

Saksframlegg

Saknr.: 2020/125895

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaknr.
Fylkesrådet	24.08.2020	

Vedlegg:

- 1 Brev fra SD til Stortinget vedr. endringer i E18 Lysaker Ramstadsletta
- 2 E18 Lysaker Ramstadsletta - faglig grunnlag for nye garantivedtak_
- 3 Brev fra SD vedr. finansiering Fornebubanen.
- 4 Brev fra SD vedr. Fornebubanen 13.08.2020

Oppfølging av fylkestingets vedtak i sak 3/2020

Fylkesrådets forslag til vedtak/innstilling

Fylkestinget fatter følgende vedtak ved behandlingen av Statens vegvesens faglige grunnlag for delvis bompengefinansiering av E18 Lysaker - Ramstadsletta:

1. *Utbyggingen av E18 Lysaker-Ramstadsletta i Bærum kommune delfinansieres med bompenger.*
2. *Det legges til grunn 20 års etterskuddsinnkreving i begge retninger i automatiske bomstasjoner.*
 - a) *Ved åpningen av Lysaker-Ramstadsletta forutsettes den gjennomsnittlige taksten å bli redusert med 15 pst. sammenlignet med det som er lagt til grunn i St. Prop. 38 S. Gjennomsnittstaksten blir følgelig 19,6 kr (2019-kr). Faktiske grunntakster vil bl.a. avhengig av andelen nullutslippskjøretøy. Med dagens andel nullutslippskjøretøy på om lag 20 pst. tilsier dette grunntakster uten rabatt på om lag 26 kr for takstgruppe 1 (lette kjøretøy) og om lag 52 kr for takstgruppe 2 (tunge kjøretøy).*
 - b) *Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 skal betale 50 pst. av takst etter brikkerabatt, mens nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 ikke vil bli belastet bompenger.*

- c) *Kjøretøy i takstgruppe 2 betaler to ganger taksten for kjøretøy i takstgruppe 1.*
 - d) *Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.*
 - e) *Bompengeordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter i takstgruppe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20 pst. rabatt.*
 - f) *Før innkrevningen starter, skal det legges frem en egen sak der gjennomsnittstaksten vurderes på nytt ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk lånerente og utbyggingskostnader.*
3. *Prosjektselskapet for E18 Lysaker – Ramstadsletta skal gjennomføre finansiering av bompengeprosjektet gjennom interne lån fra Vegfinans Viken AS, som skal eie alle aksjene i selskapet. Vegfinans Viken AS, et selskap i Vegfinans-konsernet, skal stå for ekstern finansiering av prosjektet.*

Den samlede garantien for bompengeselskapets låneopptak er 15,1 mrd. kr. Det forutsettes at garantien fordeles med 11,92 mrd. kr på Viken fylkeskommune og 3,18 mrd. kr på Bærum kommune. Det er en forutsetning for Viken fylkeskommunes vedtak at Bærum kommune fatter forpliktende vedtak i tråd med denne fordelingen.

Viken fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Viken AS, begrenset oppad til 11,92 mrd. kr for lån til finansiering av E18 Lysaker - Ramstadsletta. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 13,11 mrd. kr. For Bærum kommune blir det samlede garantibeløpet 3,5 mrd. kr. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering. Viken fylkeskommune garanterer samtidig ved selvskyldnerkausjon for prosjektet sin gjeld overfor Vegfinans Viken AS begrenset oppad til det samme beløp, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Viken fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i prosjektselskapets rett til å innkreve bompenger.

Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 20 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 34 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.

Garantistenes utlegg kan dekkes gjennom en økning i gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. utover den beregnede gjennomsnittstaksten på 23 kr (2019-kr) som er forutsatt i Prop. 38 S (2019-2020) og en forlengelse av bompengeperioden med inntil fem år til maksimalt 25 år.

4. *Viken fylkeskommunes garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetalingen av Vegfinans Viken AS og prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta sin gjeld.*

Viken fylkeskommune innestår overfor Vegfinans Viken AS og prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta at dersom den angitte garantien blir gjort helt eller delvis gjeldende,

skal fylkeskommunen verken opptre på en måte, eller utøve sine regressmuligheter slik at det forekommer skjult eller åpen kryss-subsidiering mellom noen av selskapene finansiert av Vegfinans Viken AS eller for midler som stammer fra slike prosjekter.

Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14-19 første ledd.

13.08.2020

Tonje Brenna
fylkesrådsleder

Bakgrunn for saken

E18 Vestkorridoren er betegnelsen på det nye hovedvegssystemet som planlegges mellom Lysaker i Bærum kommune og Drengsrud i Asker kommune. Planarbeid er forankret i Nasjonal Transportplan 2018-2029, og her er strekningen Lysaker-Drengsrud delt opp i tre etapper. Regjeringen la desember 2019 fram forslag om utbygging av etappe 1 for Stortinget (Prop. 38 S, 2019-2020)

Viken fylkesting behandlet 13. februar 2020 sak 3/2020 «E18 Vestkorridoren, etappe 1 (Lysaker – Ramstadsletta) – Fylkeskommunal garanti. Fylkestinget var ikke fornøyd med prosjektet som var fremmet for Stortinget, og besluttet å trekke tilbake tidligere vedtak om garanti fattet av Akershus fylkesting i 2018.

Stortinget vedtok 19. juni 2020 en utbygging av første etappe av E18 Vestkorridoren, fra Lysaker til Ramstadsletta, der vesentlige elementer er endret i forhold til St. Prop. 38 S. Stortinget stilte samtidig lokal garanti for bompengelån til dette prosjektet som en forutsetning for at utbyggingen kan gjennomføres.

Statens vegvesen har i brev at 31. juli 2020 oversendt et faglig grunnlag for lokale garantivedtak og har bedt Viken fylkeskommune, eventuelt sammen med Bærum og Asker kommuner, om å fatte nødvendige vedtak.

E18 Lysaker-Ramstadsletta er også et viktig premiss for Fornebubanen, fordi prosjektet omfatter en ny veiforbindelse til Fornebu fra E18, 'Vestre Lenke', som er nødvendig for å sikre private grunneierbidrag til byggingen av banen. Grunneierbidragene utgjør et vesentlig element i finansieringen av Fornebubanen, og denne finansieringen må avklares innen begynnelsen av oktober i år dersom man skal unngå store merkostnader og å sette realiseringen av banen i fare.

Fakta

Opprinnelig vedtak om fylkeskommunal garanti

Akershus fylkesting behandlet 22. oktober 2018 sak om «Bompengefinansiering av E18 Vestkorridoren, etappe 1 Lysaker – Ramstadsletta (98/18). Gjennom saken ble vedtak om å stille fylkeskommunal garanti for prosjektet fattet (vedtakspunkt 8-10):

8. *Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Akershus fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for prosjektselskapet sin gjeld, med rett til 1. prioritets pant i prosjektselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer prosjektselskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 14,40 mrd. 2018 kr med tillegg av 10 pst av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, totalt 15,84 mrd. 2018 kr.*
9. *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 ytterligere to år, jf. garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden på inntil 7 år, på inntil 29 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.*
10. *Garantien gis under forutsetning av at dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forventet, kan prosjektselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst ut over prisstigningen, og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet*

Vedtaket om fylkeskommunal garanti er trukket

Regjeringen la 20. desember 2019 frem sak for Stortinget om bygging av E18 Vestkorridoren, etappe 1 (Storingsprop. 38 S, 2019-2020). Regjeringens forslag omfattet utbygging av strekningen fra Lysaker til Ramstadsletta, til en samlet kostnad av 16,3 mrd. kr.

At første etappe omfatter strekningen Lysaker-Ramstadsletta er i tråd med garantisaken behandlet i Akershus i 2018, og i henhold til føringene i Nasjonal Transportplan 2018-2029. I revidert avtale om Oslopakke 3 fra 2017 er det imidlertid lagt opp til at første etappe av E18 Vestkorridoren bare omfatter strekningen Lysaker – Strand.

Viken fylkesting behandlet 13. februar 2020 ny sak om garanti til prosjektet, sak 3/2020 «E18 Vestkorridoren, etappe 1 (Lysaker – Ramstadsletta) – Fylkeskommunal garanti. Fylkestinget var ikke fornøyd med prosjektet slik det ble foreslått i St. Prop. 38 S, og besluttet å trekke garantivedtaket fra 2018 tilbake. Vedtaket i saken var:

- *Fylkestinget ber fylkesrådet etablere dialog med staten og Oslo, Bærum og Asker kommuner, i den hensikt å bli enige om føringer for et helhetlig E18-prosjekt som i større grad sikrer en god kollektivløsning, bidrar positivt til 0-vekstmålet, og har en samlet økonomisk ramme og finansiering som sikrer at det er realistisk å få gjennomført hele prosjektet.*

- *Fylkestinget trekker garantien for E18 Lysaker - Ramstadsletta som tidligere er vedtatt av Akershus fylkesting 22. oktober 2018, da totalkostnaden har økt, veikapasiteten økes, kollektivløsningene i prosjektet er redusert og bompengebelastningen blir stor.*
- *Fylkestinget ber om at Stortinget ikke behandler utbyggingen av E18 Lysaker – Ramstadsletta før de lokale partene og staten er blitt enige om et prosjekt som ivaretar partenes felles overordnede målsettinger.*
- *Fylkestinget gir fylkesrådet fullmakt til å håndtere spørsmål knyttet til om fylkeskommunen skal initiere et bompengeselskap knyttet til E18-prosjektet*

Endringer i E18-prosjektet

På bakgrunn av Vikens beslutning om å trekke garantivedtaket, ble det knyttet til det pågående arbeidet med å reforhandle Oslopakke 3, satt i gang en prosess med tanke på å foreslå mulige endringer i E18-prosjektet, og slik sikre enighet mellom de lokale partene og staten. I dette arbeidet deltok Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og Oslo kommune, samt Bærum kommune på administrativt nivå. Gjennom prosessen, som pågikk i perioden februar – april 2020, ble aktuelle endringer identifisert knyttet til både prosjektets kollektivløsninger, veikapasitet og kostnader.

Endringsforslagene ble tatt inn i forhandlingene om en revidering av Oslopakke 3, men uten at man lyktes med å komme frem til en løsning som forhandlingsutvalget for Oslopakke 3 kunne enes om inn i en revidert avtale.

Endringsforslagene ble imidlertid likevel tatt inn i Stortingets behandling av prosjektet. I brev til Stortinget datert 29. mai 2020 (vedlegg 1), informerer samferdselsministeren om at Statens vegvesen har lagt fram et justert alternativ for E18 Lysaker – Ramstadsletta, og at dette innebærer:

«God kollektivløsning:

- *En forenklet løsning for Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet til en kostnad på maks. 700 mill. 2020-kr inkl. mva.*
- *Høyre bilfelt omgjøres til kollektivfelt i vest- og østgående løp. Dette feltet kan eventuelt ha sambruk med tunge biler.*

Bidrar positivt til nullvekstmålet:

- *For å nå nullvekstmålet må takstene på E18 ses i sammenheng med takstene i Oslopakke 3 og annen virkemiddelbruk.*
- *Partene forplikter seg til å gjennomføre trafikkregulerende og/eller trafikkstyrende tiltak for å sikre måloppnåelse.*
- *Veikapasitetene er noe redusert med løsningen det forhandles om sammenlignet med dagens E18: I østgående retning er det like mange gjennomgående bilfelt som dagens løsning. I vestgående retning er det ett færre gjennomgående bilfelt.*

Samlet økonomisk ramme og finansiering som sikrer at det er realistisk å få gjennomført hele prosjektet.

- *Bussveien utgår.*
- *Innkrevningstiden forlenges fra 15 til inntil 20 år for å redusere bomtakstene med om lag 15 pst.*

- *Det er lagt til grunn at E18-prosjektet skal ha en nøktern standard. Det forutsettes sterk kostnadskontroll.*
- *Partene forplikter seg til aktivt å søke etter inntektsgenererende/kostnadsreducerende tiltak som bl.a. økte inntekter gjennom omregulering av eiendom og grunneierbidrag, fjerning av luftetårn i Gjønnestunnelen, utsetting av ombygging av Fornebukrysset østgående retning.*
- *Området over Høviktunnelen utvikles i et eget prosjekt i regi av Bærum kommune. I det videre arbeidet må partene i samarbeid sikre at løsningen over Høviktunnelen gir god framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtransporten, syklende og gående.*
- *Justeringene omtalt over gir en besparelse på om lag 800 mill. kr. Sammenlignet med den foreslåtte styringsrammen i Prop. 38 S. Prosjektets kostnader vil kunne reduseres med om lag 1,5 mrd. kr ved at bussveien fjernes, lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår, ombyggingen av Fornebukrysset kuttes i østgående løp, luftetårn over Gjønnestunnelen fjernes og Stabekkløkket forkortes med ca. 50 m. Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet, med en økonomiske ramme på maksimalt 700 mill. kr.»*

Stortingets behandling

Stortinget behandlet E18-prosjektet 19. juni 2020, og vedtok utbygging i tråd med St. Prop. 38 S, men med de endringer som er beskrevet over. Stortinget forutsatte samtidig at det stilles en ny lokal garanti for prosjektet før det kan gjennomføres.

Stortingets vedtak 19. juni 2020 var:

1. *Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta innenfor en kostnadsramme på 17,4 mrd. 2019-kroner.*
2. *Under forutsetning av at det gjennom godkjent vedtak stilles tilstrekkelig lokal garanti for et bompengelån, samtykker Stortinget i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken. Vilårene fremgår av denne proposisjonen, med de endringer og presiseringer som fremkommer i brev av 29. mai 2020 fra samferdselsministeren.*
3. *Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen*

Faglig grunnlag for nye garantivedtak

Med utgangspunkt i Stortingets vedtak har Statens vegvesen 31. juli 2020 oversendt et faglig grunnlag for nye garantivedtak, og anmodet om at dette behandles av lokale parter (vedlegg 2). Av det faglige grunnlaget fremgår at Stortingets vedtak 19. juni innebærer følgende endringer i basisforutsetningene for finansieringsplanen for E18 Lysaker – Ramstadsletta:

- *«Forventet projektkostnad reduseres med om lag 800 mill. kr, fra 16 300 mill. kr til om lag 15 500 mill. kr. I samsvar med Prop. 38 S (2019-2020) vil en slik kostnadsbesparelse bli fordelt mellom staten og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling*

som innenfor styringsrammen. Det betyr at bompengeselskapets bidrag til prosjektet vil bli redusert med 530 mill. kr, fra 10 770 mill. kr til 10 240 mill. kr, mens det statlige bidraget til prosjektet reduseres med 270 mill. kr, fra 5 500 mil. kr til 5 230 mill. kr. Bidraget fra Oslopakke 3 på 30 mill. kr holdes uendret.

- *Gjennomsnittstaksten reduseres med 15 pst. fra 23 kr til om lag 19,6 kr. Med dagens andel nullutslippskjøretøy på om lag 20 pst. tilsier dette grunntakster uten rabatt på om lag 26 kr for takstgruppe 1 og om lag 52 kr for takstgruppe 2. Dersom andelen nullutslippskjøretøy øker til om lag 50 pst., anslås takstene til om lag 36 kr for takstgruppe 1 og om lag 72 kr for takstgruppe 2.*
- *ÅDT i bomstasjonene reduseres med 5 pst. fra om lag 131 000 kjøretøy til om lag 124 000 kjøretøy.*
- *Ordinær innkrevningstid utvides fra 15 til inntil 20 år. Det betyr at innkrevningstiden kan forlenges til maksimalt 25 år dersom bompengeselskapets økonomi blir svakere enn forventet.*
- *Forutsetningene for trafikkvekst, lånerente, innskuddsrente, årlig prisstigning og årlige innkrevings- og driftskostnader er ellers de samme som i Prop. 38 S (2019- 2020), jf. kap. 5. Med det justerte opplegget er bompengeperioden beregnet til om lag 18 år. Brutto bompengeinntekter er beregnet til 16 880 mill. kr. Innkrevingskostnader er beregnet til om lag 870 mill. kr, mens finansieringskostnader (netto rentekostnader) er beregnet til om lag 5 770 mill. kr.»*

Deling av garantiansvaret med Bærum kommune

I brevet fra Statens vegvesen 31. juli er det understreket at Stortingets vedtak ikke spesifiserer om det er fylkeskommunen og/eller berørte kommuner som skal stille garanti for E18-prosjektets bompengelån. Det presiseres at fylkeskommunale og kommunale lånegarantier i utgangspunktet er likestilt, og både fylkeskommunene og kommunene kan gi slike garantier.

Bærum kommunes formannskap behandlet 29. april 2020 sak om «E18 Lysaker – Ramstadsletta – Utredning av Bærum kommunes handlingsrom og mulighet til å stille garanti» (sak 103/20). Saken belyser Bærum kommunes mulighet til å ta ansvar for deler av garantien for første etappe av E18 Vestkorridoren, og tar utgangspunkt i kostnadene ved å bygge den delen av prosjektet som omfatter strekningen fra Strand til Ramstadsletta (Høviktunnelen), anslått til i størrelsesorden 3,5 mrd. kr.

Vedtaket i Bærums formannskap var:

1. *For å sikre gjennomføring av E18 Vestkorridoren etappe 1 fra Lysaker til Ramstadsletta åpner Formannskapet for at Bærum kommune kan stille selvskyldnergaranti for bompengefinansiering av den delen av E18 etappe 1 som omfatter Høviktunnelen, det vil si strekningen fra Strand til Ramstadsletta, med en antatt øvre ramme på 3.5 mrd kroner.*
2. *Ordfører gis mandat til å forhandle frem nærmere vilkår og betingelser for at kommunen skal vurdere å stille slik garanti, som del av en bompengeavtale for strekningen Lysaker - Ramstadsletta.*
3. *Sak om eventuell kommunal garanti skal forlegges for Kommunestyret for endelig vedtak.*

Koblingen mellom prosjektene E18 Lysaker – Ramstadsletta og Fornebubanen

Staten har gjennom Bymiljøavtalen for Oslo og Akershus, september 2017, forpliktet seg til å bidra med 50% av finansieringen av Fornebubanen. Knyttet til forhandlingene om E18 Lysaker-Ramstadsletta har samferdselsministeren signalisert at statens bidrag til finansiering av Fornebubanen vil komme først når det foreligger en lokal garanti som gjør at E18 Lysaker-Ramstadsletta kan gjennomføres. I etterkant av et møte 25. juni 2020 sendte samferdselsministerens et brev til byrådet i Oslo kommune (datert 2. juli 2020, vedlegg 3), hvor dette er presisert på følgende måte:

«Som jeg signaliserte i møtet, vil staten, så snart lokale parter har sin del av finansieringen på plass, bidra med 8,1 mrd. kr. til Fornebubanen innenfor den såkalte 50/50-ordningen. I statsbudsjettet for 2020 framgår det at det før anleggsstart for Fornebubanen må foreligge en samlet finansieringsløsning som avklarer fordelingen mellom lokale bidrag (fylkeskommunale/kommunale og/eller private), bompengebidrag og statlige bidrag.»

«Det er, slik vi bl.a. snakket om i møtet 25. juni, en kobling mellom E18 Lysaker – Ramstadsletta og Fornebubanen ved at finansieringen av Fornebubanen inneholder et grunneierbidrag som igjen forutsetter bygging av 'Vestre Lenke'. Etter min vurdering er 'Vestre Lenke' som en del av det vedtatte prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta det eneste realistiske alternativet, men realiseringen av dette prosjektet forutsetter altså lokalt garantivedtak»

I et påfølgende brev fra Samferdselsdepartementet, datert 13. august 2020 (vedlegg 4) presiseres det videre at:

«Siden Stortinget har satt som en forutsetning for den statlige bevilgningen til prosjektet at det skal foreligge en samlet finansieringsløsning før anleggsstart, vil det etter vår vurdering ikke være økonomisk forsvarlig å utbetale statlige midler så lenge det ikke er avklart om prosjektet er fullfinansiert. Dette vil i så fall kunne få betydning for statlige midler i 2021, og ev. også for utbetaling av bevilgede midler i 2020.»

Fornebubanen er klart for anleggsstart. Status for prosjektet innebærer at manglende avklaringen av finansieringen allerede har ført til mindre forsinkelser i prosjektet, og at disse vil bli vesentlig større og dyrere dersom finansieringen heller ikke avklares innen utgangen av september. Etaten Fornebubanens vurderinger er beskrevet i følgende scenarier:

- Scenario 1, alternativ a: Forsinkelse til slutten av september 2020. Merkestnad ut over rammen anslås til kr 100–200 mill. Dette vil innebære mulige mindre funksjonskutt i prosjektet.
- Scenario 1, alternativ b: Forsinkelse til januar 2021: Fornebubanen får forsinket ferdigstilling. Merkestnaden ut over rammen for anslås til kr 0,6–1,2 mrd. Dette innebærer at prosjektet ikke er gjennomførbart innenfor gjeldende rammer, og det blir behov for økt finansiering eller betydelige funksjonskutt, f.eks. permanente kutt ved basen på Fornebu, fjerne Vækerø stasjon og andre kutt.
- Scenario 1, alternativ c: Utsettelse i ett år til august 2021. Merkestnaden ut over rammen anslås til 1,0–1,7 mrd. kr. Prosjektet blir dermed ikke gjennomførbart

innenfor gjeldende rammer, og det blir behov for økt finansiering eller betydelige funksjonskutt.

- Scenario 2: Stanse alle arbeider i påvente av finansiering. Dette innebærer de samme konsekvensene som i alternativ 1c,
- Scenario 3: Stoppe prosjektet. Innebærer at Fornebubanen ikke realiseres. Dette vil få betydning for mulighetene for utbygging på Fornebu, og vil i også ha betydelige økonomiske konsekvenser. Påløpte kostnader ved prosjektet vil da ha vært 1,3–1,4 mrd. kr.

Problemstillinger og alternative løsninger

Ved behandling av spørsmålet om ny lokal garanti for første etappe av E18 Vestkorridoren kan man se for seg flere beslutningsalternativer for Viken fylkeskommune, herunder:

- Viken fylkeskommune kan vedta å stille garanti for hele prosjektet Lysaker – Ramstadsletta alene. Dermed erstattes det opprinnelige garantivedtaket fattet av Akershus fylkesting i 2018.
- Viken fylkeskommune kan vedta å stille garanti for en andel av prosjektet Lysaker-Ramstadsletta, under forutsetning om at også Bærum tar ansvar for deler av garantien. Dette vil være i tråd med den løsningen som Bærum kommunes formannskap har drøftet.
- Viken fylkeskommune kan vedta å stille garanti for en første etappe av E18 som kun går fra Lysaker til Strand. Dette vil være i tråd med løsningen det er lagt opp til i avtalen om Oslopakke 3 fra 2017.
- Viken fylkeskommunen kan beslutte å ikke stille noen garanti for E18 Lysaker – Ramstadsletta.

Vurdering

Fylkesrådet har i utgangspunktet ikke ønsket en kobling mellom E18 Lysaker – Ramstadsletta og Fornebubanen. Nå er det en slik kobling, og det må Viken fylkeskommune forholde seg til.

Til grunn for at fylkestinget 13. februar 2020 trakk tilbake den fylkeskommunale garantien for E18 Lysaker – Ramstadsletta, lå at man ikke var fornøyd med den kollektivløsningen som Prop. 38 S la opp til, at man mente at prosjektet ville øke veikapasiteten og dermed være negativt for oppnåelse av 0-vekstmålet, samt at prosjektet var blitt dyrere og at bompengebelastningen ville bli for stor.

Endringen i prosjektet som ble vedtatt av Stortinget 19. juni, jfr. samferdelsministerens brev datert 29. mai 2020, omfatter følgende som endrer på dette:

«God kollektivløsning:

- *En forenklet løsning for Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet til en kostnad på maks. 700 mill. 2020-kr inkl. mva.*
- *Høyre bilfelt omgjøres til kollektivfelt i vest- og østgående løp. Dette feltet kan eventuelt ha sambruk med tunge biler.*

Bidrar positivt til nullvekstmålet:

- For å nå nullvekstmålet må takstene på E18 ses i sammenheng med takstene i Oslopakke 3 og annen virkemiddelbruk.
- Partene forplikter seg til å gjennomføre trafikkregulerende og/eller trafikkstyrende tiltak for å sikre måloppnåelse.
- Veikapasitetene er noe redusert med løsningen det forhandles om sammenlignet med dagens E18: I østgående retning er det like mange gjennomgående bilfelt som dagens løsning. I vestgående retning er det ett færre gjennomgående bilfelt.

Samlet økonomisk ramme og finansiering som sikrer at det er realistisk å få gjennomført hele prosjektet.

- Bussveien utgår.
- Innkrevningstiden forlenges fra 15 til inntil 20 år for å redusere bomtakstene med om lag 15 pst.
- Det er lagt til grunn at E18-prosjektet skal ha en nøktern standard. Det forutsettes sterk kostnadskontroll.
- Partene forplikter seg til aktivt å søke etter inntektsgenererende/kostnadsreducerende tiltak som bl.a. økte inntekter gjennom omregulering av eiendom og grunneierbidrag, fjerning av luftetårn i Gjønnestunnelen, utsetting av ombygging av Fornebukrysset østgående retning.
- Området over Høviktunnelen utvikles i et eget prosjekt i regi av Bærum kommune. I det videre arbeidet må partene i samarbeid sikre at løsningen over Høviktunnelen gir god framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtransporten, syklende og gående.
- Justeringene omtalt over gir en besparelse på om lag 800 mill. kr. Sammenlignet med den foreslåtte styringsrammen i Prop. 38 S. Prosjektets kostnader vil kunne reduseres med om lag 1,5 mrd. kr ved at bussveien fjernes, lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår, ombyggingen av Fornebukrysset kuttet i østgående løp, luftetårn over Gjønnestunnelen fjernes og Stabekkløkket forkortes med ca. 50 m. Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet, med en økonomiske ramme på maksimalt 700 mill. kr.»

At E18-prosjektet i Prop. 38 S ikke omfattet en løsning og finansiering av en kollektivterminal på Lysaker, har vært en av hovedinnvendingene mot kollektivløsningen i prosjektet. Endringene som det legges opp til gjennom samferdselsministerens brev av 29. mai og Stortingets vedtak 19. juni, omfatter at en løsning for Lysaker kollektivterminal inkluderes i E18-prosjektet. En annen innvendingen mot Prop. 38 S har vært at løsningen med en separat, gjennomgående bussvei, har fremstått som en dyr og lite fleksibel løsning som også ville bidra til økt barrierevirkning. Løsningen med separat bussvei er nå erstattet med kollektivfelt på E18, og en slik løsning forventes å være bedre tilpasset busstilbudet i korridoren.

Bærum kommune vil få ansvaret for å utvikle nye løsninger på lokalveinettet over Høviktunnelen. Stortinget har imidlertid forutsatt at god kollektivframkommelighet skal ivaretas også her, og Viken fylkeskommune, som ansvarlig for kollektivtilbudet og som eier av fylkesveinettet, vil ha god mulighet til å sikre at denne forutsetningen ivaretas.

Løsningen med kollektivfelt på E18 vil bidra til å redusere kapasiteten på motorveien, og vil dermed bidra mer positivt til nullvekstmålet enn den opprinnelige løsningen i St. Prop. 38 S.

En løsning der separat, gjennomgående bussvei erstattes med kollektivfelt, vil innebære betydelige kostnadsinnsparinger. Totalt omfatter de foreslåtte endringene i E18-prosjektet

kutt som vil kunne redusere kostnadene ved prosjektet med i størrelsesorden 1,5 mrd. kr. At Lysaker kollektivterminal er tatt inn i prosjektet innebærer en ekstrakostnad på inntil 700 mill. kr, og netto besparelse i prosjektet forventes dermed å bli i størrelsesorden 800 mill. kr.

Stortingets beslutning om at innkrevningstiden for bompenger skal forlenges fra 15 år til inntil 20 år vil redusere gjennomsnittsbomtaksene, etter beregningene med ca. 15%, fra ca. 23 kr til ca. 19,6 kr.

Samlet sett er vurderingen at prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta er vesentlig forbedret. Fylkestingets viktigste innvendinger mot prosjektet er ivaretatt så langt dette er mulig uten at det forutsetter oppstart av en ny planleggingsprosess for hele E18 Vestkorridoren. En ny planprosess ville sannsynligvis medføre at prosjektet må utsettes med minst 5 år.

Vurdering av garantialternativene og konsekvenser for Fornebubanen

Dersom Viken fylkeskommune velger å stille garanti for hele prosjektet Lysaker – Ramstadsletta alene, vil forutsetningen for gjennomføring av E18-prosjektet og dermed også bygging av 'Vestre Lenke' være oppfylt. Dermed vil også vilkåret for å kunne hente inn private grunneierbidrag, og slik få på plass en samlet løsning for den lokale finansieringen av Fornebubanen, være ivaretatt. Statens vilkår for å komme med sitt bidrag til Fornebubanen vil da være oppfylt, og anleggsarbeidene for Fornebubanen skal da kunne starte opp.

Dersom Viken fylkeskommune velger å stille garanti for prosjektet Lysaker – Ramstadsletta under forutsetning om at også Bærum kommune tar ansvar for deler av garantien, og Bærum kommune fatter tilsvarende vedtak, så vil statens vilkår for å komme med sitt bidrag til Fornebubanen være oppfylt på samme måte som over. Løsningen har imidlertid den fordel at den bidrar til at Bærum kommune, som har vært en tydelig pådriver for E18 Vestkorridoren, også ansvarliggjøres for prosjektets økonomi og bompenggeopplegg. I tillegg innebærer løsningen at garantirisikoen for fylkeskommunen vil bli lavere. Signalene fra formannskapet i Bærum tilsier at kommunen vil være villig til å ta på seg en andel av garantiansvaret.

Et vedtak i Viken fylkeskommune om å stille garanti for en første etappe av E18 som kun omfatter strekningen fra Lysaker til Strand, uten et tilsvarende vedtak i Bærum kommune om at man tar på seg resten av garantiansvaret, vil ikke legge grunnlag for gjennomføring av E18-prosjektet som er vedtatt av Stortinget. Vedtak av en slik begrenset garanti kan ikke forventes å utløse statens bidrag til Fornebubanen, fordi realiseringen av 'Vestre Lenke' ikke sikres, og dermed heller ikke de private grunneierbidragene til Fornebubanen.

Om Viken fylkeskommune skulle vedta å ikke stille garanti, eller vedta en garanti som ikke utløser gjennomføring av E18 Lysaker – Ramstadsletta, vil det være svært krevende å finne alternative måter å sikre den lokale finansieringen til Fornebubanen. En mulighet som har vært drøftet, er at fylkeskommunen selv, som alternativ til realiseringen av 'Vestre Lenke', sikrer planlegging og bygging av en enkel påkobling fra dagens E18 til Fornebu. Utfordringene ved dette er dels knyttet til tidsperspektivet, fordi en ny omfattende reguleringsprosess vil ta flere år, og dels finansieringsbehovet, da kostnadene ved en slik påkobling alene grovt anslått vil være 1,5-2 mrd. kr. Dette vil fylkeskommunen måtte ta hovedansvaret for fordi strekningen Fornebu – E18 vil være fylkesvei. Også å erstatte grunneierne på Fornebu sine bidrag til Fornebubanen, totalt om lag 2,2 mrd. kr, med bompenger fra Oslopakke 3 fremstår

som et utfordrende alternativ. Det vil forutsette reforhandling av Oslopakke 3-avtalen og enighet i forhandlingsutvalget i Oslopakke 3 om alle deler av en ny avtale, herunder nye bomtakster. Forsøket på å reforhandle Oslopakke 3-avtalen våren/forsommeren 2020 har vist hvor vanskelig dette er, ikke minst fordi E18 Vestkorridoren er et av elementene i avtalen det har vært størst uenighet om.

På bakgrunn av at prosjektet E18 Lysaker-Ramstadsletta, slik det er vedtatt av Stortinget 19. juni 2020, vurderes som vesentlig forbedret i forhold til det regjeringen opprinnelig la opp til da Prop. 38 S ble lagt fram for Stortinget, og fordi gjennomføring av E18-prosjektet fremstår som et avgjørende premiss for å sikre finansieringen og realiseringen av Fornebubanen, anbefaler fylkesrådet at Viken fylkeskommune vedtar ny garanti for bompengeselskapets lånegjeld. For å begrense fylkeskommunens garantirisiko og ansvarliggjøre Bærum kommune for E18-prosjektets økonomi og bompengelopplegg, anbefaler fylkesrådet at det forutsettes at Bærum kommune tar en andel av garantiansvaret. Fylkesrådet ser det som naturlig at Bærums andel av garantien blir på nivå med kostnadene for den delen av prosjektet som i Oslopakke 3-avtalen ikke inngår i første etappe av E18 Vestkorridoren, dvs. strekningen Strand-Ramstadsletta. Kostnadene for denne strekningen er, basert på Statens vegvesens erfaringstall, grovt anslått til 3,5 mrd. kr.