



J.post ID: 20/184458

DEL TO – MER OM SAKEN

E18 Lysaker- Ramstadsletta - beslutning om å stille garanti for deler av bompengeselskapets låneopptak

Regjeringen la 20. desember 2019 frem sak for Stortinget om bygging av E18 Vestkorridoren, etappe 1 (Stortingsprop. 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 fylkeeting behandlet 13. februar 2020 ny sak om garanti til prosjektet, sak 3/2020 «E18 Vestkorridoren, etappe 1 (Lysaker – Ramstadsletta) – Fylkeskommunal garanti. Fylkeetinget 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:

- *Fylkeetinget 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.*
- *Fylkeetinget trekker garantien for E18 Lysaker - Ramstadsletta som tidligere er vedtatt av Akershus fylkeeting 22. oktober 2018, da totalkostnaden har økt, veikapasiteten økes, kollektivløsningene i prosjektet er redusert og bompengebelastningen blir stor.*
- *Fylkeetinget 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.*
- *Fylkeetinget 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 Gjønneestunnelen, 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.»

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. Vilåårene 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). Av det faglige grunnlaget fremgår at Stortingets vedtak 19. juni innebærer følgende endringer i basisforutsetningene for finansieringsplanen for E18 Lysaker – Ramstadsletta:

- «Forventet prosjektkostnad 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 (årsdøgntrafikk) 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 bompengerperioden beregnet til om lag 18 år. Brutto bompenginntekter 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.»

Fordeling midler (justert E18 løsning)	Mill. 2020-kr
Statlige midler	5 230
Bidrag fra Oslopakke 3	30
Bompenger	10 240
Sum prosjektkostnad	15 500

Statens vegvesen har også oppdatert følsomhetsberegninger for nedskalert prosjekt. Følgende tabell synliggjør risikoen i prosjektet med utgangspunkt i basisalternativet og et optimistisk alternativ (mht på nedbetaling av lån) med lavere renter og noe mer betalende trafikk og et pessimistisk alternativ med høyere rentebelastning og noe redusert betalende trafikk.

Faktorer	Basis alt	Optimistisk alt	Pessimistisk alt
Lånerente	5.5% - 6,5% etter 10år	3% de første 10 år så 5,5%	6,5% hele perioden
Innskuddsrente	2%	2%	2%
Årlig prisstigning	2%	2%	2%
ÅDT endring i trafikk	-5% fra opprinnelig basis	Økning 2% ift basis	Red 10%, 0% fra 2030 i forh basis
Gjennomsnitt takst	19,6 kr	19,6kr (alt 17.1 i20år)	23 kr i 2020 så +20% utover prisstigning etter 2 år*
bomperiode	18 år	15 år	25 år

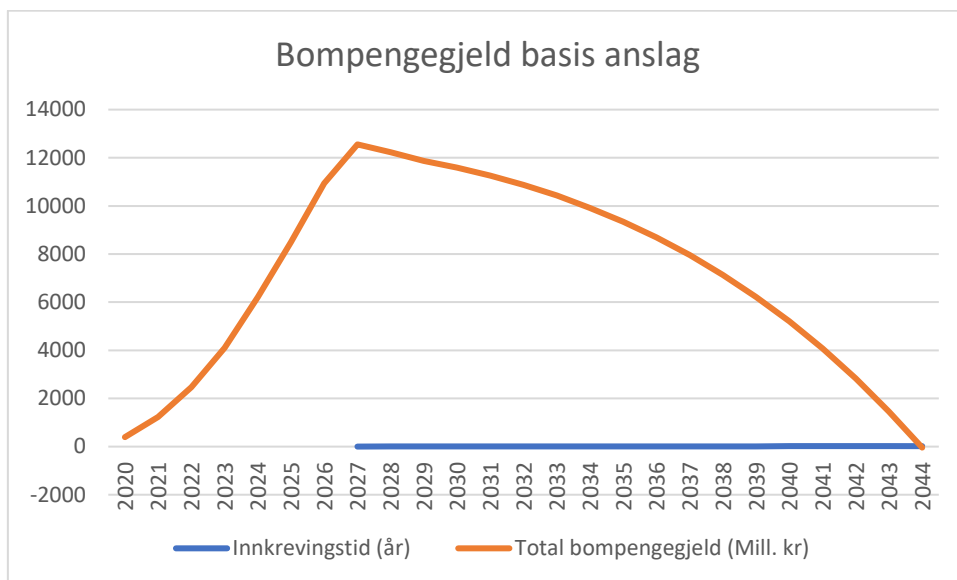
*økt kostnadsramme i pessimistisk alternativ pga lengre innkrevningstid

Statens vegvesen oppsummerer at følsomhetsberegningene viser at justert finansieringsopplegg for E18 Lysaker – Ramstadsletta er robust for ugunstige endringer i sentrale forutsetninger for finansieringsplanen. Det pessimistiske anslaget viser at bomselskapet vil kunne klare å innfri finansieringsplanen selv med 10% reduksjon i betalende trafikk og høy lånerente i hele perioden innenfor rammene av 25års nedbetalingstid og 20% økning av bomsatser utover prisstigning. .

En av funksjonene til lånegarantiordningen er å sikre bomselskapet noen av markedets beste rentevilkår. Pr i dag synes det derfor å være mer realistisk med en lånerente vesentlig lavere enn

5,5% i første årene. Merk at garantiansvaret reduseres i takt med faktisk nedbetalings av gjelden, slik at gunstigere renter enn forutsatt i de første årene gir relativt raskere reduksjon av forpliktelsen.

Tabellen under viser utviklingen av lånegjelden (i mill kr) for basisalternativet over tid. Garantiforpliktelsene vil avta i takt med at bompengeneinntektene bidrar til nedbetaling av gjelden. Bærum kommunens garantiforpliktelser vil være knyttet til ca 21% av lånegjelden.



Om fylkeskommunal og kommunale garantier for bomselskaper

Hjemmel til bompengeneinnkreving er i Lov om Vegar § 27.

Kommunen har såkalt «alminnelig rettslig handleevne» som blant annet innebærer mulighet til å disponere over midlene i kommunekassen etter eget ønske (utover det som er lovbundne kostnader). Dette har kommet dels til uttrykk i kommuneloven § 2-1 som sier at kommuner er et eget rettssubjekt, «og kan ta avgjørelser på eget initiativ og ansvar». Utgangspunktet er dermed at kommuner kan stille garantier i samme utstrekning og for samme formål som andre rettssubjekter.

Det finnes en viktig begrensning i kommunens mulighet til å stille kausjon/garanti i kommuneloven § 14-19. I bestemmelsens første ledd første punktum er det inntatt et forbud for kommunen mot å stille kausjon/garanti for virksomhet som drives av andre enn kommunen selv, og som enten (1) utsetter kommunen for vesentlig økonomisk risiko eller (2) stilles for næringsvirksomhet. I tillegg følger det av § 14-19 første ledd annet punkt at en garanti/kausjon bare er gyldig dersom garantien er godkjent av departementet. I utgangspunktet er kompetansen til å godkjenne kommunale garantier delegert fra departementet til fylkesmannen, men saker av «særlig betydning eller prinsipiell art» avgjøres likevel av departementet. Lovregulering finnes i kommuneloven §14-19 og i forskrift til denne.

Det antas at det er vilkåret om «vesentlig økonomisk risiko» som er den mest aktuelle skranken i den foreliggende saken. En viss (generell) veiledning finnes i forarbeidene til kommuneloven, hvor det blant annet er uttalt følgende:

«I enkelte tilfeller kan det være snakk om å stille garantier hvor ansvaret går utover det kommunen kan tåle av tap dersom garantiansvaret mot formodning blir gjort gjeldende. Det

alminnelige utgangspunktet vil være at dette må anses å innebære vesentlig økonomisk risiko, selv om sannsynligheten for tap er lav. Etter omstendighetene kan det likevel være et særlig eller tvingende behov for at kommunen stiller kausjoner av betydelige beløp. Et eksempel er kausjonene som fylkeskommunene stiller i bompengeprojekter. Utvalgets hensikt er ikke at loven skal være til absolutt hinder for garantier som ut fra brede samfunnsmessige hensyn er nødvendige, selv om beløpene er store. Begrepet vesentlig økonomisk risiko må imidlertid i slike tilfeller forstås slik at det må foreligge en særlig høy trygghet for at kommunens økonomi og tjenester ikke blir skadelidende.» (NOU 2016:4 Ny kommunelov, side 262-263).

I regnskapet vil en lånegaranti føres opp som garantiforpliktelse i note til regnskapet.

Bærum kommune stiller i dag garantier for VEAS og vil i tillegg få en garantiforpliktelse 600-700 mill på vannverket. Disse kan for øvrig ikke sammenlignes direkte, da disse investeringene er definert innenfor selvkostområdet. Store garantiforpliktelser som dette kan påvirke kommunens evne til å oppta lån og påvirke betingelsene på nye lån. Den nye kommuneloven har strengere beskravninger knyttet til finansielle forhold gjennom at långiver har fått strengere krav til å sjekke kommunens vedtak og finansielle posisjon.

Kommunedirektøren har innhentet eksterne vurderinger av konsekvensene for garanti i forhold til kommunens muligheter for å ta opp lån på gunstige vilkår og kommunens finansielle situasjon generelt:

Fylkesmannen antar at ut ifra dagens økonomiske situasjon (samlet gjeld og garantiansvar) for Bærum kommune, at nevnte garanti ikke får en begrenset betydning i forhold til kommunens fremtidige behov for låneopptak. I hvert fall ikke innenfor de nærmeste årene. På lang sikt kan det få en betydning.

Viktig at Bærum kommune vurderer selskapet som kommunen stiller garanti ovenfor, da med bla. vurdere hvordan selskapet finansierer sine lån f.eks. kortsiktig eller langsiktig, og soliditeten i selskapet.

Kommunalbanken uttaler at under forutsetning av at Fylkesmannen har godkjent kommunens vedtak om garanti og dermed i realiteten foretatt en vurdering vedrørende «vesentlig finansiell risiko», så vil ikke denne garantien i utgangspunktet påvirke/begrense kommunens fremtidige lånemuligheter eller svekke lånebetingelsene. (F.eks. så har Vestlandet fylkeskommune stor gjeld og stort garantiansvar – men oppnår konkurransedyktige betingelser på lån).

Firmaet Mercer har på oppdrag fra kommunen utarbeidet et notat knyttet til vurderingen vedrørende en potensiell garantistillelse og fremtidig lånemuligheter og betingelser. Med forbehold om at aktørene i lånemarkedet ikke deler Mercer syn, så har Mercer følgende tilbakemelding:

- Bærum kommune er økonomisk sett en robust kommune.
- Norske kommuner kan ikke slås konkurs.
- Forutsatt pant i fremtidig bompengerettigheter vil ikke nevnte garanti være materielt negativt for kommunen.
- En garantistillelse på 3 mrd vil sannsynligvis ikke ha negativ effekt på markedsprisingen av kommunens fremtidige låneopptak og mulighet for nye låneopptak.

- Dersom kommunen i fremtiden ønsker å stille flere garantier, så kan dette endre markedssynet om at Bærum kommune er en robust kommune gitt at flere garantier «blir kalt» på samtidig.

Om Vegfinans AS

Samferdselsdepartementet forutsetter at prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta blir lagt inn i det regionale bompengeselskapet Vegfinans AS.

Vegfinans AS er et regionalt bompengekonsern på Østlandet og er eiet av fylkeskommunene Viken, Innlandet og Vestfold og Telemark.

Vegfinans AS har hatt 20 heleide datterselskaper i eierfylkene. Vegfinans yter administrative tjenester til ytterligere fire selskaper i og utenfor konsernet. Alle administrative oppgaver og ansatte er samlet i Vegfinans AS (kilde årsmelding 2019).

Gjennom eierskapsmodellen har selskapet effektivisert bompengeselskapenes administrative oppgaver med forvaltning av bompengeprojektene. Vegfinans AS utfører tjenester i bompengeselskapenes livsløp, fra bompengeprojektene er i planfase til bompengesamlingen avsluttes når vegstrekningen er nedbetalt.

Tjenestene som utføres av konsernet er funksjoner knyttet til daglig ledelse, eierkontakt, finansforvaltning, regnskapstjenester, drift av bomstasjonene, innkreving, økonomistyring, rapportering, kundeservice for AutoPASS-ordningen, samt annen administrativ oppfølging av bompengeselskapene. Vegfinans oppnår en effektiv bompengeforvaltning gjennom en standardisering av oppgavene i bompengeselskapene og felles inngåelse av avtaler.

Finansiering i Vegfinans er i all hovedsak basert på fylkeskommunale eller kommunale selvskyldnergarantier. Garantiene dekker utestående finansielle forpliktelser i de respektive bomprosjektene inntil gjelden er nedbetalt.

Viken fylkesting har vedtatt at alle delprosjektene i Viken skal samles i et datterselskap: Vegfinans Viken as. Dette gjelder prosjektselskapene Østfold bompengeselskap, Bypakke Nedre Glomma, E16 Sollihøgda, E16 Eggemoen – Olum, E134 Buskerud og Hallingporten. Fremover vil også E18 Lysaker -Ramstadsletta, E16 Skaret – Hønefoss, Oslofjordforbindelsen, E18 Retvet-Vinterbro inngå i Vegfinans Viken as.

Ordningen skal sikre de enkelte prosjektselskapene (f.eks E18 Lysaker-Ramstadsletta) like lån- og rentebetingelser. Hvert prosjektselskap bruker bompengen til å betale tilbake sitt internlån til det regionale finansieringsselskapet. Det skal ikke skje kryssubsidiering siden hvert prosjektselskap betaler tilbake et lån som er direkte knyttet til prosjektet.

Deling av garantiansvaret mellom Viken fylkeskommune og 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.

Samlet vil da garantiforpliktelsene til Viken og Bærum kunne tilfredsstille Stortingets krav om garanti for bompengeselskapet. Slik vil grunnlaget foreligge for at Stortinget kan vedta oppstart av E18. Besparelse ved å ikke bygge Høviktunnelen, er anslått på 3,5 mrd 2020 kroner. Skal Bærum kommune legge til rette for realiseringen av denne delen av E18 vil en eventuell kommunal garanti måtte tilsvare dette beløpet. Det vil gi en garanti på 3.5 mrd 2020-kroner.

Vurderinger

Ny E18 i Vestkorridoren har vært under planlegging i over 30 år. I 2002 kom konsekvensutredning, i 2011 silingsrapport med hensyn til løsningsvalg, vedtak av kommunedelplan i 2014, vedtak av reguleringsplan i 2017. Alle planvedtak har vært fattet av er klart flertall i kommunestyret. Bærum kommune har aktivt samarbeidet med Statens vegvesen om å finne gode løsninger og sikre fremdrift i prosjektet. Kommunedirektøren har sammen med statens vegvesen og administrasjonene i Viken og Oslo gjennom vinter og vår 2020 søkt å finne gode løsninger som kunne optimalisere E18 prosjektet og bidra til å oppnå lokal enighet. Som kjent ble det ikke lokal enighet innenfor rammen av Oslopakke 3. Det nedskalerte E18 prosjektet som lå på bordet da staten trakk seg fra forhandlingene i april, danner nå grunnlaget for både stortingsvedtaket og fylkesrådets innstilling.

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. Løsningen med separat bussvei er nå erstattet med kollektivfelt på E18, og en slik løsning forventes å være bedre tilpasset busstilbudet i korridoren. Opprinnelig løsningen med en separat, gjennomgående bussvei, har fremstått som en dyr og lite fleksibel løsning som også ville bidra til økt barrierevirkning. Gjennomgående busser vil ikke få kant kantstopp langs E18. Lokalbuss vil gå på overflaten og få ordinære stopp som betjener lokalbefolkningen. Gjennomgående sykkelvei opprettholdes på overflaten.

Det er også en styrke at E18-prosjektet nå omfatter finansiering av en kollektivterminal på Lysaker. Det må utarbeides en egen reguleringsplan for en konkret løsning innenfor en investeringsramme på 700 mill. Arbeidet med reguleringsplan stoppet opp i 2018, men vil nå starte opp igjen.

Fjerning av den egne bussveien på overflaten, gjør det også lettere å finne gode stedstilpassede løsninger for Høvik. Stortingsvedtaket forutsetter en egen reguleringsprosess for overflaten som ledes av Bærum kommune. I tråd med kommunestyrets vedtak av reguleringsplanen for E18, har det i noe tid vært arbeidet med en optimalisering av planene for Høvik. Dette skjer samarbeid mellom lokalsamfunnet, Statens vegvesen og kommunen. Hvordan lokalveisystemet over Høvik skal bli, må finne sin løsning i denne planen og realiseres i tilknytningen til utviklingen av Høvik. Omfang av endringene og kostnadene knyttet til dette, må utredes videre. Det er aktuelt at nødvendig infrastrukturtiltak finansieres gjennom utbyggingsavtaler og grunneierbidrag.

Fra både kommunen og Statens vegvesen har det vært en klar forutsetning for nedskalert løsning at bygging av selve E18 kunne skje innenfor rammene av vedtatt reguleringsplan. Ny reguleringsprosess ville utsette oppstart av E18 med flere år. Etablerings av bussfelt på selve E18 krever ikke reguleringsendring ettersom det omhandler endret bruk av areal avsatt til veiformål. Endringer av lokalveinett på overflaten vil ikke bli bygget før etter at selve E18 er åpnet for trafikk

dvs rundt 2027. Det er derfor tid til å gjennomføre nødvendige reguleringsendringer knyttet til overflateløsninger og reguleringsplan for Lysaker kollektivterminal.

Løsningen som nå foreligger omfatter samme løsning som opprinnelig plan for Vestre Lenke til Fornebu og for tverrforbindelsen til Gjønnes. Begge disse sideveiene er av stor betydning for trafikkavvikling i Bærum. Vestre lenke er også en forutsetning for utbygging av Fornebu i tråd med KDP 3.

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 innkrevingstiden 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 endringene som er gjort i prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta har gjort prosjektet bedre.