



NORDSTRAND STEINBRUDD

RESTAURERING GJENNOM UTTAK OG TILBAKEFYLLING

**TILLEGGSNOTAT TIL PLANINITIATIV
JUNI 2026**

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunnen for dette supplerende notatet	4
2	Bakgrunn for prosjektet	4
2.1	<i>Historisk bruk av området</i>	4
2.2	<i>Risiko ved ferdsel i brudd og utskipningstrasé</i>	4
2.3	<i>Allemannsretten og forholdet til kyststien</i>	6
3	Formålet med prosjektet	7
3.1	<i>Overordnet mål – restaurering og tilbakeføring</i>	7
3.2	<i>Finansiering av prosjektet</i>	10
4	Prosjektbeskrivelse	11
4.1	<i>Prosjektet på ide- og utredningsnivå</i>	11
4.2	<i>Gjennomføringsfaser</i>	11
4.3	<i>Fremtidig arealbruk og mulige resultater av restaureringen</i>	13
4.4	<i>Marin transport og klima</i>	15
4.5	<i>Naturrestaurering</i>	16
4.6	<i>Massehåndtering</i>	16
4.6.1	Restaureringskonseptet	16
4.6.2	Uttak av stein	17
4.6.3	Tilbakefylling og nyttiggjøring av overskuddsmasser	18
4.6.4	Kontroll, dokumentasjon og miljø	18
4.7	<i>Samlet samfunnsnytte og naturgevinst</i>	19
5	Ivaretagelse av nærmiljø	19
5.1	<i>Overordnede prinsipper</i>	19
5.2	<i>Rystelser</i>	20
5.3	<i>Støy</i>	21
5.4	<i>Støv og partikkelspredning</i>	22
5.5	<i>Transport</i>	22
5.6	<i>Naturmangfold og arealbruk</i>	23
6	Videre planprosess	23



PROSJEKTETS OVERORDNEDE MILJØGREP

Et restaureringsprosjekt for natur, kyst og lokalsamfunn



MIDLERTIDIG BYGGEPROSJEKT

ca. 8–12 år

med varig positiv effekt



AREAL OG NATUR

Vi bruker allerede påvirket areal og styrker naturen på sikt.

- Bruk av eksisterende nedlagt industriområde
- Ingen nye inngrep i omkringliggende naturområder
- Arbeid innenfor dagens bruddområde og arealfotavtrykk
- Gråareal restaureres til grøntareal ved tilbakeføring
- Restaurering gir økt naturmangfold og bedre økosystemer



TRYGGHET OG OMGIVELSER

Vi bygger trygt og med hensyn til omgivelsene.

- Byggearbeider skjer nede i eksisterende brudd
- Naturlig skjerming fra terreng og bruddkanter
- Tidsavgrenset byggeaktivitet med begrenset påvirkning
- Strengt krav til støy, støv og sikkerhet i anleggsperioden
- Kontinuerlig oppfølging og dialog med naboer og kommune



TRANSPORT OG KLIMA

Vi reduserer transportbehov og utslipp.

- Transport av masser planlegges hovedsakelig via sjø
- Bruk av eksisterende utskipningstrasé og flytebrygger
- Redusert tungtransport på vei og lokale belastninger
- Effektive logistikk-løsninger i byggefasen
- Vurdering av lavutslippsløsninger innen skipsfart



RESTAURERING OG ETTERBRUK

Vi leverer et varig bidrag til natur, friluftsliv og lokalsamfunnet.

- Terrengforming og revegetering av hele området
- Fremtidige grøntområder, kyststi og turstier
- Sjønære oppholds- og rekreasjonsområder
- Langsiktig natur- og samfunnsnytte for nåværende og kommende generasjoner



ET MIDLERTIDIG BYGGEPROSJEKT – ET VARIG RESULTAT

Prosjektet er et tidsavgrenset byggearbeid over ca. 8–12 år. Når arbeidet er ferdig, er målet å tilbakeføre og forbedre området – til glede for naturen, lokalsamfunnet og framtidige generasjoner.



Alle tiltak gjennomføres i tråd med gjeldende lover og forskrifter, og med fokus på miljøhensyn i alle faser.

1 Bakgrunnen for dette supplerende notatet

Tilleggsnotatet er utarbeidet for å gi kommunestyret en nærmere og mer samlet orientering om prosjektet enn det som kom frem av oversendt planinitiativ. I etterkant av administrativ behandling av planinitiativet har kommunens administrasjon åpnet for at saken kan forelegges kommunestyret for politisk behandling, og anbefalt at det utarbeides et tilleggsnotat med nærmere avklaringer. Dette notatet er utarbeidet i tråd med denne anbefalingen.

Notatet er ment som et supplerende beslutningsgrunnlag for politisk behandling av spørsmålet om planoppstart, og gir en overordnet beskrivelse av prosjektet som et ideprosjekt i tidlig fase. Det beskriver de styrende premissene som ligger til grunn for videre utredninger, uten å foregripe løsninger som må avklares gjennom en ordinær planprosess.

Området har vært avstengt i flere tiår som følge av tidligere industriell bruk og konkrete sikkerhetsforhold. Pågående byggesak om supplerende sikringstiltak gjelder håndtering av dagens situasjon, mens planinitiativet gjelder en langsiktig løsning for restaurering, sikring, ferdsel og fremtidig allmenn bruk. De to prosessene gjelder ulike beslutninger, men bør forstås i lys av samme faktiske situasjon og samme overordnede mål om et tryggere og mer tilgjengelig område på sikt.

På nåværende tidspunkt er det ikke spørsmål om å godkjenne eller gjennomføre prosjektet, men om hvorvidt saken bør tas videre til en ordinær planprosess nå eller senere. En beslutning om planoppstart innebærer derfor ikke at prosjektet godkjennes, men at kommunen åpner for videre utredning, medvirkning og senere politisk behandling. Dersom kommunen vedtar planoppstart, vil innspill fra naboer, brukere, myndigheter og andre berørte bidra til å avklare hvilke temaer som skal belyses nærmere, slik at hensyn og bekymringer kan vurderes på et opplyst grunnlag gjennom objektive, saklige og faglige utredninger.

2 Bakgrunn for prosjektet

2.1 Historisk bruk av området

Nordstrand steinbrudd ble etablert tidlig på 1900-tallet, med steinuttak og utskipning frem til begynnelsen av 1960-tallet. Området var i drift gjennom flere tiår og var regulert til industri frem til 2001. I dag er området nedlagt og avstengt, med gjenværende tekniske konstruksjoner fra tidligere drift (figur 1). Området er ikke restaurert eller tilrettelagt for allmenn ferdsel, og fungerer derfor ikke som et tilgjengelig grøntområde.

2.2 Risiko ved ferdsel i brudd og utskipningstrasé

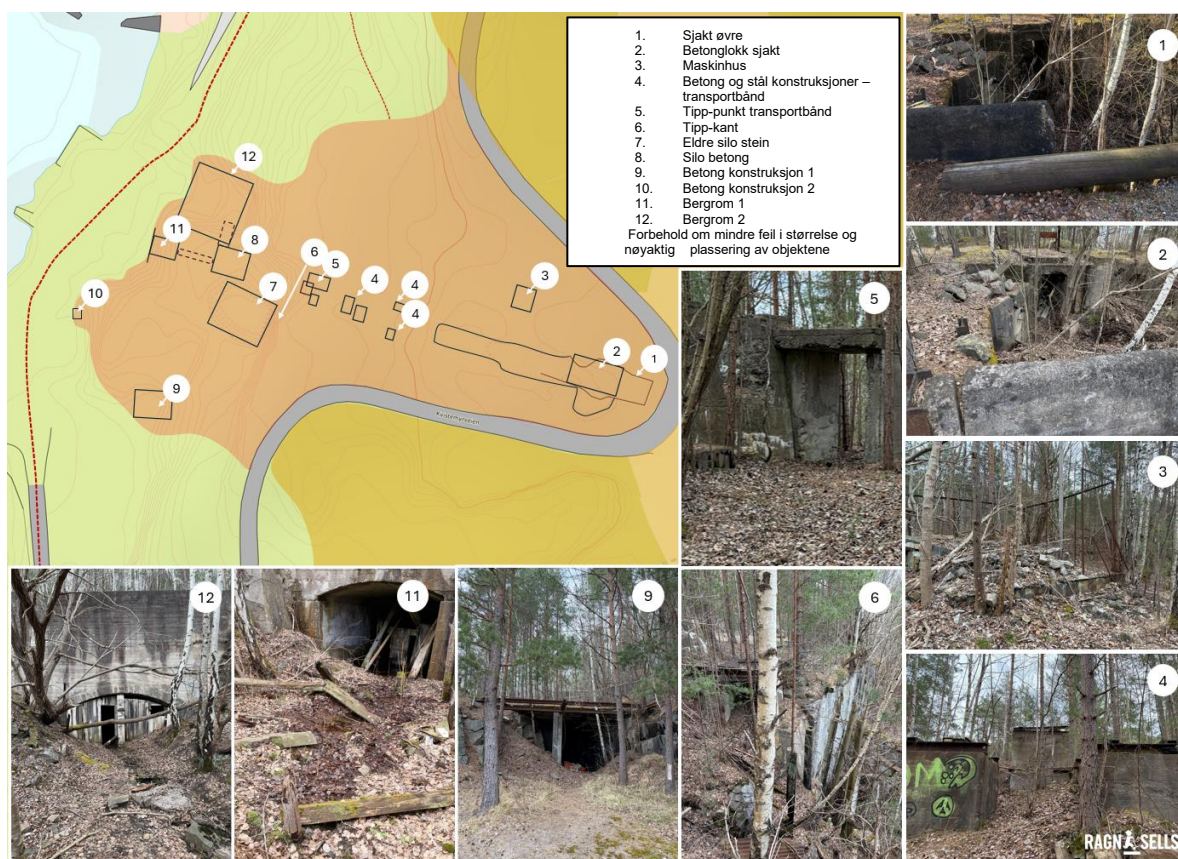
Bruddområdet utgjør et risikoområde som følge av høye bruddkanter og bakvegg. Utskipningstraséen fra steinbruddet til sjøen inneholder i tillegg gjenværende infrastruktur fra tidligere drift, blant annet sjakter, bergrom og betong- og stålkonstruksjoner knyttet til utskipningsanlegget. Terrenget er flere steder uoversiktlig, med store fallhøyder og delvis skjulte

konstruksjoner. Risikoen er særlig knyttet til åpne bruddflater, steinsprang, fall og klemskader knyttet til skjult og synlig infrastruktur.

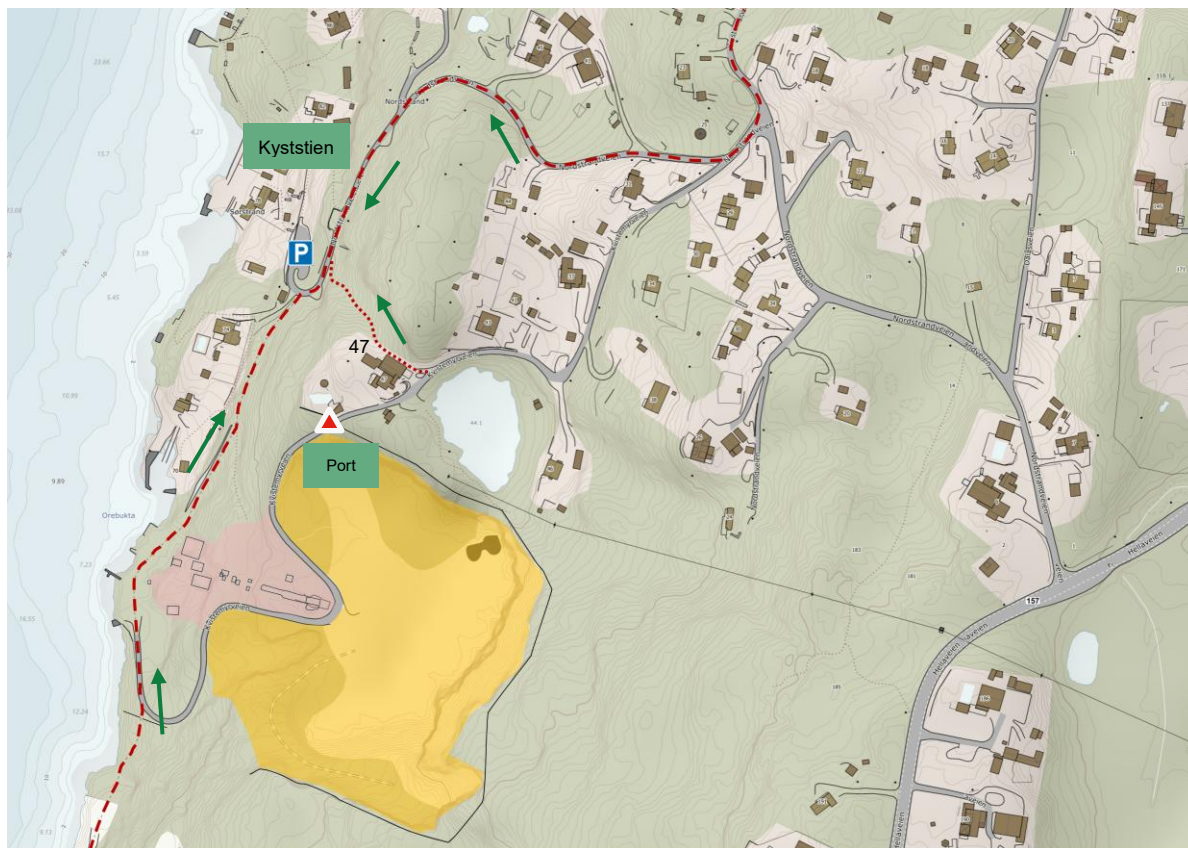
Området er ikke tilrettelagt for ordinær ferdsel eller friluftsliv. Av hensyn til liv og helse har det vært port ved adkomst fra Kvistemyrveien og gjerde rundt området og steinbruddet i flere tiår. Dette kan også bekreftes av nabo i Kvistemyrveien 45, som over tid har vært opptatt av at porten holdes låst.

Ifølge tidligere eiere har en motorsykkelklubb hatt et årlig treff i bruddet etter særskilt avtale, der de låste seg inn med nøkkel. Dette underbygger at bruken skjedde kontrollert og etter avtale, og bekrefter at området ikke var åpent tilgjengelig for allmenn ferdsel.

Som grunneier har Nordstrand Steinbrudd AS ansvar for å forebygge fare for liv og helse på eiendommen, og kan måtte stå til ansvar dersom en ulykke skjer. Etter varsel fra nabo om at porten på nytt var brutt opp, ble det gjennomført en ny risikovurdering av ferdsel inn i området. På bakgrunn av dette ble det tatt initiativ til supplerende sikringstiltak rundt farlige deler av eiendommen.



Figur 1 Detaljkart over utskipningstrasé med etterlatt infrastruktur. Sone for utskipningstrasé er vist i farger. Kyststien er markert med rød stiplet linje og går utenom steinbrudd og utskipningstrasé. For oversiktskart se figur 2.



Figur 2 Kyststien. Ledes langs sjøen fra Nordstrandveien og til Svestad brygge. Port hindrer ikke tilgang til sjø, da sti ved Kvistemyrveien gir tilgang til kyststien.

Fra Kvistemyrveien og ned til steinbruddet går det en eldre anleggsvei etablert i forbindelse med steinbruddriften. Veien har vært brukt som intern forbindelse mellom bruddet og utskipningsområdet ved sjøen, og har aldri vært tilrettelagt som ordinær ferdselsåre for allmennheten. Sikkerhetsrisikoen har direkte betydning for hvordan ferdsel gjennom området bør styres.

En problemstilling er tilfeller der personer aktivt tar seg over port eller gjennom hull i gjerde. En annen problemstilling oppstår der avstengningen ikke er synlig eller tydelig, slik at personer kan ferdes inn i området uten å forstå risikoen. Dette er særlig relevant fra kyststien, og er bakgrunnen for søknaden om supplerende sikringstiltak nede ved sjøen. Formålet er å lede ferdselen langs kyststien og hindre at brukere utilsiktet ledes opp i utrygge deler av området.

Kyststien er markert med rød stiptet linje, mens adkomst fra Kvistemyrveien til kyststien er vist med rød prikket linje. Begge traséene går utenom steinbruddet. Dagens stinett og et mulig fremtidig stisystem som før- og etter-illustrasjon er vist i figur 3 og figur 4 i kapittel 3.

2.3 Allemannsretten og forholdet til kyststien

Allemannsretten gir allmennheten adgang til ferdsel og opphold i utmark. For Nordstrand steinbrudd må ferdselsinteressene vurderes opp mot de konkrete sikkerhetsforholdene som er beskrevet i kapittel 2.2.

Den tidligere anleggsveien gjennom området ble etablert som intern driftsvei for steinbruddsvirksomheten. Den har ikke vært opparbeidet eller tilrettelagt som ordinær ferdselsåre for allmennheten.

De supplerende sikringstiltakene som er søkt etablert gjelder dagens situasjon. Formålet er å lede ferdsel langs trygge traséer og redusere risikoen for at personer utilsiktet beveger seg inn i risikoutsatte deler av steinbruddet og utskipningstraséen. Dette innebærer ikke at allmennhetens ferdselsinteresser settes til side, men at ferdselen i dagens situasjon styres utenom områder med konkret sikkerhetsrisiko.

Porten ved Kvistemyrveien viderefører en avstengning som har vært etablert over lang tid, og er vurdert å ikke være dispensasjonspliktig. Den inngår derfor ikke i den omsøkte byggesaken.

Sikringstiltakene og planinitiativet gjelder ulike beslutninger, men springer ut av samme faktiske situasjon. De supplerende sikringstiltakene håndterer dagens sikkerhetsbehov, mens planinitiativet gjelder en langsiktig løsning for restaurering, sikring, ferdsel og fremtidig allmenn bruk.

I videre planarbeid bør det vurderes hvordan allmennhetens ferdsel kan ivaretas på en trygg måte, herunder hvordan kyststien kan opprettholdes som en sammenhengende ferdselsåre, og om eksisterende forbindelser kan forbedres eller suppleres.

Samlet viser dette hvorfor dagens situasjon ikke kan løses tilfredsstillende gjennom enkeltstående sikringstiltak alene. De midlertidige tiltakene er nødvendige for å håndtere dagens sikkerhetsrisiko, men gir ikke en varig løsning for området. Det langsiktige behovet er å restaurere, sikre og istandsette steinbruddet slik at området på sikt kan bli tryggere og mer tilgjengelig for allmennheten. Dette er bakgrunnen for prosjektets formål, som omtales i neste kapittel.

3 Formålet med prosjektet

Prosjektet er foreløpig på konseptstadiet. Beskrivelsene i dette kapitlet viser overordnede mål, premisser og mulige løsninger som skal utredes videre gjennom planprosessen. De må derfor ikke oppfattes som endelige løsninger eller beslutninger om gjennomføring.

3.1 Overordnet mål – restaurering og tilbakeføring

Formålet med prosjektet er å restaurere, sikre og tilbakeføre et tidligere steinbrudd til LNFR-formål gjennom terrengforming, tilbakefylling og naturrestaurering. Prosjektet skal på sikt gi en varig forbedring av området gjennom opprydding, økt sikkerhet og bedre tilgjengelighet for allmennheten.

Etter restaurering skal området fremstå som et tryggere og mer tilgjengelig landskap enn i dag. Det legges til rette for et mer sammenhengende stinett, samtidig som ferdselen langs kyststien skal kunne opprettholdes gjennom hele prosjektperioden med nødvendige sikkerhetstiltak.

For å oppnå disse målene er prosjektet bygget opp som en helhetlig restaureringsprosess der tidsavgrenset uttak av steinmasser, tilbakefylling, terrengforming og naturrestaurering inngår som gjensidig avhengige deler av samme prosjekt. Den tekniske og økonomiske sammenhengen mellom disse aktivitetene er beskrevet nærmere i kapittel 3.2.

Begrensning av støypåvirkning har vært et styrende premiss for prosjektutformingen. Derfor er uttak nedover i eksisterende brudd valgt fremfor horisontal utvidelse, fordi det gir mindre støytbredelse, lavere visuell påvirkning og redusert arealbelastning.

Restaureringen skal derfor i hovedsak gjennomføres innenfor eksisterende bruddområde, den tidligere utskipningstraséen og utskipningskaiområdet, som alle er preget av tidligere industriell bruk. Tidligere utskipningstrasé og kaiområde skal rehabiliteres og tas i bruk igjen for sjøtransport. Prosjektet bygger dermed i hovedsak på gjenbruk av allerede påvirkede arealer, samtidig som nye arealinngrep og påvirkning på omkringliggende naturområder skal begrenses gjennom videre planlegging og avbøtende tiltak.

Bruk av flytekai og eksisterende utskipningsområde er lagt til grunn for å begrense behovet for fysiske tiltak i sjø og på sjøbunn. Eventuelle tiltak i strandsonen, 100-metersbeltet eller ved kai-/bryggeanlegg må avklares nærmere gjennom videre planarbeid, utredninger og nødvendige tillatelser. Prosjektets samlede samfunnsnytte og naturgevinst, herunder ressursutnyttelse, sjøtransport, fremtidig tilgjengelighet og lokal/regional verdiskaping, er nærmere omtalt i kapittel 4.7.

I dag er ferdselen innenfor planområdet begrenset, med få etablerte stier og lite tilrettelegging for allmenn bruk. Gjennom restaureringsprosjektet legges det til rette for et mer sammenhengende stinett og økt bruk til friluftsmål. Samtidig opprettholdes ferdselen langs kyststien i prosjektperioden, eventuelt med midlertidige tilpasninger av hensyn til sikkerhet og anleggsaktivitet.

I bygge- og anleggsperioden skal det legges til rette for at kyststien kan opprettholdes som en trygg og sammenhengende ferdselsåre. Så lenge det pågår aktivitet ved utskipningsområdet, kaien eller øvrige deler av anlegget som kan komme i berøring med ferdsel, skal det etableres løsninger som sikrer trygg adskillelse mellom publikum og anleggs-/transportaktivitet. Dette kan omfatte tydelig skilting, fysisk avgrensning mellom ferdselsareal og anleggsområde, midlertidig omlegging av trasé eller andre tiltak som ivaretar samme funksjon. Behovet for mer permanente eller planskilte løsninger, som bro, tunnel eller annen sikker kryssing, må vurderes nærmere i videre planarbeid dersom sikkerhetshensyn tilsier det. Publikum skal orienteres om eventuelle midlertidige endringer gjennom skilting og annen relevant informasjon i området.

Figur 3 og figur 4 illustrerer forskjellen mellom dagens situasjon og en mulig fremtidig situasjon etter restaurering. Figur 3 viser dagens stinett, mens figur 4 viser et mulig fremtidig stisystem og prinsipper for etterbruk. Illustrasjonene er foreløpige og viser prinsipper, ikke endelig utforming.





Figur 4. Mulig fremtidig situasjon etter revegetering og istandsetting. Illustrasjonen viser prinsipper for etterbruk, der eksisterende kyststi opprettholdes, eksisterende stiforbindelser kan videreføres og nye stiforbindelser kan vurderes som del av et mer sammenhengende stisystem.

3.2 Finansiering av prosjektet

Restaurering, istandsetting og varig tilbakeføring av området er prosjektets plantekniske hovedformål. For at dette skal kunne gjennomføres, må prosjektet være både teknisk gjennomførbart og økonomisk bærekraftig. Restaureringen bygger derfor på en helhetlig modell der

tidsavgrenset uttak av steinmasser og mottak av egnede overskuddsmasser for tilbakefylling gjennomføres som gjensidig avhengige deler av samme prosjekt.

Uttaket av høykvalitetsstein gir salgbare byggeråstoffer, mens mottak av egnede overskuddsmasser muliggjør tilbakefylling og terrengforming. Begge aktivitetene bidrar til prosjektets inntektsgrunnlag og er nødvendige for å finansiere opprydding, sikring, tilbakefylling, revegetering og den endelige restaureringen av området.

De ulike delene av prosjektet kan derfor ikke vurderes isolert. Uten uttak av steinmasser vil prosjektet mangle en vesentlig del av finansieringsgrunnlaget. Uten mottak av egnede overskuddsmasser vil det ikke være mulig å gjennomføre tilbakefylling, etablere ønsket terrengform eller tilbakeføre området til LNFR-formål. Uttak, tilbakefylling og restaurering utgjør derfor én samlet teknisk og økonomisk helhet.

4 Prosjektbeskrivelse

4.1 Prosjektet på ide- og utredningsnivå

Prosjektet må på dette stadiet forstås som et ideprosjekt i tidlig fase. Løsningene som beskrives nedenfor er foreløpige, og ment som grunnlag for å vurdere om saken bør tas videre i en ordinær planprosess for videre utredning, ikke som en beslutning om at prosjektet skal gjennomføres.

En slik prosess vil gi kommunen, berørte naboer, brukere av området, interesseorganisasjoner og andre myndigheter mulighet til å komme med innspill som kan påvirke prosjektets utforming, løsninger, avgrensninger og nødvendige tilpasninger.

Bekymringer som gjelder blant annet ferdsel, sikkerhet, naturmangfold, nærmiljø, støy og transport skal hensyntas så langt det er mulig gjennom videre utredning, dialog og avbøtende tiltak. Nedenfor gis en kort beskrivelse av prosjektets tidsfaser og hva de kan innebære for området og omgivelsene dersom prosjektet utredes videre.

4.2 Gjennomføringsfaser

Prosjektet er delt inn i fire hovedfaser. Påvirkningen på omgivelsene vil variere mellom fasene, og det gis derfor en kort omtale av innhold, varighet og forventede virkninger.

Aktiviteten skal planlegges og gjennomføres i tråd med strengt støyregelverk, jf. omtalen av støy i kapittel 5.3.

1. Anleggsfase – klargjøring

- Etablering av adkomst- og beredskapsvei
- Etablering av støyskjermingstiltak
- Etablering av kai og infrastruktur for anløp av frakteskip for masser

- Rensk og sikring av bruddvegger og bruddflate
- Boring på toppen av bakveggen og øvrige forberedende arbeider
- Dette er prosjektets mest støyutsatte fase

Varighet: ca. 6 måneder

Konsekvenser: Dette er den mest støyutsatte fasen, men den er kortvarig. Støyen vil avta etter hvert som arbeidet flyttes ned i bruddet og får bedre naturlig skjerming. Støy og aktuelle avbøtende tiltak omtales nærmere i kapittel 5.3.

2. Uttaksfase – øvre nivå

- Rensk og sikring i nedre del av bakveggen
- Uttak og arbeidsoperasjoner fra dagens nivå ned til første pall
- Fortsatt noe eksponert støy, men innenfor gjeldende støygrenser

Varighet: 1–2 år

Konsekvenser: Fasen kan fortsatt merkes i omgivelsene, men i mindre grad enn anleggsfasen. Når uttaket går dypere, vil terrenget bidra til lavere støyutbredelse. Støy og aktuelle avbøtende tiltak omtales nærmere i kapittel 5.3.

3. Uttaksfase – nedre nivå

- Uttak og arbeidsoperasjoner fra første pall og videre ned til planlagt nivå
- Lavere støynivå som følge av aktivitet dypere i terrenget
- Betydelig naturlig støyskjerming fra bruddveggene

Varighet: 1–2 år

Konsekvenser: I denne fasen forventes støy og visuell påvirkning å være klart redusert, fordi aktiviteten foregår dypere og mer skjermet i bruddet.

4. Mottaks- og tilbakefyllingsfase

- Mottak av dokumentert egnede overskuddsmasser fra bygge- og anleggsvirksomhet, for eksempel mineralske gravemasser, sprengstein og betong som er egnet for nyttiggjøring
- Utlegging og terrengforming av masser innenfor bruddområdet for å etablere planlagt terrengform. Støy fra anleggsmaskiner i denne fasen er vurdert å ligge godt innenfor gjeldende støykrav.

Varighet: anslagsvis 5–10 år

Konsekvenser: Denne fasen forventes å gi begrenset påvirkning sammenlignet med uttaksfasene. Aktiviteten vil i hovedsak bestå av mottak av dokumentert egnede masser, utlegging og terrengforming innenfor bruddområdet. Støy fra anleggsmaskiner i denne fasen er vurdert å ligge godt innenfor gjeldende støykrav. Tilbakefyllingen gjelder de delene av bruddet som er nødvendige for å etablere planlagt terrengform for sikring, revegetering og tilbakeføring.

4.3 Fremtidig arealbruk og mulige resultater av restaureringen

I dag har området begrenset tilgjengelighet og få etablerte stier. Restaureringen gir mulighet for å åpne større deler av området for allmenn ferdsel og rekreasjon gjennom etablering av stier, oppholdsarealer og bedre koblinger til eksisterende kyststi og overordnet gang- og sykkelveinett.

Etter restaurering vil området kunne utvikles til et mer tilgjengelig, sammenhengende og attraktivt friluftsområde enn i dag. Hvordan den fremtidige arealbruken skal utformes, må avklares gjennom planprosessen i dialog med kommunen, lokalsamfunnet og øvrige berørte parter.

Tiltakene nedenfor er ikke ment som en uttømmende eller endelig plan, men illustrerer hvilke kvaliteter restaureringsprosjektet kan legge til rette for dersom prosjektet videreføres og detaljplanlegges. Eksempler på mulige løsninger er:

1. Etablering av utfartsparkering ved Helleveien (fv. 157) for økt tilgjengelighet til sjø

Det er i dag begrensede parkeringsmuligheter for personer som ønsker tilgang til strandsonen mellom Fjellstrand og Fagerstrand. Utfartsparkering, kombinert med et godt tilrettelagt stinett, vil kunne **øke tilgjengeligheten til kyststien og sjøen for alle aldersgrupper.**

2. Etablering av sammenhengende tur- og sykkelstier.

Eksisterende anleggs- og beredskapsvei kan på sikt omformes og nedskaleres til tur- og sykkelsti, med direkte kobling mellom Helleveien, utfartsparkering, strandsonen og kyststien. **Dette vil styrke tilgjengeligheten og skape bedre sammenheng i det lokale frilufts- og stinettet.**



Figur 5. Illustrasjon av mulig stisystem og -aktivitet på eiendommen etter avsluttet restaurering

3. Etablering av dammer som landskaps- og friluftselement.

I forbindelse med terrengforming og restaurering kan det etableres en eller flere dammer som en integrert del av friluftsområdet. **Dammer kan bidra til økt opplevelsesverdi, variasjon i landskapet og gi rom for opphold, læring og naturopplevelser.** Utforming og plassering vil avklares i samarbeid med kommunen som del av videre planlegging.

4. Utkikspunkt og oppholdsarealer.

Terrenget gir **gode forutsetninger for etablering av utkikspunkt og mindre rasteplasser**. Steinblokker fra bruddet kan benyttes til enkel, stedstilpasset utforming av platåer, benker og oppholdsarealer.

5. Tilrettelegging for badeplass ved Orebukta.

Området ved tidligere utfylling i sjø kan egne seg for etablering av en badeplass. Det kan også vurderes badebrygge som forlengelse av eksisterende steinfundament. Eksisterende infrastruktur kan fjernes eller gjenbrukes der dette er hensiktsmessig.



Figur 6. Illustrasjon – etablere badeplass. Øverst vises dagens situasjon, og nederst vises mulig fremtidig tilrettelegging for badeområde i Orebukta. I dag er området preget av hulrom og sjakter og må sikres.

4.4 Marin transport og klima

Sjøtransport er et sentralt premiss for prosjektets transportlogistikk. Transport av stein og overskuddsmasser planlegges via sjø, med bruk av eksisterende utskipningstrasé og flytekai. Dette medfører at aktivitet i bruddet ikke vil medføre vesentlig trafikkbelastning på lokalt vegnett.

Uttak av dokumentert høykvalitetsstein fra Nordstrand steinbrudd gir tilgang på kortreist tilslag til byggenæringen i Oslo-regionen. Slike masser er en forutsetning for produksjon av lavkarbonbetong, der kravene til styrke, slitestyrke og renhet er høye.

Det skal vurderes løsninger innen grønn skipsfart, herunder bruk av lavutslippsfartøy med gass eller nullutslippsløsninger med elektrisk fremdrift der dette er teknisk og praktisk mulig. Elektrisk fremdrift vil kunne gi svært lave eller ingen direkte utslipp på sjøstrekningen, mens gassbaserte løsninger kan redusere lokale utslipp sammenlignet med konvensjonell dieseldrift. Endelig klimaeffekt må likevel beregnes nærmere i videre planarbeid, basert på faktisk fartøytype, energibærer, seilingsdistanse, lastgrad og sammenlignbar veitransport.

Sjøtransport, særlig i kombinasjon med lavutslipps- eller nullutslippsfartøy, gir normalt lavere transportrelaterte utslipp enn tilsvarende transport på veg. Samtidig gir sjøtransport flere andre miljø- og samfunnsmessige fordeler:

- En skipslast kan erstatte om lag 60-70 lastebillaster med stein eller overskuddsmasser.
- Ved at transporten skjer sjøveien, unngås tungtransport på lokalt vegnett og de tilhørende ulempene i form av støy, lokal luftforurensning og trafikkbelastning.



Figur 7. Oversikt over klima-, transport- og arealtiltak som samlet inngår i prosjektet.

4.5 Naturrestaurering

Planområdet omfatter et tidligere steinbrudds- og industriareal med langvarig arealpåvirkning. Prosjektet tar sikte på å restaurere og tilbakeføre dette gråarealet til et område med høyere natur- og landskapskvaliteter enn i dag, uten vesentlige inngrep i omkringliggende naturområder.

Med naturrestaurering menes i denne sammenheng tilbakeføring av et tidligere påvirket steinbrudds- og industriareal til et mer naturpreget område, der terrengforming, vegetasjon, vann- og fuktmiljøer og landskapstilpasning samlet skal bidra til å styrke områdets natur- og landskapskvaliteter.

Prosjektet innebærer ikke etablering av ny arealbruk, men en midlertidig aktivitet for å avslutte og tilbakeføre et eksisterende, tidligere påvirket område. Restaureringen tar sikte på å forme et mer naturpreget landskap gjennom terrengforming, revegetering og utvikling av nye grønt- og friluftsområder. Etterbruksperspektivet er sentralt: området skal ikke bare sikres og avsluttes, men utvikles slik at det får varig verdi for natur, landskap og allmenn bruk.

Det legges blant annet opp til:

- tilbakeføring av gråareal til grøntareal
- revegetering med stedstilpasset vegetasjon
- etablering av dammer og fuktområder
- terrengutforming med mer naturlige overganger
- utvikling av stier og tilgjengelige grøntområder

Den konkrete naturgevinsten må vurderes nærmere gjennom naturmangfoldkartlegging, landskapsfaglige vurderinger og videre planarbeid. Dette gjelder blant annet valg av vegetasjon, utforming av dammer og fuktområder, terrengoverganger, sammenheng med tilgrensende natur og behov for eventuelle avbøtende tiltak.

Naturrestaureringen må samtidig gjennomføres slik at eksisterende naturverdier i og nær planområdet identifiseres, vurderes og hensyntas. Dette gjelder særlig Kvistemyrdammen og tilgrensende naturområder, som må inngå som premisser for videre utforming og avgrensning av tiltaket. Samlet vurderes tiltaket å kunne gi en vesentlig forbedring av områdets natur- og landskapskvaliteter sammenlignet med dagens situasjon, forutsatt at endelig utforming bygger på nødvendige kartlegginger, faglige vurderinger og avbøtende tiltak.

4.6 Massehåndtering

4.6.1 Restaureringskonseptet

Prosjektets nytteverdi ligger i kombinasjonen av restaurering, ressursutnyttelse og sirkulær bruk av masser, og bygger på en helhetlig restaureringsmodell der uttak av høykvalitetsstein, tilbakefylling med dokumentert egnede overskuddsmasser og restaurering av området utgjør gjensidig avhengige deler av samme prosjekt. Uttaket skaper både den terrengmessige

bearbeidingen og de økonomiske forutsetningene for restaureringen, mens tilbakefyllingen gjør det mulig å etablere den terrengformen som er nødvendig for å sikre, revegetere og tilbakeføre området til LNFR-formål.

Prosjektet bygger på prinsipper om sirkulær ressursutnyttelse. Høykvalitetsstein tas ut som byggeråstoff til bygge- og anleggsvirksomhet, samtidig som dokumentert egnede overskuddsmasser nyttiggjøres som byggemateriale ved tilbakefylling og terrengforming. På denne måten kombineres ressursutnyttelse med restaurering av et tidligere industriområde, slik at området kan tilbakeføres til et tryggere, grønnere og mer tilgjengelig landskap.



Figur 8 Illustrasjon av hvordan dagens brudd vil se ut ved uttak av ytterligere høykvalitetsstein og nederste illustrasjon etter istandsetting med revegetering.

4.6.2 Uttak av stein

Uttaket av stein inngår som en integrert del av restaureringsprosjektet. All transport av steinmasser er planlagt gjennomført sjøveien. Uttaket planlegges gjennomført nedover i eksisterende brudd fremfor som en horisontal utvidelse. Dette begrenser arealbeslag og visuell påvirkning, samtidig som bruddveggene fungerer som naturlig støyskjerming etter hvert som

aktiviteten flyttes dypere i bruddet. Uttaket legger samtidig til rette for den terrengformen som senere skal tilbakefylles, sikres og revegeteres.

Det er lagt til grunn et samlet uttak på om lag 500 000 m³ høykvalitetsstein innenfor dagens bruddområde. Steinforeskomsten er vurdert av Norges geologiske undersøkelse (NGU), som beskriver forekomsten som en ressurs av svært god kvalitet. Steinmassene er derfor godt egnet som tilslag til betong og andre byggeformål der det stilles høye krav til styrke, slitestyrke og materialeegenskaper. Alle videre leveranser av produkter er planlagt gjennomført via sjøveien.

4.6.3 Tilbakefylling og nyttiggjøring av overskuddsmasser

For å kunne restaurere området er det beregnet et behov for om lag 500 000–700 000 m³ egnede overskuddsmasser. Massene skal benyttes til tilbakefylling, terrengforming, stabilisering og arrondering av området, og er en nødvendig forutsetning for å etablere et sikkert og varig landskap med grunnlag for revegetering og fremtidig natur- og friluftsbuk.

Mottaket av masser er direkte knyttet til restaureringsformålet. Massene mottas fordi de har en definert funksjon som byggemateriale i terrengoppbyggingen, og mengden bestemmes av restaureringsbehovet.

Det legges til grunn at det i hovedsak vil være tale om overskuddsmasser fra bygge- og anleggsvirksomhet, som mineralske gravemasser, sprengstein og betong, og som er egnet for nyttiggjøring i terrengoppbygging og restaurering. Det skal kun mottas masser som er dokumentert egnede og trygge for den planlagte nyttiggjøringen. Krav til massenes kvalitet, renhet, dokumentasjon og kontroll må fastsettes nærmere gjennom videre planarbeid, nødvendige tillatelser og eventuelle vilkår fra relevante myndigheter.

4.6.4 Kontroll, dokumentasjon og miljø

Håndtering og bruk av massene skal skje innenfor et kontrollert system, med løsninger for dokumentasjon, sporbarhet, styring av overflatevann og kontroll med eventuell avrenning innenfor området. Det er et styrende og avgjørende premiss for prosjektet at massene som nyttiggjøres, ikke skal medføre forurensning.

Vannhåndteringen skal beskrives og dokumenteres nærmere i videre planarbeid, herunder prinsipper for håndtering av overflatevann og eventuell avrenning innenfor området, samt hvordan relevante hensyn til grunn, grunnvann og sjø skal ivaretas.

Som del av videre planlegging må det dokumenteres hvordan massebehov, krav til massenes egnethet, dokumentasjon, kontrollrutiner, vannhåndtering og eventuelle avbøtende tiltak samlet sikrer at massene nyttiggjøres i samsvar med restaureringsformålet og uten uakseptabel miljøpåvirkning.

I videre planarbeid vil det avklares hvilke krav til dokumentasjon, kontroll, faseinndeling og gjennomføring som skal sikre at tilbakefylling og restaurering gjennomføres som forutsatt og i tråd med relevant regelverk.

4.7 Samlet samfunnsnytte og naturgevinst

Samfunnsnyttan i prosjektet ligger i kombinasjonen av opprydding og tilbakeføring av et tidligere industriområde, nyttiggjøring av overskuddsmasser, uttak av en dokumentert høykvalitets ressurs, bruk av sjøbasert transport og mulighet for å gjøre området tryggere, grønnere og mer tilgjengelig for allmennheten. Prosjektet representerer dermed en helhetlig løsning der restaurering, ressursutnyttelse, transporteffektiv massehåndtering og fremtidig natur- og friluftsverdi inngår i samme tiltak.

Utnyttelse av steinressursen i et område som allerede er påvirket av tidligere drift, kan samtidig redusere behovet for nye uttak i jomfruelig natur og terreng andre steder. Høykvalitetsstein fra området kan benyttes som tilslag til byggeprosjekter i Oslo-regionen, mens bruk av sjøtransport reduserer behovet for tungtransport på lokalt vegnett sammenlignet med tradisjonell veibasert massetransport. Dette kan bidra til å begrense lokale ulemper knyttet til trafikkbelastning, støy, støv, trafiksikkerhet og veislitasje.

I gjennomføringsfasen vil prosjektet også kunne gi grunnlag for lokal og regional verdiskaping gjennom kjøp av tjenester, leveranser og arbeidsoppgaver knyttet til prosjektering, anleggsarbeid, transport, miljøoppfølging, kontroll og istandsetting. Omfanget av lokal og regional verdiskaping og sysselsetting må avklares nærmere i videre planlegging.

Samfunnsnyttan må vurderes nærmere gjennom ordinær planprosess. På dette overordnede stadiet er det likevel sentralt at prosjektet vurderes samlet, og ikke som enkeltstående uttak, mottak eller transporttiltak.

5 Ivaretagelse av nærmiljø

5.1 Overordnede prinsipper

I denne fasen beskrives overordnede premisser for hvordan hensynet til nærmiljø, naboer, natur og friluftsliv kan ivaretas dersom prosjektet tas videre til ordinær planprosess. Premissene er ikke endelige, men må konkretiseres gjennom en ordinær planprosess med utredninger, medvirkning og senere politisk beslutning, der innspill fra berørte parter kan bidra til å avklare behov for tilpasninger og avbøtende tiltak.

Det legges til grunn at aktivitet i hovedsak skal skje innenfor eksisterende bruddområde og andre allerede påvirkede arealer. Prosjektet legger ikke opp til vesentlige inngrep i omkringliggende naturområder. Utforming av anlegg, anleggsaktivitet og logistikk skal planlegges med mål om:

- begrenset støy- og støvpåvirkning,
- redusert transportbelastning på nærområdet,
- sikker og forutsigbar gjennomføring,
- minst mulig visuell påvirkning,
- ivaretagelse av naturverdier og eksisterende ferdselsårer.

Prosjektet vil medføre aktivitet i området i en tidsavgrenset periode, og det må påregnes påvirkning i form av støy, anleggsarbeid og visuell endring, særlig i en tidlig fase. Dette skal utredes og følges opp gjennom planprosess, nødvendige tillatelser og avbøtende tiltak. Samtidig er denne påvirkningen midlertidig, og forventes å avta etter hvert som arbeidene flyttes ned i bruddet og blir bedre skjermet av terrenget.

De langsiktige virkningene av prosjektet er knyttet til opprydding, terrengforming, sikring og tilbakeføring av området til et mer tilgjengelig og naturpreget areal. Dette må vurderes samlet med de midlertidige ulempene i gjennomføringsperioden.

Det skal gjennomføres nødvendige kartlegginger og miljøvurderinger som grunnlag for videre planlegging og tilpasning av tiltaket.

Kvistemyrdammen og omkringliggende naturverdier er sentrale hensyn i videre planlegging, og eventuelle påvirkninger, tilpasninger og avbøtende tiltak skal vurderes nærmere dersom prosjektet tas videre i ordinær planprosess.

Nærområdene til tiltaksområdet består av spredt fritids- og boligbebyggelse. Det legges derfor til grunn at ordinær anleggsaktivitet skal skje på dagtid på hverdager, i tidsrom der de fleste er på arbeid eller skole. Det legges ikke opp til aktivitet på kvelder, i helger, på helligdager eller i fellesferien.

Hensynet til nærmiljøet skal følges opp gjennom videre planarbeid, med særlig vekt på støy, støv, rystelser, trafikk, ferdsel, visuell påvirkning, naturmangfold og friluftsinnteresser. Det bør også etableres tydelige rutiner for informasjon, varsling og dialog med berørte naboer og brukere i de fasene hvor anleggsaktivitet kan påvirke omgivelsene.

5.2 Rystelser

Rystelser fra sprengning kan skape bekymring. I dette prosjektet er sprengning en nødvendig del av uttaket, men omfang og hyppighet vil være begrenset og forutsigbar.

I uttaksfasene legges det foreløpig til grunn sprengning om lag én gang hver 3–4 uke. I den innledende anleggsfasen kan sprengning forekomme noe oftere i forbindelse med rensk, sikring og etablering av første pall, men dette vil være tidsavgrenset og knyttet til konkrete arbeidsoperasjoner. Sprengning vil skje som enkeltstående, planlagte og varslede hendelser – ikke som kontinuerlig aktivitet.

Sprengning skal planlegges og gjennomføres i tråd med gjeldende krav, herunder relevante krav til rystelser, sikkerhet og nabovarsling. Aktuelle grenseverdier, målepunkter, behov for rystelsesmåling og eventuelle krav etter Norsk Standard NS 8141 om vibrasjoner og støt må avklares og dokumenteres nærmere i videre planarbeid og nødvendige tillatelser. Aktiviteten vil kun foregå på dagtid og vurderes som begrenset, tidsavgrenset og forutsigbar.

5.3 Støy

Støy er det temaet som i størst grad påvirker omgivelsene, og er derfor et styrende premiss for planlegging og gjennomføring av prosjektet.

All anleggsaktivitet skal planlegges og gjennomføres i tråd med gjeldende grenseverdier og relevante krav for støy, herunder Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021.

Bruddets beliggenhet og terrengform er sentrale for støybildet. Aktiviteten vil foregå nede i eksisterende brudd, og etter hvert gradvis dypere i terrenget. Bruddvegger og omkringliggende terreng vil dermed fungere som naturlige støyskjermer. Bruddets åpning og orientering mot sjøen innebærer også at en vesentlig del av støyutbredelsen vil gå mot sjøen og bort fra de mest støyfølsomme områdene i anleggsfase og uttaksfase - øvre nivå. Eksisterende skog og vegetasjon rundt deler av området vil i tillegg kunne bidra til noe skjerming og avdemping av både støyopplevelse og visuell påvirkning.

Det vil benyttes en kombinasjon av støyskjermingstiltak, hensiktsmessig plassering av utstyr, bevisst valg av utstyr og tilpasning av anleggsaktivitet og arbeidsoperasjoner for å begrense påvirkningen på omgivelsene, herunder etablering av skjermingstiltak der dette gir effekt.

De høyeste støynivåene forventes i en tidlig og tidsavgrenset anleggsfase. Sprengningsarbeider vil være begrenset i omfang og i hovedsak knyttet til en tidlig fase av prosjektet. Når uttaket etter hvert skjer dypere i bruddet, vil bruddveggene i seg selv fungere som effektive støyskjermer, og støybelastningen reduseres tilsvarende.

Aktuelle avbøtende tiltak vil blant annet kunne omfatte at maskiner og arbeidsoperasjoner som gir størst støybidrag plasseres der de gir minst mulig støy mot omgivelsene, at det velges maskiner og utstyr med lavt støybidrag, og at knuseverk og annen støyende bearbeiding så langt det er mulig plasseres lavt og skjermet i bruddet, inn i fjellet eller mot andre naturlige skjærmer. Behovet for midlertidige støyskjermer, tidsbegrensning av særlig støyende arbeidsoperasjoner og varsling til naboer vurderes nærmere i videre planarbeid.

Foreløpige støyvurderinger har vært brukt som internt grunnlag for å vurdere hovedprinsipper for støyutbredelse og prosjektets utforming. Vurderingene har blant annet underbygget valget om å legge aktiviteten nedover i eksisterende brudd, fremfor å utvide bruddet horisontalt, fordi dette gir bedre terrengmessig skjerming og mindre støyutbredelse mot omgivelsene. Alternative løsninger med større utvidelse av bruddet er derfor ikke videreført og vil ikke være aktuelt. Det er også utarbeidet foreløpige støymodeller. Modellene bygger på prosjektforutsetninger som ennå ikke er avklart, og foreligger derfor ikke som ferdig fagrapport eller kvalitetssikret støynotat. De er ikke lagt ved som dokumentasjon på dette stadiet, fordi de kan gi et mer presist inntrykk av støysituasjonen enn grunnlaget tilsier.

Foreløpige vurderinger viser at vesentlig støybelastning i hovedsak er knyttet til anleggsfasen og uttak på øvre nivå. Det er i disse fasene det kan være behov for særskilte avbøtende tiltak for å sikre at gjeldende støygrenser overholdes ved nærmeste boliger. De foreløpige modelleringene har kun identifisert et begrenset antall boliger som kan berøres av gul støysone i anleggsfasen og øvre uttaksfase. Med aktuelle avbøtende tiltak, herunder skjerming, plassering av støyende utstyr og tilpasning av arbeidsoperasjoner, er formålet at ingen boliger skal bli liggende i gul støysone.

I senere uttaksfaser og i mottaks- og tilbakefyllingsfasen forventes støybidraget å være vesentlig lavere. Dette skyldes at aktiviteten foregår dypere i bruddet, med større naturlig skjerming fra terreng og bruddvegger. Det forventes derfor ikke at boliger vil ligge i gul støysone i disse fasene.

Støyberegninger og behov for konkrete skjermingstiltak må derfor oppdateres og dokumenteres nærmere i videre planarbeid når anleggsopplegg, utstyr, driftsopplegg og faseinndeling er nærmere konkretisert.

Dersom kommunen vedtar planoppstart, vil aktivitetsopplegg, faseinndeling, utstyr, driftsopplegg og skjermingstiltak prosjekteres nærmere. Dette vil gi et bedre og sikrere grunnlag for oppdaterte støyberegninger, mer presise vurderinger av støyvirkninger og konkretisering av nødvendige avbøtende tiltak.

5.4 Støv og partikkelspredning

Bearbeiding og knusing av stein kan gi støv og partikkelspredning. I dette prosjektet er anlegget utformet slik at påvirkningen på omgivelsene begrenses mest mulig gjennom plassering og terrengutforming.

Som for støy legges hoveddelen av aktivitet og bearbeiding nede i eksisterende brudd. Knuseverk og øvrige prosesser plasseres innenfor bruddområdet, der høye bruddvegger, omkringliggende terreng og åpning mot sjøen bidrar til naturlig skjerming og redusert spredning mot nærområdene.

Støv og partikkelspredning vil bli vurdert og dokumentert i videre planlegging og gjennomføring. Det legges til grunn at aktiviteten skal gjennomføres i tråd med gjeldende krav og med vanlige støvdempende tiltak og tilpasninger i arbeidsoperasjonene ved behov.

Aktuelle tiltak kan omfatte vanning, renhold av interne kjørearealer, tildekking eller skjerming og tilpasning av arbeidsoperasjoner ved tørre og vindutsatte perioder.

5.5 Transport

Prosjektet er planlagt med utgangspunkt i at leveranse og transport av masser skal skje via sjø på båt, med bruk av kai/hub og eksisterende utskipningsinfrastruktur. Det legges derfor ikke opp til ordinær transport av masser på offentlig vegnett, utover et begrenset omfang i særskilte unntakstilfeller. Bruk av sjøtransport reduserer behovet for tungtransport på lokalt vegnett og begrenser trafikkbelastning, støy og andre ulemper for omkringliggende bolig- og fritidsbebyggelse sammenlignet med tradisjonell vegbasert massetransport. Det er planlagt dialogmøte med Kystverket i tidlig fase av prosjektet.

Transportløsningen vil bli nærmere vurdert og avklart i videre planarbeid, herunder i dialog med relevante myndigheter.

Det legges til grunn at eksisterende utskipningsområde og intern infrastruktur benyttes, slik at behovet for nye inngrep og nye transportløsninger begrenses mest mulig. Intern trafikk og logistikk innenfor tiltaksområdet vil planlegges med vekt på sikkerhet, effektiv gjennomføring og begrenset påvirkning på omgivelsene.

5.6 Naturmangfold og arealbruk

Det er et styrende premiss for prosjektet at eksisterende naturverdier i og utenfor planområdet skal identifiseres, vurderes og hensyntas, og at naturverdier utenfor allerede påvirkede arealer ikke skal berøres. Det foreligger allerede en insektskartlegging utført av Biofokus, som er omtalt i planinitiativet. Kartleggingen gir et foreløpig kunnskapsgrunnlag for vurdering av insektfauna og eventuelle naturverdier knyttet til området.

Dersom kommunen vedtar planoppstart, skal det gjennomføres supplerende naturmangfoldkartlegging i og rundt planområdet som del av den ordinære planprosessen.

Kartleggingen skal blant annet omfatte naturtyper, vegetasjon, artsforekomster, insekter der dette er relevant, fremmede arter, økologiske sammenhenger, Kvistemyrdammen og tilgrensende naturmiljøer. Kartleggingen skal gjennomføres på tidspunkt og i sesong som gir et faglig forsvarlig kunnskapsgrunnlag.

Resultatene fra foreliggende og supplerende kartlegginger skal legges til grunn for vurderinger etter naturmangfoldlovens prinsipper, herunder kunnskapsgrunnlaget, føre-var-prinsippet, samlet belastning og behov for avbøtende tiltak. Kartleggingene skal inngå som grunnlag for videre utredning, medvirkning og vurdering av endelig avgrensning og utforming av tiltaket i planprosessen.

Kvistemyrdammen med tilhørende naturområde er et særskilt hensyn i videre planlegging. Prosjektet skal planlegges slik at dammens økologiske funksjon, vannstand og verneverdi ivaretas. Tilsvarende skal øvrige registrerte naturverdier og tilgrensende naturområder vurderes og hensyntas på grunnlag av foreliggende og supplerende naturmangfoldkartlegginger. Tiltakene skal utformes slik at det ikke etableres uønsket hydraulisk eller avrenningsmessig kobling mellom bruddområdet og dammen. Behov for barrierer, overvannshåndtering og andre avbøtende tiltak vil bli vurdert og dokumentert gjennom supplerende utredninger dersom kommunen vedtar planoppstart.

6 Videre planprosess

På dette stadiet er det ikke tatt stilling til om prosjektet skal godkjennes eller gjennomføres, men til om saken skal arbeides videre med gjennom en ordinær planprosess. En eventuell planoppstart vil gi grunnlag for å utrede sentrale problemstillinger nærmere, gjennomføre medvirkning og etablere et bedre beslutningsgrunnlag for senere politisk behandling. Det er først på et senere stadium, når utredninger, innspill fra berørte parter og et mer opplyst faktagrunnlag foreligger, at kommunen skal ta stilling til om prosjektet kan godkjennes, og eventuelt på hvilke vilkår og med hvilke tilpasninger.

Området har vært avstengt i flere tiår som følge av tidligere industriell bruk og konkrete sikkerhetsforhold. Planinitiativet gjelder ikke bare håndtering av dagens situasjon, men en langsiktig løsning for restaurering, sikring, ferdsel og fremtidig allmenn bruk. Dersom planprosessen ikke åpnes, vil dagens uavklarte situasjon kunne vedvare, uten at de mer helhetlige løsningene for området blir utredet.

Dersom ferdsel gjennom steinbruddområdet vurderes som et alternativ, bør dette vurderes opp mot alternative forbindelser utenom bruddet etter samme kriterier, herunder tilgjengelighet, behov for sikring og utbedring, inngrep, kostnader, ansvar og forholdsmessighet. Det bør ikke legges til

grunn at en trasé gjennom et usikret tidligere industriområde er den foretrukne løsningen uten at alternative adkomster er vurdert konkret.

I den administrative behandlingen av planinitiativet ble det lagt til grunn at foreslått aktivitet ikke er i samsvar med gjeldende LNFR-formål i kommuneplanens arealdel. Administrasjonens vurdering er at uttaksområdet og nærliggende områder ved en eventuell reguleringsprosess må vurderes i lys av arealformål og faktisk bruk.

Nordstrand Steinbrudd AS legger til grunn at prosjektet ikke innebærer permanent omdisponering eller varig endring av områdets langsiktige arealformål. Hovedformålet er å restaurere, sikre og tilbakeføre et tidligere industriområde, og det er en grunnleggende forutsetning at området skal tilbakeføres til LNFR-formål etter avsluttet prosjekt. På denne bakgrunn reiser saken et planfaglig spørsmål om hvordan en tidsavgrenset aktivitet som inngår i restaurering av et tidligere steinbrudd best kan håndteres innenfor plan- og bygningslovens system.

Både kommuneplanrulling og ordinær planprosess vil ivareta krav til utredning, medvirkning, høring og politisk behandling. Forskjellen er i hovedsak tidspunktet for når dette arbeidet starter.

Å avvente kommuneplanrulling før det tas stilling til om saken kan behandles videre, vil etter Nordstrand Steinbrudd AS' vurdering forsinke nødvendig dokumentasjon og utredning av de spørsmålene som nå reises. En langvarig uavklart situasjon kan også bidra til usikkerhet for naboer, brukere, kommunen og tiltakshaver.

Dersom saken tas videre til ordinær planprosess nå, kan relevante forhold avklares tidligere gjennom utredninger, medvirkning og dokumentasjon. Dette vil gi kommunen, berørte parter og øvrige myndigheter anledning til å påvirke hvilke temaer som skal utredes, hvilke alternativer som skal vurderes, og hvilke tilpasninger som eventuelt må innarbeides før kommunen på et senere tidspunkt tar stilling til om prosjektet kan godkjennes.

Informasjon om prosjektet vil også bli lagt på: www.nordstrandsteinbrudd.no

Vedlegg 1: Revidert dispensasjonssøknad for supplerende sikringstiltak av 30. april 2026

Vedlegg 2: Detaljkart over utskipningstrasé med infrastruktur