

Bærum kommune

► Friluft søy i Lysakerfjorden

Fagrappport Transport (rutebåttrafikk og sjøflyaktivitet)

Oppdragsnr.: 5207080 Versjon: J01 Dato: 2022-05-04



Oppdragsgiver: Bærum kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Ellef Ruud
Rådgiver: Norconsult AS, Kjørboveien 22, NO-1337 Sandvika
Oppdragsleder: Sylvia Stolsmo, Ingrid Disch Løset
Fagansvarlig: Ingrid Disch Løset
Andre nøkkelpersoner: Jørn Harald S. Andersen

J01	2022-05-04	For bruk	INLOES	JSA	SYLSTO, INLOES
A01	2022-04-27	Utkast til fagkontroll	INLOES	JSA	SYLSTO, INLOES
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Innledning og bakgrunn

Bærum kommune planlegger å etablere en ny friluftssøy mellom Fornebukta og Lagmannsholmen i Lysakerfjorden. Hensikten med tiltaket er etablering av et nytt friluftslivsområde for å møte behovet fra en voksende befolkning på Fornebu og samtidig gjenbruke overskuddsmasser fra infrastrukturprosjekter i nærheten.

Bygging av ny friluftssøy med adkomstvei er konsekvensutredningspliktig iht. forskrift om konsekvensutredninger § 6, bokstav c). Bærum kommune har fastsatt et eget planprogram for utbyggingen, som stiller krav til utredning av fagtema Transport (rutebåttrafikk og sjøflyaktivitet).

Metode

Vurderingene av tiltakets virkninger på transport i sjø (rutebåttrafikk og sjøflyaktivitet), er i hovedsak basert på eksisterende informasjon innhentet fra Kystverkets offentlige tilgjengelige kartdatabase «Kystinfo». Kunnskapen er supplert med innspill fra representanter Kystverket, Ruter og Kilen sjøflyklubb på Fornebu. Tema sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende og kommersiell sjøfart inngår også i utredningen. Virkninger knyttet til bruk av fritidsfartøy dekkes av fagrapport friluftsliv.

Dagens situasjon

Det er ingen hoved- og/eller bifarleder som vil bli berørt av tiltaket. Det er heller ingen ankringsplasser eller småbåthavner som vil komme i konflikt med tiltaket.

Det er stor båttrafikk gjennom Lysakerfjorden. Ferjer, hurtigbåter og fritidsbåter utgjør en vesentlig del av passasjertrafikken. Planområdet ligger innenfor Kystverkets tjenesteområde i Horten jf. §6 i Sjøtrafikkforskriften.

Ruter AS drifter daglige hurtigbåtturer på strekningen Nesodden – Lysaker (B11). Båten kjører fra Lysaker brygge og passerer øst for planområdet med en hastighet på 25 knop i en avstand på om lag 600 meter (0,3 nm). Fornebu brygge ved Sjøflyhavna i sør benyttes av B22 Aker brygge – Slemmestad – Drøbak. Strekningen er kun operativ i helger i sommersesong (juni – august).

Ved Rolfsbukta ligger gamle Oslo sjøflyplass Fornebu, lokalt kjent som Sjøflyhavna. Sjøflyhavna er i dag brukt av privateide sjøfly. Kilen sjøflyklubb har sin virksomhet i Storøykilen på vestsiden av Fornebu. Den planlagte øya ligger utenfor konsesjonsområdet for klubben og planområdet er i dag lite brukt til sjøflyaktivitet av klubbens medlemmer.

Mulige virkninger

De negative virkningene for sjøtrafikk vil være størst i selve anleggsfasen, hvor anleggsarbeidet vil kunne føre til forstyrrelser for båttrafikken. Ved transportalternativ B med massetransport på lekter, vil mulige konflikter kunne oppstå under selve utfyllingsarbeidet i form av restriksjoner på båttrafikk, restriksjoner på adgang til området der arbeidet foregår og sambruk på selve ferjeleie i anleggsfasen. For dette transportalternativet vil det i anleggsperioden kunne bli økt båttrafikk i umiddelbar nærhet til planområdet, og på strekningen til/fra utskipningsområdet. Det vurderes at dagens brygge på Fornebu og innseiling til Lysaker i liten grad vil påvirkes av dette arbeidet, og at driften vil opprettholdes mest mulig normalt.

I driftsfasen vil hverken det daglige rutebåttilbudet med innseiling til Lysaker, eller sommerruten mellom Aker brygge og Fornebu brygge bli direkte berørt av etablering av en ny friluftssøy mellom Fornebukta og Lagmannsholmen. B11 Nesodden – Lysaker kjører fra Lysaker brygge og passerer området med en hastighet på 25 knop i en avstand på om lag 600 meter (0,3 nm) fra øya. En ny permanent øy vil ikke påvirke seilingshastigheten (maks 5 knop 150 meter fra land).

En ny friluftssøy vil kunne påvirke dagens og fremtidig bruk av området ved at det vil føre til økt trafikk og nye aktiviteter. Eksempelvis vil etablering av badeområder og arealer for sjøsport kunne føre til ferdselsforbud for fritidsbåter. Det legges til grunn at badeområder på øya vil merkes etter gjeldene krav og lovverk, og at aktsomhet ved passering av badende/badeområder overholdes gjennom forskrift om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder.

Det foregår noe sjøflyaktivitet ved Rolfsbukta i nærhet til planområdet i dag, men tiltaket vil i liten grad påvirke inn- og utflygningen til/fra Sjøflyhavna. Virkningene ved en utbygging av øya vurderes å påvirke sjøflyaktiviteten i liten grad, både i anleggs- og driftsfasen.

Avbøtende tiltak

Både i planleggingsfasen og under selve anleggsfasen vil det være viktig å informere aktuelle parter, deriblant Kystverket, sjøflyklubben, ferjesamband og andre brukere av sjøen. Tilstrekkelig informasjon i tidlig fase vil kunne bidra til at sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende og andre brukere av sjøen ivaretas.

Badeplasser på øya skal markeres med badebøyer. Det påpekes at det ikke er tillatt med motorisert ferdsel på sjø innenfor badebøyene i oppmerkede badeområder, jf. fartsforskriften § 3.

Det påpekes at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i kommunens sjøområde krever tillatelse etter kommunal havnemyndighet, jf. havne- og farvannsloven § 14.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	6
1.1	Bakgrunn	6
2	Tiltaksbeskrivelse	7
2.1	Beskrivelse av tiltaket	7
2.1.1	<i>Fyllingsgeometri – utforming og volumestimat</i>	8
2.1.2	<i>Adkomst via gangbru</i>	10
2.1.3	<i>Opparbeidelse av friluftssøyas overflate</i>	11
2.1.4	<i>Sekundære tiltak knyttet til prosjektet</i>	15
2.2	Anleggsfase	15
2.2.1	<i>Alternativ A, Massetransport på lastebil til Fornebu</i>	15
2.2.2	<i>Alternativ B, Massetransport på lekter til Fornebu</i>	20
2.2.3	<i>Generelle forutsetninger</i>	20
2.3	Planprogrammets krav	22
3	Metode og datagrunnlag	23
3.1	Metodikk	23
4	Dagens situasjon	24
4.1	Planstatus	24
4.2	Sjøtrafikk	25
4.3	Sjøflyaktivitet	27
5	Mulige virkninger	28
5.1	Sjøtrafikk	28
5.2	Sjøflyaktivitet	28
6	Avbøtende tiltak	29
7	Referanser	30

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Bærum kommune planlegger å etablere en ny friluftstøy mellom Fornebubukta og Lagmannsholmen i Lysakerfjorden. Hensikten med tiltaket er etablering av et nytt friluftsområde for å møte behovet fra en voksende befolkning på Fornebu og samtidig gjenbruke overskuddsmasser fra infrastrukturprosjekter i nærheten.

Planprogram for detaljregulering av ny friluftstøy ble fastsatt den 30.mai 2017. Som en del av reguleringsprosessen ønsker kommunen at tiltaket skal konsekvensutredes.

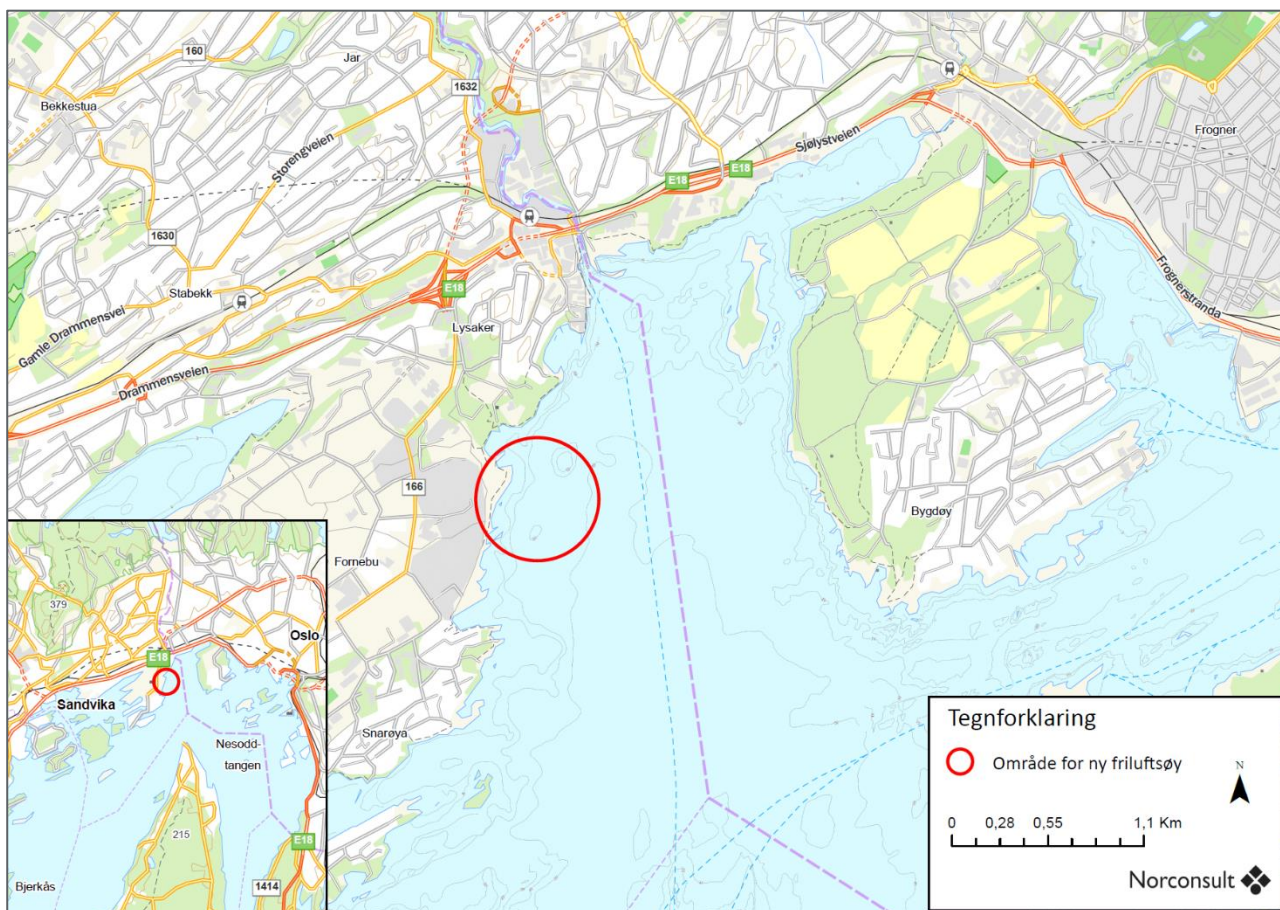
Ettersom prosjektet har vært endret i løpet av prosessen baseres konsekvensutredningen på tiltaksbeskrivelse som er i tråd med dagens stand av planleggingen.

Flere konsekvensutredninger utføres av Norconsult, basert på grunnlag mottatt fra Bærum kommune, Bærum kommunes Ressursbank, NGI og andre sidestilte konsulenter.

Forliggende konsekvensutredning omfatter virkninger av tiltaket både i anleggs- og driftsfasen.

2 Tiltaksbeskrivelse

Friluftssøya er planlagt øst for Fornebu i Bærum kommune ved grensen til Oslo kommune. Forslag til område for ny friluftssøy er vist i Figur 2.1.



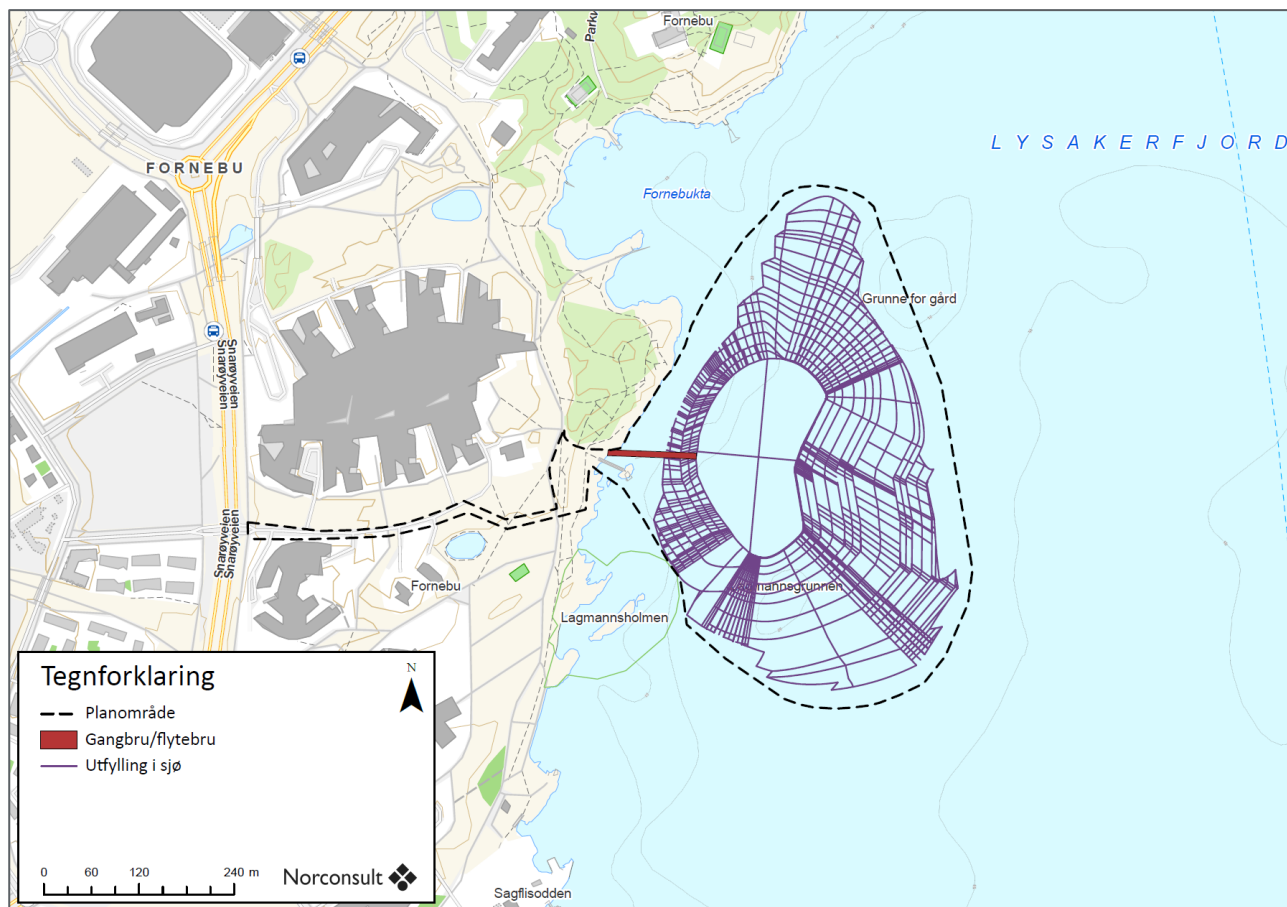
Figur 2.1. Oversikt over forslag til område for ny friluftssøy mellom Fornebubukta og Lagmannsholmen i Lysakerfjorden i Bærum kommune.

2.1 Beskrivelse av tiltaket

Planområdet begrenses av Snarøyveien i vest, Fornebubukta i nord, kommunegrensen mot Oslo i øst og Lagmannsholmen i sør, se Figur 2.2.

Øya planlegges å bygges opp som en fylling av sprengstein i sjø med masser fra planlagte samferdselsanlegg nær Fornebu.

Etablering av friluftssøya vil også kreve bygging av adkomst fra land via gangbru.

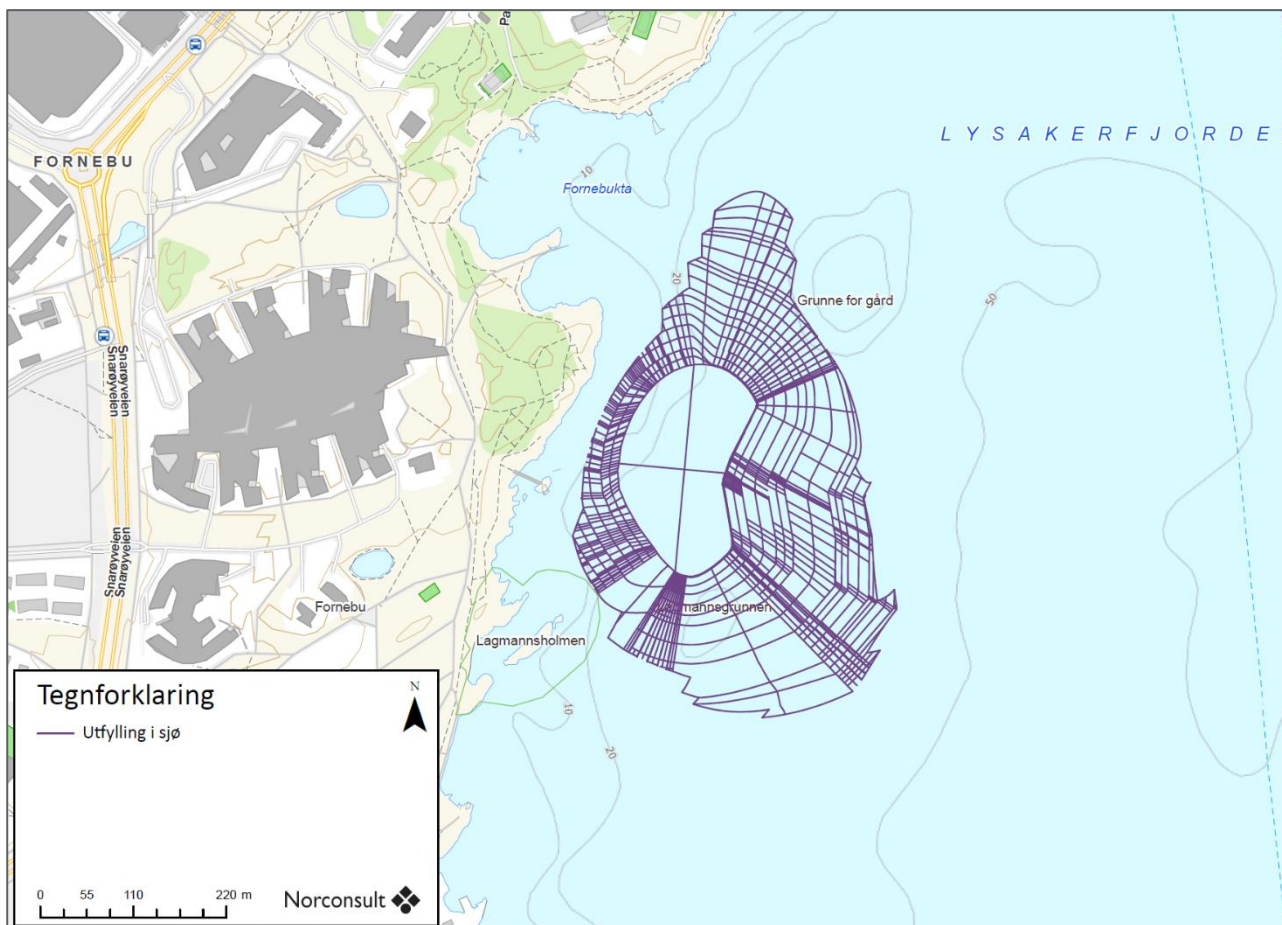


Figur 2.2. Planområde for ny friluftstøy.

2.1.1 Fyllingsgeometri – utforming og volumestimat

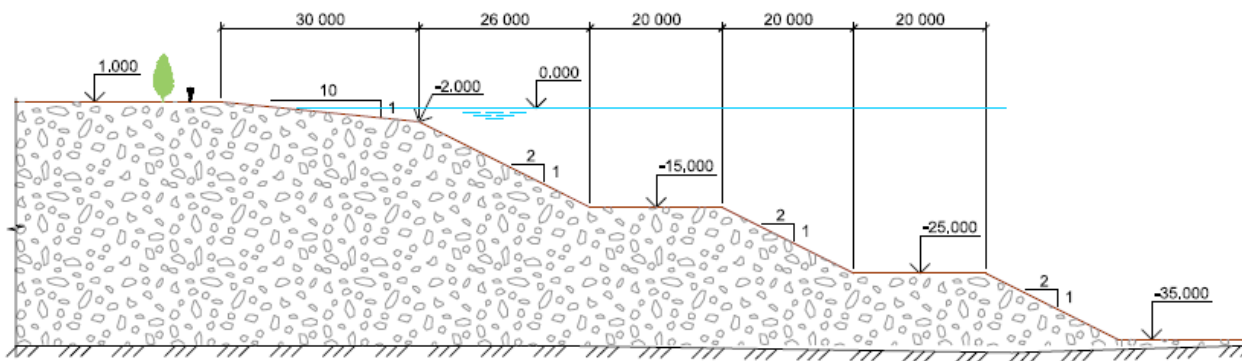
NGI prosjekterer i oppdrag for Bærum kommune fyllingen som danner friluftstøyas utforming og beregner dens stabilitet. Med bakgrunn i geotekniske krav er øya plassert høyere enn kote -50 og det er forutsatt en oppbygging med platåer på forskjellige høyder. Bredden av platåene og helningen av skråninger er vist i Figur 2.3. Ettersom den geotekniske prosjekteringen ikke er avsluttet, baseres konsekvensutredningene på følgende indikerte verdier:

- Øyoverflate 28 000-30 000 m²
- Utforming på fylling og motfyllinger som vist i Figur 2.3 og Figur 2.4.
- Tippvolum er estimert til å være mellom 2,3-3 mill. m³
- Forutsatt ca. 1:10 helning fra kote +1 til kote -1 i snitt. Det er ikke forutsatt noe fylling over kote +1 på land, men dette vil kunne være aktuelt i deler av området.



Figur 2.3. Oversiktskart som viser geometrimodell for planlagt utfylling i sjø.

Fyllingsgeometrien beregnes av NGI. Den skjematiske fremstillingen vist i Figur 2.4 er noe forenklet.



Figur 2.4. Skjematisk illustrasjon av oppbygning av øya.

2.1.2 Adkomst via gangbru

Friluftsliv skal være tilgjengelig for brukere slik at de kan komme tørrskodd fra land. Praktiske krav (renovasjon, tilkomst for redningsetater med mer) medfører at adkomstveien må være kjøresterk, selv om kjøring vil være forbudt for vanlig motorisert trafikk.

Som grunnlag for denne tiltaksbeskrivelsen har Norconsult utført enkle vurderinger av mulige bruløsninger for adkomst til øya. Det er foreløpig ikke valgt løsning for utforming av adkomstvei til øya, men det er lagt til grunn en rekke forutsetninger.

Brulengden vil være i størrelsesorden 100 meter. Adkomsten må tilfredsstille krav til universell utforming (UU) slik at alle brukergrupper kan komme til øya. Det legges til grunn at utforming skal være «nøktern» og ikke dominerende i landskapet.

Brua må ikke være til hinder for at kajaker etc. kan passere under. Det bør være minimum ett sted med fri høyde ca. 1 meter ved høy vannstand.

Aktuelle hovedtyper for bru vil være en tradisjonell bru («fast bru») med landkar og pilarer i vannet som opplegg for bruoverbygningen, eller en flytebru bestående av flyteelementer som kobles sammen og forankres til land og sjøbunn.

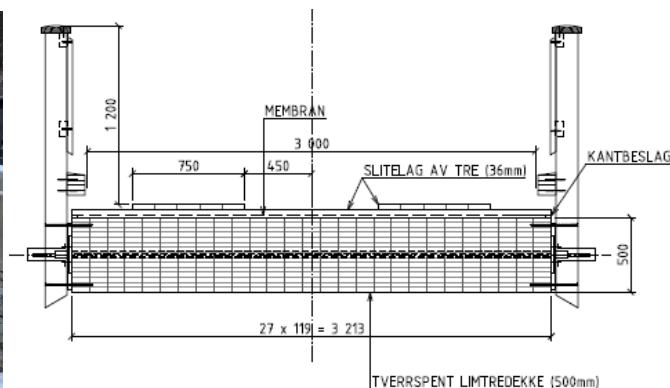
Som startpunkt av brua/flytebrua er det valgt et sted som tidligere har vært sterkt påvirket av inngrep. Den vil derfor ligge nært et badehus som har vært reist på grunnlag av historiske tegninger. Utforming av brua vil derfor ikke bare stille krav til god utforming generelt, men også til utforming i overgangen fra land til sjø nært badehuset.

Tradisjonell bru

Det legges til grunn at en tradisjonell bru fundamenteres på peler som rammes til berg. Bestemmende for fundamenteringen vil hovedsakelig være geotekniske forutsetninger, vanndybde og fylling for øya.

Det legges til grunn en fri bredde av gangbanen på 3,0 m. Brua bør legges så høyt at belastninger fra bølger ved høy vannstand unngås eller opptas av konstruksjonen. Nivå for dette vurderes nærmere senere, men underkanten av brua antas å måtte være i nærheten av kote +1,5 (NN 2000) der det er passasje for kajakk. Det må da forventes at brua helt eller delvis vil kunne bli liggende under vann i ekstreme situasjoner (høyeste observerte vannstand er ca. +2,0). Brua fundamenteres på peler i en pelegruppe på 2-3 peler som rammes til berg. Typisk peledimensjoner vil være 500 - 700 mm avhengig av dybden.

Det er ikke besluttet brutype eller materialer. Aktuelle brutyper er platebru i betong eller tre, bjelkebru i stål eller tre, bru for lengre spenn eller en kombinasjon av flere brutyper. I denne utredningen legges det til grunn at brutraséen blir relativt flat, med et toppunkt som muliggjør passasje for kajaker o.l. Videre forutsettes det at brua ikke har oppstikkende kantbjelker slik at sluk på brua kan unngås og vann kan renne ut i sjøen. Det forutsettes også at brua vil ha en relativt liten konstruksjonshøyde slik at den ikke kommer unødvendig høyt. Figur 2.5 viser et eksempel på utforming av en tradisjonell gangbru (platebru i limtre).



Figur 2.5. Platebru i limtre. Storrusti gang- og sykkelbru over Gudbrandsdalslågen. Spennvidde 27 m. Byggeår 2018.

Flytebru

En flytebru med lengde på ca. 100 m bestående av flere elementer (pongtonger av betong) som kobles sammen kan være en alternativ bruløsning.

For å begrense bevegelsene som oppstår pga. naturkrefter er det fordelaktig med store bruelementer. De enkelte elementene kan være opp til 40 m lange. Hvor lange elementene skal være avhenger av den totale brulengden og hvor en åpning i brua for padlende plasseres. Elementet nærme land i begge ender bør bygges mindre dypgående for å sikre at disse elementene ikke treffer sjøbunnen ved lavvann. Bredden på brua bør være ca. 4,5 m.

Det anslås at flytebrua konstrueres med et fribord på ca. 0,5 m. Det kan monteres levegg på sydsiden for å ta av for sjøsprøyt.

Siden flytebrua er forankret med lange liner som er festet til ankere på sjøbunnen vil den bevege seg noe på tvers av bruas lengderetning pga. vind, bølger og vannstandsvariasjoner. Det installeres en festeline med anker i hver ende av brua og en festeline med hanefot og med anker ved hver kobling av elementer på hver side av flytebrua. Med 4 flyteelementer i hele bruas lengde blir det 5 liner og 5 ankere på hver side av flytebrua. Det benyttes selvnedgravende eller nedgravde ankere for å oppnå tilstrekkelig forankringskraft.

For at kajaker etc. skal kunne passere flytebrua kan det bygges en bru mellom to flyteelementer. Denne brua legges med en høyde hvor underkant har en høyde ca. 1 m over vannflaten. På hver side bygges det ramper med en helning som tilfredsstiller kravene til universell utforming. Med en helning på 1:15 gir dette en rampelengde på 15 m.

En utfylling med sprengstein ut fra landsidene vil være naturlig for adkomst ut til flytebrua. Mellom moloene og flytebrua monteres landganger. Moloene bygges opp til en kote på ca. +1,5 (NN 2000).

2.1.3 Opparbeidelse av friluftssøyas overflate

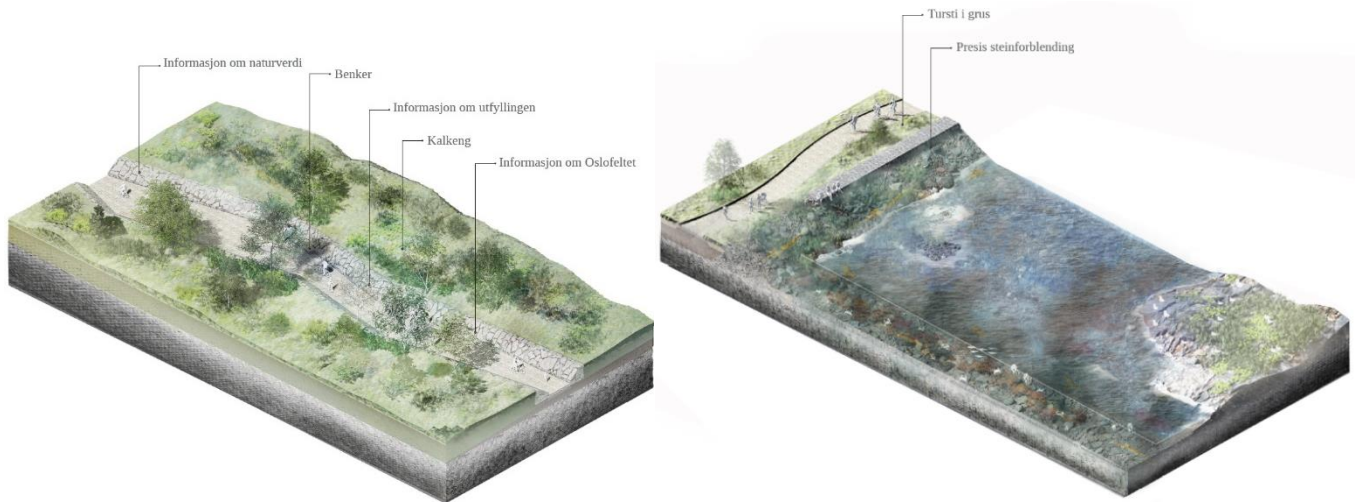
Som grunnlag for tiltaksbeskrivelsen har Norconsult gjort vurderinger av mulige landskapsutforminger på øya, basert på NGIs fyllingsmodell. Gjennom tverrfaglig deltagelse, kontakt med kommunen og gjennomgang av høringsuttalelser er det sett på muligheter og begrensninger for utforming på øya. Det er foreløpig ikke fattet beslutninger om endelig utforming eller hvilke aktiviteter det skal tilrettelegges for på øya, men det er lagt til grunn en rekke forutsetninger.

Øyas topografi og form har som hensikt å fremstå som et naturlig element i landskapet, som har et godt samspill med eksisterende kystlinje, og som danner grunnlag for å skape gode oppholdsplasser med varierte landskapskvaliteter. Terrengoverflaten vil ha en buktende form for å etterlikne den naturlige kystlinjen, og for å skape flere varierte og mindre rom og oppholdsplasser. Randsonen mellom vann og land er en viktig sone for det biologiske mangfoldet, og ved å skape en buktende kystlinje vil det totale arealet av denne sonen bli større. I sør vil terrenget trekkes lenger inn for å skape en holme for hekkende sjøfugl i forlengelsen av Lagmannsholmen, og samtidig skape flere gruntvannsområder med fjæresoner. Terrenget på øya vil tilpasses for å skape lune soner i ly for de dominerende vindretningene, og for å skape lune oppholdsplasser som er direkte eksponert for kveldssolen.



Figur 2.6. Illustrasjonsplan for friluftstøya.

Det legges til grunn at det på deler av øya skal avsettes avskjermede områder med stedegne kalkrike masser fra Fornebu. De kalkrike massene skal brukes for å etablere vegetasjon og tilrettelegge for utvikling av kalkrik natur som ligner stedegne naturtyper. Nyplanting av stedegne arter og etterligning av stedegne naturtyper vil kunne bidra til å øke naturverdiene på øya. Sentrale deler av området skal bestå av mer slitesterke grøntområder, mens strandsonen vil få et mest mulig naturlig preg med strandeng.



Figur 2.7. Konseptskisser av øyas overflate (t.v.) og fjæresone (t.h.). Den universelle utformingen av øya har til hensikt å tilrettelegge for et variert landskap over og under vann.

Friluftsliv har som formål å tilgjengeliggjøre friluftsliv for flere, og tilrettelegge for et mangfoldig tilbud av aktiviteter på land og i sjø. Samtidig er det ønskelig å skape gode oppholdsrom og naturopplevelser i nærmiljøet. Friluftslivsarealene skal utformes slik at de vil være attraktive for meget diverse brukergrupper og for bruk i alle årstider. Det er planlagt å tilrettelegge for varierende bruk med badeplasser, leke- og rekreasjonsområder, benker, toalett- og sanitæranlegg, kiosk med mer. Det vil også være muligheter for å legge til med båt og kajakk, samt utøve aktiviteter i sjø som fiske og snorkling/dykking og annen vannsport. En gjennomgående turvei vil knytte de ulike aktivitetsområdene og badeplassene sammen i en runde rundt øya, med mindre snarveier og omveier. Både atkomst og turvei vil tilrettelegges for rullestolbrukere.



Figur 2.8. Landskapsvisualisering fra land som viser øya med adkomstbro, sett fra vest.

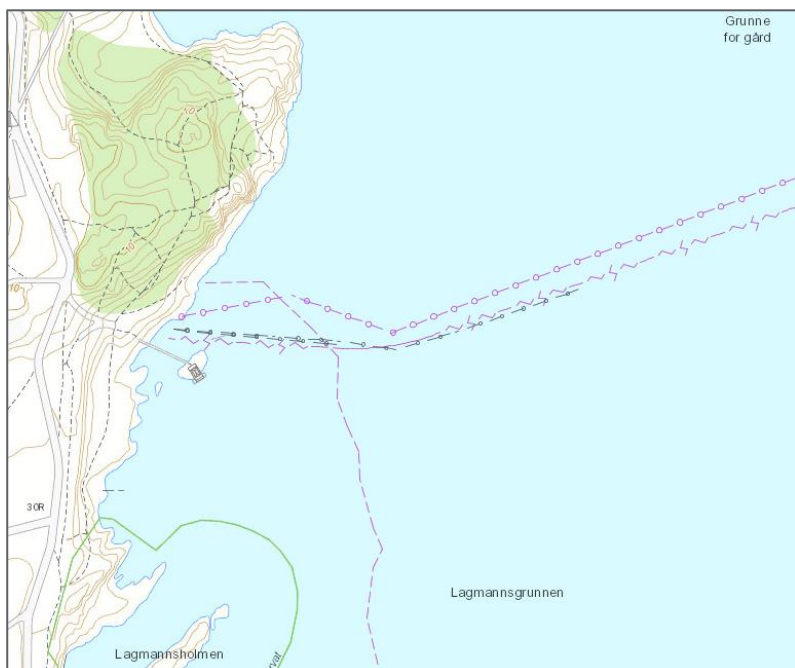


Figur 2.9. Landskapsvisualisering av øyas overflate, sett fra sørvest.

2.1.4 Sekundære tiltak knyttet til prosjektet

Inntak- og utslippsledningene til Oslofjord Varme energisentral i Telenorbygget (Energisentral Fornebu Nord) og tre fiberkabler til Telenor vil måtte legges om i forbindelse med etablering av friluftssøya. Disse tiltakene er ikke nærmere prosjektert.

Det legges til grunn for konsekvensutredningene at natur- og friluftslivsområdene nord for adkomsten til friluftssøya og verneområdet Lagmannsholmen ikke vil berøres av omleggingen av disse ledningene og kablene. For omlagt sjøvannsledning forutsettes at den legges på den nye fyllingen, slik at ingen nye områder berøres.



Figur 2.10. Sjøvannsledninger (svart stiplete linjer) og fiberkabler tilhørende mobilsambandet (rosa linjer) som må legges om ifbm. prosjektet. Hvor ledningene/kablene vil legges til er per i dag ikke avklart. Kilde: [Kystinfo \(kystverket.no\)](https://kystinfo.kystverket.no)

2.2 Anleggsfase

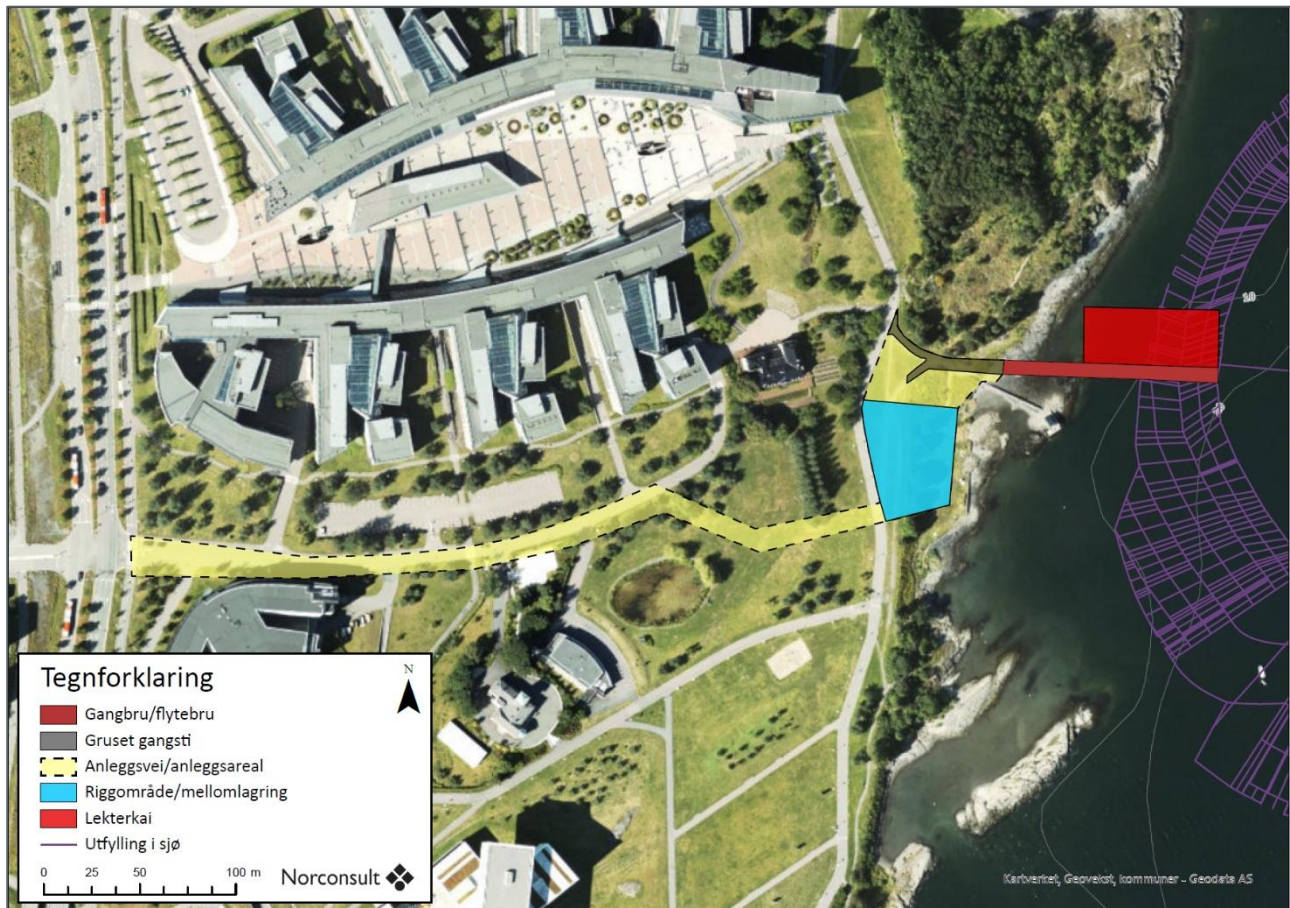
I Bærum og Oslo vest vil det i nær framtid produseres mange millioner tonn med sprengstein fra forskjellige prosjekter, blant annet ved utbygging av E18 og Fornebubanen. Hvilket prosjekt massene for friluftssøya vil komme fra er foreløpig ikke avklart. Det finnes to overordnede alternativer for massetransport til friluftssøya. Alternativene er beskrevet i kap. 2.2.1 og 2.2.2.

2.2.1 Alternativ A, Massetransport på lastebil til Fornebu

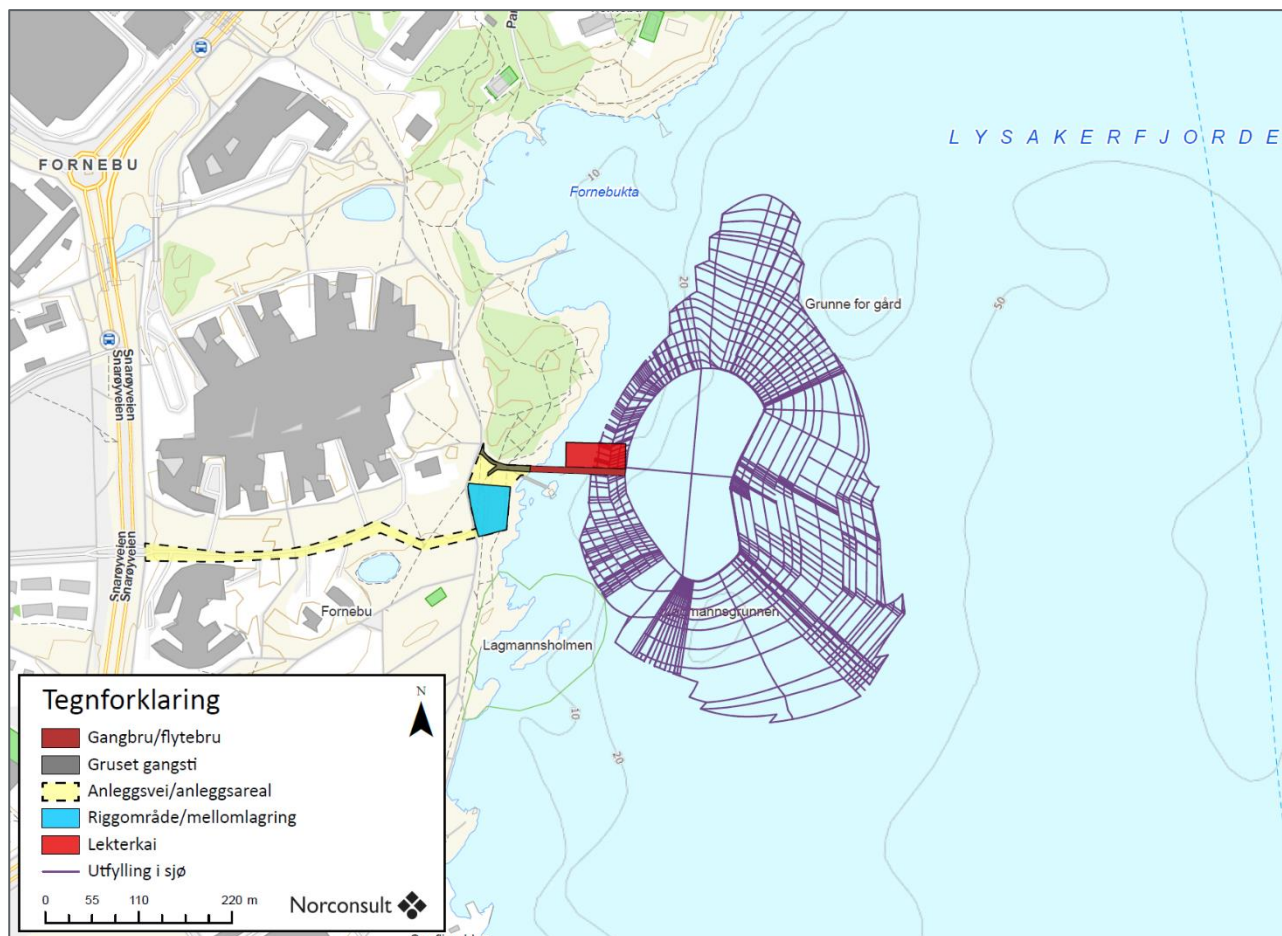
Alternativ A består av transport fra Fornebu med lastebil fra E18, via Snarøyveien og en midlertidig anleggsvei ut til sjøen. Den midlertidige anleggsveien planlegges å gå inn fra Snarøyveien langs sørsiden av Telenorbygget, gjennom parkarealet og fram til bukta ved «badehuset» før den påkobles ny bru som adkomst til friluftssøya, se Figur 2.11.

Dette alternativet innebærer at det vil være nødvendig å disponere mellomagringsarealer i nærheten av kaianlegget der massene vil lastes på lekter.

Videre må det tilrettelegges for omlasting av massene på lekter. Rigg- og mellomlagringsområdene i dette transportalternativet vil brukes i hele anleggsperioden på 3-4 år for fylling og 1 år for etablering av gangbrua.



Figur 2.11. Alternativ A for massetransport består av midlertidig anleggsvei/anleggsområde (gul), riggområde (blå) og lekterkai (rød). Alternativ B er nokså likt alternativ A, men uten lekterkai, og perioden for anleggsvei og riggområdet vil reduseres til en sesong.



Figur 2.12. Fyllingsgeometri (lilla) for friluftssøya. Midlertidig adkomstvei er vist som gul flate med stiplet omriss. Denne veien vil tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter endt anleggsfase.

Midlertidig lekterkaianlegg

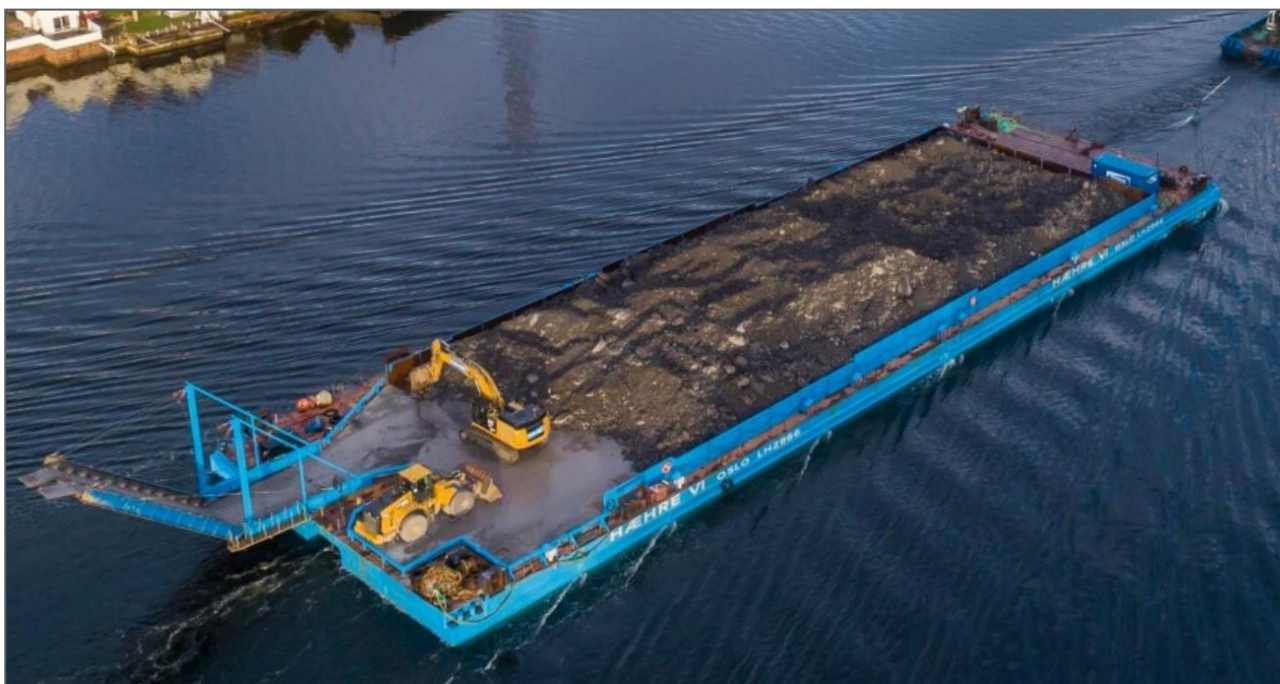
I forbindelse med etablering av friluftssøya er det også behov for å etablere en eller flere midlertidige kaianlegg. Ett av disse kaianleggene er direkte relatert til Fornebu og vil bli liggende i forlengelsen av den midlertidige anleggsveien hvor massene vil bli uttransportert. Mulig plassering av midlertidig lekterkaianlegg er vist i Figur 2.11 og Figur 2.12.

For å minimere belastningen på omgivelsene er det planlagt å bruke en eller flere såkalte «Nordsjø-lektere» som midlertidige kaianlegg. En typisk slik lekter har dimensjonene 80 x 30 meter og tilstrekkelig stabilitet og bæreevne til å kunne håndtere både mellomlagring av stein og tunge anleggskjøretøy.

Adkomst til lekteren vil bli etablert via en midlertidig stålrampe og bro mellom en landstruktur og selve lekteren, slik at behovet for konstruktive inngrep i strandsonen blir minimalisert. Oppankring og stabilisering vil skje både gjennom midlertidige ankere utlagt til formålet, og noen ankringspunkter på land.

Den detaljerte konstruktive utformingen av kaianlegget vil måtte gjøres sammen med den maritime operatøren som leverer anlegget. Dette er imidlertid en veletablert og standardisert løsning som har vært benyttet tidligere på blant annet Grønlikaia i Oslo, i Drammen havn og under utfylling av Gilhuus-bukta i Lier kommune.

Nedenfor vises tre eksempler på hvordan lektere benyttes til tilsvarende formål:



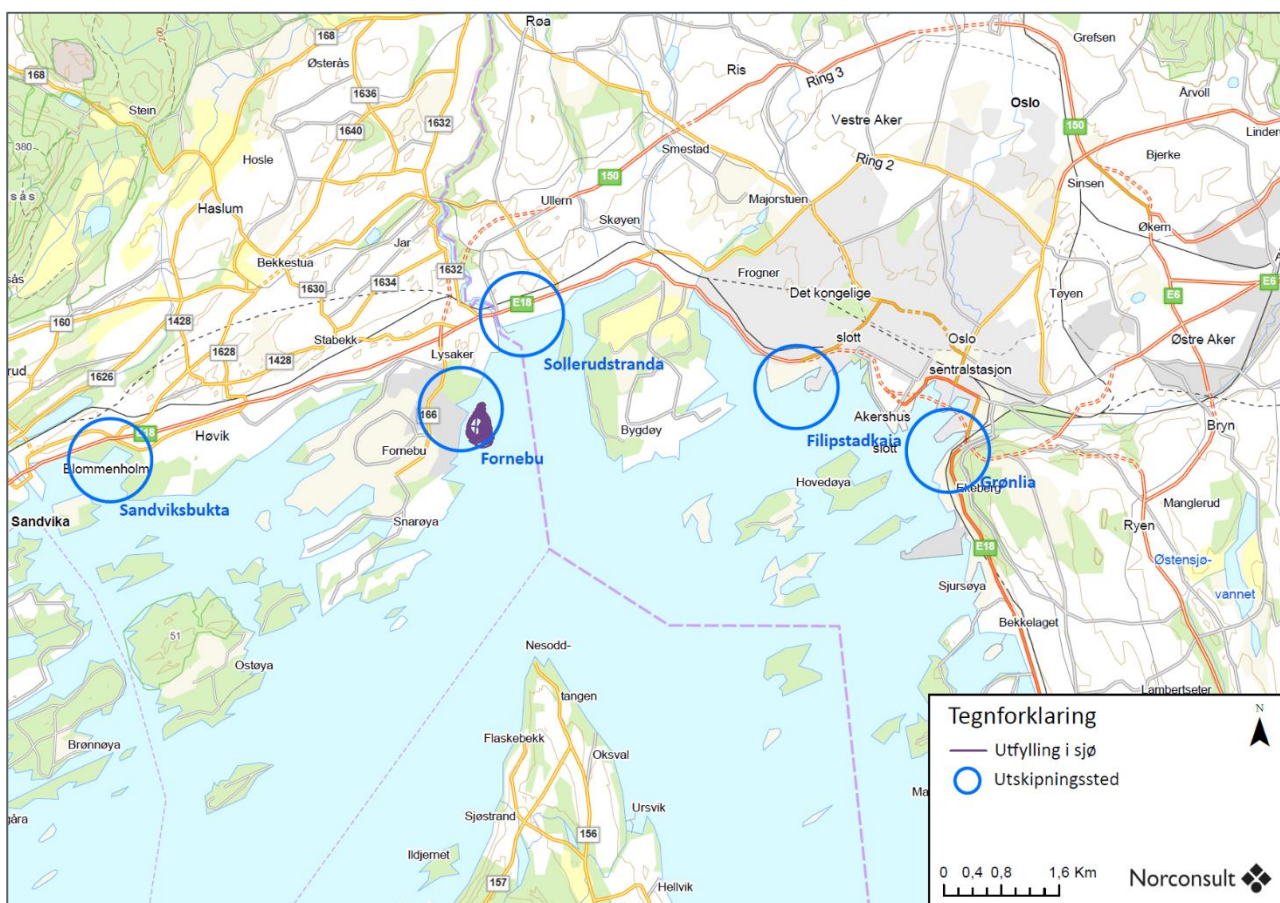
Figur 2.13. Lektere med integrert adkomstbro – brukt blant annet i Gilhusbukta og på Langøyene. Kilde: Skanska



Figur 2.14. Anskueliggjøring av lekterkai ved Grønlikaia. Kilde: Skanska

2.2.2 Alternativ B, Massetransport på lekter til Fornebu

For alternativ B vil massene fraktes med lekter fra Fornebu, Sandviksbukta, Sollerudstranda, Filipstadkaia eller Grønli til friluftsfly, se Figur 2.15. Det vil ikke være nødvendig med mellomlagring av masser på Fornebu. Det vil heller ikke være nødvendig med etablering av lekterkai ved friluftsfly. For adkomstvei og riggområde er alternativ B nokså likt alternativ A, men uten lekterkai (Figur 2.11 og Figur 2.12). Perioden for anleggsvei og riggområdet vil også kunne reduseres til bare én sesong når gangbrua bygges.



Figur 2.15. Oversikt over utskipningssteder i nærhet til planområdet. De aktuelle områdene er Sandviksbukta, Fornebu, Sollerudstranda, Filipstadkaia og Grønli.

2.2.3 Generelle forutsetninger

Anleggsperiodens varighet

Foreløpig er det uklart hvor lang tid anleggsperioden vil vare. Det anses som sannsynlig at det tar 3-4 år å etablere steinfyllingen. Øyoverflaten vil opparbeides når fyllingsarbeidene er avsluttet og ny gangbru er også antatt til å stå klar i løpet av året etter at fyllingen er etablert.

Riggområder og områder for mellomlagring

Dersom massene transporteres på land til Fornebu vil det være nødvendig med arealer for mellomlagring av masser. Når gangbro til friluftsfly bygges, vil det også være nødvendig med riggområde og areal for midlertidig lagring av byggematerialer på land.

Tiltak i anleggsfasen knyttet til omlegging av sjøvannsledninger og fiberkabler

Ettersom sjøvannsledninger og fiberkabler har utspring i samme område som gangbrua til friluftstøya og en eventuell lekterkai, vil tiltaket kreve detaljert prosjektering og planlegging i både tid og rom. Dette arbeidet gjenstår for detaljprosjekteringsfasen. For konsekvensutredningene forutsettes det at arbeidene kan utføres innenfor det landarealet som er vist i Figur 2.12.

2.3 Planprogrammets krav

Bygging av ny friluftssøy med adkomstvei er konsekvensutredningspliktig iht. forskrift om konsekvensutredninger § 6, bokstav c). Bærum kommune fastsatte den 30.05.2017 et planprogram for utbyggingen, og stiller følgende krav til utredning av tema transport i sjø og sjøflyaktivitet:

*Hverken det permanente rutebåttilbudet mellom Nesodden og Lysaker, eller det midlertidige mellom Rådhuskaia og Sjøflyhavna vil bli direkte berørt av etablering av nytt friluftsområde nord for Lagmannsholmen. Likevel vil sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende og andre brukere bli synliggjort under temaet «nærmiljø og friluftsliv» *.*

Kystverkets svar på varsel om oppstart av reguleringsarbeid og høring av planprogram:

Det er etablert flere småbåthavner nord for planområdet (også i Oslo kommune) og det er rutebåttrafikk i området. Gjennom kommuneplanen er det lagt til rette for en fremtidig småbåthavn sør for Lagmannsholmen og fremtidige led for rutebåttrafikk fra Rolfsbukta. Etablering av et nytt friluft-/fritidsområde vil påvirke dagens og fremtidens bruk av området ved at det vil føre til økt trafikk og nye aktiviteter. Eksempelvis vil etablering av badeområder og arealer for sjøsport kunne føre til ferdselsforbud for både fritidsbåter og rutebåter. Planarbeidet må av den grunn redegjøre for hvilke konsekvenser tiltaket vil ha for sikkerheten og fremkommeligheten for alle brukere av sjøen. Vi anbefaler at beskrivelsen av utredningstemaene Nærmiljø og friluftsliv og Transport (rutebåttrafikk og sjøflyaktivitet) endres slik at sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende og andre brukere av sjøen synliggjøres.

Foreliggende fagutredning er gjennomført i tråd med disse kravene.

Avgrensninger:

Utredningen vil basere seg på informasjon fra kystverket, aktører med som anløper Rolfsbukta med rutebåt (Ruter) og med Kilen sjøflyklubb på Fornebu.

* Det velges å synliggjøre tema sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende og kommersiell sjøfart innenfor tema transport. Det forutsettes at temaet behandles ved å be kystfartsverket å ta stilling til planen så langt som de er kjent.

3 Metode og datagrunnlag

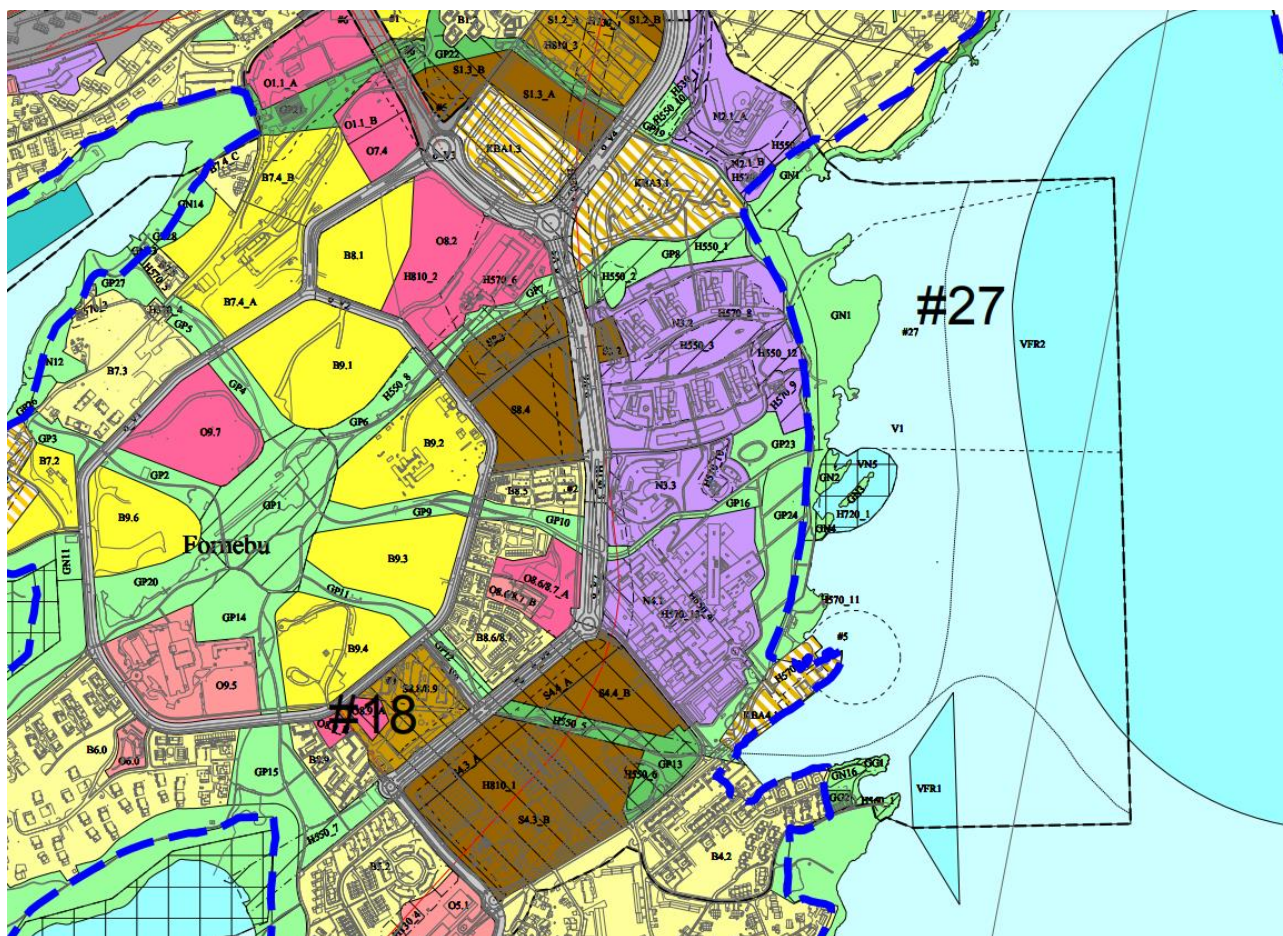
3.1 Metodikk

Vurderingene av tiltakets virkninger på transport i sjø (rutebåttrafikk og sjøflyaktivitet), er i hovedsak basert på eksisterende informasjon innhentet fra Kystverkets offentlige tilgjengelige kartdatabase «Kystinfo» [1]. Kunnskapen er supplert med innspill fra representanter Kystverket, Ruter og Kilen sjøflyklubb på Fornebu. Tema sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende og kommersiell sjøfart inngår også i utredningen. Virkninger knyttet til bruk av fritidsfartøy dekkes av fagrapport friluftsliv.

4 Dagens situasjon

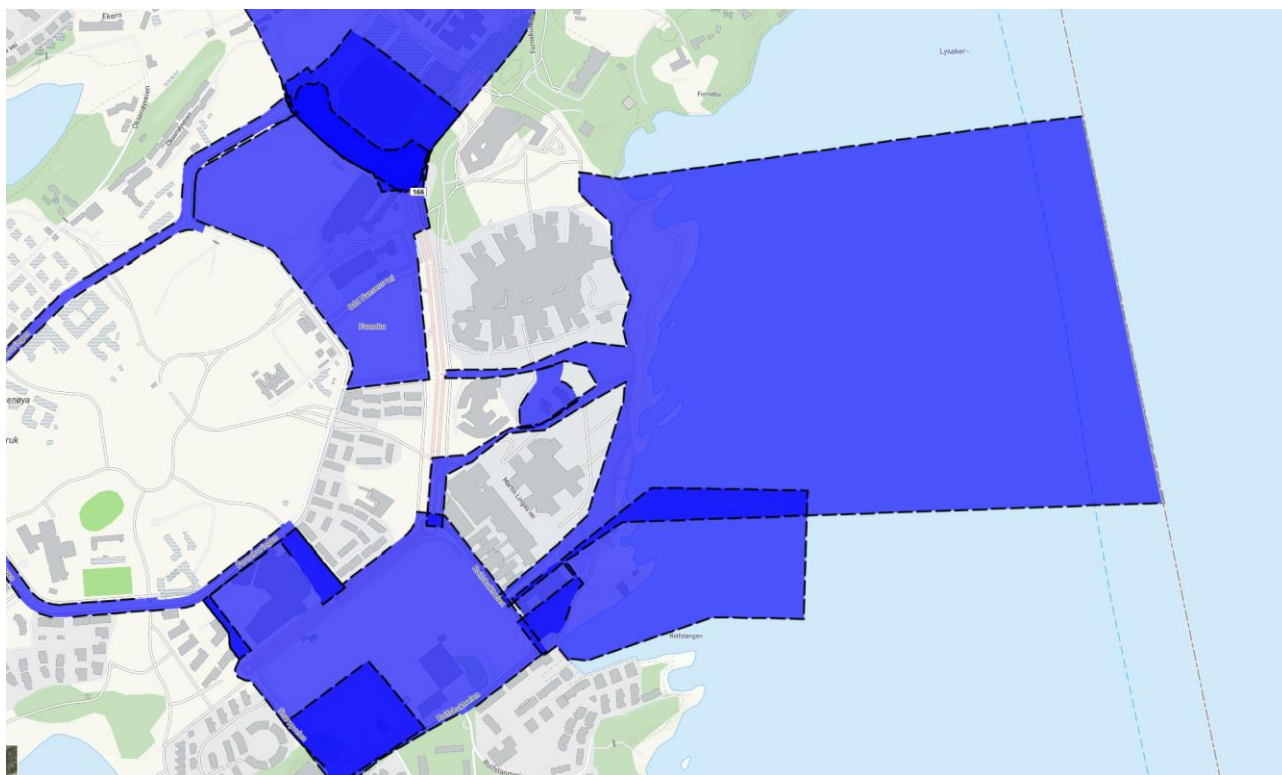
4.1 Planstatus

Figur 4.1 viser et kartutsnitt av kommuneplanens arealdel (2017-2035) på Fornebu [2]. Utsnittet viser hvilke arealer i sjø som er regulert til ferdsel, friluftsliv og natur. I henhold til kommuneplan berører planområdet i sjø arealer avsatt til «bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone» og et større «friluftsområde».



Figur 4.1. Kommuneplanens arealdel (2017-2035) for Bærum kommune.

Figur 4.2 viser pågående reguleringsplaner. Planområdet inngår i sin helhet i det foreslått regulerede arealet for ny friluftsliv i Lysakerfjorden. I sør grenser planområdet til foreslått regulert område for ny Fornebu brygge ved Rolfsbukta og Sagflisodden.



Figur 4.2. Forslag til reguleringsplaner.

4.2 Sjøtrafikk

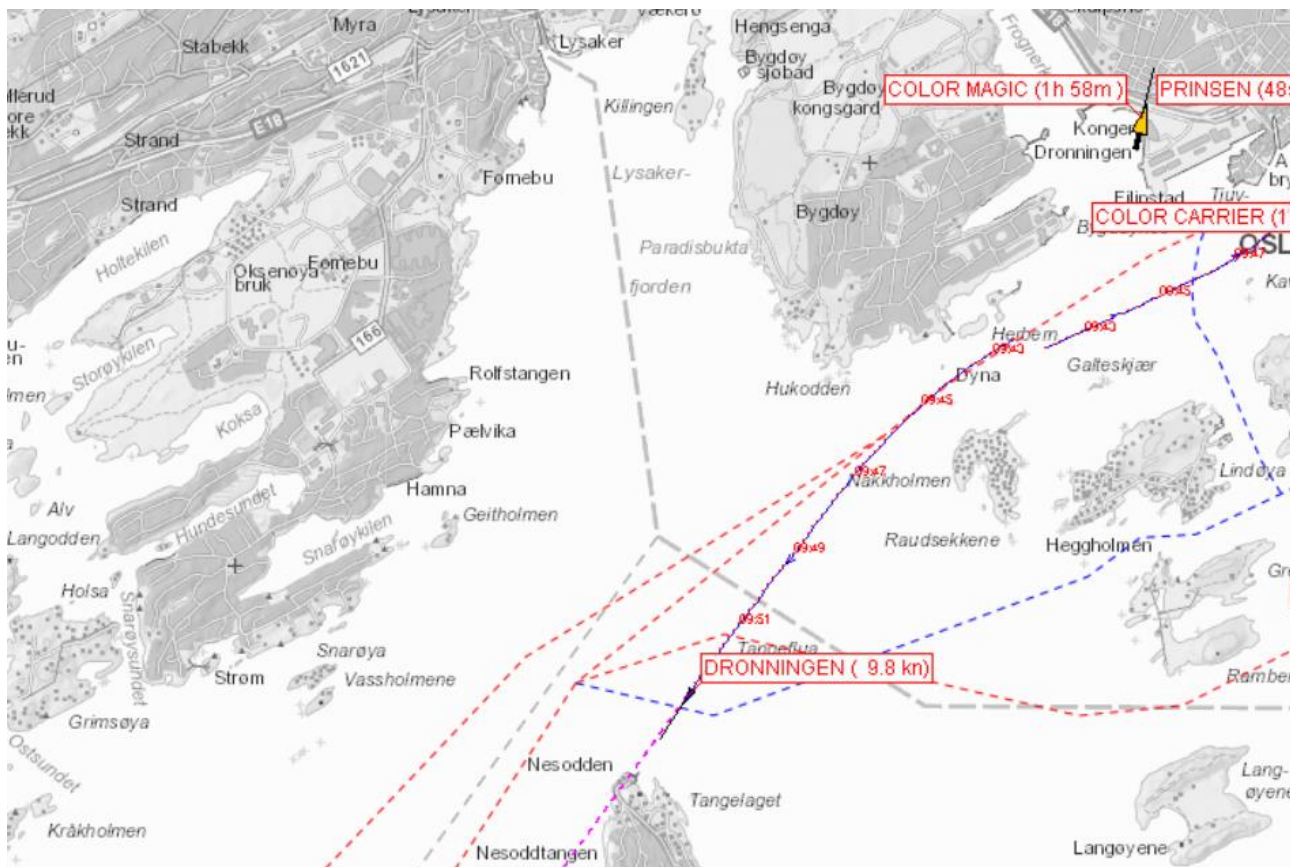
Figur 4.3 viser kartutsnitt over farleder i nærhet til plan- og influensområdet, og er hentet fra Kystinfo [1]. Det er ingen hoved- og/eller bifarleder som vil bli berørt av tiltaket. Det er heller ingen ankringsplasser som vil komme i konflikt med tiltaket.

Det er stor båttrafikk gjennom Lysakerfjorden. Ferjer, hurtigbåter og fritidsbåter utgjør en vesentlig del av passasjertrafikken. Figur 4.4 gir en oversikt over skipstrafikken i plan- og influensområdet.

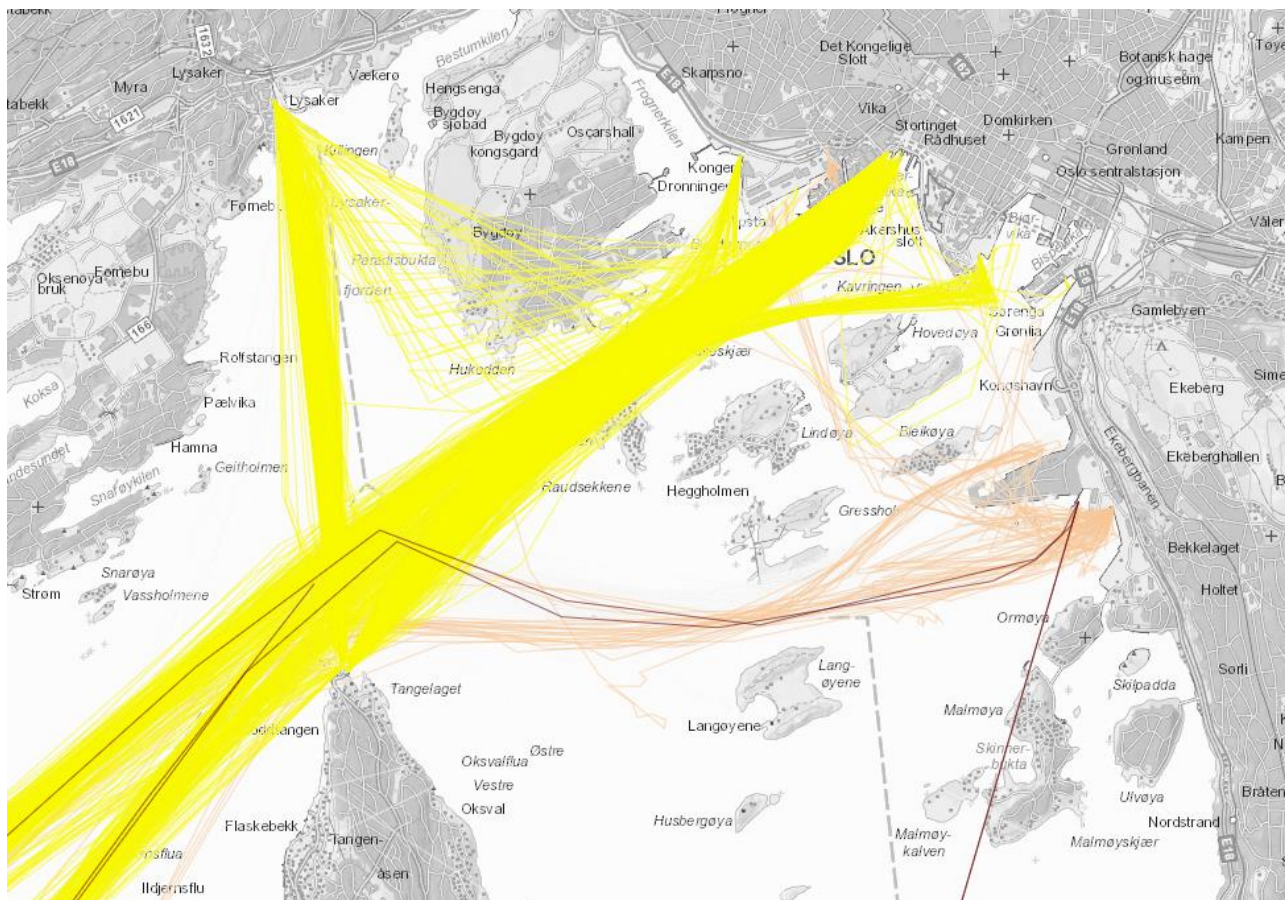
Planområdet ligger innenfor Kystverkets tjenesteområde i Horten jf. §6 i Sjøtrafikkforskriften [3]. I sitt svar til oppstart av reguleringsplanarbeidet, opplyser Kystverket om at det er etablert flere småbåthavner nord for planområdet (også i Oslo kommune) og det er rutebåttrafikk i området. Det er ingen småbåthavner som vil bli berørt av planene.

Ruter AS drifter daglige hurtigbåtturer på strekningen Nesodden – Lysaker (B11). Båten kjører fra Lysaker brygge og passerer ca. 600 meter (0,3 nm) øst for planområdet med en hastighet på 25 knop. Fornebu brygge ved Sjøflyhavna i sør benyttes av B22 Aker brygge – Slemmestad – Drøbak. Strekningen er kun operativ i helger i sommersesong (juni – august).

Gjennom kommuneplanen er det også lagt til rette for en fremtidig småbåthavn sør for Lagmannsholmen og fremtidig led for rutebåttrafikk fra Rolfsbukta. Kystverket gjør oppmerksom på at en ny friluftssøy vil påvirke dagens og fremtidens bruk av området ved at det vil føre til økt trafikk og nye aktiviteter. Eksempelvis vil etablering av badeområder og arealer for sjøsport kunne føre til ferdselsforbud for både fritidsbåter og rutebåter. Mulige virkninger for sjøtrafikk er omtalt i kap. 5.1.



Figur 4.3. Hoved- og bifarleder er vist med hhv. rød og blå stiplede linje. Farledene ligger i tilstrekkelig avstand fra planområdet. Kilde: Kystinfo



Figur 4.4. Skipstrafikk i nærhet til planområdet. Kilde: Kystinfo

4.3 Sjøflyaktivitet

Ved Rolfsbukta ligger gamle Oslo sjøflyplass Fornebu, lokalt kjent som Sjøflyhavna. Sjøflyhavna var den første delen av Oslo lufthavn Fornebu som ble tatt i bruk. Dette skjedde i 1939 under navnet Fornebu flyvehavn. Sjøflyhavna er i dag brukt av privateide sjøfly som inn- og utflygningsplass, og det foregår noe sjøflyaktivitet i området i dag.

Kilen sjøflyklubb har sin virksomhet i Storøykilen på vestsiden av Fornebu. Den planlagte øya ligger utenfor konsesjonsområdet for klubben og planområdet er i dag lite brukt til sjøflyaktivitet av klubbens medlemmer (dialog Kilen sjøflyklubb).

5 Mulige virkninger

5.1 Sjøtrafikk

Det er ingen hoved- og/eller bifarleder som vil bli berørt av tiltaket. Det er heller ingen ankringsplasser som vil komme i konflikt med tiltaket. Det er heller ingen småbåthavner som blir direkte berørt av planene. Det er stor båttrafikk gjennom Lysakerfjorden, og strekningene mellom Nesodden - Lysaker og Aker brygge – Fornebu brygge betjenes av Ruter.

Anleggsfasen

De negative virkningene for sjøtrafikk vil være størst i selve anleggsfasen, hvor anleggsarbeidet vil kunne føre til forstyrrelser for båttrafikken. Ved transportalternativ B med massetransport på lekter, vil mulige konflikter kunne oppstå under selve utfyllingsarbeidet i form av restriksjoner på båttrafikk, restriksjoner på adgang til området der arbeidet foregår og sambruk på selve ferjeleie i anleggsfasen. For dette transportalternativet vil det i anleggsperioden kunne bli økt båttrafikk i umiddelbar nærhet til planområdet, og på strekningen til/fra utskipningsområdet. Det vurderes at dagens brygge på Fornebu og innseiling til Lysaker i liten grad vil påvirkes av dette arbeidet, og at driften vil opprettholdes mest mulig normalt.

Driftsfasen

B11 Nesodden – Lysaker kjører fra Lysaker brygge og passerer den planlagte øya i en avstand på om lag 600 meter (0,3 nm). Hverken det daglige rutebåttilbudet med innseiling til Lysaker, eller sommerruten mellom Aker brygge og Fornebu brygge vil bli direkte berørt av etablering av en ny friluftsliv mellom Fornebukta og Lagmannsholmen. En ny permanent øy vil heller ikke påvirke seilingshastigheten (maks 5 knop 150 meter fra land).

En ny friluftsliv vil kunne påvirke dagens og fremtidig bruk av området ved at det vil føre til økt trafikk og nye aktiviteter. Eksempelvis vil etablering av badeområder og arealer for sjøsport kunne føre til ferdselsforbud for fritidsbåter. Det legges til grunn at badeområder på øya vil merkes etter gjeldene krav og lovverk, og at aktsomhet ved passering av badende/badeområder overholdes gjennom forskrift om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder [4]. For virkninger knyttet til bruk av fritidsbåter og andre brukerinteresser i sjø knyttet til friluftsliv, vises det til fagrapport friluftsliv.

5.2 Sjøflyaktivitet

Det foregår noe sjøflyaktivitet ved Rolfsbukta i nærhet til planområdet i dag, men tiltaket vil i liten grad påvirke inn- og utflygningen til/fra Sjøflyhavna. Virkningene ved en utbygging av øya vurderes å påvirke sjøflyaktiviteten i liten grad, både i anleggs- og driftsfasen.

6 Avbøtende tiltak

Både i planleggingsfasen og under selve anleggsfasen vil det være viktig å informere aktuelle parter, deriblant Kystverket, sjøflyklubben, ferjesamband og andre brukere av sjøen. Tilstrekkelig informasjon i tidlig fase vil kunne bidra til at sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende og andre brukere av sjøen ivaretas.

Badeplasser på øya skal markeres med badebøyer. Det påpekes at det ikke er tillatt med ferdsel med maskindrevne fartøy innenfor badebøyene i oppmerkede badeområder, jf. fartsforskriften § 3.

Det påpekes at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i kommunens sjøområde krever tillatelse etter kommunal havnemyndighet, jf. havne- og farvannsloven § 14.

7 Referanser

- [1] Kystverket, «Kystinfo,» [Internett]. Available: <https://a3.kystverket.no/kystinfo>. [Funnet 04. april 2022].
- [2] Bærum kommune, «Kommuneplanens arealdel 2017-2035,» [Internett]. Available: <https://www.baerum.kommune.no/innsyn/byggesak/wfdocument.ashx?journalpostid=2020176091&dokid=5056762&versjon=2&variant=A&>. [Funnet 19. april 2022].
- [3] Lovdata, «Forskrift om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften). FOR-2021-02-10-523,» [Internett]. Available: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-02-10-523>. [Funnet 19. april 2022].
- [4] Lovdata, «Forskrift om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder.FOR-1983-02-24-624,» 1983. [Internett]. Available: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1983-02-24-624>. [Funnet 27. april 2022].
- [5] Bærum kommune, «Planprogram Ny friluftstøy i Lysakerfjorden,» 2017.

Muntlige kilder

Kilen Sjøflyklubb, 2022

Kystverket Horten, 2022

Ruter, 2022

Bærum kommune v/havneavdelingen, 2022