

## Fremtidig plassering av terminal for utenlandsferger

Oslo SV viser til pågående prosesser og utredninger om fremtidig plassering av terminal og havneanlegg for utenlandsfergene. Det er utredet 6 alternativer, inkludert dagens delte terminalløsning mellom Hjortnes og Vippetangen (det såkalte 0-alternativet).

De andre 5 alternativene er:

- delt terminal mellom Hjortnes - Kongshavn
- delt terminal mellom Vippetangen – Kongshavn
- samlet terminal på Kongshavn
- samlet terminal på Vippetangen
- samlet terminal på Hjortnes

Indre Oslofjord er et sårbart naturområde, og endringer i havnestrukturen vil påvirke livet på land og i sjøen. I tillegg vil alternativene påvirke klimautslipp lokalt og globalt på ulikt vis. Det er også en rekke maritime og havnetekniske utfordringer knyttet til alternativene.

De seks alternativene er utredet på et overordnet nivå. Det er tatt utgangspunkt i gjeldende rammebetingelser for de respektive lokasjonene, herunder gjeldende reguleringsplaner, overordnede planer (som Fjordbyplanen) og andre politiske føringer.

0-alternativet gjenspeiler dagens situasjon, og er det alternativet de andre alternativene måles opp mot. Valg av framtidig plassering av utenriksfergene medfører prioritering av svært ulike interesser og alternativene er vurdert mot

- logistikk og transport
- byutvikling
- miljø
- havteknisk og
- økonomi

### Oslo SV sier nei til terminal på Kongshavn

Basert på kunnskapsgrunnlaget som foreligger sier Oslo SV nei til terminal på Kongshavn. Oslo SV legger vekt på at alle alternativene med en terminal på Kongshavn vil

- ha stor negativ påvirkning på naturmangfoldet,
- ha nye trafikale utfordringer på Mosseveien og i en bydel som allerede er overbelastet med gjennomgangstrafikk,
- ha utfordrende innseiling og manøvrering,
- få flere store skip helt inn i havnebassenget mellom Hovedøya, Bleikøya og Bjørvika. Dette vil utgjøre en fare for det blomstrende friluftslivet til sjøs i området; kajakkpadlere, badende på Sørenga og Bekkelagsbadet, seilbåter og fritidsbåter med båthavn på Hovedøya,
- få svært negativ betydning for de nye boligområdene ved Grønlikaia og det store grønne friluftslivsområdet som er planlagt utviklet for allmennheten sør for Grønli.
- føre til at skipsfarleden må omreguleres og det vil være behov for forskriftsendring, som Kystverket har varslet innsigelse mot,
- medføre tap av kaifronter som vil være til hinder for å utvikle en moderne havn som gjør det mulig å overføre transport av varer fra vei til sjø med lavere klimautslipp
- kunne gi økt varig fare for forurensning fra sjøbunnen,

- for fergepassasjerer uten egen bil gi lang vei til sentrum, og kollektivtilbudet i området ved Kongshavn er dag begrenset til bussruter langs Mosseveien.

Oslo SV har også registrert at Bymiljøetaten, Statens Veivesen, Kystverket, Vann – og avløpsetaten og Jernbanedirektoratet har uttalt seg negativt til Kongshavn.

### **Oslo SV vil ivareta miljø, friområder og boområder**

Ved valg av plassering av terminal og anlegg vil Oslo SV vektlegge:

- miljøhensyn, og en løsning som i minst grad har negativ påvirkning på naturmangfold og Oslofjorden,
- at terminalen plasseres slik at den ikke kommer i konflikt med nåværende og fremtidige friområder for allmenheten langs sjøen,
- at terminalen i minst mulig grad kommer i konflikt med boområder av hensyn til støy, trafikk, etc.,
- at skipsfarten i minst mulig grad påvirker bademuligheter og friluftslivet til sjøs i havnebassenget

Oslo SV ser derfor følgende to alternative som mest aktuelle per nå: 1) fortsatt delt løsning mellom Vippetangen og Hjortnes, eller 2) en samlet løsning på Vippetangen.