



Oslo, 6. april 2020

**Saksnummer 201815978**

### INNSPILL TIL DETALJREGULERING AV ORMSUNDKAIA

*Selskapet til Bekkelagets Vel har i likhet med Bydel Nordstrand søkt om utsettelse av innspillet til 22.04.20, men velger allikevel å sende et «foreløpig innspill» nå. Vi forbeholder oss dog rett til å gjøre eventuelle endringer/tilføyelser innen utsatt frist.*

Selskapet til Bekkelagets Vel viser til kunngjøring 16. mars 2020 om oppstart av detaljregulering for Ormsundkaia, Sydhavna.

*Det framgår av kunngjøringen at hensikten med reguleringen er «å tilrettelegge for fortsatt havn på Ormsundkaia og gi rammer for fremtidig bruk av havnearealene innenfor planområdet, og ha kontroll på miljøpåvirkning for naboer.»*

**Velet støtter behovet for å fastlegge rammer for hvordan havnearealene skal brukes i fremtiden, men vi mener at premisset om at det fortsatt skal være havn på Ormsundkaia er feil. Ormsundkaia er et resultat av HAVs brutale overgrep på et gammelt boligområde i en tid da våre folkevalgte godtok at stadig mer av fjorden ble stengt for byens innbyggere. Etter dette har nabolaget vært plaget med støyende virksomheter i flere tiår. Nå må politikerne våkne og se at nok er nok. Dette er siste sjanse for byen til å ta området tilbake og utnytte mulighetene i det verdifulle arealet langs fjorden til en mer positiv byutvikling.**

Velet er klar over at Ormsundkaia er omfattet av det arealet som er båndlagt for havnevirksomhet i gjeldende arealdel i kommuneplan for Oslo fra 2015. Kommuneplanen bygger på "Fjordbyplanen" som ble vedtatt 27. februar 2008. Planleggingen av Fjordbyen bygget opprinnelig på at også Ormsundkaia skulle frigis til byutviklingsformål. Det vises til byutviklingsstudier, som ble utarbeidet av Fellesutvalget for vel i bydel 7 og 8 (1999) og Arkitektskap (2003) for Oslo Kommune, se illustrasjoner nedenfor. Dessverre ble Ormsundkaia tatt ut av fjordbyvisjonen. Bakgrunnen var Oslo Havns (HAV) påstand om at det var behov for fortsatt å kunne benytte Ormsundkaia til havnevirksomhet. Det var feil den gang, det er fortsatt feil og det er heller ikke forhold som tyder på at denne påstanden vil være riktig i fremtiden.



Illustrasjon fra «Bekkelaget byutviklingsstudie» laget av Arkitektskap for Oslo kommune, Fjordbykontoret og EBY



«Ormsund brygge», innspill til Fjordby-planen fra Fellesutvalget for vel i bydel 7 og 8.

### **Behov for ny vurdering av hva Ormsundkaia skal brukes til**

Det er 12 år siden Fjordbyen ble vedtatt og fem år siden Kommuneplanens arealdel ble vedtatt. Velet mener det er nødvendig å få en *uavhengig* vurdering av hva Ormsundkaia skal brukes til *før* arbeidet med en ny reguleringsplan igangsettes. En ny detaljregulering basert på gale premisser vil forhindre en bruk av arealet på Ormsundkaia til andre formål som kan komme Oslo til gode på en langt bedre måte enn å binde opp arealene til havnevirksomhet.



Området rundt Ormsundkaia har store kvaliteter som bo- og rekreasjonsområde. Det nye Bekkelagsbadet er populært og benyttes av langt flere enn de som sogner til området. Den videre utviklingen av dette området bør fortsette i samme retning. Velet viser til at Ormsundkaia opprinnelig var en del av den halvøya som utgjør Nedre Bekkelaget. Se bilder nedenfor, før og etter. Dagens grenselinje med HAVs klamme hånd på den ene siden av halvøya skaper et unaturlig skille mellom havn og by.



*Flyfoto fra 1930-1940 (Oslo Museum)*



*Dagens situasjon (Google Earth)*

Velet mener at det ikke lenger er noen grunn til at HAV skal holde på Ormsundkaia. Etter at containerhavnen er flyttet over til Sjursøya er det ikke lenger behov for å drive havnevirksomhet på dette arealet. Velet mener at dette er godt illustrert ved at HAV til nå ikke har klart å finne leietakere til virksomhet på Ormsundkaia som faller inn under reelle havneformål. I stedet har de prøvd seg med mobilt asfaltverk som ble stanset. I 2010 var det planer om cruiseterminal, men etter at det er satt et betimelig spørsmål ved hele cruisetrafikken, falt også dette ut. I dag er deler av Ormsundkaia mottak og lager for pukk til Follobanen som gir store støy- og støvplager for nrområdet – også på kveldstid og i helgen. Velels klare oppfatning er at dagens øvrige samlede havneareal er mer enn stort nok til reelle havneformål uten bruk av Ormsundkaia. Vi er overbevist om at dette vil bli dokumentert ved en uavhengig vurdering av HAVs arealbruk og behov – i lys av de politiske satte krav til arealutnyttelse og miljøkrav.

### **En uavhengig vurdering vil måtte inkludere følgende spørsmål:**

- *Hvorfor benyttes havnearealer til ren lagerplass?*

Det nærliggende svaret er selvfølgelig at Oslo Havn KF (HAV) har inngått avtaler om utleie, men det i seg selv begrunner ikke at HAV har behov for arealene. Tvert imot underbygger dette faktumet at HAV har mer enn nok plass. Som illustrerende eksempler nevnes her at BMC Norge leier Kneppeskjærsutstikkeren til lagring av byggevarer. Riktignok kommer de nå inn på skip, men lagringen kan skje et annet sted.

At containere stripes på havnearealet er naturlig og fornuftig, men at havneområdet benyttes til lagring av tomme containere er ikke en god utnyttelse av dette arealet.

Behovet for lagring og klargjøring av biler på Bekkelags- og Ormsundkaia vil kunne reduseres betraktelig ved å skipe bilene nærmere sine destinasjoner som til eksempel Trondheim, Bergen, Haugesund, Stavanger, Mandal, Larvik og Moss (Alle Harald A. Møllers importbiler skipes nå inn til Oslo havn). Dette vil i tillegg redusere tungtrafikken på veiene. I dag kjøres det semitrailere med importbiler fra Oslo Havn til alle disse destinasjonene, bortsett fra til Bergen hvor det ser ut til at det benyttes jernbane. Dette er et stort paradoks som lett kan verifiseres ved å sjekke destinasjonslappene som er påklistret importbilene.



*Bilde av dagens situasjon med parkerte biler spredt over hele havnearealet fra Ormsundkaia til og med Kneppeskjær.*



*Bekkelagskaia med Skur 92 i bakgrunnen*

Når det gjelder containere, må det forventes at denne transporten også optimaliseres slik at sjøveien i større grad benyttes til flere havner med mindre skip. Oslo Havns planer om å åpne for større skip i fremtiden tyder dessverre ikke på en slik utvikling. En uavhengig evaluering synes derfor påkrevd for også denne aktiviteten.

Ekeberghallene leies ut til flere virksomheter som ikke på noen måte er relatert til havnevirksomhet. Hallene utgjør om lag 23 000 kvadratmeter. Som illustrasjon av HAVs utleievirksomhet vises det til noen lenker satt inn i fotnote nederst på siden<sup>1</sup>.

---

1

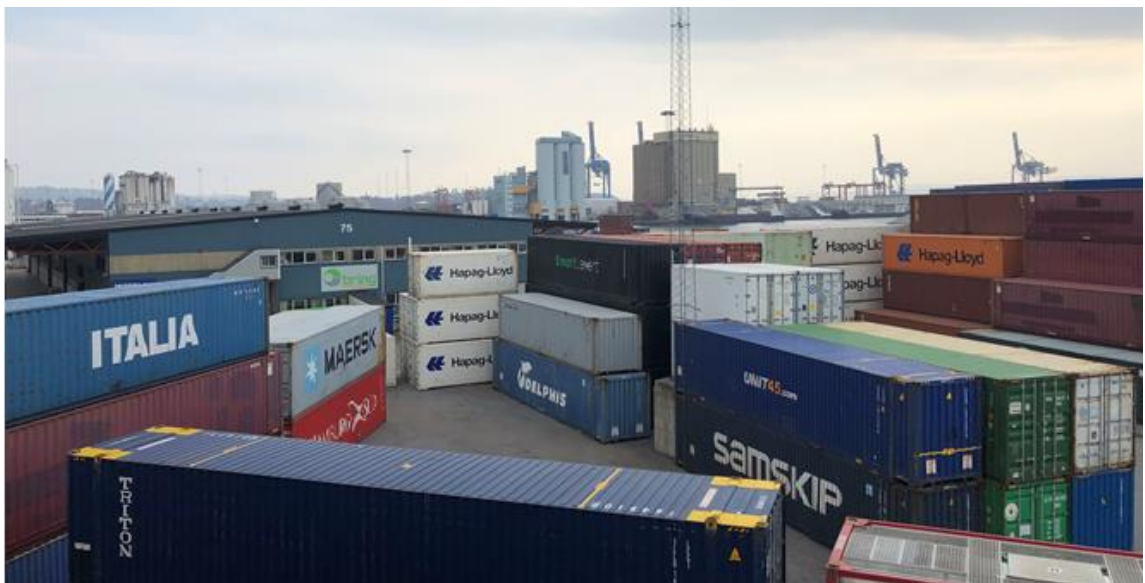
[https://www.google.com/search?q=bring%20gr%C3%B8nli&rlz=1C1JZAP\\_noNO846NO846&oq=bring+gr%C3%B8nli&aqs=chrome..69i57j0.7118j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8&npic=0&rflfq=1&rlha=0&rlag=59953047,10906488,10744&tbm=lcl&rldimm=#rli=hd;si:5869383405513716452,l,Cg5icmluZyBncsO4bmxpYSIDiAEB;mv:\[\[60.0199454,11.076554699999999\],\[59.8861505,10.7364213\]\]](https://www.google.com/search?q=bring%20gr%C3%B8nli&rlz=1C1JZAP_noNO846NO846&oq=bring+gr%C3%B8nli&aqs=chrome..69i57j0.7118j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8&npic=0&rflfq=1&rlha=0&rlag=59953047,10906488,10744&tbm=lcl&rldimm=#rli=hd;si:5869383405513716452,l,Cg5icmluZyBncsO4bmxpYSIDiAEB;mv:[[60.0199454,11.076554699999999],[59.8861505,10.7364213]])

<https://www.ok-minilager.no/avdeling/ostlandet/oslo/sydhavna-kongshavnveien/>

<https://www.oslohavn.no/no/arkiv/arkiv-2019/lagerlokale-skur-92---sydhavna-i-oslo/>



*Skur 92 - Ingen aktivitet. HAV har avertert dette ledig for utleie*



*Kongshavn - del av Brings containerdepot*



*Grønli - siste post på Havnepromenaden. Tomme containere i bakgrunnen.*



- *Hvorfor ikke utnytte Sjursøya fullt ut til håndtering av skipslast?*  
For eksempel bør kontorbygg ligge andre steder enn på kaikanten. Rask og enkelt tilgang til sand og salt er nødvendig, men det er ikke hensiktsmessig arealutnyttelse å ha store siloer for lagring av dette på arealer som kan ivareta HAVs behov for kai. Sand, sement, korn og saltlagring kan skje andre steder og skipes inn etter behov.
- *Hvor miljøvennlig er havnevirksomheten i Oslo sentrum?*  
Med bedre tilrettelegging for godstransport på jernbane vil det kunne være mer miljøvennlig, og også mer effektivt, å frakte gods på skinner. Dette gjelder særlig varer som ikke har Oslo som bestemmelsessted. Alle varer som nå kommer på skip til Oslo må hentes med bil. Det betyr mye tungtrafikk inn og ut av "Norges største veikryss". (INTP 2018-2029 er det avsatt 18 milliarder til oppgradering av jernbanen for å få mer gods over på skinner. En effektiv godsforbindelse (pendeltog) mellom Gøteborg havn og Alnabru blir et vesentlig bedre miljømessig alternativ enn å skipe godset inn en trang og grunn fjord.)

### **Sikkerhetsutfordringer**

Velet er innforstått med at det er sikkerhetsutfordringer knyttet til våtbulkvirksomheten på Sjursøya. I stedet for å iverksette tiltak som reduserer denne risikoen, benytter HAV dette faktumet som et argument for at Ormsundkaia uansett ikke kan benyttes til noe annet enn havnevirksomhet. Denne sikkerhetsrisikoen er imidlertid ikke knyttet til Ormsundkaia alene. Den våtbulkvirksomheten som drives på Sjursøya innebærer en stor risiko som må vurderes og håndteres på en helt annen måte, enn det HAV gjør i dag. Velet arbeider med dette spørsmålet, blant annet gjennom kontakt med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Velet viser til at DSB i sin rapport om Sydhavna fra februar 2014, blant annet gitt uttrykk for at petroleumsanlegget antakelig ikke ville blitt plassert der den nå er dersom det skulle vært valgt en løsning i dag. Det fremkommer også uttrykkelig at alternativet til Sjursøya som oljeterminal bør utredes i videre planlegging av havneområdene. Basert på arbeidet så langt, er velet langt fra overbevist om at risikoen på Sjursøya blir håndtert på en forsvarlig måte i dag og at risikoen knyttet til våtbulkvirksomheten innebærer burde bekymre langt flere enn beboerne i tilliggende områder. Basert på den usikkerheten DSB har gitt uttrykk for må både styrende organer i Oslo og også nasjonalt, raskt følge opp denne risikoen. (Velet utdyper gjerne dette forholdet ytterligere.)

Uansett hvordan Ormsundkaia tenkes benyttet, så må det gjennomføres konsekvensutredning for hele området, som inkluderer våtbulkvirksomheten på Sjursøya.

### **Rammer for fremtidig bruk av Ormsundkaia**

Uansett hva konklusjonen på en ny vurdering av fremtidig bruk av Ormsundkaia måtte bli, mener velet at følgende må ligge til grunn som rammer for videre planlegging og regulering:

- Det må ikke åpnes for virksomhet som i seg selv påfører området økt risiko
- Det må ikke åpnes for virksomhet som gjør at risikoen knyttet til våtbulkvirksomheten på Sjursøya øker ytterligere
- Det må ikke åpnes for virksomhet som innebærer en økt belastning på området. Det tenkes her særlig på forurensning i form av støy, lukt eller visuelt. I denne forbindelse minner velet bare om nærheten til Mosseveien og at det allerede er et renseanlegg i området.



Velet finner også grunn til å fremheve at argumenter som at "man har valgt å flytte til et område i nærheten av en havn" eller liknende synspunkter, *ikke* gjelder i dette området. Situasjonen er at det er HAV som har "tatt seg til rette" i form av sprengninger, utfyllinger, utbygginger, riving av boliger m.m. gjennom årtier i det som til enhver tid har vært havnens randsoner. Velet har fulgt dette tett, og dette faktumet kan enkelt underbygges i form av en liste over områder som har blitt rasert fordi HAV har nådd frem med synspunktet om at de har "trengt" mer plass.

### **Oppsummering:**

For å sikre et godt grunnlag for en ny reguleringsplan, må det gjøres en grundig og uavhengig vurdering av HAVs totale arealbehov og hva Ormsundkaia best skal brukes til. Velet er overbevist om at det ikke er behov for fortsatt båndlegging av dette arealet til havnevirksomhet.

Uansett hva Ormsundkaia benyttes til kan det ikke åpnes for virksomhet som innebærer en økt belastning på nær området.

Styrende organer må gjøres oppmerksom på den risikoen som ligger i våtbulkvirksomheten på Sjursøya, slik at denne kan bli håndtert på en forsvarlig måte. Denne virksomheten innebærer ikke bare en risiko for områder som ligger nær Sjursøya, men for større deler av Oslo og også for nasjonale, beredskapsmessige, interesser.

Ormsundkaia er et resultat av HAVs brutale overgrep på et gammelt boligområde i en tid da våre folkevalgte godtok at stadig mer av fjorden ble stengt for byens innbyggere. Etter dette har nabolaget vært plaget med støyende virksomheter i flere tiår. Nå må politikerne våkne og se at nok er nok. Dette er siste sjanse for byen til å ta området tilbake og utnytte mulighetene i det verdifulle arealet langs fjorden til en mer positiv byutvikling. Ormsundkaia har et stort potensial med kort avstand til alt; kollektivtrafikk på Mosseveien, teknisk infrastruktur, skole, barnehage, flotte rekreasjonsområder på land og vann og ny sykkelvei inn til byen. Det er for galt hvis disse arealene skal forbli stengt bak et gjerde.

Med vennlig hilsen  
for Selskapet til Bekkelagets Vel

Tom Wassum  
styret@bekkelagetvel.org

Øystein A. Larsen  
ol@4humantqm.no

Ragnvald Verdich  
ragnvald.verdich@gmail.com