

420 kV Hamang – Bærum – Smestad

Ikke belyste konsekvenser for nasjonale naturverdier, barn og friområder Krav til videre utredning - Alternativer og muligheter

08.05.2024

Dette notatet er utarbeidet av initiativtakerne til aksjonsgruppen for Bevar Lysejordet. Om lag 1100 personer har sluttet seg til gruppen på Facebook på en drøy uke og antallet øker dag for dag. 1250 mennesker har i samme periode signert tilsvarende opprop i minsak.no i Oslo og Bærum. Konsekvenser av anleggsområde og masseuttak i registrerte nasjonale naturverdier i Lysakerdalen og friluftsområder for barn og unge er ikke belyst. Notatet er rettet til alle ansvarlige, berørte og interesserte.

Sammendrag

I 2019 søkte Statnett konsesjon for å forsterke strømforbindelsen mellom Smestad i Oslo og Bærum. Søknaden anbefalte å erstatte dagens master med nye og høyere master. I 2021 ga NVE Statnett konsesjon til at ledningen skal bygges som ny luftledning. Etter omfattende klager på denne konsesjonen, og en revurdering av konsekvenser av master, er det i april 2024 vedtatt at å legge forbindelsen under jorden i tunnel og grøft.

I konsekvensutredningene i forkant av søknaden i 2019 ble kun en trasé utredet, med anleggsområder på Lysejordet i Oslo, Hagabråten i Bærum og videre gjennom boligområdene på Eikeli og Hosle til Bærum transformatorstasjon.

Konsekvensene er i 2019 mangelfullt beskrevet, og det har etter 2019 framkommet ny informasjon som ingen av de ansvarlige eller berørte har vært klar over.

I en kartlegging av naturverdier i Lysakerdalen i 2023 er det funnet minst 128 utrydningstruede arter, forekomster med stor nasjonal betydning. Statsforvalteren i Oslo og Viken har i samråd med Oslo og Bærum kommune i februar 2024 startet en verneprosess for etablering av naturreservat, som er den strengeste formen for naturvern, og innebærer forbud mot hogst, fysiske inngrep og motorferdsel.

Det foreslåtte anleggsområdet på Lysejordet vil medføre voldsomme inngrep i området med nasjonale naturverdier. De planlagte arbeidene vil medføre hogst, sprengning, mangeårig tungtrafikk, store mengder tilførte masser og betydelig risiko for forurensning gjennom fremmede arter, støy og utslipp til grunnen og Lysakerelva.

For å etablere tilkomst til anleggsområdet i det planlagte naturreservatet, må det bygges en 600 meter lang midlertidig anleggsvei for med 700 lass med tilførte masser gjennom et av bydelen viktigste friområder. Området som må avstenges er uforholdsmessig stort fordi anleggsveien må heves og gå i slynger for at over 20 000 lastebiler skal komme ned og opp Lysejordet med stigning som en alpinbakke.

Friområdet utgjør en vesentlig del av friluftslivstilbudet i nærområdet, og er blant de største og mest tilgjengelige i bydelen med 34 500 innbyggere. Området brukes blant annet av flere tusen barn, organisert i skoler og barnehager, og på fritiden. Området vil bli avsperrert i 3-5 år, hvilket for barn i 5-10 årsalderen kan regnes som en nærmest permanent virkning. Etter anleggsperioden og de omfattende inngrepene er det planlagt at området skal tilbakeføres «så langt som mulig». Hva dette innebærer er helt uavklart.

Gjennom få år har store andeler av friområdene i Vestre Aker og Ullern blitt ødelagt, helt eller delvis og det skisserte tiltaket på Lysejordet vil være direkte i strid med Bystyrets vedtatte mål;

Oslo skal være godt tilrettelagt for idrett og friluftsliv, spesielt for barn og unge.

Anleggstrafikken vil også generere omfattende tungtrafikk i skolevei og nærmiljø, og medføre økt risiko for ulykker, kø og forsinkelser. Av- og påkjøring til Vækerøveien, buss og gangfelt er ikke avklart. Kulvertløsninger og andre kostbare tiltak må gjennomføres.



Illustrasjon av Lysejordet og Sletta (fra Akersposten april 2024)

Samlet utgjør inngrepene på Lysejordet store konsekvenser for blant annet nasjonale naturverdier, barn og unge og samfunnsøkonomi som ikke er sammenstilt og satt opp mot alternativer.

Det finnes i dag (2024) kunnskap om flere alternative anleggsområder og traséer for kabel. Disse traséer har vesentlige fordeler i forhold til blant annet bevaring av nasjonale naturverdier, barn og unges mulighet for fysisk aktivitet, beboeres helse og nærmiljø, fremkommelighet i boligområder og trafiksikkerhet.

Ved valg av kablet konsept framfor master i april 2024 er samfunnsøkonomiske virkninger og andre virkninger for areal og miljø vurdert på nye måter. De samme vurderingskriterier må gjøres gjeldende for alternative traséer for kabel, og alle vesentlige virkninger må gjøres kjent og hensyntas.

En stor andel av de sterkt berørte i Oslo og Bærum har vært helt ukjente med konsekvensene av det kabelalternativet som nå framkommer. Mange bor i boliger som ikke var bygget eller anskaffet i 2019. Det er et viktig prinsipp at de som blir sterkt berørt, blir gjort kjent med konsekvenser og blir hørt.

I samsvar med tidligere høringsuttalelser fra blant annet Bærum kommune og Oslo kommune har vi følgende hovedkonklusjon.

Konklusjon i dette notat 08.05.24.

Alternative traséer og anleggsområder for kabel (underjordisk i grøft/tunnel) er ikke tilstrekkelig utredet. Det bør derfor umiddelbart utredes minst en alternativ trasé og alternative plasseringer for anleggsområder/tverrslag.

Dette notatet 8.5.24 kan ses i sammenheng med oversendelser til NVE 24.4.24 og 6.5.24 krav om videre utredninger». Følgende innhold (side 3-26) er oversendt NVE med flere i notat datert 5.5.24

Innhold

Sammendrag	1
1) Tidligere utredninger og prosess	4
1.1) Mangler i gjennomførte utredninger	4
Arealbruk	5
Bebyggelse og bomiljø.....	5
Varighet anleggsfase:.....	5
Støy	6
Naturmiljø.....	6
Nærmiljø, fysisk aktivitet og friluftsliv	6
1.2) Muligheter og konsekvenser knyttet til andre alternativer.....	7
2) Traséer	9
2.1. Konesjonssøkt trasé	9
2.2 Andre mulige traséer i grøft og tunnel	9
Konsekvenser for beboere og friluftsliv.....	11
Muligheter langs Griniveien	11
Muligheter og ulemper langs konesjonssøkt grøftetrasé i Bærum.....	12
Øvrige anleggsarbeider ved Hagabråten	17
Konsekvenser for kulturmiljø	18
Investeringskostnader	18
Særskilte investeringskostnader Lysejordet	20
Samfunnsøkonomiske vurderinger.....	20
Tomtepotensial	21
Negative virkninger i anleggsfasen og driftsfasen	22
Oppsummering samfunnsøkonomiske virkninger.....	24
3) Veien videre.....	26

1) Tidligere utredninger og prosess

Alternative traséer og anleggsområder for kabel (underjordisk i grøft/tunnel) er ikke tilstrekkelig utredet.

Statnett og NVE prioriterte fra oppstart av konsesjonsprosessen (2017-2018) luftledning og 30.08.2021 publiserte NVE «bakgrunn for vedtak» om konsesjon for luftlinje.

Både i NVE sitt vedtak i 2021, og i Statnetts forutgående arbeid har kabel vært behandlet og vurdert som en sekundær løsning.

Berørte og informerte parter forholdt seg i konsesjonsprosessen til at kabel var et mindre aktuelt alternativ. En stor andel av de sterkt berørte i Oslo og Bærum har vært helt ukjent med de konsekvensene av kabelalternativet som framkommer nå.

Historikken innebærer at alternative forslag med kabel under bakken, verken har vært tilfredsstillende utredet eller har vært tilstrekkelig fokusert i høringsuttalelsene i forbindelse med konsekvensutredning og konsesjonsprosess 2019-2021.

Konsekvensutredningen og konsesjonssøknad i 2019 har mangelfulle beskrivelser av flere vesentlige forhold, både når det gjelder virkninger i anleggsfasen og driftsfasen.

Etter 2019 har flere relevante forhold endret seg. Det foreligger **ny kunnskap** om berørte områder med stor betydning for investeringskalkyler for alternativer og for areal- og miljøvirkninger. Det foreligger, gjennom beslutningsgrunnlag for valg av kablet konsept i 2023-2024, helt **andre vurderingskriterier** knyttet til samfunnsøkonomiske virkninger og andre virkninger for areal og miljø.

Samlet medvirker dette til at intensjonen i utredningsinstruksen og beste praksis for konsekvensutredning av alternativer ikke er ivaretatt. Det er en stor risiko for å vedta og gjennomføre et prosjekt med mange negative virkninger, uten at dette er nødvendig.

Det finnes i dag (2024) flere alternative anleggsområder og traséer for kabel, som ikke er utredet. Disse traséer har vesentlige fordeler i forhold til blant annet bevaring av naturverdier, konsekvenser for barn og unge og beboeres helse, miljø og sikkerhet. Det er meget sannsynlig at de samfunnsøkonomiske virkninger vil være positive.

Investeringskostnader for utbygger vil neppe avvike fra det konsesjonssøkte alternativ og gjeldende kostnadsestimat.

1.1) Mangler i gjennomførte utredninger

I henhold til NVE sin veileder for konsesjonssøknad skal det utredes konsekvenser både i anleggsfasen og driftsfasen. Konsekvenser i anleggsfasen skal beskrives separat.

[Konsesjonssøknad nettanlegg: Virkninger for miljø og samfunn \(nve.no\)](#)

I konsesjonssøknaden foreligger det et vedlegg 8 (udatert, ikke angitt forfatter) om virkninger i anleggsfasen og driftsfasen.

Dette vedlegget er mangelfullt på mange områder når det gjelder tverrslag på Lysejordet både for anleggsfasen og driftsfasen:

Arealbruk

Under tema arealbruk er det ingen omtale av at det i anleggsfasen vil være voldsomme inngrep i:

- Friområde (et av bydelens viktigste)
- Registrert stilleområde
- Statlig sikret friluftsområde
- Nasjonalt verneverdig natur (nå planlagt naturreservat med igangsatt verneprosess)

Friområdet utgjør en vesentlig del av friluftslivstilbudet i nærområdet, og er blant de største og mest tilgjengelige i bydelen med 34 500 innbyggere. Området brukes blant annet av flere tusen barn, organisert i skoler og barnehager, og på fritiden. Området vil bli avsperrert i 3-5 år, hvilket for barn i 5-10 årsalderen kan regnes som en nærmest permanent virkning.

Anleggsområdet er overlappende med registrert stilleområde (Oslo kommune), og vil dermed innebære et kontinuerlig brudd på veileder T-1442 om støy, i 2-3 år.

Anleggsarbeidet vil også være i konflikt med de unike friluft- og naturverdier definert som statlig sikret friluftsområde (før 2018), og det vil også være i konflikt med de naturverdier som er registrert.

Disse naturverdier er i 2023 nærmere kartlagt av Bærum kommune og Oslo kommune i samråd Statsforvalteren og dette har medført at det i mars 2024 er videreført en verneprosess til naturreservat i området.

Bebyggelse og bomiljø

Under bebyggelse og bomiljø mangler det beskrivelse av

- Mangeårig støy, i strid med veileder T-1442 og trolig også utover Oslos støyforskrifter
- Omlegging av skoleveier og andre trafikale konsekvenser.

Varighet anleggsfase:

Den samlede varighet for anlegget er ikke kvantifisert utover at arbeidet med selve tunnelen vil vare i ca. 2,5 år.

De etterfølgende installasjonsarbeider og den meget omfattende jobben med å tilbakeføre 23 000 m² med friområde og nasjonale naturverdier er ikke anslått i tid. Tilbakeføringsjobben vil omfatte både;

- Fjerning av tilførte masser, stein, jord, asfalt, gjerder, støyskjermer og alt riggutstyr
- Fjerning av forurensning/fremmede arter
- Langvarig revegetering, der dette er relevant*

*Det er uklart hvordan tilbakeføring/revegetering er tenkt utført i de områder som er omfattet av nasjonale naturverdier, i disse områdene er tilbakeføring i praksis en umulighet.

Det uklart om tilriggingsaktiviteter er medregnet i oppgitt tidsbruk, herunder;

- Etablering av støyskjerm/gjerder (ca. 1 km)
- Omlegging gangveier/Bussholdeplass og andre mulige trafikale endringer
- Etablering av sikring mot utslipp i omgivelser inkl. planlagt naturreservat
- Etablering av 600 meter anleggsvei med stor massetilførsel og riggplass

Den samlede anleggstiden kan med dette anslås til 4-5 år, og det er uklart om revegetering betinger ytterligere avsperring av akebakke og ballplass før revegeteringen er robust nok til at friområdet kan benyttes igjen innen denne perioden.

Støy

Under støy er det kommentert at det er spesielt stor belastning med henvisning til eget pkt. 4.2.3. I 4.2.3 er de foreløpige støyutredninger oppsummert. Disse er i henhold til veileder T-1442 ufullstendige i forhold til utvendig støy ved bolig, og mangler helt vurdering av innvendig støy og støy i registrert stilleområde (Oslo kommune) som er sammenfallende med anleggsområdet.

Utredningene viser likevel at tiltaket vil være i strid med grenseverdier i veileder T-1442 og høyst sannsynlig i strid med Oslos støyforskrifter, gjennom flere år.

Det betyr at de forutsetningene om å følge veiledere og overholde støyforskriften, som er gjort av Oslo kommune i høringsuttalelser, og senere av NVE, jfr. departementets brev 2.4.24, er urealistiske.

Naturmiljø

Det er ingen henvisning til inngrep i naturverdier av nasjonal verdi. Inngrepene vil ha konsekvenser både i anleggsfasen, i driftsfasen og permanent.

Disse naturverdier er i 2023 nærmere kartlagt av Bærum kommune og Oslo kommune i samråd Statsforvalteren og dette har medført at det i mars 2024 er videreført en verneprosess til naturreservat i området.

Det er funnet minst 128 ulike rødlistede arter, inkluder flere kritisk og sterkt truede arter i flere artsgrupper, skriver Biofokus i en rapport for Oslo kommune og Bærum kommune som ble publisert i desember 2023 (rapport 2023-036). Det foreslåtte anleggsområdet ligger ved området med aller høyest verdi i hele kartleggingen fra Bogstadvann til Lysaker.

Varige synlige inngrep i planlagt naturreservat er uunngåelig. Det er stor usikkerhet rundt konsekvenser av tilførte masser, fremmede arter, støy og utslipp for fugler, dyr, fisk, planter, Lysakerelva og jordsmonn/grunnvann.

De som kjenner området godt mener at naturen i området ikke vil overleve fem år dekket med stein og grus og asfalt, sprengning i edellauskog, med brakker, midlertidig kloakkanlegg, vaskeanlegg for lastebiler og avrenning mot Lysakerelva.

Nærmiljø, fysisk aktivitet og friluftsliv

Det er ingen henvisning til (ref. også punktet arealbruk), at tiltaket vil være i strid med Bystyrets vedtatte behovsplan for idrett og friluftsliv, herunder målet om at;

Oslo skal være godt tilrettelagt for idrett og friluftsliv, spesielt for barn og unge.

Anleggsperioden på ca. 4-5 år (kanskje lengre avhengig av revegetering) vil avstenge et av bydelens viktigste friluftsområder for både organisert og uorganisert aktivitet i hele denne perioden.

Det er ingen beskrivelse av at ca. 2400 barn og unge, samt deres lærere, mister et område som benyttes regelmessig i barnehagenes og skolenes virksomhet. Bortfallet av friområdet kommer i tillegg til at andre viktige områder som Ambassadetomten ved Njårdhallen, Huseby nord (VAV) og Smestad/Makrellbekken (VAV og Statnett) er permanent eller langvarig ødelagt som friområde.

Summen av disse inngrep har en stor negativ innvirkning på mange tusen beboeres mulighet til å ha friluftsliv i eget nærområde, og kan medvirke til lavere fysisk aktivitet og økt trafikk for å oppsøke friområder i andre bydeler/marka.

Det er ingen beskrivelse av at den varige synlige inngrep som tverrslagsåpning og evt. pumpehus og evt. andre uavklarte installasjoner. Det er stor usikkerhet rundt i hvilken grad det blir varige spor fra anleggsveier og plasser som skal fjernes "så langt det er mulig".

1.2) Muligheter og konsekvenser knyttet til andre alternativer

I utredningsarbeidet i forkant av konsekvensutredninger og konsesjonssøknad i 2019 vises skisser av mange ulike varianter, kombinasjoner av luft og kabel, i ulike traséer. Disse er imidlertid ikke videreutviklet til konkrete alternativer som kunne vurderes i forhold til det konsesjonssøkte prosjektet med de to mest omfattende anleggsområder på Lysejordet og Hagabråten.

Ulike varianter av traséer over Grini/omegn vises på kartskisser, men det kommenteres fra Statnett at disse er lagt til side av ulike årsaker. Flere av disse årsaker er ikke lengre aktuelle problemer.

Det innebærer at det ikke foreligger en sammenstilt konsekvensutredning av flere alternative traséer og anleggsområder for underjordisk løsning. Men det finnes tidligere delutredninger som likevel belyser en del viktige forhold, som indikerer at dette burde vært gjort.

Dette ble påpekt av de viktigste høringsinstansene i høringsprosessen fram til juli 2020, og både Bærum kommune og flere instanser fra Oslo kommune påpekte at det må utredes flere alternativer for kabel, primært over Grini.

Eksempelvis; fra Bærum kommunes høringsuttalelse 5.2.2020:

*7. Bærum kommune ber NVE sikre at alle aktuelle alternativer for kabelfremføringer herunder bruk av **Griniveien og tunnel hele veien**, blir forsvarlig utredet og vurdert. (Ettersom Statnett og VEAS har informert om at det ikke er mulig å samlokalisere høyspentledningene i VEAS-tunnelen behøver ikke dette alternativet å utredes ytterligere.)*

I oppsummeringen av høringsinnspill juli 2020 skriver Statnett (understrekinger gjort 5.5.2024);

Grinialternativet er vurdert til å være teknisk gjennomførbart, med forbehold at det ikke er gjennomført grunnundersøkelser og konsekvensutredninger for dette alternativet (forfatter understreket og stjernemerket).

De lokale miljøulempene i anleggsperioden for et tunnelpåhugg ved Grini er vurdert til å være mindre enn for tverrslaget ved Lysejordet grunnet større avstand til bebyggelse og enklere terreng.*

*I vårt utredningsarbeid ble kabelløsning ved bruk av eksisterende luftledningstrasé vurdert til å være det totalt sett beste alternativet. Gevinstene med å redusere ulempene i anleggsfasen for beboere langs traséen i området Hosle-Hagabråten, unngå Lysejordet og Hagabråten som anleggsområde sammen med ytterligere frigjøring*** av areal i eksisterende luftledningstrasé, ble vurdert til ikke å forsvare de økte kostnadene** Grinialternativet vil gi. Statnett valgte derfor å ikke konsesjonssøke dette alternativet.*

*Ny informasjon om grunnforhold og planer om ny VA- ledning på Lysejordet kan gi noe økte kostnader for det konsesjonssøkte alternativet. Dette sammen med mulighet for å redusere lengden på grøftetrasé i Grinialternativet siden Telenor-problematikken ikke lengre er en hindring, kan være med på å redusere kostnadsforskjellen mellom det konsesjonssøkte alternativet og Grinialternativet. Hvis det er aktuelt å etablere en gang- og sykkelvei langs Fv. 168 på nordsiden av Griniveien som kan være med på en delfinansiering, kan dette redusere kostnadene** for Grinialternativet.*

Grinialternativet er ikke utredet på samme måte som det konsesjonssøkte alternativet. Det er derfor knyttet større usikkerhet til dette alternativet. Det er nødvendig med nærmere grunnundersøkelser,

konsekvensutredninger, modning av teknisk løsning og gjennomføre nye kostnadsberegninger for at det skal være direkte sammenlignbart med det konsesjonssøkte kabelalternativet

I 2024 vil både de direkte investeringskostnader og de samfunnsøkonomiske virkninger, både prissatte og ikke-prissatte være dramatisk forskjellig fra det som antakelig lå til grunn for Statnetts prioriteringer før 2019:

*De miljømessige ulempene ved tverrslag Lysejordet har vist seg å være vesentlig større enn det som var kjent da alternativene ble lagt bort. Naturverdier er kartlagt i 2022-2023, og det er funnet nye vesentlige nasjonale verdier, som har initiert verneprosess til naturreservat.

**

I den sammenlikningen av **kostnader** Statnett har gjort fram til 2019 er konflikter med eksisterende infrastruktur ved Lysejordet **ikke medtatt**. Dette gjelder VA-anlegg fra Roligheten og sørover forbi Sletta som må flyttes pga. tverrslag og riggområde. Denne konflikten er fortsatt uavklart og den aktuelle VA-ledning blir i disse dager vedlikeholdt/forsterket.

Langs **Grinialternativet** er det derimot **medtatt kostnader** knyttet til **ikke-eksisterende konflikter** med Telenors kobbernett, gjennom **unødvendig lange grøftestrek** over kulturmark, istedenfor langs veikant uten store kulturverdier.

Den mulige innsparing/samfinansiering og samfunnsmessige gevinst i forhold til en eventuell realisering av planlagt gang/sykkelvei langs Griniveien er heller ikke medtatt i vurderingene.

Når i tillegg behov for riggtiltak og avbøtende tiltak på Lysejordet (og trolig også Hagabråten og gjennom boligområdene på Hosle) er kraftig undervurdert, er det sannsynlig at en sammenlikning av investeringskostnader vil vise at Grini-alternativet er likeverdig eller bedre mht. kalkyle.

Dvs. at det i 2024 er mulig å sammenstille alternativer med tilsvarende eller kortere tunnel og enklere grøftestrek som vil gi investeringskostnader på samme nivå som det konsesjonssøkte.

De samfunnsøkonomiske vurderinger som ble gjort i 2019 er også foreldet.

I 2024 er det lagt en helt annen samfunnsverdi på muligheten for frigjøring av tomteverdier. Det innebærer at den samfunnsøkonomiske verdien av tomtene som kan frigjøres i boligområdene Hagabråten-Eikeli-Hosle, trolig er flere hundre millioner kroner høyere enn det som Statnett la til grunn i sin vurdering av alternativer i 2019/2020.

Hvis kabelen i motsetning til det konsesjonssøkte 1.2 legges utenom eiendommene som frigjøres Hagabråten-Eikeli-Hosle så vil den **samfunnsøkonomiske verdien** av frigjorte tomter **øke** med **ytterligere** 37%, trolig mer, i og med at byggesoneforbudet i traséer kam fjernes fullstendig, og arealene blir mer fleksible.

I det følgende er det redegjort nærmere for punktene over, for de mest nærliggende muligheter og alternativer.

2) Traséer

2.1. Konsesjonssøkt trasé

For omsøkt trasé fra Smestad via Lysejordet og Hagabråten til Bærum er det er krevende å finne egnede tverrslag og anleggsområder.

Tverrslag og anleggsområde langs dagens luftledning betinger langvarig midlertidig avstengning og ødeleggende inngrep i friluftsområder som Lysejordet, deler av Hagabråten.

Det å belaste de mest sårbare områdene, når det finnes alternative muligheter, kan neppe være i tråd med Statnett sin Bærekraft policy:

Natur og miljø

- *Vi skal minimere egen negativ påvirkning på natur og miljø, og bidra til naturpositive løsninger.*

I Statsforvalterens brev vedrørende oppstart av verneprosess heter det blant annet:

- *«I Lysakerdalen er det funnet minst 128 ulike rødlistearter, som er et svært høyt tall. For flere av artene som er registrert i Lysakerdalen, er forekomstene av stor nasjonal betydning.»*
- *«Ved tematisk kartlegging av bekkeløfter i Norge ble Lysakervassdraget verdsatt til 455 poeng på en skala der kløfter over 220* poeng har aller høyeste verdi.»*

Området ved anleggsområde på Sletta har den høyeste verdi i hele vassdraget med 675 poeng.

Det står også i brevet at mange av skogtypene som befinner seg i kantsonen langs vassdraget er sjeldne og blant de naturtypene i Norge med høyest artsrikdom, hvorav mange av artene bare finnes i den aktuelle skogtypen.

Et anleggsområde på Sletta kan medvirke til at dyr og fugler tvinges langt oppover eller nedover i dalen. Støynivået og annen forurensning kan påvirke bruken av dalen som en passasje. Dette vil kunne føre til en enorm innvirkning på nettopp det som statsforvalteren vil verne.

Det er god arealpolitikk å se etter anleggsområder som ikke har høy verdi som natur- og friluftsområde, jfr. også Bærums høringsuttalelse i 2020;

8. Rigg- og anleggsområder samt deponier skal søkes lokalisert på allerede opparbeidete arealer/transformasjonsområder framfor å beslaglegge grønnstruktur/landbruk/naturområder

2.2 Andre mulige traséer i grøft og tunnel

Vi oppsummerer først status for tidligere utredninger av alternativer, og peker på mulige veier videre.

Ulike varianter av traséer via Grini-området ble som nevnt vurdert og lagt til side på et tidlig stadium, før konsesjonssøknaden ble sammenstilt i 2019.

De varianter som det finnes skisser av, er kombinasjoner av luft og kabel, som er delvis sammen-

fallende med de vi peker på senere i dette dokumentet. Det innebærer at det ikke foreligger en sammenstilt konsekvensutredning av flere alternative traséer og anleggsområder for underjordisk løsning. Men det finnes tidligere delutredninger som likevel belyser en del viktige forhold.

I Statnetts dokument «kommentarer til høringsinnspill» juli 2020, er det i hovedsak en alternativ trasé for kabel som kommenteres. Denne er benevnt som Grinialternativet.

På dette tidspunkt var alternativet beskrevet som følger.

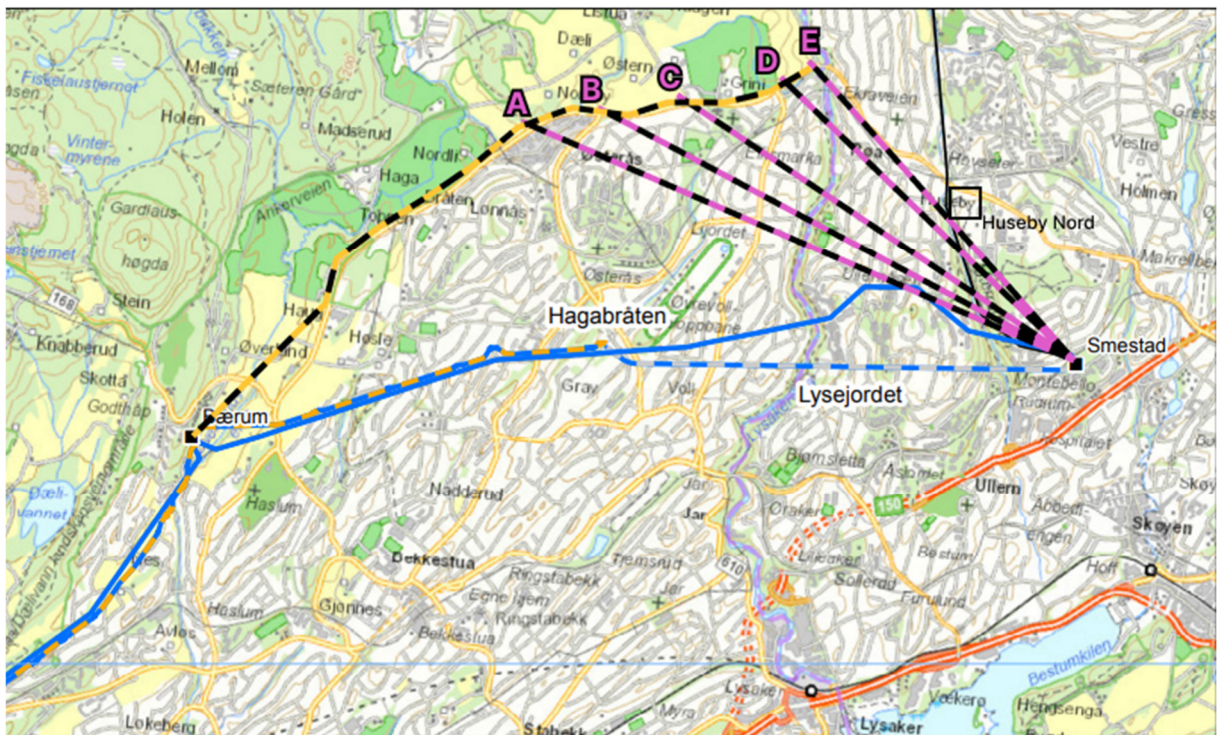
2. Grinialternativet:

Kabel i grøft Bærum-Grini, deretter tunnel Grini-Smestad. Tunnel drives fra Grini i en retning mot Smestad. Anleggsområdet på Grini tilbakeføres etter at anleggsperioden er ferdigstilt og Statnett har ingen permanente installasjoner på Grini. Sjakthus for overgang grøft-tunnel etableres på Grini.

I konsesjonssøknad 2019 er det også skissert ulike varianter for henholdsvis luftstreck og for grøft, som var unødvig kompliserte på grunn av konflikter med infrastruktur som ikke lengre er aktuelle.

Pr. april 2024 er det derfor nødvendig å definere nye varianter av Grinialternativet.

I kartet under vises fem mulige varianter av Grinialternativet som ikke tidligere har vært konkretisert.



Kartet viser konsesjonssøkt kabelstreck (blå/grå tunnel og blå/gul grøft) og 5 varianter av Grini (Fiolett/svart tunnel og gul/svart grøft)

I prinsippet kan hvilken som helst posisjon langs Griniveien fra A-E være møtepunkt i for

- tunnel til Smestad
- grøft videre til Bærum

Dette betyr at punktet langs Griniveien i driftsfasen vil erstatte det planlagte møtepunkt/sjakthus på Hagabråten, samt at inngrepene både på Hagabråten og Lysejordet blir unødvendige.

Kartet viser fem muligheter, men det kan tenkes flere som er mer egnet ved nærmere analyse

I det følgende kommenteres de viktigste tema som er relevante i vurdering av alternativer:

Konsekvenser for beboere og friluftsliv

Grinialternativet innebærer en betydelig reduksjon av ulemper for blant annet naboer og friluftsliv, sammenliknet med tverrslag Lysejordet og grøfteanlegg Hagabråten-Hosle – Bærum trafo.

I beskrivelsen av Grinialternativet i Statnetts «kommentarer til høringsinnspill» juli 2020 heter det blant annet:

*Nytteverdien av å legge traséen langs Griniveien er hovedsakelig relatert til **at ulempene i anleggsfasen blir redusert**. Man erstatter Lysejordet og Hagabråten som anleggsområder med anleggsområde på Grini.*

*Lysejordet og Hagabråten er områder som ligger tett på etablerte boligområder og er mye brukt som friluftsområder for nærmiljøet. Lysejordet ligger også rett ved Lysakerelven som har vernestatus og et rikt naturmangfold. Anleggsområdet for driving av tunnel i Grinialternativet vil være på et landbruksområde med **større distanse til bebyggelse og mindre ulemper**. Videre vil Grinialternativet **redusere behovet for å grave i hager og fjerne gjerder, hekker og hageinstallasjoner på private eiendommer**. Det konsesjonssøkte grøftealternativet berører/krysser flere eiendommer på denne delstrekningen, mens grøftetraséen langs Griniveien går i hovedsak over golfbaner og landbruksjord.*

Muligheter langs Griniveien

Store deler av traséen langs nordsiden av Griniveien er sti, kjerrevei eller grøft/jordekant:

Den typiske situasjonen er vist i tre bilder under:



Griniveien sett fra innkjøring til Østerås næringspark til høyre, sett mot øst
Punkt A ved granskog bak til venstre, evt. nærmest til venstre. Brakkerigg nærmest til venstre benyttes pr. mai 2024 til brakkerigg for gang/sykkelvei-prosjektet langs Griniveien fra Oslo grense til Røa (gjennomføres 2024-2025).



Griniveien øst for Haga, sett mot vest. Det ligger i dag en sti med god bredde mellom Griniveien og innefor liggende åpne områder og golfbane. Etter grøfting kan stien reetableres evt. oppgraderes. Boliger på andre side av Griniveien har støyskjerm



Griniveien – nord for Østerås næringspark – rett øst for pkt. A. Tilsvarende god tilgjengelighet som forrige bilde,

Som vist på bildene over er vesentlige deler av strekningen lett tilgjengelig for anleggsarbeid. Graving av grøft vil kunne skje i flatt terreng, og det er lav risiko for støy som plager omgivelsene. De fleste boliger ligger på motsatt side av Griniveien (dvs. sørsiden) og har allerede støyskjerm.

Gravingen vil i hovedsak skje gjennom transformerte områder (grussti som på bilder over) eller i jordekant. Det er ikke behov for betydelige inngrep i kulturlandskap eller golfbaner. Siste del mot Bærum trafo vil krysset dyrket mark, slik som konsesjonssøkt trasé.

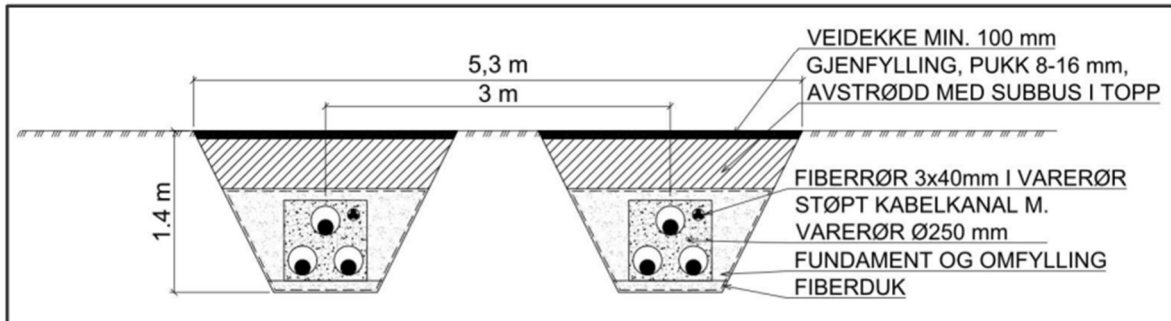
Muligheter og ulemper langs konsesjonssøkt grøftetrasé i Bærum

Det konsesjonssøkte alternativet skal etablere grøft gjennom boligområder, Hagabråten-Eikeli-Hosle, før de eksisterende mastene kan rives.

Grøftene som skal graves er relativt store, se illustrasjon under hentet fra konsesjonssøknad Statnett 2019:

3.6.2. Forlegning i grøft

Kablene vil bli lagt i Ø250 mm trekkerør av plast, som innstøpes i trekantforlegning som vist i Figur 20. Figuren illustrerer forlegning i vei. For rask og enkel bygging av kabelkanalen, kan det benyttes et forskalingssystem type «OPI» eller tilsvarende. Dette systemet har vært benyttet i Norge i en årrekke for bygging av samme type kabelkanaler for telekabler og el-kabler opp til 132 kV, men da begrenset til bruk av rørdimensjoner Ø110 og Ø160 mm. Innbyrdes avstand mellom kabelsettene planlegges med 3 meter. Grøftedybden vil normalt være ca. 1,4 meter, mulig noe dypere på jordbruksarealer og ved kryssing av annen infrastruktur. Bredden på grøften er 5-6 meter i toppen for begge settene. For hver enkelt grøft er bredden i toppen ca. 2 meter.



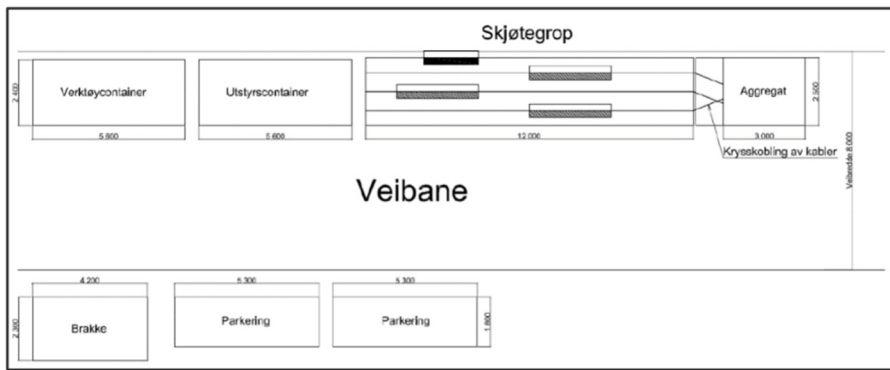
Figur 20: Prinsippskisse kabel i åpen trekantforlegning forlagt i støpt kanal i vei

Følgende bilder viser eksempler på boligområder der det må etableres ny grøft under dagens luftstreck før dette kan rives, samt ytterligere illustrasjoner av anleggsarbeidet som skal gjennomføres, hentet fra konsesjonssøknad 2019.



Hosle – dagens luftstreck mellom boliger, over hager, veier og lokale friområder

Neste bilde viser plassbehovet der det skal etableres skjøteplasser for kabel i grøft:



Figur 27: Prinsippkisse oversiktsplan over skjøteplass

Skjøteplassene må etableres med en avstand på 4-600 meter.



Hosle – dagens luftstrek mellom boliger, over hager, veier og lokale friområder

I konsesjonssøknad 2019 er det også vist en illustrasjon av aktuell trommelstørrelse og situasjon når kabel skal legges;

Figur 28 viser aktuell trommelstørrelse for forlegning av 420 kV kabel.



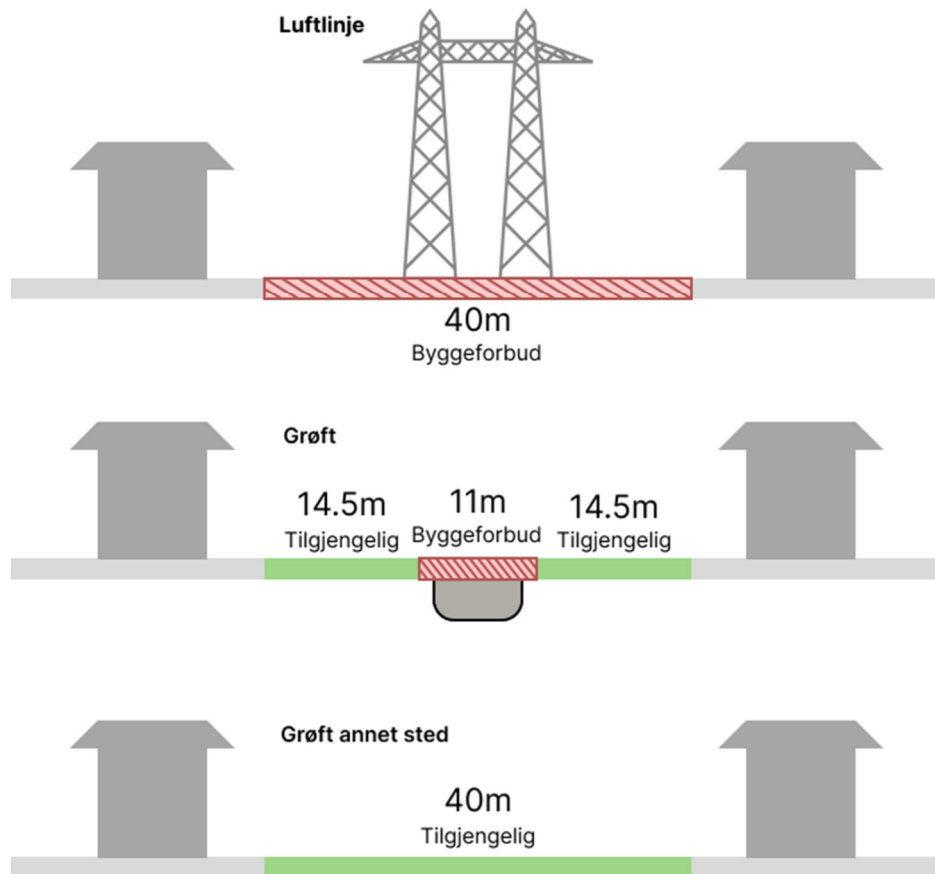
Figur 28: Illustrasjon kabel forlagt i grøft (kilde: Norconsult)

Dimensjonene på grøftetverrsnitt og kabeltrommel indikerer at arbeidene er plasskrevende og omfattende. Kryssing av veier vil skje ved graving. Det er mer kostbart og komplisert å gjennomføre disse arbeidene gjennom private hager, på tvers og til dels i lokale veier. Mange beboere vil bli berørt i anleggsfasen.



Eikeli

Hvis grøftetrasé flyttes til Griniveien Nord, vil ikke grøftarbeid berøre beboere, og områdene under mastene (i planlagt grøftetrasé) frigjøres til fullverdige bolig- eller friluftsområder.



Figuren over viser byggeforbud under hhv. Master, grøfter eller annen grøftetrasé

En hovedbegrunnelse for å droppe master er frigjøring av tomter uten byggeforbud. Byggeforbud under master er som vist på figuren over 40 m bredde.

Overgang til grøft vil ikke fjerne byggeforbudssonen, men den vil reduseres til «minst 11 m». Grøften kan i praksis legge større bånd på arealet, hvis arealet på hver av sidene ikke vil bli tilstrekkelig for en tomt.

For de deler av traseen som i dag er lokale friområder vil eliminering av grøft redusere ulemper ift. senere vedlikehold eller konflikt med senere infrastruktur.

Situasjonen vist i midten over, merket «grøft» er karakteristisk for Hagabråten – Eikeli – Hosle, jfr. også de tre bildene vist tidligere.

Kabel i tunnel, eller i en annen grøftetrasé, vil innebære en total opphevelse av byggeforbudet, og økt fleksibilitet og verdi, uansett arealbruk.

Det er og et stort potensial for å se framtidig vedlikehold av kabeltrasé i grøft, i sammenheng med en forbedret gang og sykkelvei langs Griniveien. Akershus fylkeskommune og/eller Bærum kommune bør kunne bidra med finansiering av sykkelvei.

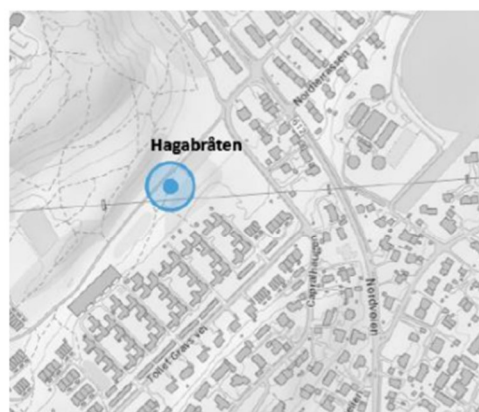
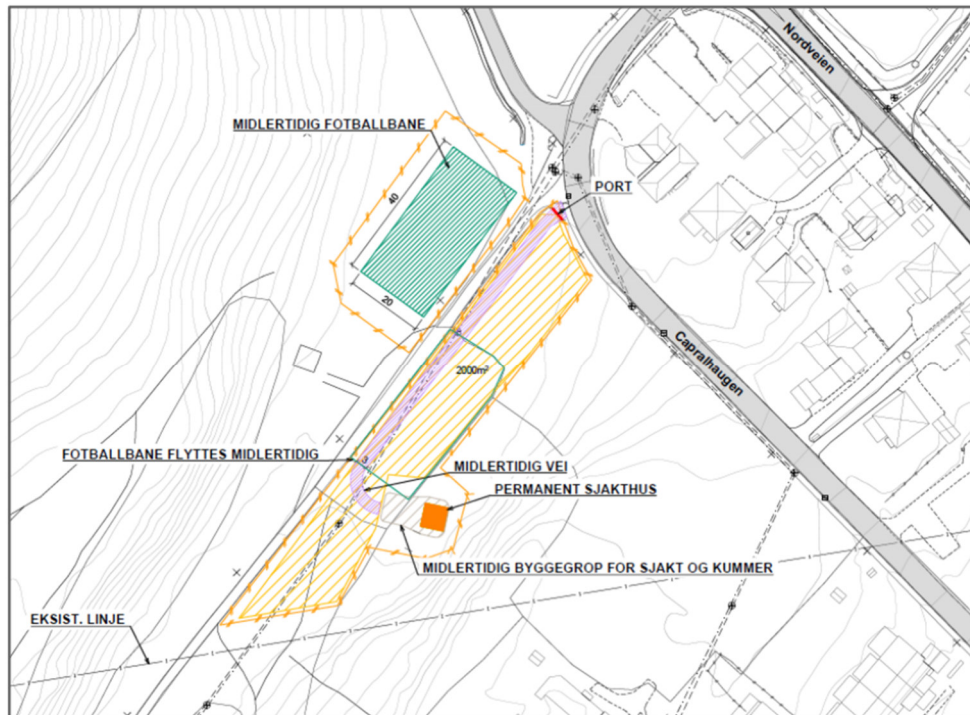
Øvrige anleggsarbeider ved Hagabråten

Det er også andre arbeider enn grøfting som vil berøre bolig, natur og friområder i Bærum, primært Hagabråten og Eikeli.

Det skal etableres et sjakthus i det eksisterende friområde ved Hagabråten som i stor grad benyttes av beboere i området, blant annet til ballspill og akebakke.

Anleggsperioden i dette området vil innebære en del graving, anleggstrafikk og støy.

Deler av friområdet, inkludert fotballbane vil bli avsperrert og det skal etableres midlertidige anlegg, som vei og fotballbane.



Figur 15: Prinsipiell utforming sjakthus Hagabråten

Det skal også sannsynligvis gjennomføres boring i traséen gjennom Hagabråten mot Eikei, fram til rett nord for Bærum krisesenter.



Figur 14: Foreslått boring i berg over høydedraget inn mot Hagabråten

Arbeidene i området over er trolig vesentlig mere kostbare og kompliserte enn for alternativet langs Griniveien, og beboere på begge sider av høydedraget vil bli berørt i anleggsperioden.

Hagabråtens naturverdier er ikke tilstrekkelig avklart, ref. konsesjonssøknad 2019;

Hagabråten har potensial for forekomst av flere truede arter og bør undersøkes nærmere i felt ved eventuell videre detaljering av planene

Natur- og friluftsverdiene vil i anleggsperioden bli berørt og det er uklart om det vil være varige konsekvenser.

Konsekvenser for kulturmiljø

NVE skriver i sin begrunnelse for vedtak 30.08.21 at

traseen vil kunne ha konflikt med annen infrastruktur, øke kostnadene og gi påvirkning på kulturmiljø.

I verdi- og sårbarhetsanalyse kulturmiljø (Sweco) fra 24.01.2018 oppsummeres derimot grøftealternativet langs Griniveien slik:

Alternativet omtalt i 1.6.6 går stort sett i Griniveien og vil i liten grad virke inn på kulturminner og kulturmiljø, bortsett fra potensialet for funn av ikke kjente automatisk fredete kulturminner ved grøfting i dyrka mark mellom Bærum trafo og Gamle Ringeriksvei. Dette alternativet har ingen store ulemper og kan gjennomføres uten store konflikter med kulturminner og kulturmiljø.

Vi er ikke kjent med at de skisserte alternativer er i konflikt med kjent infrastruktur, det er nærmere kommentert i neste avsnitt.

Investeringskostnader

I NRK sitt oppslag april 2024, er investeringskostnadene for kabelprosjektet anslått til 2,7 – 3,85 milliarder kroner. I kommentarer til høringsinnspill (2020) vises det til at kostnadsforskjellen mellom Grinialternativet og Lysejordet i tidligfase (antas å være før 2019) var anslått til 150 MNOK.

I den sammenlikningen av **kostnader** Statnett har gjort fram til 2019 er konflikter med eksisterende infrastruktur ved Lysejordet **ikke medtatt**. Dette gjelder VA-anlegg fra Roligheten og sørover forbi Sletta som må flyttes pga. tverrslag og riggområde. Denne konflikten er fortsatt uavklart og den aktuelle VA-ledning (som må legges om) blir i disse dager vedlikeholdt/forsterket.

Langs **Grinialternativet** er **medtatt kostnader** knyttet til **ikke-eksisterende konflikter** med Telenor, gjennom **unødvendig lange grøfter**. Den mulige innsparing/samfinansiering og samfunnsmessige gevinst i forhold til gang/sykkelvei er heller ikke medtatt i vurderingene.

Midlertidige tiltak knyttet til blant annet **støy, støv, trafikk** og setninger er også trolig kraftig undervurdert for tverrslag Lysejordet, i og med de ufullstendige beskrivelser som forelå i 2018-2019.

Dette indikerer at grunnlaget for sammenlikning som ble benyttet ved valg av trasé i 2018-2019 er foreldet.

Mulige alternativer må estimeres på nytt og sammenliknes basert på dagens kunnskap.

Kostnadene til etablering av underjordisk kabel i ulike metoder er sammensatt.

Noen overordnede vurderinger tilsier at:

- Kabel i kjørbar tunnel er vesentlig mer kostbart enn kabel i grøft.
- Grøft som krysser boligveier, med veiomlegging/borestrekk er mer kostbart enn grøft langs Griniveien.
- Kostnadene til riggområder, tverrslag og avbøtende tiltak kan være betydelige og undervurderes ofte i tidlige faser gjennom bruk av prosentpåslag istedenfor konkrete vurderinger av de ulike alternativer.

I tabellen under er omfanget av aktuelle metoder forsøkt satt opp i lengde, jfr. kart på side 22, med varianter av Grinialternativet. Tabellen viser aktuelle lengder hentet dels fra Statnetts dokumenter og dels fra grove målinger på kart.

Alternativ	Tunnel hoved	Tunnel tverrslag	Boring	Grøft boligområde	Grøft utenom boligområde.
Lysejordet-Hagabråten	3300 m	330 (620 m)	200 m*	1800 m	1000 m
Grini A	4085 m	**		200 m***	3000 m
Grini B	3575 m	**		200 m	3500 m
Grini C	3300 m	**		200 m	4200 m
Grini D	3080 m	**		200 m	4900 m
Grini E	2860 m	**		200 m	5100 m

* Boring gjelder gjennom åsen vest for Hagabråten, ref. bl.a. konsesjonssøknad

** For ensidig driving fra Grini antas det at tverrslag/sjaktning er vesentlig kortere enn for Lysejordet.

*** Nord for Griniveien (to eiendommer som trolig kun tangeres)

Oppsummert viser tabellen at det er mulig å etablere tunnel fra et stort antall ulike punkter nord for Griniveien (A-E), med en tunnellengde som er noe kortere eller om lag i samme størrelse som Lysejordet – Hagabråten, når tverrslag og boring inkluderes.

Grøft videre mellom Bærum trafo og et punkt nord for Griniveien vil i hovedsak gå i områder uten kryssing av boligtomter og offentlige veier. Det oppstår noe lengre grøftestrekk som sannsynligvis er vesentlig rimeligere pr meter enn grøftestrekk i boligområdene. Grøftetraséen vil basert på tidligere utredninger og vurderinger ha små konsekvenser ift. friområder, naturverdier, støy og trafikk, og behovet for faseomleggingstiltak og avbøtende tiltak er trolig mindre.

Vei til potensielt mottak for stein/masser fra tunnel starter på hovedvei (Griniveien) og ikke i boligområde/-skolevei slik som på Lysejordet og Hagabråten. Avstand til potensielt mottak på Steinshøgda er mellom 5 og 8 km, kun på hovedvei, i hovedsak uten boliger og skolevei. Dette er

antakelig kortere og vesentlig mindre belastende for lokaltrafikk enn for Lysejordet og ut på Vækerøveien som er en skolevei med allerede stor trafikk.

Samlet vil Grinivariantene ha vesentlig enklere tilriggingsforhold, færre avbøtende tiltak og dermed vesentlig lavere kostnader enn det som er nødvendig ved Lysejordet og Hagabråten-Eikeli-Hosle. Besparelsene som kan oppstå ved å ikke gjøre midlertidige inngrep, med store konsekvenser i nevnte områder, representerer trolig verdien av flere hundre meter tunnel og/eller om lag en kilometer grøft.

Særskilte investeringskostnader Lysejordet

Etablering av tverrslag på Lysejordet og anlegg på Hagabråten og videre til Hosle vil generere store midlertidige kostnader i tiltak som ikke vil være en del av det endelige anlegget. De viktigste på Lysejordet er:

- Tverrslag 330 m (for å komme til den egentlige tunnelen)
- Midlertidig asfaltert anleggsvei 600 m, og riggplass, samlet store deler av 23 000 m²*
- Midlertidige boliger og/eller støyisolering
- Omlegging VA-ledning
- Ny på- og avkjøring Vækerøveien
- Planfri kryssinger for gående fra Kvernveien mot nord
- Bussholdeplass, tilkomst og lysregulering
- Sikring/Støyskjerm ca. 1000 m
- Setningsmålinger

*Det praktiske behovet for riggplass er 5 – 10 000 m², de resterende 13 000 – 18 000, samt behovet for anleggsvei oppstår på grunn av lang avstand gjennom friområde til vei og er midlertidige unødig store inngrep.

Det vil også være vesentlig kostnader ved tilbakeføring av flertallet av punktene over, samt at det vil være behov for et omfattende prosjekt for revegetering som er omfattet av stor usikkerhet.

Tiltakene som er nevnt over, som i hovedsak medfører grove inngrep i natur, miljø samt ulovlig støy, har ekstra kostnader på 2-400 MNOK utover en mer normal eller optimal anleggsplass – slik som for eksempel A-E langs Griniveien, (eller et annet område som er mer tilrettelagt enn Lysejordet), jfr. også pkt. 8 i Bærum kommunes høringsinnspill 5.2.2020.

Området på Hagabråten medfører også en del midlertidige tiltak som kan unngås. De viktigste vil være midlertidig vei og midlertidig fotballbane. I tillegg må midlertidig byggegrop, anleggstrafikk og anleggssikring ta hensyn til at det ligger i et friområde nær mange boliger.

Gjennom boligområdene på Hosle vil det og måtte gjøres faseomlegginger.

Summen av kostbare tiltak, uten varig verdi er omfattende.

Samfunnsøkonomiske vurderinger

Samfunnsøkonomiske virkninger er ikke vurdert på en relevant måte i det underlaget som silte bort andre kabelalternativer allerede i 2019.

I dokumentet «kommentarer til høringsinnspill» juli 2020 står det blant annet:

I driftsfasen vil gevinsten ved Grinialternativet være at hele arealet som beslaglegges av dagens luftledning i et allerede etablert boligområde frigjøres, noe som kan gi økt fleksibilitet på utnyttelse for videre boligutvikling på sikt dersom Bærum kommune legger til rette for dette. Kabel i grøft vil fortsatt gi et byggeforbudsbelte på 11 meter.

I og med at de siste samfunnsøkonomiske vurderinger, jfr. bl.a. Oslo economics – november 2023, nå legger vesentlig større prissatt vekt på verdien av frigjorte boligtomter, synes det nødvendig å revurdere Grinialternativet også i samfunnsøkonomisk sammenheng.

Delvis frigjøring av byggeforbudsbelte (40 meter til 11 meter) har vært en av de avgjørende faktorer i den samfunnsøkonomiske analysen fra november 2023.

En grøftetrasé langs Griniveien vil eliminere byggeforbudsbelte i de verdifulle boligområdene i Bærum, og byggeforbudsbelte (over grøften) vil flyttes til et sted som det i praksis ikke vil ha noen samfunnsøkonomisk pris-satt vesentlig betydning.

Den selvstendige samfunnsøkonomiske analysen fra 03.12.2019, utført av Øystein Bjørge med flere, har sammen med senere analyser (blant annet den nevnt over) bidratt til prioritering av kabel framfor luftstrekk.

I analysen fra 2019 påpekes det mangler i vurderingen av ulike kabelalternativer:

"Det er mulig at det finnes andre traséalternativer for kabling/tunnel (f.eks. langs Griniveien Fossumveien-Smestad) med høyere samfunnsøkonomisk nytte enn alternativ 2. Vi har imidlertid ikke hatt grunnlag for å vurdere dette nærmere. Vi mener det er en svakhet at Statnett ikke har inkludert alternativ trasé i sin samfunnsøkonomiske analyse."

Oslo Economics sin samfunnsøkonomiske utredning fra november 2023 omfatter heller ingen sammenlikning av ulike kabelalternativer.

Det er flere forhold som bør vurderes i en slik sammenlikning.

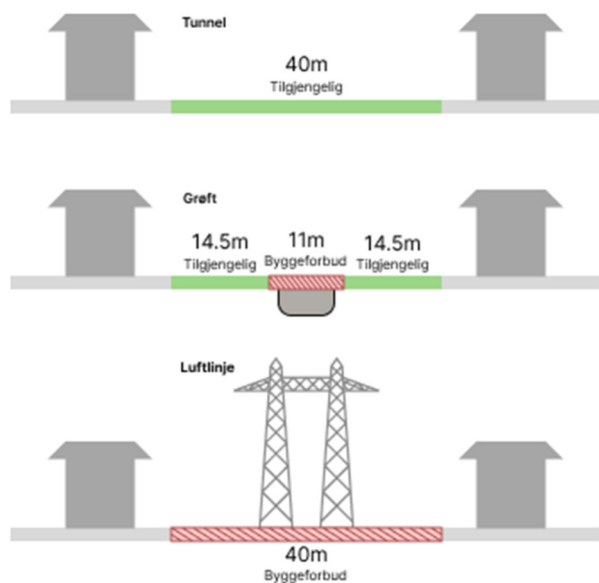
De to viktigste er tomtepotensial og ulemper for berørte.

Tomtepotensial

Hvis grøftetraséen Hagabråten – Bærum utgår, vil dette eliminere et byggeforbudsbelte på minimum 11 meter, på hele strekningen (om lag 2 km) fra Hagabråten fram til landbruksarealene ved Hosle gård/Hoslegata.

Frigjort areal ved riving av dagens master blir større og mer fleksibelt, og dette kan innebære en betydelig samfunnsøkonomisk gevinst. Disse eiendommene får en økt verdi enten som fullverdige boligtomter eller fullverdige friområder uten underliggende grøfter.

Langs en trasé på om lag 2 km vil annen kabeltrasé frigjøre ytterligere 11 meter, som rent lineært tilsvarer en økning på 37%. Dette vil ifølge Oslo economics sine tall tilsvare at verdipotensial kan økes fra 123MNOK-280MNOK og opp til 170MNOK-386MNOK.



I praksis kan unngåelse av grøft være det som i praksis utløser en utbyggingsmulighet. Dette fordi et byggeforsbudsbelte på 11 meter kan låse situasjonen slik at de mellomliggende grønne soner (prinsipielt skisser over) ikke vil være utnyttbare.

To uavhengige muligheter på til sammen 29 meter kan være lite verdt sammenliknet med en sammenhengende bredde på 40 meter. Eliminering av grøft og byggeforsbud vil dermed kunne være utløsende for en vesentlig større andel av potensialet på inntil 386 millioner kroner.

For gjenværende hager, friområder, og annen evt. senere infrastrukturutbygging etc. så vil fravær av kabelgrøft i driftsfasen også være en fordel.

Alternativ kabeltrasé utenom boligstrøkene vil også medføre at et stort antall beboere slipper ulempene ved anleggsarbeid i sine boligområder, friområder, skoleveier mm i gjennomføringsfasen for 420 kV Hamang-Bærum-Smestad.

Et byggeforsbudsbelte over grøft vil ikke ha samme negative effekt langs Griniveien. Strekningen er allerede mer støyuksatt enn boligveiene, og flertallet av boligene ligger på andre siden av Griniveien bak allerede etablerte støyskjermer.

Gravestrekningene er pr i dag i hovedsak sti/sykkelvei, eller grøft mellom jorde og hovedvei. Det er ikke potensiale for boligbygging eller annen alternativ utnyttelse. Sti/sykkelvei er et formål som i stor grad sikrer enkel tilkomst ved framtidige vedlikehold av kabelstrekningen.

De ikke prissatte ulemper for beboere, lokaltrafikk osv. vil være lavere langs Griniveien enn på Eikeli – Hosle.

Negative virkninger i anleggsfasen og driftsfasen

Gjennomføring av kabelprosjekter vil ha mange ulike virkninger både i anleggsfasen og i driftsfasen.

I den samfunnsøkonomiske utredningen (Oslo economics november 2023) er den prissatte vurderingen av nærføringseffekten for boliger (dvs. prisfallet) kvantifisert. Med en avstand til luftstrek på 0-120 meter er effekten vurdert til å være et prisfall på 3,3 – 7,9 %.

Dette innebærer at den type miljøulempe som master åpenbart innebærer, har fått en høyere og mer relevant verdisetting enn tidligere. Verdisettingen i kroner vil avhenge blant annet av den opplevde ulempen og prisnivået i det aktuelle området.

Inngrepene som er planlagt i natur- og friområder, lokaltrafikk og nærmiljø omkring Lysejordet har allerede skapt stor uro og usikkerhet. Inngrepene vil ha en varig effekt som er uavklart, blant annet ved at «tilbakeføring så langt som mulig», er en oppgave som er teknisk, økonomisk og miljøfaglig krevende og delvis umulig. Tilbakeføringen blir trolig bare delvis og samtidig meget ressurskrevende.

Et stort antall boliger i Ullern bydel vil også få langvarige støyplager og andre betydelige ulemper som i mange år vil oppleves verre enn for eksempel nærføringseffekten av luftstrekking. Dette kan illustreres ved at «nærføringseffekten» av tverrslag på Lysejordet sannsynligvis vil betinge etterisolering av boliger, vesentlig omfang av midlertidig bosted/hotell samt sammenhengende forskriftsbrudd i store deler av anleggsperioden.

Disse ulempene kan medføre både midlertidig og varig forringelse av eiendomsverdiene. Eiendomsverdien for kun en av de nærmeste eiendommene, Lysejordet borettslag, kan i dag anslås til 1 500 MNOK, og dette er bare en av et stort antall eiendommer som berøres negativt. Dvs. at «nærføringseffekten» av et langvarig anleggsområde med støy og trafikkbelastning på Lysejordet, med risiko for helt eller delvis ødeleggelse av eksisterende friområde, vil være betydelig.

Nærføringseffekten av master er eksempel på at det har skjedd endringer i hvordan ulemper vurderes både i anleggsfasen og permanent driftsfase.

Dette gjelder også for støy.

I Oslo kommunes høringsinnspill 2020 for Lysejordet er det støy adressert;

Oslo kommune forutsetter at gjeldende forskrifter og retningslinjer hva gjelder støy og luftforurensning overholdes fullt ut og nødvendige avbøtende tiltak planlegges og gjennomføres i samarbeid med blant annet bydelen. Oslo kommune forutsetter at trafikkikkerheten i anleggsperioden ivaretas på best mulig måte og nødvendige sikringstiltak avklares i samarbeid med blant annet bydelen og Bymiljøetaten.

Liknende formulering om støy finnes i Energidepartementets brev 2.4.24:

Anleggsarbeidet for luftledning og kabel i grøft vil etter NVEs vurdering begge gi akseptable konsekvenser. Anleggsarbeidet med kabel i tunnel vil imidlertid gi store lokale ulemper som følge av tverrslag på Lysejordet.

NVE peker på at Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) skal legges til grunn og forutsetter at forskrift om begrenning av støy i Oslo kommune følges.

Forutsetningen om at retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) skal legges til grunn og det at forskrift om begrenning av støy i Oslo kommune skal følges er urealistisk. Dette er nærmere redegjort for i vårt notat 21.4.24.

Der påpeker vi at de foreløpige støyutredninger ikke er gjort iht. nevnte veileder for innvendig støy og heller ikke for registrert stilleområder. Utredningene som er gjort for utvendig støy er ikke dekkende for det som følger av veileder eller forskrift. Det er trolig heller ikke tatt høyde for lokale terrengforhold som gjør at avbøtende tiltak gjennom normale støyskjermer ikke vil ha særlig virkning, fordi siktlinjen mellom et stort antall boligters terrasser og tungtrafikk vil gå over støyskjermen.

Erfaringer fra andre store infrastrukturprosjekter i nærområdet viser at det må gis sammenhengende dispensasjoner fra støyforskriftene over flere år, dvs. i strid med forutsetningene sitert over.

I lagmannsrettens siste vurdering av støy i anleggsfasen i Vestkorridoren er det konkludert at langvarig anleggsstøy er en ulempe som har betydning;

«Lagmannsretten mener at bevisføringen viser at anleggsarbeidene i denne saken er særlig omfattende og langvarige. Anleggsperioden er opp mot åtte år, og for lange perioder viser støyprognosene støynivåer – særlig for eiendommene i Sandviksveien – som til dels går langt utover retningslinjene i T-1442/2016 og T-1442/2021.

Som redegjort for ovenfor, er tålegrensen høyere der ulempene er av midlertidig karakter. Lagmannsretten mener dette ikke er avgjørende i denne saken. Retten er ikke kjent med at domstolene har vurdert ulemper fra anleggsarbeider med den varighet vi har i denne saken. Til dette kommer at arbeidene er omfattende, og skjer i et tett bebygget område.

For et barn på ti år fremstår ikke en anleggsperiode på åtte år som midlertidig. For en person som er i eller nærmer seg pensjonsalderen, kan åtte år utgjøre en stor del av forventet gjenværende botid i boligen.»

Lagmannsretten legger altså til grunn at «nærføringseffekten» av anleggsarbeidene er i vestkorridoren er så stor at eiendommene må innløses av utbygger.

Selv om anleggsperioden på Lysejordet vil være kortere (3-5 år), så bør det også hensyntas at boligene ved Lysejordet og Kvernveien er bygget og kjøpt ved et regulert friområde og ved et av Oslo kommune registrert stilleområde, noe som har betydning for beboernes naturlige forventninger. Dette i motsetning til Vestkorridoren der en del av eiendommene allerede har ligget ved en av Norges mest trafikkerte veier i mange år.

Beboerne i de berørte områdene ved Lysejordet ønsker ikke eiendommer innløst, og de ønsker heller ikke å bo på hotell. **Det som er viktig er at alle negative virkninger både i anleggsfase og driftsfase blir konsistente deler av beslutningsunderlaget og beslutningen.**

I en sammenlikning av pris-satte og ikke-prissatte ulemper for ulike underjordiske kabelalternativer, så må de ulike ulempene vurderes i samme prisnivå eller verdiskala.

I 2024 har potensiale for økt boligbygging, nærføringseffekter, og andre miljøvirkninger blitt vesentlige vurderingskriterier i valget av overordnet konsept (dvs. mellom kabel og luftstrek). Disse kriteriene lå ikke til grunn da alternative traséer for kabel ble lagt bort for 5-6 seks år siden.

Det må utredes alternative traséer for kabel der nærføringseffekter, eiendomsverdier og andre ikke-prissatte virkninger inngår og hensyntas.

Oppsummering samfunnsøkonomiske virkninger

Det må gjøres prissatte beregninger av Lysejordet – Hagabråten samt ett eller flere andre kabelalternativer som baseres på;

- Kalkyler for ulike traséer som baserer seg på dagens kunnskap og fakta
- Kalkyler som hensyntar ulikheter i rigg- og anleggsområder/tverrslag og kostnader ved avbøtende tiltak

Det må gjøres nærmere beregninger eller vurderinger av blant annet;

1. Positive virkninger av økt tomtepotensial Hagabråten-Eikeli-Hosle (ved fjerning av byggeforbudssone over grøft)
2. Negative virkninger av at over to tusen skole- og barnehagebarn og enda flere beboere mister sin viktigste arena for lek og friluftsliv i 4-5 år., med risiko for varige ødeleggelser
3. Negative virkninger av inngrep i nasjonalt verneverdig natur
4. Negative virkninger av tung anleggstrafikk i boligveier, med risiko for ulykker og kø./
5. Negative virkninger av støy og annen forurensning i boligområder ved Lysejordet, inkl. Vækerøveien, Kvernveien og andre berørte i Oslo og Bærum (Hagabråten-Eikeli-Hosle)

Førstnevnte punkt kan avledes av den samfunnsøkonomiske utredningen utført av Oslo economics og utgjør matematisk 37%, i praksis trolig mer (100-200 MNOK).

De øvrige punktene er vanskeligere å kvantifisere, men sett i lys av ulempevurderingen av monsternaster og vurderingen av støy i Vestkorridoren, så er disse etter alt å dømme vesentlig større faktorer enn den første.

3) Veien videre

Det finnes en rekke mulige alternative traséer, anleggsplasser og drivemetoder. De mest aktuelle er delvis dekket av tidligere delutredninger.

Hvis disse suppleres for å gi et komplett bilde av ett eller flere alternativer, så vil det være mulighet for å få et vesentlig bedre beslutningsunderlag for det valgte underjordiske konsept.

I notat datert 21.4.24 peker vi også på en del mulige anleggsområder knyttet til allerede etablerte transformasjonsområder med etablert tilkomst til hovedvei og som ligger langs mulige traséer.

Basert på tidligere delutredninger i KVV 2018-2019, samt annen informasjon som har framkommet deretter, kan det fastsettes og gjennomføres et forenklet utredningsprogram som fyller ut det som mangler, i samråd med Oslo kommune, Bærum kommune og andre vesentlig berørte.

Utredningsprogrammet bør omfatte:

- Ett eller to traséalternativer med startpunkt for tunnel til Smestad ved Griniveien nord og grøft videre til Bærum (Pkt. A antas å være enkleste startpunkt, men flere kan være aktuelle).
- Vurdering av om eksisterende riggområder ved Smestad eller Huseby nord kan inngå i en del av løsningen, med en eller to driveretninger og med ett eller to drivesteder/stuffer

Vurdering av ensidig drift konvensjonelt eller med TBM kan være aktuelt for ensidig drift, erfaringer fra nyere prosjekter kan være relevant i forhold til tidligere vurderinger. Vurderinger gjort av Norconsult for Statnett 2017 og erfaringer fra VAV-hovedvannforsyning tilsier at TBM vil kunne forkorte selve driveperioden betydelig.

Utredningene kan gjennomføres innenfor noen måneder, da mye relevant grunnlagsinformasjon foreligger. Tidligere relevante delutredninger 2018-2019, kan sammenstilles med senere kartlegginger og utredninger (for eksempel den kartlegging av naturverdier i Lysaker-vassdraget som er gjort av Oslo kommune og Bærum kommune i samråd med Statsforvalteren i 2023), slik at det resterende utredningsbehov blir begrenset.

Dette vil være nødvendig og riktig tidsbruk, sett opp mot det at utskiftningsbehovet for hovedledningen ikke er prekært, men må fullføres innen 10-15 år. Det at investeringen gjøres i et meget langsiktig perspektiv (50-100 år), og det at det foreligger stor risiko for irreversible inngrep i store naturverdier forsterker dette.

Uten en slik utredning er det en stor risiko for å gjennomføre et prosjekt som har store negative og irreversible virkninger som ikke har vært hensyntatt i beslutningsprosessen, samt å gjennomføre et prosjekt som ikke er det mest samfunnsøkonomiske.