



# Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oslo og Akershus

BirdLife Oslo og Akershus  
Postboks 1041 Sentrum  
0104 OSLO

Org.nr. 975 615 308

Oslo kommune  
Plan- og bygningsetaten  
Postboks 364 Sentrum  
0102 OSLO  
[postmottak@pbe.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@pbe.oslo.kommune.no)

[leder@oa.birdlife.no](mailto:leder@oa.birdlife.no)  
Medlemsrelatert: [medlem@oa.birdlife.no](mailto:medlem@oa.birdlife.no)  
Økonomisk: [kasserer@oa.birdlife.no](mailto:kasserer@oa.birdlife.no)  
Vernesaker: [naturvernkontakt@oa.birdlife.no](mailto:naturvernkontakt@oa.birdlife.no)  
**oa.birdlife.no**

Vår ref.: sak/618

Deres ref.: 202017040

Dato: Oslo, 15. november 2021

## Merknader til Utenriksfergeutredning i Oslo

BirdLife Norge avd. Oslo og Akershus (tidl. NOF OA) viser til at utredning av mulige plasseringer av terminal(er) for utenriksferjene i Oslo er lagt ut til offentlig ettersyn. Utredningen består av høringsbrev og ti underlagsdokumenter, herav en sammenstillingsrapport og delrapporter om blant annet miljø, byutvikling, havneteknisk, logistikk/transport og økonomi. Dokumentene er utarbeidet av Cowi på oppdrag fra Oslo Havn og Plan- og bygningsetaten.

### Oppsummering

Terminalene for utenriksferjene i Oslo er i dag plassert på Hjortnes og Vippetangen. Plan- og bygningsetaten og Oslo Havn KF utreder seks alternativer i samarbeid med andre sektorer: Samlet terminal på enten 1) Hjortnes 2) Vippetangen eller 3) Kongshavn 4) en videreføring av dagens 0-løsning med Hjortnes og Vippetangen, eller en delt løsning mellom 5) Hjortnes og Kongshavn eller 6) Vippetangen og Kongshavn. BirdLife OA mener at det logiske er å planlegge for en felles terminal lengst ut i Oslo Havn, altså ved Hjortnes. Ut fra fagrapportene er dette gjennomførbart for alle sektorer, det vil være den minst synlige og merkbare løsningen for befolkningen, det minsker miljøbelastningen og gir et bedre vern for øyriket og omliggende sjøområder. En samlet terminal ved Kongshavn vil derimot ha størst negativ konsekvens for naturmangfold. Vi mener at miljøhensyn bør vektlegges mest i beslutningen i tråd med ambisjonene til Oslo kommune ved utviklingen av Fjordbyen.

### Nærmere om de ulike alternativene

BirdLife OAs utgangspunkt er å vurdere de utredete løsningene ut fra konsekvensene for naturverdier og biologisk mangfold, med særlig vekt på fuglelivet. Ved en slik vurdering er det nødvendig å både se på de foreslåtte terminalstedene, og farleden inn til og ut fra terminalene. Oslos indre havnebasseng har en rekke attraktive øyer med stort biologisk mangfold og er mye brukt til friluftsliv og naturopplevelser. Skipsleden bør i størst mulig grad unngå dette øyriket. I tillegg bør det vektlegges i hvor stor grad det må tas i bruk nye områder og bygges opp ny infrastruktur. Med basis i dette er det logiske alternativet en felles terminal for utenlandsferjene ytterst i fjordbassenget, ved Hjortnes. Det virker fornuftig å velge en felles terminal som reduserer dagens arealbruk og frigjør områder til byutvikling eller restaurering av natur. I valget mellom Hjortnes og Vippetangen som felles terminal er fordeler og ulemper sammenlignbare. Da er det best for osloborgere og naturverdiene i indre Oslofjord at man velger det alternativet som gir den minste belastningen og korteste sjøveien, altså Hjortnes.

En ny terminal ved Kongshavn gir en unødvendig negativ påvirkning av det indre fjordbassenget, uansett valg av farled. Med en sannsynlig farled mellom Hovedøya og Vippetangen vil ulempene gjelde hele det indre fjordbassenget, og traseen vil være den mest konfliktfylte for naturverdier og friluftsliv. Men de negative konsekvensene for naturmangfold gjelder alle forslag til traseer for Kongshavnalternativet, blant annet fordi alle går gjennom Bleikøysundet og tett på flere naturreservater.

Ulempene ved en ny terminal ved Kongshavn må veie tungt av hensyn til Oslos borgere og naturverdiene, og disse er beskrevet i flere av fagrapportene som er lagt ved kunngjøringen. Fagrapport Byutvikling (vedlegg 2.0) peker på at det blir en ny hovedled i et område med planlagt byutvikling (Grønlikaia), og forventet økt aktivitet fra Oslos befolkning langs strender og på fjorden. Fagrapport Miljø (vedlegg 3.0) gir i avsnitt 8 en samlet vurdering for naturmangfold, der det klart framgår at en felles terminal ved Kongshavn er det alternativet som gir størst negativ påvirkning på naturmangfoldet. En lang liste av delområder påvirkes, herunder øyriket, som har flere former for vern. Alt. 1, samlet terminal Hjortnes, kommer best ut sammen med alt. 5.

Tidligere i år ga vi innspill til høringen om utviklingen av Grønlikaia mellom Sørenga og Kongshavn (<https://oa.birdlife.no/sak/614>), der vi påpekte at sjøområdet mellom Sjursøya og Vippetangen er viktig for rastende og næringssøkende vannfugl, spesielt i et utvidet vinterhalvår utenom hekkesesongen, med i størrelsesorden 1000 individer. Vi påpekte at økt press vil ha negativ påvirkning på fuglenes mulighet til å bruke dette området. Dette er også relevant for forslaget om Kongshavn som alternativ ferjeterminal med planlagte utvidelser.

BirdLife OA vil også peke på at utløpet av Alna, rett nord for Kongshavn, er et viktig område både for ender, svaner og dykkere (som dvergdykker) vinterstid. I tillegg er Kongshavn foreslått som et område for naturrestaurering i rapporten Aktiv vannflate (mulighetsstudie fra Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten 2020). Dette bør følges opp av kommunen, og vil dermed være i tråd med FNs naturrestaureringstiår.

### Avslutning

Hjortnes bør bli felles terminal for utenlandsferjene. Det gir minst negative konsekvenser for naturmangfold og naturvennlig friluftsliv. Arealene på Vippetangen kan da tas i bruk til byutvikling, mens Kongshavn er et område som egner seg for restaurering av natur. Utover planer om boligutvikling og godshåndtering, ligger det her også en mulighet for å tilbakeføre deler av arealene til rekreasjonsformål.

Vennlig fuglehilsen



Håkan Billing  
leder BirdLife Oslo og Akershus

Jan Erik Haugen (sign.)  
naturvernkontakt Oslo