

Plan og bygningsetaten
Sendes elektronisk

Oslo 15.11.2021

Utredning av utenriksfergestruktur – høringsuttalelse fra Selskapet til Bekkelagets vel og Ulvøya vel

Det vises til høring utenriksfergeutredningen med høringsfrist 15.11.2021

Selskapet til Bekkelagets vel og Ulvøya vel har valgt å fokusere på alternativet med lokalisering til Kongshavn, da det er dette alternativet som har potensiale til å påvirke vårt nærmiljø i negativ retning. Vellene har i flere sammenhenger tidligere uttalt seg kritisk til Oslo Havns disponering og bruk av kaiarealene i sydhavna, senest som høringsuttalelse fra Selskapet til Bekkelagets vel til reguleringsplan for Ormsundkaia og til varsel om oppstart av reguleringsplan for Kongshavn og ytre deler av Sjursøya.

Selskapet til Bekkelagets vel og Ulvøya vel mener man må se samlet på havnedriften i Sydhavna når en lokalisering til Kongshavn skal drøftes. For oss er blant annet bruken av Ormsundkaia et sentralt tema, som vi er sikre på vil bli påvirket av lokalisering av fergene til Kongshavn.

I høringsdokumentene for utenriksfergestrukturen heter det blant annet:

«Alternativene med utenriksferger på Kongshavn er arealmessig gunstige for fergene og sikrer kontinuerlig drift for rederiene. Disse alternativene gir mulighet for byutvikling på Hjortnes og Vippetangen. Alternativene her opptar arealer som er planlagt til utvikling av godshavn. De belaster naturmangfoldet lokalt og gjør det mer krevende å nå mål om reduserte klimagassutslipp. De krever nye farleder, enten nord for Hovedøya eller utvidet farled mellom Sjursøya og Bleikøya eller begge, og disse kan komme i konflikt med rekreativ bruk av vannflaten. Dersom Sjursøyløpet kan brukes både for inn- og utseiling kan indre havnebasseng i større grad benyttes til rekreasjon, aktiviteter og friluftsliv.....

Lokalisering til Kongshavn gir størst potensiell negativ påvirkning på sårbar natur. Det vil ta av areal som er satt av til gods- håndtering. Kan gi lavere vekst i gods- mengder over Oslo Havn i fremtiden. ...Ved Kongshavn er farleden et usikkerhetsmoment. De store fergene har i dag ikke tillatelse til å seile mellom Bleikøya og Sjursøya, og det er ingen led mellom Vippetangen og Kongshavn, her kreves det i så fall en ny tillatelse fra Kystverket.»

Vellene vil argumentere for at Ormsundkaia bør vurderes for byutvikling framfor fortsatt havnedrift, og vi er med rette engstelige for at en lokalisering av fergene på Kongshavn vil sementere bruken av Ormsundkaia til havnedrift i uoverskuelig framtid.

Vellene stiller seg kritisk til fortsatt utfylling av nye kaiarealer i det indre havnebassenget med nærhet til Bekkelaget og øyene. Dette relaterer seg både til økt skipstrafikk, støy, økt trafikkbelastning på Mosseveien, fare for økt forurensning ifm utfyllingsarbeidene, og ved miljøaspektet ved havnedriften. Tilkjøring av store mengder masser og økt containeromsetning vil gi en merbelastning på tilstøtende bolig- og rekreasjonsområder og på veinettet i nærområdet.

Natur

Med utgangspunkt i at det er snakk om rødlistede arter og natur som er av internasjonal interesse og vern, så er viktig med fokus på naturbelastningen som en fergekai på Kongshavn vil ha. I et miljøperspektiv er det viktig at de ikke må la fergene utgjøre enda en miljøbelastning inn mot Kongshavn, ikke bare økt trafikk, men også endret fergeled,- spesielt med tanke på naturvernet. Både Hjortnes og Kongshavn krever utfylling, men ulempene naturmessig er tydelig større for Kongshavn enn for Hjortnes.

Det er også en svært overordnet vurdering av natur og miljø som virker å være gjort. Det kreves mudring med pukk som må fylles ut over sjøbunnen for å unngå oppvirvling av forurensende stoffer. Konsulentene som har gjennomført analysen av de ulike alternativene kan ikke vise til noen utredning for hvilke konsekvenser denne mudringen med pukk vil ha for fjorden. En ROS-analyse er heller ikke utarbeidet fordi den ikke ble bestilt. Som Plan- og bygningsetaten påpekte i presentasjonen tidligere i høst, har de lagt seg på det nivået for undersøkelser som de mener er riktig for der de er i prosessen nå.

En ytterligere utfylling på Kongshavn vil gi store og uopprettelige visuelle konsekvenser for opplevelsen av fjordlandskapet, sett både fra sjøen og fra Ekeberg. Ifm Bjørvikaplanen var et bærende prinsipp at det skulle foreligge et vannregnskap, dvs at utfylt areal skulle erstattes med nye vannspeil. Et slikt prinsipp bør også gjelde for havnearealene.

Ikke bare forurenset og tap av internasjonalt interessante naturverdier, forurensing fra fergene, utfylling, men også pukk for å hindre oppvirvling av forurensete stoffer. Omfattende påvirkning på naturen når Oslofjorden nå har fått egen tiltaksplan for å redde og gjenoppbygge livet i fjorden;

(<https://www.regjeringen.no/contentassets/7e80a758716344cbbb97adc5c7c27f18/t-1571b.pdf>)

Som det står på side 5: (...) «Regjeringa vil derfor legge til rette for at Oslofjorden skal få god miljøtilstand og vere attraktiv for friluftslivet slik at enda fleire får gode opplevingar knytt til fjorden.» (...) og (...)» Dette er fyrste gong tiltak frå ulike sektorar blir sett i samanheng i ei slik breidde; frå arealpolitikk, avrenning i landbruket, kommunalt avløp og nedkjemping av framande artar til kulturmiljø og lokale klimatiltak. Samordna innsats på tvers av sektorar er naudsynt for å nå Stortingets mål.» dette fremhever regjeringen som et av de viktigste prioriteringene for Oslofjorden frem mot 2026. Da er vel plassering av fergehavnen på Kongshavn, ikke helt i tråd med regjeringens prioriteringer i denne planen.

Kommunikasjon med sentrum og klimavennlighet

Gåavstanden fra Hjortnes inn til sentrum er også langt bedre enn for Kongshavn. Ved presentasjonen av analysen (<http://www.playroomevent.com/plan-og-bygningsetaten>), ble det stilt spørsmål om muligheter for trikk ut mot Kongshavn og etter en vurdering hos Ruter

blir dette veldig dyrt og lite interessant for Ruter. De viste videre til at turistene kunne benytte kollektivtilbudet på Mosseveien, med de konsekvenser for belastning på kollektivtilbudet som det eventuelt vil kunne ha.

I tillegg taler det for Hjortnes når det er fremhevet at man ved å velge Kongshavn kan vanskeliggjøre målsettingen om mer gods fra vei til sjø. Ikke bare at det gir økt trafikk for Mosseveien, men da at redusert areal til Oslo Havns virksomhet vil gi økt trafikk på vei fordi de får mindre plass til sin virksomhet, noe som vil påvirke hele byen og klimaregnskapet. Vellene skal ikke ta noen kamp for at Oslo Havn skal få mer areal enn nødvendig, men det er også interessant å vite at som Oslo Havn selv poengterte i presentasjonen av analysen, skal det iverksettes Co2-fangst fra Klemetsrud anlegget. Vi er avhengig av dette for å nå våre fremtidige fastsatte klimamål og det vil gjøre det problematisk om de velger Kongshavn for fergetrafikken og reduserer arealet for annen havnedrift.

Vellenes innspill til høringen er derfor:

- Utfylling på Kongshavn vil gi store og uopprettelige for natur og store visuelle konsekvenser for opplevelsen av fjordlandskapet, sett både fra sjøen og fra Ekeberg.
- Fergelokaliserings til Kongshavn vil øke presset på sydhavna som godshavn og gi økt press på bruken av Ormsundkaia, som vellene mener bør utnyttes til byutviklingsformål til glede for hele byen.
- Trafikkforholdene på Mosseveien vil bli ytterligere forverret. Vi har bare ett kjørefelt + kollektiv. Området rundt oppkjøringen fra Kongshavn er en flaskehals allerede.
- Vi er meget bekymret for sikkerheten vedr konflikt mellom ferger og lystbåtene, Padlerne og ikke minst alle som ferdes med SUP i dette området mellom Sjursøya og Bleikøya samt «krysset» mellom Bleikøya, Hovedøya, Lindøya og Gressholmen.
- Skal fergene lokaliseres til Kongshavn må de sikkerhetsutfordringene som i dag er på Sjursøya og som velet har påpekt en rekke ganger ift nærliggende boligområder, løses.
- Konsekvensene av utfylling over sjøbunn bestående av sedimenter og gammel forurensing synes ikke kartlagt/vurdert i tilstrekkelig grad. I dette området er det stedvis opp til 30 meter fra sjøbunn til fast fjell.
- Kongshavn har ikke samme sentrumsnære lokalisering som Vippetangen og Hjortnes og det er for langt å gå til sentrum fra Kongshavn, slik det gjøres fra de andre lokaliseringene.

Mvh

Tom Wassum for styret i Selskapet til Bekkelagets vel

Guro Birkeland for styret i Ulvøya vel