Oslo kommune
Bydel Nordstrand
Bydelsdirektøren

Saksframlegg

Arkivsak: 201101193
Arkivkode: 615.0
Saksbeh: Jan Nordahl

Saksgang	**Møtedato**
Arbeidsutvalget- fjernmøte	13.01.2012
Byutvikling, miljø og samferdsel	31.01.2012
Bydelsutvalget	09.02.2012

SAMORDNING AV UTTALELSE TIL UTKAST TIL FELLES STRATEGI FOR GODS OG LOGISTIKK I OSLOREGIONEN

BYDELSDIREKTØRENS FORSLAG TIL VEDTAK

Til arbeidsutvalget:

1. *Oslo er preget av arealknapphet, kombinert med meget kraftig befolkningsvekst. Planlegging av godsløsninger for Oslo-regionen må legge til grunn at arealkrevende utvidelser av terminaler og infrastruktur vanskelig kan la seg gjennomføre innenfor byens grenser.*
2. *Godshåndtering i stadig mer tettbefolkede områder stiller store krav med hensyn til støy, forurensning, trafikksikkerhet og ønsket byutvikling.*
3. *Det er nødvendig at Bryndiagonalen ferdigstilles samtidig som Follobanen, slik at Follobanen kan benyttes til store volum godstransport på nattetid, med direkte atkomst til Alnabru, jfr. BU-sak 67/11, møtedato 19.05.2011.*
4. *Det bør legges opp til desentraliserte knutepunkter, som for det meste bør ligge syd for Oslo. Disse knutepunktene bør ta hånd om fremtidig vekst og i tillegg avlaste Alnabru og Oslo Havn.*
5. *Oppgradering av Østfoldbanen til 4 spor tilrettelagt for høy hastighet for å møte det økte transportbehovet i sørkorridoren på en miljøvennlig måte må gis høy prioritet.*
6. *En bedre samordning av havnene i Oslofjorden må etableres for å sikre en mer rasjonell godsbehandling og for å møte et økt kapasitetsbehov. Etablering av en ny hovedhavn som kan håndtere større skip i ytre Oslofjord bør også utredes.*
7. *Det bør også legges opp til nye transportsystem som går utenom Oslo by. Med dette menes en "Ring 4" for avvikling av gjennomfartstrafikk og mulig tverrforbindelse over Oslofjorden for både vei og jernbane.*
8. *Høringsutkastet har dekkende formuleringer for både hovedutfordringer, mål, kort- og langsiktige strategier og oppfølging av strategiene.*
9. *Saken sendes til komite for byutvikling, miljø og samferdsel og bydelsutvalget til orientering.*

Til komiteer og råd:
Uttalelsen fra arbeidsutvalget tas til orientering.

Til bydelsutvalget:
Uttalelsen fra arbeidsutvalget tas til orientering.

SAKSBEHANDLING

VEDLEGG:
Trykte:

1. **Brev fra Plan- og bygningsetaten av 06.12.2011, link:**
   http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/dlfilprod2/dir12/sub60%5Crtzsbxxx.pdf
2. **Høringsbrev fra samarbeidsalliansen av 11.10.2011, link:**
   http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/dlfilprod2/dir12/sub60%5Czrzsbxxx.pdf
3. **Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen av 04.10.2011, link:**
   http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/dlfilprod2/dir12/sub60%5Cdszsbxxx.pdf
4. **Analysegrunnlag av august 2011, link:**
   http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/dlfilprod2/dir12/sub60%5Clszsbxxx.pdf

BAKGRUNN FOR SAKEN

Plan- og bygningsetaten (PBE) inviterer i brev av 06.12.2011 bydeler og kommunale etater til å avgi uttalelse i anledning forslag til godsstrategi for Osloregionen. Uttalelsene samordnes av PBE, og frist er satt til 15.01.2011. På grunn av denne korte tidsfrist og liten mulighet for utsettelse, er det enighet mellom leder og nestleder av BU og bydelsdirektør at saken behandles etter bydelsreglementets § 4-2 som fjernmøte i AU. Dette betyr at saken fremstilles og utredes på vanlig måte fra bydelsdirektørens side, men kommunikasjon mellom administrasjon og AU's medlemmer skjer via epost og eventuell telefon. Saken protokolleres på vanlig måte med saksnummer, og oversendelse til fagkomite og BU til orientering.

TIDLIGERE RELEVANTE VEDTAK/OPPLYSNINGER

I sak om nytt dobbeltspor Oslo – Ski, behandlet den 19.05.2011, sak 67/11, vedtok bydelsutvalget følgende i vedtakets punkt 2:

> *"Dagens godstrafikk på Østfoldbanen, særlig om natten, medfører store støybelastninger for mange mennesker i bydelen. Konsekvensutredningen viser at bygging av Bryndiagonalen vil medføre en hørbar reduksjon av denne forurensningen. Bydelsutvalget vil særlig peke på fordelene ved at alle godstog da kan gå på Follobanen på nattetid. Utvalget vil derfor sterkt anmode om at Bryndiagonalen ferdigstilles samtidig."*

Bydelen har ellers engasjert seg i transport og trafikkspørsmål i sak om planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus - BU-sak 130/11, dato 17.11.2011 – og i bydelens egen trafikkplan, som ble behandlet av bystyret den 15.06.2011.

BYDELSDIREKTØRENS VURDERINGER

Faktaopplysninger

Osloregionens prosjekt ”felles strategi for gods og logistikk for Osloregionen skal etter planen avsluttes vinteren 2012. Ambisjon for prosjektet er å forankre tydelige strategiske føringer for utviklingen av godslogistikksystemet i regionen. Strategien vil være en del av grunnlaget for innspill til Nasjonal transportplan (NTP) og skal legge grunnlaget for bedre samordning av overordnet fysisk planlegging i Osloregionen. PBE er av Byrådsavdeling for byutvikling bedt om å samordne uttalelser fra kommunens instanser.

Sammendrag

Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen er under arbeid, og sekretariatet har sendt høringsutkast ut til uttalelse hos berørte parter. Man er spesielt interessert i å få innspill i forhold til hovedutfordringer, mål, strategier på kort og lang sikt og oppfølging av strategiene.

Økonomiske forhold – budsjettmessige og andre

Det er ingen økonomiske konsekvenser for bydelen.

Arbeidsmiljømessige konsekvenser

Det er ingen arbeidsmiljømessige konsekvenser.

Vurdering

Bydel Nordstrand er tungt belastet med transport, både i form av vare- og persontransport. Med dette tenkes på den mest trafikkerte jernbanetrase til Norge fra Sverige, store trafikkårer for veitrafikk - hvor store volum kommer via Sverige - og en nasjonal containerterminal for skip. Det er avgjørende at det blir planlagt gode og fremtidsrettede løsninger, slik at trafikkbelastning for innbyggere og miljø blir minst mulig.

Det er et vesentlig utgangspunkt at Oslo har en betydelig arealknapphet, samtidig som innbyggertallet øker meget kraftig – og kommer til å forsette å gjøre det. Befolkningsøkningen fører til at det som fortsatt er mulig å bygge ut av ubebygde arealer, blir bygget ut, samtidig som det gjennomføres en kraftig fortetting. For planlegging av godsløsninger for Osloregionen, må det legges til grunn at

- arealkrevende utvidelser av terminaler og infrastruktur vanskelig kan la seg gjennomføre innenfor byens grenser

- godshåndtering i Oslo by skjer i nærheten av stadig mer tettbefolkede områder, med de krav og hensyn som følger av det, både med hensyn til støy, forurensning, trafikksikkerhet og ønsket byutvikling.

Godstransport er i stor grad internasjonal trafikk, og gode løsninger for Osloregionen bør ideelt sett utvikles i samarbeid med Sverige. Ikke minst gjelder dette for bane og skipstrafikk, som er de ønskede transportformer i strategidokumentet.

Bydelsdirektøren mener at det riktig å legge opp til desentraliserte knutepunkter – for det meste syd for Oslo – som kan ta hånd om både fremtidig vekst og i tillegg avlaste Alnabru og Oslo Havn. I tillegg må det planlegges et transportsystem som går utenom Oslo by. Det tenkes da på en ”Ring 4” for avvikling av gjennomfartstrafikk, og det tenkes på mulig tverrforbindelse over Oslofjorden for både vei og jernbane.

For jernbane er kapasitet på eksisterende spor et betydelig problem. Selv med en ny Follobane, er det beregnet at ny trasè bare kan avvikle godstrafikk på natten. Bydelsdirektøren vil minne om vedtaket i bydelsutvalget i sak 67/11, sitert i det ovenstående, der bydelen anmoder om at Bryndiagonalen ferdigstilles samtidig som Follobanen. Dette vil være en forutsetning for å kunne få avviklet godstrafikk av betydning på Follobanen. For å få lastebiltrafikk via Sverige over på bane, kreves både nye spor og vognmateriell som kan transportere trailere. Dette krever samarbeid med Sverige.

Det bør planlegges for godsknutepunkt for vei og bane i Østfold.

Containerterminalen på Ormsund/Sjursøya ligger trangt til innerst i byens havnebasseng, og det kan ikke sees som noen ønskelig utvikling at denne terminalen skal ekspandere og få vesentlig øket trafikk. Strategidokumentet fastslår at terminalens potensiale for å håndtere godsveksten er begrenset (s. 11), og peker på flere løsninger for skipstrafikken, med havner i Drammen, Østfold og Vestfold.

Oslo, 10.01.2012

Per Johannessen
bydelsdirektør