



LAKSEBERGET UTFYLLINGSOMRÅDE, REGULERINGSPLAN



FORSLAG TIL PLANPROGRAM
05.09.2018

BÆRUM KOMMUNE

Journalpostnr: 18/190515
Dokumentnr.:

Plannavn	UTBYGGINGSOMRÅDE LAKSEBERGET I SANDVIKSBUKTA
Arkivsak ID	18/21722
Plan ID	2018018
Hensikt med planen	Etablering av nye landområder mot sjøen utenfor Lakseberget i Sandvika med overskuddsmasser fra infrastrukturprosjekter i nærheten.
Planavgrensning	Planområdet begrenses av Sjøholmen i vest, Gamle Drammensvei i nord, Rådhusparken/Kadettangen i vest og Sandviksbukta i sør.
Sammendrag	En voksende befolkning i Bærum og ny E-18 medfører transformering av arealer og behov for flere boliger og arbeidsplasser i Sandvika og bedre tilgang til friområder langs sjøen. Samtidig gir utbygging av store samferdselsprosjekter som Ringeriksbanen, E18 og Fornebubanen store masseoverskudd. Dette gir mulighet for ny byutvikling av sjøfronten i Sandvika.
Fremdriftsplan	Høring av planprogram høsten 2018. Fastsettelse av planprogram årsskiftet 2018/2019 Utarbeidelse av planforslag vår 2019 Høring av planforslag mai-juni 2019 Vedtak planforslag høst 2019
Organisering	Planen utarbeides som en offentlig detaljregulering i kommunal regi. Reguleringsplanen skal legge opp til en midlertidig opparbeidelse av området i påvente av en avklaring av permanent arealbruk gjennom utarbeidelse av senere reguleringsplaner, herunder reguleringsplan for E-18 Ramstadsletta-Slependen.

INNHOLDSFORTEGNELSE

- 1 GRUNNLAG FOR PLANFORSLAGET**
 - 1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet**
 - 1.2 Planforslaget**
 - 1.3 Planavgrensning**
 - 1.4 Lovgrunnlaget**
 - 1.5 Planer og utredninger som ligger til grunn for planen**

- 2 PLANPROSESS**
 - 2.1 Organisering**
 - 2.2 Fremdrift**
 - 2.3 Informasjon og medvirkning**
 - 2.4 Utredningsbehov i planprosessen**

- 3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET**

- 4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET**
 - 4.1 Tiltaket**
 - 4.2 Tiltakshaver og eierforhold**
 - 4.3 Adkomst til tiltaket**

- 5 UTREDNINGSBEHOV**
 - 5.1 Sammenligningsgrunnlag**
 - 5.2 Utredningstemaer**
 - 5.2.1 Anleggsgjennomføring**
 - 5.2.2 Dybde og grunnforhold**
 - 5.2.3 Vannmiljø jfr., relevante krav i vannforskriften**
 - 5.2.4 Naturmangfold**
 - 5.2.5 Nærmiljø og friluftsliv**
 - 5.2.6 Kulturminner og kulturmiljø**
 - 5.2.7 Landskap og bybilde**

- 6 KILDEHENVISNING**

1 GRUNNLAG FOR PLANFORSLAGET

1.1 Bakgrunn

Kommunestyresak om «Sandvika-byen for fremtiden», 31.05.2017, sak 057/17. Vedtak:

Rådmannen bes legge til rette for en prosess som leder frem til en sak om «Byutvikling Sandvika» som redegjør for mulige ambisjoner og videre arbeid med å utvikle Sandvika både fysisk og innholdsmessig.

Kommunestyresak om Masseforvaltning i Bærum, 31.01.2018, sak 005/18. Fra vedtaket om masseforvaltningsplan:

Rådmannen bes om å utrede videre aktuelle mottak- og utfyllingsområder, bl.a. friluftssøya på Fornebu, Lakseberget, og Sollihøgda/ Avtjerna-området samt andre aktuelle, mindre lokaliteter som egner seg for nyttig gjøring av masser. Evt. oppstart av reguleringsarbeider må behandles som egne politiske saker iht. plan og bygningsloven. Alle relevante miljøforhold og konsekvenser knyttet til utfylling i sjø eller land skal være gjenstand for en uavhengig utredning.

Formannskapssal 025/18 Sandvika sjøfront, 13.02.2017, sak 025/18.

Rådmannen bes igangsette arbeid med plan og program for utviklingen av Sandvikas sjøfront.

Strekpunkt 1

Det må utarbeides; Planprogram og reguleringsplan for masseutfylling ved Lakseberget, inkludert en uavhengig utført vurdering av de miljømessige konsekvensene av masseutfyllingen.

Strekpunkt 4

Planprogrammet må inneholde konsekvensutredning av masser som fylles i sjøen. Konsekvensutredningen må beskrive ulike tiltak og/eller alternativer for å unngå all form for plast, microplast, sprengtråder eller andre fremmedelementer som følger med massene når de dumpes i sjøen. Planprogrammet må også beskrive konsekvensene for det marine mangfoldet, hvordan utfyllingen kan påvirke dyrelivet og de naturlige strømmingene i sjøen.

1.2 Planforslaget

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for utfylling og nytt areal langs Lakseberget, noe som gir grunnlag for utvikling av området og sjøfronten i Sandvika. Samtidig muliggjør det deponering av overskuddsmasser fra Ringeriksbanen, E18 og/eller Fornebubanen nær uttakstidene for masser.

For å kunne være i stand til å ta imot fyllingsmasser fra de aktuelle samferdselsprosjektene, tenkes reguleringsplanen utført som en slags «flate-reguleringsplan», altså en enkel plan uten angivelse av detaljert arealbruk, byggehøyder, byggelinjer o.l. – kun ment for å fastlegge utstrekning og mektighet på utfyllingsområdet. Reguleringsplanen vil således ikke omfatte permanent/fremtidig arealbruk og utforming av arealer, anlegg og eventuell bebyggelse.

Reguleringsplanen og tillatelser må være på plass før mottak av masser, slik at utfylling og etablering av landarealet kan skje i samtidighet med de store samferdselsprosjektene. Anleggsstart for Ringeriksbanen er forventet i 2021, mens forventet byggestart for E18 er i 2025.

Videre programmering og planprosess – Sandvika sjøfront

Høsten 2018 gjennomfører Bærum kommune et mulighetsstudie for Sandvika sjøfront, hvor Lakseberget inngår som ett av delområdene. Med parallelloppdraget vil Bærum kommune hente inn idéer og forslag til utvikling av sjøfronten og få innspill til et helhetlig plangrep.

Plangrepet vil bl.a. omfatte prinsipper for utforming og utvikling over tid, hvordan kommunen best kan ivareta blågrønn struktur, bymessig utforming av nytt lokalveisystem, potensial for byutvikling og utforming av offentlige møteplasser mm.

Mulighetsstudien omfatter også Kadettangen mellom rådhuset og det nyetablerte strandparkarealet og følger opp vedtaket i Hovedutvalg for miljø, idrett og kultur (MIK) i fm Handlingsprogrammet for 2017-2020:

Rådmannen bes utarbeide en mulighetsstudie for resterende deler av Kadettangen, dvs. det som ikke er en del av prosjektet «Nye Kadettangen – Sandvika fjordpark.»

Mulighetsstudien skal vurdere alternativ lokalisering av hele eller deler av idrettsanlegget.



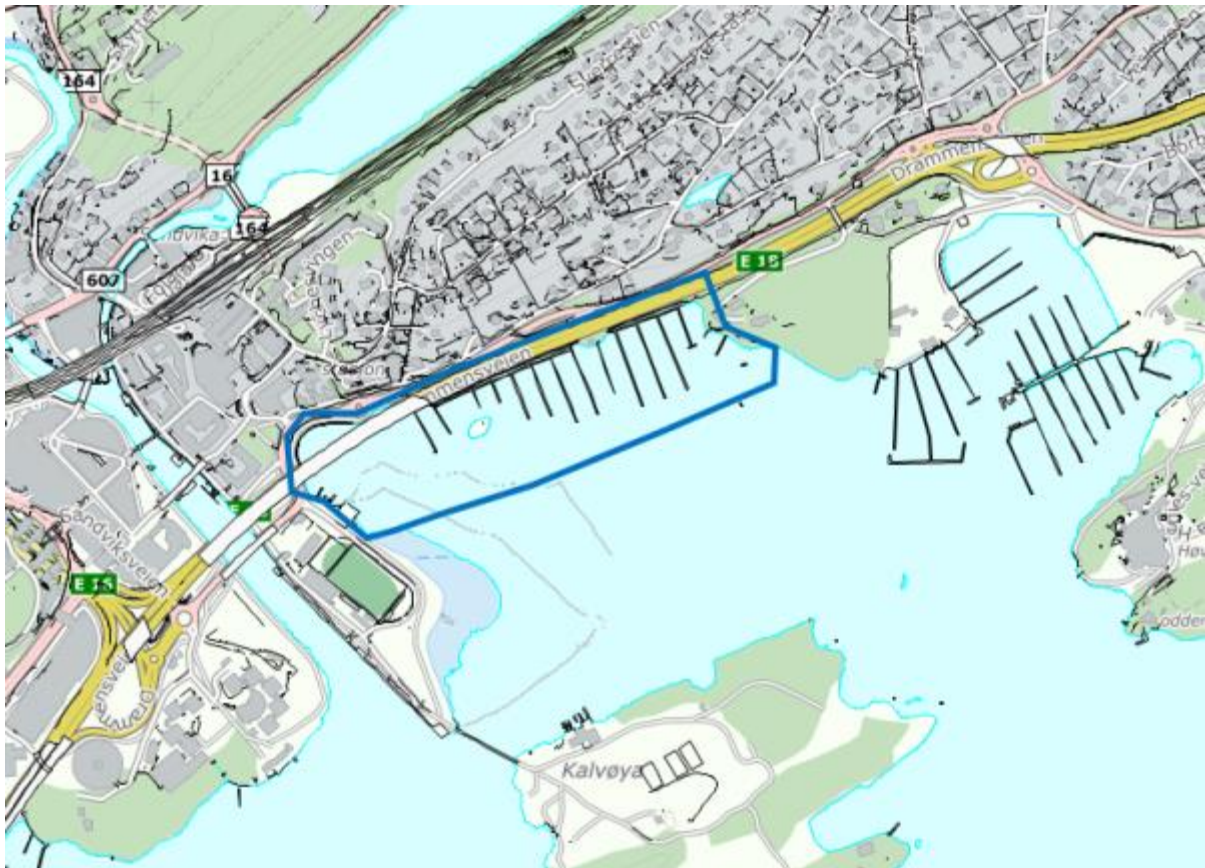
Avgrensing mulighetsstudiet for Sandvika sjøfront

Mulighetsstudiet gjennomføres i form av et parallelloppdrag hvor tre arkitektteam tegner ut forslag til fremtidig utvikling av sjøfronten. I tillegg har kommunen engasjert et eksternt ekspertpanel, som i etterkant av parallelloppdraget skal utarbeide en evalueringsrapport. Rapporten skal samle og vurdere forslagene til utvikling av sjøfronten.

Parallelloppdraget med evalueringsrapport vil gi innspill til planarbeidet for Lakseberget og avgrensning av utfyllingen og sjøfronten for øvrig. Fremtidig arealbruk og utforming av arealer, anlegg og eventuell bebyggelse må fastlegges gjennom senere reguleringsplaner.

1.3 Planavgrensning

Planområdet for Lakseberget begrenses av Sjøholmen i øst, Gamle Drammensvei i nord, Rådhusparken/Kadettangen i vest og Sandviksbukta i sør. For å finne den beste plasseringen for kommende utfyllingsareal i forhold til sjøbunnsdybder, strømningsforhold, landskap og eventuelle viktige naturforekomster både på land og i sjøen, er planområdet som skal utredes satt med ganske vide rammer.



Planavgrensning for reguleringsplan for Lakseberget utfyllingsområde

1.4 Lovgrunnlaget

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.

Målet med retningslinjene, av 25.mars 2011, er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. I foreliggende planforslag vil følgende retningslinjer være særlig aktuelle:

- Bygging og landskapsinngrep skal ikke tillates på arealer som har betydning for andre formål, som for eksempel friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller annen samfunnsmessig betydning. Ved utarbeiding av reguleringsplaner som innebærer bygging i 100-metersbeltet på arealer som er delvis utbygd, skal ferdselshensyn og landskapstilpasning spesielt vektlegges.
- Det skal legges vekt på løsninger som kan bedre eksisterende situasjon i forhold til landskap og allmenn tilgang til sjøen.
- Ytterligere privatisering og gjentetting av strandarealer skal unngås.

Rikspolitisk retningslinje for Oslofjorden

For utfyllingsområdet gjelder Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjorden.

Målet med retningslinjene er å sikre at natur-, kultur- og rekreasjonsverdier. De er også ment å gi muligheter for allment friluftsliv i form av båtferdsel, ferdsel til fots samt opphold i strandsonen. En utfylling langs Lakseberget vil styrke mulighetene for tilgjengeligheten til strandsonen som i dag er beslaglagt av motorvei og båthavn

Forskrift om rammer for vannforvaltningen

Forskriften gir rammer for fastsettelse av miljømål som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene, i henhold til EUs vanndirektiv.

Forskriften skal sikre at det utarbeides og vedtas regionale forvaltningsplaner med tilhørende tiltaksprogrammer med den hensikt å oppfylle miljømålene, og sørge for at det fremskaffes nødvendig kunnskapsgrunnlag for dette arbeidet.

Forskrift om farleder

Formålet med forskriften er å fastsette de geografiske grensene for hovedled og biled, og slik fastsette hvor departementet har forvaltningsansvar og myndighet. I denne planen er det viktig å sikre adkomsten til ny kai i Sandvika samt ivareta den regulerte robanen.

Verneplan for Oslofjorden.

Verneplanen for Oslofjorden, vedtatt 2008, omfatter naturreservater, landskapsvernområder, plantefredningsområder, dyrefredningsområder og naturminne. Ingen av de områder som er vernet etter denne planen blir berørt av denne planen.

Regional plan for masseforvaltning i Akershus

I oktober 2016 ble det vedtatt en egen plan for masseforvaltning for Akershus fylke. Planen er samordnet med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. Hensikten med planen er å oppnå størst mulig gjenbruksandel av gjenvinnbare masser, sikre arealer for masseinntak og lovlig deponering, sikre behov for byggeråstoff og uttaksområder og redusere miljø- og samfunnsbelastningen fra håndtering og transport av masser i Akershus.

1.5 Vedtak, planer og utredninger som ligger til grunn for planen

Kommunale vedtak

Kommunestyresak om «Sandvika-byen for fremtiden», 31.05.2017, sak 057/17.

Kommunestyresak om Masseforvaltning i Bærum, 31.01.2018, sak 005/18.

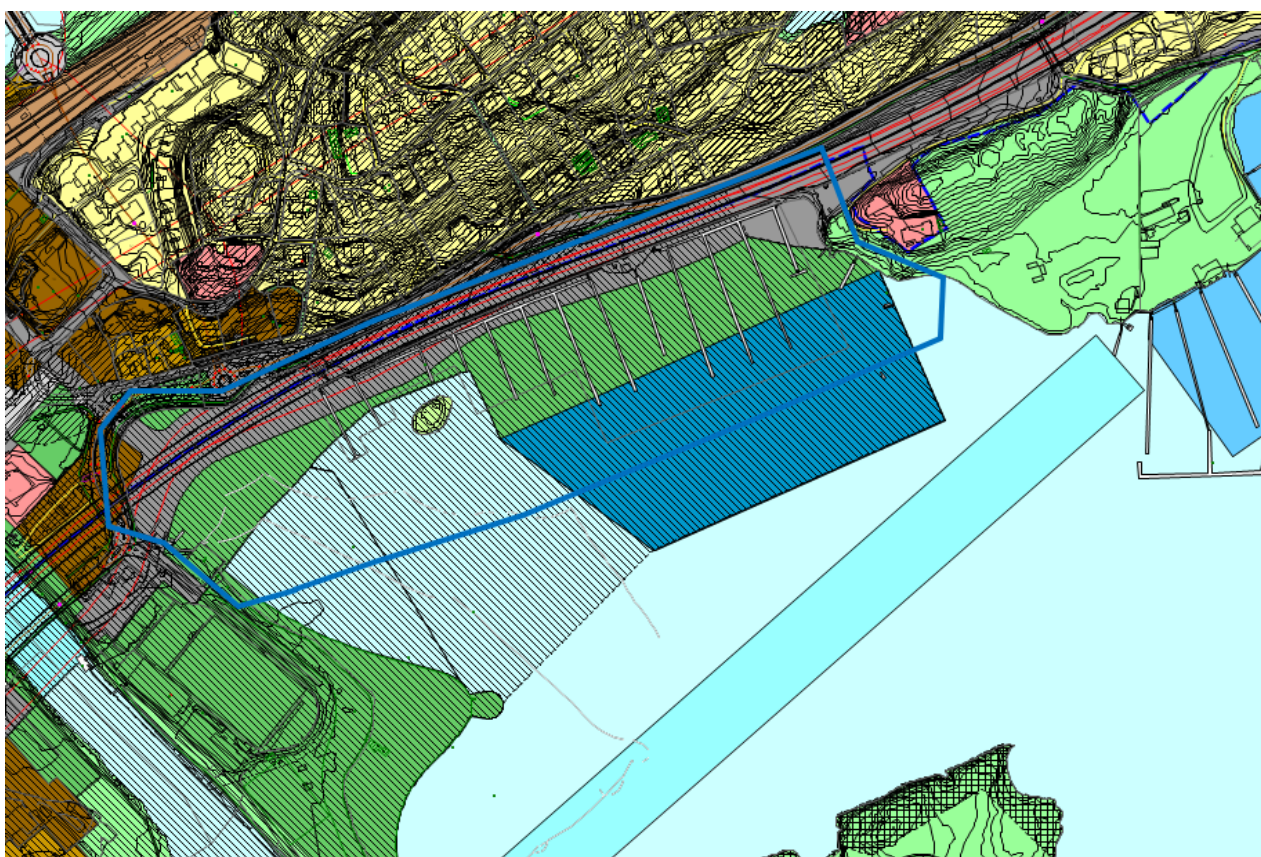
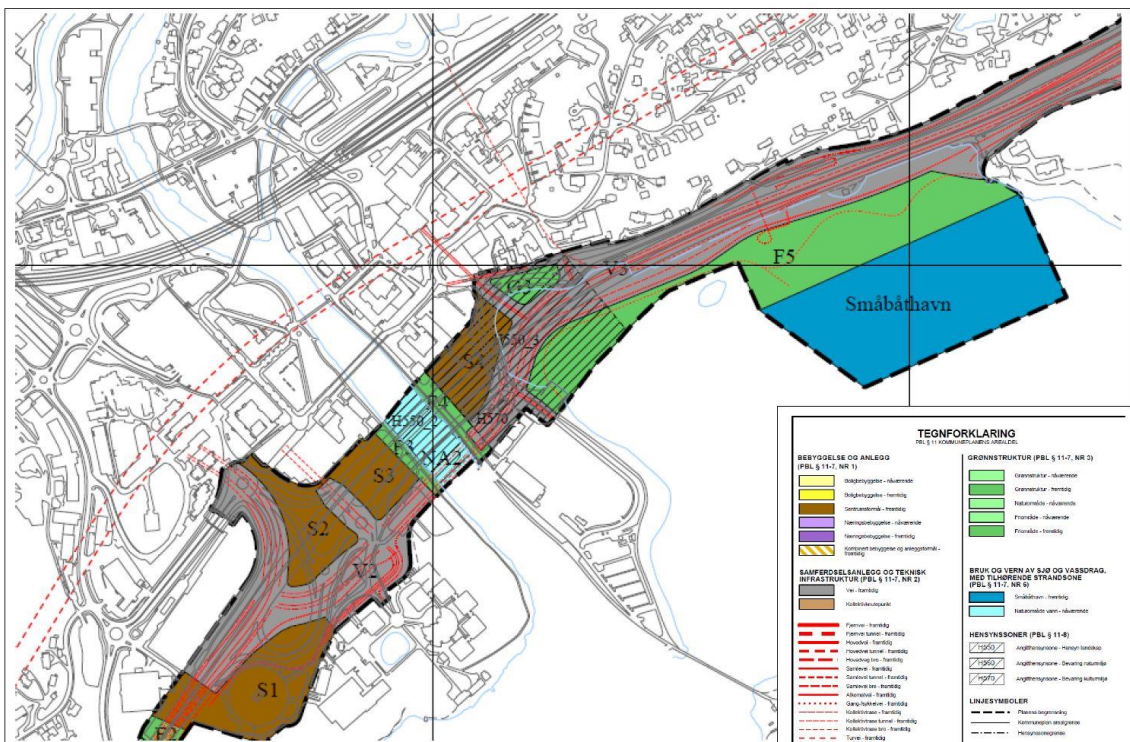
Formannskapssak 025/18 Sandvika sjøfront, 13.02.2017, sak 025/18.

Kommunedelplan for E18 Vestkorridoren Lysaker-Slependen (2014)

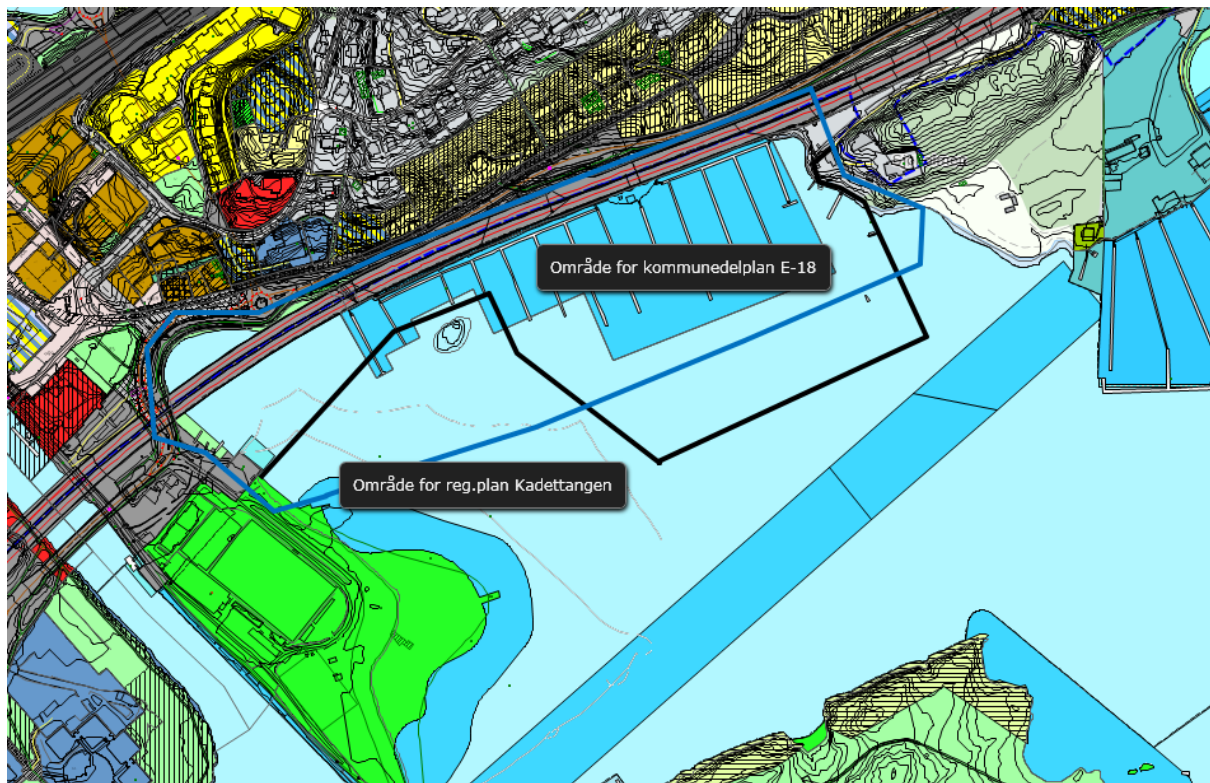
Kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependen (KDP E18) ble vedtatt i 2014 og inngår i prosjektet for E18 Vestkorridoren. E18 føres i tunnel fra Ramstadsletta, bak Sandvika og kommer ut ved Slependen i Asker. E18 kobler seg på E16 ved avkjøring i tunnel under Kjørbo. For biltrafikanter som kommer vestfra og som skal i retning E16 Hønefoss, er det kjøring i dagen fra Slependen til Sandvika og inn i eksisterende tunnel ved Kjørbo.

Som del av KDP E18 er det vedtatt en utfylling langs Lakseberget for å gi plass til ny lokalvei med inntil 6 felt, friområde (over dagens bryggeområde og langs land mot Kadettangen) og småbåthavn på utsiden av friområdet.

Ny lokalvei langs Lakseberget skal kunne fungere som avlastnings-/ beredsskapsvei når E18-tunnelen er stengt helt eller delvis pga. hendelser eller vedlikehold. Statens vegvesen er i planleggingsfasen for detaljreguleringsplan for E18 fra Ramstadsletta til Slependen, som vil gi endelig løsning for og utforming av lokalveisystemet langs Lakseberget. Forventet byggestart for E18 er i 2025.



Deler av gjeldende reguleringsplan for Kadettangen fra 1989 vises under. Reguleringsplanen overstyres av kommuneplan/kommunedelplan der det er dissens mellom reguleringsplan og kommuneplan fordi k-planen er nyere. De sjøarealene som ikke ligger i E-18 planen, er regulert til friområde i sjø og vassdrag. De samme arealene er i kommuneplanen fra 2017-2035 avsatt som arealer for bruk og vern av sjø og vassdrag, som er tilsvarende formål.



Blå strek viser planområdet for Lakseberget, svart strek er E18 planens begrensning ved Lakseberget.

2 PLANPROSESS

2.1 Organisering

Bærum kommune er forslagsstiller for reguleringsplanen for Lakseberget. Kommunen vil samarbeide med de store samfunnsaktørene, herunder Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen og Bane NOR, i det det er disse aktørene som vil fremskaffe overskuddsmasser fra nærliggende anlegg, som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket. Dette vil være masser som er av mindre god kvalitet og som er mindre egnet for gjenvinning.

Kommunen engasjerer relevante faglige miljøer for å bistå i utrednings-/reguleringsarbeidet. Fylkesmannen i Oslo og Akershus vil bli involvert i arbeidet.

2.2 Fremdrift

Planprosessen følger oppsettet i plan- og bygningsloven med lovpålagte frister. Basert på foreliggende kunnskap om planområdet anslås følgende fremdrift:

Planprogram/ oppstart av planarbeid	høst 2018
Planutvalget legger forslag til planprogram ut til offentlig ettersyn	høst 2018
Fastsetting av planprogram i planutvalget	årsskifte 2018/19
Utarbeiding planforslag, samarbeid med aktuelle interessenter	vinter 2019
Utredninger/ konsekvensanalyser /risiko- og sårbarhetsanalyse	vinter 2019
1.gangsbehandling planforslag	vår 2019
Offentlig ettersyn/høring (6 ukers høringsfrist)	vår 2019
2.gangsbehandling/vedtak	sommer 2019

2.3 Informasjon og medvirkning

Plan- og bygningsloven (§ 4-1 og § 5-1) setter krav til medvirkning i planprosessen. Også i henhold til forskrift om konsekvensutredninger (§ 6) skal planprogrammet inneholde en beskrivelse av opplegg for offentlig informasjon og medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt.

Planprogrammet skal sendes på høring til berørte parter, offentlige myndigheter, organisasjoner, vel, grunneiere og naboer sammen med varsel om oppstart av planarbeid.

Ved oppstart av selve planarbeidet og høring av planarbeidet vil det bli invitert til et medvirkningsmøte.

I høringsperioden for planforslaget vil det avholdes et åpent høringsmøte. Høring av planprogram og planforslag vil i tillegg til varsling pr. brev, bli annonsert i Budstikka, Aftenposten og på Bærum kommunes nettside. Offentlige dokumenter vil være tilgjengelige på kommunens nettside.

2.4 Utredningsbehov i planprosessen

Planforslaget faller inn under plan- og bygningslovens forskrift om konsekvensutredninger, vedlegg II, pkt. 11 som omhandler tiltak som kan utløse plikt til konsekvensutredning: Pkt. 11 (andre prosjekter) omhandler bl.a.: *k) Større deponier for masse på land og i sjø.*

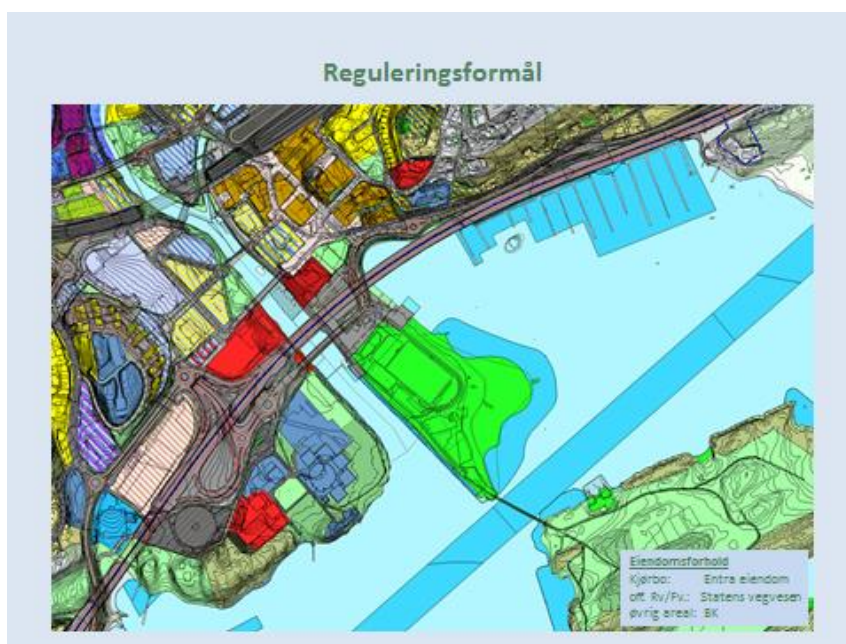
Anlegg som nevnt over skal konsekvensutredes dersom de kan ha vesentlig virkninger for miljø og samfunn. Forskriftens vedlegg III nevner en rekke konfliktområder som alle kan komme til anvendelse for oppfyllinger som omtales i dette planprogrammet.

Dette planprogrammet omfatter derfor både orientering om arbeidet med reguleringsplan for tiltaket, og orientering om utredningsbehovet for å kunne vedta slik reguleringsplan. Utredningsbehovet ivaretas gjennom en egen konsekvensutredning som følger reguleringsplanen ved behandling.

3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Lakseberget er i dag dominert av E18 og Lakseberget båtforening med en rekke utstikkende flytebrygger og noen bøyeplasser.

En kyststi på bryggekonstruksjon følger E18 mellom Sandviksbuktas indre del og Sjøholmen. Den lille øya Danmark inngår i planområdet. Utenfor planområdet ligger regulert robane.



Ved Sjøholmen, som er i ferd med å istandsettes for å romme et fremtidig barnekultursenter m.m., holder også Bærum skolens maritime virksomhet til hvor små seilere/ -båter og kanoer skaper liv i Sandviksbukta. Rett utenfor Sjøholmen er det nylig anlagt en undersjøisk skulpturpark av kunstneren Jason Taylor.



Undersjøisk skulpturpark ved Sjøholmen

4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Reguleringsplanen blir utført som en slags «flate-reguleringsplan», altså en enkel plan uten restriksjoner – kun ment for omfang av selve fyllingen. Planen vil således ikke omfatte permanent/fremtidig arealbruk og utforming av arealer, anlegg og eventuell bebyggelse.

De tidligere vedtatte planer bygger på konsekvensen av ny E18, og forutsetter utfylling i sjøen. Evalueringsrapporten fra parallelloppdrag om sjøfronten vil gi innspill til det kommende planarbeidet og senere reguleringsplaner for Lakseberget - og sjøfronten for øvrig.

4.1 Tiltaket

Det er nødvendig at man begynner utfyllingen med å fylle fra lekter. Dette da de stedlige løsmassene i sjøen ikke har tilstrekkelig styrke til at man kan begynne med å legge ut masser direkte fra land med gravemaskin og doser. Fyllingen fra lekter vil utføres for både motfyllingen og de nedre delene av selve kjernefyllinga. Omfanget av utfyllingen vil basere seg på denne reguleringsplanen.

NGI har oppsummert hvilke miljøtekniske aspekter en ser for seg når det kommer til anleggsgjennomføringen ut fra erfaringene fra Kadettangen. Dette styres imidlertid av tillatelsen fra FMOA som vil avklare om det er andre eller endrede krav som kan bli aktuelt.

4.2 Tiltakshaver og eierforhold

Bærum kommune forutsetter at fylkeskommunen (her; Fornebubanen), Statens vegvesen og/eller Bane NOR er tiltakshaver for samferdselsanlegget som skaper massene. Tiltakshaver vil stå for all uttransportering og plassering av masser. Dette må fremforhandles i en endelig avtale når regulering foreligger.

Generelt har Bærum kommune forvaltningsansvaret for sjøarealene. Lakseberget båtforening hvor det ligger 630 båter, fester tomt av kommunen. Båthavnen er skilt ut med eget gnr/bnr (7/284) hvor kommunen står som hjemmelshaver. Det forutsettes og det legges til grunn at det nye arealet som fylles opp skal tilhøre Bærum kommune, for å sikre de allmenne bruksinteressene.

Bærum kommune forutsetter derfor at kommunen har eiendomsretten til de ferdig ut- og oppfylte arealer, noe som gjør at kommunen også vil stå ansvarlig for at utfyllingen blir utført etter plan og tillatelser.

4.3 Atkomst til tiltaket

Under anleggsperioden må det sikres atkomst for tunge lastebiler som skal transportere og levere steinmassene for oppfylling. I planarbeidet må alternative adkomstmuligheter utredes nærmere. Forholdet til myke trafikanter må vies spesiell oppmerksomhet.

5 UTREDNINGSBEHOV

Det vil bli gjennomført en konsekvensutredning som etter plan- og bygningsloven § 4-2 skal gi en særskilt beskrivelse og vurdering av planens virkninger for miljø og samfunn. Konsekvensutredningen utføres etter retningslinjer gitt i Forskrift om konsekvensutredninger og blir en del av planmaterialet som skal legges frem for politisk behandling.

5.1 Sammenligningsgrunnlag

Et sammenligningsgrunnlag, eller et såkalt 0-alternativ, vil være videreføring av dagens situasjon, dvs. at det ikke tilrettelegges for å gi Sandvika en ny sjøfront med romligere plass for friluftsområde og annen mulig arealbruk. 0-alternativet er imidlertid allerede forlatt gjennom fastsettelse av kommunedelplan for ny E-18.

Hensikten med å vurdere alternativer er å få et godt beslutningsgrunnlag for å ta stilling til om ideen om å bruke overskuddsmassene til etablering av ny sjøfront er bedre sammenlignet med de andre alternativene man har i dag. Til eksempel er et alternativ å levere masser til godkjent utfyllingsområde i Drammen/Drammensfjorden. Eksempler på faktorer som bør sammenlignes er mengde transportarbeid, klimagassutslipp og konsekvenser for friluftsliv, vannmiljø, naturverdier og beboere.

Dette er vurdert i forbindelse med arbeidet i Bærum Ressursbank, der gjenbruk, nyttiggjøring og kortreist transport er tydelige preferanser.

5.2 Utredningstemaer

Aktuelle utredningstemaer er de temaene som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn. Punktene under er opplistet med utgangspunkt i Forskrift om konsekvensutredninger og fremhever temaer som anses å være relevante.

5.2.1 Anleggsgjennomføring

Det skal utarbeides en beskrivelse av hvordan anlegget skal gjennomføres. Det må vurderes om krav skal inngå i planbestemmelsene. Det skal redegjøres for følgende tema: massehåndtering, anleggstrafikk, anleggsstøy, midlertidige rigg- og anleggsområder og fremdrift. Avbøtende tiltak skal vurderes.

Massehåndtering og vannmiljø

Ved utfylling i sjø må mulig påvirkning av vannmiljø, for eksempel plasthåndtering, utredes særskilt. For å kunne vurdere tiltakets påvirkning av miljøtilstanden i fjorden, er det nødvendig å utrede egenskaper ved massene som skal benyttes, samt kartlegge egenskaper ved oppfyllingsområdet. Det skal redegjøres for prinsipper for massehåndtering, fra uttak til bruk, for å sikre at miljøhensyn blir ivaretatt under anleggsperioden. Metoder for plassering i sjø skal beskrives særskilt. Gode erfaringer fra utfyllingen av Kadettangen vil benyttes. Problemstillingen med plastlunter (nonel-slanger) ble, etter de ble oppdaget i sjøen, eliminert ved å legge ut lense utenfor utbyggingsområdet. Krav til tunnel-entreprenøren av sprengningsarbeidene for samferdselsprosjektene om bruk av annen type sprengstoff uten plastlunter, må også vurderes som alternativ.

Metode:

Eventuelle krav til massehåndtering vurderes, og fastsettes i planbestemmelsene ved behov.

Anleggstrafikk

Tiltaket vil generere anleggstrafikk med tunge kjøretøyer. Mulige ruter for anleggstrafikken skal avklares. Forholdet til trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter, er avgjørende for å bedømme risiko for ulykker.

Det er gjennomført en egen miljøanalyse av alternative transportmåter (veitransport og lekertransport) av steinmasser fra E18-byggetrinn 1 til Lier/Drammen pga. store transportavstander blir utslippene om lag 8 ganger større ved transport til Lier/Drammen enn ved transport lokalt til Lysakerfjorden. Tilsvarende vil være gjeldende for masser fra Ringeriksbanen til Lakseberget.

Metode:

Med utgangspunkt i planlagt fremdrift og varighet av anleggsarbeidene, beskrives hvordan anleggstrafikken skal organiseres, evt. konflikter som kan oppstå og hvilke tiltak som bør iverksettes for å hindre økt risiko. Eventuelle midlertidige avbøtende tiltak beskrives.

Anleggsstøy

Anleggsarbeidene vil kunne medføre støy. Støyforskriften har et eget kapittel om bygge- og anleggsstøy.

Metode:

Det utarbeides støysonkart i henhold til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012), evt. knyttet til de ulike utbyggingstrinn. Beregningene baseres på den informasjonen som foreligger på tidspunktet for utarbeidelsen av planforslaget. Mer detaljerte beregninger kan eventuelt gjennomføres når de endelige arbeidsmetodene er valgt. Eventuelle avbøtende tiltak beskrives.

Midlertidige rigg- og anleggsområder, fremdrift og varighet

Behovet for midlertidige rigg- og anleggsområder skal vurderes, herunder behov for areal til mellomlagring av masser. Arealmessige konsekvenser skal utredes. Anleggsgjennomføringen vil påvirke omgivelsene. Fremdrift og varighet av arbeidene er viktige faktorer for å kunne vurdere ulempen for miljøet og omgivelsene. Reguleringsplanen søker å fastsette varighet for anleggsarbeidene.

Metode:

Midlertidige rigg- og anleggsområder, som er nødvendige for å gjennomføre anlegget, skal kartlegges og fremgå av plankartet. Omfanget av anleggsperioden avklares på grunnlag av teknisk plan med tilhørende anleggsbeskrivelse.

5.2.2 Dybde og grunnforhold

NGI har utført foreløpig kartlegging av sjøbunndybder og løsmassetykkelser over berg ved Lakseberget i Sandvika. På grunnlag av denne kartleggingen er det utført stabilitetsvurderinger i sjøområdet. Undersøkelsen er gjort og gir grunnlaget for å bestemme volum av oppfylling og omfang av stabiliserende motfyllinger.

5.2.3 Vannmiljø, jf. relevante krav i vannforskriften

Vannrammedirektivet setter krav til god kjemisk og økologisk status innen 2021. I henhold til § 4 i Forskrift for rammer for vannforvaltningen, skal tilstanden i overflatevann, herunder kystvann, beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand.

Forurensset sjøbunn:

NGI har utført miljøundersøkelse av sedimentene. Analyseresultatene viser et generelt høyt innhold av miljøgifter og alle sedimentprøvene klassifiseres i enten tilstands-klasse 4 (dårlig) eller 5 (svært dårlig) basert på flere parametere. En plan for tildekking av sjøbunn vil bidra til bedret vannmiljø.

Metode:

På grunnlag av NGI's miljøundersøkelser, kunnskap om dybde- og strømningsforhold, samt beskrivelse av anleggsgjennomføringen, vurderes eventuell risiko for spredning av forurensede sedimenter. Konsekvenser for økologisk og kjemisk tilstand i vannet beskrives. Nødvendige avbøtende tiltak for å sikre at miljøtilstanden ikke forringes vurderes og beskrives. Oppfyllingsvolumer inklusive nødvendige motfyllinger må kartlegges og avklares som del av plan- og utredningsarbeidet. Krav til anleggs-gjennomføringen vurderes og evt. fastsettes i planbestemmelsene.

Analyse av masser for oppfylling

Bergarter/sprengstein som skal håndteres må kvalitetssikres med tilhørende miljørisikovurdering for massene som skal brukes. Risiko for spredning og virkninger av spredning av partikler og sprengstoffrester fra sprengstein må vurderes, herunder mengder av nitrogen. Metoder for oppsamling av plast (sprengtråder) fra steinmassene må utredes for å vurdere omfanget for bruk av lenser og siltgardin.

Metode:

Risiko for utslipp vurderes og konsekvensene som utslippene kan medføre for vannkvaliteten beskrives både i drifts- og anleggsfasen. Nødvendige avbøtende tiltak for å sikre at miljøtilstanden ikke forringes dokumenteres og beskrives.

5.2.4 Naturmangfold, jf. relevante bestemmelser i naturmangfoldloven

Temaet omfatter naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levegrunnlag, samt geologiske elementer. Temaer dekker både naturmiljø på land og i vann, herunder botanikk, dyre- og fugleliv. Det samme gjelder planområdets biologiske mangfold og variasjon av naturtypene, samt viktige økologiske sammenhenger med nøkkelfunksjoner for plante- og dyreliv. Fremmede arters trussel mot naturmangfoldet, og forslag til avbøtende tiltak for spredning av slike arter, skal vurderes under temaet naturmangfold.

Metode og utredningsbehov:

Viktige lokaliteter for biologisk mangfold, naturtypelokaliteter beskrives, kartfestes og verdivurderes. Det må i planarbeidet legges vekt på å bevare naturlige strandkantsoner. Eventuelle virkninger av anleggsarbeidene for naturverdier i sjø og på strand skal belyses, og avbøtende tiltak vurderes. Særlig gjelder dette plassering og utforming av anleggsvei.

5.2.5 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. I dette kan regnes både naturterreng og rekreasjonsareal i tettsteder.

Utredningsbehov og metode:

Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal vurdere planområdets verdi for nærmiljøet og friluftslivet. Tiltakets virkninger for beboerne ved, og brukerne av, det berørte området, vil være sentralt. I tillegg skal sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende og andre brukere av sjøen synliggjøres.

5.2.6 Kulturminner og kulturmiljø

Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner, det vil si kulturminner fra før 1537, nyere tids kulturminner og kulturmiljøer i planområdet. Kulturminner er knyttet til både bebyggelse og til automatisk fredete arealer og/eller objekter.

Metode:

Kjente kulturminner/kulturmiljøer skal beskrives og kartfestes og undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens § 9 oppfylles og eventuelle automatisk fredete kulturminner skal registreres.

5.2.7 Landskap og bybilde

Temaet landskapsbilde/bybilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og

hvordan disse påvirkes av et tiltak. Landskapsbilde omfatter omgivelsene uavhengig av grad av opparbeidelse og opplevelsesverdi. Temaet skal ta for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet og hvordan det oppleves fra omgivelsene (nær- og fjernvirkning).

Metode:

Det utarbeides en enkel landskapsanalyse supplert med bilder som beskriver dagens landskapskarakter innenfor planområdet. Tiltakets omfang/virkning på landskapet visualiseres ved typiske snitt og med 3D-illustrasjoner som sammenholdes med bilder av dagens situasjon. Det legges vekt på både nærvirkning og fjernvirkning av tiltaket og i forholdet til det overordnede landskapsbilde. Dersom det avdekkes betydelige negative konsekvenser skal avbøtende tiltak vurderes og beskrives.

6 KILDEHENVISNING

- Masseforvaltningsplan for Bærum, k-styre sak 05/18 (2018).
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen (2011)
- Reguleringsplan for E18 Lysaker- Ramstadsletta. Notat M-102 Deponier, Statens vegvesen 2016.
- Bane NOR, overordnet plan for massehåndtering (FRE 00-A-26330) (2018)
- NGI-rapport, teknisk notat (20170450-01-TN) (2018)
- Sandvika sjøfront, formannskaps sak 25/18 (2018)