

## Detaljregulering for Lakseberget

### Offentlig ettersyn 5.11. til 17.12.2020 – oppsummering av innkomne merknader med kommunedirektørens kommentar

Det kom inn 32 merknader.

#### **Resyme av merknadene med Kommunedirektørens kommentar:**

**1.NVE** fremmet innsigelse til planen på følgende grunnlag:

Fare for kvikkleireskred er ikke tilstrekkelig avklart, jf. sikkerhetskrav gitt i byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-3 – sikkerhet mot skred og NVEs veileder 7/2014 – Sikkerhet mot kvikkleireskred. Før NVE kan trekke innsigelsen, må det dokumenteres at sikkerhet mot kvikkleireskred er tilstrekkelig ivaretatt. Ved behov bidrar de gjerne med ytterligere veiledning slik at man får en løsning i saken.

**Kommunedirektørens kommentar:** Det er nyttet geoteknisk rådgiver i utredningsprosessen, NGI. Kommunedirektøren er i dialog med NVE omkring supplerende utredninger og vil fremskaffe disse. Kommunens fagkonsulent NGI opplyser at det er kommet ny veileder fra NVE siden desember, og den krever en uavhengig kontroll/gjennomgang.

Det har vært utfordrende for Kommunedirektøren å finne ledig rådgiverkompetanse innen Geoteknikk denne våren. NGI og Asplan Viak /Terraplan har nylig ferdigstilt supplerende dokumentasjon i tråd med NVE's krav. NVE har i brev av 20. mai frafalt innsigelsen.

**2.Bane Nor** sier at planområdet ikke berører Bane NORs infrastruktur eller eiendom direkte og de har derfor ingen konkrete merknader til planforslaget. På generelt grunnlag er de positive til at kommunen arbeider for å finne egnede områder for mottak av masser. Det er god dialog mellom kommunen og Ringeriksbanen (FRE16) om massehåndteringen i FRE16 prosjektet. De forutsetter at denne dialogen fortsetter.

**Kommunedirektørens kommentar:** Det legges opp til videre dialog med BaneNor.

**3. Statens vegvesen** sier at området berøres av planene for ny E18. Planene må derfor tilpasses både eksisterende og framtidig E18-planer. Det er nødvendig å definere hva som kan utføres før ny E18 er bygd ettersom det er uvisst når ny E18 kan stå klar. Bygging av flere store infrastrukturprosjekter i tunnel i årene framover medfører stort behov for lokale deponier. Oppfylling ved Lakseberget og for resten av Sandvika sjøfront er etter vår vurdering en god måte å bruke massene på.

**Kommunedirektørens kommentar:** Det ble avholdt møte 12. januar 2021 med Statens Vegvesen angående videre samhandling.

**4.Kystverket** sier at de er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. De minner om at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet krever tillatelse etter havne- og farvannsloven. Søknadsplikten etter havne- og farvannsloven er selvstendig og gjelder parallelt med eventuell søknadsplikt etter plan og bygningsloven. Eksempler på tiltak er utfylling og brygger.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til etterretning.

**5.Fiskeridirektoratet** sier at de i tidligere uttalelser har påpekt at det generelt er god grunn til å være skeptisk til utfylling og dumping av masser i sjø. De har også forutsatt at planens konsekvenser for marint biologisk mangfold blir vurdert fra faglig kvalifisert og uavhengig hold. Det fremgår av konsekvensutredningen at utfylling i sjø vil medføre negative konsekvenser for marine naturverdier dersom det ikke gjennomføres avbøtende tiltak. Dersom tiltak anbefaler de det minste på ca. 40-50 dekar. Det er utarbeidet en Restaureringsrapport hvor det vises til en rekke avbøtende og kompenserende tiltak. De finner det positivt at Bærum kommune benytter «ny kunnskap» og legger til rette for både reetablering og økning av biologisk mangfold i dette området. Fiskeridirektoratet finner det positivt at det i bestemmelse § 4.1 fremgår at sjøbunnen skal etableres for å muliggjøre et rikt biologisk mangfold av lokale arter. Etter deres vurdering bør det også fremgå at det ikke skal tillates mudring, dumping eller utfylling i sjø. De ber om at alle tiltak gjennomføres på en så skånsom måte som mulig, slik at omkringliggende miljø om mulig ikke påvirkes.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til etterretning.

**6.Fylkesmannen i Oslo Viken** mener utfyllingen og flytting av båthavnen vil ha nevneverdige negative virkninger på naturmiljøet i sjøen. Det må derfor gjennomføres avbøtende tiltak i utfyllingsfasen som utlegging av avskjærende siltgardin for å hindre nedslamming av spesielt ålegrasengen i øst. De ber om at ivaretagelse av naturverdier i størst mulig grad blir sikret juridisk gjennom utformingen av plankart og reguleringsbestemmelser. De viser til at mye av dokumentasjonskravene av stor betydning for naturmangfold er lagt til rammesøknaden. Det kan også være aktuelt at forslaget til miljøoppfølgingsplan som skal følge rammesøknaden, blir forelagt Fylkesmannen for kommentarer. De forutsetter at det utarbeides en miljørisikovurdering som dekker alle aspekter ved utfyllingsarbeidene. På bakgrunn av miljørisikovurderingen må det utarbeides en handlingsplan som beskriver hvilke tiltak som skal iverksettes for å redusere forurensning til vannmiljøet, samt tiltak for å begrense negative effekter på naturmangfold. Videre har de faglige merknader til planforslaget ut fra hensyn til friluftslivshensyn, forurensningsloven og miljøvennlige småbåthavner.

**Kommunedirektørens svar:** Fylkesmannen skal godkjenne søknad om tiltaket – utfylling i sjø før gjennomføring. Miljøoppfølgingsplanen kan forelegges Fylkesmannen for kommentar om ønskelig. Det vil bli vurdert om det skal utarbeides egen Handlingsplan for miljørisiko eller om disse forholdene dekkes av annen plan. Det legges opp til videre dialog med Fylkesmannen.

**7.Viken fylkeskommune** sier at planene bør ta høyde for mulige endringer i fremtidige planer for E18. Det er nødvendig å definere hva som kan utføres før ny E18 er bygd ettersom det er uvisst når ny E18 kan stå klar. Det er viktig at det under anleggsperioden tilrettelegges for gående og syklende. Trygg fremkomst for denne gruppen bør sikres gjennom rekkefølgekrav i planbestemmelsene. De forutsetter at kommunen tilser at planens bestemmelser sikrer at de nødvendige avbøtende og kompenserende tiltakene for marinbiologiske naturverdier blir iverksatt. De mener at tiltaket er i samsvar med vedtatt kommuneplan og gjeldende regionale planer.

**Kommunedirektørens kommentar:** Trygg atkomst for gående og syklende i anleggsperioden blir sikret gjennom ny rekkefølgebestemmelse i planen. Likedan vil bestemmelser som sikrer avbøtende og kompenserende tiltak for marinbiologiske naturverdier og vannmiljø bli lagt inn.

**8.Oslo kommune ved Fornebubaneprosjektet** sier at bygging av Fornebubanen vil generere et stort masseoverskudd, hovedsakelig steinmasser, men også en del løsmasser. Steinmassene er ikke av en slik kvalitet at de kan brukes til underbygning i sportraseen, men vil være godt egnet til utfylling, som det planlegges her. Massene er en ressurs, som helst bør finne lokal anvendelse for å unngå en lang og lite miljøvennlig transport. Etablering av et utvidet friluftsområde ved Lakseberget fremstår som et godt prosjekt. De kan levere masser til dette prosjektet i den tiden de driver selve tunnelen, i hovedsak i tiden 2021-2025, de første to årene fra tunneldriften i Bærum og senere fra tunneldriften videre mot Majorstuen.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til etterretning.

**9.Naturvernforbundet** kan ikke se at det er noe å bevare på landsiden av Lakseberget. De synes det vil være fint med en forbedret sti - en kyststi - langsmed veien og fjorden mellom Sandvika og Sjøholmen basert på overskuddsmasser fra infrastrukturarbeider i nærheten. Slik sett er en utfylling en ypperlig mulighet til å forbedre tilgjengeligheten fjordlans. De er imidlertid bekymret dersom utfyllingen blir overdimensjonert utover i bukta. Det må fortsatt være en seilingsled inn mot stor brygge på indre del av østsiden av Kadettangen. Her bør det opprettes noen gjestebrygger i bukta innenfor. Utfyllingen må ikke gå ut over antall båtplasser slik at presset på slike vil øke andre steder i Vestfjorden. Da forskyver man bare et

miljøproblem til andre steder, som trolig er mer verdifulle. Vi er bekymret for eventuell oppvirvling av giftig bunnslam i forbindelse med utfyllingen. Tilførte masser må ikke ha sprengstein med plast og kruttrester. En måte å unngå dette på er å spyle fyllmassene før de legges ut, slik NaturRestaurering foreslår (rapport av 29.1.2020). Ålegressenger er en viktig naturtype for fiskeyngel. Det er spesielt viktig at ålegressengen i øst tas vare på, og at utfyllingen utføres på en slik måte at den ikke slammes ned eller overlegges med steinmasser. De er litt usikre på om landsiden av Sjøholmen er med i planen eller ikke da både Sjøholmen og indre deler av Solviksbukta er med på kartet med rødstiplet omriss i høringsdokumentet, men ikke i plankartet. Også bløtbunnsområdet på utsiden av Sjøholmen står oppført som lokalt viktig og upåvirket av båthavnen. Det er også dette området som av NaturRestaurering er oppgitt som område med «stor verdi» (deres delområde 2 (Fig. 11)) – se også ovenfor vedrørende ålegressengen. Alt dette må bevares som det er.

**Kommunedirektørens kommentar:** Landområdene av Sjøholmen er ikke del av planområdet, men det ligger hensynssone for midlertidig rigg- og anleggsområde fra Sandviksveien via Blommenholm båtforening (sydøst for Sjøholmen) fram til kaifront. Dette gir adgang til å opparbeide midlertidig anleggsatkomst. Til oppstartvarsel ble det vist et større planområde da omfang var mer usikkert.

**10. Bærum Sportsfiskere** mener utfylling i dette området må begrenses. Blir det utfylling må det minste alternativet velges. For Bærum Sportsfiskere er det viktig at ikke bunnforholdene forringes. Områder med ålegress bør utvides da dette er viktige oppvekstområder for blant annet torskeyngel. De mener at boligbygging og havn for småbåter bidrar til å privatisere området og at dette ikke er forenelig med allmenn bruk. Strandlinjen må være tilgjengelig for allmenheten til bading og fiske. Det må etableres et system for kontroll av fyllmassene.

**Kommunedirektørens kommentar:** Dette er gode innspill som tas med i videre prosess.

**11. Henie Onstad Kunstsenter** følger utviklingen av Sandvika sjøfront med stor interesse og vil argumentere for planene ved at ambisjonene om en tidlig realisering av en sammenhengende kyststi er viktig med tanke på å styrke eksisterende kvaliteter i området. Dette må sees i sammenheng med den totale utviklingen av Sandvika sjøfront. Kunstsenteret på Høvikodden er allerede en viktig destinasjon, og kan i større grad innlemmes som en integrert del av opplevelsene i Sandvika og Bærum for øvrig. I arbeidet med utviklingen av de grønne, blå og kulturelle verdiene i Sandvika sjøfront kan parken og Høvikodden i større grad befestes med sine kvaliteter som rekreasjons- friluft- og kulturområde.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til etterretning.

**12. Blommenholm Vel** sier at de i likhet med beboerne ved Lakseberget ser planene for utfylling ved Lakseberget som et skritt i riktig retning. Rekreasjonsområdet mellom

Sjøholmen og Båtforeningen inneholder bl.a. kyststi og er et mye brukt tur- og rekreasjonsområde, spesielt for ungdommer som her har funnet et hyggelig samlingspunkt. De etterlyser en tidsplan for tiltaket og at anleggsperioden gjøres så kort som mulig. Det må tas hensyn til myke trafikanter ved etableringen av anleggsvei via Blommenholm Båtforening. Bruk av lekter fra en utskipningskai på Fornebu for masser fra Fornehubanen vil etter vellets mening sterkt redusere transportbehovet på anleggsveien via båtforeningen og redusere klimagassutslipp og gi minst mulig belastning på veinettet i Bærum. De ber om at det innføres tiltak for støv- og støybegrensning i anleggsperioden. De vil anmode om at en utfylling på 40 dekar vedtas fremfor alternativet på 60 dekar. De frykter at mangel på nye parkeringsplasser vil føre til mye fremmedparkering i villaveiene i deres område. Kvaliteten på utfyllingsområdet ved Kadettangen kan være en rettesnor for utfylling Lakseberget.

**Kommunedirektørens kommentar:** Dette er gode innspill som tas med i videre prosess.

**13.Sandvika Vel** er i utgangspunktet positive til utfylling i Lakseberget, men har ønske om at miljøet blir tatt hensyn til og livet i fjorden ikke blir skadet. Det er ønskelig at eventuell bebyggelse ikke blir høyere en 3 etasjer og må være blanding av boliger, næring/cafeer som er servicetilbud. De mener at hele området bør utarbeides som rekreasjonsområde og blir publikumsvennlig og at båthavnen blir flyttet lengre ut i Sandviksbukta. De sier også at gode turmuligheter fra Kjørbo til Høvikodden er viktige for helheten.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til etterretning.

**14.Blommenholm båtforening** (BBF) sier at siden reguleringsplanen har lagt opp til at «*det anlegges midlertidig kjøreatkomst i anleggsperioden fra Sandviksveien ved innkjørselen til Blommenholm båtforening*» betyr det i praksis at det ikke er mulig å nå Blommenholm båtforening til fots eller på sykkel uten å krysse den midlertidige anleggsveien. Det betyr også at barn og unge som i dag benytter seg av muligheten til å bade på foreningens område på Blommenholm Båtforeningens arealer dermed mister en trygg tilgang til badeområdet så lenge den midlertidige anleggsveien benyttes.

Medlemmene vil få en betydelig ulempe pga. den midlertidige anleggsveien da muligheten til å komme til og fra området til fots eller med sykkel vil være forbundet med trafikkrisiko. Den midlertidige anleggsveien vil også gi en begrensning av båtforeningens kapasitet til vinteropplag på land da anleggsveien delvis er lagt over båtforeningens selveide grunn. De antar også at anleggsveien vil medføre støvproblem for båtene som står i vinteropplag på land.

De oppfatter at kommunen per i dag ikke har oversikt over hvor lenge det vil være behov for den midlertidige anleggsveien. Det mest forsiktede anslaget er på to år. Dette er en stor ulempe og belastning for medlemmene, for nærmiljøet. De har tidligere etterlyst at kommunen søker en løsning der atkomsten for anleggstrafikken skjer over kommunens egen grunn. Dette er fremdeles deres henstilling til kommunen da de mener at ulempene med

den foreslåtte atkomstveien er for store og at de rammer et helt lokalmiljø hardt. Dersom det ikke lar seg gjøre å finne en annen trase for anleggsveien, ber de om at behovet for anleggsveien begrenses mest mulig, både i form av en mer begrenset utfylling av Lakseberget og en utstrakt bruk av transport ved hjelp av lekter fra andre utskipningssteder i Bærum.

**Kommunedirektørens kommentar:** Ulemper er ikke til å unngå, men det vil bli iverksatt tiltak for å minimere disse ved god merking og fartsreducerende tiltak. Det er ønskelig med mest mulig inntransport av masser fra lekter sjøveien. Det må inngås en avtale med BBF for bruken av deres arealer og med en kompensasjon for ulemper.

**15. Brukerrådet for fisk** sier at på bakgrunn av deres kunnskap om anadrom fisk generelt og deres bruk av området som er foreslått utfyllt, er de svært skeptisk til utfylling av sprengstein i sjø. Ingen kan sikkert si noe om konsekvensene for anadrom og katadrom fisk (laks, sjøørret, havniøye og ål) på kort og lang sikt av utfyllingen, uansett hvordan denne utformes. De mener at et føre- var- prinsipp bør benyttes i denne saken, og benytte alternative løsninger for å bruke massene. Siste tilgjengelige kunnskap sier at situasjonen for vannkvalitet i fjorden er alarmerende på alle fronter. Havforskningsinstituttet slår fast at fjorden er nesten tom for torsk. De vet at tilslamming av sjøbunn med finstoff/partikler fra elver og bekker er vesentlige årsaker til at livet i fjorden reduseres og endres. Den totale belastningen fra alle små og store utfyllingsprosjekter rundt hele fjorden må også tas med i dette bildet som sannsynlige årsaker. Derfor mener de det er svært lite ønskelig å sette i gang en ny stor utfylling på Lakseberget. Det er rett og slett en altfor stor risiko for at man gjør for stor skade på økosystemet. Alle utfyllinger er irreversible, og selv om man etablerer siltgardin/ lenser og andre avbøtende tiltak i anleggsfasen vil det alltid oppstå situasjoner som vil gå ut over naturen/vannkvaliteten, mener de.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til etterretning. Avbøtende og kompenserende tiltak skal gjennomføres som del av prosjektet.

**16. Sandvika Byutvikling – Sandvikas gård- og grunneierforening** støtter i utgangspunktet planene om en viss utfylling av Sandviksbukta. De tror at en slik utfylling, etablert med utstrakt hensyn til miljøet i og rundt bukta, vil kunne tilføre Sandvika en viktig ressurs for videre utvikling av byen. En viktig forutsetning er imidlertid at dette gjennomføres som et ledd i byggingen av ny E18-tunell under Sandvika og rivning av dagens motorveibru. En fylling med masser fra andre prosjekter som vil kunne medføre skjemmende deponier i en årrekke fremover, finner de ikke forenlig med det bildet vi ønsker å skape av byen vår.

Når det gjelder bruken av en utvidelse på sjøsiden, finner de at en moderat utnyttelse til boliger og næring relatert til den beliggenheten denne lille bydelen vil få, vil være fornuftig.

Den planlagte avlastnings- / reserveveien for E18-tunellen vil nødvendigvis måtte legges her, men den bør kunne legges i kulvert og ikke i dagen. Det bør dessuten være unødvendig å bygge en større vei med mange felt. For øvrig mener de at området ikke bør tilrettelegges

for rekreasjon / fritid annet enn gode sykkel- og gangveier som vil kunne knytte byen tettere til Sjøholmen og videre til Høvikodden med Henie-Onstad senteret.

Sandvikas nære rekreasjonsbehov mener de blir godt dekket av den utvidede Kadettangen og Kalvøya. Som Sandvikas gård- og grunneierforening er Sandvika Byutvikling opptatt av den videre utvikling av byen skjer i tett samarbeid med dem. Dette gjelder også den videre utvikling på sjøsiden. En velfungerende by krever en god balanse mellom bolig og næring med kultur og opplevelser som skaper spennende og attraktive miljøer på torg og i gater.

**Kommunedirektørens kommentar:** Det legges til grunn at Sandvikas befolkning skal vokse og behovet for nye friluft- og rekreasjonsområder er stort. Sommerens bruk av Kadettangen Fjordpark viser dette. Det legges til grunn en så kort anleggsperiode som mulig. Dette avhenger imidlertid av tilgang på masser og transportløsning. Forholdene omkring lokalveien i forbindelse med E18-tunnelen vil bli håndtert gjennom andre reguleringsplaner.

**17.Lakseberget båtforening** oppgir at deres marina omfatter 710 båtplasser fordelt på 13 flytebrygger og 22 bøyeplasser samt andre fasiliteter som klubbhus/servicebygg, toalett, lagerhall under E-18, lagerkontainer og avfallskontainer. Forsiktig estimat på markedsverdi av båt- og bøyeplassene er 150-200 millioner kroner.

De påpeker at etter planoppstart i februar 2020 er reguleringsforslaget endret fra Lakseberget utfyllingsområde til Lakseberget friluftsområde. Det er en vesentlig realitetsendring som er foretatt, uten noen forutgående forvaltningsrettslig varsel eller uttalt grunnlag. Endringen innebærer at området heretter skal være for allmennhetens bruk og er ikke samsvar med kommunens langsiktige målsetning, bl.a. om boligformål i sjøfronten.

De spør når kommunen tenker seg at flytting av båthavnen skal igangsettes? Det er helt nødvendig for dem at det gis et tidsperspektiv fordi det foreligger ingen utredning eller konsekvensanalyse for midlertidig plassering under anleggsperioden eller for den permanente plasseringen av båthavnen. Det er uakseptabelt at man skal vente med dette til igangsettelse av tiltaket.

Masseutfyllingen skal skje via omlasting ved Sjøholmen. Hvordan tenker kommunen at båtforeningen skal få tilgang og parkering under anleggsperioden? Båtforeningen har helt siden varsel om planprogram 28.02.2019 søkt en dialog med kommunen for å forberede flyttingen. Etter snart 2 år er intet gjort utover at kommunen har «... sett på mulige relokaliseringer ved å utvide andre eksisterende småbåthavner i nærheten og mulig ledige båtplasser i Asker.» De ber opplyst om det i så fall er en berettiget frykt for at båtforeningen står foran en ekspropriasjon.

Det er åpenbare mangler ved detaljreguleringen og tilsidesettelse av eiendomsrett.

Under paragraf 5.2.1 Flytting av dagens småbåthavn står det:

*Det må lages en egen utredning der man ser på aktuelle erstatningsområder for de ca. 700 båtplassene som ligger ved Lakseberget i dag. Utredningen må deles inn i plassering av båter*

*både i anleggsfasen og en permanent plassering. Særlige forhold som omkringliggende arealbruk, eiendomsforhold på land, adkomstmuligheter og opplagsmuligheter må utredes. I hvilken grad strandsonens økosystem og allmenne tilgjengelighet vil berøres, er også viktige aspekter som må kartlegges ved de ulike alternativene.*

Det påpekes også at det er behov for tilkomstveier for nødetater, bevegelsehemmede mm. De ber om at det åpnes for etablering av molo som erstatning for flytebyggene for å åpne for flere brukergrupper.

**Kommunedirektørens kommentar:** Nærmere avklaringer med Lakseberget båtforening vil skje parallelt med utvikling av prosjektet. Det har vært jevnlig muntlig kontakt med foreningen gjennom de siste årene, der blant annet alternative løsninger for «dekomponering» av småbåthavnen har vært diskutert. Flere muligheter er under utredning, og vil også kunne avhjelpe parkingsutfordringene noe.

**18. Bærum Kajakklubb** ble stiftet i 1935 og har holdt til ved Sandviksbukta i alle de 85 årene som klubben har eksistert. Klubben har hatt tilhold på Kadettangen, Danmark og sist Kalvøya i snart 50 år hvor vi deler garderober og klubblokaler i Båtsportens Hus med Bærum Roklubb. Som idrettsklubb med aktivitet på vann trenger de tilgang til trygge, skjermede og rolige vannområder, spesielt for våre unge aktive utøvere. Båttrafikken i skjærgården utenfor Sandvika har økt betydelig opp gjennom årene. Padlere er sjøens myke trafikanter og et møte med en motorbåt kan bli fatalt. Innledningsvis ønsker de å påpeke at store småbåthavner ikke bidrar til økt tilgjengelighet til vannrommet, annet enn for fritidsbåtene.

Deres primære innspill er at helst hele og i alle fall så store deler av småbåthavna som mulig tas ut av planforslaget, og at hele vannområdet utenfor utfyllingen reguleres til friluftsområde for sjø og vassdrag. Planforslaget vil øke presset på den tryggeste og viktigste delen av regattabanen. Eksisterende regulerte regattabane nevnes som en rammebetingelse i planbeskrivelsen, men omtales ikke i utredning eller plan som et forhold med betydning for planområdet, eller som et forhold planområdet må ta hensyn til.

Konsekvensutredningen mangler en vurdering av hvordan eksisterende aktiviteter i vannrommet blir berørt av planen. Eventuelle avbøtende tiltak bør vurderes. De har flere bemerkninger til reguleringsplanen og underliggende dokumenter. Dette gjelder både i anleggsfasen og driftsfasen, forstår de ikke hvordan utreder har kommet til at opplevelseskvaliteter og bruk av området forventes å opprettholdes, når man plasserer en småbåthavn helt inntil en regattabane for padling og roing.

Dersom det ikke er mulig å fjerne småbåthavna ber de om at planforslaget kan legge til rette for at det kan etableres en skjerming av regattabanen. For eksempel kan man tilføye en setning i planbestemmelsene §4.1 som åpner for dette. Helt konkret kan dette være en flytebrygge som ligger vinkelrett på utstikkerne fra land som skjermer og forhindrer småbåter fra å legge rett ut på kryssende kurs med robanen.

**Kommunedirektørens kommentar:** Kajakklubben kommer med gode innspill som tas med i det videre arbeidet.

**19. Bærum Roklubb** sier at de er en sentral idrettsklubb som har eksistert i Sandviksbukta siden 1917. Mellom Kalvøya og Kadettangen har Bærum Roklubb en regulert robane som strekker seg 2000 meter fra Sjøholmen til Slependsenna (jf. reguleringsplan for Kadettangen). De ønsker absolutt ikke å bli presset bort, etter over 100 års aktivitet og idretts glede i Sandviksbukta. Eksisterende regulerte robane nevnes i planbeskrivelsen, men planforslaget forholder seg ikke til robanen som en tilgrensende aktivitet. Flytting av båthavnen Lakseberget medfører sterk økning i båttrafikken i det mest skjermede vannrommet i Sandviksbukta.

Uten en skjerming av robanen vil all båttrafikk ut og inn av havnen gå rett ut i robanen, på samme måte vil all yrkesbåttrafikk til/fra havnen innerst i Sandviksbukta føres ut i robanen syd/vest for den regulerte leden. Dette vil skape mange uoversiktlige og farlige krysningspunkter og vil forhindre muligheten til å stenge robanen under regattaer. Helt konkret anmoder de om at det i formåls grensen mellom felt S og robanen må reguleres inn en skjerming av robanen (altså den del av felt oFS som ligger mellom felt S og robanen). I reguleringsplanen må derfor felt oFS mellom robanen og felt S defineres som en hensynssone! Felt S bør dessuten utformes slik at all båttrafikk på en praktisk måte naturlig vil benytte leden til kryssing av robanen. I praksis kan hensynssonen eksempelvis innebære å etablere fysisk hinder som en flytebrygge vinkelrett på utstikkerne fra land som forhindrer fritidsbåter fra å legge rett ut på kryssende kurs med robanen.

De mener videre at planforslagets arealavgrensning må utvides slik at robanens areal i Sandviksbukta frem til Kalvøybrua medtas i planforslaget. Planforslaget for Lakseberget må i det utvidede planområdet innta følgende tre forhold:

1. Fastsette den faktiske ledens kryssing av robanen, som også hensyntar trafikken inn og ut av Sandviksbukta for yrkesbåttrafikken.
2. Innføre et avbøtende tiltak for robanen med å stenge Kalvøybrua for alle motorbåter. Bærum Roklubb vil anmode om unntak for følge-/sikringsbåt knyttet til trening og konkurranse for idrettsaktiviteter.
3. Innta i reguleringsbestemmelsene at robanen kan markeres permanent med faste bøyestrek/baneinndeling i hele strekket fra båtleden i felt F6 til båtleden i felt F11 (jf. reguleringsplan for Kadettangen, plannummer 1980008).

**Kommunedirektørens kommentar:** Roklubben kommer med gode innspill som tas med i det videre arbeidet. Utvidelse av reguleringsområdet er lite hensiktsmessig, men forholdene for robanen kan eventuelt håndteres i forbindelse med revisjonen av kommuneplanen.

**20. Fortidsminneforeningen** sier at fra sin opprinnelse har Sandvika som strandsted og småby ved fjorden hatt sin identitet og historiske utvikling bygget på den tette kontakt med

sjøen. Dette har vært stedets fremste kjennetegn, som ble påført ubotelig skade da motorveien ble lagt som en sperre mellom byen og sjøen.

E18 i tunnel på denne strekningen gir en unik mulighet til å gjenreise den historiske sammenknytningen mellom byen og sjøen, i tillegg til den overveldende miljøgevinst. Derfor er knapt noe annet tiltak viktigere for Sandvika enn at den nåværende motorveitraseen fjernes helt, også som avlastingsvei, og at Sandviksveien anvendes som tilstrekkelig lokalvei og samlevei på strekningen.

Vedlikehold av tunnelen må kunne gjennomføres ved å styre to-veis trafikk i ett løp uten at dette påvirker det lokale veinettet, og slik det gjøres blant annet på E16 mot Hønefoss og for E18 Fjellinjen i Oslo.

Det henvises til *Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)*. Det vil være i strid med de ovenfor siterte rikspolitiske retningslinjene for forvaltning og planlegging i strandsonen å legge en ny samlevei mot sjøen mellom Sandvika og Sjøholmen, når tunnelen under Sandvika realiseres. Vi viser til at Bærum kommune gjennom byveksttalen har forpliktet seg til at biltrafikken ikke skal øke, og at transport fortrinnsvis skal skje som kollektivtransport, sykkel eller gange.

Bærum lokallag i Fortidsminneforeningen vil derfor anbefale en reparasjon av strandsonen langs Lakseberget som vil innebære attraktive arealer med plass for friluftsliv, kyststi og sykkelvei. Det bør tilrettelegges for bading med brygger og strand. Den lille øya Danmark hadde tidligere badehus, og det kan med fordel lages en liten gangbro dit. Med dette grepet vil Sandviksbuktens areal bevares som en bukt og støtte oppunder det bevaringsverdige kulturmiljøet fra Malmskrivergården i vest til Sjøholmen i øst.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til orientering.

**21. Asker og Bærum Historielag** mener Sandviksbukta er et kulturhistorisk miljø og en viktig del av Sandvikas identitet som må skjermes. Bukta er en meget viktig del av Bærumshistorie. Allerede fra 1600-tallet var den en viktig utskipningshavn for kalk og trelast, samt lossing av malm til Bærum Verk. Malmskrivergården bygget ca. 1640 og Sandvikas eldste hus, ble snart fulgt av annen bebyggelse bl.a. et gjestgiveri. Dette utgjør en del av Sandvikas historie og identitet som ikke bør forstyrres eller ødelegges av tiltak på sjøsiden. Ethvert inngrep må utføres med den største skånsomhet.

Det er i alles interesser at motorveibrua som i dag både visuelt og miljømessig ødelegger Sandviksbukta må fjernes. De forstår også den nye veitunnelen under Sandvika vil kreve en avlastningsvei, men dette bør kunne gjennomføres uten bygging av en større flerfeltsvei. Dagens Operatunell i Oslo har med sine to tre felts løp samme standard som den fremtidige Sandvikstunell vil få. Vedlikehold og ulykker løses der ved at man stenger det aktuelle løpet og leder trafikken gjennom det andre. Dette må kunne gjøres her også slik at en seksfelts avlastning vil være unødvendig. I praksis bør dette medføre at en større utfylling av Sandviksbukta vil være unødvendig.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til orientering.

**22.Arne Axelsen, Vesleveien 8** sier at Oslofjorden er under sterkt press. Ved utfyllingsprosjektet på Lakseberget får Bærum solgt en masse stein og blir kvitt et transport- og deponiproblem. Dette er den gamle kampen mellom økonomi og komfort mot miljøhensyn, hvor miljøet alt for ofte taper. Forurensningen øker og fjordens areal minker. Ble prosjektet Kadettangen konsekvensanalysert mht. til miljø?

**Kommunedirektørens kommentar:** Det er utført konsekvensutredning for dette tiltaket.

**23.Susanne Westgård og Johan Sandberg, Anthon Walles Vei 16B** sier at de har jobbet og bodd ved Sandviksåsen i mer en 12 år, og har en sterk relasjon til hele Sandviksbukta. De ser nå med stor uro på planene om å fylle ut hele området foran eiendommen med grus og stein. Det snakkes om opptil 800.000 kubikk masser, som er betydelig mer enn hele Kadettangen. Det er etter deres mening altfor store volumer og vil skape et altfor stort inngrep i naturen og framfor alt skade det fantastiske vannspeilet som Sandvika har langs sjøfronten. Det er ikke akseptabelt at et så stort inngrep gjøres på grunn av at man ønsker å få betalt for å ta imot masser fra andre byggeprosjekter i kommunen.

Det absolutt viktigste i den perfekte sjøfronten er at vannspeilet påvirkes så lite som mulig, og absolutt ikke forsvinner og blir en stor flat overflate, uansett om det blir trær, busker eller gress oppå. Det må bli kanaler med broer, og større vannspeil også innenfor den overflaten som fylles ut, sånn at man får følelsen av å befinne seg på en marina ute på vannet mer enn på land i nærheten av sjøen. Laksebergets sjøfront kan fint ha lav bebyggelse med restauranter, servering og integrert båtliv. Og absolutt ikke høye blokker eller leiligheter med mer enn 1-2 etasjer. Laksebergets sjøfront kan bli helt fantastisk hvis den blir profesjonelt designet, med inspirasjon fra Florida, Søreuropa, Australia etc. der restauranter, båter, brygger, butikker, og vannoverflate er integrert i harmoni.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til orientering.

**24.For beboerne ved Lakseberget ved Christine Munch Torgeir Oma** som sier at forslaget som foreligger for Lakseberget er et skritt i riktig retning fra det som var planen da planprogrammet ble vedtatt i februar 2019. De legger særlig merke til at utfylling bare planlegges øst for Danmark, slik at bukta nedenfor Malmskrivergården blir som den er. De har likevel noen merknader til forslaget. I planbeskrivelsen legges det vekt på reetablering av naturmangfoldet i Sandviksbukta. For dem som er amatører når det gjelder naturforvaltning, er det ikke åpenbart logisk at det å fylle en million kubikkmeter stein i Sandviksbukta er et godt bidrag til å reetablere naturmangfoldet her.

De kan ikke se at gangforbindelser mellom en eventuell utfylling og eksisterende boligområde nær Lakseberget er nevnt spesifikt i detaljreguleringen. De ønsker å tydeliggjøre at tverrforbindelser til eksisterende bebyggelse er viktig.

De mener det oppstår uklarheter når det i planbeskrivelsen står at en eventuell utfylling bare skal brukes til friluftsområde samtidig som det andre steder i saken står at bebyggelse kan være aktuelt på lang sikt. Det foreligger få konkrete tidslinjer.

De frykter mye fremmedparkering i de nærmeste villaveiene da det ikke planlegges nye biloppstillingsplasser.

De er svært misfornøyde med medvirkningsprosessen og mener det ikke har vært reell medvirkning da møter enten har vært annonsert utilstrekkelig eller ikke vært avholdt. De mener forslaget har forbedringsmuligheter, særlig når det gjelder omfanget av en eventuell utfylling og bruken av den på lang sikt.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til orientering. Tverrforbindelse fra boligområdene i Sandviksåsen og til sjøfronten må vurderes nærmere i reguleringsarbeidet for E18.

**25. Jan Lædre** sier at havnebassenget mellom Sandviksåsen og Kalvøya i dag har en naturlig utforming som gir en viss avstand mellom fastlandet og øyriket utenfor. På samme måte som Statens vegvesen foretar trafikk- og konsekvensanalyser av alle utbyggingstiltak på land, kan han ikke se at det er foretatt noe slikt for trafikken i havnebassenget. Havnebassenget må ha en tilstrekkelig størrelse for trygt å fange opp den båttrafikk som følger av antallet båtplasser, skipstrafikk for øvrig, kajaker og robåter, samt badende. Havnebassenget skal også tilby rent og helsebringende badevann til alle badende på Kadettangen og de andre tilliggende badesteder. For å ivareta dette bør havnebassenget ha en tilstrekkelig størrelse, ha tilstrekkelig med vannsirkulasjon og være fritt for forurensningskilder, slik at badevannet har en trygg, god og helsebringende kvalitet. Han ber om at begge disse forhold konsekvensutredes før det gjøres videre vedtak i saken.

**Kommunedirektørens kommentar:** Den foreslåtte utfylling vil ikke påvirke vannkvaliteten i havnebassenget etter at prosjektet er gjennomført.

**26. Kjell Hammershaug**, oppfatter at ca. 100 000 lastebillass med stein som er forurenset må til for å utvide Sandvika. Han er meget bekymret over planene, og ber om at forslaget skrinlegges. Barn går neppe en god naturfremtid i møte. På den positive siden må nevnes at kommunen har laget en fyldig utredning.

Han håper Fylkesmannen og Naturforeningene kan sette en stopper for prosjektet. Se spesielt opp for at utfylling vil drepe noen hundre flyndrer, flere hundre ulker, noen tusen berggylt og kutling, noen tusen små krabber, noen titalls skjell og enorme mengder mark og snegler. Disse har alle litt for liten hjerne til å flykte, men verken Bærum kommune eller andre kommuner har rett til å drepe 5-10000 ulike individer. Det vil være tragisk dersom kommunen ødelegger det lille som er av ålegress her. Forurensningen fra båt havnen er svært stor. Laks og sjøørret vil helt forsvinne fra området etter en utfylling. Det som blir igjen av plass ved Lakseberget, er altfor lite.

Det er nok riktig å gjette at Statens vegvesen er ansvarlig for veier og tunneller i Oslo og Bærum. Statens Vegvesen er best i verden på å lure kommuner og fylker med sine prosjekter. Statens Vegvesen garanterte rene masser før arbeidet startet på Kadettangen. Det viste seg etter få dagers fylling at flere tonn med støv fikk flyte rundt i Sandviksbassenget. Flere titusener stein var forurenset av sprengningsmateriale. Steinene ligger der fortsatt og forurenses. Men de som kun tenker sommerbading, fikk en fin strand.

Plast, plastslanger og sprengtråder skulle ikke nå Kadettangen, iflg. Statens Vegvesen. Fra første dag så turgåere og fiskere at små og store sprengtråder fulgte med strømmene i ulike retninger. Statens vegvesen organiserte lenser og dagbåt med mannskap som skulle fange opp dette.

**Kommunedirektørens kommentar:** Utfyllingen ved Kadettangen ga mye erfaring som skal sikre at prosjektet ved Lakseberget unngår hendelser som er beskrevet.

**27.Morten Parmo** er formann i Sameiet Sandviksveien 128 og nabo til Sjøholmen. Han sier at planene med utfylling av Lakseberget er fine og området kommer til å bli veldig bra. Men transport av masse forbi Blommenholm båtforening og depot av fyllmasse må ikke legges til Sjøholmen. Ny vei og transport av masse vil være svært belastende for oss som naboer. Dertil vil friluftsområdet og Sjøholmen som kunst- og kultursenter bli betydelig forringet i anleggsperioden. Transport og depot for utfylling kan med fordel utføres til og fra Kadettangen som ved tidligere utfyllingsarbeider. Lett tilgang for biler og egnet kaianlegg er allerede til stede der.

**Kommunedirektørens kommentar:** Utfyllingen ønskes i størst mulig grad å gjennomføres med lekter som kommer sjøveien. Anleggsperioden vil medføre transport og ulemper for omgivelsene.

**28. Ole Jørgen Steen** støtter uttalelsen fra Brukerrådet for fisk fullt ut.

**29.Dyrvik arkitekter for Johs. Hansen Eiendom Sandvika AS** som er grunneier av Finstadkvartalet sier at de støtter kommunens anbefalinger i Stedsanalysen Sandvika fra september 2020. For å oppnå dette er flere tiltak nødvendig; Det må legges vekt på løsninger som gir minst mulig belastning på avlastingsvei/lokalvei. Lokalvei må legges i kulvert mellom Sandvika øst og sjøen slik at veien ikke er til sjenanse i forhold til støy, gang- eller sykkeltrafikk. Det må opprettes en naturlig sammenheng mellom Malmskrivergården og Sandviksbukta slik at eventuelle utfyllinger, veiløsninger eller ny bebyggelse ikke er til hinder for dette.

**Kommunedirektørens kommentar:** Ny lokalvei håndteres i forbindelse med E18-reguleringen

**30. Sameiet Sandviksveien 124** sier at deres sameie ligger langs G/S Sandviksveien, som nærmeste nabo til Blommenholm Båtforening. Ved transport av steinmasser inn, over Båtforeningens areal, vil det oppstå betydelige konflikter, basert på bruk av dagens veisystem.

De ber om at det lages, en mer trafiksikker løsning. Veien inn på området, er så smal at knapt to personbiler kan møtes, samt at gang og sykkelveien er svært meget brukt, så mange farlige situasjoner lett oppstår. Ut fra planene vil det være, et meget stort antall lastebillass, som er nødvendig for å få inn steinmassene.

Dette vil gi deres sameie betydelige ulemper med støv og støy, som ikke kan aksepteres. Det må etableres avbøtende tiltak. De forutsetter at det i trafikkområdet foran dem bygges skjermvegger på begge sider av kjøreveien.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tiltak for å begrense støy og støv vil bli iverksatt. Utfyllingen ønskes i størst mulig grad å gjennomføres med lekter som kommer sjøveien. Anleggsperioden vil medføre transport og ulemper for omgivelsene.

**31. Oslofjordens friluftsråd** sier at Sandviksområdet er et populært og attraktivt boområde. Gjennom nye boligprosjekter er det de siste tiårene tilrettelagt for en stadig økende befolkning. OF mener derfor at det er viktig å legge til rette for flere lokale og sjønære rekreasjonsområder og parker i Sandvikas nærområde, og ikke minst med en gjennomgående kyststi langs sjøfronten.

Om en skal fylle arealer ut i sjø ved Lakseberget bør disse arealene i sin helhet og for all framtid forbli grønt- og rekreasjonsområder. En framtidig boligutbygging i området bør unngås.

En omlegging av dagens E18 vil ta tid og det er derfor viktig at en kjapt får på plass avbøtende tiltak i form av støydemping/-støyskjermer når det nye friluftsområdet er etablert. I dag preger og skjemmer støyen fra E18 helt ut til Oustøya.

Det er skissert et alternativ med 40 dekar utfylling og et mer omfattende forslag på 50-60 dekar. OF vil anbefale at en legger minimumsforslaget til grunn for videre planlegging. Vi anser at dette på en bedre måte vil ivareta dagens ro- og padlebane i området og ikke minst sikkerheten knyttet til bruken av denne.

**Kommunedirektørens kommentar:** Tas til orientering

**32. Natur – og Idrettsavdeling Bærum kommune** sier materialet mangler en vurdering av de kartlagte naturverdiene etter naturmangfoldlovens §§ 8-12, jf. naturmangfoldlovens § 7. De mener utfylling ved Lakseberget kan bli et demonstrasjonsprosjekt for økologisk kompensasjon og naturrestaurering. Utfylling av masser i perioden med oppgang av gytemoden laksefisk, dvs 1/8-1/11, må avklares med fagkompetanse i Natur og idrett. **Til § 2.5 Utomhusplan:**

Det må stilles krav til at plantebruken består av stedege arter som ikke utgjør trussel for naturmangfoldet. Det må ikke benyttes arter fra fremmedartslista. Utomhusplanen skal blant annet vise: Istandsetting av rigg og anleggsområder, herunder restaurering av kartlagte naturtyper på land dersom disse er berørt.

**Til § 5.1 Bestemmelser til bestemmelsesområder** Bestemmelsesområde #1 ligger innenfor kartlagt marin naturtype Bløtbunnsområder i strandsonen, områdenavn Høvik og nye kartlagte naturtyper i rapport fra Naturrestaurering 2020. Det må utredes hvilke konsekvenser dette har for naturtypen og om det kan gjøres tiltak for å unngå skade på naturtypen.

**Kommunedirektørens kommentar:** Flere av nevnte forhold er ivaretatt gjennom planens reguleringsbestemmelser samt i løsningsforslag fra LPO. Omfang av kartlegging her er stort. Det er mange gode forslag her som vil bli fulgt opp i videre prosesser i dialog med Statsforvalter.

Det er i bestemmelsene stilt krav til Miljøoppfølgingsplan, Byggesøknad, Utomhusplan, Kontroll- og måleprogram, Prosjektgjennomføringsplan. Disse vil dekke omtalte forhold.