalelse Nasjonal transportplan 2018-2029**

**Sak 31/16 Buskerudbypakke2**

**Sak 32/16 Status**

**Sak 33/16 Eventuelt**

### **Vedlegg**

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 29. mai 2016
2. Forslag til høringsuttalelse til Nasjonal transportplan
3. Forslag til felles lokalpolitiske vedtakspunkt Buskerudbypakke2

### **Separat vedlegg**

1. Forslag til Buskerudbypakke2 datert 07.06.2016
2. Vedlegg Buskerudbypakke2: Kollektivnotat 07.06.2016

**Buskerudbyen 08.06.2016**

**Roger Ryberg**

**Leder av ATM-utvalget**

**Georg N. Smedhus**

**Leder adm. styringsgruppe**

## **Sak 29/16 Referat fra møte nr 4/16**

Som vedlegg nr 1 følger referat fra ATM-utvalgsmøte 27. mai 2016

*Forslag til konklusjon: Referatet godkjennes*

## **Sak 30/16 Høringsuttalelse Nasjonal transportplan 2018-2029**

### **Hensikt med saken**

Ta endelig stilling til forslag til felles uttalelse til Nasjonal Transportplan 2018-29; særlig gjelder dette formuleringer om satsing på jernbane som alle kommunene kan slutte seg til.

### **Bakgrunn**

ATM-utvalget behandlet sak om felles uttalelse fra Buskerudbyen til Nasjonal transportplan 2018-29 i sitt møte 29. april. På bakgrunn av innspill ble det etter møtet gjort noen justeringer i forslaget til uttalelse. Forslaget følger som vedlegg 2. Saken er så behandlet i adm. styringsgruppe 13.05 og 03.06. Høringsfristen til Samferdselsdepartementet er 1. juli 2016

### **Saksutredning**

Det vurderes som strategisk viktig at alle fem kommunene og fylkeskommunen avgir en felles uttalelse til NTP som alle står inne for. Det vesentligste nå vurderes å ha fokus på jernbanesatsing med to tog i timen til Hokksund og Kongsberg og slik at infrastrukturiltak blir prioritert i NTP for å ivareta dette ønsket. Pågående planarbeid og senere utredninger vil avklare trasévalg, reisetid og stoppmønster.

Forslag til høringsuttalelse er nå bearbeidet og fokusert, blant annet i tråd med innspill fra næringslivet. Uttalelsen fokuserer på de viktigste tiltak som mangler i NTPs grunnlagsdokument; to tog i timen som forutsetning for Buskerudbypakke 2. Derne er andre synspunkter nevnt i tillegg. Revidert forslag til uttalelse innebærer derfor at rekkefølgen på punktene i uttalelsen er endret fra tidligere versjon.

### ***Pågående tilleggsutredninger***

Følgende utredninger i regi av Buskerudbysamarbeidet har vært gjennomført med relevans for kunnskapsgrunnlaget og uttalelse til NTP 2018-29:

- Markedsanalyse dobbeltspor Gulskogen-Hokksund, Analyse & Strategi
- Virkninger av kollektivløftet i BBP2, Urbanet Analyse

Disse utredningene er brukt på overordnet nivå slik at uttalelsen har fokus på to tog i timen til Hokksund og Kongsberg og på overordnet mål om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

Markedsanalysen om dobbeltspor Gulskogen-Hokksund gir relevante faglige argumenter for at strekningen kan gi bedre nytte enn det som fremgår av NTPs grunnlagsdokument. Analysearbeidet er gjennomført i forståelse med Jernbaneverket:

- En studie av konkurranseflater mellom transportmidler viser at togets konkurransekraft øker betydelig på utvalgte reiserelasjoner fra Hokksund og Mjøndalen som følge av foreslåtte tiltak i Buskerudbypakke 2. Dette er ikke hensyntatt i NTPs grunnlagsdokument.

- En gjennomgang av samfunnsøkonomiske analyse Gulskogen-Hokksund reiser spørsmål ved noen av forutsetningene som er benyttet i NTPs grunnlagsdokument. Ved å benytte mer oppdaterte forutsetninger, bl.a. inkludert stor passasjervekst fra 2013-2015, ville analysene gitt bedre resultat mht nytte. Det siste er dokumentert gjennom nye analyser med samme analyseverktøy (TRENKLIN) som er benyttet i NTPs grunnlagsdokument.

### **Samarbeid med næringslivet**

Det er avholdt et møte med næringslivsgruppen hvor NHO, Kongsberg næringsforum og Næringsforeningen for Drammensregionen deltok. Næringslivet ønsker å stå sammen med kommunene og fylkeskommunen om innspill til NTP i form av en infofolder som "spisser" de prioriterte innspillene hvor togsatsing er det sentrale.

### **Kommunikasjonstiltak**

I tråd med ATM-utvalgets behandling av saken 29. april vil det bli laget følgende kommunikasjonstiltak tilknyttet felles uttalelse til NTP:

- En kortversjon av uttalelsen
- Et foil-sett som redegjør for uttalelsen
- En informasjonsfolder (forslag ettersendes før 11.06.)

### *Informasjonsfolder*

Det er under utarbeidelse en kortfattet og oversiktlig informasjonsfolder med Buskerudbyens innspill til Nasjonal transportplan 2018-29. Fokuset i informasjonsfolderen foreslås å være «To tog i timen – til Mjøndalen og Hokksund» med tilhørende argumentasjon for hvorfor dette er viktig og hvilken betydning jernbanesatsingen har for realiseringen av Buskerudbypakke 2 og videre prioritering av to tog i timen til Kongsberg hvor hensynet til næringslivet er sentralt. I tillegg vil det være naturlig å presentere de øvrige prioriterte innspillene til Nasjonal transportplan, i første rekke statlig finansiering og utbyggingen av nytt løp i Strømsåstunnelen og ny Holmenbru. Målgruppen for informasjonsfolderen er sentrale beslutningstakere og aktører som kan påvirke beslutningsprosessen.

### **Slutføring av arbeidet med uttalelsen**

I tråd med vanlig praksis for slike saker foreslås at slutføring og oversendelse av felles uttalelse ivaretas av leder i ATM-utvalget med bistand fra leder i adm. styringsgruppe og daglig leder.

***Forslag til konklusjon anbefalt fra administrativ styringsgruppe: Felles høringsuttalelse til NTPs grunnlagsdokument fra kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbysamarbeidet vedtas som vist i vedlegg til saken.***

## **Sak 31/16 Buskerudbypakke2**

### **Hensikt**

Anbefale forslag til Buskerudbypakke2 for lokal politisk sluttbehandling.

### **Prosess**

Kommunestyrene i Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier og Buskerud fylkesting ga i

april tilslutning til at forslag til Buskerudbypakke2 av 16.03 legges til grunn for forhandlinger med staten og som grunnlag for utforming av omforent forslag til lokalpolitisk sluttbehandling.

I tråd med ATM-utvalget 29.04 legges følgende prosess til grunn for lokal politisk sluttbehandling:

- 22.08: Felles informasjonsmøte for formannskapene og hovedutvalg for samferdsel
- Lier kommune: Formannskap 25. aug. / Kommunestyret 6. sept.
- Nedre Eiker kommune: Formannskap 24. aug. / Kommunestyret 7. sept.
- Drammen kommune: Formannskap 13. sept. / Bystyret 20. sept.
- Øvre Eiker kommune: Formannskap 7. sept. / Kommunestyret 21. sept.
- Buskerud fylkeskommune: Hovedutvalg for samferdsel 7. sept. / Fylkestinget 21. sept.

### **Administrativt arbeid etter politisk behandling i april**

Ytterligere arbeid ut over allerede behandlede temaer i ATM-utvalget:

1. Detaljerte beregninger i forbindelse med utarbeidelse av Statens vegvesens trafikk- og finansieringsnotat har gitt:
  - a. en usikkerhetsavsetning på 300 mill. kr som i tråd med behandling i adm. styringsgruppe er innarbeidet i endelig forslag til BBP2 i form av midler til planlegging etter Plan- og bygningsloven for tiltak i pakka, økte midler til ny Mjøndalsbru, planlegging av kollektivtiltak og økt ramme for sykkeltiltak i alle fire kommunene.
  - b. noe redusert takstnivå i det tidsdifferensierte takstsystemet. Følgende takster er innarbeidet i forslag til BBP2:

<b>Takstsystem med tidsdifferensierte takster</b>	<b>Lette kjøretøy</b>	<b>Tunge kjøretøy</b>
Takst utenom rush med rabatt	24	
Takst utenom rush uten rabatt	30	60
Takst i rush (kl 07-09 og 15-17) med rabatt	37	
Takst i rush (kl 07-09 og 15-17) uten rabatt	46	92

Dette tidsdifferensierte takstsystemet tilsvarer en fast takst for lette kjøretøy på 34 kr (uten rabatt) og 68 kr for tunge kjøretøy. Det vil si en reduksjon på kr.1,00 fra ca. 35 kr som lå inne i forslaget av 16.03.16.

### 2. Kvalitetssikring i Vegdirektoratet

Statens vegvesen har i mai gjennomført kvalitetssikring av forslag til BBP2 av 16.03.2016 inklusiv tilhørende dokumenter; kollektivnotat, trafikknnotat og finansieringsnotat.

Vegdirektoratet har gjennom kvalitetssikringen godkjent forslaget med noen sentrale oppfølgingspunkter:

- A. Oppdatering av kostnadsberegninger for Tilfartsveg vest del 1.  
Som en del av ytterligere kvalitetssikring av BBP2 forventer Vegdirektoratet at kostnader for dette prosjektet oppdateres og at det gjøres en ny anslagsberegning. Statens Vegvesen har startet arbeidet. Hovedgjennomgangen forventes å foreligge før sluttpolitiske vedtak i september.
- B. Vegdirektoratet angir at driftskostnader for bompunkt reduseres med 10 mill. kr pr år. Dette gir redusert finansieringsbehov på 150 mill. kr i den 15-årige bypakkeperioden. Adm. styringsgruppe foreslår at denne posten inngår som en usikkerhetsavsetning som kan dekke eventuelle behov som følge av oppdatering av kostnadsberegninger og andre behov for investerings- eller planleggingsmidler. Dette er innarbeidet i forslaget.

Forslag til vedtak i vedlegg 3 er behandlet i Vegdirektoratet med tilbakemelding 06.06. Det legges til grunn at ekstern kvalitetssikring (KS2) av Buskerudbypakke 2 blir igangsatt høsten 2016 etter at Buskerudbypakke 2 er lokalpolitisk vedtatt i henhold til nedenforstående tidsplan.

### **Forslag til omforent Buskerudbypakke2 – hoveddokument til sluttbehandling**

Forslag til omforent hoveddokument for Buskerudbypakke2 følger som separat vedlegg. Forslaget er etter politisk behandling i april oppdatert/justert i forhold til de tema som har vært arbeidet med i perioden i tråd med denne saken, tidligere behandlinger i ATM-utvalget og av mer teknisk art.

### **Forslag til felles lokalpolitisk vedtak**

ATM utvalget vedtok 27.05:

1. *“Følgende foreslås som vedtak ved lokalpolitisk sluttbehandling:*
  - A. *Det forutsettes at riksvegprosjektene med nytt løp i Strømsåstunnelen gjennomføres i tråd med forslag til BBP2 og at erstatning av eksisterende Holmenbru gjennomføres snarest.*
  - B. *Det er av stor viktighet at forventet togsatsing i Buskerubyen realiseres. Dersom forutsetningen om realisering av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund ikke blir prioritert i vedtatt Nasjonal transportplan 2018-2029, legges saken fram til fornyet lokalpolitisk behandling.*
2. *Saken drøftet. Innspill i møtet ivaretas i arbeidet med omforent forslag til Buskerudbypakke2 for lokalpolitisk sluttbehandling.”*

Administrativ styringsgruppe har i møte 03.06 med bakgrunn i at de forutsatte samtaler med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet ikke har framdrift som forventet og at endelig avklaring ikke vil foreligge før Nasjonal transportplan legges fram våren 2017, foreslått følgende vedtakspunkt 15:

*“Det er viktig for det samlede samferdselsløftet i Buskerudbyområdet at nytt løp i E134 Strømsåstunnelen, fornyelse av rv282 Holmenbrua og to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund realiseres. Dersom Stortingets behandling av stortingsmelding om NTP 2018-2029 ikke innebærer statlig fullfinansiering av disse to riksvegprosjektene og inneholder realisering av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund så legges saken fram for fornyet lokalpolitisk behandling.”*

Det er en forutsetning for videre sentral behandling av Buskerudbypakke2 at det fattes likelydende lokalpolitiske vedtak i kommunene og fylkesting. Adm. styringsgruppe anbefaler de vedtak som fremgår av vedlegg 3. Ett av vedtakspunktene gjelder kun for fylkeskommunen som må fatte vedtak om lånegaranti. Som det fremgår av vedlegget følger vedtakspunkt 15 opp føringer fra ATM-utvalgsmøte 27.05 om forholdet til forutsetninger om statlige bidrag, resultatet av forhandlinger med staten og eventuelt behov for ny lokalpolitisk behandling av saken.

Vedtaksunktene skal ivareta flere hensyn: statlige føringer for bompengeproposisjoner, areal- og transportplan som grunnlag for bymiljøavtale, samlet finansieringsbehov med

egenbidrag, styring og organisering (jfr. kap 7 i Forslag til Buskerudbypakke2 av 07.06.2016) samt henstilling til Samferdselsdepartementet om behandling i Stortinget våren 2017.

I forslag til Buskerudbypakke2 av 07.06 kap 8 "Statens vegvesens anbefaling" fremgår følgende: "*Statens vegvesen/Region sør har tidligere anbefalt forslag til lokalpolitisk vedtak i samsvar med transportetatens Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 som omfatter delvis bompengefinansiering av Strømsåstunnelen og Holmenbrua, for å sikre fremdrift i den videre behandlingen av Buskerudbypakke2.*"

*Dette forslaget er ikke tatt til følge i det foreliggende forslaget til vedtak fra Administrativ styringsgruppe.*"

### **Forslag til felles saksfremlegg**

Adm. styringsgruppe foreslår at det utarbeides et forslag til felles saksfremlegg for den sluttpolitiske behandlingen i de fire kommunene og fylkeskommunen.

### **Opplegg for felles informasjonsmøte 22.08.2016**

I tråd med vedtatt prosess avholdes et felles informasjonsmøte for de fire formannskapene og hovedutvalg for samferdsel den 22.08. Forslag til opplegg for møtet:

- gå i gjennom endringer i Buskerudbypakke2 fra vedtak i april
- status i den politiske forhandlingsprosessen
- gjennomgang av vedtakspunkter for BBP2 og grunnlag for disse

Det foreslås at møtet starter kl 16:30 med bevertning fra kl 16:00 for å hensynta andre politiske møter som er programmert den kvelden.

### **Videre prosess etter lokalpolitisk behandling i september**

For å få stortingsbehandlet Buskerudbypakke2 i juni 2017 vil følgende være viktige milepæler:

- Høsten 2016: Kvalitetssikring av Buskerudbypakke2 i Samferdselsdept./Finansdept. (KS2).
- Januar 2017: Kvalitetssikring av Strømsåstunnelen (KS2)
- April 2017: SD legger frem stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2018-2029
- Juni 2017: Ønsket sluttbehandling i Stortinget av Buskerudbypakke2.

Statens Vegvesen Region sør vil oversende hoveddokument med vedlegg og politiske vedtak for Buskerudbypakke2 til Vegdirektoratet etter lokalpolitisk behandling i september. Deretter vil Vegdirektoratet sende saken videre til Samferdselsdepartementet for ekstern kvalitetssikring (KS2) før departementet utarbeider stortingsproposisjon våren 2017.

### ***Forslag til konklusjon i tråd med anbefaling fra adm. styringsgruppe om lokalpolitisk sluttbehandling:***

- 1. Forslag til Buskerudbypakke 2 av 07.06.2016 anbefales vedtatt.*
- 2. Forslag til politiske vedtak anbefales.*
- 3. Det utarbeides et felles saksfremlegg for de fire kommunene og fylkeskommunen.*

## **Sak 32/16 Status**

### **Møte med Buskerudbybenken**

Mandag 30. mai 2016 møtte ordførerne i Buskerudbysamarbeidet Buskeruds stortingsrepresentanter der det ble orientert om forslag til Buskerudbypakke2 og den videre prosess.

### **Analyser dobbeltsporutbygging Gulskogen - Hokksund**

På oppdrag fra Buskerudbysamarbeidet og i samarbeid med Jernbaneverket har Analyse og Strategi gjort en nærmere vurdering av dobbeltsporutbyggingen Gulskogen – Hokksund. Dette kunnskapsgrunnlaget vil ligge til grunn for videre arbeid bla. om felles uttalelse til NTP 2018-2029.

### **Nye kontorlokaler for Buskerudbysekretariatet**

Det er inngått avtale med Statens Vegvesen om leie av kontorlokale i deler av 1.etg. i SVVs lokaler, Strømsø torg, Drammen. Sekretariatet var på plass der fra 1. juni 2016 og flytter ut av lokaler i rådhuset i Hokksund. Det er inngått tjenesteavtale med Øvre Eiker kommune når det gjelder fakturering og regnskapsføring for samarbeidsmidler, fakturahåndtering belønningsmidler, drift datasystem, arkiv og ansettelse/HR/lønn for ansatte i sekretariatet.

### **Revidert budsjett 2016 samarbeidsmidler**

ATM-utvalget vedtok budsjett 2016 for Buskerudbysamarbeidet i møte 18. desember 2015 sak 56/15 med en ramme på 3.350.000. Med bakgrunn i forventede ekstraordinære utgifter i 2016 i forbindelse med rekrutteringsprosess/økte lønnskostnader pga. overlapp ny daglig leder Buskerudbysamarbeidet ble det vedtatt at justeringen av budsjettet foretas når det foreligger nærmere oversikt over kostnadene. Det forelå enighet om at de ekstraordinære utgiftene dekkes inn av Statens Vegvesen, Drammen kommune og Buskerud fylkeskommune.

Adm. styringsgruppe har i møte 3. juni 2016 foretatt en justering av budsjett for samarbeidsmidler 2016 med kr.300.000,- for inndekning av ekstraordinære utgifter i forbindelse med skifte av daglig leder. Inndekningen skjer gjennom ekstrabidrag på kr 100.000 fra hver av de tre partnerne; Statens Vegvesen, Drammen kommune og Buskerud fylkeskommune.

***Forslag til konklusjon:** Status tas til orientering*

## **Sak 33/16 Eventuelt**

## Vedlegg 1

<b>Møtereferat ATM-utvalget</b> <b>Møte nr. 4/16 - 27.05.2016</b>	
<b>Tilstede</b>	<b>ATM-utvalget:</b> Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune (leder) Hans Kristian Sveaas, varaordfører, Øvre Eiker kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Kari Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommune Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune Kjell Inge Davik, regionvegsjef, Statens vegvesen Region sør Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud  <b>Fra administrasjonen:</b> Georg N. Smedhus, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier Kommune Morten Lauvbu, kommunalsjef, Øvre Eiker kommune Truls Hvidsten, rådmann, Nedre Eiker kommune Wenche Grindrud, rådmann, Kongsberg kommune Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Hans-Jan Haakonsen, avdelingsdirektør, Statens vegvesen region sør  <b>Fra sekretariatet:</b> Tore Askim, prosjektsjef Gun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutvikling Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal og transport
<b>Forfall</b>	Sjur Helseth, regiondirektør, Strategi og samfunn øst, Jernbaneverket Olav Skinnes, fylkesvaraordfører, Buskerud fylkeskommune
<b>Møtested</b>	Formannskapetssalen, Øvre Eiker rådhus, Hokksund

Innkalling og dagsorden godkjent.

### **Sak 23/16 Referat fra møte nr. 3/16**

**Konklusjon:** Referatet godkjent

### **Sak 24/16 Buskerudbypakke2**

#### **Drøfting i møtet**

Fylkesrådmann orienterte fra adm. møte med Vegdirektoratet 12.05. Flere fremhevet at det er vanskelig å gå for foreslåtte forslag til vedtak i punkt A. Andre avsnitt i punktet ble foreslått strøket.

Statens Vegvesen opplyste at kvalitetssikringen i Vegdirektoratet vil gå sin gang som forutsatt uavhengig av ATM-utvalgets vedtak.



### **Konklusjon:**

3. *Følgende foreslås som vedtak ved lokalpolitisk sluttbehandling:*

*A. Det forutsettes at riksvegprosjektene med nytt løp i Strømsåstunnelen gjennomføres i tråd med forslag til BBP2 og at erstatning av eksisterende Holmenbru gjennomføres snarest.*

*B. Det er av stor viktighet at forventet togsatsing i Buskerubyen realiseres. Dersom forutsetningen om realisering av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund ikke blir prioritert i vedtatt Nasjonal transportplan 2018-2029, legges saken fram til fornyet lokalpolitisk behandling.*

4. *Saken drøftet. Innspill i møtet ivaretas i arbeidet med omforent forslag til Buskerud-bypakke2 for lokalpolitisk sluttbehandling.*

### **Sak 25/16 ATM-rådsmøte 13. juni 2016**

*Konklusjon: Møtet avlyses*

### **Sak 26/16 Status**

#### **Høringsuttalelse NTP**

Det ble drøftet hvordan de innspillene som er kommet blir ivaretatt og hvordan videre prosess fram mot neste ATM-utvalgsmøte vil være.

*Konklusjon: Status tas til orientering*

### **Sak 27/16 Eventuelt**

Ordfører i Lier Gunn Cecilie Ringdal orienterte om at hun på formiddagen hadde inngått Reis Smart - avtale mellom Lier kommune og Asko Lier. Dette skjer i samarbeid med Buskerudbysamarbeidet.

### **Sak 28/16 Valg av leder og nestleder i ATM-utvalget**

Tore Opdal Hansen opplyste at han ønsket at andre kunne overta som leder av ATM-utvalget og foreslo fylkesordfører Roger Ryberg som ny leder av ATM-utvalget med ordfører i Lier Gunn Cecilie Ringdal som nestleder.

*Konklusjon: Fylkesordfører Roger Ryberg er valgt til ny leder av ATM-utvalget med ordfører i Lier Gunn Cecilie Ringdal som nestleder.*

## Vedlegg 2

NOTAT - Forslag 03.06.16 – til behandling i ATM-utvalget 15.06.2016

# Nasjonal transportplan 2018-29. Felles uttalelse til Samferdselsdepartementet fra kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbyen

*Uttalelsen er et omforent innspill fra de 5 Buskerudbykommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Lier og Buskerud fylkeskommune til NTPs grunnlagsdokument. Uttalelsen er behandlet av de fem ordførerne og fylkesordfører i politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) 15. juni 2016.*

*Uttalelsen omhandler:*

- I. Jernbanesatsing som forutsetning for Buskerudbypakke 2 (BBP2)*
- II. Riksvegprosjekter – føringer fra Samferdselsdepartementet om BBP2 må følges opp*
- III. Omtale av byområdene og helhetlig virkemiddelbruk*
- IV. Riksvegprosjekter og jernbaneprosjekter i tillegg til Buskerudbypakke 2*

## **I. Jernbanesatsing – en forutsetning i lokalt forslag til Buskerudbypakke 2**

*Det forventes at føringene fra Samferdselsdepartementet om jernbanesatsing i Buskerudbyen (brev av 8. mai 2015) følges opp i Stortingsmelding om NTP:*

- 1. Økt tilbud med to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund og opprusting av togstasjonene i Mjøndalen og Hokksund senest innen 2025 er en forutsetning i lokalpolitisk vedtatt forslag til Buskerudbypakke 2 (april 2016).*
- 2. Økt tilbud med to tog i timen til Kongsberg fullføres innen 2030. Et bedre togtilbud er viktig for Buskerudbyens kollektivsatsing og næringslivets konkurransekraft.*
- 3. Planlegging av ny jernbanestasjon på Lierstranda: Det bør i Stortingsmelding om NTP inngå forslag om at ny stasjon på Lierstranda kan planlegges innen 2025 og realiseres innen 2030 og ses i sammenheng med planlagt byutvikling på Lierstranda.*

Jernbanen er "ryggrad" i det kollektive transportsystemet i areal- og transportutvikling av Buskerudbyen og sammen med sykkel og gange skal kollektivtransporten ta veksten i persontransporten.

- Utvikling av jernbanen og togtilbud ligger til grunn for den vedtatt regionale areal- og transportplanen og forslag til Buskerudbypakke 2 (april 2016).
- To tog i timen Drammen-Hokksund og Hokksund-Kongsberg: I Samferdselsdepartementets føringer for arbeidet med Buskerudbypakke 2 heter det (brev 8.mai 2015): "I første omgang er det aktuelt med tiltak for jernbane på strekningen mellom Drammen og Hokksund. Jernbanen

*mellom Hokksund og Kongsberg skal utredes nærmere før det vil være aktuelt med ordinær planlegging". Dette følges opp i NTPs grunnlagsdokument med: "En eventuell modernisering av banen mellom Drammen og Kongsberg kan få stor betydning for et internasjonalt rettet næringsliv i Kongsberg."*

Planarbeidet, både etter plan- og bygningsloven og teknisk jernbaneplanlegging, er i full gang på strekningen Drammen-Hokksund. Kommunedelplan er planlagt ferdigstilt i desember 2017.

Reguleringsplanarbeid pågår for Mjøndalen stasjon og Hokksund stasjon, konsekvenser for stasjonsområdene skal vurderes i dobbeltsporutredningen.

- En utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Drammen - Kongsberg vil også løse hensynet til økning av gods på Sørlandsbanen.

I beregningene som ligger til grunn for NTPs rangeringslister er det ikke tatt inn de forutsetninger som forventes å inngå i Buskerudbypakke 2, f.eks. arealbruk i tråd med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, innføring av bompenger i byområdet, økt togtilbud m.m. Vi legger til grunn at NTPs grunnlagsdokument skal være et komplett / helhetlig kunnskapsgrunnlag for politiske prioriteringer i Stortingsmelding om NTP 2018-29. Det vil være hensiktsmessig med supplerende beregninger og analyser for aktuelle tiltak i Buskerudbyen da NTPs grunnlagsdokument er basert på andre forutsetninger enn de som faktisk ligger til grunn for et helhetlig samferdselsløft med Buskerudbypakke 2:

- Det er i samarbeid med Jernbaneverket gjennomført en markedsanalyse som vurderer nytten/effekt av dobbeltspor på jernbane på strekningen Drammen-Kongsberg med utgangspunkt i de forutsetninger som ligger til grunn for Buskerudbypakke 2. Dette utredningsarbeidet er et supplerende kunnskapsgrunnlag til NTPs grunnlagsdokument.
  - En studie av konkurranseflater mellom transportmidler viser at togets konkurransekraft øker betydelig på utvalgte reiserelasjoner som følge av foreslåtte tiltak i Buskerudbypakke 2. Dette er ikke hensyntatt i NTPs grunnlagsdokument.
  - En gjennomgang av samfunnsøkonomiske analyse Gulskogen-Hokksund reiser spørsmål ved noen av forutsetningene som er benyttet i NTPs grunnlagsdokument. Ved å benytte mer oppdaterte forutsetninger, bl.a. inkludert stor passasjervekst fra 2013-2015, ville analysene gitt bedre resultat mht nytte. Det siste er dokumentert gjennom nye analyser med samme analyseverktøy (TRENKLIN) som er benyttet i NTPs grunnlagsdokument.
- Urbanet Analyse har utført en analyse av kollektivløftet i Buskerudbypakke 2 i forhold til nasjonalt mål om nullvekst i personbiltrafikken. Analysene viser at det er behov for styrket kollektivtransport for at nullvekstmålet skal kunne nås for Buskerudbyen.

## **II. Riksvegprosjekter – Samferdselsdepartementets føringer for Buskerudbypakke 2 må følges opp**

**Det forventes at føringene fra Samferdselsdepartementet om riksvegsatsing i Buskerudbyen (brev av 8. mai 2015) følges opp i Stortingsmelding om NTP:**

- 1. Strømsåstunnelen må fullfinansieres av staten.**
- 2. Ny Holmenbru må fullfinansieres av staten.**

Grunnlagsdokumentet følger ikke opp Samferdselsdepartementets føringer for Buskerudbypakke 2:

- Samferdselsdepartementet har i føringer for Buskerudbypakke 2 (mai 2015) uttalt: *”Det legges til grunn at større statlige riksveitiltak begrenses til å omfatte E134 Strømsåstunnelen”*. I oppfølgende møter mellom Buskerudbyen og Samferdselsdepartementet har det blitt oppfattet som at prosjektet skal fullfinansieres av staten. Tiltaket er ikke foreslått lokalt, men er et nødvendig tiltak fordi dagens tunnel ikke oppfyller krav til tunnelsikkerhet. I NTPs grunnlagsdokument er det forutsatt at Strømsåstunnelen finansieres 50% av Buskerudbypakke 2. Lokalpolitisk vedtatt forslag til Buskerudbypakke 2 (april 2016) som grunnlag for forhandlinger med staten, forutsetter at Strømsåstunnelen fullfinansieres av staten.
- Rv 282 Holmenbrua inngår i NTPs grunnlagsdokument som tiltak uansett økonomisk ramme. Brua inngår som riksveg til stamnetthavn i Drammen og er en omkjøringsvei for E18 motorvegbrua. Tiltaket er omtalt som enten ny bru eller omfattende vedlikehold og forsterkning av eksisterende bru. Transportetatene foreslår at Holmenbrua skal delfinansieres 50% med bompenger fra Buskerudbypakke 2. Kommunene og fylkeskommunen oppfatter at dette er et brudd med føringer fra Samferdselsdepartementet om Buskerudbypakke 2 og forutsetter at tiltaket må fullfinansieres av staten.

### **III. Omtale av byområdene og helhetlig virkemiddelbruk**

**Stortingsmelding om NTP må ha en helhetlig tilnærming til virkemiddelbruk i byområder:**

- 1. Buskerudbyen har vekst i samme størrelsesorden som Trondheim og Nord Jæren. Buskerudbyen må gis omtale i Stortingsmelding om NTP på lik linje med disse byområdene og der arbeid med bypakke, bymiljøavtale og avtale om belønningsmidler ses i sammenheng. Se vedlagte forslag til byomtale for Buskerudbyen.**
- 2. Forslaget til nødvendige finansieringsløsninger for drift av kollektivtransport i byområdene i transportetatens forslag støttes fullt ut, inkl. bruk av bompenger og økt bruk av belønningsmidler til drift kollektivtransport.**

#### **Helhetlig virkemiddelbruk må legges til grunn – NTP må koordineres med pågående arbeid med bypakker**

Buskerudbysamarbeidet har lenge vært i arbeid med utforming av bypakke for byområdet. Det er gjennomført KVV (2013), KS1 (2014) og Samferdselsdepartementet har gitt føringer for utforming av Buskerudbypakke 2 (2015). Transportetatens *Grunnlagsdokument NTP 2018-29* (av 29. februar 2016) forholder seg ikke til den ovennevnte prosess, ei heller til føringene fra Samferdselsdepartementet om Buskerudbypakke 2.

NTPs grunnlagsdokument inneholder rangeringslister for tiltak på jernbane og veg i transportkorridorer basert på de metoder Samferdselsdepartementet har fastlagt. Disse analysene kan være nyttige for å sammenlikne prosjekter utenfor byområdene.

Samordnet areal- og transportplanlegging skal legges til grunn for arbeid med bypakker og bymiljøavtaler, men tilsvarende plantilnærming er ikke lagt til grunn i transportetatens eget grunnlagsdokument. Det mangler en vurdering av helhetlig utvikling av transportsystemet i byområdene hvor både bil, buss, tog, sykkel, gange og øvrig virkemiddelbruk vurderes i sammenheng. Grunnlagsdokumentet er derfor et mangelfullt kunnskapsgrunnlag for prioritering av tiltak i byområdene. I statsetatens dokument er for eksempel ikke virkemidlene i forslag til Buskerudbypakke 2 lagt inn som forutsetninger for analyser av effekt og samfunnsnytte av tiltak på veg og jernbane. Det forventes at Stortingsmelding om NTP gir omtale av alle de 9 største byområdene i Norge der pågående arbeid med bypakker, bymiljøavtaler og avtaler om belønningsmidler omtales og ses i sammenheng med prioriteringer i NTP.

For Buskerudbyen er det avgjørende at St.prop. om Buskerudbypakke 2 koordineres med Stortingsmelding om NTP og at de to kan behandles i Stortinget i vårsesjonen 2017. Det er ikke lagt til grunn at en bymiljøavtale må være på plass som en del av Buskerudbypakke 2, men kan inngås basert på Buskerudbypakke 2. Lokalt ser vi for oss at forhandlinger om bymiljøavtale (inkl. Kongsberg) kan skje fra høsten 2016 (etter lokalpolitisk sluttbehandling av Buskerudbypakke 2) og etter at regjeringen har gitt Statens vegvesen mandat til forhandlinger. Det er viktig at Stortingsmelding om NTP gir forutsigbare rammer for byområdene når det gjelder framtidig bruk av belønningsmidler og inngåelse av bymiljøavtaler. Det forventes at NTP klargjør at Kongsberg kan inkluderes i en bymiljøavtale.

### **Stortingsmelding om NTP må ha omtale av alle de 9 største byområdene i Norge**

NTPs grunnlagsdokument har kun omtale av de fire største byområder i Norge selv om det er 9 byområder i Norge som er omfattet av spesielle statlige virkemidler; belønningsordning og bymiljøavtaler. Vekstutfordringene i Buskerudbyen er betydelige mot 2040. Det at byområdene 5-9 ikke er gitt omtale i grunnlagsdokumentet skaper utfordringer for disse byområdene. Statsetatene burde ha gitt en omtale av disse byområdene og forholdt seg til pågående arbeid med bypakker / bymiljøavtaler. I analyse- og strategifasen ble det gjennomført forsøk på å vurdere helhetlig virkemiddelbruk i byområdene, dette er ikke videreført i NTPs grunnlagsdokument. Når slik omtale mangler oppstår det spørsmål om hvordan statsetatens grunnlagsdokument skal forstås, sett i lys av pågående arbeid med bypakker / bymiljøavtaler for disse byområdene. Stortingsmeldingen om NTP må i større grad se sammenheng og forholder seg til helhetlig virkemiddelbruk i alle de største byområdene. Pågående arbeid med bypakker kan ikke stanse opp i påvente av NTP – det ville være lite hensiktsmessig når målet er mer effektive planprosesser. Parallelt med fremlegging av Stortingsmelding om NTP må St.prop. om Buskerudbypakke 2 fremmes. De to prosessene må være koordinert i tid.

Vi forventer at Stortingsmelding om NTP 2018-29 gir Buskerudbyen som Norges 5. største byområde omtale og med konkrete forslag til hvordan bypakker og bymiljøavtaler for disse byområdene kan sikre helhetlig virkemiddelbruk i byområdene. Videre må Stortingsmeldingen forholde seg til forutsetningene for bypakker / bymiljøavtaler når prioriteringer av tiltak på riksveger og jernbane. Byområdenes vekstutfordringer og helhetlig virkemiddelbruk / samordnet areal- og transportplanlegging i byområdene må da tillegges vekt i disse prioriteringene. F eks har Buskerudbyen en forventet vekst i 2040 (+ ca 50.000 innbyggere) som i absolutte tall er på nivå med veksten i større byområder som Nord-Jæren (+ ca 60.000) og Trondheim (+ca 57.000).

Buskerudbysamarbeidet har utarbeidet et forslag til omtale av byområdet Buskerudbyen til Stortingsmeldingen om NTP etter samme lest som Nord Jæren i NTPs grunnlagsdokument. (Se vedlegg).

#### **Finansieringsløsninger for drift buss må følges opp**

Det er gledelig at NTPs grunnlagsdokument følger opp konklusjoner i analyse- og strategifasen om behovet for mer bærekraftige finansieringsløsninger for drift av kollektivtransport i byområdene. De forslag som inngår i grunnlagsdokumentet; 1) i større grad bruk av bompenger til drift kollektivtransport og 2) i større grad bruk av belønningsordninger til drift kollektivtransport, vil begge kunne bidra til å sikre fullfinansiering av nødvendig kollektivsatsing i byområdene. Buskerudbyen forventer at dette følges opp i Stortingsmelding om NTP 2018-29.

#### **Avveining mellom mål må omtales**

Grunnlagsdokumentet redegjør i liten grad for hvordan avveining mellom det statlige nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområder og framkommelighetsmål for nasjonale stamveiruter gjennom de 9 største byområdene skal ivaretas. Dette bør gis bedre omtale i Stortingsmelding om NTP, spesielt gjelder dette jernbanens rolle.

### ***IV. Riksvegprosjekter og jernbaneprosjekter i tillegg til Buskerudbypakke 2***

**Forslag tilknyttet InterCity Vestfoldbanen og riksvegprosjekter inngår i et helhetlig samferdselsløft for Buskerudbyen:**

***1. Det er viktig at de foreslåtte riksvegtiltak og tiltak på InterCity Vestfoldbanen prioriteres i NTP. Sammen med Buskerudbypakke 2 og satsing på jernbane Drammen-Kongsberg, bidrar disse tiltakene til et nødvendig og helhetlig samferdselsløft i Buskerudbyen og tilgrensende områder.***

Følgende riksvegprosjekter som er gitt omtale i NTPs grunnlagsdokument, og som inngår i et helhetlig samferdselsløft for Buskerudbyen:

- E 134 Damåsen – Saggrenda (Bundne) alle rammer 450 mill.  
Dette prosjektet inngår i statsetatenes rangeringslister / er fulgt opp i alle rammer. Prosjektet har egen delfinansiering med bompenger.
- Rv 23 Dagslett – Linnes (Bundne) alle rammer 840 mill.  
Dette prosjektet inngår i statsetatenes rangeringslister / er fulgt opp i alle rammer. Prosjektet har egen delfinansiering med bompenger.
- RV 23 Linnes – Kryss E18, høy ramme 680 mill.  
Dette prosjektet inngår i statsetatenes rangeringslister / er fulgt opp kun innenfor høy ramme. Prosjektet er nødvendig for å fullføre en god forbindelse mellom Rv23 og E18. Prosjektet er av Samferdselsdepartementet definert til å være selvstendig bompengefinansiert prosjekt og inngår derfor ikke i Buskerudbypakke 2.
- RV 35 Hokksund – Åmot, høy ramme 3700 mill.  
Dette prosjektet inngår i statsetatenes rangeringslister / er fulgt opp kun innenfor høy ramme.

Jernbanetiltak som er del av InterCity Vestfoldbanen er også viktig for Buskerudbyen. Følgende prosjekter inngår i transportetatens rangeringslister / er fulgt opp i alle rammer i forbindelse med utbygging av InterCity Vestfoldbanen:

- Drammen – Kobbervikdalen inkl oppgradering av Drammen stasjon (Bundne) alle rammer 7390 mill.
- Drammen – Gulskogen (Bundne) alle rammer 2465 mill.

## Vedlegg

**Utkast til byomtale (etter samme lest som Nord-Jæren) som foreslås å inngå i stortingsproposisjonen om Nasjonal transportplan 2018-29 på linje med de fire største byområdene (Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren)**

### Buskerudbyen

Det planlegges å legge fram en proposisjon om bypakke for Buskerudbyen – Buskerudbypakke 2 (2018–2032) i vårsesjonen 2017. I forslaget til bypakke er det lagt opp en rekke tiltak som skal bidra til lavere klimagassutslipp, kortere bilkøer og mindre trafikkstøy. Bompenger er en forutsetning for å bygge alle prosjektene i Buskerudbypakke 2. Størstedelen av bompengene skal benyttes til å utvikle en mer miljøvennlig og bærekraftig persontransport. Det er lagt opp til tidsdifferensierte bomtakster for at flere reiser i rushtiden skal gjennomføres med kollektivtransport, sykkel eller som fotgjenger og for å sikre god fremkommelighet for næringstransportene.

Hovedmålene i Buskerudbypakke 2 er nullvekst i personbiltrafikken og god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling og gåing, samt næringslivets transporter. Det tas sikte på å inngå bymiljøavtale for Buskerudbyen i 2017, og Buskerudbypakke 2 vil inngå i denne

avtalen. Vedtatt regional areal- og transportplan Buskerudbyen for langsiktig byutvikling legger rammene for arealutviklingen. Det legges til grunn vekst i prioriterte utviklingsområder for stasjonsbyer knyttet til Sørlandsbanen mellom Lier og Kongsberg.

### Status og utfordringer

Trafikktellinger (inkludert næringstrafikk) viser en økning i biltrafikken på i overkant av 3 prosent fra 2012 til 2015. Antall kollektivreiser har økt med 3,5 prosent i samme periode.

Buskerudbyen har i dag (2015) omtrent 160.000 innbyggere. Befolkningsframskrivinger fra SSB (middels alternativ) viser at befolkningen forventes å øke med 33 prosent fram mot 2040, det vil si at det vil være drøye 50.000 flere innbyggere i 2040 enn i 2015.

Sentrale hovedveier i Buskerudbyen har avviklingsproblemer i rushtiden, også for buss. Det mangler en gjennomgående prioritering av busstrafikken på sentrale strekninger for å sikre regularitet og styrke konkurranseforholdet mot personbil. Buskerudbyen har et mangelfullt utbygd sykkelvegnett.

Buskerudbyen har stedvis problemer som følge av lokal luftforurensning. Drammen er blant byene som har overskridelser av grenseverdiene for lokal luftkvalitet. Klimagassutslipp vurderes som den største miljøutfordringen generert av transportsystemet.

### Transportetatens prioriteringer

4 prosent av reisene foretas med sykkel i Buskerudbyen, og det er et stort potensial for økt sykkelbruk i regionen. Men for å øke denne andelen må det etableres et sammenhengende sykkelveinett og legges bedre til rette for sykling enn det gjøres i dag.

Den viktigste kollektivsatsingen i Buskerudbypakke 2 er prioritering av buss i de mest trafikkerte traseene på nordsiden av Drammenselva med tilrettelegging for en mulig fremtidig bybane/superbuss på hjul, ny kollektivterminal på Bragernes og bussprioritering på sentrale hovedbussårer til stasjonsbyene og mellom disse for å legge til rette for et sammenhengende høykvalitets bussystem. I tillegg skal det gjennomføres en omfattende utvidelse av rutetilbudet i form av langt flere avganger på de sentrale rutene som krysser ett eller flere bompunkter.

### **Byområdene**

Buskerudbypakke 2 har lagt en transportstrategi med jernbanen mellom Lier og Hokksund som stamnett i transportsystemet. Strategien innebærer at stasjonsbyene i Buskerudbyen skal betjenes av et kapasitetssterkt stamnett bestående av hyppig frekvenser på jernbanen og med buss. To togavganger i timen eller mer mellom Drammen og Hokksund er lagt til grunn i et framtidig tilbud for å være et godt alternativ til bilbruk. Stamnettet suppleres med lokale busslinjer som betjener stasjonsbyene. De lokale busslinjene sikrer flatedekning, og vil samtidig fungere som matebusser til stamnettet. I tillegg vil et sammenhengende sykkelveinett sørge for at sykkel blir et effektivt og konkurransedyktig fremkomstmiddel. Et konkurransedyktig kollektivtilbud vil avlaste vegnettet og øke fremkommeligheten for næringstransporten.

For omtale av nye prosjekter vises det til kapittel XX. I tillegg til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak er det nødvendig med bilregulerende tiltak, som parkeringsregulering og økte avgifter for bruk av bil.



## Vedlegg 3

Dato: 06.06.2016

### Foreløpig forslag til likelydende vedtak som må lokalpolitisk vedtas ved sluttbehandling BBP2

1. Det etableres en Buskerudbypakke 2 i tråd med saksinnstillingen og "Forslag til Buskerudbypakke 2", datert xx.xx.2016.
2. Bompengeneinnkrevningen baseres på prinsipp om enveis innkreving i innkrevingspunkter ihht «Forslag til Buskerudbypakke 2», datert xx.xx.2016.
3. Det legges til grunn etterskuddsfakturering og en rabattordning med 20 pst. rabatt for lette kjøretøy med elektronisk brikke med gyldig avtale. Lette kjøretøy betaler for maksimalt 60 passeringer per kalendermåned. Lette kjøretøy betaler kun en gang ved flere passeringer innenfor en klokkeperiode. Fritaksordninger praktiseres i henhold til gjeldende retningslinjer.
4. Det søkes om tidsdifferensierte takster. Takstene fastsettes slik i 2016-kroneverdi med utgangspunkt i følgende grunntakster:

	Takst utenom rushtid	Takst i rushtid
Lette kjøretøy	30	46
Tunge kjøretøy	60	92

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 helgedager.
6. Innkrevingsperioden forutsettes å være 15 år. Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
7. Buskerud fylkeskommune, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommune og har som intensjon å bidra med en egenfinansiering (Buskerud fylkeskommune: 50 mill./år, Drammen kommune: 10 mill./år, Øvre Eiker: 3 mill./år, Nedre Eiker: 3 mill./år og Lier kommune : 4 mill./år. i 2016-kr. Bidragene indeksreguleres i takt med SSB's byggekostnadsindeks for veganellegg.
8. Buskerud fylkeskommune, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommune vil i tillegg bidra med alle de midler som mottas som merverdikompensasjon knyttet til investeringer i Buskerudbypakke2 til finansiering av bypakken.
9. Det legges til grunn en tiltaksportefølje med et finansieringsbehov på ca. 14,7 mrd. i tråd med rapporten «Buskerudbypakke2», datert xx.xx.2016.
10. Styringsgruppe for Buskerudbypakke2 utgjøres av det etablerte ATM-utvalget, avgrenset til de partnerne som inngår i Buskerudbypakke2. Styringsmodellen tilpasses en bymiljøavtale.

11. Styringsgruppen gis fullmakt til å foreta eventuelle mindre justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget om Bypakke Buskerudbypakke2, slik at total kostnad ligger innenfor rammen av beregnet finansieringsevne.
12. Det etableres et system for porteføljestyring i tråd med "Forslag til Buskerudbypakke2», datert xx.xx.2016.
13. Den til enhver tid gjeldende Areal- og transportplan for Buskerudbyen legges til grunn for arealutviklingen i Buskerudbypakke2 og som del av grunnlag for Bymiljøavtale med staten.
14. Samferdselsdepartementet bes om å fremme Buskerudbypakke2 for behandling i Stortinget våren 2017. Bompengene innkrevingen igangsettes så raskt som mulig etter dette.
15. Det er viktig for det samlede samferdselsløftet i Buskerudbyområdet at nytt løp i E134 Strømsåstunnelen, fornyelse av rv282 Holmenbrua og to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund realiseres. Dersom Stortingets behandling av stortingsmelding om NTP 2018-2029 ikke innebærer statlig fullfinansiering av disse to riksvegprosjektene og inneholder realisering av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund så legges saken fram for fornyet lokalpolitisk behandling.

#### Gjelder kun Buskerud fylkeskommune

16. Fylkestinget ber Vegfinans AS opprette bomselskapet «Vegfinans Buskerudbyen AS» for delfinansiering av Buskerudbypakke2, i henhold til gjeldende standarder og aksjonær- og samarbeidsavtale mellom Vegfinans AS og Buskerud fylkeskommune.

Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Buskerud fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld, med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer bompengeselskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til xxxx mill. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig xxxx mill. kr. 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 22 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.

17. Under forutsetning om Stortingets godkjenning, vil den fylkeskommunale garantien først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at realkostene er økt med inntil 20 pst. ut over prisstigningen, og bompengeperioden er forlenget med inntil fem år.