

MATERIALE TIL OSLO RØD VALGALLIANSES PRESSEKONFERANSE  
MANDAG 10. JUNI 1985 - OM OSLO HAVN.

1. Rød Valgallianses forslag til arealdisponeringsplan for Oslo havn, m/ kommentarer.
2. Notat om trafikkforhold på Oslo havn.
3. Havnedirektørens kommentar til RVs arealdisponeringsplan.
4. Finansrådmannens notat til planutvalget om idékonkurransen "Byen og fjorden - år 2000".
5. Dokumentliste.

OSLO RØD VALGALLIANSE  
POSTBOKS 211 SENTRUM  
0103 OSLO 1.

TLF 37 86 77.

*Forslag fra R.V.*

## AREALDISPONERING/UTVIDELSE AV HAVNEAREAL

PLANEN ER DELT OPP I DISSE HAVNEAVSNITTA FOR GODS-  
OG NYTTETRAFIKK:

- Filipstadutstikkeren, Filipstadkaia nord og sør, Tjuvholmen.
- Hjortneskaia (søndre og vestre), Brannskjærutstikkeren.
- Vippetangen, Utstikker III, Utstikker II, vestre del av Revierkaia.
- Revierkaia, Langkaia, Palekaia, Krankaia.
- Bispekaia, Sørengkaia, Sørengutstikkeren, Lohavna.
- Grønlikaia, Ekebergkaia.
- Kongshavnkai(ene).
- Sursøykaiene (nordre, søndre, vestre).
- Bekkelagskaia, Kneppeskjærsutstikkeren, Ormsundkaia.

FILIPSTADUTSTIKKEREN, FILIPSTADKAIA NORD OG SØR,  
TJUVHOLMEN

Kaiområdet skal disponeres til container- og stykkgodstrafikk.

Filipstadkaia nord og Filipstadutstikkerene skal som i dag disponeres av Wilh. Wilhelmsen vesentlig til containertrafikk, men også noe kyst- og stykkgodstrafikk. Kailengde med Filipstadkaia sør er 1075 m og areal med skurene 70 da. 4 skur disponert av Wilh. Wilhelmsen 11 000 m<sup>2</sup>. 2 portalkraner 12 t. Areal på NSB 20 da. 1 lo-lo-kran.

Filipstad sør: Kaiområdet som benyttes til Follum Fabrikkers skur er nylig utvidet til ca. 8000 m<sup>2</sup>, med nytt tilbygg 3450 og kontorbygg 380 m<sup>2</sup>. Kranbehov: 2 portalkraner 6 t.

Tjuvholmen: Kaiområdet skal benyttes til stykkgodstrafikk (kaffe, jern etc.). Areal: 35 da. Kailengde 635 m. Skur: 5,25 da. Kranbehov: 1 portalkran 6 t og to ditto 12 t.

HJORTNESKAIA (SØNDRE OG VESTRE)

Kaiområdet skal disponeres til fruktimport. Kailengde 350 m, totalareal 35 da, skurareal 6000 m<sup>2</sup> i et nybygd spesialskur for frukt og lagring. Fylt ut i sjøen ca 15 da. Kranbehov: 2 portalkraner 6t. Bygge en ro/ro-rampe. Rive bestående bygninger.

Brannskjærutstikkeren: Kaiområdet skal benyttes til bananbåtene som i dag. Ca 20 da. Bulkvirksomheten nedlagt, et skur flytta til Kongshavn. Kailengde 425 m.

VIPPETANGEN, UTSTIKKER III, UTSTIKKER II, VESTRE  
DEL AV REVIERKAIA

Vippetangen og Utstikker III skal benyttes til samme trafikk som i dag, med Veritas-ruta og annen "småbåt" og kysttrafikk etter behov. Kranbehov: 1

portalkran 12 t. Kailengde: 400 m. Utstikker III skal benyttes til sukker- og korntrafikk. De nåværende bygninger skal stå med mulig unntak for skur 38. Samlet grunnflate i skur og kornsilo ca 5000 m<sup>2</sup>. Noe ekstraareal vil kunne benyttes til kaiareal etter bygging av (Grunn- eller) Fjellinja.

Utstikker II og vestre del av Revierkaia skal omdisponeres til kystbåtterminal - flyttet fra Langkaia. Kranbehov: 1 containerkran 50 t. Skurareal ved full utnyttelse av skur 42: ca 6000 m<sup>2</sup>. Areal ved bruk av veitraseen rundt Akershus: ca 60 da.

Fiskehallen på Vippetangen bør moderniseres i samarbeid med brukerne, og satse på en helt nødvendig modernisering av den gamle trekaia. Areal: 7000 m<sup>2</sup>.

#### REVIERKAIA (ØSTRE), LANGKAIA, PALEKAIA, KRANKAIA

Dette bryggeavsnittet skal benyttes til alle passasjerfergene som går på Oslo. Dette krever bygging av en større passasjerterminal med stort kontorareal og lett adkomst til og fra sentrum av byen. Denne terminalbygningen skal bygges innerst i Bjørvika etter riving av skur 51 og utfylling/forsterking mellom Langkaia og Krankaia. Terminalbygget vil få en grunnflate på 6000 m<sup>2</sup> i to etasjer. Totalareal ved riving av skurene 45, 46, 48, 49 og 51: 75 da.

Trass i trafikkproblemer og sterk konsentrasjon av passasjertrafikken vil en sentral plassering av fergene ha store fordeler for de reisende. Kielfergene, DFDS, Kjøbenhavnåtene, Stena Line, Holger Danske og en reserveterminal vil alle benytte det samme sentrale terminalbygget. Kostnaden til terminalbygget vil trolig ligge mellom 70 og 80 mill.

Ved plassering av Kielfergene på Langkaia vil en del av Revierkaia benyttes til oppmarsjområde for nye biler, ca 20 da.

Kjøbenhavnåtene vil trenge separat godsterminalbygg på Krankaia, ca 3000 m<sup>2</sup>.

Total kailengde: Ca 1000 m.

Oslo Losse- og Lastekontor skal disponere Oslo Havnevesens elektroverksted ved havnelagerbygningen etter ombygging.

#### BISPEKAIA, SØRENGKAIA, SØRENGUTSTIKKEREN, LOHAVNA

Området skal disponeres til ro/ro-trafikk, papireksport, terminal jernbane/båt.

Utfylling av innerste del av Bispevika, ca 10 da. Riving av Felleskjøpets anlegg gir 7,5 da til oppkjøring av gods/containere til ro/ro-båtene ved de to rampene i Lohavna. Bygging av tre nye betongramper (ro/ro) på vestre Sørengutstikk. Største del av Sørengutstikkeren vil bli benyttet til bane/båtterminal. Bygging av nytt skur ca 27 000 m<sup>2</sup> inkludert eksisterende skur 67 og 68. Riving av skur 65 og 66. Inne i skuret settes to transtainere for intern flytting av containere.

Ytterst på utstikkeren blir det satt opp ny containerkran med uteareal for containere på 6 da.

Arealet innafor Lohavna, 17 da, skal disponeres til oppkjøring av gods til ro/ro-båtene.

Kailengde totalt: 1150 m.

#### GRØNLIKAIA, EKEBERGKAIA

Arealet vil bli disponert til trelast/stykkgodstrafikk. Innerste kaiside - Lohavna disponeres til ro/ro-trafikk.

Trelasttrafikken konsentreres på indre Grønlikaia. Kailengde minimum 100 m. Kaiareal ca 4 da (1000 m<sup>2</sup>). Kranbehov: 6 moderne 10-12 t portalkraner.

Jern/ståltrafikken blir konsentrert ytterst på Grønlikaia og på området mellom denne kaia og Ekebergkaia, som blir fylt ut (jfr. kart og særskilt del av planen). Kailengde: 250 m. Areal inkludert nybygg: 11 da. Riving av bestående skur 73, bygging av overbygg (tak) på 2500 m<sup>2</sup> (50x50 m). Kranbehov: 1 12 t og 2 20 t kraner.

## KONGSHAVNKAIENE

Arealet disponert til tørr bulk (sand, singel, leca, kull etc) og containerreparasjon. Kongshavnområdet vil ferdig utbygd og utfylt gi ca 750 m kailengde (bestående: 300 m).

Verksted for containerreparasjon (evt lagring) vil disponere området øst for Imcoterminalen. 180 m kailengde, areal 25 da (aktiviteten før på Tjuvholmen). Kranbehov: 1 10-12 t portalkran.

Videre østover et større område for tørr bulk; to-tre sandsiloer, steinknusing. Flyttet fra søndre Kongshavnkai. 250 m kailengde, 12 da kaiareal. Flytende ro/ro-rampe blir flyttet til Kneppeskjærsutstikkeren. Kranbehov: 4 massegodskraner.

Leca og Arex møllesentralen (korn/formel) vil beholde sitt område på "nordre Kongshavnkai", med 150 m kailengde, areal 7,5 da. Kranbehov: 1 massegodskran (Leca).

"Søndre Kongshavnkai" vil bli utbygd til kulkai - flytta fra Sørenskaia. Kailengde 150 m, areal 7,5 da. Kranbehov: 2 massegodskraner.

Nordre Kongshavnkai: Speditørterminal på 3000 m<sup>2</sup>, lager og kontorbygg. Ferdig sommeren 1984.

## SURSØYKAIENE

Området innerst på nordre Sursøykai vil som nå bli benyttet til saltlager/saltkai. Kailengde 100 m, areal med saltskur 4 da, bygningsareal 1500 m<sup>2</sup>. Kranbehov: 2 portalkraner 6 t.

Korn- og sementtrafikk med siloer for begge typer gods vil beholde sitt område på 200 m kailengde og et totalareal på 30 da.

Arealet etter riving av skur 85 blir 20 da. 1 portalkran 12 t. Havnevesenet vil disponere ca 25 da til verksted, kranlagring etc, dvs området rundt det nåværende verksted.

Hele det øvrige området (søndre og østre Sursøykai) vil bli disponert til

oljekai/oljelagring - totalt ca 70 da.

Norsk Jernverk har bygd nytt skur på 2500 m<sup>2</sup>. Dette gjør området ubrukelig til containerhavn.

#### BEKKELAGSKAIENE, KNEPPESKJÆRSUTSTIKKEREN, ORMSUNDKAI

Nedre Bekkelagskai vil disponeres som importkai for biler og campingvogner. Kai lengde 150 m med ro/ro-rampe (eksisterer), areal til biloppstilling 30 da (2000 biler). Bilskur (90-91) areal 9000 m<sup>2</sup>.

Kneppeskjærsutstikkeren: Kaiområde for ro/ro-trafikken med to bestående og en ny betong ro/ro-rampe. Flytende ro/ro-rampe flyttet fra Kongshavna til hodet (ytterst) på utstikkeren. Totalt areal: 30 da. Skur 92 2500 m<sup>2</sup>. Skur 93 rives. Lo/lo-containerkran settes opp.

Ormsundkai: Området skal fylles ut mot Ormøya (nytt areal 35 da). Totalt 40 da. Kai lengde 250 m. Lo/lo og ro/ro trafikk, 1 lo/lo-containerkran. Sør for nytt skur 3 da til Imco-gods. Evt fjellanlegg i Ekebergåsen kan benyttes til langtidslagring, terminal etc i tilknytning til dette kaiavsnittet.

DISSE BRYGGEAVSNITTENE ER IKKE AKTUELLE FOR REGULÆR SJØ/GODSTRAFIKK PÅ OSLO HAVN:

Aker/Nyland Verksted og Tingvallakai kontrollert av firmaene Aker Brygge og Aker Eiendom A/S (veteranbåter og Nesoddbåtene).

Pipervika: Nesoddbåtene, Båtservice (Bygdøy), Langøybåtene, rekebåter o.a. Christian Radich, restaurantbåter.

Nordre og søndre Akershuskai og Akershusutstikkeren vil også i framtiden bli benyttet til veteranbåter, flåtebesøk, hotellskip og cruisetrafikk.

## KORT KOMMENTAR TIL RØD VALGALLIANSES AREALDISPONERINGSPLAN FOR OSLO HAVN

Rød Valgallianse slutter seg til havnesjefens hovedmålsetning for Oslo havn: "Oslo havn skal på grunn av sin sentrale stilling i Norge og på Østlandet både geografisk og trafikkmessig, til enhver tid ha kapasitet og effektivitet som gjør den fullt ut konkurransedyktig".

Rød Valgallianse vil ha en havn med høyt beredskapsnivå, sikre arbeidsplasser, og legger opp til et terminal- og transportsystem som fører godset over fra bil til båt og bane.

Forslaget til Havneplan 1982-90 innebærer en altfor liten satsing og fører til en status quo-situasjon. Med unntak av passasjerterminalen i Bjørvika, er de viktige nye prosjekter i havneplanen allerede gjennomført eller nesten ferdige. Det mangler konkrete planer for en moderne båt/baneterminal. Trass i mange års drøftinger mellom havnevesenet og NSB er det ingen resultater i planen. Havnesjefen uttaler også i planen (kap 5.2): "Sett på bakgrunn av den store vekst enkelte andre nordiske havner har gjennomgått de siste 10 år - herunder nevnes Göteborg, Helsingborg og Aarhus - ville det vært ønskelig å holde et langt høyere investeringsnivå enn det som er skissert."

Nye arealer er vanskelige å skaffe, særlig siden havna ikke kan utvides østover. Sanering og utfylling gir begrenset areal. Derfor er det avgjørende for en utbygging av Oslo havn at en holder på det areal en har eller er i ferd med å ferdigstille (Ormsund, Revierhavna).

Planer om å utvikle Tjuvholmen, Hjortneskaia og Filipstad som trafikkhavn må avvises. Det finnes ikke erstatningsarealer.

Rød Valgallianse ser det som viktigst å prioritere en større passasjerterminal i Bjørvika for Kielferga, DFDS, Holger Danske, Stena Line og reservekapasitet for en båt til. Kielferga vil ligge ved Langkaia og de andre fergene østover. Passasjerer kan gå på ei gangbru rett over til Oslo S-området. Således får alle de store passasjerfergene en sentral tilknytning til Oslo sentrum og alle kommunikasjoner.

Terminalbygget bør være på 6000 m<sup>2</sup> i to etasjer for å ha stor nok kapasitet og kontorareal. DFDS vil trenge et separat godsterminalbygg på Krankaia - 3000 m<sup>2</sup>. Kostnadsramme: Ca 80 mill.

Denne utbyggingen bør starte i løpet av 1986. Alle investeringer for Stena Line på Utstikker II og for Jahre Line på Hjortnes vil være bortkastede penger. Folk i Oslo og alle reisende med passasjerfergene er best tjent med en fellesterminal i Bjørvika. Særinteressene til rederiene og fergeselskapene må underordnes målsetningen om samarbeid mellom Oslo havnevesen og havnebrukerne.

Båt/baneterminal på Sørenga vil være et konkret prosjekt for å føre gods over fra vei til båt/bane, og er etter Rød Valgallianses og trolig også Oslo havnevesens/NSBs mening over 20 år forsinket. Rød Valgallianse vil bygge et skur på 27 000 m<sup>2</sup> på Sørengautstikkeren etter riving av skur 65 og 66. I dette skuret blir det omlasting av gods og to transtainere til flytting av containere. En ny lo/lo-kran og tre nye betongramper vil gi stor kapasitet for dette havneavsnittet.

Det er merkelig og høyst kritikkverdig at ikke denne utbygginga er konkretisert etter mange års drøftinger mellom Oslo havnevesen og NSB. Trolig vil kostnadene til dette prosjektet ligge over 100 mill.

En terminal for IMCO gods (giftig, eksplosiv o.a.) bør bygges på Ormsundkaia, og er en selvsagt investering i sikkerheten for de mange tusen som daglig ferdes på Oslo havn. Trass i dårlig regelverk om farlig last skulle en sikring av den slags gods skjedd for mange år siden.

Jerntrafikken er ganske stor over Oslo havn, til dels med avlegs kraner og dårlig areal. En satsing på å forsterke kaia ytterst på Grønlia og fylle igjen Myggbukta mellom Ekebergkaia og Grønlikaia vil gi nytt areal som tåler store jern- og stålmengder. Riving av skur 73 og bygging av overbygg på 2500 m<sup>2</sup> vil - kombinert med tre moderne kraner - gjøre dette havneavsnittet attraktivt.

De vestligste havneavsnittene som konkurransen "Byen og fjorden - år 2000" ville bygge ut til boligblokker, vil Rød Valgallianse fullt ut holde på og utvikle til konkurransedyktige havneavsnitt.

På Hjortneskaia vil Rød Valgallianse bygge en ny fruktterminal etter at Kielferga er flyttet til Langkaia. Denne vil kunne samarbeide med BAMA som har anlegg på Brannskjærsutstikkeren.

Filipstadorrådet vil benyttes til båt/baneterminal i samarbeid mellom Oslo havnevesen og NSB. Ved å ta i bruk 20-25 da av NSBs område bør arealet være stort nok, og en vil kunne få lett adgang til Filipstadkaia.

På Tjuvholmen vil Oslo havnevesen investere 10 mill kr i løpet av 4-5 år. Dette havneavsnittet skal benyttes til stykkgoods og annen last. En avvikling vil føre til at investeringene er tapt, og erstatningsarealer finnes ikke.

Det er samfunnsøkonomisk viktig å satse på sjøtransport i samarbeid med bane. I mange år har norsk samferdselspolitikk offisielt forsøkt å overføre godstransport fra vei til sjø og bane. De store trafikkproblemene i Oslo gjør det særskilt viktig å fjerne noe av trailertrafikken fra Oslo havn. Båt/bane-transport krever rasjonelle terminaler og stort areal.

"Statlige og kommunale myndigheter har i stor grad arealene og en rekke av virkemidlene som kunne gitt en mer rasjonell og miljøvennlig transportavvikling i Osloområdet. Transportøkonomisk dårlige løsninger og økt avhengighet av biltransport blir resultatet dersom ikke ny arealbruk ses i sammenheng med utviklingen av transportsystemet og ønsket transportmiddelfordeling."

(Arbeidsdokument nr 3/83, Oslo Byplankontor)

Utviklingen på 1980 og 1990-tallet vil gå mot større, kombinerte skip; ro/ro og lo/lo organisert i et fåtall av store linjer (Scan-Carriers, Trans-Atlantic). Våren/sommeren 1985 vil de gamle stykkgoodsbåtene i Den Norske Søramerika Linje bli skiftet ut med nye, store ro/ro-skip.

Feedertrafikken med små skip mellom Oslo og de store havnene på kontinentet vil trolig også øke. Disse skipene krever en stadig mer spesialisert

landservice og høyere investeringskostnader i fartøy og handeringsutstyr, og stiller store krav til havnas effektivitet og plassering. I Norge vil det vil det føre til at tallet på store havner går ned, og et fåtall havner vil ta imot utenlandstrafikken.

Oslo havn har vært utsatt for sterke angrep de senere år. Havnesjefen mener at vinnerutkastet etter arkitektkonkurransen "Byen og fjorden - år 2000" ville føre til en nedbygging av havna. Framtida til Oslo havn er også svært negativt påvirket av treneringa/forsinkelsen av bystyrets havneplanbehandling. Reguleringsplanen for Bekkelaget/Ormøya stoppet havnevesenets planer om en videre utbygging av havna østover.

Rød Valgallianse vil satse på Oslo havn, i motsetning til nedbyggingsforslagene etter "Byen og fjorden - år 2000", men også i motsetning til en defensiv og foreldet havneplan. Trolig vil investeringer i størrelsesordenen 600-700 mill være nødvendig fram til år 1995. Dette er helt nødvendige investeringer for å bedre Oslo havns konkurransesituasjon, særlig i forhold til de andre nordiske storhavnene. (Ca 1 mill tonn Oslo-last går i dag over Gøteborg havn; dette er mye når samlet tonnasje over Oslo havn i 1984 var 5,3 mill tonn)

Finansieringen av utbyggingen vil variere for de ulike prosjektene. Staten som lånekilde, Oslo havnevesen og NSB som eierbedrifter, de store fergeselskapene, Oslo kommune og spedisjonsfirma.

For næringslivet i Oslo er en godt utbygd og rasjonell havn svært viktig. Industrien, og de mange engrosvirksomhetene, trenger en havn som er fullt konkurransedyktig. Dersom alle de store oversjøiske linjene går på andre havnebyer vil dette svekke Oslo som industriby, ved lenger transportvei og mer omlasting. Dette er svært negativt når Oslo de siste år har tapt 10 000 industriarbeidsplasser, og de tradisjonelle yrkene på havna er nesten utradert. De siste 7 år er antall bryggearbeidere gått ned med 50%, og Oslo havnevesen har redusert arbeidsstokken med 30%.

12-14 000 arbeidsplasser er avhengig av aktiviteten på Oslo havn. Disse menneskene kan ikke leve av kulturen på Aker brygge, finansspekulantene i havnelagerbygningen eller av annen aktivitet som ikke er avhengig av å ligge på havna.

Beredskapen er et viktig argument for satsing på havna. Siden Oslo havn er landsdelshavn for 2 mill mennesker, vil havna i en krise/krigssituasjon være helt avgjørende for transporten av de aller mest viktige varene. Oslo har det viktigste beredskapslageret for olje, største oljeterminalen, to kornsiloer, salt, sukker og sementsiloer. Mange engrosfirmaer har viktige lagere og produksjonsvirksomheter i havna (NKL, Norcem, Progas, BAMA m.fl.). Forsvaret har også institusjoner på havna - Forsvarets Fellessamband. Brannvesen, havnepoliti og taubåtene er også viktige for en god beredskapssituasjon på havna. Havna må være integrert i et rasjonelt gods- og trafikksystem, som er en sær viktig forutsetning for en effektiv beredskap. Viktig i Rød Valgallianse arealdisponeringsplan er bygging av en IMCO-terminal for farlig og eksplosivt gods. I dag har ikke havna noen sentral plassering for IMCO-gods i det hele tatt.

#### Trafikk.

Grunnlinja/Fjellinja vil ikke løse godstransportens vanskeligheter, siden den vil bli fylt med personbiler.

Rød Valgallianse vil satse på en skikkelig utbygging av kollektivtransporten, og en stor del av de 20% av trafikken som er godstrafikk på vei i Oslo, vil vi overføre til bane/båt.

For å hindre kaos for godstrafikken til og fra havna, vil vi bygge et ekstra vestgående tungtransportfelt rundt Akershus. Bispelokket/trafikkmaskinen ved Oslo S bør utvides med et felt med tilknytning til de sentrale havneavsnitt ved Bjørvikaterminalen.

Østhavna vil få bedre tilknytning til veinettet ved å bygge et nytt Bekkelagskryss.

### Generelt om vare- og godstransport (VoG)

En undersøkelse blant yrkessjåfører som Trafikksjefen foretok i 1982, viste at VoG's transportens største problem er det store antall privatbiler både på veiene, og som parkerte biler i sentrum. Den utbygging av veinettet som har skjedd, har ikke bedret situasjonen, heller tvert imot fordi antallet privatbiler har økt.

VoG-transporten er ikke dimensjonerende for veiene. Den utgjør i gjennomsnitt 10-15% av all trafikk, mens den på enkelte veier (Strømsveien) er oppe i 20%. Den beste hjelp for VoG-transporten er derfor å redusere privatbilbruken, det vil si å bygge ut kollektivtilbudet. Dette er også konklusjonen i Trafikksjefens undersøkelse.

I tillegg må selvfølgelig enkelte strekninger og flakehalser i veinettet utbedres.

### Grunnlinja

E18 gjennom sentrum fungerer idag bra bortsett fra i rushtida. Men da er det privatbiler (arbeidsreiser) som fyller den opp. VoG-transporten prøver så langt mulig å holde seg utenom rusket, og da flyter trafikken bra.

Men E18 går i Rådhusgata og over Rådhusplassen, og ødelegger disse delene av sentrum. Jeg mener RV bør gå inn for å bygge 4 felt rundt Akershus, samt en tunnel under Rådhusplassen og en tunnel ved Børsen (for kontakt mellom Oslo S - Sentralbanestasjonen - og fergeterminalene). Disse prosjektene vil koste ca halvparten av Grunnlinja (300 og 600 mill). 4 felt vil ta noe av havnearealene langs Akershusstranda, men her er havnevirksomheten ubetydelig, mens det på Vippetangen og langs Revierhavna er god plass.

Men det viktigste argument mot Grunnlinja er følgende:

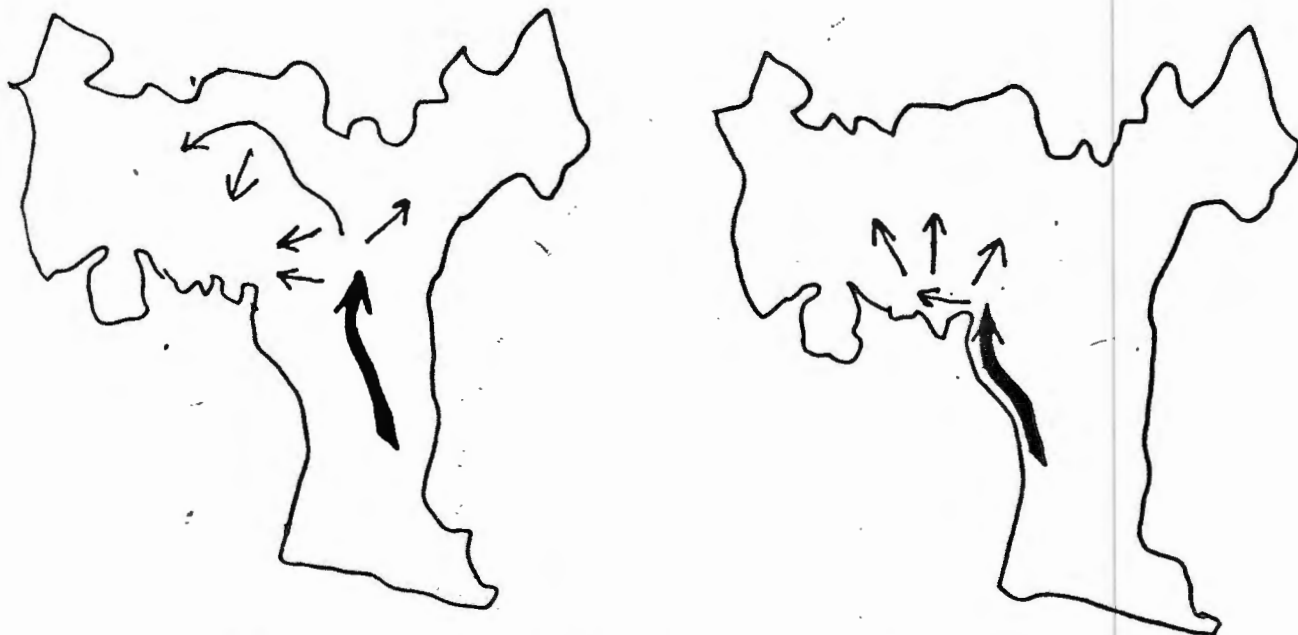
Den skal bygges i 6 felt og vil bety en kapasitetsøkning på 30%. Turen gjennom sentrum vil bli raskere, privatbilen vil øke sin attraktivitet i forhold til kollektivtransporten. Dette er ikke så farlig akkurat på Grunnlinja (for da er trafikken under jorda), men poenget er at all denne trafikken (60-80.000 biler pr døgn) skal rundt i hele byen. Den vil spre seg på bolig-gater og andre gater spesielt i indre by. De 150.000 beboerne her vil få økt trafikk og et forverra bomiljø.

Min mening er at vi isteden må satse penger på kollektivtilbudet samtidig med økt trafikksanering. Det er det motsatte som er iferd med å skje i Oslo (Svelland sa på en samferdselskonferanse i januar 1984 at det viktigste i Oslo nå er å ta igjen det tapte etter at miljøbevegelsen på 70-tallet "lurte" politikerne til å stanse store veiprosjekter. Både blant fagfolk og politikere er 60-tallets syn på veiutbygging på vei tilbake i kommunen, og Grunnlinja er en del av denne offensiven).

### Mosseveien

Veien har vært sprengt de siste 10 åra. En stor del av havnevirksomheten ligger her og har problemer med avvikling av godstransporten. Finansrådmannen foreslår i kommende samferdselsplan å bevilge 35 millioner til utbedring av Mosseveien på strekningen Loenga - Bekkelaget. Jeg tror dette er et fornuftig forslag.

Men i tillegg til dette må det, som tidligere nevnt, satses på å redusere privatbilene. Det må bygges kollektivtransport (f eks baneforlengelse til Søndre Nordstrand), og det bør satses på Europaveien framfor Mosseveien. Det er bedre å lede mest mulig av trafikken hit, slik at den kommer rett inn på Store Ringvei istedenfor fra Mosseveien via Gamlebyen og inn i sentrum:



#### Fergeterminalene

Konkurransen "Byen og fjorden år 2000" foreslår å samle de 4 fergene i Bjørvika. Dette virker fornuftig blant annet for å gi god kontakt til Oslo S. Men det er sannsynligvis for trangt i Bjørvika, slik at Revierhavna også må reserveres til dette. Dessuten skal ca 800 biler kjøre av disse fergene, og det skjer omtrent samtidig og i morgenrushet. Veinettet kan ikke ta denne belastningen som det er idag, og det må derfor tas hensyn til dette under planlegging av de 4 feltene rundt Akershus.

#### Båt/Jernbane

Stadig større del av godstransporten overtas av trailere. Disse er en stor miljøbelastning spesielt for indre by, og det er selvfølgelig ikke særlig samfunnsøkonomisk i forhold til Båt/Bane. Sørenga kan bli en god omlastnings-terminal dersom det satses på dett-e, med jernbanespor ut på kaia og et terminalbygg som er bygget for dette.

OHV - ark. nr. 632.01.6  
SL/BS

HAVNEPLANEN

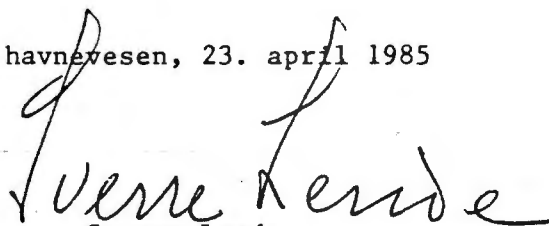
Sendes formannskapet.

RV's forslag til havneplanen fremmet i bystyrets møte 6. mars 1985.

Havnestyret behandlet havnedirektørens innstilling om RV's forslag  
i møte 22. april 1985.

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig tiltrådt.

Oslo havnevesen, 23. april 1985

  
Sverre Lende

HAVNEDIREKTØREN

Til Oslo havnestyre

Sak nr. 28/85

RØD VALGALLIANSES FORSLAG TIL HAVNEPLANEN

I bystyrets møte 20. mars d.å. var havneplanen satt opp til behandling. RV la på møtet frem et eget forslag til havneplanen som følger vedlagt.

Saken ble deretter utsatt idet det besluttet å forelegge forslaget for havnestyret til behandling.

Havnedirektøren bemerker at forslaget er en grundig gjennomgåelse av havneplanen og vitner om stor interesse for havnens fremtid og drift. Dette er forsåvidt sammenfallende med havnestyrets målsetting og er også i overensstemmelse med den målsetting som er vedtatt av bystyret 20.06.77 hvor det bl.a. uttales :

"På grunn av Oslo's havn sentrale stilling både geografisk og trafikk-messig må det være riktig - ikke minst av miljømessig hensyn - at havna til en hver tid har kapasitet og en effektivitet som gjør den fullt konkurransedyktig. Arbeidsplassene i den direkte havnevirksomhet er slike arbeidsplasser som det er viktig å beholde i byen."

Denne målsetting er forøvrig gjentatt i samferdselsplanen for 1984.

RV's forslag er tildels meget detaljert bl.a. med anbefaling om plassering av kraner, anskaffelse av utstyr og bruk av kaiområder i de enkelte havneavsnitt. Dette er tiltak som må tilpasses trafikken til enhver tid og det har heller ikke vært mulig å analysere forslaget nærmere på disse punkter i den korte tid som har stått til rådighet.

RV har foreslått endel konsentrerte terminalanlegg for visse havneoperasjoner.

Det anbefales en sentralisering av passasjertrafikken i Bjørvika. Havnedirektøren er enig i at dette vil være en effektiv løsning, men da måtte store utfyllingsarbeider gjennomføres. På grunn av de ekstremt vanskelige grunnforhold vil et slikt terminalanlegg ikke kunne realiseres på mange år. Slik som fergetrafikken har utviklet seg er det nødvendig å finne andre løsninger. Havnevesenet har i samarbeid med fergeselskapene kommet frem til at Jahre Line fortsatt bør drive sin virksomhet på Hjortnes og at de tre andre selskaper får en felles terminal i Revierhavna.

RV tar også opp spørsmålet om en båt/baneterminal på Sørenga og kommer med visse kritiske bemerkninger forsåvidt angår gjennomføringen av dette prosjekt. Som havnestyret vil være kjent med har havnevesenet i samarbeid med NSB utarbeidet planer for en slik terminal. Dette er også i overens-

stemmelse med uttalte ønsker fra bystyrets side. Det første byggetrinn i dette prosjekt er nå gjennomført. Skal man komme videre må større utfyllingsarbeider foretas i Bispevika. På grunn av tilgangen av fyllmasse har det ikke vært mulig å starte opp utfyllingen da fyllmassen har vært henvist til Ormsundkaia. Det vil nå være mulig å henvise fyllmasser til Bispevika og starte opp annet byggetrinn dersom ikke andre planer kommer i veien.

RV tar også opp forslaget om bedre forhold for fruktimporten og foreslår at denne konsentreres på Hjortnes. Som tidligere nevnt vil dette område antakelig bli reservert for Jahre Line og andre løsninger må derfor finnes. Endel av frukten har nå gått over Bekkelagskaia, men på sikt vil Tjuvholmen være en egnet terminal. Her skulle forholdene ligge vel til rette i og med at man har oppvarmede skur og gode kaianlegg.

RV tar også opp forslag om en terminal for IMCO gods (giftige vareslag, eksplosiver og annen farlig last). Det er riktig at denne last må vies stor oppmerksomhet og havnereglementet inneholder meget bestemte regler for hvordan dette gods skal behandles. Jeg er i tvil om det er nødvendig å opprette egen terminal for denne sort gods, da våre bestemmelser går ut på at disse vareslag ikke skal lagres i havnen. Imidlertid er dette et spørsmål som bør overveies nærmere. Når RV fremholder at havneplanen innebærer en for liten satsing kan havnedirektøren på sin side være enig i at planen er meget nøktern. Oslo havn har en forholdsvis liten gjeldsbyrde, men lånemulighetene og andre praktiske vansker har medført at man har villet legge opp en økonomisk plan som er mest mulig realistisk.

Havneplanen ble fremmet som en rullerende plan og det var forutsetningen at den skulle justeres etter som behovet tilsa dette. Mye har skjedd siden planen ble avgitt, men det har ikke vært mulig å fortsette planleggingsprosessen. Det forserte planarbeid som er satt igang fra flere hold i kjølvannet av idèkonkurransen om "Byen og fjorden - år 2000" har satt havnevesenet i en vanskelig situasjon som etter hvert blir mer og mer uholdbar dersom man ønsker å opprettholde Oslo havn som en rasjonell og effektiv havn.

I den usikre situasjon som havnen for øyeblikket befinner seg i er det således vanskelig for ikke å si umulig å igangsette større prosjekter som nødvendigvis må ha en viss avskrivningstid for at de skal bli rentable.

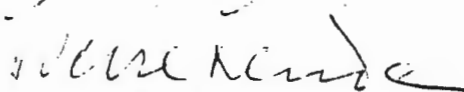
Det arealbehov som er angitt i havneplanen er minst like nøkternt vurdert som de økonomiske investeringskalkyler. Jeg kan derfor slutte meg til RV's vurdering når det hevdes at havnen må beholde de arealer som den har idag dersom den skal leve opp til målsettingen. Dette gjelder ikke minst arealene i Vest-havnen hvor mer enn 50% av stykkgodstrafikken avvikles. Disse arealer kan ikke erstattes medmindre man vil investere beløp i milliardklassen - noe havnens økonomi ikke kan bære. Dertil kommer at dybdeforhold og tilgang på fyllmasser gjør at ferdigstilte arealer ikke kan skaffes i overskuelig fremtid. I dette avsnitt av havnen har særlig anvendelsen av Tjuvholmen vært diskutert. Det har tidligere fra min side vært fremholdt at denne terminal er meget verdifull for havnen og er en av de mest moderne havneanlegg som er bygget i den senere tid. Jeg må derfor slutte meg til RV's forslag om at Tjuvholmen beholdes som havne-terminal.

Forslaget om å utarbeide en delgeneralplan fra Tjuvholmen til Maria-kirken berører vitale deler av havnen. Dette gjelder særlig Revierhavna med Bjørvika og Bispevika med indre del av Sørenga. De forslag som er fremkastet tyder på at havnen vil miste betydelig arealer i dette området. Viss disse forslag følges opp vil det bli vanskelig å skaffe tilfredsstillende forhold for kyst-trafikken. Dessuten vil det ikke bli mulig å få realisert planene om en sjø/jernbaneterminal på Sørenga. NB

Som tidligere nevnt er det arealbehov som er angitt i havneplanen nøkternt beregnet. Hvis deler av havneanleggene skal tas i bruk til andre formål uten erstatningsareal vil dette bety en nedbygging av havnen. Det var en klar forutsetning for arkitektkonkurransen at havnedriften skulle opprettholdes. Dette kan bare skje ved at havnen får erstatningsareal for de anlegg som måtte bli omregulert idet det er små muligheter for å øke produksjonen over de eksisterende kaiarealer. De planforslag og utkast som er kommet frem i den senere tid synes imidlertid helt å ha sett bort fra dette forhold. Denne forutsetning bør derfor fastslås som retningslinje for det videre planarbeid.

Havnedirektøren konkluderer etter dette med å gi sin tilslutning til de synspunkter som har kommet frem i forslaget fra Rød Valgallianse om at hovedmålsettingen for Oslo havn opprettholdes, slik at omregulering av havneanlegg bare foretas dersom det kan skje uten skade for havnedriften eller at erstatningsarealer kan stilles til disposisjon.

Oslo havnevesen, 16. april 1985

  
Sverre Lende

SL/BS

OSLO KOMMUNE  
Finansrådmannen  
ØS/lS 6.11.84

Planutvalget

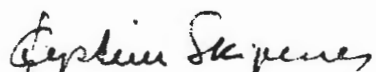
VIDEREFØRING AV ARBEIDET MED UTVIKLING AV OSLO'S SJØSIDE.

"Samarbeidskomiteen for utvikling av Oslo's sjøside "  
behandlet saken i møtet 6.11.84.

Fra referatet gjengis:

"Komiteen sluttet seg til finansrådmannens innstilling med enkelte endringer som innarbeides i innstillingen før saken fremmes videre.  
Det ble anbefalt å legge fram saken for bystyret som en orientering om den avholdte idekonkurransen og oppfølgingen av denne".

Oslo, den 6. november 1984.

  
Øystein Skipenes  
bem.

## Planutvalget

## VIDEREFØRING AV ARBEIDET MED UTVIKLING AV OSLO'S SJØSIDE.

## 1. INNLEDNING.

I det følgende har finansrådmannen gjengitt hovedpunkter i byplankontorets vedlagte notat og i de merknader som er avgitt fra NSB, Havnevesenet og Aker Eiendom A/S. Deretter har finansrådmannen forsøkt å trekke en konklusjon med en anbefaling til Samarbeidskomiteen om det videre arbeid.

Finansrådmannen er klar over at det i en sak som denne vil være sterke interessekonflikter. Det er derfor heller ikke ventende at Arbeidsgruppen skal komme fram til et omforenet syn når det gjelder realitetene i de forslag som foreligger for utvikling av sjøsidene. En har i stedet lagt vekt på å presisere den uenighet som er tilstede samt antyde hvordan selve arbeidet skal videreføres.

## 2. GENERELLE MERKNADER OM IDEKONKURRANSEN

## 2.1. Byplankontorets merknader.

I sitt oppsummeringsnotat har byplankontoret gjennomgått hovedpunktene i de løsninger som konkurransejuryen har anbefalt. Byplankontoret har stort sett sluttet seg til disse anbefalinger og foreslått at de blir lagt til grunn for utviklingsarbeidet framover.

Imidlertid har byplankontoret anbefalt at byutvikling i Pipervika og Bjørvika prioriteres og tatt forbehold om at for de øvrige områder må gjennomføringsmulighetene utredes nærmere.

## 2.2. NSB's merknader.

NSB framholder at juryen i utgangspunktet har hatt en for ensidig oppfatning om disponeringen av sjøsidene. Flere av de løsninger juryen har gått inn for, er derfor lite realistiske. Dette gjelder særlig Filipstad-området.

Han finner imidlertid at byplankontoret i sitt siste oppsummeringsnotat har modifisert juryens anbefalinger. Byplankontorets vurderinger fremtrer derfor nå som noe mer realistiske enn juryens.

I det fortsatte arbeid må løsningene ses i videre sammenheng og vi må i større grad spørre oss hva som tjener Oslo som kommunikasjonsentrum og havneby.

#### 2.3. Havnevesnets merknader.

Havnevesenet framholder at konkurransens forutsetning om at Oslo havn fortsatt skal fungere som en effektiv havn ikke lar seg realistisk forene med juryens og anbefalinger.

Oslo havns arbeidsbetingelser berøres sterkt av to nasjonale mål som ikke er tillatt tilstrekkelig vekt

- den skal være sentralhavn for Østlandsområdet
- fremme transport på skip og jernbane bl.a. for å dempe økning i landeveistransporten.

Havnevesnets innvendinger retter seg forøvrig spesielt mot at den foreslåtte alternative bruk av konkrete havnomsråder ikke er tilstrekkelig konsekvensberegnet. Ikke minst gjelder det at mulighetene for å frigjøre spesielle områder ved å fylle ut i andre deler av havnen eller ved rasjonaliseringstiltak er overvurdert.

#### 2.4. Aker Eiendom A/S' merknader.

Byplankontorets notat stemmer godt overens med Aker Eiendom A/S' mål for utbyggingen av "Aker Brygge" på det tidligere område for Nyland Verksted. Dette prosjekt er planlagt i tråd med idekonkurransens intensjoner.

#### 2.5. Finansrådmannens oppsummering.

Idekonkurransen "Byen og Fjorden - Oslo år 2000" har gitt verdifulle bidrag til tenkingen rundt Oslos framtid.

Det gjelder for både konkurransedeltakernes og juryens forslag og vurderinger at med dagens teknologi og økonomi er de ikke alltid gjennomførbare i de former de har fått. "Byen og Fjorden - Oslo år 2000" var utlyst som en idekonkurranse og derfor måtte en trolig vente at visjoner som ble presentert ikke alltid ville bli fullt ut realistiske. Finansrådmannen mener imidlertid at selv om bare hovedkjernen av idekonkurransens visjoner skulle bli gjennomført i praksis, vil den ha hatt sin store verdi.

I den videre planleggingen av Oslos sjøside blir det en viktig del av arbeidet å overprøve idekonkurransens resultater gjennom nærmere analyser av økonomiske og tekniske muligheter. Arbeidet bør konsentreres om de områder som i tid ligger nærmest sin gjennomføring. Samtidig er det viktig å unngå at de øvrige områder får en bruk som vanskeliggjør en senere byutvikling som kan gi gode helhetsløsninger.

Et viktig utgangspunkt for det videre arbeid bør etter finansrådmannens vurdering være at

- Oslo havn skal bevares som sentralhavn for Østlandsområdet og som viktigste havn i Norge.

- NSB's arbeidsforhold skal ikke forringes.

Ut fra dette bør arbeidet framover konsentreres og videreutviklingen av Oslo sjøsider de neste 10-15 år på områder der ulempene for transportarbeidet er akseptabelt mens gevinsten for byens befolkning, og kanskje også for betydelig.

Finansrådmannen vil nå parallelt fremme havneplanen til behandling i lys av de konklusjoner som bl.a. kan trekkes av behandlingen av Oslo samferdselsplan 1984 og vurderingene så langt av resultatene av idekonkurransen.

### 3. GRUNNLINJEN.

For de fleste av de aktuelle utviklingsområdene fra Bjørvika og vestover er bygging av Grunntinjen i tunnel mellom Bjørvika og Vestbanen en vesentlig forutsetning. Både Aker Brygge, Vestbaneområdet og Filipstad/Hjortnes vil bli berørt i ulike grad alt etter hvilke trase- og etappeløsninger som velges.

Bystyret har senest i møte 7.12.83 bekreftet den tidlige stadfestede trase for Grunntinjen i tunnel under Rådhusplassen. Trasevalget har imidlertid blitt noe mer usikkert etter at Veodirektoratet i brev av 30.8.84 til Oslo kommune har anbefalt kommunen å ta opp til reguleringsmessig behandling den såkalte Akershuslinjen. Denne har en noe annen trase på strekningen mellom Børsen og Vestbanen. Muligens vil Veodirektoratets utspill medføre en helt ny vurdering av trasevalget.

En gruppe fra kommunens administrasjon og Veodirektoratet er i arbeid med sikte på å komme fram til en felles anbefaling. En sak om dette vil ventelig bli lagt fram til behandling i formannskapet i løpet av desember 1984.

Samarbeidskomiteen bør neppe engasjere seg i diskusjonen om trasevalg eller finansieringsform. Derimot kan det bli aktuelt å diskutere problem tilknyttet kryssløsningene og planlagte overbygginger på deler av strekningen.

### 4. ENKELTOMRÅDENE.

#### 4.1. Hjortnes.

##### 4.1.1 Byplankontorets merknader.

Byplankontoret anbefaler at Kiel-ferden flyttes til en felles fergeterminal i Bjørvika - Revierhavna. Området bør på noe sikt nyttes til rekreasjonsformål. Området reguleres deretter til friområde mellom småbåthavnen og Kaianlegget.

##### 4.1.2 Havnevesenets merknader.

Havnevesenet uttaler at det ikke vil motsette seg konsentrasjon av utenlandsfergene i Bjørvika-området, men framhever at

nødvendige moderniseringer på Hjortnes må kunne gjennomføres inn til overflytting kan finne sted.

Det pekes videre på at kaiarealene på Hjortnes kan være egnet som erstatningsarealer for havnetrafikk som eventuelt må flyttes fra andre steder. Dette gjelder imidlertid ikke fra Tjuvholmen.

#### 4.1.3 Finansrådmannens merknader.

Det vil være en fordel å samle fergetrafikken. Dersom utviklingen av den tilhørende biltrafikk ikke umuliggjør at en felles fergeterminal kan bli etablert i Bjørvika/Revierhavna, bør Kiel-fergen flyttes dit. Investeringer som har fergedrift på Hjortnes som formål, bør derfor begrenses til prosjekter som har kort avskrivningstid eller alternativ bruk.

Istendsettning av området til småbåthavn/friluftsfornål vil måtte ta tid. Det bør ha relativt lav prioritet.

## 4.2. Filipstad.

### 4.2.1 Bynlankontorets merknader.

Bynlankontoret tar i sitt notat ikke endelig stilling til de ulike utviklingsalternativer for havneområdet. Det er imidlertid enig med juryen i at den sentrale beliggenhet tilsier en annen utnyttelse. Det bør undersøkes om det er teknisk og økonomisk mulig over tid å omplassere de jernbanefunksjoner som ikke trenger å lokaliseres i havnesonen. Bynlankontoret er innstilt på at Filipstad havn opprettholder dagens funksjoner i overskuelig fremtid, eventuelt også utvidet med båt/bane-terminal.

### 4.2.2 NSB's merknader.

NSB anser det praktisk uoverkommelig å finne egnede erstatningsarealer til de funksjoner som NSB har på Filipstadområdet. Juryen anbefaling på dette punkt bør ikke følges opp før det er gjennomført en konsekvensanalyse.

### 4.2.3 Havnevesenets merknader.

Havnevesenet er sterkt uenig i påstanden om at Filipstadområdet kan utnyttes mer effektivt til boliger enn til havn og anfører at disse formål ikke er sammenlignbare. Havnevesenet mener dessuten at det ville være uheldig å etablere boliger like opp til et havneområde.

### 4.2.4 Aker Eiendom A/S' merknader.

Selskapet er enig i intensjonen om å anlegge et park-belte fra Ruseløkk/Skillebekk og ned til Kaikanten mot sør.

### 4.2.5 Finansrådmannens merknader.

Juryens anbefaling for dette område hadde et langt siktemål, og forutsatte at det ville måtte være havnedrift på Filipstad i mange år. En gjennomføring er derfor neppe aktuell innenfor det 10-15 års tidsperspektiv som Samarbeidskomiteen bør legge opp sitt arbeid etter. Hvorvidt en båt/bane-terminal skal legges til Filipstad eller til Østhavna bør vurderes i

havnepleanarbeidet og juryens anbefalinger bør inngå som et element for disse vurderinger.

Når det gjelder NSB's sporområder må en likeledes innstille seg på at det kan være vanskelig å skaffe tilsvarende erstatningsarealer andre steder. Dette bør likevel forsøkes. På den annen side bør Samarbeidskomiteen legge stor vekt på at det blir utviklet en tilfredsstillende sporplan for såvel havnetrafikken som for NSB's bruk på området slik at ulempene for utnyttelsen av Nyland Vest-området og Tjuvholmen blir minst mulig.

#### 4.3. Tjuvholmen.

##### 4.3.1 Byplankontorets merknader.

I likhet med konkurransejuryen mener byplankontoret at Tjuvholmens beliggenhet tilsier at området blir brukt til et spesielt og almennyttig formål. Det bør samtidig inneholde en bygning som blir et karakterfullt landemerke ved innseilingen mot Rådhuset.

Kontoret peker på at fortsatt havnedrift som omfatter havnesnor vil være uheldig for mulighetene til å utnytte viktige byggetomter i de tilgrensende områder. Det anbefales at området blir omregulert.

##### 4.3.2 Havnevesenets merknader.

Havnevesenet finner at begrunnelsen for å utvikle Tjuvholmen som havn er for lite konkret. Sikring av tiltalende omgivelser for boligbebyggelsen på Aker Brygge er tillagt for stor vekt. Under enhver omstendighet må erstatningsarealer tilvises for utvikling finner sted.

Havnevesenet har tidligere vist at det er inngått kontrakter om bruk av Tjuvholmen som havn. Disse kontraktene løper i opptil 10 år og kontraktsbrudd vil medføre erstatningsansvar.

##### 4.3.3 Aker Eiendom A/S' merknader.

Selskapet støtter juryens forslag om fremtidig bruk. Det støtter også anbefalingen om at jernbanesporene fjernes fra Tjuvholmen.

##### 4.3.4 Finansrådmannens merknader.

Havnestyret har i møte 28.8.84 fattet følgende vedtak om Tjuvholmen.

"Legging av jernbanespor på Tjuvholmutstikkeren fullføres. Området nyttes inntil videre til havneformål. Denne bruken er midlertidig og kan neppe regnes å vare lenger enn ca. 10 år."

Finansrådmannen antar at saken med det har fått en politisk avklaring. Dermed vil området ikke få noen annen benyttelse før mot midten av 1990-årene. Samtidig må en imidlertid anse det som politisk avklart at etter denne tiden vil området kunne få en bruk som er i tråd med juryens og byplankontorets

anbefalinger.

Det må anses nødvendig at den fremtidige bruk blir slått fast i hovedsak i en egen rammeplan for området og eventuelt i en generalplan.

Også når det gjelder havnespor til Tjuvholmen må en anse spørsmålet politisk avklart slik at planleggingen av omkringliggende områder må ta hensyn til at også havnesporet blir liggende i 10 år.

#### 4.4. Aker Brygge.

##### 4.4.1 Byplankontorets merknader.

Byplankontoret har hatt et nært samarbeid med Aker Eiendom A/S om de planer som legges fram. Disse er i tråd med juryens anbefalinger om vekt på publikumsorientert bruk av bygningenes grunnplan og med kontorer og boliger i mellometasjer og øvre etasjer. De sentrale deler av området er tenkt preget av oljevirkosomhet og maritimt miljø.

Et avgjørende trekk i planene er å gi området en god kommunikasjonsmessig tilknytning til de omkringliggende områdene.

På Tinquallakaien er det planlagt ferjekaie og terminal for Mesoddbåtene.

##### 4.4.2 Merknader fra Aker Eiendom A/S.

Det bekes på at en avklaring av traseen for Grunnlinjen er viktig for å få planlagt adkomstforholdene til området. Videre anser selskapet det viktig for en god utnyttelse at både uttrekksporet langs Dokkveien og sporene nord for tørrdokken blir fjernet.

Selskapet er positiv til planen om å legge ferjekai med terminal på Tinqualla-kaien.

Det bekes videre på betydningen av hvordan de omkringliggende områder blir utnyttet. I hovedsak støttes konkurransejuryens anbefalinger.

##### 4.4.3 NSB's merknader.

NSB uttaler at spørsmålet om uttrekkssporet rundt Aker Brygges nordre del vil bli vurdert i samband med sportilknytningen til Filipstad. Det anses foreløpig lite sannsynlig at sporet kan unngås, men senking av sporet kan være aktuelt.

##### 4.4.4 Finansrådmannens merknader.

Finansrådmannen er tilfreds med det samarbeid som skjer mellom utbyggeren og kommunen om utviklingen av dette verdifulle område. Samtidig ser en behovet for å komme fram til løsninger for å knytte området til byen forøvrig. Videre ser en behovet for at de omkringliggende områder får en bruk som kan medvirke til gode løsninger. Samarbeidskomiteen kan bidra til å sikre slike løsninger.

På den annen side må en påse at de interesser som blir berørt ved en slik tilrettelegging får rimelig tid til omstilling og nye løsninger. Utfra dette mener finansrådmannen at hvis Aker Eiendom A/S får relativt faste tilsagn om fremtidig bruk, må selskapet samtidig akseptere at omstillingsarbeidet for de aktuelle områder må kunne skje i et tempo som skaper minst mulig ulemper for de berørte parter.

Finansrådmannen ser på Aker Brygge som særdeles velegnet for å styrke Oslo i konkurransen om verdifulle arbeidsplasser i vekstbransjer. En har det håp at gjennom videre samarbeid med utbyggeren vil en kunne legge til rette for virksomhet som ikke konkurrerer med planene for området i byen forøvrig. Dagens utgangspunkt om at området skal ha et dominerende innslag av oljetilknyttet og maritim virksomhet vil gjøre slik forståelse lettere.

#### 4.5. Vestbaneområdet.

##### 4.5.1 Byplankontorets merknader.

Den sentrale plassering gjør det viktig å finne fram til en utnyttelse av området som er gunstig både utfra generelle byplanmessige mål og utfra hensynet til de tillorensende områder. Med dette utgangspunkt vil kontoret utarbeide retningslinjer for den fysiske utforming. Det pekes på at ved å starte planleggingen raskt, kan en oppnå fordeler ved koordinering med planleggingen av Grunntinjen. Byplankontoret anbefaler at juryens forslag for bruken av området blir lagt til grunn.

##### 4.5.2 NSB's merknader.

NSB vil etter påvarende planer forlate Vestbaneområdet ved utgangen av 1990.

NSB vil støtte en planlegging som tar sikte på å utnytte disse verdifulle arealer på en mest mulig hensiktsmessig måte etter at jernbanedriften er nedlagt. NSB oppfatter dette område som mer verdifullt enn Aker Brygge og anfører at ved eventuelle konfliktpunkter bør det tas hensyn til dette.

NSB bemerker til de framlaente skisser for krysstilknytningene til Grunntinjen på vestbaneområdet, at det neppe vil være mulig for jernbanen å avgi de nødvendige arealer så lenge Vestbanen er i drift.

##### 4.5.3 Aker Eiendom A/S' merknader.

Aker Eiendom A/S uttaler at det utfra selskapets egne fremdriftsplaner vil være en fordel at planleggingen av Vestbanetorta kommer i gang.

##### 4.5.4 Finansrådmannens merknader.

Området eies i dag av NSB. Finansrådmannen anser det viktig å få avklart hvorvidt NSB ønsker å selge området til Oslo kommune eller selv å beholde eiendomsretten med henblikk på andre formål etter at jernbanedriften er nedlagt. Det er viktig at en prinsipiell avklaring kommer forholdsvis raskt

da dette vil lette planleggingen av området.

For planleggingen av de omkringende områder bør en kunne basere seg på at Vestbanetorget skal få en utforming som teknisk sett ikke er til hinder for at disse i hovedsak vil kunne fungere etter de forutsetninger som er nedfelt i konkurransejuryens anbefalinger.

#### 4.6. Akershusstranda/Vippetangen.

##### 4.6.1 Byplankontorets merkander

I tråd med konkurransejuryens forslag, anbefaler byplankontoret at Akershusstranda nyttes til lettere havnetrafikk og publikumsaktiviteter, mens Vippetangen vurderes avsatt til rekreasjons- og fornøylesesformål. Området bør planlegges som en utvidelse av festningsområdet og Kristiania-bydelen.

##### 4.6.2 Finansrådmannens merknader

Juryens anbefaling om at den lettere havnetrafikk på Akershusstranda bør kunne fortsette omlag som i dag ikke har vakt vesentlige motforestillinger. Den lar seg kombinere med publikumsrettede virksomheter. En slik bruk er imidlertid avhengig av at dagens trafikk blir lagt utenfor området.

Bruken av Vippetangen avhenger for en del av hvilke løsninger som blir valgt for ferjeterminalen i Bjørvika/Revierhavna.

Etter finansrådmannens oppfatning kan planleggingen av bruken av disse områdene forskyves noe slik at oppmerksomheten kan konsentreres om løsningen av andre områder der avklaringer haster mer.

#### 4.7. Bjørvika - Revierhavna.

Utnyttelsen av Bjørvika og Revierhavna vil bli drøftet i egen sak til Samarbeidskomiteen.

Det synes utvilsomt at dette vil kunne bli et av de aller viktigste utviklingsområdene langs den sentrale sjøside. Arbeidet med å legge til rette for en slik utvikling bør prioriteres.

#### 4.8. Sjøsiden ved Gamlehyen/Bispevika.

Etter finansrådmannens syn ville det være ønskelig å få satt i gang planlegging av områdene mellom Bjørvika og Mariakirken i Gamlehyen. Av hensyn til utviklingen av et eventuelt byområde i Bjørvika synes det viktig å få avklart hvorvidt ideen om å forlenge Rådhusgata helt fram til Ruinparken er realistisk gjennomførbar.

En gjennomføring av de skisserte planer vil berøre såvel havna som jernbanen. Avklaring av kostnader, problemer og

muligheter bør derfor komme igang.

## 5. PRIORITERING.

Med et så vidt stort utviklingsområde som Oslo sentrale sjøside representerer, må det velges ut spesielle prosjekter som prioriteres i det arbeid som skal skje både i Samarbeidskomiteen og i planleggingsapparatet forøvrig.

Etter finansrådmannens oppfatning bør bl.a. følgende prinsipper legges til grunn for en slik prioritering

- Områder hvor det haster med avklaring.
- Områder hvor de framtidige samfunnsmessige gevinster er størst hensyn tatt til kostnader, finansieringsmuligheter og interessekonflikter.

Ut fra dette anbefaler finansrådmannen at planleggingsarbeidet i første rekke skal sikte mot utvikling av

- Bjørvika/Revierhavna
- Vestbaneområdet

Områdene karakteriseres ved at deres bruk er eller vil bli vesentlig laet om. Det er videre ekstra-ordinært verdifulle og attraktive arealer for mange slags formål. Derfor haster det å komme i gang med å planlegge en rasjonell utnyttelse.

Bjørvika-området bør fra kommunens side prioriteres først av hensyn til behovet for å styrke sentrums østlige deler og fordi det foreligger muligheter til å knytte dette området sammen med Vaterland og dermed bidra til å skape en sammenhengende attraktiv bydel.

Forslaget representerer ikke noen nedprioritering av Aker Brygge. Det bør være kommunens ønske og vilje at dette prosjektet blir videreført i samsvar med de planer som er blitt utarbeidet i nært samarbeid med byplannmyndighetene.

I tillegg til utformingen og bruken av selve områdene, må det skje en nødvendig avklaring av bruken av tilgrensede arealer i form av rammeplaner. Dette gjelder etter finansrådmannens syn utnyttelsen av den vestre del av Filippstadområdet bl.a. gjennom å utvikle en sporplan som kan gi de størst mulige frihetsgrader for en god utnyttelse av Oslo Vestbanestasjon og Aker Brygge. På samme måte synes det viktig for utviklingen av Bjørvika/Revierhavna at en kommer igang med planleggingen av sjøsideområdet i Gamlebyen/Bispevika. Spesielt gjelder dette mulighetene for å føre Rådhuscata østover mot Ruinparken.

## 6. ØKONOMISKE KONSEKVENSBEREGNINGER.

### 6.1. Generelt.

Det er et kommunalt mål å styrke næringslivet i Oslo sentrum.

Foruten de bedre forbindelsene til fjorden for byens befolkning, kan de skisserte planer for utviklingsarealene langs sjøsiden representere en stor mulighet for å på disse mål. Områdene ligger nær inntil E 18 og tilfredsstillende dermed ønsket om å konsentrere arbeidsplassene langs hovedtrafikkårene noe som anses å være kommunikasjonstress effektivt.

Slike betraktninger bør veie vel så tungt som hensynet til direkte kortsiktig avkastning for kommunen som eier av betydelige arealer i de aktuelle områdene.

Fullstendige økonomiske konsekvensanalyser av de foreliggende planer er noe nær umulig. Det kan imidlertid være nyttig å innpale konsekvensene i tre hovedtyper.

1. Uttellinger til investeringer/erstatninger.
2. Endret markedsverdi for arealene i de aktuelle og tilgrensende områder.
3. Endringer i inntekts- og utgiftsstrømmene som følge av omlegging av bruken.

#### 6.2. Investeringer.

Utgiftene og utgiftsfordelingen ved den nye bruk vil avhenge av hvilken utnyttelse og hvilken utbyggningsmodell som blir valgt. Problemene ved utgiftsfordelingen gjelder ikke bare mellom de deltagende parter på de enkelte utbyggningsmidler. Det gjelder videre investeringer som er bearbejnet også med andre formål slik som f.eks. Grunntinjen.

For kommunen vil de mest aktuelle investeringsutgifter omfatte planlegging, vann og kloakk, vei- og gatesystemer, parkmessig opparbeidelse, kompensasjoner til nåværende brukere og eventuelle bygg for kommunale formål. Slike utgifter vil være aktuelle for alle de omtalte områdene.

Utvidelse av vann- og kloakksystemet kan i hovedsak belastes utbyggerne. Det samme gjelder i noen grad utgiftene til vei- og gateanlegg men det er trolig først og fremst på dette område at den kommunale økonomi kan komme til å virke bremsende på utviklingen. Samtidig kan kommunens evne til å kjøpe opp grunn medføre vansker.

#### 6.3. Endring av arealenes markedsverdi ved ny bruk.

Endring av en reguleringsplan for et område påvirker dets markedsverdi. Ofte kan også de tilgrensende områder få endret verdi. Det samme skjer når det foretas grunnlaosinvesteringer.

Også for områder i byen forøvrig vil slike endringer kunne få virkninger. Disse kan bli negativt berørt slik at de som har sine interesser her ofte vil motarbeide de nye planer.

Verdien av offentlig eide tomter vil bli berørt på samme måte som de privat eide.

#### 6.4. Virkninger på framtidige kostnader og inntekter.

Disse virkninger er trolig de som er vanskeligst å anslå i

en konsekvensanalyse av endret bruk for de aktuelle områder. Det bør imidlertid foretas vurderinger for direkte lønnsomhet av prosjektet for kommunen som grunneier, hva enten denne selger arealene eller fester de bort. Derrest må det foretas vurderinger for

- verdiskapning ved ny virksomhet
- verdiskapninger i andre deler av byen
- utfang og sammensetting av arbeidsplasser
- havnas og HSB's driftsøkonomi
- Oslos muligheter for å konkurrere om lokaliseringen av attraktive arbeidsplasser
- kommunens skatteinntekter.

#### 6.5. Konklusjoner.

Ved de planforslag som skal utarbeides for de aktuelle utviklingsområdene bør hensynet til en rasjonell økonomisk bruk være meget tungt. Økonomiske konsekvensanalyser må inngå som viktige deler av planforslagene.

Når det gjelder utnyttelsen av et stort område vil deler av arealet måtte nyttes til formål som isolert sett ikke kan bære sine egne kostnader. Dette gjelder f.eks. parker og ofte også holiner. En riktig komponering av området med slike innslag vil imidlertid føre til at de øvrige deler blir så mye mer attraktive at arealet som helhet får høyere verdi enn det ellers ville fått.

Det er nettoresultatet av endringene i de framtidige kostnader og inntekter som er avgjørende for lønnsomheten av de investeringer som foretas. Her kan en i prinsippet nytte en vanlig investeringskalkyle hvor inntekts- og utgifts-strømmer settes i forhold til hverandre og en kapitalavkastning kan sammenholdes med den kalkulasjonsrente en vil legge til grunn. Det kan i prinsippet foretas egne analyser for Oslo kommune som grunneier, som "konsern" og for samfunnet som helhet.

De betraktninger som her er foretatt gir uttrykk for det forretningsøkonomiske resultat av de disposisjoner som gjøres for de enkelte områder. Dette må så holdes opp mot andre mål som gjelder for byutviklingen.

#### 7. FORHOLDET TIL GENERALPLANARBEIDET.

Finansrådmannen anbefaler at en ikke starter opp arbeid med generalplan for hele havneområdet nå. En slik generalplan bør eventuelt i stor grad baseres på den havneplan som blir vedtatt.

De arealer som bør prioriteres for utvikling er relativt store. Den planlegging som skal skje på disse og de tilstøtende områder, vil derfor kunne sies å ha et generalplanmessig innhold. Etter finansrådmannens oppfatning kan det være aktuelt med en generalplan som bare omfatter området mellom Tjuvholmen/vestre deler av Filipstad/park-belte opp til

Ruselokka/Skillebekk på den ene side og Kuinparken i Gamlebyen på den andre side.

Forøvrig vil finansrådmannen anbefale at planleggingsressursene samles og å utvikle de prioriterte delområdene og betingelsene for å få en best mulig utnyttelse av disse.

#### 8. NØYKERE OG SAMARBEIDSKOMITEENS MEDVIRKNING I DET VIDERE ARBEID MED UTVIKLING AV OSLOS SJØSIDE.

Samarbeidskomiteens oppgaver er beskrevet i mandatet som ble behandlet på møtet 29.5. 1984. Det heter her at hovedoppgaven er "å drøfte rammebetingelser og mulige løsninger". Sattidig er komiteens anbefalinger og uttalelser i sin natur bindende bare for begrensede fullmaktsområder.

I saker som krever beslutninger på ordinær måte i kommunale, statlige eller private organer, må det være et mål at Samarbeidskomiteen kan samle seg om uttalelser som skal følge sakene til videre behandling.

Det kan også være aktuelt at Samarbeidskomiteen forbereder en sak sendt til høring. Dette vil bl.a. gjelde når en ønsker uttalelse fra organer som ikke er representert i komiteen. Det kan imidlertid også forekomme at Samarbeidskomiteen finner behov for å gjennomføre en mer omfattende høringsrunde der også de instanser som er med i Samarbeidskomiteen deltar. Dette vil for kommunens vedkommende kunne ha form av foreløpige vedtak som komiteen så kan ta hensyn til i sine anbefalinger før saken sendes til endelig behandling.

Selv om Samarbeidskomiteen skal ha sin viktigste funksjon som avklaringsorgan i planfasen for de enkelte delprosjekter, bør den spille en rolle også etter denne fasen. Komiteen bør da fortsatt ha oppgaver med

- gjensidig informasjon om planer som kan påvirke gjennomføringen av delprosjektene
- diskusjon og forsøk på løsning av konflikter som oppstår.

#### 9. OPPSUMMERING.

Finansrådmannen vil generelt anbefale at arbeidet med utviklingen av Oslo's sjøside videreføres etter det opplegg som er gitt i byplankontorets notat med de modifikasjoner som framkommer foran.

Spesielt vil finansrådmannen anbefale følgende:

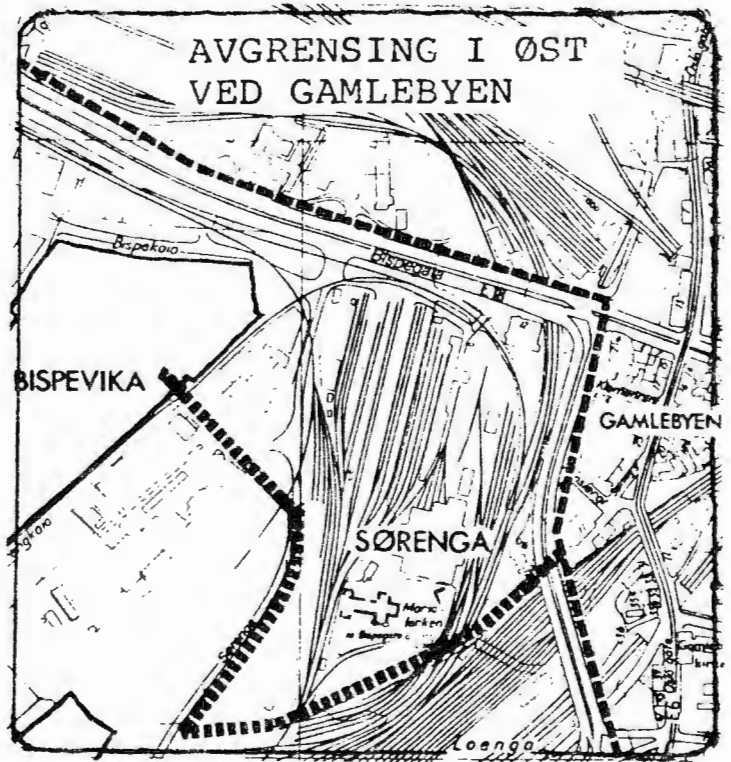
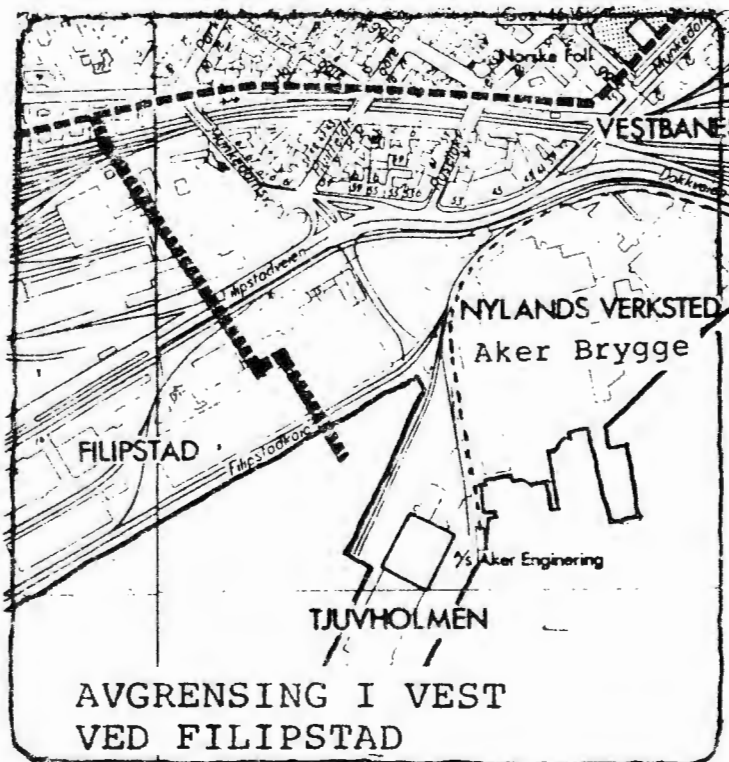
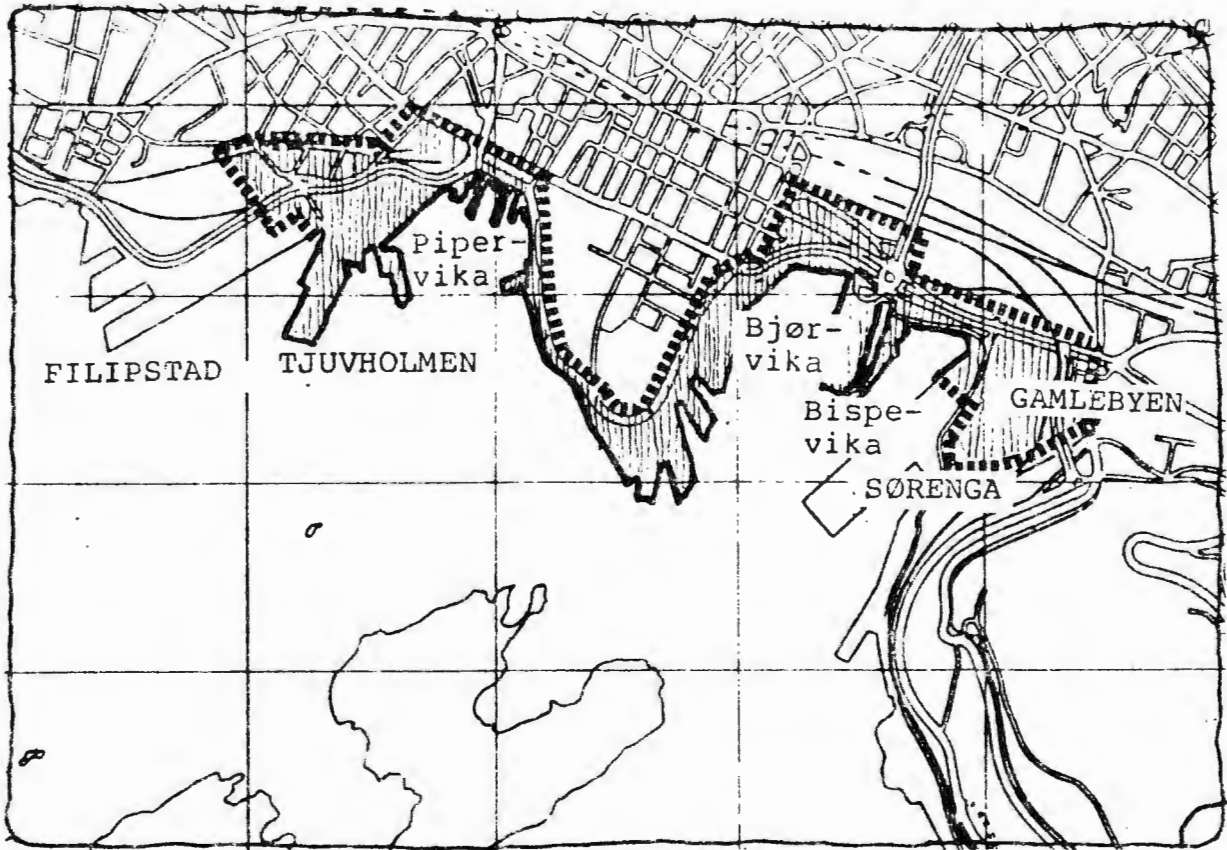
1. Havnesjefens forslag til havneplan fram til 1990 fremmes for endelig folkevalgt behandling. Finansrådmannen innarbeider i sin innstilling forslag til tilpasninger som måtte være nødvendig for å ivareta øvrige mål for utviklingen av Oslo's sjøside.

2. Det bør utarbeides en generalplanskisse for sjøsiden fra Mariakirken i øst til områdene rundt Vestbanen/Aker Brygge/Tjuvholmen i vest som vist på vedheftet kart fra byplankontoret datert 31.10.1984..
3. I planarbeidet for utviklingen av Oslo's sjøside prioriteres forøvrig om følgende delområder med tilgrensende områder
  1. Bjørvika/Revierhavna
  2. VestbanefontaAker Brygge bør videreutvikles etter de planer som er utarbeidet i samarbeid med byplanmyndighetene.
4. NSB og havnevesenet anmodes om å utarbeide plan med kostnadsoverslag for endring av sporleggingen til Filipstad for å tilfredsstille de omkringliggende områders krav. Byplankontoret bes i samarbeid med NSB undersøke mulighetene og de tilhørende kostnadene ved alternativ lokalisering av jernbanefunksjonene i området.
5. Finansrådmannen bes innlede kontakt med NSB med sikte på å klarlegge de framtidige eiendomsforholdene for Oslo Vestbanestasjon.

Oslo, 31. oktober 1984

Bernt H. Lund

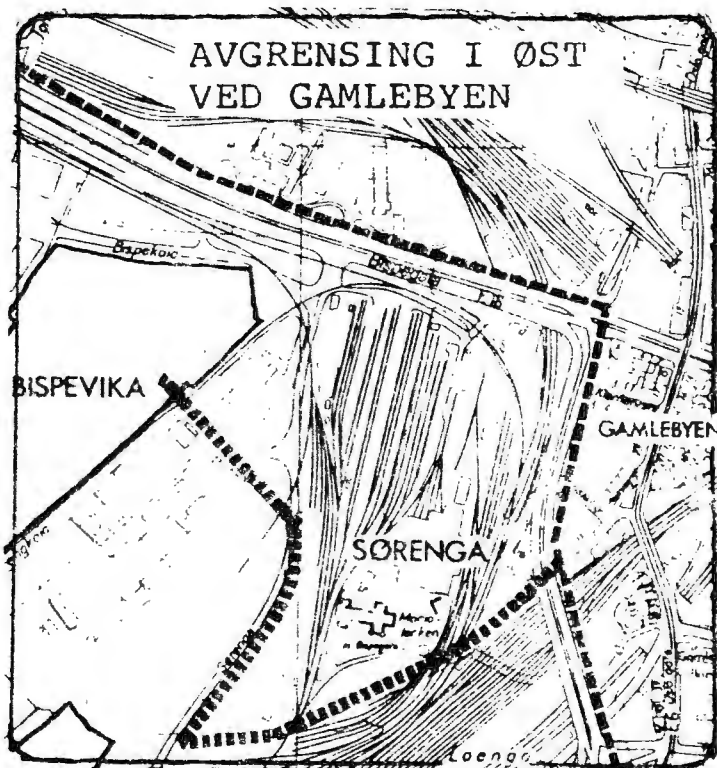
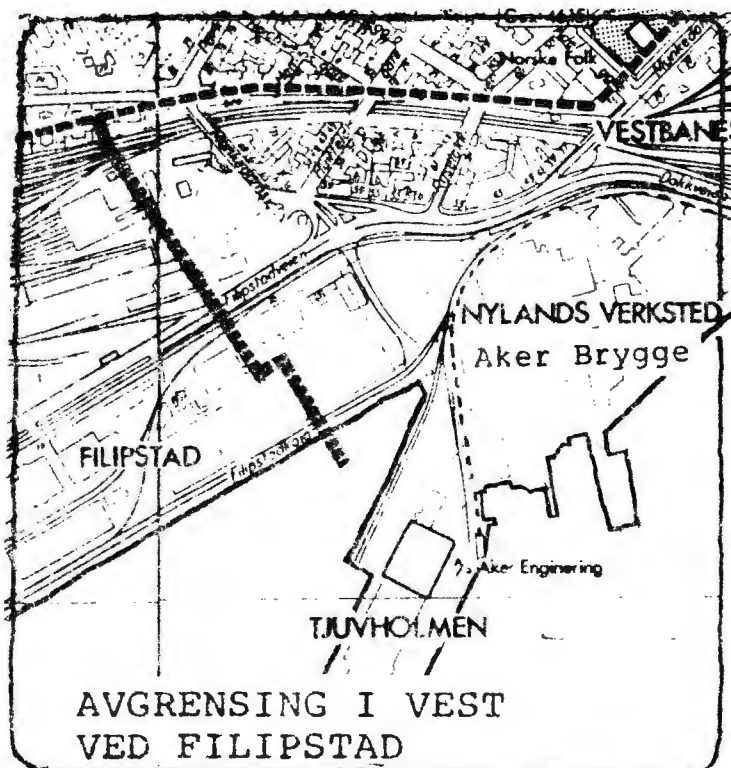
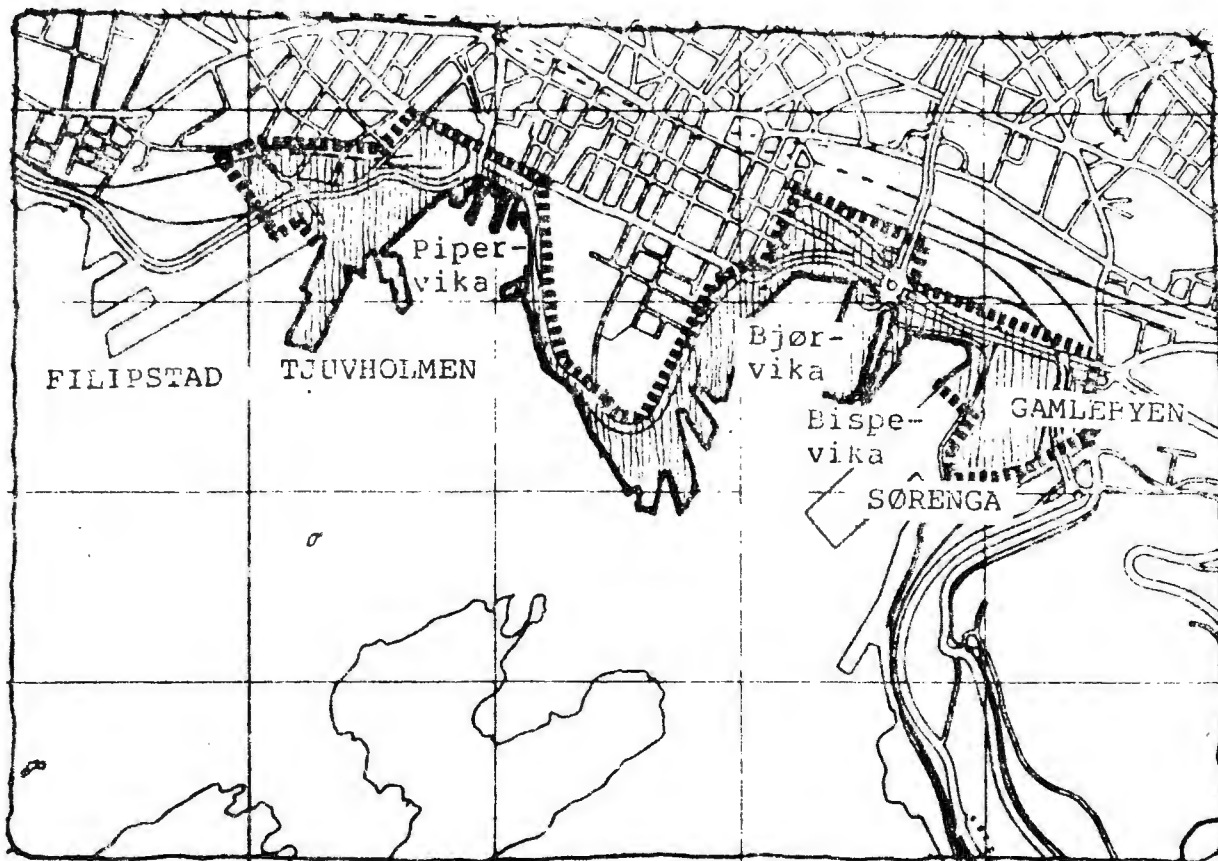
Nils Karlqård



Planleggingen prioriteres innenfor det området som er avgrenset på kartene og det utarbeides en generalplanskisse for dette området

OSLO BYPLANKONTOR OKTOBER 1984

www.pdf-arkivet.no (2020)



Planleggingen prioriteres innenfor det området som er avgrenset på kartene og det utarbeides en generalplanskisse for dette området

OSLO BYPLANKONTOR OKTOBER 1984

www.pdf-arkivet.no (2020)

## DOKUMENTLISTE

Oslo Havneplan 1982-90. 17. august 1982.

Rød Valgallianses arealdisponeringsplan med kommentarer.

Havnedirektørens notat om RVs havneplan. 23. april 1985.

"Oslos sjøside". Oslo Byplankontor juli 1984.

Finansrådmannens notat til planutvalget om arbeidet med idékonkurransen "Byen og fjorden - år 2000".

Norske arkitektkonkurranser: "Byen og fjorden - år 2000".

Norske Arkitekters Landsforbund, hefte 252.

"Vare- og godstransport i Oslo". Arbeidsnotat nr 3/83, Oslo Byplankontor.

Dokument nr 7/83, Oslo Havnevesen.

Ot.prp. nr 3: Om lov om havner og farvann.