



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

DEL 2

Saksframlegg

Dato: 18.02.2011

Saksmappe:
2011/78

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:
620

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/8	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	10.03.2011

FJORDTRIKK MELLOM SKØYEN OG JERNBANETORGET - VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID OG HØRING AV PLANPROGRAM

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Forslag til planprogram merket "januar 2011-rev 06" tas til etterretning.

Saksfremstilling

Opprinnelig frist for å uttale seg var 25.02.2011. Denne fristen er utsatt til 11.03.

Viktige tema i et planprogram er å beskrive hva som er formålet med planleggingen, hvilke alternativer som skal utredes, og hva som skal utredes i de ulike alternativene i en fremtidig konsekvensutredning.

I vedlagte brev av 12.01.2011 fra Sweco fremgår at traseen som går i eksisterende trase i Drammensveien mellom Skøyen og Skarpsno/Skillebekk ikke er en del av varslet reguleringsplanarbeid, da tiltaket ikke vil endre gjeldende regulering på denne strekningen.

Imidlertid er det grunn til å tro at planen vil få virkning for trafikanter utenfor planområdet, derfor skal i følge planprogrammet s. 36 følgende utredes:

"Vurderinger av trafikanntnyttens omfatter virkningene som tilfaller alle brukerne av transportsystemet, også for trafikanter utenfor planområdet som påvirkes av tiltaket. Konsekvenser for trafikantene kan, basert på gjennomførte trafikkberegninger, oppsummeres som endringer i reisetid for eksisterende, overførte og nyskapte trafikanter. Trafikantene splittes opp i ulike reisemåter og ulike reisehensikter, og verdisetting av endring i tid vil være avhengig av dette. Detaljeringsgrad vurderes ut fra tilgjengelig informasjon, eksempelvis erfaringstall fra lignende prosjekter"

I vedlagte planprogram kapittel 2.4 side 6-7 fremgår følgende om hensikten med selve planarbeidet:

"Hensikten med planarbeidet er å regulere en mulig ny trikke-trasé for Fjordtrikken mellom Skøyen og Jernbanetorget.



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

87

Hovedkriterier for måloppnåelse:

- Kapasitetsøkning øst - vest
- Kollektivandel for Fjordbyen skal utgjøre 60-70 % i rush
- Økt attraktivitet for Fjordbyen / Kvadraturen

Økt kapasitet øst-vest er en forutsetning for en videre utvidelse av trikkenettet

- Kapasiteten øst-vest gjennom sentrum nærmer seg en kritisk grense.
- En dobling av kollektivtrafikken mot 2030 krever uansett nye grep.
- Fjordtrikken er i praksis en kapasitetsmessig nødvendighet mellom Rådhusplassen og Oslo S og kan bidra til utviklingen av et effektivt og robust linjenett.

Kollektivandel for Fjordbyen skal utgjøre 60-70 % i rush

- Etablering av Fjordtrikktrasé vil være en viktig bidragsyter til å nå Fjordbyplanens mål om en kollektivandel av motoriserte reiser i Fjordbyen på 60-70 % i rush.
- Som følge av byutvikling og befolkningsvekst ligger det et stort potensial i å utnytte trikkens fortrinn som kapasitetssterk kollektivtransportmiddel i de sentrale deler av byen.

Økt attraktivitet for Fjordbyen / Kvadraturen

- Fjordtrikken vil kunne være med på å promotere Fjordbyen og Oslo som miljøby.
- Trikk fungerer godt ift bymiljø, og er enklere å tilpasse i arealer med blandet bruk mellom fotgjengere og kollektivtrafikk, slik som Rådhusplassen er et eksempel på i dag.

Viktige delmål for arbeidet er:

- bedre kapasitet for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen
- ta høyde for forventet trafikkvekst
- bidra til at veksten i kollektivtrafikken gjennom sentrum går på skinner
- redusere driftskostnadene samlet ved å utnytte trikkens store kapasitet

På side 22-24 i planprogrammet er det redegjort nærmere for strekningen Skøyen-Rådhusplassen, herunder trasealternativ og antatte virkninger på miljø og samfunn, mens kap 5 redegjør for hvilke utredninger som skal foretas.

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

Bydelsdirektørens vurderinger

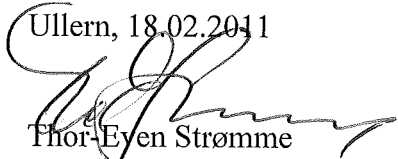
Sett i lys av et byutviklingsperspektiv er bydelsdirektøren av den oppfatning at hensikten med planarbeidet er svært god, og har ikke ytterligere merknader til planprogrammet.

Trykte vedlegg:

Brev av 12.01.2011 fra Sweco.

Forslag til planprogram merket ”januar 2011-rev 06”.

Ullern, 18.02.2011


Thor-Eyven Strømme
bydelsdirektør

BYDELSUTVALGET I BYDEL ULLERN,
V/BYDELSADMINISTRASJONEN
PB. 43 SKØYEN Oslo kommune
0212 OSLO Bydel Ullern

17 JAN 2011

Deres ref.:

Bydelsadministrasjonen

Dato:

253591/Mette Eng Pedersen

12.01.2011

FJORDTRIKKEN MELLOM SKØYEN OG JERNBANETORGET

VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID HØRING AV PLANPROGRAM

Hensikten med planarbeidet er å regulere en mulig trikketrasé for Fjordtrikken mellom Skøyen og Jernbanetorget, delt inn i parsellene Skøyen – Rådhusplassen og Rådhusplassen - Jernbanetorget. Trikketraséens alternativer er vist i vedlegg til dette brevet med heltrukket eller stiptet strek. Reguleringsplanens begrensning er vist på kartet. Det tas utgangspunkt i en reguleringsbredde på 30 meter med noen unntak. Aktuelle reguleringsformål vil være trasé for sporveg, kollektivtrasé, vei, fortau m.m. Traséen som går i eksisterende trasé i Drammensveien mellom Skøyen og Skarpsno/Skillebekk er ikke en del av varslet reguleringsplanarbeid da tiltaket ikke vil endre gjeldene regulering på denne strekningen.

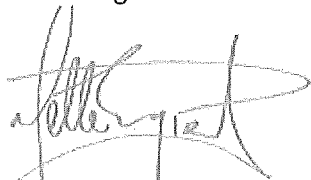
Oppstart av reguleringsarbeid varsles i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8. Forslag til planprogram utarbeides i henhold til plan- og bygningsloven §§4-1 og 12-9.

Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker frem til 25.02.2011. Etter høringen skal planprogrammet fastsettes av Oslo kommune og legges til grunn for utarbeidelse av de konsekvensutredninger som skal integreres i planarbeidet. Forslagsstiller er Ruter As.

Forslag til planprogram finnes på www.ruter.no. Planprogrammet kan lastes ned fra nettet, eventuelt fås tilsendt etter henvendelse til ola.skar@ruter.no

Merknader sendes innen 25.02.2011 til Sweco Norge AS
v/ Mette Eng Pedersen, pb 400, 1327 Lysaker. E-mail: mep@sweco.no.

Med hilsen
Sweco Norge AS



Mette Eng Pedersen
Gruppeleder Plan og landskap

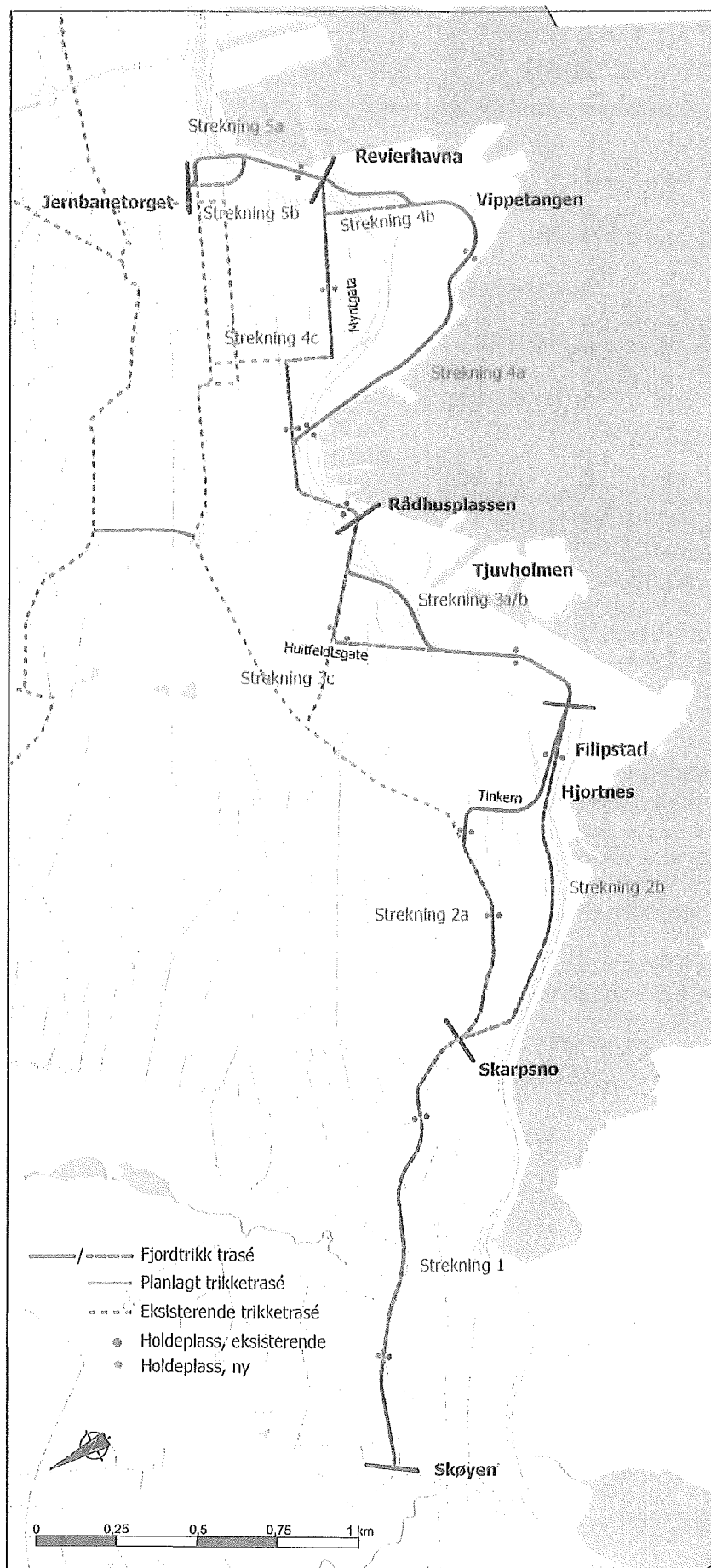
Sweco Norge
Fornebuveien 11
Postboks 400, 1327 Lysaker
Telefon 67 12 80 00
Telefaks 67 12 58 40

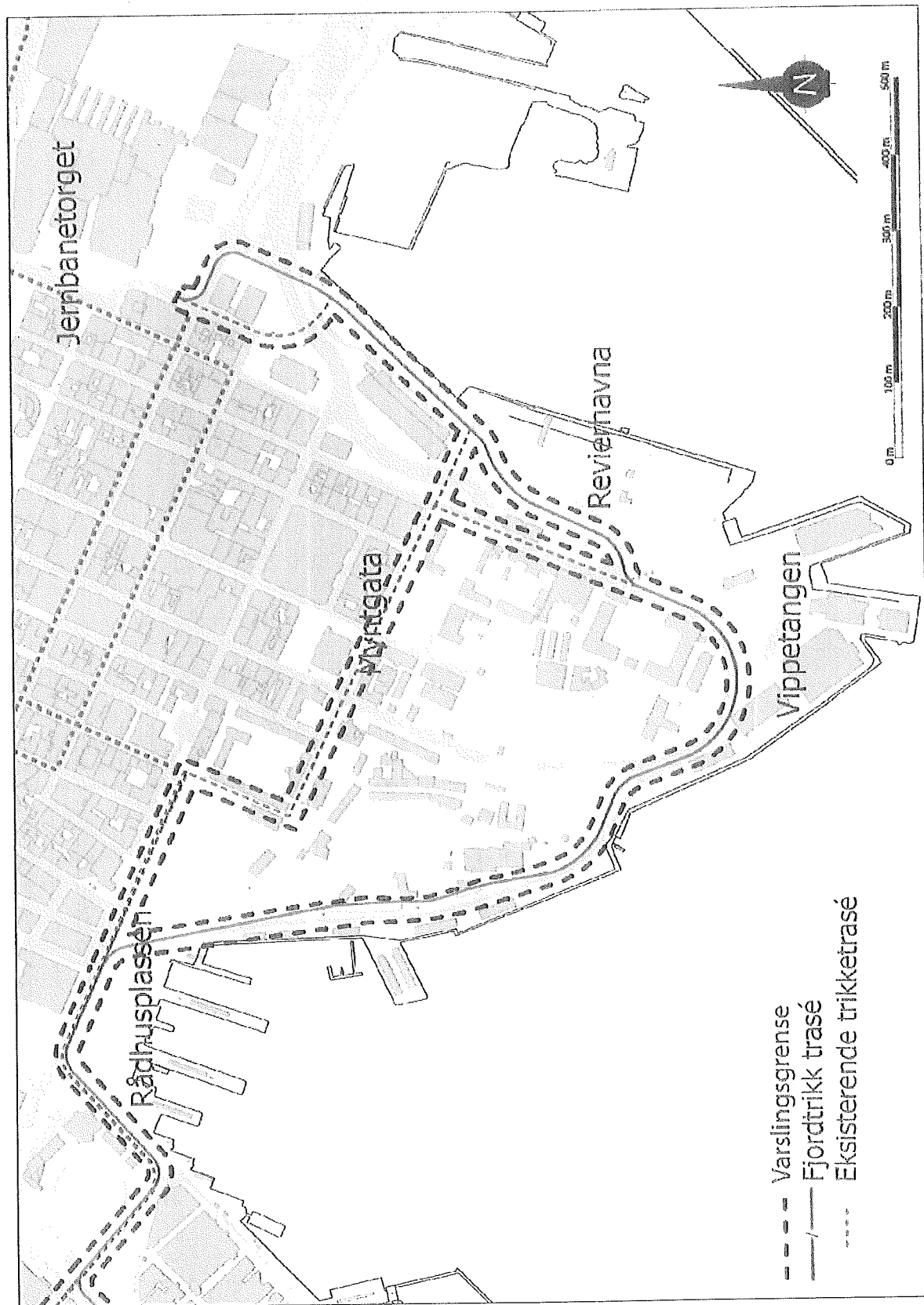
Mette Eng Pedersen
Telefon 67 12 81 29
mep@sweco.no

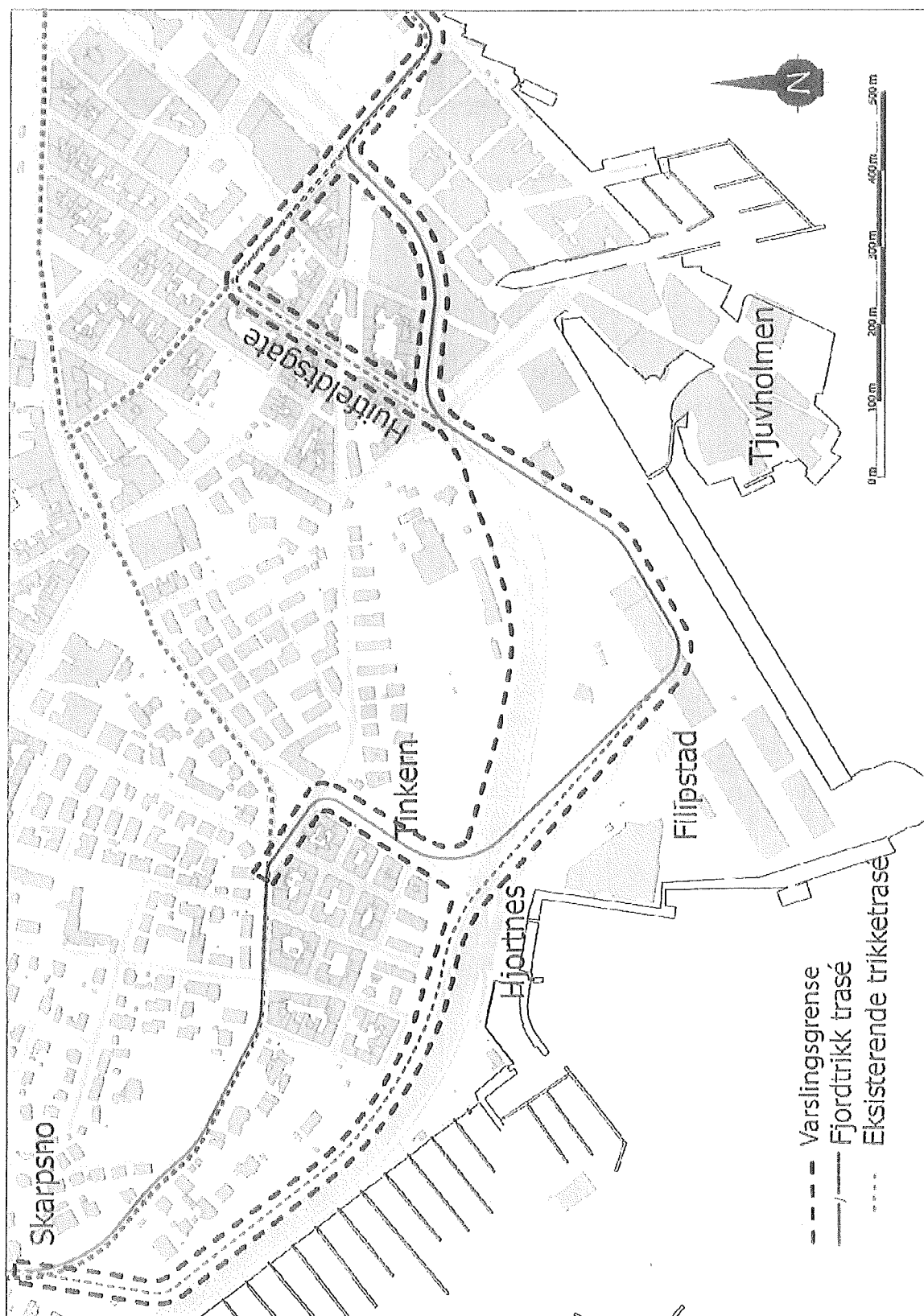
Sweco Norge AS
Org.nr NO-967 032 271 MVA
Et selskap i Sweco konsernet
www.sweco.no

BYDELSFORVALTNINGEN ULLERN	
Dato 17.1.11	Saksnr. 11/78
Saksbeh. SSH SVEH	Dok. nr. 1
Arkiv:	620

SWECO 







Forslag til planprogram

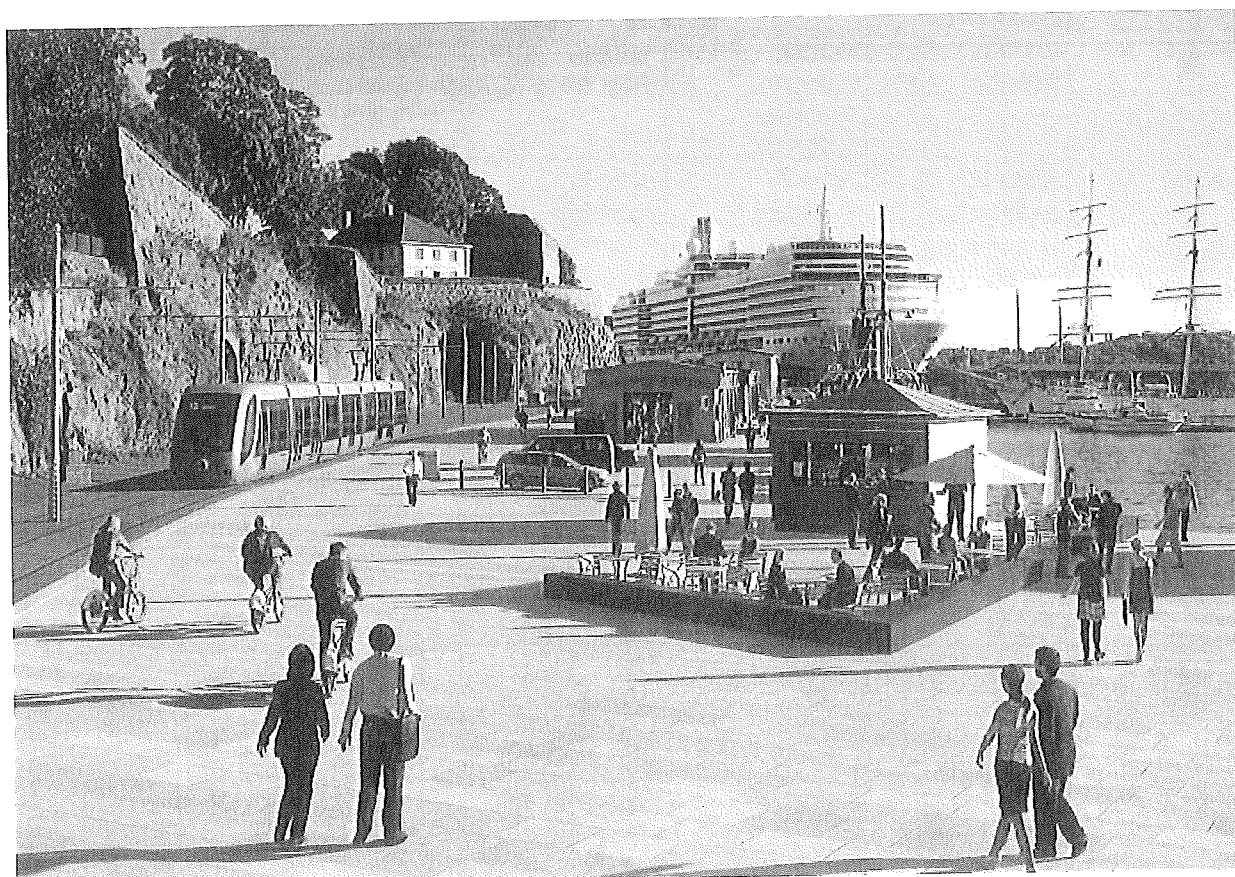
FJORDTRIKKEN

Parsellene:

Skøyen – Rådhusplassen

Rådhusplassen – Jernbanetorget

Januar 2011 – rev 06



Illustrasjonen på forsiden er utarbeidet av Placebo Effects AS

Oppdragsnr.: 253591
 Oppdragsnavn: Planprogram for Fjordtrikken
 Dokument nr.: 1
 Filnavn:

Revisjon	01	02	03	04	05
Dato	2010-09-15		2010-10-15	2010-11-13	2011-01-06
Utarbeidet av	Mette E. Pedersen	Mette E. Pedersen	Mette E. Pedersen	Mette E. Pedersen	Mette E. Pedersen
Kontrollert av	-	Silje Flage Dragsund	-	Ola Skar / T. Angel	Silje Flage Dragsund
Godkjent av	Mette E. Pedersen	Mette E. Pedersen	Mette E. Pedersen	Mette E. Pedersen	Ola Skar, Ruter
Beskrivelse	Planprogram i hht pbl	Planprogram i hht pbl	Planprogram i hht pbl	Planprogram i hht pbl	Planprogram i hht pbl

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
01		Utarbeidelse av utkast til planprogram
02		Oversendt arbeidsgruppa for fjordtrikken
03	2010-11-15	Justert iht. innspill
04	2010-12-13	Kontroll / Justeringer Ruter
05	2011-01-06	Revidering etter Ruters kommentar
06	2011-01-12	Revidering etter Ruters kommentar

Sweco Norge AS

INNHold

1	FORORD.....	4
2	INNLEDNING.....	5
2.1	Bakgrunn.....	5
2.2	Hva er et planprogram.....	5
2.3	Planprosess	6
2.4	Målsetning for planarbeidet.....	6
3	PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON	7
3.1	Avgrensning av planområdet	7
3.2	Dagens kollektivbetjening av området	7
3.3	Overordnede rammer og føringer	11
4	BESKRIVELSE AV TILTAKET.....	20
4.1	Silingsprosess og utredningsalternativ.....	20
4.2	Strekningen Skøyen – Rådhusplassen	22
4.3	Strekningen Rådhusplassen – Jernbanetorget	25
5	METODE OG UTREDNINGER	27
5.1	Avgrensning av omfang.....	27
5.2	Definisjon av 0-alternativ (referanse)	27
5.3	Ikke-prissatte konsekvenser	29
5.4	Prissatte konsekvenser	36
5.5	Risiko og sårbarhet.....	38
5.6	Plan for ytre miljø	38
5.7	Videre fremdrift.....	38
5.8	Konsekvenser som ikke utredes videre.....	38
6	PLANPROSESS, MEDVIRKNING OG FREMDRIFT	39
6.1	Organisering	39
6.2	Planprosess	39
6.3	Fremdrift.....	40
7	LITTERATURLISTE	41

1 FORORD

Dette er et planprogram for Fjordtrikken, en mulig ny trikkelinje på strekningen Skøyen – Jernbanetorget via Aker brygge / Rådhusplassen.

Oslo bystyre vedtok i februar 2008 Fjordbyplanen, hvor Oslo bystyre ber om at byrådet sikrer gjennomføring av en fjordtrikklinje øst-vest langs Fjordbyen.

I K2010 er trikkens bystrukturierende rolle vektlagt i tillegg til den trafikale funksjonen. En bærekraftig rolle for trikken innebærer at den utvikles som moderne bybane, og at den er gjennomgående for en lengre reisestrekning enn i dag. Linjer som har eller vil få et solid trafikkgrunnlag skal prioriteres.

Kapasiteten øst- vest gjennom sentrum nærmer seg en kritisk grense. Fjordtrikken gir ny kapasitet gjennom sentrum, og kan bidra til utviklingen av et effektivt og robust linjennett.

Innenfor Fjordtrikkens influensområde (inntil 500 meter fra holdeplass) vil det etter planene bo ca. 16.400 personer og være ca. 76.200 arbeidsplasser i tillegg til en serie av publikumsattraksjoner. Dette gir et godt marked for kollektivtrafikken.

Etablering av Fjordtrikk er et tiltak som skal konsekvensutredes. Som et første steg i planarbeidet i henhold til plan- og bygningsloven skal det utarbeides og fastsettes et planprogram. Planprogrammet skal beskrive hva som skal utredes i den påfølgende konsekvensutredning, hvordan utredningene skal gjennomføres, hvilken medvirkningsprosess som bør gjennomføres og hvilken fremdrift som forventes. Planprogrammet fastsettes av Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten.

Planprogrammet er inndelt i parsellene Skøyen – Rådhusplassen og Rådhusplassen – Jernbanetorget. Parsellene kan realiseres som en samlet strategi eller også som en etappevis utbygging.

Ruter AS er forslagsstiller for reguleringsplanarbeidet med tilhørende konsekvensutredning. Forprosjekt for Fjordtrikken er benyttet som grunnlag for arbeidet. Sweco Norge AS har bistått Ruter i utarbeidelse av forprosjektet og planprogrammet.

Planprogrammet legges ut på offentlig ettersyn i perioden 15.01.2011 – 25.02.2011. Frist for uttalelse er satt til 25.02.2011.

Merknader sendes til Sweco Norge AS:

v/ Mette Eng Pedersen, postboks 400, 1327 Lysaker eller mep@sweco.no.

2 INNLEDNING

2.1 Bakgrunn

I vedtak til Fjordbyplanen fra februar 2008, ba bystyret byrådet om å sikre gjennomføring av en fjordtrikklinje øst - vest langs Fjordbyen. Ruter har på bakgrunn av dette og i nært samarbeid med sentrale statlige og kommunale aktører, gjennomført et forprosjekt for å belyse mulige trasealternativer samt konsekvenser ved en eventuell gjennomføring av en slik trikkelinje.

Forprosjektet har foregått i to faser hvor fase 1 ga en beskrivelse av mulige traséalternativer, samt grovsiling av disse. I fase 2 er anbefalt hovedalternativ med varianter konsekvensvurdert.

Alternativene for hele strekningen er kostnadsberegnet til mellom 490-720 millioner kroner (2009 nivå – prosjektkostnader). Traseen isolert mellom Rådhusplassen og Jernbanetorget har et kostnadsestimat på mellom 218 og 172 mill.

Ruters styre vedtok i februar 2010 at arbeidet med regulering/ konsekvensutredning av trasé for Fjordtikken skal startes opp basert på anbefalinger fra forprosjektet. Delparsellen Rådhusplassen – Jernbanetorget bør prioriteres for gjennomføring, uavhengig av Fornebubanen og prioriteringer for øvrig vest for Rådhusplassen.

2.2 Hva er et planprogram

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger er en ny trikketrasé fra Skøyen til Jernbanetorget et tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, og dette utløser krav til planprogram og påfølgende konsekvensutredning. Planprogrammet for Fjordtikken beskriver hva som skal utredes i konsekvensutredningen.

Planprogrammet forteller om formålet med planleggingen, hva planen skal handle om, hvordan planprosessen skal gjennomføres, samt opplegg for medvirkning og utredningsbehov. Planprogrammet beskriver også hvilke alternativer som skal utredes, og hvilke metoder som skal benyttes i utredningen. Planprogrammet vil vise hvilke tema som skal utredes og hvordan ulike interesser kan delta i planleggingen.

I Oslo kommune er myndigheten for fastsetting av planprogram delegert til Plan- og bygningsetaten.

2.3 Planprosess

Forslag til planprogram sendes på offentlig ettersyn i minimum 6 uker for at alle som kan ha interesser i forhold til dette skal ha mulighet til å uttale seg før planprogrammet fastsettes og konsekvensutredningen igangsettes.

Det skal på grunnlag av fastsatt planprogram utarbeides en fullstendig konsekvensutredning for hver av de 2 delparsellene. Konsekvensutredningene utarbeides parallelt med reguleringsplanarbeidene, som begge legges ut til høring.

Reguleringsplanen vil gi en juridisk bindende arealbruk, og skal fastlegge en trasé for trikkesporet, plassering av holdeplasser og annet. Planen behandles av Oslo bystyre.

2.4 Målsetning for planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å regulere en mulig ny trikketrasé for Fjordtrikken mellom Skøyen og Jernbanetorget.

Hovedkriterier for måloppnåelse:

- Kapasitetsøkning øst - vest
- Kollektivandel for Fjordbyen skal utgjøre 60-70 % i rush
- Økt attraktivitet for Fjordbyen / Kvadraturen

Økt kapasitet øst-vest er en forutsetning for en videre utvidelse av trikkenettet

- *Kapasiteten øst- vest gjennom sentrum nærmer seg en kritisk grense.*
- *En dobling av kollektivtrafikken mot 2030 krever uansett nye grep.*
- *Fjordtrikken er i praksis en kapasitetsmessig nødvendighet mellom Rådhusplassen og Oslo S og kan bidra til utviklingen av et effektivt og robust linjenett.*

Kollektivandel for Fjordbyen skal utgjøre 60-70 % i rush

- *Etablering av Fjordtrikktrasé vil være en viktig bidragsyter til å nå Fjordbyplanens mål om en kollektivandel av motoriserte reiser i Fjordbyen på 60-70 % i rush.*
- *Som følge av byutvikling og befolkningsvekst ligger det et stort potensial i å utnytte trikkens fortrinn som kapasitetssterk kollektivtransportmiddel i de sentrale deler av byen.*

Økt attraktivitet for Fjordbyen / Kvadraturen

- *Fjordtrikken vil kunne være med på å promotere Fjordbyen og Oslo som miljøby.*
- *Trikk fungerer godt ifht bymiljø, og er enklere å tilpasse i arealer med blandet bruk mellom fotgjengere og kollektivtrafikk, slik som Rådhusplassen er et eksempel på i dag.*

Viktige delmål for arbeidet er:

- bedre kapasitet for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen
- ta høyde for forventet trafikkvekst
- bidra til at veksten i kollektivtrafikken gjennom sentrum går på skinner
- redusere driftskostnadene samlet ved å utnytte trikkens store kapasitet

3 PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON

3.1 Avgrensning av planområdet

Den foreslåtte trikketraséen vil bli utredet som to enkeltstående delparseller:

- Skøyen – Rådhusplassen
- Rådhusplassen – Jernbanetorget

På strekningen Thune – Skarpsno/Skillebekk vil Fjordtrikken gå i eksisterende trasé. På resten av strekningen bygges nye trikkespor. Løsning mot Skøyen er avhengig av en eventuell ny trasé for Fornebubanen.

Fjordtrikken skal kobles til øvrig trikkenett ved Jernbanetorget.

I varsling av planprogrammet avsettes en 30 meter bred sone for hver av alternativene. De fleste steder vil det sannsynligvis ikke være behov for å reservere så stor bredde. Mer detaljer avgrensning av bredde vil bli avklart nærmere i den videre planprosessen. Dersom planen på enkelte steder likevel vil gå utenfor det varslede arealet, vil det bli varslet særskilt om dette.

Det vil i tillegg være behov for arealer til midlertidige riggområder. Hvilke vil bli avklart i den videre reguleringsplanprosessen, og blir varslet særskilt når det er avklart hvor de kan ligge.

3.2 Dagens kollektivbetjening av området

3.2.1 Strekningen: Skøyen - Rådhusplassen

Trikkelinje 12 (Frogner stadion – Kjelsås) trafikkerer området på strekningen mellom Vikatorget og Rådhusplassen.

Trikkelinje 13 (Lilleaker – Grefsen stasjon) trafikkerer området på strekningen mellom Skøyen og Skarpsno/Skillebekk

Busslinje 20 (Skøyen – Galgeberg) og 31 (Snarøya – Tonsenhagen/Grorud) trafikkerer området på strekningen mellom Skøyen og kryss Bygdøy allé x Drammensveien, og fortsetter i Bygdøy allé.

Busslinje 31E (Fornebu – Tonsenhagen) og 32 (Voksen skog – Kværner) trafikkerer området på strekningen mellom Skøyen og Aker Brygge, og fortsetter videre i Munkedamsveien mot Nationaltheatret.

33 (Filipstad - Ellingsrudåsen) trafikkerer området på strekningen mellom Filipstad og Aker Brygge og fortsetter videre i Munkedamsveien mot Nationaltheatret.

Ellers trafikkerer følgende busslinjer i utkanten av planområdet:

30 (Bygdøy - Nydalen)
31 (Snarøya - Tonsenhagen/Grorud)
70 (Vika/vestbanen - Skullerud)
74 (Vika/vestbanen - Mortensrud)
80E (Vika/vestbanen - Åsbråten)
81 (Vika/vestbanen - Greverud)
82E (Vika/vestbanen - Tårnåsen)
83 (Vika/vestbanen - Tårnåsen)
84E (Vika/vestbanen - Sofiemyr)

I tillegg trafikkeres området av regionbusser

3.2.2 Strekningen: Rådhusplassen – Jernbanetorget

12 (Majorstuen – Kjelsås) trafikkerer området over Rådhusplassen og fortsetter via Christiania torv til Dronningens gate.

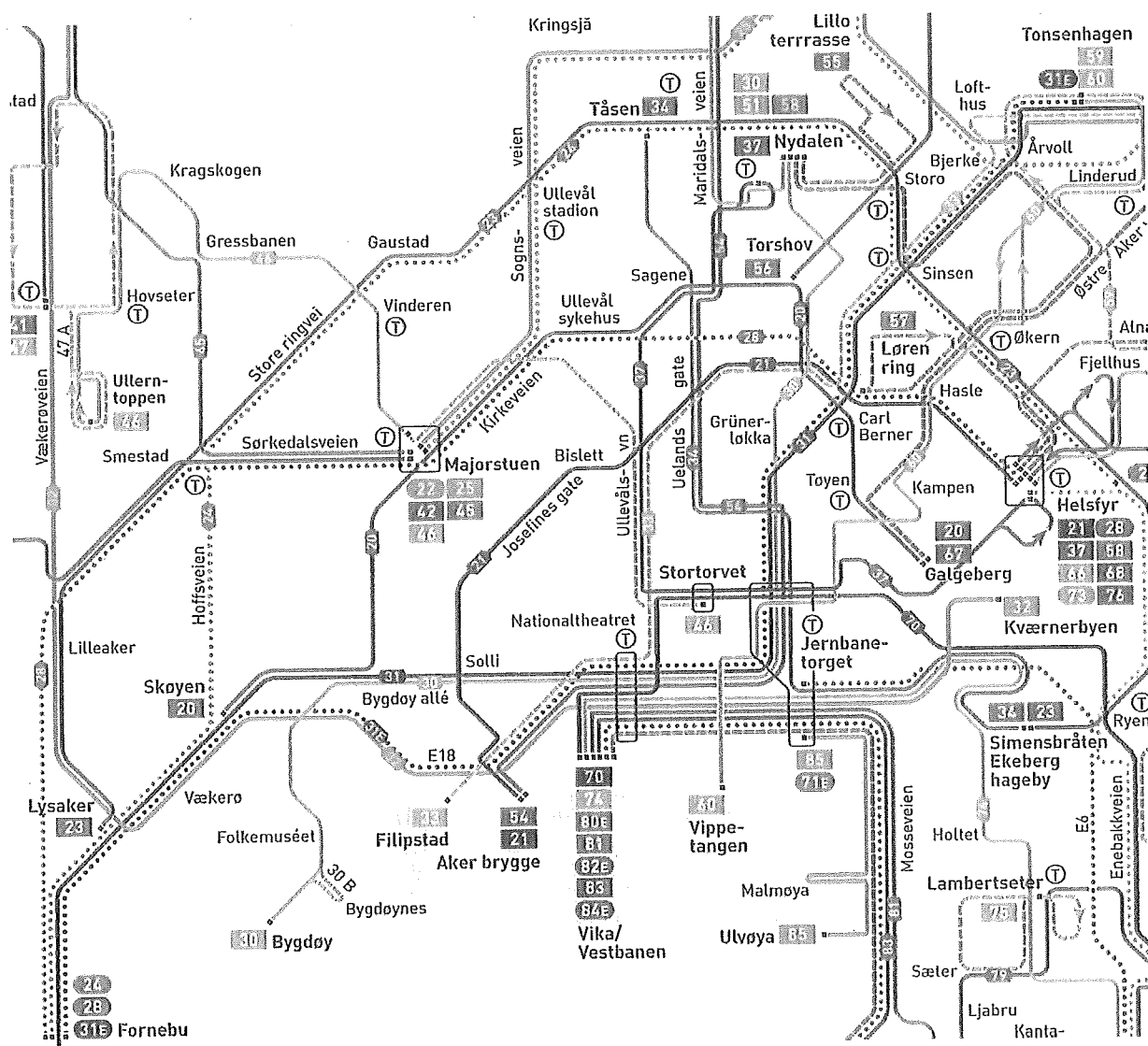
Trikkelinjene 13 (Lilleaker – Grefsen stasjon) og 19 (Majorstuen – Ljabru) trafikkerer gjennom kvadraturen, og gir ett aktuelt tilbud i utkanten av planområdet.

Busslinje 60 (Vippetangen – Tonsenhagen) er eneste kollektivtilbud til Vippetangen.

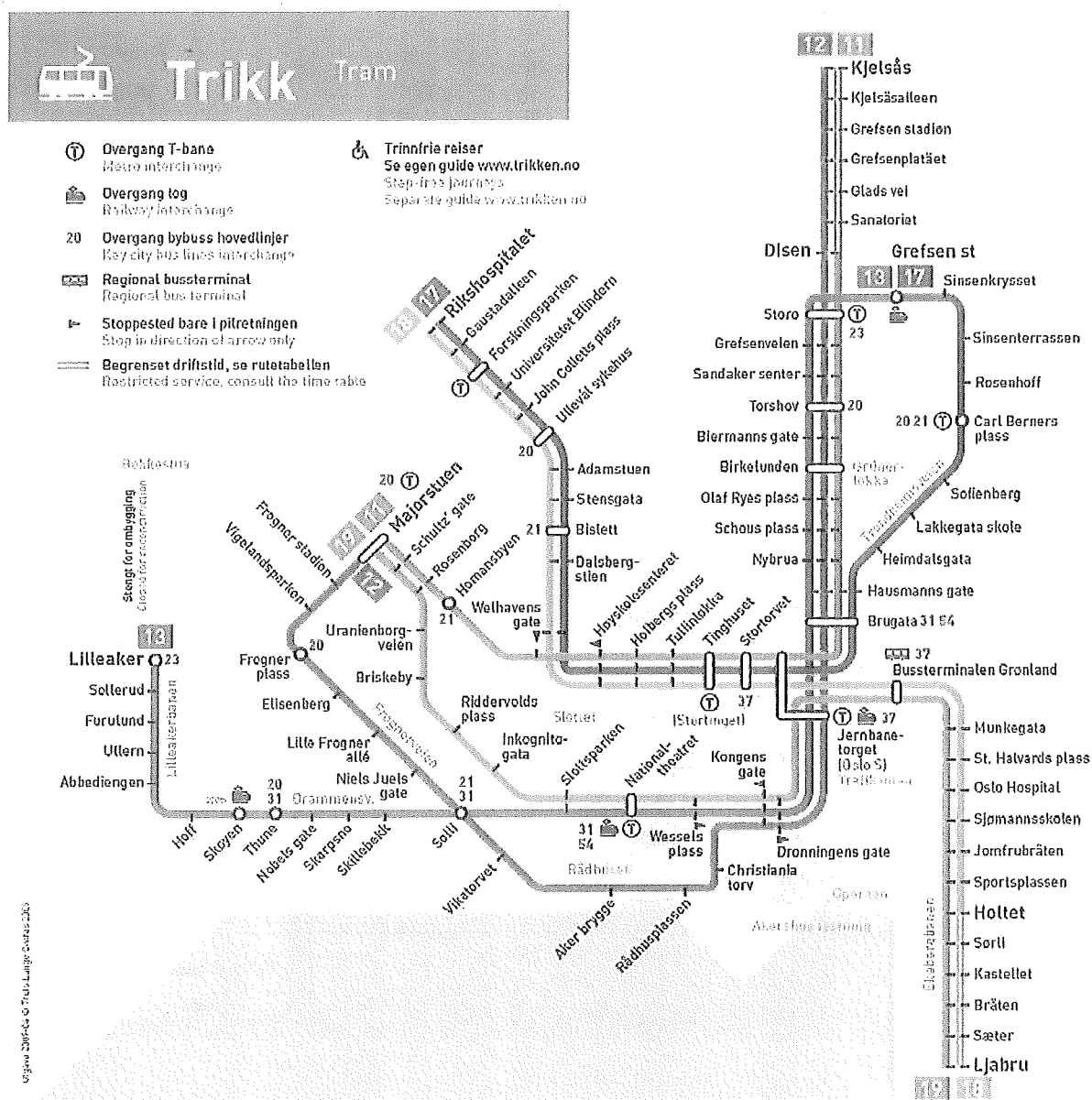
Ellers trafikkerer følgende busslinjer gjennom Kvadraturen i utkanten av planområdet:

30 (Bygdøy - Nydalen)
31 (Snarøya - Tonsenhagen/Grorud)
31E (Fornebu - Tonsenhagen)
32 (Voksen skog - Kværner)
70 (Vika/vestbanen - Skullerud)
74 (Vika/vestbanen - Mortensrud)
80E (Vika/vestbanen - Åsbråten)
81 (Vika/vestbanen - Greverud)
82E (Vika/vestbanen - Tårnåsen)
83 (Vika/vestbanen - Tårnåsen)
84E (Vika/vestbanen - Sofiemyr)

I tillegg trafikkeres området av regionbusser



Kart som viser busslinjer i Oslo [Kilde: Trafikanten, august 2010]



Kart som viser Oslos trikkelinjer.

Fra desember 2010 forlenges linje 13 fra Lilleaker til Bekkestua i Bærum

[Kilde: Trafikanten, august 2010]

3.3 Overordnede rammer og føringer

En rekke overordnede planer har betydning for planarbeidet. De viktigste er nevnt i dette kapittelet. I rapporten *Fjordtrikken konsekvensvurdering, forprosjekt fase 2, Sweco Norge 2010, juni 2010* er også alle berørte reguleringsplaner nevnt.

Konsekvensvurderingen og reguleringsplanen skal utarbeides slik at disse overordnede føringer hensyntas, likeså eventuelle føringer som blir fastsatt i forbindelse med behandlingen av planprogrammet.

3.3.1 Nasjonale miljømål

Stortingsmelding nr. 26 (2006 – 2007), handler om Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand.

I stortingsmeldingen heter det blant annet: "*Utbyggingsmønster og transportsystem skal samordnes med sikte på redusert motorisert transportbehov og økt bruk av kollektivtransport og sykkel framfor bil, og en trygg og effektiv trafikkavvikling.*"

3.3.2 Rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (T-5/93) er nedfelt som et prinsipp i gjeldene kommuneplan 2008 for Oslo.

Retningslinjen har som hensikt å bidra til en best mulig samordning av areal- og transportplanlegging for å sikre en best mulig samfunnsøkonomisk analyse. Et utbyggingsmønster og transportsystem som begrenser transportbehovet og gjør transporterer mest mulig effektivt, trygt og miljøvennlig vil bidra til måloppnåelse.

I retningslinjenes pkt. 3.5 heter det videre: "*I regioner eller områder der befolkningstetthet kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer.*"

En viktig hensikt med etablering av en Fjordtrikklinje sammenfaller er å bidra til å følge opp viktige rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

3.3.3 Kommuneplan 2008 for Oslo mot 2025

Kommuneplanen 2008 for Oslo mot 2025 ble vedtatt i Oslo bystyre 11.06.2008. Planen har som et hovedmål at Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling, der blant annet via en videreutvikling av et effektivt og miljøvennlig transportsystem er viktig. I planen heter det at:

- Oslo skal være en internasjonalt attraktiv by og en drivkraft i Osloregionen
- Oslo skal være en trygg by med god livskvalitet for innbyggerne
- Oslo kommune skal tilby brukertilpassede tjenester av høy kvalitet
- Oslos innbyggere skal delta i byens utvikling
- Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling

Kommuneplanen vektlegger at Oslo kommune skal ha fokus på at arealbruk og transport utvikles i en mest mulig effektiv og miljøvennlig retning. Veksten i transportetterspørselen i Oslo skal i størst mulig grad kanaliseres til kollektive transportmidler samtidig som bilens andel av transportarbeidet må søkes redusert. Fremkommeligheten for kollektivtransporten, særlig for trikk og buss skal forbedres.

Viktige momenter:

- Fjordbyen utgjør en betydelig andel av byens potensial i forhold til nye arbeidsplasser og boliger, i tillegg til målpunkter knyttet til shopping, rekreasjon og kulturdestinasjoner
- Fjordtrikken kan medvirke til å gjøre byen mer attraktiv internasjonalt i forhold til næringsliv og turisme. Samtidig er den et bidrag for økt livskvalitet for innbyggerne gjennom økt tilgjengelighet til herlighetsverdiene langs fjorden
- Fjordtrikken vil bli et viktig tilskudd til et bærekraftig Oslo, og slik bidrar til å nå målet om et effektiv og miljøvennlig transportsystem, samt bedre framkommeligheten gjennom Kvadraturen ved å etablere en ny parallell trikketrasé

3.3.4 Fjordbyplanen

Fjordbyplanen er en strategisk plan og ble vedtatt av Oslo bystyre i februar 2008. Planen skal ivareta de overordnede helhetlige grep og kvaliteter i møte mellom byen og fjordlandskapet.

Fjordtrikken vil være spesielt viktig for utvikling av delområdene Vippetangen og Filipstad.

I kap.2 "Prinsipper for helheten" heter det bl.a:

Det skal utvikles et helhetlig kollektivtilbud basert på skinnegående løsning, med lokal og regional bussbetjening som supplement:

- kollektivandelen av motoriserte reiser til og fra Fjordbyen skal utgjøre 60 - 70 % i rush
- transportsystemet i Fjordbyen skal tilrettelegges for skinnegående løsning. Det skal reguleres trasé for bane/sporvei
- Fjordbanen skal bygges senest samtidig med anlegging av annen infrastruktur i utbyggingsområdene. Kollektivsystemet skal utvikles i takt med utviklingen i et delområdene
- Fjordbanen kan integreres med myke trafikanter i gater, parker og plasser.

God framkommelighet er avgjørende for tilbudets attraktivitet:

- naturlige linjer for kollektivtransport skal sikres god framkommelighet, punktlighet, kapasitet og sikkerhet, enten som separat trasé eller med kollektivfelt på nødvendige strekninger

- kollektivtrafikkens behov må veie tungt på strekningene mellom Fjordbyen og knutepunktene Nationaltheatret, Oslo S/Jernbanetorget, Bussterminalen, Skøyen og Majorstuen

Kollektivholdeplasser skal understøtte byplangrepet og være robust for senere utvidelser i tilbudet:

- lokalisering av kollektivholdeplasser skal understøtte Fjordbyens byplangrep for viktige gate-, byroms- og aktivitetstygndepunkter i de ulike delområdene
- kollektivtransport skal ta hovedtyngden av de motoriserte reisene. Dette må avspeiles i arealbruken nær holdeplasser
- knutepunkt og holdeplasser i Fjordbyen må gis romslig utforming utover lehus og ha utvidelsesmuligheter
- landbaserte kollektivtraséer skal ha god tilknytning til fergeterminaler og aktuelle fremtidige lokalfergeanløp, og /eller gode gangveier imellom

Følgende utdrag fra delområdeprinsipper, kap. 3 og 4 trekkes fram:

Vippetangen

Vippetangen skal være et attraktivt målpunkt for Oslos befolkning og tilreisende hele året. Vippetangen skal revitaliseres med nye publikumsattraksjoner. Fergeterminalen skal integreres i byen og bidra til vitaliseringen av Vippetangen.

Filipstad

Filipstad skal utvikles med blandet arealbruk med en boligandel på min 50 %. Totalt er området på ca 100 daa, og kan bebygges med ca 450.000 m² BRA eks. fergeterminalen. Det skal anlegges en fjordpark og et parkdrag/allmenning fra Tinkern frem til kaikanten. Filipstad skal ha funksjoner som ut over å betjene de framtidige beboerne, vil være attraktive for både innbyggere i Osloregionen og for tilreisende fra inn- og utland.

Viktige momenter:

- Fjordbyens delområder er i sterk transformasjon. Det er derfor viktig å sikre reguleringsmessig en trasé som kan ivareta de langsiktige transportbehov i tråd med planens intensjoner
- Fjordtrikken kan bidra til å gjøre Fjordbyen mer tilgjengelig, og binde sjøfronten bedre sammen med byen for øvrig
- Fjordtrikken vil kunne binde sammen transportflaten på vann og land til et samlet transportnett
- Fjordtrikken vil kunne være en byutvikler som bygger opp under en strategi for realisering av publikumsintensive attraksjoner langs sjøfronten
- Fjordtrikken vil være et element for profilering av Fjordbyen, og bidra til å selge Oslo som merkevare i forhold til turisme og næringsliv

- Fjordbyen skal i størst mulig grad være fri for bilkjøring. Fjordtrikken kan bidra til dette og fungerer godt i forhold til rene fotgjengerområder
- Fjordtrikken vil være miljøvennlig, bidra med minimale utslipp av klimagasser, og gi et forbedret lokalklima

3.3.5 K2010 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan (2010 – 2030)

Ruters strategiske kollektivtrafikkplan fremhever at det i perioden 2010 – 2030 skal satses på de trikkelinjene som vil få et solid trafikkgrunnlag.

Utdrag fra K2010

Trikk eller bybane er internasjonalt en sterkt voksende driftsart i det kapasitetsmessige mellomrommet mellom metro og buss. Internasjonale analyser viser at trikken har en attraktivitet som driftsart som gjør at den, alle andre forhold like, får i størrelsesorden 20 % mer trafikk enn buss. Undersøkelser i Oslo (TØI) indikerer 8 %.

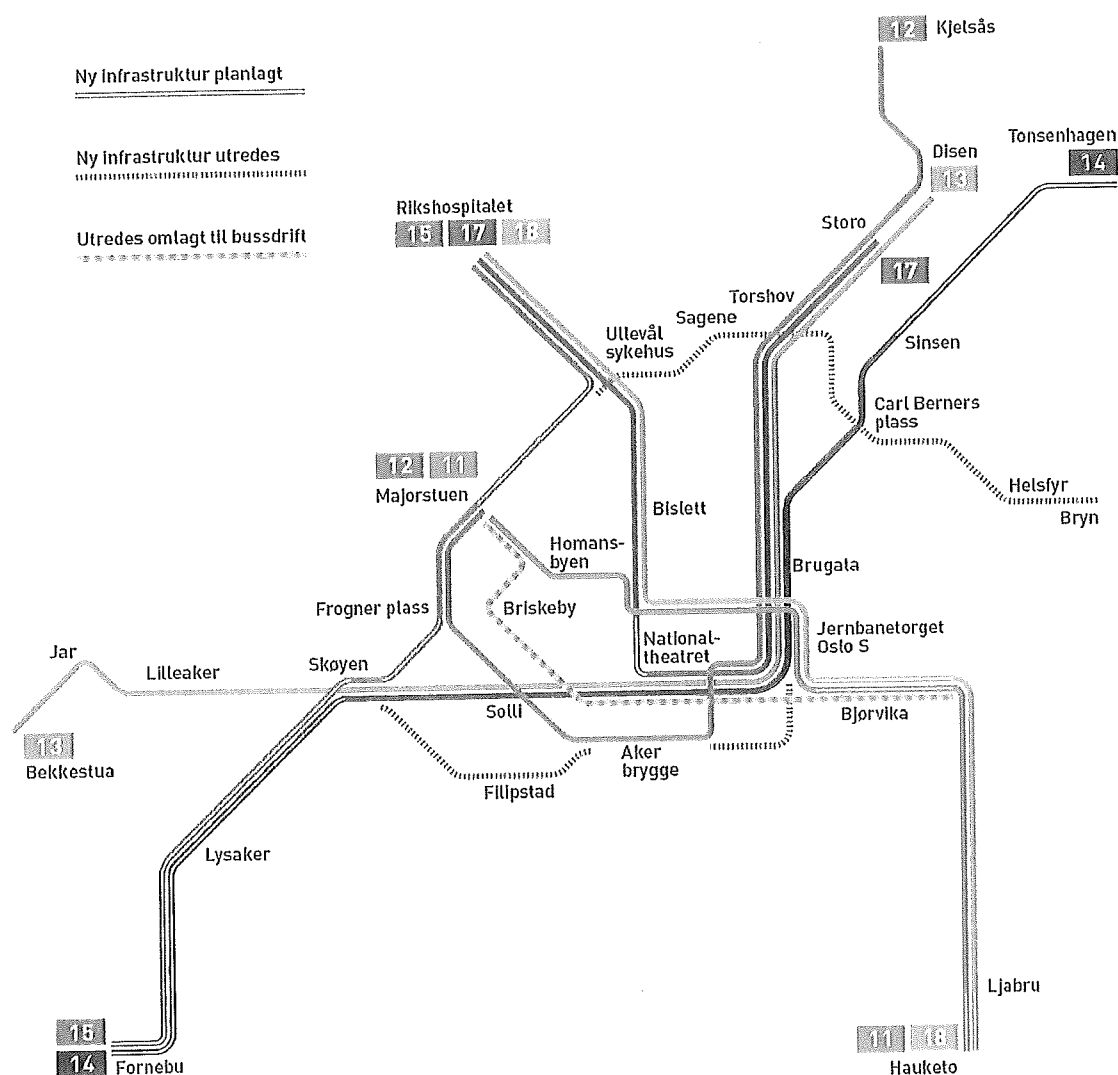
Trikken hadde i 2008 ca 40 millioner passasjerer i året, som er ca 20 % av Ruters trafikk i Oslo. I 2008 økte antall trikketurer med 7,4 % fra året før. Trikkens har således stor og økende betydning for byens transportkapasitet og funksjonsdyktighet. En bærekraftig rolle for trikken innebærer at den utvikles som moderne bybane, gjennomgående og med flere lengre reisestrekninger. For å oppnå et bærekraftig trikkenett må tilbudet ha et tilstrekkelig volum og et solid trafikkgrunnlag på de linjene som kjøres.

Det anbefales i K2010 bybane / trikk til bl. a. Fornebu og Tonsenhagen. Med begrenset kapasiteten gjennom sentrum vil Fjordtrikken rundt Vippetangen gi økt kapasitet øst – vest, noe som igjen muliggjør nødvendig fornyelse/ utvidelse av trikkenettet.

Fjordtrikken anbefales derfor utredet som et selvstendig prosjekt uavhengig av eventuelle forlengelser til Fornebu og Tonsenhagen.

Viktige momenter for utvikling av Fjordtrikken er:

- potensial som en kapasitetssterk streng øst-vest gjennom sentrum vil gi grunnlag for videre utvikling av linjenettet
- god framkommelighet gjennom sentrum, også for store deler av det øvrige trikkenettet
- utviklingen av Filipstadområdet med totalt ca 0.5 mill m² BRA (ca. halvparten av Bjørvika), vil kunne være et interessant nytt marked for trikken
- at den vil kunne redusere bussbelastningen gjennom sentrum



Kart K2010 - Ruters strategiske linjeplan for trikken

3.3.6 Ny giv i Kvadraturen

Handlingsplan 2009-2014-2024, vedtatt av bystyret 04.06.2009

Handlingsplanen er utviklet etter et initiativ fra byråd for byutvikling våren 2008 etter ønsket om en felles offentlig/privat satsning for å vitalisere og utvikle Kvadraturen. Planen har som mål at Kvadraturen skal være et inviterende, levende og mangfoldig sentrumsområde. For å oppnå dette foreslår handlingsplanen tiltak knyttet til fire innsatsområder, og den angir normer og retningslinjer for arealbruk.

Utdrag fra de fire anbefalte innsatsområdene i handlingsplanen.

- Identitet og omdømmebygging: Kvadraturen har sin identitet som det historiske handelssenteret i byen. Fokus på kunst og kultur skal vise sammenhenger mellom fortid og nåtid.
- Byliv og bymiljø: For å tilføre området mer liv på kveldstid og i helgene tilrettelegges det for flere publikumsattraksjoner som egne målpunkter. Det tilrettelegges for en funksjonell og estetisk oppgradering av gater og byrom for å gjøre området mer inviterende og attraktivt.
- Boliger: Kvadraturen har et stort boligpotensiale og kan få boliger som tilbyr andre boligkvaliteter enn ellers i indre by. Planen krever minst 50 % boliger av enkeltprosjekters bruksareal.
- Tilgjengelighet: Trafikalt ivaretar Kvadraturen lokale behov, samtidig som den betjener gjennomgående trafikk med et stort antall busser og trikker. Gående og syklendes behov ivaretas på en bedre måte ved blant annet å bedre fremkommeligheten og tryggheten.

Viktige momenter:

- busstrafikken gjennom området nærmer seg kapasitetsgrensen, noe som fører til dårlig framkommelighet og slår negativt inn på bymiljøet
- korte fotgjengeravstander til viktige målpunkt fra kollektivknutepunktene Oslo S og Nationaltheatret, gjør at det er særlig viktig å ivareta gode forhold for de gående
- det er et godt marked for trikkereiser gjennom Kvadraturen, men også rundt Vippetangen finnes viktige målpunkter.

3.3.7 Pågående planarbeid

Prosjekt Søndre kollektivstreng, Samferdselsetaten

Pågående planarbeid som grunnlag for en revidering / rullering av gatebruksplanen.

Utdrag fra Delrapport 1:

Søndre kollektivstreng strekker seg gjennom Kvadraturen og Stortingsgata, og binder sammen de to største og viktigste kollektivknutepunktene i Oslo, Jernbanetorget og Nationaltheatret.

Både Nationaltheatret kollektivknutepunkt og Oslo S-området med det nylig ombygde Jernbanetorget er med på å gjøre sentrum mer robust til å ta imot en forventet økning i kollektivtrafikken. En god avvikling av kollektivtrafikken mellom de to knutepunktene må sikres.

Dagens holdeplass- og kjøremønster i Kvadraturen er ikke optimalt. Fremkommeligheten er relativt dårlig, spesielt i rushtrafikken. I tillegg er Kvadraturen under utvikling og har et behov for en estetisk oppgradering.

Siden reguleringsplanen ble vedtatt i 2004 har flere forutsetninger endret seg. Realisering av Bjørvikabydelen og veisystemet der er i startfasen. Eventuell Fjordtrikk og trikk i Frederiksgate gir nye transporttilbud. Alle disse er av betydning for hvordan man bør løse

søndre kollektivstreng. Forslag til ny Gatebruksplan er i skrivende stund (jan -2011) under utarbeidelse av Samferdselsetaten.

Viktige momenter ved planlegging av Fjordtrikk vil være:

- holdeplasskapasiteten er en begrensende faktor i forhold til hvor mange enheter som kan trafikkere søndre kollektivstreng. Gjennom kvadraturen er det ikke fysisk rom for doble holdeplasser som ved Nationaltheatret og Jernbanetorget
- toveis trikk i Prinsensgate kan gi en effektiv og kapasitetssterk streng i en ellers fotgjengerprioritert gate
- med en utvidelse av trikkenettet og –tilbudet slik K2010 legger opp til, vil det ikke være tilstrekkelig kapasitet og økt forsinkelse for trikkene på søndre - og nordre streng uten en Fjordtrikklinje
- krysset Akersgata x Prinsensgate gir ikke fysisk rom for en god sammenkopling av Vikatrikken opp mot Prinsengate
- Fjordtrikken må vurderes ut fra en samlet rollefordeling mellom trikk, buss og andre trafikantgrupper gjennom Kvadraturen
- Søndre kollektivstrengs viktigste rolle i dag er som gjennomfartsåre for linjer gjennom sentrum
- Fjordtrikklinje via Vippetangen vil både bli en kapasitetsreserve og sikkerhet ved trikkestans i Prinsengate / Tollbugata. Ved å benytte denne kan Kvadraturen og tilgjengeligheten til fjorden økes og nye områder langs Fjordbyen vitaliseres

Knutepunkt Filipstad

Jernbaneverket ønsker å vurdere persontrafikk via Filipstad. Dette inkluderer også vurderinger knyttet til mulig holdeplass/stasjon i området.

Fergeterminal på Hjortnes - Filipstad - kunngjøring om igangsetting av detaljregulering

I henhold til plan- og bygningslovens § 12- 8 kunngjøres at Oslo Havn KF (HAV) har tatt opp arbeidet med detaljregulering av Hjortnes på Filipstad.

Arbeidet tar utgangspunkt i bystyrets fjordbyvedtak om frigjøring av havnearealer for byutvikling. Hensikten er å legge til rette for ferge- og cruisevirksomhet om en del av utviklingen på Filipstad. I tillegg til fergedrift vurderes innpasset en kai for cruisebåter. I øst tenkes oppført ny næringsbebyggelse om en skjerm mot Filipstadorrådet forøvrig. Detaljregulering v fergeterminalen vil bli samordnet med Plan- og bygningsetatens arbeid med områdereguleringsplan for hele Filipstadorrådet.

Cruiseutredning

Plan og bygningsetaten har i samarbeid med Oslo Havn i gangsett mulighetsstudie for cruisehavner i Oslo. Oppdraget innebærer å påvise plass til 4 cruiseskip i tillegg til 2 ferjer på strekningen Hjortnes – Bjørvika tilpasset cruiseskipenes lengde fra 260 – 360 meter. Alternative kaiplasser er vist mulige, hvor to plasser er vist på ny kai på Hjortnes og to plasser på hver side av Akershusneset. En Fjordtrikk vil kunne gi kollektivdekning til alle aktuelle lokaliseringer.

Hovedsykkelvei øst – vest

Statens vegvesen Region øst holder på med utarbeidelse av detalj- og reguleringsplan for Sykkelrute E18 Drammensveien, parsell Munkedamsveien - Langkaigata. Sykkelruten er en del av hovedsykkelveinettet i Oslo, som ble vedtatt sept 1999. Prosjektets fremdrift er avhengig av andre prosesser i området, eksempelvis bygging av Nasjonalmuséet for kunst på Vestbanen og revidert gatebruksplan for Oslo sentrum. Målet er at detaljplan skal foreligge de første månedene i 2011, og at reguleringsplan, i alle fall for deler av strekningen, skal ferdigstilles i løpet av våren.

Overordnede målsettinger for prosjektet:

- stimulere til økt bruk av sykkel som transportmiddel gjennom å etablere et sammenhengende og funksjonelt sykkelveganlegg
- legge til rette for en oversiktlig og rask sykkeltrasé for transportsyklister
- planlegge en trafikkssikker og attraktiv sykkeltrasé for både transport- og rekreasjonssyklister mellom Munkedamsveien og Langkaigata
- etablere en mest mulig sammenhengende sykkeltrasé med færrest mulig konfliktpunkter
- mellom syklende og gående/ kjørende, uten vanskelige systemskifter
- synliggjøre sykkeltraséen med en mest mulig enhetlig design
- høye krav til estetisk utforming

Filipstad områdereguleringsplan

Plan og bygningsetaten planlegger å legge ut områdereguleringsplan med konsekvensutredning for Filipstad til offentlig høring våren 2011. I den skal alternative løsninger for Fjordtrikktrasé gjennom området vurderes.

Detaljreguleringsarbeid for Hans Jægers kvartal, Filipstad

Hensikten er å legge til rette for byutvikling som en del av utviklingen på Filipstad. Denne delen av Filipstads skal utvikles som en del av sentrum med kontor og et mindre innslag av boliger.

Vestbanen – Charette

September 2010 ble det overholdt en charette hvor temaet var fremtidige utearealer og infrastruktur i Vestbaneområdet, tilpasset framtidig bruk av tomten. Følgende vurderes innpasset på området:

- nytt Nasjonalmuséum
- nytt kontor for UD
- ny fiskehall og anløp for fjordbåter på Rådhusbrygge 4
- hovedtrasé for sykkel øst – vest

I det videre arbeidet er det et mål å finne en felles faglig plattform for infrastrukturen som omgir og samler disse planene. Retningslinjer for planarbeidet ble gitt i PBEss oppsummering og anbefaling 12.10.2010. Arbeidet har ingen formell status men vil være førende for PBEs behandling av innkommende planer i området.

Reguleringsarbeid - ny tomt for Utenriksdepartementet mellom Vestbanetomten og Aker Brygge

Statsbygg påbegynner arbeid med regulering av ny tomt for Utenriksdepartementet i Cort Adelers gate 41 - et område på 4,2 dekar mellom Dokkveien, Aker brygge og Munkedamsveien.

Tomten på sjøsiden av Børsen, Felt A40, A5

HAV Eiendom har satt i gang en utredning i forbindelse med planlagt planinitiativ rundt årsskifte 2010/11. Målsetningen med utredningen er å finne alternative utbyggingskonsept. En av Fjordtrikken traséalternativer er foreslått diagonal over denne tomte.

4 BESKRIVELSE AV TILTAKET

Planprogrammet skal bestemme hva som skal utredes i konsekvensutredningen. Alternativvurderingen er gjort på bakgrunn av forprosjektet *Fjordtrikk traséanalyse og konsekvensvurdering* (2009 – 2010).

Planprogram skal gi en beskrivelse av antatte vesentlige virkninger av planforslaget for miljø, naturressurser og samfunn. I forbindelse med forprosjektet er det gjort vurderinger av virkningene i forhold til flere tema.

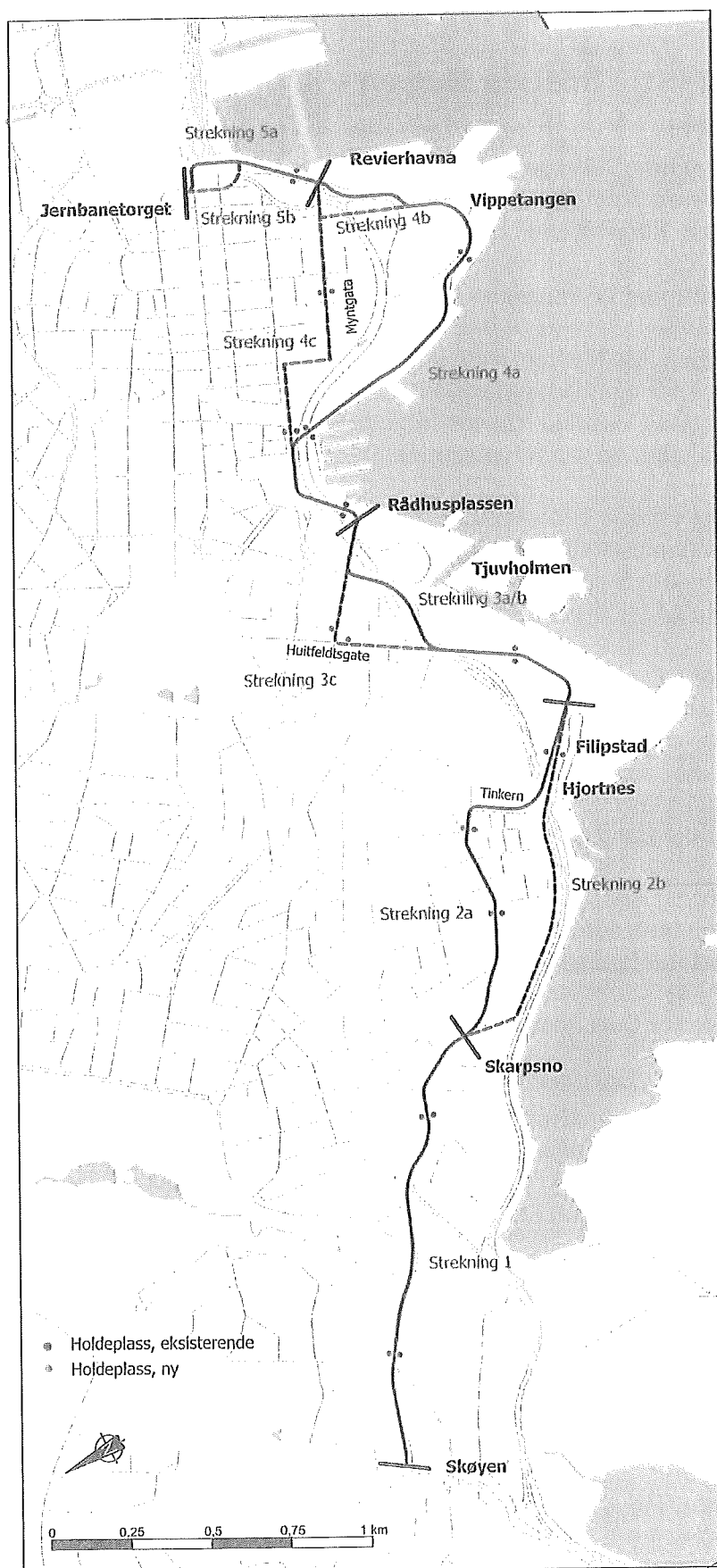
4.1 Silingsprosess og utredningsalternativ

I forprosjektet for Fjordtrikken ble det vurdert en rekke alternativer for Fjordtrikktrasé. Dette er gjengitt i grovsilingsrapport (Sweco Norge, mars 2010).

Etter grovsilingen ble det gjort en overordnet konsekvensvurdering av ett hovedalternativ med varianter på enkelte delstrekninger. Denne konsekvensvurderingen er gjengitt i rapport for Fjordtrikk konsekvensvurdering (Sweco Norge, juni 2010). Konsekvensvurderingen viste at enkelte alternativer/varianten var bedre enn andre på enkelte temaer, mens det for andre tema ikke var så klart hvilke alternativ som var best. Ruter besluttet derfor at hovedalternativet med alle varianter skulle vurderes i en konsekvensutredning i forhold til plan- og bygningsloven.

Hovedalternativet er benyttet som beregningsgrunnlag i forhold til modellkjøringene i trafikkanalysen. Variantene skal vurderes på lik linje som hovedalternativet for alle tema med unntak av temaet nytte/markedsvurderingen som er basert på modellkjøringens. Beregningsmodellen er grovmasket og vil ikke skille variantene fra hovedalternativet. Det må derfor gjøres tilleggsvurderinger/-analyse for å fange opp forskjellene. Fem delstrekninger er nummerert fra 1 til 5, underinndeling med bokstaver for å skille mellom variantene. Hovedalternativet har fått bokstaven A. Hovedalternativets delstrekninger og varianter er vist på skissen neste side.

I tillegg skal det utredes ett alternativ hvor dagens trikk i Drammensveien føres over Tinker'n og videre i Munkedamsveien med dagens trikketilbud, dvs ikke inkludert Fjordtrikklinje.



Kart som viser hovedalternativ med varianter på strekningen Skøyen - Jernbanetorget.

4.2 Strekingen Skøyen – Rådhusplassen

Streking 1 Skøyen-Skarpsno

1 Hovedalternativ Drammensveien: Alternativet følger eksisterende trikketrasé i Drammensveien. Eksisterende to holdeplasser benyttes.

Streking 2 Skarpsno – Filipstad

2A Hovedalternativ over Tinkern: 2A følger eksisterende trikketrasé i Drammensveien frem til Skillebekk. Eksisterende holdeplasser benyttes. Ny trasé videre følger Munkedamsveien og deretter gjennom parken Tinkern og i bru/lokk-konstruksjon ned til Filipstad. Gjennom Filipstad vil trikketraséen følge planlagt gatenett. Det planlegges to nye holdeplasser på Filipstad; en ved fergeterminalen og en i østre del (streking 3) av området.

2B Skarpsno – Hjortnes: 2B går fra Skarpsno via Skarpsnoparken og fortsetter langs jernbanen mellom Skarpsno og Hjortnes. Gjennom Filipstad vil trikketraséen følge planlagt gatenett. Strekingen benytter eksisterende holdeplass i Nobels gate. Det planlegges to nye holdeplasser på Filipstad; en ved fergeterminalen og en i østre del (streking 3) av området.

Streking 3 Filipstad – Rådhusplassen

3A Hovedalternativ Munkedamsveien midtstilt: 3A følger planlagt gatenett gjennom Filipstad, videre som midtstilt trasé i Munkedamsveien. Traséen kobler seg til eksisterende trikketrasé i Cort Adelers gate. 3A får ny holdeplass i østre del av Filipstad, i tillegg til ny holdeplass ved Hjortnesterminalen. Eksisterende bussholdeplass (Vika Atrium) flyttes til Munkedamsveien nord for Cort Adelers gate.

3B Munkedamsveien sidestilt: 3B følger planlagt gatenett gjennom Filipstad, videre som sidestilt trasé i Munkedamsveien. Traséen kobler seg til eksisterende trikketrasé i enden av Cort Adelers gate. 3B får ny holdeplass i østre del av Filipstad, i tillegg til ny holdeplass ved Hjortnesterminalen. Eksisterende bussholdeplass (Vika Atrium) flyttes til Munkedamsveien nord for Cort Adelers gate.

3C Huitfeldts gate – Cort Adelers gate: 3C følger planlagt gatenett gjennom Filipstad, deretter følger traséen Huitfeldts gate frem til Cort Adelers gate, der løsningen tilknyttes eksisterende trasé. I varianten er det vanskelig å få til felles lokalisering av holdeplass for Fjordtrikken og trikken til Majorstua, da dette krever en større ombygging av nedkjøring til parkeringshuset i Cort Adelers gate.

4.2.1 Spesielle utfordringer

Kryssing av Hjortnes i plan (alt 2B) gir utfordringer i forhold til kapasitet i rundkjøringen på Hjortnes.

Nærføring med jernbanens infrastruktur. (alt 2B).

Bru fra Tinker'n til Filipstad gir utfordringer i forhold til bl.a geoteknikk, byform og estetikk.

Plassering av trasé for Fjordtrikk gjennom Filipstadorrådet må gjøres i nært samarbeid med planarbeidet for Filipstad. Det skal vurderes konsekvenser av en midlertidig løsning for

trikk gjennom Filipstadorrådet syd for E18, samt en trikketrasé i ny gate på lokk over dagens E18.

Valg av sidestilt eller midtstilt løsning i Munkedamsveien, må sees i sammenheng med løsning for Fjordtrikk over Filipstad.

Etablering av trikk gjennom Huitfeldts gate som er en etablert boliggate, kan gi utfordringer i forhold til bomiljøet med tanke på støy og vibrasjoner.

4.2.2 Antatte virkninger

Miljø

Støy og vibrasjoner: På store deler av strekningen er det i dag høy trafikkstøy. Etablering av trikk antas ikke å gi store endringer, med unntak av alternativ 3C om Huitfeldts gate x Cort Adelers gate som har lav veitrafikk i dag.

Utslipp / miljø: Miljøkostnader i form av luftforurensing endres ved at en større andel av kollektivreisende reiser med trikk. Samt at bedre framkommelighet i Kvadraturen kan gi mindre kø og lavere utslipp.

Kulturminner / Kulturmiljø: Skarpsnoparken er regulert til Spesialområde bevaring – friområde. Parken Tinkern er regulert til Friområde – park, mens en villa som ligger i parken er regulert til Spesialområde – bevaring.

Drammensveien er bevaringsverdig fra Olav Kyrres plass til Lapsetorget, og er inkludert i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner (2002). Det er først og fremst selve traséen som er av kulturhistorisk verdi. Dette gjelder bare strekningen Skarpsno - Olav Kyrres plass. Denne strekningen har også et 20-talls bygninger eller bygningsmiljøer registrert på Byantikvarens gule liste.

Landskaps- /bybilde: Trikketraséen vil være synlig i bybildet. Trikken vil være et nytt og uvant element der hvor den foreslås etablert gjennom parkene Skarpsno og Tinkern. Trikk gjennom Skarpsnoparken krever ny og bredere kulvert. Trikk gjennom Tinkern krever bru over sporområdet/vei ned til Filipstad.

Naturmiljø/grøntområder: Parkene Tinkern og Skarpsno blir berørt dersom henholdsvis alternativene 2A og 2B velges.

Naturressurser

Det antas at tiltaket ikke vil berøre naturressurser som grunnvann eller mineralforekomster.

Samfunn

Kollektivtrafikk: Etablering av egen kollektivtrasé for buss og trikk (alternativ 3A) eller trikketrasé (alternativ 3B) i Munkedamsveien vil gi bedre framkommelighet for

kollektivtrafikken lokalt, samt bidra til et mer kollektivtrafikkvennlig transportsystem i denne bydelen.

Nærmiljø: Det blir enklere å få et bilde av kollektivtilbudet med skinner i gate, plass og park. Etablering av trikketrasé gjennom Huitfeldts gate gir virkninger for bomiljøet i en gate med lite trafikk i dag.

Arealbruk/eiendomsforhold: Eiendommer som ligger inntil/i foreslått trikketrasé kan bli berørt. Dette gjelder spesielt ved Skarpsno parken og Tinkern.

Friluftsliv/rekreasjon: Parkene Tinkern og Skarpsno blir berørt dersom henholdsvis alternativene 2A og 2B velges. Begge parkene er viktige rekreasjonsområder for beboere i nærområdet.

Risiko: Det er utarbeidet risikoanalyse av Oslotrikken, denne konkluderte med at tiltaket er innenfor akseptabel risiko.

4.3 Strekningen Rådhusplassen – Jernbanetorget

Strekning 4 Rådhusplassen – Revierhavna

4A Hovedalternativ Vippetangen/Revierhavna sidestilt: 4A følger dagens trasé over Rådhusplassen. Eksisterende holdeplass (Aker Brygge) benyttes. Videre etableres ny trasé via Akershusstranda og Vippetangen til Revierhavna. Langs Revierhavna er traséen sidestilt. Ny holdeplass etableres ved Kongens gate og ved pappabuene på Rådhusplassen. Eksisterende tog tunneler ved festningsmuren tas i bruk for ett spor.

4B Vippetangen/Revierhavna midtstilt: 4B følger dagens trasé over Rådhusplassen. Eksisterende holdeplass (Aker Brygge) benyttes. Videre etableres ny trasé via Akershusstranda og Vippetangen til Revierhavna. Langs Revierhavna er traséen midtstilt. Ny holdeplass etableres ved Kongens gate og ved pappabuene på Rådhusplassen.

4C Myntgata: 4C følger eksisterende trasé over en noe lengre strekning enn hovedalternativet, og benytter også holdeplassen på Rådhusplassen. I tilknytting til ny trasé i Myntgata etableres det holdeplass ved Kongens gate.

Strekning 5 Revierhavna – Jernbanetorget

5A Hovedalternativ Langkaia sidestilt: 5A følger ny veiforbindelse forbi Havnelageret, midtstilt eller sidestilt løsning. I 5A Vippetangen/Langkaigata sidestilt går trikken i separat trasé på sjøsiden av Langkaigata.

5B Langkaia midtstilt: 5B følger ny veiforbindelse forbi Havnelageret, midtstilt eller sidestilt løsning. I 5B Vippetangen/Langkaigata midtstilt går trikketraséen i gata.

5C Strandgata: 5C gjennom Strandgata, trikketraséen krysser Langkaigata i krysset med Rådhusgata og følger eksisterende trasé i Strandgata frem til Jernbanetorget. Holdeplass etableres ved Havnelageret.

4.3.1 Spesielle utfordringer

Etablering av trikk gjennom Myntgata (alt 5C) gir utfordringer i forhold til kulturminner- og miljø som Akershus festning og bevaringsverdig stall i krysset med Myntgata / Akersgata.

Langs Akershusstranda og Revierhavna er det knapphet på arealer for cruisekaifunksjoner og fergeterminal noe som gir utfordringer i forhold til etablering av Fjordtrikktrasé og havnepromenade.

Etablering av Fjordtrikktrasé over eiendom regulert til byggeområde syd for tollbygningene gir utfordring i forhold til utnyttelse av dette arealet.

Dagens kollektivstreng gjennom Kvadraturen har begrenset kapasitet.

4.3.2 Antatte virkninger

Miljø

Støy og vibrasjoner: På store deler av strekningen er det i dag høy grad av trafikkstøy. Etablering av trikk antas ikke å gi de store endringene, med unntak av alternativet 4C Myntgata som har lav veitrafikk i dag.

Utslipp / miljø: Det antas at det blir sparte miljøkostnader i form av luftforurensing ved å få en større andel av kollektivreisende over fra buss til trikk. Samt at bedre fremkommelighet i Kvadraturen vil gi mindre kø og lavere utslipp.

Kulturminner / Kulturmiljø: Akershus festning er bevaringsverdig, det samme er en stall i krysset Akersgata x Myntagata. Denne stallen må eventuelt flyttes dersom alternativ 4C velges. Minnesmerkene for Scandinavian Star og deportering av norske og finske jøder må flyttes dersom alternativet 4A etableres. Parkbeltet langs festningsmuren er regulert til bevaring, men bevaringsmyndighetene har signalisert at de er positive til at tunnelene og parkbeltet benyttes til grønn trikke trasé.

Landskaps- /bybilde: Trikke traséen vil være synlig i bybildet, og kan lede passasjerer til holdeplassene.

Naturmiljø/grøntområder: Parkbeltet langs festningsmuren blir berørt dersom alternativ 5A velges. Dette område er lite benyttet til rekreasjon i dag.

Naturressurser

Det antas at tiltaket ikke vil berøre naturressurser som grunnvann eller mineralforekomster.

Samfunn

Kollektivtrafikk: Etablering av ny trikke trasé langs Akershusstranda eller Myntgata gir en kapasitetsøkning gjennom Kvadraturen ved at linjer kan overflyttes til ny trasé.

Nærmiljø: Enklere å finne kollektivtraséen med skinner i gate, plass og park. Etablering av trikke trasé gjennom Huitfeldts gate gir virkninger for bomiljøet i en gate med lite trafikk i dag.

Arealbruk/eiendomsforhold: Eiendommer som ligger inntil/i foreslått trikke trasé kan bli berørt. Dette gjelder spesielt eiendom regulert til byggeområde syd for Tollbygningene.

Friluftsliv/rekreasjon: Parkbelte langs Akershus festning blir berørt ved alternativ 4A. Dette område er lite benyttet til rekreasjon i dag.

Risiko: Det er utarbeidet risikoanalyse av Oslotrikken, denne konkluderte med at tiltaket var innenfor akseptabel risiko.

5 METODE OG UTREDNINGER

I dette kapittelet presenteres hvilke tema og i hvilket omfang det forestås gjennomført utredninger.

Alle tema skal utredes i fullt omfang også med konsekvenser for anleggsperioden beskrevet. Herunder skal det avklares hvordan anleggstrafikken vil fordele seg på vegnettet.

Utredningsbehovet er definert både for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Det skal utføres en samfunnsøkonomisk analyse der prissatte konsekvenser. Både for trafikkprognoser/-analyser, prissatte og ikke prissatte konsekvenser skal effekter og konsekvenser for de forskjellige temaene illustreres i temakart, figurer eller annen egnet illustrasjon for å bedre forståelsen av temaets problemstillinger. Fysiske inngrep i anleggsperioden skal også framgå i konsekvensutredningen.

Avbøtende tiltak skal vurderes og kostnadsberegnes. Dersom effekten av eventuelle avbøtende tiltak inkluderes i konsekvensutredningen, skal også kostnadene ved disse tas med i anleggskostnadene. Det samme gjelder for eventuelle tiltak på lokalvegnettet som er nødvendig for å få tiltaket realisert.

5.1 Avgrensning av omfang

Det er kun virkninger som er beslutningsrelevante som skal utredes i konsekvensutredningen. Det er imidlertid ikke enkelt å avgrense hva som er virkninger av dette tiltaket, og hva som skyldes andre faktorer. Endringer i reisevaner kan skyldes dette tiltaket, men kan også skyldes andre faktorer som drivstoffpriser, veiavgifter, standard på holdeplasser og materiell, endringer på resten av kollektiv-/veinettet, byutvikling, generelle holdningsendringer i befolkningen osv. Dette er faktorer som i begrenset grad kan fanges opp av trafikkmodellene og beregningene, og som eventuelt må beskrives/drøftes i den grad de ansees som beslutningsrelevant i forhold til etablering av en Fjordtrikklinje.

Etablering av Fjordtrikk er i hovedsak et infrastrukturtiltak, men forventes også gi en positiv effekt på byutvikling, spesielt for Vipptangen og Filipstad. Fjordtrikken vil også ha en sammenbindende funksjon for Fjordbyen fra vest i Bjørvika til Filipstad.

5.2 Definisjon av 0-alternativ (referanse)

Referansegrunnlaget skal defineres nærmere i konsekvensutredningen og ta utgangspunkt underliggende momenter.

I forbindelse med forprosjektet ble det utført trafikkberegninger for å finne trafikkgrunnlaget. Modellen Emma/Fredrik er benyttet. Beregningene er gjort for to scenarioer A (Fornebubanen) og B (Buss til Fornebu) nærmere beskrevet i Ruters notat av 2.7.2009: *Etterspørselberegninger som skal gjennomføres for Fjordtrikken.*

Alle alternativene skal legge til grunn planlagt arealbruk (antall bosatte og sysselsatte) i 2030. Grunnkretsene hvor Fjordtrikken går gjennom oppdateres i forhold til forventet utbygging, eventuelt skal det gjøres inndeling av mindre soner i de større grunnkretsene. Alternativene tar utgangspunkt i L2010s alternativ 2030-1.

Under arbeidet med modellberegningen for Fjordtrikken og Fornebubanen ble det avdekket at det ikke er mulig å gjennomføre beskrevet 0-alternativ med den økningen av frekvens og trikkelinjer gjennom sentrum slik som det er beskrevet i L2010, uten vesentlig dårligere fremkommelighet / fremføringshastighet gjennom Kvadraturen enn i dagens situasjon.

Det vises også til Plan Urbans notat i forbindelse med prosjektet Søndre kollektivstreng av 08.01.2010 som viser at kapasiteten gjennom Kvadraturen kun tillater en ekstra trikkelinje med frekvens på 6 trikker/time i forhold til dagens situasjon (forutsatt Prinsens gate som trikkegate).

Modellkjøringene (Emma/Fredrik) tar ikke hensyn til kapasitetsproblemene gjennom sentrum, og vil som følge av dette ikke gi et riktig bilde av situasjonen hvis det i praksis vil være overbelastning i kollektivnettet i 0-alternativet, men ikke i tiltaket.

På bakgrunn av dette skal det defineres et nytt 0-alternativ som forholder seg til dagens infrastruktur. Det skal utarbeides ett 0-alternativ. Skisse til 0-alternativ er beskrevet under. Bearbeiding og konkretisering av 0-alternativet vil være en del av forberedende arbeider før konsekvensutredningen igangsettes.

Infrastrukturen utenfor planområdet, og innenfor influensområdet bør være lik i 0-alternativet og i tiltaket. Dersom tiltaket skal vurderes med Fornebubane og Tonsenhagenstrikk, må også 0-alternativet inkludere samme infrastruktur, slik som beskrevet under:

0-alternativet er dagens kollektivtransport tilbud med bl.a. følgende endringer:

- Utbyggingsmønster 2030 inkludert nye boliger og arbeidsplasser
 - Toveis trikkegate i Prinsens gate, toveis bussgate i Tollbugata og toveis bilgate i Rådhusgata.
 - Kollektivnettet (inkludert både trikk og buss) må ha en frekvens som er tilpasset infrastrukturen i 0-alternativet.
 - Toveis trikk i Fredriks gate.
 - Økt bussbetjening av Filipstad. Ruter gjør en vurdering av behov og mulighet for økt busstilbud i løpet av høsten 2010 (for eksempel å forlenge dagens linjer og ny holdeplass for gjennomgående linjer på E18/Ring 1).
 - Bussløsning: fullt utbygd Fornebu med bussbetjening. Ruter gjør en vurdering av behov for økt busstilbud i løpet av høsten 2010.
 - Trikkebetjening: Trikk erstatter buss til Tonsenhagen.
- Unntak: Linje 31E vil fortsatt trafikkere Tonsenhagen - Fornebu.

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for planen (investeringskostnader) tilknyttet konsekvensvurderingen. Anleggsperioden skal inngå i denne vurderingen.

Kostnadsoverslaget skal ha en nøyaktighet slik at man med 85 % sannsynlighet er innenfor +/- 20 % av verdien.

For å verifisere kostnadsoverslaget skal det gjennomføres en usikkerhetsanalyse.

5.3 Ikke-prissatte konsekvenser

I dette kapitlet beskrives hvilke ikke-prissatte konsekvenser som skal utredes. Temaene omtales som ikke-prissatte konsekvenser fordi konsekvensene ikke beregnes etter pris, men vurderes etter en skala som går fra svært stor positiv konsekvens til svært stor negativ konsekvens.

De ikke prissatte konsekvensene er inndelt i sju fagtema:

1. Byutvikling
2. Landskap/byutvikling
3. Nærmiljø og friluftsliv
4. Naturmiljø
5. Naturresurser
6. Kulturminner/kulturmiljø
7. Trafikale konsekvenser, herav også alternative rutetilbud

5.3.1 Metode

Konsekvensutredningen utføres etter metode beskrevet i Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser. For hvert av temaene for de ikke-prissatte konsekvensene gjøres en vurdering av verdi og omfang, som samlet gir en konsekvens. Det skal gjøres en vurdering om metoden er tilfredsstillende med tanke på valg av løsninger ut fra funn som gjøres underveis.

Verdi

Med verdi menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.

Det gjøres verdivurdering av de områdene som kan bli berørt av tiltaket. Verdien angis på en tredelt skala: liten-middels-stor. Verdikriteriene for de ulike fagtemaene samkjøres i størst mulig grad, slik at stor verdi for et tema skal kunne være sammenlignbart med stor verdi for et annet tema. Verdi vises på en figur slik som under:

Verdi	Liten	Middels	Stor
-------	-------	---------	------

Omfang

Med omfang menes en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen.

Omfanget vurderes for de samme områdene som er verdivurdert, og vurderes i forhold til referansealternativet. Omfanget angis på en femdelt skala med svært negativt til venstre og svært positivt til høyre. Omfanget vises med en pil:

Omfang	Svært negativ	Negativt	Lite/intet	Positivt	Svært positivt
--------	---------------	----------	------------	----------	----------------

Konsekvens

Med konsekvens menes en avveining mellom de fordeler og ulemper et definert prosjekt vil medføre i forhold til alternativ 0.

Konsekvensen for et område framkommer ved å sammenholde områdets verdi med omfanget. Som det framgår av figuren, angis konsekvensen på en ni-delt skala fra meget stor positiv konsekvens til meget stor negativ konsekvens.

Verdi Ingen verdi	Omfang			
		Liten	Middels	Stor
Stort positivt				Meget stor positiv konsekvens (++++)
				Stor positiv konsekvens (+++)
Middels positivt				Middels positiv konsekvens (++)
				Liten positiv konsekvens (+)
Lite positivt Inet omfang Lite negativt				Ubetrødelig (0)
				Liten negativ konsekvens (-)
Middels negativt				Middels negativ konsekvens (- -)
				Stor negativ konsekvens (- - -)
Stort negativt				Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

Sammenhengen mellom verdi, omfang og grad av konsekvens [kilde: Statens vegvesen, håndbok 140]

Anleggsfasen

Tiltak som kun har betydning for anleggsperioden behandles separat, og inngår ikke i vurderingen av de permanente konsekvensene.

5.3.2 Fagtemaene som skal konsekvensvurderes

Neden for er fagtemaene beskrevet i forhold til utfordringer/begrunnelse, utredningsbehov og metode.

Byutvikling		
Utredningstema	Utredningsinnhold og omfang	Metode
Utfordringer/begrunnelse Fjordtrikk lagt via Vippetangen kan øke attraktiviteten for etablering av publikumsattraksjoner, men gir også utfordringer i forhold til dagens havneområde. Fjordtrikken må innpasses i pågående planarbeid på Filipstad slik at det sikres tilstrekkelig bredde for en fremtidig trikketrasé. Fjordtrikken må sees i sammenheng med utvikling av ny fergeterminal på Hjortnes, nye cruisekailokaliseringer, samt utbygging av tomten på sjøsiden av Børsen.	Hvilke positive og eventuelle negative virkninger vil en trikketrasé for Fjordtrikken vil ha for byutviklingen. Det legges spesielt vekt på områdene Filipstad, Kvadraturen og Vippetangen. Det legges størst vekt på lokale konsekvenser, men også konsekvenser andre steder i byen beskrives hvis det er beslutningsrelevant. Det skal redegjøres for behov for grunnerverv og inngrep på offentlig og privat eiendom.	Temaet vurderes mht. verdi, omfang og konsekvens, jf. Statens vegvesens håndbok 140. Det vurderes om det er behov for temakart.

Landskapsbilde/bybilde		
Utredningstema	Utredningsinnhold og omfang	Metode
Utfordringer/begrunnelse Ny trikketrasé vil være synlig som et element i gate-, plass- og parkgulv i form av trikkeskinner. Trikken som et rullende element vil være godt synlig i bybildet.	Vurderingen av hvordan visuelle omgivelser endres som følge av et prosjekt. Dette omfatter både hvordan prosjektet er tilpasset omgivelsene, og hvordan landskapet oppleves fra vegen (reiseopplevelsen). Det skal gis en vurdering av områdene: ◦ Skarpsnoparken ◦ Frognerstranda ◦ Filipstad ◦ Tinkern med lokk til Filipstad ◦ Munkedamsveien, strekningen Tjuvholmen – Cort Adelers gate ◦ Huitfeldts gate ◦ Akershusstranda / Festningen ◦ Vippetangen ◦ Revierhavna ◦ Myntgata/Festningen	Temaet vurderes mht. verdi, omfang og konsekvens, jf. Statens vegvesens håndbok 140. Det vurderes om det er behov for temakart.

Utredningstema		
Nærmiljø og friluftsliv		
Utfordringer/begrunnelse	Utredningsinnhold og omfang	Metode
Trasé for Fjordtrikk foreslås å legges gjennom parkene Skarpsno eller Tinkern som begge er viktige rekreasjonsområder for de lokale boligområdene. Trikk gjennom Huitfeldts gate gir ett nytt trafikkelement gjennom en boliggate. Trikk langs Vippetangen/Akershusstranda i forhold til rekreasjon.	Nærmiljø og friluftsliv omhandler utendørs opphold og fysisk aktivitet i boligområder, byrom, parker og friluftsområder. Temaene er overlappende, og behandles derfor samlet. Analysen av nærmiljø og friluftsliv belyser prosjektets virkninger for både beboerne i, og brukerne av de berørte områdene. I analysen vurderes hvor vidt prosjektet svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. Det er i forprosjektet utført støyberegninger og støysonekart i henhold til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) både for to scenarier; scenarier A (Fornebubanen) og B (Buss til Fornebu) slik som beskrevet i Ruters notat av 2.7.2009: Etterspørselberegninger som skal gjennomføres for Fjordtrikken. Det må vurderes om dette skal gjøres på nytt dersom nytt 0-alternativ vil avvike vesentlig i forhold til det som er benyttet i forprosjektet.	Temaet vurderes mht. verdi, omfang og konsekvens, jf. Statens vegvesens håndbok 140. Støysonekart i henhold til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Ev. behov for avbøtende tiltak skal beskrives og aktuelle tiltak skal skisseres. Vibrasjonsberegninger må gjennomføres. Det vurderes om det er behov for temakart.

Utredningstema		
Naturmiljø		
Utfordringer/begrunnelse	Utredningsinnhold og omfang	Metode
Trasé for Fjordtrikk foreslås å legges gjennom parkene Skarpsno eller Tinkern som begge er grøntområder. I tillegg foreslås traséen lagt langs murene til Akershus festning.	Temaet omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levestruktur, samt geologiske elementer. Temaet omfatter alle forekomster på land og i vann, og biologisk mangfold knyttet til disse.	Temaet vurderes mht. verdi, omfang og konsekvens, jf. Statens vegvesens håndbok 140. Som grunnlag for arbeidet gjennomgås Friluftsetatens naturdatabase. Supplerende registreringer gjennomføres etter behov. Det skal utarbeides temakart.

Utredningstema		
Naturressurser		
Utfordringer/begrunnelse	Utredningsinnhold og omfang	Metode
Det antas at foreslåtte traséer ikke berører naturressurser i særlig grad.	Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler bl.a fiske, havbruk, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser. Med ressursgrunnlaget menes de ressursene som er grunnlaget for verdiskaping og sysselsetting innen primærproduksjon og foredlingsindustri. Vurderingen av ressursgrunnlaget omfatter både mengde og kvalitet. Vurderingen omfatter imidlertid ikke den økonomiske utnyttelsen av ressursen, dvs. bedriftsøkonomiske forhold. Det er forhold knyttet til den samfunnsmessige (samfunnsøkonomiske) nytten eller verdien av ressursene som belyses her. Med fornybare ressurser menes vann og biologiske ressurser. Med ikke-fornybare ressurser menes jordsmonn og georessurser (berggrunn og løsmasser).	Temaet vurderes mht. verdi, omfang og konsekvens, jf. Statens vegvesens håndbok 140. Som grunnlag gjennomgås berggrunnskart. Det skal utarbeides temakart.

Utredningstema		
Kulturminner og kulturmiljø		
Utfordringer/begrunnelse	Utredningsinnhold og omfang	Metode
Trasé for Fjordtrikk foreslås å legges gjennom parkene Skarpsno eller Tinkern som begge er grøntområder. I tillegg foreslås traséen lagt langs Akershusstranda eventuelt i Myntgata. Fjordtrikk om via Vippetangen / Myntgata gir muligheter til avlastning av Kvadraturen.	Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter knyttet til historiske hendelser, tro eller tradisjon. Begrepet kulturmiljø er definert som et område hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.	Temaet vurderes mht. verdi, omfang og konsekvens, jf. Statens vegvesens håndbok 140. Det skal redegjøres for Kulturminnenes eventuelle vernestatus (fredet, regulert til spesialområde bevaring etc.) og tiltakets konsekvenser for disse. Arkeologiske registreringer gjennomføres i samråd med Byantikvaren. Det skal utarbeides temakart basert på gjennomførte registreringer og verddivurderinger. Byantikvaren trekkes inn i arbeidet etter behov. Områder med potensial for funn og antatt behov for ytterligere undersøkelser avgrenses på kart jfr. Håndbok 140.

Trafikale konsekvenser		
Utredningstema	Utredningsinnhold og omfang	Metode
Utfordringer/begrunnelse Etablering av Fjordtrikk kan antas å øke kapasiteten for kollektivtrafikk gjennom Kvadraturen ved ny trasé via Vippetangen/Myntgata. Etablering av ny kollektivtrasé i Munkedamsveien og ved Havnelagret antas å påvirke avviklingsforholdene for biltrafikken.	Med trafikale konsekvenser menes både framkommelighet og kapasitet for de ulike trafikantergruppene, samt permanente konsekvenser når tiltaket er etablert. Det skilles mellom midlertidige og permanente konsekvenser.	Det må gjennomføres trafikkberegninger for å synliggjøre konsekvenser for trafikkavviklingen Følgende elementer skal utredes: Trafikksituasjon mhp kødannelser for biltrafikk og trikk. Konsekvenser for syklister og gående. Konsekvenser av anleggelse av midtstilte kollektiv-/trikketraséer kontra sidestille. Konsekvenser av eventuell stengning eller omlegging av veistrekninger i anleggsfasen. Konsekvenser for syklende og gående i anleggsfasen, med spesiell vekt på skoleveger. Konsekvenser for kollektivtrafikken i anleggsfasen. Mulige effekter av ny trase i forhold til å kunne øke transportkapasiteten gjennom sentrum. Mulig økt transportkapasitet på større deler av trikkenettet som følge av økt kapasitet gjennom sentrum. Økt kapasitet på trikkenettet vurderes opp mot ventede kapasitetsutfordringer i kollektivtransportsystemet frem mot 2030.

5.4 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene utgjør det samfunnsøkonomiske regnestykket. Det skal gjennomføres en nyttekostanalyse der prissatt nytte og kostnader av samme tiltak sammenlignes med situasjonen hvis ikke tiltak gjennomføres. Beregningen skal gjennomføres etter gjeldende metodikk basert på nåverdibetraktninger for en beregningsperiode på 25 år.

Konkrete driftsopplegg med tilhørende trafikkberegninger legges til grunn for beregningene der dette er aktuelt.

Det skal redegjøres for forutsetningene i trafikk- og nytte-/kostnadsberegningene.

Utredningstema	Utfordringer/ begrunnelse	Utredningsinnhold og omfang	Metode
Teknisk økonomiske konsekvenser	Investeringskostnadene er en del av grunnlaget for sammenlikning og valg av alternativ, og sammen med driftskostnadene avgjørende for tiltakets samfunnsøkonomiske lønnsomhet.	Samlet prosjektkostnad for hvert alternativ må avdekkes.	Kostnadskalkyle, +/- 25 % Grunnforhold må kartlegges.
Driftskostnader og inntekter	Etablering av ny trikkelinje for Fjordtrikken vil påvirke driftskostnadene og inntektene.	Det må redegjøres for den bedriftsøkonomiske konsekvensen av dette.	Nyttekostnadsanalyse med egnet verktøy.
Trafikantnytte	Etablering av Fjordtrikktrasé gjennom Fjordbyen via Vippetangen og Filipstad vil gi trafikantene et bedre tilbud, og bidra til at flere velger å reise kollektivt i dette området.	Det må redegjøres for reisetidsbesparelser og markedsmessige vurderinger av å etablere en Fjordtrikklinje.	Nyttekostnadsanalyse med egnet verktøy.

Den samfunnsøkonomiske analysen består av temaene beskrevet i de påfølgende delkapitler kapittel 5.4.

5.4.1 Konsekvenser for trafikantene

Vurderinger av trafikantnyttens omfatter virkningene som tilfaller alle brukerne av transportsystemet, også for trafikanter utenfor planområdet som påvirkes av tiltaket. Konsekvenser for trafikantene kan, basert på gjennomførte trafikkberegninger, oppsummeres som endringer i reisetid for eksisterende, overførte og nyskapte trafikanter. Trafikantene splittes opp i ulike reisemåter og ulike reisehensikter, og verdisetting av endring i tid vil være avhengig av dette. Detaljeringsgrad vurderes ut fra tilgjengelig informasjon, eksempelvis erfaringstall fra lignende prosjekter.

Vesentlige konsekvenser av tiltaket som ikke fanges opp i trafikkmodellen, og dermed ikke kan prissettes, skal vurderes og beskrives.

5.4.2 Konsekvenser knyttet til drift

Operatørnytte er differansen mellom de inntekter og kostnader som en eller flere operatører har for å trafikere et eller flere driftsopplegg. Kostnadene utgjør i hovedsak drift og vedlikehold av materiell hvor endringer i kjøretid og behov for bemanning vil være en viktig faktor. Konsekvenser for øvrige kollektivtilbud bør inngå dersom det er mulig å kvantifisere.

5.4.3 Konsekvenser for infrastruktureier (det offentlige)

Konsekvenser for det offentlige utgjør både investeringer i ny infrastruktur samt årlig drift og vedlikehold av anlegget. Reinvesteringer i beregningsperioden skal inngå i disse vurderingene. Det tas utgangspunkt i foreliggende anleggskostnader og gjennomføringstakt samt erfaringstall for drift- og vedlikehold. Konsekvenser for annen infrastruktur bør inngå dersom det er mulig å kvantifisere.

5.4.4 Konsekvenser for samfunnet for øvrig

Med samfunnet for øvrig menes her andre aktører enn trafikanter, operatører og infrastruktureier.

Trafikkulykker

Ulykkeskostnader er knyttet opp mot endringer i antall ulykker, og er avhengig av ulykkens alvorlighetsgrad. Det skilles mellom personskadeulykker og materiellskadeulykker. På veinettet skal virkningen av overført trafikk for permanent situasjon tas med. Endring i antall ulykker skal beregnes, både for personskade- og materiellskadeulykker og verdsettes ihht gjeldende retningslinjer.

Støy, vibrasjoner og strukturlyd

Endrede støyforhold beregnes for både nytt tilbud og eventuelle endringer i eksisterende tilbud, deriblant overført trafikk fra veg.

Det skal beregnes hvor mange boliger som vil påvirkes av tiltaket og konsekvenser verdsettes i henhold til gjeldende retningslinjer.

Konsekvenser for boliger som påvirkes av vibrasjoner og strukturlyd for fra nytt anlegg verdsettes etter grad av påvirkning i henhold til gjeldende retningslinjer.

Utslipp/miljø

Overføring av trafikk fra veg bidrar til sparte miljøkostnader. Omfanget varierer med drivstofforbruket og kan derfor relateres til antall kjøretøykilometer. Verdisetting i henhold til gjeldende retningslinjer.

5.4.5 Restverdi

Restverdi er nytten av tiltaket etter analyseperiodens slutt, og inngår som et positivt bidrag til netto nytte som diskonteres over analyseperioden. Restverdi (nåverdi) av investeringene etter at analyseperioden er over skal utredes. Dette skal ses i sammenheng med drift og vedlikehold.

5.4.6 Skattekostnad

Skattekostnaden er kostnaden ved å finansiere ett tiltak over offentlige budsjetter - og både

investeringer og drift- og vedlikehold skal inngå i vurderingene. Det beregnes netto nytte for tiltaket både med og uten skattekostnad.

5.4.7 Følsomhetsanalyse

For alle prissatte konsekvenser skal resultatenes usikkerhet som en følge av usikre forutsetninger i modellene vurderes. De viktigste usikkerhetsfaktorene som bør vurderes er følgende:

- Trafikkgrunnlag
- Ruteopplegg - tilbud
- Verdsetting (enhetskostnader)

I tillegg bør analyseresultatene testes for de største usikkerhetene framkommet i usikkerhetsanalysen.

5.5 Risiko og sårbarhet

Det skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for tiltaket. Analysen skal omfatte både anleggsperioden og permanent situasjon. Resultater fra ROS-analysen skal beskrives under tiltaket. Eventuelle forhold som krever avbøtende og risikoreduserende tiltak skal innarbeides i reguleringsbestemmelser og/eller plan for ytre miljø.

ROS-analysen utarbeides basert på Norsk Standard NS 5814:2008, samt veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging.

5.6 Plan for ytre miljø

Det skal utarbeides en plan for ytre miljø (YM-plan) for tiltaket. Planen skal vise hvordan miljøhensyn følges opp og innarbeides videre i planlegging og gjennomføring av prosjektet. Planen er spesielt viktig for anleggsfasen, men skal også vise behov for oppfølgende undersøkelser etter at anlegget er satt i drift.

5.7 Videre fremdrift

Det skal utarbeides en realistisk fremdriftsplan for gjennomføring av tiltaket, fra planprogrammet er fastsatt til banen kan tas i bruk. Det skal utarbeides en oversikt over offentlige og private tiltak som er nødvendige for gjennomføring. Se også eget kapittel 6 om planprosess og fremdrift.

5.8 Konsekvenser som ikke utredes videre

5.8.1 Luftforurensning

En ny banestrekning vil ikke føre til økt luftforurensning. Overført trafikk fra vei til bane kan føre til mindre luftforurensning langs veinettet, men dette er vanskelig å måle. Luftforurensning er derfor vurdert til å ikke være beslutningsrelevant.

6 PLANPROSESS, MEDVIRKNING OG FREMDRIFT

6.1 Organisering

Ruter AS er tiltakshaver og ansvarlig for utarbeiding av planprogram, konsekvensutredning og reguleringsplan i samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser.

Arbeidet med selve planprogrammet er gjort av Sweco Norge AS i samarbeid Ruter AS. Det har også vært avholdt møter med Plan- og bygningsetaten om arbeidet.

Gjennomføringen av forprosjektet var et samarbeid mellom Ruter, Plan- og bygningsetaten, Oslo Havn KF, Samferdselsetaten, Jernbaneverket og Statens vegvesen avsluttet våren 2010 med Sweco Norge som konsulent for arbeidet.

Planprogrammet er utarbeidet på grunnlag av Miljøverndepartementets veileder til forskrift om konsekvensutredninger, samt Statens vegvesens håndbok 140. Dagens situasjon og tiltakets virkning er beskrevet så langt det er kjent. Det er gjort rede for forhold og tema der det fortsetter usikkerhet eller behov for ytterligere dokumentasjon.

6.2 Planprosess

Oslo kommune er ansvarlig myndighet for planprogrammet. Plan- og bygningsetaten skal fastsette planprogrammet med delegert myndighet. Forslag til planprogram skal på høring hos relevante offentlige aktører og interessenter, på lik linje med vanlig praksis for reguleringsplaner. Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varslings av oppstart av reguleringsarbeid i henhold til plan- og bygningsloven § 12-9. Frist for å gi uttalelse er satt til 10 uker etter kunngjøring. Det skal utarbeides reguleringsplan med konsekvensutredning for tiltaket. Konsekvensutredningen utarbeides i henhold til dette planprogrammet.

Det vil legges vekt på å gjennomføre en åpen prosess, der alle berørte og interesserte skal gi god tilgang til informasjon.

I forbindelse med høring av planprogrammet vil det bli holdt ett offentlig møte.

Når arbeid med reguleringsplan og konsekvensutredning er startet opp, skal det holdes minst ett offentlig møte. Formålet med møtet skal være å informere om planarbeidet, prosessen videre og å få tilbakemeldinger fra møtedeltakerne. Møtet skal holdes tidlig nok til at det fremdeles er rom for reelle endringer i planen.

Det vil i tillegg bli holdt møter med bydelene, Oslo havnestyre, By- og Riksantikvaren, Statsbygg. Øvrige berørte etater/virksomheter informeres gjennom sin representant i arbeidsgruppen / styringsgruppen.

Tiltakshaver er ansvarlig for at utredningene blir gjennomført i henhold til fastsatt planprogram.

Planmyndigheten skal ved behandlingen av og vedtak av planen ta hensyn til konsekvensutredningen.

6.3 Fremdrift

Det er skissert følgende fremdriftsplan for planprogrammet:

Aktiviteter fram til fastsettelse av planprogram	2011
Varsel om oppstart reguleringsarbeid	Uke 2
Offentlig ettersyn planprogram	Uke 2 - 7
Merknadsbehandlinger	Uke 8 - 9
Fastsettelse av planprogram (PBE)	Uke 16

PBE = Plan og bygningsetaten

Fremdriften må også sees i sammenheng med fremdriften for områdeplan for Filipstad.

Forslag til planprogram er tilgjengelig på <http://www.ruter.no/fjordtrikken>
Offentlige etater, grunneiere og naboer har vært varslet med brev.

Etter at planprogrammet er fastsatt, vil Ruter AS ta stilling til videre fremdrift i gjennomføring av planprosessen. En mulig fremdrift kan se slik ut:

Aktiviteter etter fastsettelse av planprogram	2011	2012
Teknisk forprosjekt	Uke 16 - 34	
Utarbeidelse av reguleringsplan og konsekvensutredning, inkludert kostnadsberegning, usikkerhetsanalyse, ROS-analyse og plan for ytre miljø	Uke 34	Uke 10
Forberedelser til offentlig ettersyn (PBE)		Uke 10- 14
Offentlig ettersyn forslag reguleringsplan og KU		Uke 15 - 21
Merknadsbehandlinger		Uke 21- 23
Politisk behandling inkl saksforberedelser hos PBE		Uke 24 - 28

PBE = Plan og bygningsetaten

Reguleringsplan og konsekvensutredning skal sendes ut til offentlig ettersyn, med påfølgende politisk behandling.

7 LITTERATURLISTE

- Ruterrapport 2010: 02, Fjordtrikken sammendragsrapport
- Ruterrapport 2009:09, Ruters strategiske kollektivtrafikkplan
- Fjordtrikken konsekvensvurdering – forprosjekt fase 2, juni 2010
- Fjordtrikken grovsilingsrapport, Sweco Norge AS, mars 2010
- Tegningshefte Fjordtrikken, Sweco Norge AS, 18.12 2009
- Plan Urbans notat i forbindelse med prosjektet Søndre kollektivstreng av 08.01.2010
- K2010 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030
- Plan- og bygningsloven (LOV 2008-06-27 nr 71)
- Forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2009-06-26-855)
- Statens vegvesen Håndbok 140



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 22.02.2011

Saksmappe:
2011/99

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:
632.1

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/1	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	10.03.2011

MULIGHETSSTUDIE CRUISEKAI PÅ HJORTNES - HASTESAK BEHANDLET AV KOMITEENS LEDER OG NESTLEDER

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Brev av 01.02.2011 fra bydelen til Plan- og bygningsetaten tas til orientering.

Saksfremstilling

Byrådsavdeling for byutvikling har bedt Plan- og bygningsetaten om å vurdere mulighetene for et tilstrekkelig antall cruisekaier samtidig som kaiene bidrar til en god byutvikling. Mulighetsstudien må følges opp med nærmere vurdering av gjennomføringsmuligheter og detaljert planlegging.

Følgende kaiområder er vurdert i mulighetsstudien: Hjortnes, Filipstad, Søndre Akershuskai, Revierkaia, Vippetangen, Kongshavn, Sjursøya og Ormsund. For øvrig vises til vedlegg, herunder oppsummeringen av mulighetsstudien (s. 74).

Økonomiske konsekvenser: Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser: Ingen

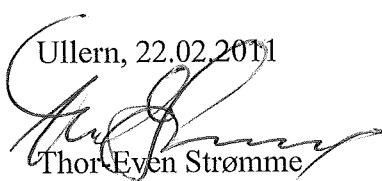
Bydelsdirektørens vurderinger

Bydelsdirektøren er enig i bydelsutvalgets vurderinger slik det fremgår av vedlagte brev av 01.02.2011.

Trykte vedlegg:

- Brev av 01.02.2011 fra bydelen til Plan- og bygningsetaten vedrørende vedtak fattet av leder og nestleder i Ullern byutviklings- og samferdselskomite.
- Epost datert 19.01.2011 fra Signe Horn Fuglesang.
- Brev av 17.12.2010 fra Plan- og bygningsetaten.
- Utdrag fra "Fremtidige cruisekaier i Oslo – en mulighetsstudie", datert desember 2010.

Ullern, 22.02.2011


Thor-Eyven Strømme
bydelsdirektør



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

135



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Plan- og bygningsetaten
Att. Pål Damskau
Postboks 364 Sentrum
0102 Oslo

Underretning om vedtak

Dato: 01.02.2011

Deres ref:
200811037-48

Vår ref (saksnr):
11/99

Saksbeh:
Tore Gleditsch, tlf. 95298337

Arkivkode:
632.1

CRUISEKAI HJORTNES (REF. 200811037-48)

Ovennevnte sak er behandlet av leder og nestleder i Ullern byutviklings- og samfedselskomite i hht. vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg. Det er fattet følgende vedtak:

”Ullern bydelsutvalg fraråder sterkt bruk av Hjortnes/Filipstad som cruisekai, vesentlig av disse grunner:

- Når skipene skal manøvreres til og fra kai vil de blokkere småbåttrafikken, som er på sitt mest intense i cruisesesongen.
- Ved landligge vil skipene være som ”flytende barcode-bebyggelse” foran planlagt boligbebyggelse på Hjortnes/Filipstad.”

Med vennlig hilsen
Bydel Ullern

Thor-Even Strømme
bydelsdirektør

Tore Gleditsch
rådgiver - leder politisk sekretariat



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

137

FW: Cruise kai Hjortnes

Svein Hjelmtveit

Sendt: 19. januar 2011 15:33

Til: Postmottak-BUN

Oslo kommune

Bydel Ullern

20 JAN 2011

Bydelsadministrasjonen

Journalføres på meg som inngående post.

Fra: Signe Horn Fuglesang [signe.fuglesang@gmail.com]

Sendt: 19. januar 2011 14:01

Til: Postmottak-BUN

Emne: PBE: Cruise kai Hjortnes

19 januar 2011

BYDELSFORVALTNINGEN I ULLERN	
Date: 20.01.11	11/99
Saksnummer: 554	SVET 1
Arkiv:	632.1

Oslo kommune,
Plan- og Bygningsetaten
postmottak@pbe.oslo.kommune.no
Saksnummer: 200811037

Jeg viser til rapporten «Fremtidige cruisekaier i Oslo — en mulighetsstudie» med høringsfrist 31. januar 2011.

Aksjon Frognerstranda kjemper for at dette vakre fjordpartiet i Oslo ikke skal forbli et av Norges mest forurensede områder med store støyplager. Aksjonen understreker behovet for å legge lokk på motorveien og åpne gatene ned mot Frognerstranda. Området vil kunne bli til et stort friluftsområde som naturlig føyer seg til de kommende naturreservatene på Bygdøy.

En utbygging av cruise kai på Hjortnes vil ødelegge denne muligheten.

Aksjon Frognerstranda påpeker at cruise kai på Hjortnes vil skape en ny sperre mellom byen og fjorden. Denne delen av fjorden er allerede i praksis utilgjengelig for Oslos innbyggere på grunn av toglinje og motorvei. En cruise kai vil sikre at området forblir utilgjengelig, og at planen om Oslo som fjordby definitivt skrinlegges.

Jeg slutter meg til klagen fra Aksjon Frognerstranda, legger til at planen om cruise kai har betydning for alle Oslos beboere, og ber innstendig om at planen i sin nåværende form ikke vedtas.

Signe Horn Fuglesang

138



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Berørte parter

Dato: 17 DES. 2010

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200811037-46
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh: Pål Damskau

Arkivkode: 512.0

KUNNGJØRING OM HØRING FRA 15.12.2010 – 31.01.2011
FRAMTIDIGE CRUISEKAIER I OSLO – EN MULIGHETSSTUDIE

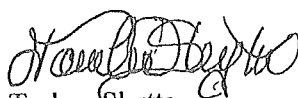
Plan- og bygningsetaten har lagt ovennevnte mulighetsstudie ut på høring, som kunngjort i dagspressen 13.12.2010. Mulighetsstudien er utført av en konsulentgruppe, engasjert av Plan- og bygningsetaten, i samarbeid med Oslo Havn KF og VisitOslo, og på oppdrag fra Byrådsavdeling for byutvikling. Hensikten med studien er å gi grunnlag for videre arbeid med en cruisestrategi for Oslo.

Mulighetsstudien er tilgjengelig i saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no> på vår referanse. Orientering om mulighetsstudien kan fås ved henvendelse til Plan- og bygningsetatens kundesenter, Vahls gate 1, eller saksbehandler Pål Damskau, telefon 23491250. Mulighetsstudien kan også ses på:

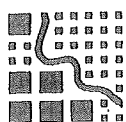
- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Henrik Ibsens gate 1
- Opplysningstjenesten i Bydel Sentrum, c/o Bydel St.Hanshaugen, Akersbakken 27, 0130 Oslo
- Opplysningstjenesten i Bydel Gamle Oslo, Platous gate 16, 0190 Oslo
- Opplysningstjenesten i Bydel Frogner, Sommerogate 1, 0201 Oslo
- Opplysningstjenesten i Bydel Nordstrand, Ekebergveien 243, 1166 Oslo

Eventuelle bemerkninger til mulighetsstudien merkes med saksnummer 200811037, og sendes til Plan- og bygningsetaten, postboks 364 Sentrum, 0102 Oslo, eller postmottak@pbe.oslo.kommune.no, senest 31.01.2011. Vi ber om at bemerkningene kortfattes. Bemerkningene vil være grunnlag for eventuell bearbeiding av mulighetsstudien, samt for Plan- og bygningsetatens saksfremstilling, før saken oversendes byrådsavdelingen for videre behandling. Vi vil kommentere bemerkningene samlet i vår saksfremstilling til byrådsavdelingen, dit også kopi av bemerkningene sendes.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Fjordby- og Bjørvikaenheten


Torben Skytte
fungerende enhetsdirektør


Pål Damskau
saksbehandler



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

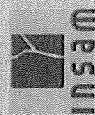
Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro: 6003.05.58920
Org.nr.: 971 040 823 MVA

139

FRAMTIDIGE CRUISEKAIER I OSLO EN MULIGHETSSSTUDIE

DESEMBER 2010



• Bakgrunn

Mulighetsstudien bygger på Fjordbyplanen og bystyrets vedtak av 27.02.2008. Byrådsavdeling for byutvikling har bedt Plan- og bygningsetaten om oppfølging av vedtaket ved å vurdere mulighetene for et tilstrekkelig antall cruisekaier, samtidig som kaiene integreres og bidrar til en god byutvikling. Mulighetsstudien må følges opp med nærmere vurdering av gjennomføringsmuligheter og detaljert planlegging.

Plan- og bygningsetaten har ledet arbeidet i samarbeid med VisitOslo AS og Oslo Havn KF. Arbeidet er utført av en konsulentgruppe.

• Forutsetninger

Mulighetsstudien er geografisk avgrenset til fjord- og havneområdet mellom Hjortnes i vest og Ormsund i øst, og tar utgangspunkt i overordnede vedtak og planer som gjelder for området:

- Kommuneplan 2008-2025
- Fjordbyplanen
- Cruisestrategi for Oslo havn (havnestyresak)
- Reguleringsplan for Bjørvika
- Reguleringsplan for Sydhavna
- Reguleringsplan for Tjuvholmen

Havne- og farvannsloven gir staten v/Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket et visst forvaltningsansvar og myndighet i Oslo havn. Det er derfor nødvendig at planlegging og gjennomføring skjer innenfor rammen av statlige bestemmelser.

Som en del av statlige rammer gjelder krav til sikkerhet og terrorberedskap i havner og havneterminaler (ISPS). Kravene innebærer bl.a. at kaianlegg som anløpes av cruiseskip må inngjerdes. Dette gjelder allerede i dag for kaiene som brukes til cruise trafikk; Søndre Akershuskai, Vippetangen, Filipstadkaia og Revierkaia. Det samme gjelder for fergeterminalene på Hjortnes og Revierkaia/Utstikker II (Stena Line og DFDS).

I dag bruker de fleste cruiseskip Oslo som anløpshavn (transit), hvor skipene kommer tidlig om morgenen og reiser videre samme kveld. Oslo brukes bare i liten grad som snuhavn (turnaround) hvor passasjerer og mannskap skiftes. Hovedsesongen er mai – september. I dag brukes Søndre Akershuskai,

Filipstadkaia og Vippetangen til crusetrafikken.

Antall cruisepassasjerer til Oslo økte fra ca. 93 000 i 2001 til ca. 270 000 i 2009. Antall cruiseanløp økte i samme periode fra 115 til 149. Gjennomsnittlig antall passasjerer pr. skip har økt fra ca. 790 til ca. 1 730 i perioden.

Cruisetrafikken til Oslo fordeler seg grovt sett med 50% på baltiske cruise (Østersjøen) og 50 % på norske cruise (Vestlandet).

Oslo Havn KF går i Cruisestrategi for Oslo ut fra 6 % årlig vekst i antall passasjerer og 4 % i antall skipsanløp i årene fremover. I utredningsarbeidet er dette lagt til grunn som en midlere vekstrate frem til 2025. Det knytter seg usikkerhet til prognosene og det anbefales at man i den videre planleggingen har fleksibilitet til å takle både en høy og lav vekst.

Antall cruiseskip som besøker Oslo samtidig, og størrelse på cruiseskipene er avgjørende for dimensjoneringen av kaibehovet. Utredningen legger til grunn følgende kaibehov:

- 2 primærkaier som kan ta imot cruiseskip opp til 320 m lengde og hvor mesteparten av cruiseanløpene foregår, ca 80 %. En av primærkaiene skal fungere som snuhavn med egen terminal. I 2009 var Søndre Akershuskai og Filipstadkaia primærkaier med 83 % av alle anløp.
- 2 sekundærkaier som benyttes mer sporadisk på dager med samtidig anløp av 3-4 skip. I 2009 var Vippetangen og Revierkaia sekundærkaier med 17 % av alle anløp.
- 1 reservekai, som vanligvis kan ha andre bruksformål enn cruisekai. Reservekaien behøver ikke være dimensjonert for store cruiseskip.
- Minst en av kaiene må kunne ta imot skip på opptil 360 m. Det største cruiseskipet som i dag anløper Oslo er Queen Mary II på 345 m.

Dersom det i fremtiden er behov for ytterligere cruisekaier er det i utredningen skissert mulighet for 6-7 kaier, inklusive reservekai.

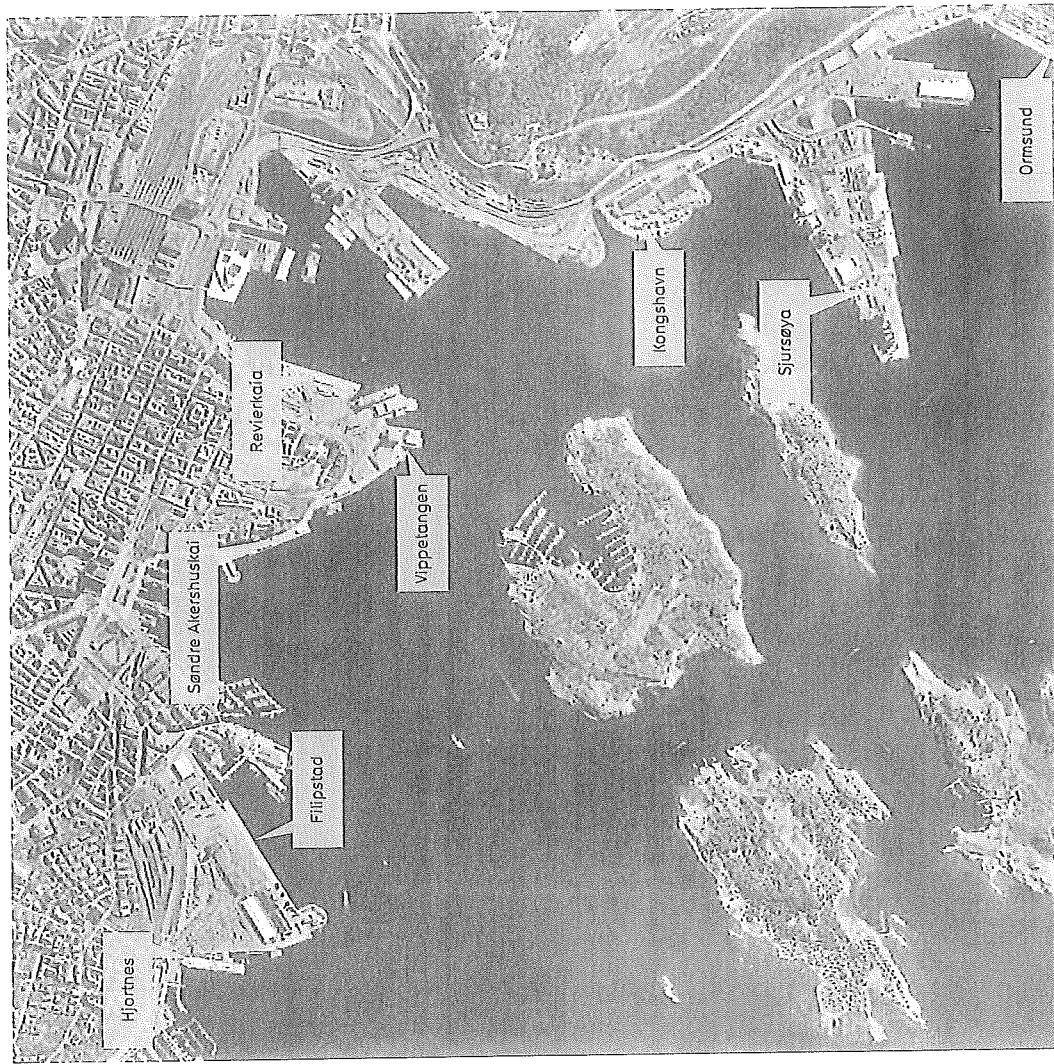
På landsiden vil primær- og sekundærkaier kreve 7- 9 000 m². I tillegg kommer eventuelt terminalbygg på ca. 3 000 m².

• Vurderte kaiområder

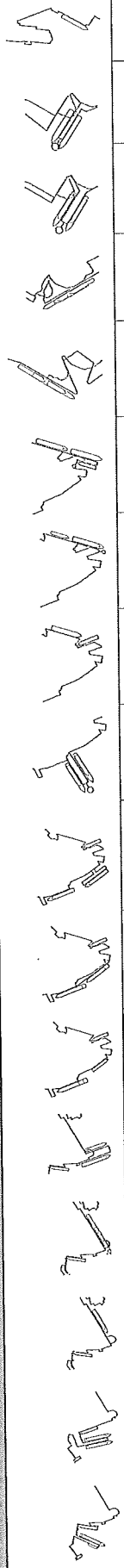
Figuren viser hvilke kaiområder som er vurdert.

Etter vurderingen er Sjursøya tatt ut som alternativ. Filipstad kan fungere som midlertidig løsning inntil den planlagte byutviklingen kommer. Ormsund kan fungere som reservekai, og bør prioriteres for annen havnevirksomhet.

Innenfor kaiområdene er 17 kaialternativ vurdert. Kaialternativene har ulike konsekvenser for manøvrerings- og sikkerhetsmessige forhold i havnebassenge og planlagt byutvikling. De fleste pirløsningsene er testet i simulator i samarbeid med Kystverket Sørøst/Oslofjorden Sjøtrafikkavdeling. Noen av disse konsekvensene er avgjørende og har gitt grunnlag for utsling. Tabellen under sammenstiller alle kaialternativ med noen viktige karakteristika. Kaialternativ som er markert med rødt er silt ut, og alternativer som er markert med grønt er vurdert nærmere som mulige cruisekai.



Vurderte kaiområder



	1: Hjørneset p.t. 1. eruderskip	2: Hjørneset p.t. 2. eruderskip	3: Filippstadkai elsiderende	4: Filippstadkai forlongt	5: Filippstad p.t.	6: Søndre Akershuskai og Vippelangen elsiderende	7: Søndre Akershuskai og Vippelangen forlongt	8: Søndre Akershuskai og Vippelangen utstikker	9: Vippelangen p.t.	10: Revierkai elsiderende	11: Revierkai forlongt i nord	12: Revierkai forlongt, forger på utstikker III	13: Granitkai	14: Kongshavn kai	15: Kongshavn p.t. I	16: Kongshavn p.t. II	17: Omrusningskai elsiderende
Italienlegg	Ny p.t.	Ny p.t.	Elsiderende kai	Ny kai	Ny p.t.	Ny p.t.	Ny p.t.	Ny utstikker på Vippelangen	Ny p.t.	Elsiderende kai	Utvikelse av forlonge av elsiderende kai.	Utvikelse av forlonge av elsiderende kai.	Ny kai	Ny kai	Ny p.t.	Ny p.t.	Elsiderende kai
Antall eruderskip	1 (maks 300 m)	2 (maks 320 m)	1 (maks 320 m)	2 (maks 320 m)	2 (maks 320 m)	2 (maks 320 m)	2 (maks 320 m)	2 (maks 320 m)	2 (maks 320 m)	1 (maks 300 m)	1 (maks 300 m)	2 (maks 300 m)	1-2 (maks 320 m)	1-2 (maks 320 m)	2 (maks 270 m)	2 (maks 320 m)	1 (maks 280 m)
Manøvrering	Akseptabel	Akseptabel	Akseptabel	God	God	God	God	Utsikr manøvreringsforhold	Ikke akseptabel	Akseptabel	Akseptabel	Akseptabel	Ikke akseptabel.	Akseptabel	Ikke akseptabel	Ikke akseptabel	Akseptabel
Forhold til planlagt by- og havnutvikling	Krever samarbeid med eks. terminal.	Krever samarbeid med eks. terminal.	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med planlagt byutvikling	Konflikt med annen havnutvikling (gods).
Kommuner	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.	Mulighet for minst 120 m vestside p.t.

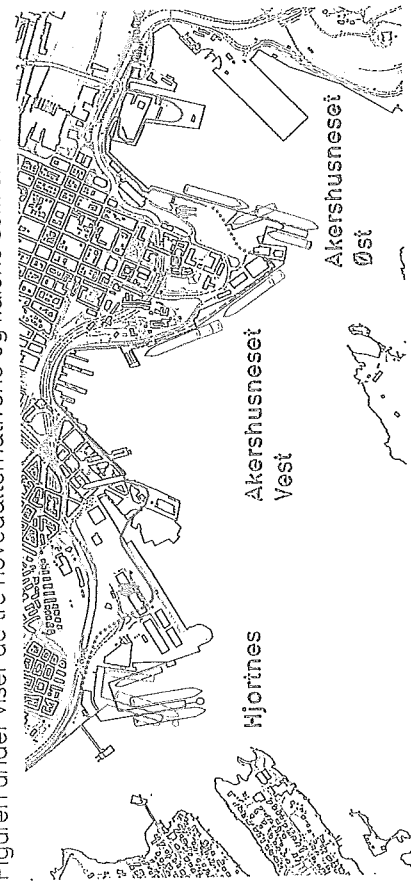
Det er gjort en beskrivelse og vurdering av lokaliseringsene ut fra følgende kriterier:

- Utforming og byutvikling
- Kulturminner
- Transport og logistikk
- Maritime forhold
- Sikkerhet på land (ISPS)
- Miljø
- Økonomi

Tabellen under gir en forenklet oversikt over vurderingen av lokaliseringsene.

- Aktuelle kaiområder
- Etter silingen er tre kaiområder vurdert nærmere:
- Hjørneset
- Akershusneset Vest (Søndre Akershuskai/Vippelangen)
- Akershusneset Øst (Revierkai)

Figuren under viser de tre hovedalternativene og kaiene som er vurdert.



144

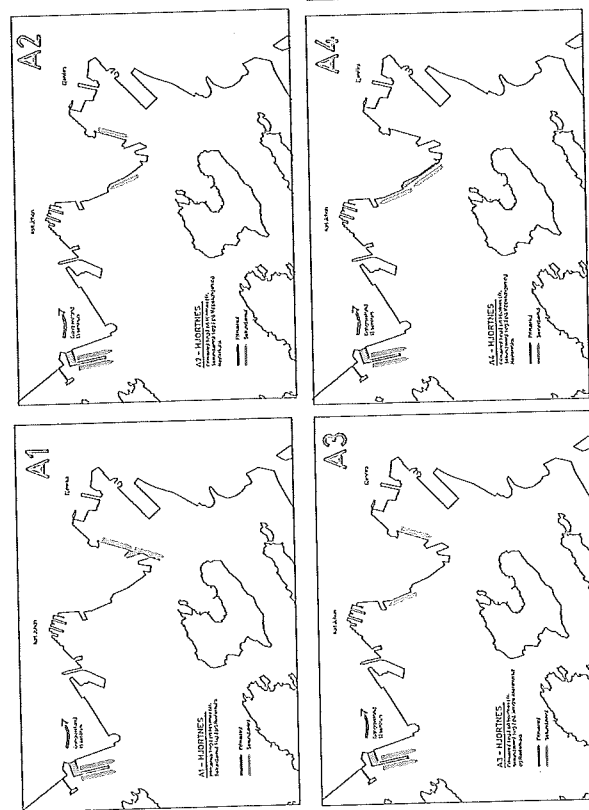
Lokalisering	Utforming og utvikling	Kulturminner	Transport og logistikk	Maritime forhold	Sikkerhet på land (ISPS)	Miljø: Vann	Miljø: Stov	Miljø: Luft	Økonomi (utbyggingskostnader)
Hjortnes	Alt. 1 (1 skip): - Cruise- og fergetrafikk må vurderes samlet. - Fergetrafikk under utbygging. - Nærhet til eks. bebyggelse, planlagt utvikling og hovedveisystem (E18) gir utfordringer	- Ingen vesentlige konflikter	- Lang gangavstand til sentrum. - God tilgjengelighet for buss/bil til E18. - Mulighet for fjordtrikk. - Vanskelige forhold for fergetrafikken under utbygging og forutsetter provisoriske løsninger.	Alt. 1 (1 skip): - Akseptable manøvreringsforhold. - Maks skipslengde 300m	- Pir er ISPS-sone. Åpner for atkomst til sjø- og kalfrenten utenom piren for alminneligheten. Fergeanlegget er permanent ISPS-sone	- Utbygging (pir) vil kreve tiltak. Pir basert på utfylling må vurderes nærmere mht. strømningforhold.	- Kan få konsekvenser for planlagt utvikling. Ny bebyggelse kan redusere ulemper.	- Uten rensning berøres både eksisterende og planlagt utvikling	Alt. 1: - Ca. 240 mill. kr. (pir, kaianlegg, fylling) - Krever i tillegg investeringer i nytt terminalbygg og fergeterminal.
	Alt. 2 (2 skip): - Cruise- og fergetrafikk må vurderes samlet. - Fergetrafikk under utbygging - Nærhet til eks. bebyggelse, planlagt utvikling og hovedveisystem (E18) gir utfordringer, men større fleksibilitet enn alt. 1.			Alt. 2 (2 skip): - Akseptable manøvreringsforhold - Maks skipslengde 320m					Alt. 2: - Ca. 510 mill. kr. (pir, kaianlegg, fylling) - Krever i tillegg investeringer i nytt terminalbygg og fergeterminal.
Akershusneset Vest - S. Akershuskai - Vippetangen	- Muligheter for snuavsnitt terminal på Vippetangen. - Begrensninger for alminnelighets bruk av Akershuskai.	- Forholdet til Akershus festning er konfliktyl. - Vippetangen mindre konfliktyl. enn Søndre Akershuskai.	- Kort gangavstand til sentrum. - God tilgjengelighet for buss/bil til E18. - Mulighet for fjordtrikk.	- Gode manøvreringsforhold - Maks skipslengde 360m	- ISPS-sone langs kai gir ikke atkomst til kai- og sjøfronten for alminneligheten når cruissetrafikk.	- Utbygging på Vippetangen kan kreve tiltak.	- Vil berøre festningsområdet og friområde langs Akershusstranda	- Uten rensning berøres festningsområdet, friområde langs Akershusstranda og deler av kvadraturen.	- Ca. 240 mill. kr. (kaianlegg, fylling)
Akershusneset Øst - Revierkaia	- Cruise- og fergetrafikk må vurderes samlet. - Fergetrafikk under utbygging. - Felles cruise- og fergeterminal gir mulighet for alternativ bruk av havnefront i forhold til dagens situasjon	- Forholdet til Akershus festning er konfliktyl.	- Kort gangavstand til sentrum. - God tilgjengelighet for buss/bil til E18. - Mulighet for fjordtrikk.	- Akseptable manøvreringsforhold. - Maks skipslengde 300m	- ISPS-sone langs kai gir ikke atkomst til kai- og sjøfronten for alminneligheten når det cruissetrafikk. - Flytting av ferger kan friggi deler av kai- og sjøfront når ikke cruissetrafikk.	- Krever ingen nye tiltak.	- Vil berøre festningsområdet, festningsanlegget og alminneligheten og mindre deler av kvadraturen.	- Uten rensning berøres festningsområdet og deler av Bjørvika og Søranga. Bor vurderes nærmere.	- Ca. 380 mill. kr. (kaianlegg, fylling) - Krever i tillegg investeringer i felles ferge- og cruisseterminalbygg.
Total vurdering	Stor forskjell mellom alternativene. Vurdering avhengig av hvor mange cruisekaiar det skal planlegges for.	Hjortnes har ingen vesentlige konflikter, mens Akershusneset Vest og Øst er konfliktyl.	Ingen avgjørende forskjell mellom alternativene	Alle alternativ har akseptable manøvreringsforhold. Forskjell mht maksimal skipslengde.	Hjortnes (pir) gir bedre atkomst til kai- og sjøfronten for alminneligheten enn øvrige alternativ.	Ingen avgjørende forskjell mellom alternativene. Hjortnes (pir) kan komme til å kreve noe større tiltak.	Hjortnes kan få konsekvenser for planlagt utvikling. Akershusneset Øst gir større utfordringer enn Akershusneset Vest.	Ingen avgjørende forskjell, men Akershusneset Vest er mindre følsom enn Akershusneset øst og Hjortnes.	

- Alternative kalkkombinasjoner
Det er utarbeidet alternative kalkkombinasjoner som viser ulike måter å løse kaibehovet på. Valg av primærkaiar vil være viktig. Bare Hjortnes og Akershusneset Vest (Søndre Akershuskai, Vippetangen) oppfyller kravene. Bare Søndre Akerskai ta imot skip på opptil 360 m. Følgende kalkkombinasjoner er mulig:
 - Primærkaiene på Hjortnes:
 - A.1: 2 primærkaiar på Hjortnes (alt. 2) og 2 sekundærkaiar på Revierkaia (alt. 12). Kan ikke ta imot skip over 320 m. Totalt 890 mill. kr
 - A.2: 2 primærkaiar på Hjortnes (alt. 2), 1 sekundærkai på Vippetangen (alt. 7) og 1 sekundærkai på Revierkaia (alt. 10). Kan ikke ta imot skip over 320 m. Totalt 750 mill. kr.

Selv om programmet som er lagt til grunn for studien baserer seg på et behov for 4 kaier, kan det være et ønske at utbyggingen av nye cruisekaier gir mulighet for å møte økt kaibehov på lengre sikt. Muligheten til 6 cruisekaier forutsetter at Hjortnes bygges ut for 2 cruiseskip. Valg av alternativ for Hjortnes vil derfor være viktig for fleksibiliteten.

- Primærkaier på Akershusneset Vest:
 B.1: 2 primærkaier på Søndre Akershuskai/Vippetangen (alt. 7) og 2 sekundærkaier på Hjortnes (alt. 2). Totalt 750 mill. kr.
 B.2: 2 primærkaier på Søndre Akershuskai/Vippetangen (alt. 7) og 2 sekundærkaier på Revierkaia (alt. 12). Totalt 620 mill. kr.
 B.3: 2 primærkaier på Søndre Akershuskai/Vippetangen (alt. 7), 1 sekundærkai på Revierkaia (alt. 10) og 1 sekundærkai på Hjortnes (alt. 1). Totalt 550 mill. kr.

Alternativ A1 og A2 oppfyller ikke programkravene om at minst en kai må kunne ta imot skip på inntil 360 m. Figuren under viser en skjematisk sammenstilling av alternative kaikombinasjoner. Hver kombinasjon viser plass til 4 cruiseskip av varierende størrelse. Ses alternativene samlet gir dette plass til totalt 6 cruiseskip. Figuren viser ikke reservekai, som er foreslått på Ormsund.

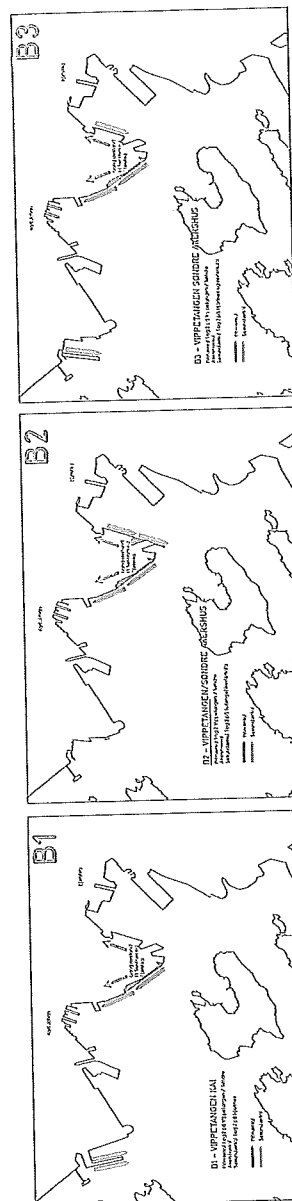


- Oppsummering
 Mulighetsstudien er i vesentlig grad en studie av fysiske muligheter og det pekes på tre hovedlokaliseringsalternativer:
 - Hjortnes
 - Akershusneset Vest (Søndre Akershuskai og Vippetangen)
 - Akershusneset Øst (Revierkaia)

To av disse lokaliseringene ligger i direkte kontakt med dagens fergeterminaler på Hjortnes og Revierkaia. Nye cruisekaier må tilpasses fergevirkksomheten og en utbygging må skje uten at fergetrafikken stopper.

Det er gjort en foreløpig og grov vurdering av utbyggingskostnadene til kaianlegg. Anslagene omfatter ikke kostnader til bygg og anlegg utenom kaikonstruksjoner, eller driftstap og ekstrakostnader under en etappevis utbygging. Et kaibehov med 4 permanente kaier og 1 reservekai vil kreve betydelige investeringer.

Sammenholdt med dagens trafikk- og avgiftsnivå vil ikke de vurderte alternativene være investeringsmessig rentable for Oslo Havn KF, avhengig av omfang og etappevis utbygging. Alternative måter å utvikle og finansiere utbyggingen på er ikke vurdert.



145

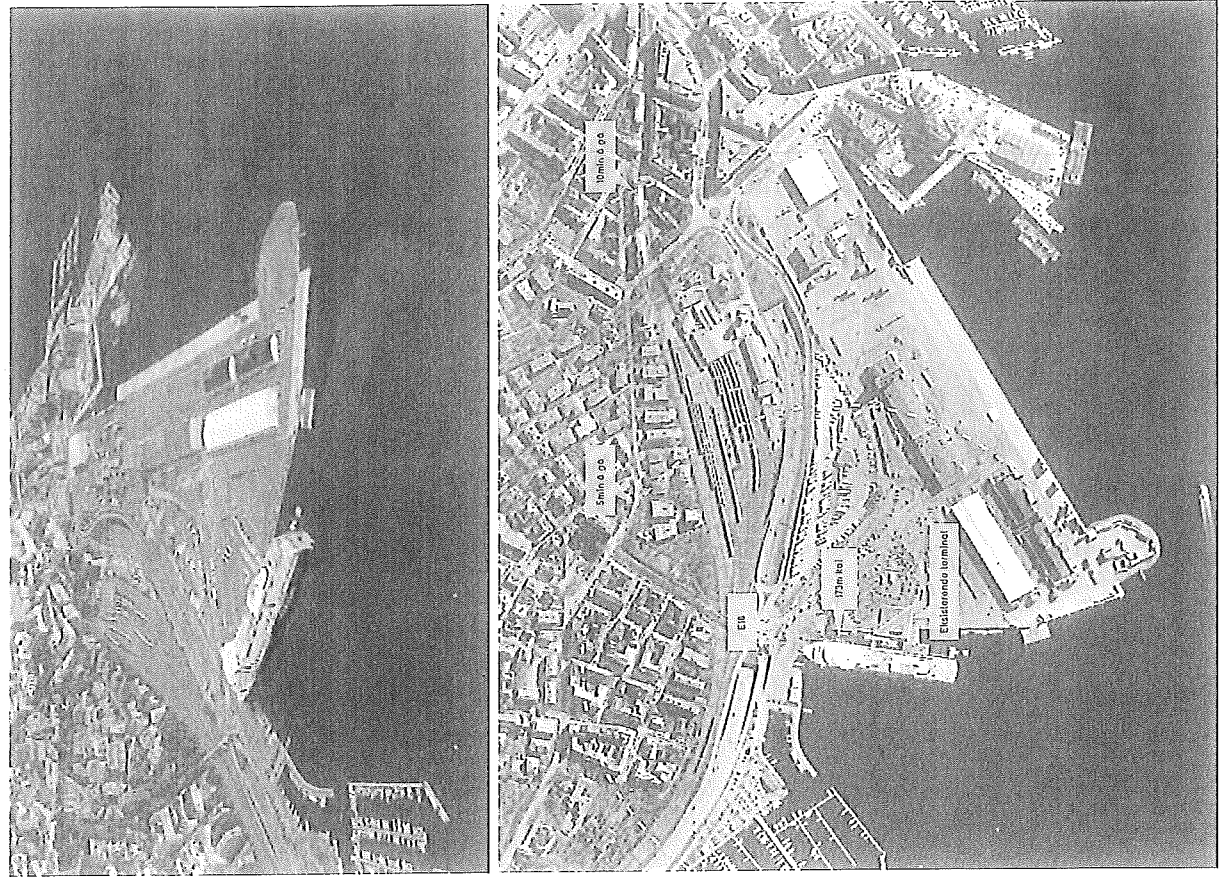
146

3.

Hjortnes

- Byplanmessige forhold
 - Forutsetter konstruksjon av ny cruisekai (pir) og utfylling i sjø.
 - Pir og og utfylling for nye kaianlegg gir mulighet for arealgevinst og byutvikling på landsiden.
 - Konfliktpotensial (støy, siktilinjer) i forhold til plantagt og eksisterende bebyggelse (Skillebekk/Frogner).
- Areal og tilgjengelighet
 - Begrensede arealer uten utfylling og .
 - God tilgjengelighet (gangavstand til sentrum, tilknytning til hovedvei (E18) og buss, ev. Fjordtrikk).
- Havnemessige forhold
 - Ny cruisekai må vurderes i forhold til eksisterende fergeterminal (Color Line). Mulig sambruk kan gi fleksibilitet i utnyttelse.
 - Manøvreringsforhold avhengig av utforming av kaianlegg og pir.
- Gjennomføring
 - Forutsetter store investeringer i nytt kaianlegg (pir) og terminalområde. Må ses i sammenheng med utbygging av fergeterminal og øvrig byutvikling.
 - Forutsetter store investeringer i nytt kaianlegg (pir) og terminalområde. Må ses i sammenheng med utbygging av fergeterminal og øvrig byutvikling.
- Konklusjon

Hjortnes har en eksisterende fergeterminal og ifølge Fjordbyplanen skal det legges til rette for fortsatt terminaldrift med parallelle kaiplasser i form av en pirtøsning. Cruisetraffikk må tilpasses seg dette og alternative kaileøsninger kan være aktuelle. Hjortnes vurderes videre.



Det er foreslått et kaibehov på 2 primærkaier, som tar anslagsvis 80% av anløpene, 2 sekundærkaier og 1 reservekai. Det knytter seg usikkerhet til framtidsprognosene. Dette har konsekvenser både for antall cruisekaier og størrelsen på kaiene.

Primærkaiene må kunne ta i mot store skip på inntil 320 meter. Prognosene tyder på at en vesentlig del av skipene vil være 270 -300 m. En av kaiene må være tilrettelagt med terminal for snuavnsanløp. Minst en kai må kunne ta imot skip på inntil 360 m. I dag er det bare Søndre Akershuskai som kan det. Kaikombinasjoner som ikke inkluderer Søndre Akershuskai har ikke denne muligheten og oppfyller ikke programkravene.

Valg av primærkaier vil være viktig. Bare Hjørtnes og Akershusneset Vest (Søndre Akershuskai/Vippetangen) oppfyller krav til primærkaier. Følgende kaikombinasjoner er mulig:

- Primærkaiene på Hjørtnes:
 - A.1: 2 primærkaier på Hjørtnes (alt. 2) og 2 sekundærkaier på Revierkaia (alt. 12).
Kan ikke ta imot skip over 320 m. Totalt 890 mill. kr
 - A.2: 2 primærkaier på Hjørtnes (alt. 2), 1 sekundærkai på Vippetangen (alt. 7) og 1 sekundærkai på Revierkaia (alt. 10). Kan ikke ta imot skip over 320 m. Totalt 750 mill. kr.
 - A.3: 2 primærkaier på Hjørtnes (alt. 2), 1 sekundærkai på Søndre Akershuskai (alt. 6) og 1 sekundærkai på Revierkaia (alt. 10). Totalt 510 mill. kr.
 - A.4: 2 primærkaier på Hjørtnes (alt. 2), 2 sekundærkaier på Søndre Akershuskai/Vippetangen (alt. 7). Totalt 750 mill. kr.
- Primærkaier på Søndre Akershuskai/Vippetangen
 - B.1: 2 primærkaier på Søndre Akershuskai/Vippetangen (alt. 7) og 2 sekundærkaier på Hjørtnes (alt. 2). Totalt 750 mill. kr.
 - B.2: 2 primærkaier på Søndre Akershuskai/Vippetangen (alt. 7) og 2 sekundærkaier på Revierkaia (alt. 12). Totalt 620 mill. kr.
 - B.3: 2 primærkaier på Søndre Akershuskai/Vippetangen (alt. 7), 1 sekundærkai på Revierkaia (alt. 10) og 1 sekundærkai på Hjørtnes (alt. 1). Totalt 550 mill. kr.

Figuren på neste side viser en skjematisk sammenstilling av alternative cruisekai kombinasjoner.

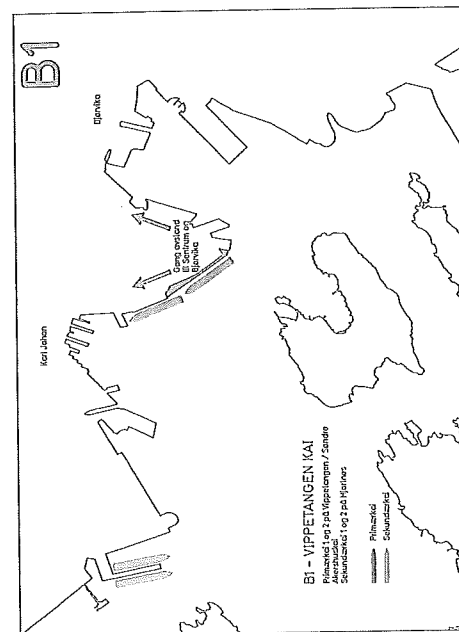
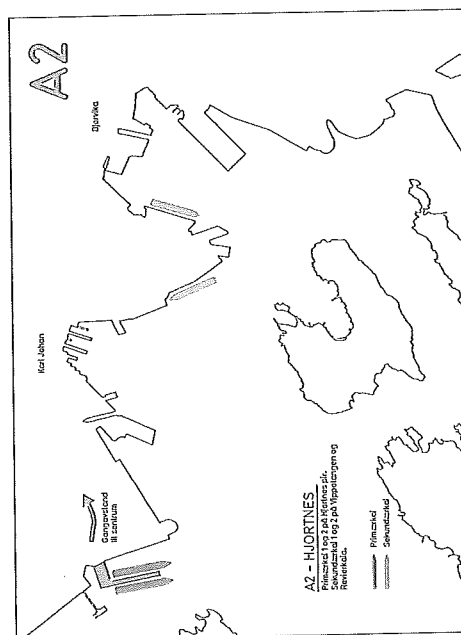
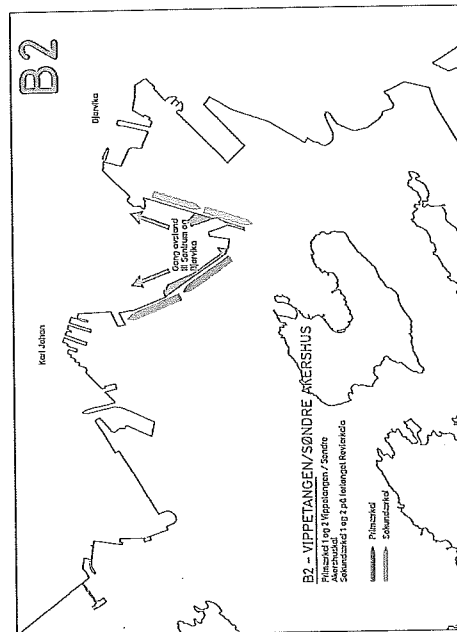
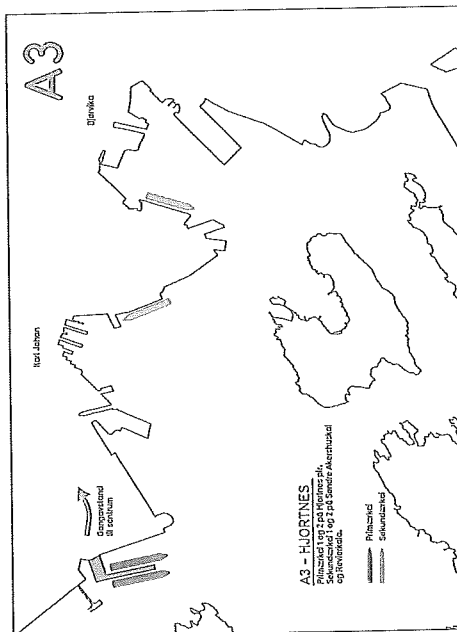
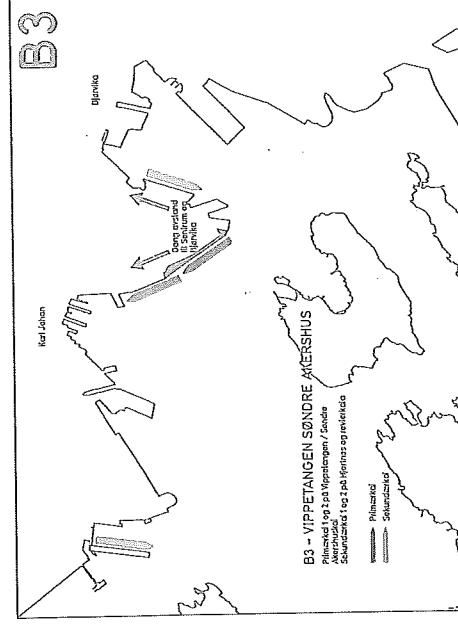
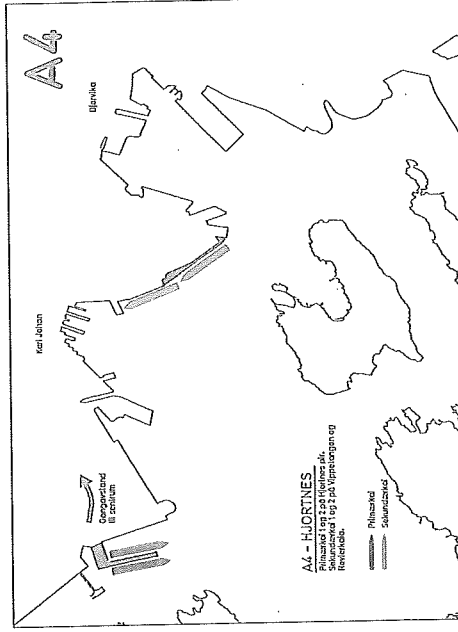
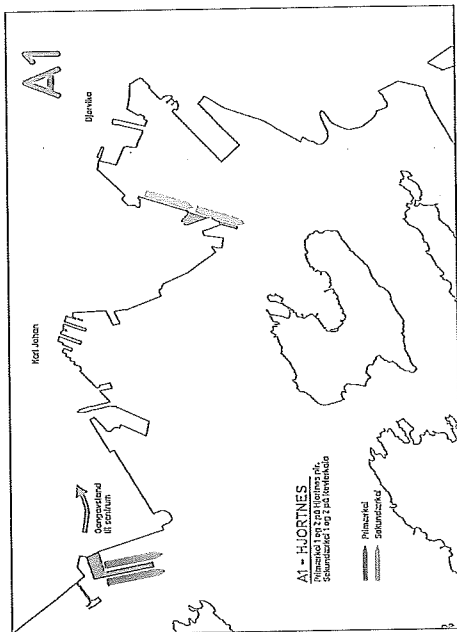
Hvert alternativ viser plass til minimum 4 cruiseskip av varierende størrelse. Figurene viser ikke reservekalløsning. Dette er foreslått på Ormsundkai, alternativt fremtidig Kongshavnkai, i tråd med forslaget til cruisehavnstrategi fra Oslo Havn KF.

Selv om programmet som er lagt til grunn for mulighetsstudien baserer seg på et behov på 4 kaier, kan det være et ønske at utbyggingen av nye cruisekaier gir mulighet for å møte eventuelt økt kaibehov på lengre sikt. Ses alternativene samlet gir det maksimalt plass til 6 cruiseskip; 2 skip på Hjørtnes, 2 skip på Akershusneset Vest og 2 skip på Akershusneset Øst. I tillegg kommer 1 reservekai på Ormsund.

Muligheten til 6 cruisekaier forutsetter at Hjørtnes bygges ut for 2 cruiseskip (alt. 2). Bygges Hjørtnes ut for 1 cruiseskip, gir dette maksimalt mulighet for 5 cruiseskip dersom Revierkaia bygges ut for 2 skip og fergene flyttes. Hvis ikke Revierkaia bygges ut vil en slik utbygging gi maksimalt mulighet for 4 cruiseskip.

Utbyggingsrekkefølgen og valg av alternativ for Hjørtnes vil derfor være svært viktig for fleksibiliteten.

Alternative kaikombinasjoner



I mulighetsstudien er det gjort en gjennomgang av behov og muligheter i forbindelse med en fortsatt vekst og utvikling av cruisetrafikken:

- Mulighetsstudien baserer seg på et kaibebehov på 4 permanente kaier for cruisetrafikken og 1 reservekai. Omfanget av samtidige anløp under toppsesongen er viktig for kapasiteten. Hittil har samtidigheten i Oslo havn hovedsakelig vært 2 skip, noen dager 3 skip og sjelden 4 skip. Flere samtidige anløp vil reise spørsmål om flere kaier. Studien viser mulighet for maksimalt 6 permanente cruisekaier. Dette vil kreve betydelige investeringer i nye kaianlegg.
- Studien tar i vesentlig grad for seg fysiske muligheter for cruisekaier i Oslo havn. Cruisekaiene skal integreres og bidra til byutviklingen og samtidig være attraktive som cruisekaier. I hovedsak kan det pekes på tre hovedlokaliseringer: Hjortnes, Akershusneset Vest (Søndre Akershuskai og Vippetangen) og Akershusneset Øst (Revierkaia) og en kombinasjon av disse.
- To av hovedlokaliseringene ligger i direkte kontakt med dagens fergeterminaler. Oslo bystyre har tidligere vedtatt en delt løsning for fergene; Hjortnes og Revierkaia. Dette ligger som en forutsetning for mulighetsstudien.
- Lokalisering av ny cruisekai til Hjortnes må skje i tilknytning til Color Lines terminal. Ny cruisekai tilpasses fergevirksomheten. Hjortnes er en del av den framtidige byutviklingen på Filipstad, og utforming av cruisekaialternativer er ikke vurdert i forhold til den pågående reguleringsprosessen for Filipstad.
- Lokalisering av ny cruisekai til Akershusneset Øst (Revierkaia) må ta hensyn til fergetrafikken til DFDS og Stena Line. I studien er det vist mulighet for øke cruisekai kapasiteten på Revierkaia. Dette krever flytting av fergene, og en felles løsning for bruk av allerede knappe landarealer. Mulighetsstudien viser alternative måter å utnytte dette sentrale byområdet på, kombinert med Fjordbyplanens målsetting om en kan også ses i sammenheng med Fjordbyplanens målsetting om en publikumsattraksjon i området.

I mulighetsstudien er det gjort en grov vurdering av utbyggingskostnadene til kaianlegg. Anslagene omfatter ikke

kostnader til bygg og anlegg utenom kaikonstruksjoner, eller driftstap og ekstrakostnader under en etappevis utbygging. En utbygging av cruisekaier og anlegg er en oppgave for Oslo Havn KF og vil være underlagt lover og regler som styrer havnenes økonomi. Sammenholdt med dagens trafikk- og avgiftsnivå vil ikke de vurderte alternativene være investeringsmessig rentable for Oslo Havn KF. Alternative måter å utvikle og finansiere cruisekaialternativene er ikke vurdert i mulighetsstudien. Dette må være et hovedpoeng i det videre arbeidet. Oslo. En mulighet ligger i at kaialternativ utnyttes til helårige leieobjekter, hvor inntektene benyttes til havnens selvfinansiering av cruisekaiutbygging.

Oslo har i dag 4 permanente cruisekaier; Filipstadkaia, Søndre Akershuskai, Vippetangkaia og Revierkaia. Ormsundkaia kan i tillegg brukes som reservekai. Sørrengautstikkeren har tidligere vært brukt som cruisekai, men kan ikke lenger brukes på grunn av byutviklingen som er igang. Dette gir også begrensninger for bruk av Revierkaia. Vippetangkaia har i dag begrensninger både når det gjelder dybdeforhold og arealtilgang på landsiden. Filipstad er kun en midlertidig løsning på grunn av den planlagte byutviklingen.

Det må derfor planlegges for nye cruisekaier, både som erstatning for cruisekaiene som blir borte og det forventede økte behovet. Utbyggingen må skje i etapper. For videre planlegging vil det være viktig å avklare hvilke eksisterende kaianlegg som fortsatt skal brukes, og hvilke områder som skal reserveres for en fortsatt cruiseutvikling. Det vil være nødvendig med en fleksibel strategi. I mulighetsstudien skisseres alternative kombinasjoner med varierende investeringsbehov. Valg av alternativ må veies opp mot de investeringsmulighetene som er realistiske for gjennomføring innenfor dagens økonomiske rammer. Dette inkluderer også de konkurransemessige regler som EU/EØS har vedtatt mot ekstern subsidiering av investeringer til offentlige kaianlegg. Det kan bli behov for vurdering av alternative måter å løse finansieringsbehovet på, hvor utbygging av nye cruisekaier ses i sammenheng med byplanmessige hensyn.

