



Terminalområdet på Alnabru Fastsettelse av program for planarbeidet

I henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-a med tilhørende forskrifts § 2, vedlegg I, punkt nr.1 skal det utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til planforslag for ovennevnte område. Statsbygg har utarbeidet forslag til program for planarbeidet. Forslaget lå ute til offentlig ettersyn i tidsrommet 2. mai til 12. juni 2006.

Liste over bemerkninger ved offentlig ettersyn

1. Statens vegvesen
2. Jernbaneverket
3. Fylkesmannen i Oslo og Akershus
4. Akershus fylkeskommune
5. Oslo kommune Byantikvaren
6. Oslo kommune Brann- og redningsetaten
7. Oslo kommune Friluftsetaten Miljø- og planavdelingen
8. Oslo kommune Samferdselsetaten
9. Oslo kommune Bydel Alna
10. Oslo kommune Helse- og velferdsetaten
11. Oslo og omland friluftsråd
12. LO i Oslo
13. Alnaelvas venner
14. Furuset vel
15. Grodrudalen Miljøforum Samferdselsgruppe
16. Alna næringsforening
17. CargoNet AS
18. Schenker Linjegods AS

Sammendrag av bemerkningene

I gjennomgangen nedenfor er hver merknad med forslagsstillers vurdering redigert slik at uttalelser som gjelder planprogrammet og øvrige merknader som gjelder reguleringsplanen er samlet under hver sin overskrift.

1. Statens vegvesen

Til planprogrammet:

Statens vegvesen er positiv til reguleringsplanarbeidet og anfører at det knytter seg nasjonale interesser til å tilrettelegge for en effektiv godsterminal på Alnabru.

Øvrige merknader

Statens vegvesen påpeker at det bør knyttes rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanen og at byggegrenser langs riksvei må være et tema i den videre planprosess.



2. Jernbaneverket (JBV)

Til planprogrammet:

JBV mener det er et utmerket forslag til planprogram som legger til rette både for gods- og varetransporten og for å tilpasse denne virksomheten bedre til omgivelsene, men påpeker blant annet følgende:

- Pkt. 1 JBV påpeker at den skisserte framdrift for reguleringsprosessen må følges da det er nødvendig å få på plass veisystemet når ny containerterminal skal settes i drift.
- Pkt. 2 Arealbruk og veisystem er viktige tema i beskrivelsen, mens miljøtiltak er en konsekvens av planen.
- Pkt. 3 Det bør redegjøres for forholdet mellom (gang-)/sykkelvei og turvei.
- Pkt. 4 Når det står at hovedalternativet skal vise utbygging, er det arealbruken som skal vises.
- Pkt. 5 Det er viktig å redegjøre for hvordan den enkelte virksomhet bruker sine arealer og om det kan tenkes arealbesparende måter å organisere på.
- Pkt. 6 Det må avklares nivå på kulturminneregistreringene.
- Pkt. 7 Analysen må avgrenses geografisk i forhold til konsekvenser for godstransport på bane og vei.

Øvrige merknader:

Jernbaneverket peker på flere forhold de ser som viktige i det videre planarbeidet. De forutsetter blant annet at planavgrensingen ligger fast. De peker på at de selv har et prosjekt som omfatter gjennomgang av og strategi for jernbanearealene og at dette vil kunne bidra inn mot reguleringsplanen. JBV har for øvrig en rekke synspunkter på hva reguleringsplanen skal inneholde og utdypende kommentarer til enkelte utredningstema.

3. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Til planprogrammet:

- Pkt 1: Fylkesmannen anfører at det er positivt å legge til rette for mer gods på bane og at miljøhensyn er en viktig premis for planarbeidet.
- Pkt 2: Fylkesmannen ber om at støy og luftforurensing langs veinettet fra hovedveisystemet og inntil selve planområdet også utredes og at avbøtende tiltak beskrives.
- Pkt 3: Planprogrammet bør inneholde et punkt som sikrer gjenåpning av Alnaelva og etablering av en sammenhengende grøntstruktur.
- Pkt 4: Når det gjelder ROS-analyse forutsetter fylkesmannen at bortsett fra de tre temaene som er nevnt i planprogrammet at andre aktuelle scenarier for uønskede hendelser er vurdert og funnet lite aktuelle.
- Pkt 5: Fylkesmannen peker på at prinsipper om universell utforming inngår som premis i planleggingen.

4. Akershus fylkeskommune

Fylkesrådmannen er positiv til at reguleringsplanarbeidet settes i gang og har ingen særlige merknader til planprogrammet.

5. Oslo kommune Byantikvaren

Til planprogrammet:

Byantikvaren foreslår at hovedtemaet "Alnaelva og grøntstruktur" utvides til å omfatte kulturlandskap med gårdsanlegg. Byantikvaren foreslår at punkt 7.3.1 "Kulturminneregistreringer" i programmet utdypes med følgende utredningstemaer:

- Det skal innenfor planområdet foretas en kartlegging av automatisk fredete kulturminner.
- Kartlegging av nyere tids kulturminner
- Kartlegging av Kulturlandskap, inklusivt gammel beitemark innenfor planområdet.
- Konsekvensene mht. 0-alternativ bør utredes. Betydningen i forhold til kulturminnene skal også beskrives.

Øvrige merknader:

Byantikvaren viser til at tidligere Grav gård lå innenfor planområdet og kulturlandskapsområdet/grøntområdet innenfor planområdet består av gammel beitemark og slåttemark. Byantikvaren anbefaler at eksisterende grøntområde/kulturlandskapsområde i den nordøstre delen av planområdet opprettholdes. Byantikvaren foreslår videre at hovedtemaet "Alnaelva og grøntstruktur" under kap. 6, utvides til å omfatte kulturlandskap med gårdsanlegg.

Det er gjort arkeologiske funn i nærområdet til planområdet.

Byantikvaren krever at det foretas arkeologiske registreringer av planområdet før endelig uttalelse i saken.

6. Oslo kommune, Brann- og redningsetaten

Til planprogrammet:

Brann- og redningsetaten anfører at det er viktig å gjennomføre en risiko- og sårbarhetsanalyse av de totale brann- og ulykkespotensialene innenfor området. ROS-analysen bør også innlemme forhold som adkomst, tilgang på slokkevann, plassering av farlig gods m.v. I tillegg er det viktig med en godt planlagt logistikk av farlig gods innen området.

7. Oslo kommune, Friluftsetaten, Miljø- og planavdelingen

Til planprogrammet

Pkt 1: Friluftstaten påpeker at det er viktig med parallelle planprosesser for reguleringsplanene gjenåpning av Alnaelva og for Alnabruterminalen og mener at avgrensning mellom planene må presiseres i planprogrammet under punkt 3.1 – "Planområdets avgrensning".

Pkt 2: Etaten anfører at punkt 7.3.2 – konsekvenser for naturressurser – bør utvides til å omfatte utredning av konsekvenser for registrerte naturtyper i kommunens naturdatabaser.

Pkt 3: Problematiske plantearter må kartlegges for å unngå ukontrollert spredning av frø og plantedeler i jordmasser.

Øvrige merknader

Plan- og friluftsetaten mener det bør utredes alternativ bruk av NRF-tomta: grøntområde, terminalområde eller mellomløsninger mellom disse.

Etaten understreker at det er viktig med grøntkorridor på tvers av Groruddalen langs Nedre Kalbakkvei og at en må finne gode løsninger for både veiføringer og grøntkorridorer.

Etaten mener lindealleen langs Terminalveien bør bevares.

8. Oslo kommune, Samferdselsetaten

Til planprogrammet

Pkt 1: Samferdselsetaten ber om at avkjørsler til terminalområdet fra Strømsveien må tas med i konsekvensutredningen og vurderes stengt for fremtiden p.g.a. kapasitetsproblemer på Strømsveien.

Pkt 2: Konsekvensutredningen bør omtale fjernvirkningen fra dalsidene, forskjønne dagens areal med et sterkere grøntpreg/beplantning og redusere støyforurensningen fra virksomheten.

9. Oslo kommune, Bydel Alna

Til planprogrammet

Miljø- og byutviklingskomiteen behandlet saken 29.05.06 og Bydelsutvalget behandlet saken 15.06.06. Bydelsutvalget har følgende merknader:

Pkt 1: Bydel Alna ber om at konsekvensanalysen må omfatte hele terminalområdet, ikke bare reguleringsplanområdet. Spesielt må flere adkomstmuligheter til området vurderes.

Pkt 2: Bydelsutvalget peker spesielt på følgende:

- Bydelen forutsetter aktiv medvirkning i den videre prosessen både på administrativt og politisk nivå
- Alnaelva og grøntstruktur må prioriteres. Det er viktig at gjenåpning av Alna og de øvrige tiltakene/temaene ses i sammenheng for å sikre en nødvendig, helhetlig utvikling av området.
- Arealene må utnyttes effektivt (dvs. arealeffektivisering).
- Det er positivt at det skal etableres et serviceanlegg for brukerne i området, slik at trailerparkering i boligområder reduseres.

Pkt 3:: For adkomstveier må det lages utredninger for en inn- og utkjøring i sydområdet, en forlengelse av Alfasetveien til Brobekkveien og direkte adkomst fra/til E 6 både sydover og nordover.

Pkt 4: Konsekvenser for offentlig økonomi må beskrives.

Pkt 5: Det må utføres risiko- og sårbarhetsanalyser.

Øvrige merknader

Planen bør ses i sammenheng med planarbeidet for Nedre Kalbakkvei og må ikke være til hinder for senere reguleringsplaner.

10. Oslo kommune Helse- og velferdsetaten

Til planprogrammet

Pkt 1: Det anføres at det i planprogrammet bør brukes samme benevnelser på støynivå som i rundskriv T-1442 fra Miljøverndepartementet og at planprogrammet bør omfatte miljøforhold i anleggsperioden, inkludert støy- og vibrasjonsforhold, evt. tas inn i miljøoppfølgings-program.

Pkt 2 Forslag til planprogram dekker temaet rekreasjon og nærmiljø tilfredsstillende.

Pkt 3: Etaten er enig i at nasjonale mål for luftforurensing legges til grunn, men påpeker at Alnabru-området er det mest forurensningsbelastede området i Oslo, spesielt for NO₂, men også for svevestøv. En må derfor forsøke å finne effektive tiltak for å redusere belastningen fra transporten til/fra terminalområdet mest mulig. For korrekte konsentrasjoner og vurdering av overskridelser av nasjonale mål, må målinger ved Samferdselsetatens målestasjon ved Vollaveien benyttes.

Pkt 4: Når det gjelder forurenset grunn vises det til SFT's grunndatabase som gir oversikt over lokaliteter med forurenset grunn.

11. Oslo og omland friluftsråd

Til planprogrammet

Pkt 1: Planprogrammet må ta med et eget punkt om behov og metode for utvikling av kriterier for kvalitetshesyn til bruk under tilrettelegging av grøntområder, Alnaelva og turveiforbindelser samt at det må legges vekt på *kvalitet* når friområder skal fastlegges. De anmoder også om at det tas inn en ny setning under første og andre avsnitt i kap 6.1 om at det skal legges stor vekt på å sikre kvaliteten. Videre at det opprettes et eget punkt om oppfølging av kvalitet knyttet til konsekvenser av bygge- og anleggstiltak.

Pkt 2: Friluftsrådet ber om at det fokuseres mer på biologisk mangfold i planprogrammet.

Pkt 3: Prosessen for medvirkning og informasjon bes klargjort.

12. LO i Oslo

Saken har vært til behandling i Næringspolitiskutvalg som fattet slikt vedtak:

”Utvalget har ingen innsigelser mot planprogrammet, men konstaterer at de nåværende terminaler allerede er til dels sterkt overbelastet. Utvalget forutsetter derfor at planprogrammet ikke blir til hinder for at det blir gitt dispensasjoner for nødvendig oppgradering/tilbygg/midlertidig løsninger for de eksisterende terminalene i området snarest mulig.”

13. Alnaelvas venner

Til planprogrammet

Pkt 1: Alnaelvas venner foreslår ny formulering av punkt 7.3.2 Konsekvenser for naturressurser, ved at sidebekkene til Alnaelva også blir omtalt.

Øvrige merknader

Alnaelvas venner minner om Oslo kommunes regler om 20-meters-beltet langs vassdrag fastlagt i Byøkologisk program og sjekklister for planlegging langs vassdrag. Turveien gjennom planområdet blir en viktig lenke i en sammenhengende turvei langs Alna fra marka til fjorden.

14. Furuset vel

Til planprogrammet

Pkt. 1: Furuset vel understreker at i den videre planprosessen må det legges vekt på åpenhet og medvirkning fra alle berørte miljøer i Groruddalen.

Pkt. 2: Vellet ønsker at trafikken utredes grundig på bakgrunn av framtidige prognoser for trafikktall og at konsekvenser på omkringliggende veinett vurderes.

Pkt. 3: ROS-analyse må utarbeides.

Pkt.4: Furuset Vel ber også om at det blir gjort en vurdering av hvor lenge en slik oppgradering og utvidelse av terminalen vil være stor nok

Pkt. 5: Vellet skriver at det er av vesentlig at det utarbeides en tungtransportplan og at det er nødvendig å avhjelpe ulempene pga. økt tungtrafikk, f.eks ved å fremskynde lokk over E6.

15. Groruddalen Miljøforum Samferdselsgruppe (GMS)

Til planprogrammet

Pkt 1: Samferdselsgruppen understreker at det må legges stor vekt på åpenhet i prosessen og medvirkning fra alle berørte miljøer i Groruddalen.

Pkt 2: GMS ber om at konsekvensutredningen omfatter hele terminalområdet, inklusiv sporområdene. De skriver at dersom disse områdene utelates vil en ikke kunne foreta en fullstendig vurdering av mulighetene for arealeffektivisering i hele området samlet.

Pkt 3: GMS ber videre om at lokkløsning for E6 legges inn som en premiss i planprogrammet. De mener det må vurderes flere adkomstmuligheter til terminalområdet og at trafikken på Nedre Kalbakkvei mot Trondheimsveien vurderes spesielt.

16. Alna næringsforening

Til planprogrammet

Pkt 1: Alna næringsforening uttrykker at det er nødvendig å få frem løsninger som reduserer miljøproblemene fra veitrafikken i Alnabru-området. Det er lagt ved skisse til nytt hovedveisystem rundt Alnabruterminalen og det bes om at planområdet utvides til å omfatte løsninger på hovedveinettet.

17. CargoNet AS

Til planprogrammet

CargoNet har ingen merknader til planprogrammet.

Øvrige merknader

Cargonett AS ber om at reguleringsutkastet som ble utarbeidet av IN'BY i 2003 tas med i arbeidet med foreliggende reguleringsplan.

18. Schenker Linjegods AS

Til planprogrammet

Pkt 1: Schenker Linjegods ber om at muligheter og kostnader for ombygging eller nedgraving av høyspentlinja utredes.

Øvrige merknader

Schenker Linjegods AS ønsker å opprettholde en samlet terminalfunksjon på området, og anfører at kapasiteten for terminalen er fullt utnyttet samt at det er behov for å utvide terminalområdet for å møte framtidig vekst. Behov for utvidelsesareal er 6 daa fram til 2015 og ytterligere 10 daa fram til 2030.

De peker på tre muligheter for å vinne areal: høyspentlinja bygges om eller graves ned, omdisponere en del av jernbaneverkets sporområde i syd/vest (3 daa) og omdisponere "parkbeltet" i skåninga langs Terminalveien (8 daa). Sistnevnte vil kreve store terrenginngrep og bygging av forstøtningsmur.

De ber også om at tomteutnyttelsen og byggegrenser settes slik at utbyggingspotensialet kan økes.

Schenker Linjegods ser positivt på et felles serviceanlegg for vask og reparasjon av containere.

Schenker Linjegods mener det er avgjørende for driften at hovedadkomst er i sør og at hovedadkomsten ikke kan flyttes til den nordlige del av tomta.

Schenker Linjegods kommenterer også alternative løsninger i Statens vegvesen sin "Mulighetsstudie".

Forslagsstillers kommentarer til bemerkningene

1. Statens vegvesen

Forslagsstiller viser til at rekkefølgebestemmelser og byggegrenser langs riksvei følges opp i reguleringsprosessen.

2. Jernbaneverket (JBV)

Forslagsstiller mener det ikke er grunn til å endre planprogrammet ved å ta inn JBV sine synspunkter i planprogrammet. JBV sine synspunkter vil være en del av vurderingstemaene i selve reguleringsprosessen.

3. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Pkt 2: Følgende formulering foreslås tatt inn i planprogrammet under punkt 7.3.1 Konsekvenser for miljø – Luftforurensing og støy: Vegtrafikk som får konsekvenser for *boligområder* mellom terminalområdet og hovedveinettet utredes i forhold til støy og luftforurensing og avbøtende tiltak beskrives.

Pkt 3: Gjennåpning av Alna og etablering av en sammenhengende grøntstruktur ligger inne i planprogrammet, jfr. planprogrammets punkt 6.1.

Pkt 4: Forslagsstiller viser til merknad fra Brann- og redningsetaten hvor en foreslår også å ta med adkomst, tilgang på slokkevann og plassering/logistikk av farlig gods.

Pkt 5: Forutsetning om at prinsipper for universell utforming bør være retningsgivende for utforming av ny bebyggelse foreslås tatt inn under planprogrammets punkt 6.2 Utbyggingspotensiale. I hvor stor grad universell utforming skal legges til grunn for bebyggelsen må vurderes i forhold til den funksjon bebyggelsen skal ha.

5. Oslo kommune Byantikvaren

Planprogrammets punkt 7.3.1 foreslås utvidet som foreslått av byantikvaren.

Bruk av grøntområde/kulturlandskapsområde i den nordøstre del av planområdet vurderes i reguleringsprosessen.

Det vil bli utført arkeologiske registreringer.

6. Oslo kommune, Brann- og redningsetaten

Planprogrammet foreslås utvidet med de foreslåtte tema under risiko og sårbarhetsanalyser: adkomst, tilgang på slokkevann og plassering/logistikk av farlig gods innen området.

7. Oslo kommune, Friluftsetaten, Miljø- og planavdelingen

Pkt 1: Endelig avgrensning mellom planene foreslås tatt inn i punkt 3.1.

Pkt 2 og pkt 3: Utredning av konsekvenser for registrerte naturtyper i kommunens naturdatabaser og håndtering av problematiske plantearter foreslås tatt med under punkt 7.3.2 i planprogrammet.

Forslagsstiller skriver at alternativ bruk av NRF-tomta, fastlegging av grøntkorridorer og bevaring av lindealleen skal vurderes i reguleringsprosessen.

8. Oslo kommune, Samferdselsetaten

Pkt 1: Avkjørsler til Strømsveien fra terminalområdet foreslås tatt inn i planprogrammet under punkt 7.3.3 Konsekvenser for samfunn – Utredning trafikk.

Pkt 2: Forslagsstiller viser til at planprogrammet omhandler fjernvirkning, grøntpreg/beplantning og avbøtende tiltak i forhold til støy.

9. Oslo kommune, Bydel Alna

Pkt 1: Forslagsstiller mener det i hovedsak er konsekvensene *innenfor* planområdet som skal belyses. Imidlertid vil en anbefale at flere adkomstmuligheter enn bare via Nedre Kalbakkvei vurderes.

Pkt 3: Forslagsstiller vil anbefale at inn- og utkjøring i sydområdet med forlengelse av Alfasetveien til Brobekkveien vurderes som en del av trafikkanalysen.

Forslagsstiller skriver at direkte atkomst fra/til E 6 både sydover og nordover vil bli fulgt opp i egen sak og viser til vedtak i Oslo bystyre den 21.06.2006 sak 274, Nyland Syd, hvor det bla. ble vedtatt følgende i punkt 3:

"Byrådet bes om å ta initiativ overfor Statens vegvesen for å sette i gang utrednings- og planarbeidet for E6-lokket."

Oslo bystyre vedtok også den 21.06.2006 sak 272 Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen hvor det bla. heter i punkt 19:

"Byrådet bes om å ta initiativ overfor Statens vegvesen for å sette i gang utrednings- og planarbeidet for E6-lokket."

Ut fra disse vedtak forutsetter forslagsstiller at tilknytning til E6 følges opp i egen sak og anser ikke at foreliggende planarbeid er en del av problematikken vedrørende E6-lokket.

Pkt 2, 4 og 5: Forslagsstiller skriver at punktene 2, 4 og 5 tar opp forhold som allerede er beskrevet i planprogrammet.

10. Oslo kommune Helse- og velferdsetaten

Pkt 1: Forslagsstiller er enig i at det bør brukes samme benevnelse på støy som angitt i rundskriv T-1442. Når det gjelder miljøkrav i drifts- og anleggsperioden er det med i Planprogrammets punkt 7.3.

Punktene 3 og 4 vil forslagsstiller følge opp i reguleringsprosessen.

11. Oslo og omland friluftsråd

Pkt 1: Forslagsstiller anbefaler at kriterier for kvalitetshensyn innarbeides i planprogrammet som eget avsnitt under punkt 6.1 i planprogrammet.

Pkt 2: Forslagsstiller anbefales at biologisk mangfold beskrives nærmere i selve beskrivelsen av reguleringsplanforslaget med konsekvensutredning.

Pkt 3: I planprogrammet heter det bl.a. i punkt 8.2: *"Det utarbeides egen plan for felles informasjon og kommunikasjon i forhold til lokale vel, interessegrupper, offentlige etater og media for reguleringsplan for terminalområdet og for reguleringsplan for åpning av Alnaelva."* Forslagsstiller mener en slik plan vil klargjøre informasjon om prosess og planens innhold i nødvendig grad.

12. LO i Oslo.

Forslagsstiller forutsetter at eventuelle byggetillatelse som måtte gis er i samsvar med intensjonene i foreliggende plan.

13. Alnaelvas venner

Forslagsstiller foreslår formulering av planprogrammets punkt 7.3.2 endret slik at sidebeker innenfor planområdet tas inn.

14. Furuset vel

Forslagsstiller mener alle punktene blir ivarettatt i planprogrammet.

15. Groruddalen Miljøforum Samferdselsgruppe (GMS)

- Pkt 1: Forslagsstiller viser til at planprosessen er organisert med referansegruppe for å ivareta medvirkning. Videre følges plan- og bygningslovens bestemmelser for underretning av berørte parter og interessegrupper. Det skal også lages en egen plan for felles informasjon og kommunikasjon i forhold til interessegrupper for de to reguleringsplanene som skal fremmes (Terminalområdet og Åpning av Alnaelva), punkt 8.2 i planprogrammet.
- Pkt 2: Forslagsstiller skriver at konsekvensutredningen først og fremst vurderer konsekvensene innen planområdet. Når det gjelder trafikkmengder til jernbanesporene vil det bli fanget opp i trafikkanalysen.
- Pkt 3: Forslagsstiller viser her til kommentar til merknad 9 pkt 3 fra Bydel Alna.

16. Alna næringsforening

Forslagsstiller ønsker ikke at planområdet utvides til å omfatte omkringliggende veinett. De viser for øvrig til at tilknytning til E6 tas opp som egen sak, se kommentar til merknad fra Bydel Alna, nr. 9 pkt. 3.

18. CargoNet AS

Forslagsstiller er enig i at løsninger i foreliggende reguleringsplan bør vurderes i forhold til reguleringsforslaget innsendt av IN'BY.

17. Schenker Linjegods AS

Forslagsstiller foreslår at alternative muligheter og kostnader for høgspenlinja tas inn i planprogrammet. De øvrige merknadene forelås vurderet i planprosessen.

Plan- og bygningsetatens vurdering og kommentarer til bemerkningene

1. Statens vegvesen

Plan- og bygningsetaten er enig i at rekkefølgebestemmelser og byggegrenser vil være viktige tema som må drøftes og avklares i den videre reguleringsplanprosessen.

2. Jernbaneverket

Pkt. 1-4 Plan og bygningsetaten er enig med forslagsstiller i at JBV's synspunkter vil være vurderingstema i den videre planprosessen og at det ikke er nødvendig å gjøre endringer i planprogrammet.

Pkt. 5 Plan- og bygningsetaten er enig med JBV at arealeffektivisering er viktig og har foreslått en ytterligere presisering av temaet i kap 6.1 og 7.3. utover det forslagsstiller foreslår. Plan- og bygningsetaten vil også foreslå at JBV's prosjekt vedrørende gjennomgang av og strategi for jernbanearealene, nevnes i kap 4.2.

Pkt. 6 Vedrørende kulturminneregistreringer vises det til uttalelse fra byantikvaren og vår kommentar.

Pkt. 7 Plan- og bygningsetaten mener det er viktig at det gjøres en grundig analyse av konsekvensene for godstransport på bane og vei. Etaten er for øvrig enig med JBV i at analysen må gis en fornuftig avgrensning, men mener det vil være vanskelig å fastsette en slik detaljert avgrensning i planprogrammet og anbefaler at programmet beholdes slik forslagsstiller foreslår.

3. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Pkt. 2 Plan- og bygningsetaten er enig med Fylkesmannen i at støy- og luftforurensning for boligområder og evt. andre sårbare områder mellom terminal og hovedveinettet må utredes og mener en formulering slik forslagstiller foreslår, dekker dette.

Pkt. 3 Plan- og bygningsetaten mener punktene 7.2 og 4.1 i planprogrammet sikrer at gjenåpning av Alna og en sammenhengende grønnstruktur, vurderes og ivaretas i konsekvensutredningen. Plan- og bygningsetaten vil for øvrig foreslå en noe nærmere utdyping av kap. 4.1 om overordnede planer, mål og strategier. Blant annet foreslås en nærmere utdyping av vedtaket av Helhetlig utviklingsplan (se forslag til planprogram).

Pkt. 4 Plan- og bygningsetaten viser til forslagstillers kommentar der det fremgår at Brann- og redningsetaten forslag til tema under risiko og sårbarhetsanalyser foreslås tatt inn i programmet.

Pkt. 5 Plan- og bygningsetaten mener forslagsstillers presisering i kap 6.2, Utbyggingspotensial, tilfredsstillende sikrer at forutsetningene om universell utforming er retningsgivende for ny bebyggelse.

4. Akershus fylkeskommune

Fylkeskommunens har ingen vesentlige kommentarer til planprogrammet.

5. Oslo kommune Byantikvaren

Plan- og bygningsetaten er enig i at Byantikvarens forslag til utdyping av punkt 7.3.1 tas med i programmet, slik forslagsstiller har gjort. Det er for øvrig gjort en liten presisering av 4. kulepunkt. "Konsekvensene mht. 0-alternativet ..." endres til "Konsekvensene i forhold til 0-alternativet...". Plan- og bygningsetaten mener, som Byantikvaren, at eksisterende grøntområder/kulturlandskaps-områder i den nordøstre del av planområdet (NRF-tomten) burde opprettholdes, men dette er, slik forslagsstiller skriver, er et tema som må vurderes i den videre reguleringsprosessen.

Statsbygg har ikke tatt med Byantikvarens forslag til utvidelse av kap 6.1 "Alnaelva og grøntstruktur". Plan- og bygningsetatens vurdering er at teamet kulturlandskap og gårdsanlegg hører hjemme i og er godt dekket i beskrivelsen av problemstillinger og utredningstema (kap 7) og at det ikke vil være riktig å detaljere kap. 6 som kun er et oppsett av hovedtema i planen.

6. Oslo kommune, Brann- og redningsetaten

Plan- og bygningsetaten er enig i at Brann- og redningsetatens forslag til utvidelse av temaet Risiko- og sårbarhetsanalyse, tas med i programmet, slik forslagsstiller har gjort.

7. Oslo kommune, Friluftsetaten Miljø- og planavdelingen

Pkt 1. Plan- og bygningsetaten er enig i den presisering som foreslås vedr. avgrensning mellom de to reguleringsplanene i kap. 3.1.

Pkt 2 og pkt 3. Plan- og bygningsetaten er enig i den foreslåtte utvidelsen av kap. 7.3.2.

Plan- og bygningsetaten er også enig med forslagsstiller i at NRF-tomten må vurderes i planprosessen og mener dette er tilfredsstillende klargjort i planprogrammet. Bevaring av Lindealleen og vurderinger av grøntkorridorer på tvers, vurderes også i det videre planarbeidet.

8. Oslo kommune Samferdselsetaten

Pkt. 1 Plan- og bygningsetaten er enig i at avkjørslene fra Strømsveien også bør være en del av konsekvensutredningen. I tillegg til forslagsstilleres justering av planprogrammet, foreslås en ny setning om at avkjørslene i fremtiden skal vurderes stengt for godstrafikk, slik Samferdselsetaten skriver.

Pkt. 2 Plan- og bygningsetaten er enig med forslagsstiller i at fjernvirkning, grøntpreg og reduksjon av støyforurensning er tilfredsstillende ivaretatt i planprogrammet.

9. Oslo kommune Bydel Alna

Pkt.1 Plan- og bygningsetaten er enig med forslagsstiller i at det i hovedsak er konsekvensene innenfor planområdet som skal vurderes, men det er også flere tema der det er viktig å vurderer konsekvensene av tiltaket for et større influensområde, slik bydelen peker på. PBE mener dette stort sett er ivaretatt i foreliggende planprogram, men foreslår at det i innledningen til kap. 7.3, presiseres at konsekvensene i forhold til trafikk, støy- og luftforurensning, bystruktur og ROS-analyser skal vurderes for et større influensområde, slik det er beskrevet under de enkelte utredningstema. Under kapittelet om ROS-analyser foreslås det presisert at temaene skal vurderes i forhold til relevant influensområde.

Pkt. 2 Plan- og bygningsetaten er enig med bydelen i at effektivisering av terminalen er et viktig tema og vil foreslå en presisering av temaet i kap 6.1 og 7.3. utover det forslagsstiller foreslår. Overskriften foreslås endret til arealeffektivisering og modernisering. Det foreslås en ny setning om at effektivisering og modernisering av terminalen skal vurderes i forhold til både arealbruk, organisering, driftformer og ny teknologi.

Pkt. 3 Plan- og bygningsetaten er enig i forslagsstilleres vurderinger. Utredningstemaet trafikk er tilfredsstillende dekket i forslag til planprogram. Direkte atkomst til terminalområdet fra E6 foreslås ikke som tema i aktuelle planarbeide. I tillegg til Helhetlig utviklingsplans vedtak vedrørende E6 lokk som forslagsstiller viser til, vil etaten også vise til vedtakspunkt 10 vedrørende utarbeiding av et framtidig tungtransportnett i Oslo. Planarbeidet skal koordineres mot planarbeidet på nedre Kalbakkvei og ta hensyn til fremtidige planer/løsninger.

Pkt 4 og 5 Plan- og bygningsetaten er enig med forslagsstiller i at disse punktene allerede er ivaretatt i planprogrammet.

10. Oslo kommune, Helse- og velferdsetaten

- Pkt. 1 Bruk av rundskriv T-1442 vedr. støvvurderinger og konsekvensene for miljøforhold i anleggsperioden, er tilfredsstillende ivaretatt i planprogrammet. Plan- og bygningsetaten foreslår at programmet suppleres med konsekvenser knyttet til vibrasjoner.
- Pkt. 3 Plan- og bygningsetaten foreslår at kap. 7.3.1 vedrørende luftforurensing suppleres med beregning av svevestøv. For å beregne korrekte konsentrasjoner av luftforurensing og vurdering av overskridelser av nasjonale mål, må målinger ved Samferdselsetatens målestasjon ved Vollaveien benyttes. Behovet for å utrede avbøtende tiltak for å redusere miljøbelastningene fra tungtrafikk til/fra terminalområdet, mener Plan- og bygningsetaten er tilfredsstillende ivaretatt i planprogrammets kap. 7.3.1.
- Pkt. 4 Plan- og bygningsetaten vurderer at temaet forurenset grunn er tilfredsstillende ivaretatt i kap 7.3.1.

11. Oslo og omland friluftsråd

- Pkt. 1 Plan- og bygningsetaten har ingen innvending mot en utvidelse av kap 6.1 slik Statsbygg har innarbeidet, etter forslag fra friluftsrådet. Plan- og bygningsetaten foreslår også at det tas med en setning om sikring av kvalitet slik Friluftsrådet foreslår. Etaten mener at det ikke er nødvendig med et eget punkt vedrørende konsekvenser for friområdenes kvalitet knyttet til bygge- og anleggstiltak. Dette er dekket i programmet. Behov for et evt miljøoppfølgingsprogram vil klargjøres i det videre plan- og utredningsarbeid?
- Pkt. 2 Plan- og bygningsetaten mener biologisk mangfold er tilfredsstillende beskrevet i kap. 7.3.2.
- Pkt. 3 Plan- og bygningsetaten er enig i forslagsstillers kommentar.

12. LO i Oslo

LO har ingen forslag til endringer av planprogrammet, men kommenterer behovet for dispensasjoner i forbindelse med oppgraderinger av anlegget deres.

13. Alnaelvas venner

Plan- og bygningsetaten er enig i den tilføyelse forslagsstiller har gjort i planprogrammet vedr. sidebekker, etter innspill fra Alnaelvas venner.

14. Furuset vel

- Pkt. 1-3 Plan- og bygningsetaten er enig med forslagsstiller i at dette er tilfredsstillende beskrevet i planprogrammet.
- Pkt 4 Plan- og bygningsetaten foreslår at det tas inn en setning under kap 6.2 "Utbyggingspotensial" og kap. 7.3.1 "Arealeffektivisering", om at det må redegjøres for utbyggingspotensialet i forhold til fremtidige arealbehov basert på forventet økning i godstransport.
- Pkt. 5 Både utredning av tungtransportnett og E6 lokk er vedtakspunkt knyttet til Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen.

15. Grodrudalen Miljøforum Samferdselsgruppe

- Pkt. 1 Det vil bli lagt vekt på åpenhet og medvirking i prosessen slik forslagsstiller redegjør for.
- Pkt. 2 Plan- og bygningsetaten er som Groruddalen miljøforum, opptatt av det gjennomføres en plan- og utredningsprosess der effektivisering av terminalområdet er et sentralt tema. Etaten foreslår derfor en utvidelse av planprogrammet slik det er redegjort for i kommentarene til Alna bydel, pkt 2 og Furuset Vel, pkt. 4. Plan- og bygningsetaten er også enig i at det for flere utredningstema må det ses på et større område enn bare planområdet, jfr. pkt 1 i vår kommentar til Alna bydel.
- Pkt. 3 Utredning av tungtransportnett og E6 lokk er vedtakspunkt knyttet til Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Plan- og bygningsetaten mener for øvrig ikke det vil være riktig å legge inn E6 lokk som en premiss i aktuelle planarbeid.

16. Alna næringsforening

Plan- og bygningsetaten mener trafikkutredningene det er redegjort for i planprogrammet er tilfredsstillende. Som kommentert over er utredning av tungtransportnett i Groruddalen et av vedtakspunktene knyttet til Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen.

17. Schenker Linjegods AS

Pkt. 1 Plan- og bygningsetaten har ingen innvendinger til at alternative muligheter og kostnader for høyspentlinjen tas inn i programmet.

Plan- og bygningsetaten mener for øvrig Schenker Linjegods` påpeking av behov for utvidelsesareal illustrerer behovet for at en grundig vurdering av hele terminalområdets potensial for effektivisering og en redegjørelse for transportørenes fremtid innenfor dagens terminalområde, slik både Furuset Vel og Groruddalen Miljøforum har bedt om. Plan- og bygningsetaten vil foreslå at det prosjekt JBV har under utarbeidelse vedrørende gjennomgang og strategi for jernbanearealene (jfr. uttalelse nr. 2), nevnes i planprogrammet under kap 4.2 og at det henvises til dette i kap. 6.2 "Utbyggingspotensial".

18. CargoNet AS

Plan- og bygningsetaten foreslår at reguleringsforslaget fra IN`BY nevnes i kap. 3.4.

Oppsummering

De viktigste utredningstemaene er knyttet til hvordan terminalen kan utbygges og moderniseres på en måte som underbygger vedtatte mål om effektivisering og miljøforbedringer i området. Konsekvenser for gjenåpning av Alna med grøntområder og turvei er et sentralt tema. Videre er konsekvensene for omkringliggende områder i forhold til trafikk-løsninger, tungtrafikk, støy- og luftforurensing viktige.

Forslag til program for planarbeidet

Plan- og bygningsetaten fastsetter følgende program for planarbeidet:

(start på neste side)

PROGRAM FOR PLANARBEIDET FOR TERMINALOMRÅDET PÅ ALNABRU

1. BAKGRUNN

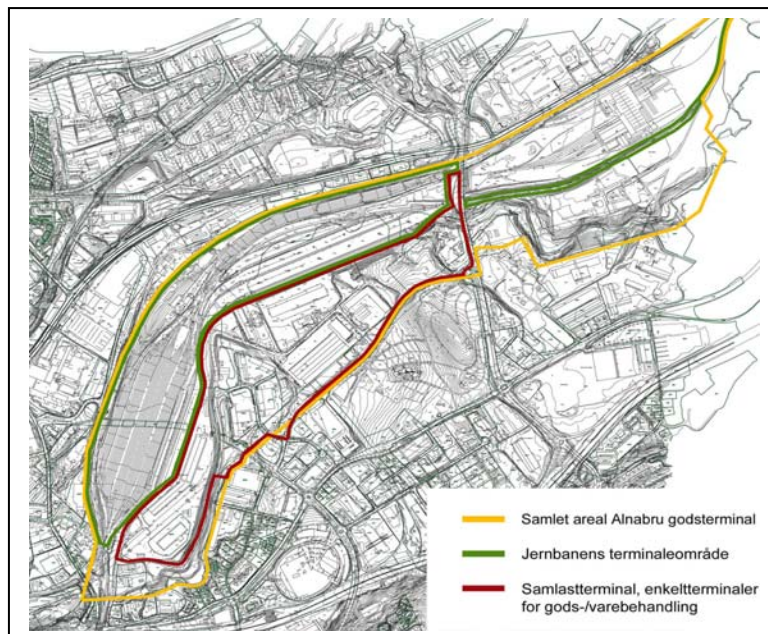


Fig. 1 Alnabru godsterminal

Alnabru godsterminal består av tre hovedområder:

- Samlet areal for Alnabru godsterminal
- Jernbanens terminalområde
- Samlastterminal, enkeltterminaler for gods-/varebehandling

Planområdet omfatter samlastterminalen, se fig.1. Denne består av enkeltterminaler for gods og varebehandling og har direkte kontakt med jernbaneterminalen. CargoNet AS har sitt administrasjonssenter her. De største enkeltterminalene er Posten Norge AS, Schenker Linjegods AS og Tollpost Globe AS som samlet har over 75% av det nasjonale markedet av gods som behandles på jernbane.

En eksplosiv vekst i godstransport de siste 5 år kombinert med overordnet mål om mer gods på bane, utløser behov for en utbyggings - og moderniseringsplan. Siden 1992 har Alnabru godsterminal hatt en kraftig vekst i antall behandlede containere; fra 100.000 årlig til nærmere 400.000 årlig i 2004. Overgang fra vognlast til kombitransport av containere/semitrailere er en nødvendig modernisering og effektivisering av jernbaneterminalen.

Jernbaneverket skal bygge ny containerterminal innenfor sitt terminalområde. Denne skal være ferdigstilt i 2008. Stortinget har gjennom Nasjonal transportplan 2006-15 avsatt midler til dette tiltaket. Disse byggetiltakene vil i seg selv ikke utløse krav om reguleringsplan.

Ifølge godsoperatørene har virksomhetene nå nådd sitt kapasitetstak og det foreligger flere enkeltplaner utvidelse, modernisering og effektivisering. Det er viktig for effektiv godshåndtering at de store godsoperatører er lokalisert nær jernbaneterminalen for derved å minske transporten på vei. Ut fra gjeldene plangrunnlag kreves reguleringsplan for ytterligere utbygging innenfor dette området.

2. MÅL OG HENSIKT

Det er et overordnet mål at Alnabru godsterminal skal være et nasjonalt logistikkenter og at andelen godstrafikk på bane skal økes. Det er et mål at terminalen skal moderniseres og effektiviseres. Det er også et overordnet mål at Groruddalen og terminalområdet skal utvikles med en sammenhengende grøntstruktur blant annet ved at Alnaelva skal gjenåpnes forbi terminalområdet.

Kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler, vedtatt av bystyret 11.06.97, krever vedtatt reguleringsplan før det kan bygges mer innen området for samlastterminalen. Byggetiltak innen området for jernbaneterminalen krever ikke reguleringsplan. Imidlertid vil adkomsten til jernbaneterminalen gå over samlastterminalen og adkomsten skal løses i foreliggende reguleringsprosess.

Hensikten med planarbeidet er å etablere tilstrekkelig plangrunnlag for gjennomføring av miljø- og utbyggingstiltak inklusive adkomst til ny containerterminal. Planen skal sikre nødvendig helhetlig utvikling i området. Reguleringsplanen må legge til rette for en fremtidsrettet utvikling og effektiv organisering av hele samlastområdet. Det er et mål at området skal fremstå med en klarere struktur, bedre adkomstforhold og tilgjengelighet samt et grønnere og ryddigere preg med en klar miljøprofil. De fysiske forholdene skal legges til rette for at bedriftene kan drive mer rasjonelt og effektivt, samtidig som lasting/lossing, selve godshåndteringen, skal skje på en effektiv og hensiktsmessig måte.

3. DAGENS SITUASJON OG UTBYGGINGSBEHOV

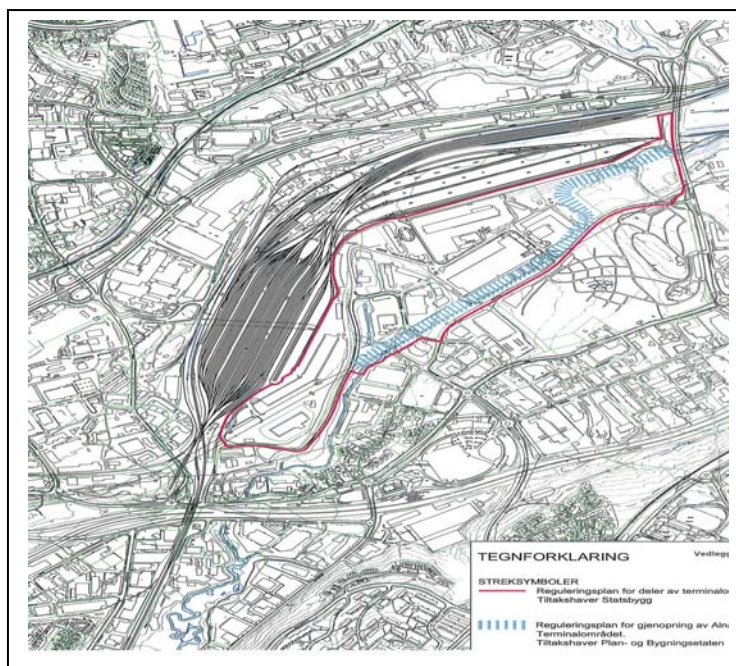


Fig. 2 Planområdet

3.1 Planområdets avgrensing

Planområdet er avgrenset til området hvor det kreves plan i henhold til KDP for Groruddalen. Arealet er avgrenset av Nedre Kalbakkvei i øst, Alfasetveien i sydøst, Alnaelva i syd og Jernbanens sporområde i nordvest. De aktuelle tiltak som ligger innenfor Jernbanens sporområde inngår ikke i planområdet. Det er imidlertid nødvendig å se de ulike tiltakene i sammenheng da hele dagens terminalområde, det vil si de

ulike enkelterminaler, inngår i en funksjonell enhet. Reguleringsplan for gjenåpning av Alnaelva vil inngå i eller berøre planområdet. Avgrensning mellom foreliggende reguleringsplan og reguleringsplan for åpning av Alnaelva vil bli endelig fastsatt under planprosessen.

3.2 Eiendomsforhold

Planområdet er til sammen ca. 520da og eies eller festes av:

NSB/ROM eiendomsutvikling AS	113 da (innen planområdet)
Posten Norge AS, totalt areal	163 da (inklusive NRF tomte)
Schenker Linjegods AS	113,5 da
Tollpost Globe AS	63 da
Oslo kommune	54,4 da
Volla Eiendom AS	10,8 da

ROM eiendomsutvikling as er et heleid datterselskap av NSB AS og ivaretar NSBs eierinteresser. Selskapet har som formål å utvikle NSBs eiendommer for å styrke det økonomiske grunnlaget for kjernevirksomheten i NSB. Det betyr at ROM har et viktig ansvar for å videreutvikle terminalvirksomheten, men har ikke driftsoppgaver i forbindelse med terminalen. ROM eiendomsutvikling as er den største grunneier innenfor området og eier/fester areal til godsoperatører.

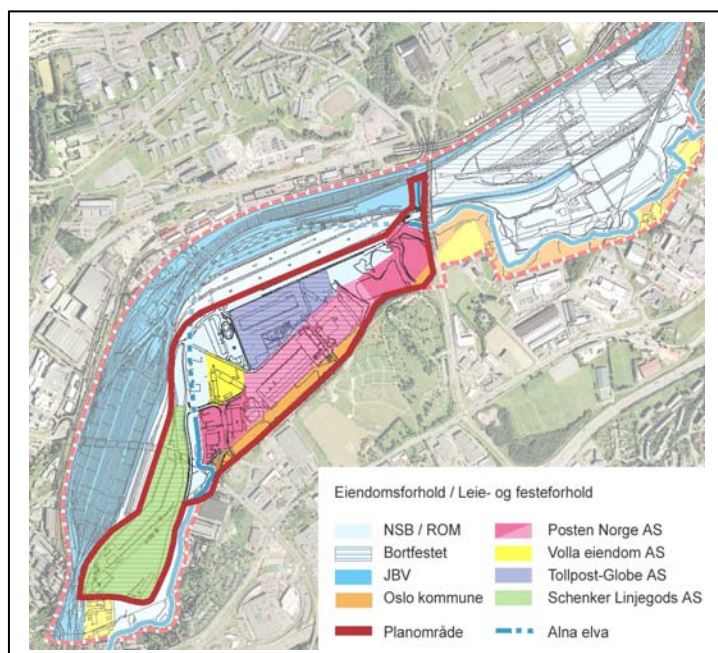


Fig 3 Eiendomsforhold

3.3 Beskrivelse av området

Arealbruk

Området består i hovedsak av etablert næringsvirksomhet knyttet til samlastfunksjonene utviklet fra 1960 og 1970 tallet. Bygningsmassen er lave terminalbygninger og administrasjonsbygg. En stor del er trafikkområde for adkomst og oppstilling av større kjøretøy. Høyspentledning går langs Alfasetveien og krysser vestre del av området. Området sett under ett mangler i dag en helhetlig disponering og fremstår uoversiktlig og rotete.

Landskap, topografi og grøntstruktur

Alnaelva med tilliggende grøntområdene langs elva er det viktigste landskapselementet som berører området. Øst for Nedre Kalbakkvei er elva åpen, men arealene er uryddige og mangler skjøtsel. Vest for Nedre Kalbakkvei er elva ført i kulvert. Elva er åpen langs Terminalveien i områdets søndre del.

NRF tomta er i dag ubebygd og utgjør en del av grøntstrukturen i området. Den er ikke ryddet og opparbeidet. Området har utfordrende topografi med høydeforskjeller.

Omgivelser

Omgivelsene til området er preget av næringsvirksomhet og av viktige hovedveier som Rv163/Østre Aker vei og E6. Boligområdet Tittutgrenda med ca. 100 eiendommer grenser inntil Alnaelva i sydvestre del av området. Langs Alfasetveien ligger Alfaset gravlund.

3.4 Alnabru godsterminal

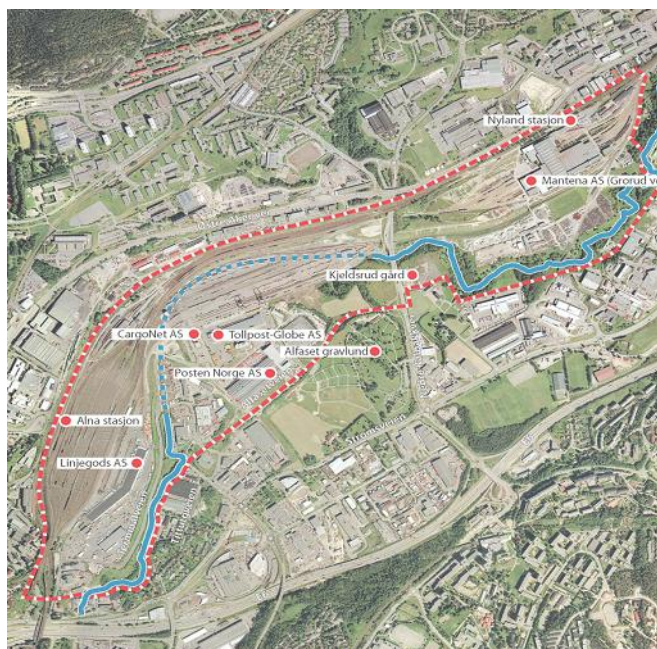


Fig 4 . Hele terminalområdet med alle funksjoner

Generelt om terminalfunksjonene.

Alnabru godsterminal er ryggraden i gods på jernbane i Norge. Jernbanenettet i Norge er stjerneformet med Oslo som sentrum og Alnabru som et sentralt ”sorteringssted” for godset. Alle sporforbindelser til hele landet og til/fra grenseoverskridende trafikk går via Alnabru. Samvirket mellom Oslo havn og Alnabru er i dag en viktig forutsetning. I 1960- og 70- årene ble containere innført, først for oversjøiske transporter. Det ble derfor etablert en mindre containerterminal på Alnabru i tillegg til skiftestasjonsområdet for tradisjonell vognlast. Containertrafikken steg raskt og i 1990 ble en ny containerterminal på Alnabru nord åpnet. Samtidig ble det bygget samlastterminaler for store transportører på Alnabru. Den første var Linjegods, siden Tollpost Globe og deretter flyttet Postens pakkevirksomhet sin terminaldrift fra Oslo sentrum til Alnabru. Det ble etablert kort avstand mellom jernbanens containerterminal og samlastterminalen. Samhørigheten med de store samlasterne er avgjørende for virksomheten.

Tidligere hadde jernbanen betydelig godsvirksomhet på og ved Oslo S, på Loenga, på Filipstad og på Grefsen. Denne virksomheten er i løpet av det siste tiåret flyttet til Alnabru.

Jernbaneterminalen er bygget opp rundt anleggene for de to hovedtypene godstransport på bane; containerlast, kombitransport og vognlast. Containerterminalen består i dag av kranspor med to kraner og lastegater. I lastegatene løftes containerne av jernbanevognene for viderebehandling i en av samlastterminalene på området eller for å sendes hel eller ubehandlet videre til bestemmelsesstedet. Anlegget for vognlast består av 5 sporgrupper med en rekke spor i hver, og har vært knyttet til tradisjonell sammenstilling og omrokkering av enkeltvogner til ulike bestemmelsessteder.

Innenfor Alnabru godsterminal er det i dag ca. 2.000 arbeidsplasser. Av dette er ca. 600 sjåførere som i stor grad leies inn av transportørene.

Jernbaneverket eier Alnabru skiftestasjon, en lastegate på CargoNets containerterminal samt sporforbindelsen mot Hovedbanen (Grorudsporet). Jernbaneverket har på vegne av staten ansvar for at terminalen fungerer for alle aktuelle operatører. Jernbanens virksomhet på Alnabru omfatter ca. 30 årsverk.

Fornyning av containerterminalen.

Fornyning og modernisering av containerterminalen, dvs. del av jernbaneterminalen, inngår i Nasjonal transportplan 2006-2015. Containerterminalen forutsettes utvidet gjennom ombygging av deler av skiftestasjonen. Prosjektet har et foreløpig kostnadsoverslag på ca 200 mill. kr. Jernbaneverket arbeider først og fremst med omdisponering av tre sporgrupper på skiftestasjonen til containerterminal som grunnlag for styrking av godstransport på jernbane og effektivisering av hele terminalfunksjonen. Ombygging av deler av skiftestasjon til containerterminal krever ny atkomst. Jernbanen skal bygge ny hovedport, kontrollstasjon og adkomstsone med oppstillingsplasser innenfor planområdet, mens selve terminalen ligger utenfor planområdet. Jernbaneverket arbeider i tillegg med å utrede og avklare situasjonen på Alnabru i et langsiktig perspektiv.

Grunneiere / leietakere innenfor planområdet.

Innenfor terminalen for samlastere er det følgende hovedaktører:

CargoNet AS – er et deleid datterselskap av NSB AS. Selskapet driver med kombinerte transporter i Skandinavia. CargoNet AS er underleverandør til transportselskap, speditører, rederier, logistikkelskap og andre jernbaneselskap. Terminalen på Alnabru er konsernets største, og samtidig den største samlastterminalen i Nord-Europa regnet i volum. Det er direkte sporforbindelse m/driftsopplegg til Oslo havn. CargoNet AS har egen driftsavdeling på Grorud verksted. CargoNet AS har ca. 150 årsverk knyttet til Alnabru. CargoNet v/IN'BY fremmet i 2003 reguleringsforslag for forlengelse av sporgruppe 4, som er stoppet i påvente av en helhetlig reguleringsplan.

Tollpost Globe AS driver et landsdekkende distribusjonsnett for pakker og stykkgoods med hovedkontor på Alnabru. Terminalen er knutepunktet i selskapets infrastruktur i Norge. Daglig lastes 120 og losses 150 containere til og fra andre avdelinger i Norge. Over 4000 sendinger distribueres lokalt daglig. På årsbasis sorteres 8,2 millioner kolli i terminalen. Ca 60 % utgående last går med jernbane, 85% av tonnkm. Alnabru er lokalterminal for Stor-Oslo (Oslo og Akershus samt deler av Østfold, Oppland og Buskerud). Terminalen er også mellomlager mellom steder i Norge som ikke har mengder nok til direkte trafikk. En del av trailertrafikken fra kontinentet kommer inn til Oslo havn med ferjene. Det er eget containerverksted for vedlikehold, reparasjon og vask. Det er ca. 400 årsverk knyttet til virksomheten på Alnabru. I tillegg kommer 100 sjåførere.

Tollpost Globe AS har i dag et terminalbygg 10.800m², et kontorbygg på 4000m² og et servicebygg på 1000m² til vask og vedlikehold. Tollpost har meldt behov for tilbygg på 4000m² og forutsetter servicebygget revet. Utbyggingen skal erstatte virksomhet som i dag er spredt i leide lokaler flere steder i Stor-Oslo i tillegg til å ta imot øking i volum. Det er et behov for å avklare videre utbyggingspotensial for eiendommen.

Posten Norge AS har sitt godssenter liggende i direkte tilknytning til jernbaneterminalen og er Postens største pakketerminal. Godssenteret håndterer pakker til og fra kunder i Oslo og Akershus, og er også lagringsområde mellom øvrige terminaler. Daglig sorteres ca 100.000 pakker. Ca 50 % av avgående containere sendes med jernbane, noe som utgjør ca 85 TEU pr dag. Det er ca 700 årsverk knyttet til terminalen.

Posten Norge har kjøpt NRF tomte av Oslo kommune til næringsformål, og har kjøpsopsjon på Nettlast-eiendommen. NorCargo Holding AS, 100% eid av Posten Norge AS, ønsker å etablere godsterminal og kjøleterminal sammen med administrasjonsbygg innenfor dette området. Terminalene vil sysselsette ca. 550 årsverk. Denne virksomheten sender ut ca. 220 – 250 TEU hver dag med jernbane, noe som gjør Posten/Nor-Cargo samlet til den største brukeren av jernbanetransport for fremføring i Norge.

Schenker Linjegods AS er en kollektiv varetransportør med et landsdekkende rutenett som er knyttet opp til internasjonale terminaler og ruter gjennom eierselskapet Schenker. Alnabru er hovedsenter for hele landet, det viktigste og største knutepunkt og eneste intermodale terminal samlokalisert med øvrige aktører. Schenker Linjegods terminal omfatter transport- og logistikk-løsninger, grensekryssende transport i samarbeid med Schenker og i egen regi. Hele Norge samt en betydelig import/eksport utgjør kundegrunnelaget for virksomheten på Alnabru. Årlig behandles 530 000 tonn av totalt 1 830 000 tonn for selskapet. Fra Alnabru betjenes hele Norge og trafikk til og fra utlandet. 50-60% av mengden sendt ut fra Oslo går på jernbane. Virksomheten på Alnabru er avhengig av Oslo havn for videre distribusjon av importvarer til resten av Norge.

Det er knyttet 500 årsverk til virksomheten på Alnabru. I tillegg kommer 500 sjåførere som er underleverandører. Etter en vekst på ca 35% de siste 5 år er terminalens kapasitet fullt utnyttet, og der er behov for utvidelse av terminalen for å møte fremtidig vekst. Selskapet har sendt til godkjenning to utbyggingsaker som ligger til behandling i Plan- og bygningsetaten. Det gjelder utbygging av 400m² som erstatning for midlertidige telt og utelagring av gods for Schenker Linjegods, samt 1.225 m² lagertelt for Schenker AS.

Volla Eiendom AS ved Veøy AS, er et transportselskap som har oppdrag blant annet for Linjegods. Det foreligger ikke konkrete utbyggingsplaner pr. i dag, men eierne ønsker å få fastlagt utbyggingspotensial for sin tomt.

3.5 Felles serviceanlegg

Aktørene ved terminalområdet for samlastere har lenge hatt behov for å få dekket ulike former for servicefunksjoner knyttet til driften. Dette er alt fra tilgjengelighet til toaletter for sjåførere til service og vedlikehold på ulike containertyper. For å begrense unødvendig transport er det hensiktsmessig med nærhet til terminalen. Næringsforeningen har satt i gang et arbeid med å analysere funksjonskrav og arealbehov for dette tema. Ulike former for samarbeid med speditørene og evt. behov for ekstern drift av anlegg skal også vurderes. Resultatet av arbeidet forutsettes integrert i planarbeidet.

3.6 Veisystem og adkomstforhold

Alnabru godsterminal har sin adkomst fra Nedre Kalbakkvei via Alfasetveien. Schenker Linjegods AS har sin midlertidige adkomst fra syd, via Terminalveien. Statens vegvesen planlegger utvidelse av Nedre

Kalbakkvei fra Strømsveien til Alfasetveien inkludert ombygging av kryss med Alfasetveien. Samtidig har Statens vegvesen gjennomført et mulighetsstudie for Alnabru område i forhold til alternative adkomstløsninger.

4. GJELDENE PLANER OG FØRINGER FOR OMRÅDET

4.1 Overordnede planer, mål og strategier

Nasjonale mål og vedtak

Det er et overordnet nasjonalt miljømål å øke andel godstransport på bane. I Nasjonal transportplan 2006-2015 er det satt fokus på Oslo og Akershus sin betydning som nasjonalt knutepunkt for godstransport. Alnabru godsterminal og Oslo havn utgjør i samspill de to viktigste terminalene i regionen og er viktige for det totale sjø- og jernbanetransporttilbudet. Det foreslås investeringsbeløp i planperioden til ombygging og modernisering av en del av Alnabru godsterminal. Tiltaket er en tilpassing til strukturendringer i godstransportmarkedet for jernbane. Også Oslo havn skal bygges om ved at containervirksomhet samles på Sjursøya.

I St.prp.nr 1 2005 – 2006, er det uttalt at bygging av ny containerterminal på Alnabru planlegges gjennomført i løpet av perioden 2007-2008. Prosjektet har et foreløpig kostnadsbilde på ca 200 mill. kr eksklusive kraner.

Kommuneplan 2004, vedtatt av bystyret 26.05.04

I bystyrets vedtak vedrørende planmessig oppfølging av arealbruksstrategien heter det:

”I Groruddalen utvikles områdene vest for Hovedbanen i henhold til forestående kommunedelplanvedtak for Økernområdet. Alnabru opprettholdes i planperioden (2020) som nasjonalt og regionalt omlastingssenter. Mulighetene for alternativ arealbruk etter 2020 vurderes nærmere. Følgende betingelser legges til grunn for en opprettholdelse av terminalfunksjonene i planperioden:

Terminalvirksomheten skal kunne moderniseres og effektiviseres innenfor det som er dagens terminalområde.

Terminalområdet må gis et langt sterkere grøntpreg.

Staten må bidra til at Alna kan gjenåpnes og gjøres tilgjengelig for gående og syklende også gjennom terminalområdet.

Gjeldende plangrunnlag for området - KDP for Groruddalens sentrale deler, vedtatt av bystyret 11.06.97

I planen er det fastsatt reguleringsplankrav for deler av de mest sentrale områdene i dalbunnen, merket som X-områder på plankartet. Søknader om tillatelser etter §§ 63, 84 eller 93 og som ligger innenfor områder markert som X-områder på plankartet kan bare behandles med grunnlag i en samlet reguleringsplan for hele området.

Miljøsonesamarbeidet mellom staten og Oslo kommune, ”Bedre miljø i Groruddalen – planer og hovedstrategier – Miljøsoner med 4 innsatsområder”, rapport datert april 2003

Her er ”Alna-elva og Terminalområdet” (innsatsområde 3) beskrevet som ett av fire (senere fem) konkrete innsatsområder. De sentrale tema i miljøsonearbeidet er:

- Gjenåpning av Alnaelva langs terminalområdet og reetablering av sammenhengende grønnstruktur.
- Tilrettelegging for gående og syklende, blant annet på tvers av terminalområdet, inkl bedre forbindelse til Alna stasjon og Alnaelva.
- Bedre avvikling av tungtrafikken.
- Tiltaksplan for rensing av forurenset grunn.

- Estetisk opprydding i terminalområdet randsoner og langs innfartsårene med tog og bil til Oslo.
 - Jernbanelandskapsrom som ivaretar behov for luftutskifting og gir lys til omgivelsene må kultiveres og forsterkes. Randsonene må strammes opp og gis en form og struktur som gjør det attraktivt og ferdes i området.
- Følge opp en ide om kompetansesenter for logistikk og godsbehandling.

Rapporten Miljøsoner Groruddalen – Innsatsområde 3: Alnelva og terminalområdet, utarbeidet av Statsbygg, jan 05, i samarbeid med lokale aktører innenfor transportnæringen

Rapporten er utarbeidet av Statsbygg, Jernbaneverket, Statens vegvesen i samarbeid med lokale aktører. Rapporten angir forslag til miljøtiltak på kort og mellomlang sikt, innenfor innsatsområde 3 som oppfølging av samarbeidsrapporten ” Bedre miljø i Groruddalen”. Hensikten med rapporten er gjennom modernisering og utbygging, bidra til et miljøløft som kan gi terminal og tilliggende transportbedrifter en miljøprofil og bidra til å forbedre lokalmiljøet.

Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen

Planen ble behandlet av bystyret den 21.06.2006. Visjonen samt mål, strategier og tiltak definert gjennom bystyrets behandling skal legges til grunn for Groruddalssatsingen mot 2030.

Planens visjon er at Groruddalen i 2030 være et fyrtårn for bærekraftig arealbruk og miljøvennlig transportutvikling i Oslo og Osloregionen. Planen har følgende hovedmål:

- Groruddalen skal inngå som en integrert del av byregionen på en måte som sikrer en bærekraftig areal- og transportutvikling
- Groruddalen skal gis en synlig miljøoppustning til en standard i henhold til gjeldende nasjonale normer og retningslinjer. Miljøtilstanden skal være bedre enn eller tilsvarende gjennomsnittet i Oslo by for øvrig
- Bo- og arbeidsforholdene i Groruddalen skal bedres og attraktiviteten for beboerne og andre brukere av dalen skal forbedres gjennom en bærekraftig kulturell, sosial, økonomisk og økologisk byutvikling

Følgende delmål er særlig relevante for aktuelle planarbeid

- **Styrket blågrønn struktur:** En blågrønn struktur skal binde området sammen visuelt og funksjonelt og sikre turveinnett, rekreasjonsområder, biologisk mangfold og forbedret lokalklima
- **Velfungerende næringsliv:** Næringslivet skal sikres en forutsigbar næringspolitikk med klare rammer for arealbruk og med et velfungerende transportsystem tilpasset næringsutviklingen i dalbunnen og nødvendige nærmiljøfunksjoner i dalsiden
- **Ryddig og vakker:** All virksomhet skal ha høy standard på uterom og anlegg og bidra til ryddighet, åpenhet, tilgjengelighet og høy estetisk standard. Dette gjelder også for logistikk- og terminalvirksomhetene
- **Miljøvennlig trafikkavvikling:** Arealbruk og transport på vei og bane samordnes for å oppnå en bedre utnyttelse av infrastrukturen, dempe fremtidig vekst i biltrafikken og bidra til en mer miljøvennlig trafikkavvikling som reduserer støy- og luftforurensingen og skjermer eksisterende bebygde områder samt nye bolig- og næringsområder

Hovedstrategiene som er beskrevet i Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen er:

- Styrking av den blå-grønne strukturen.
- Ombygging av veisystemet og styrking av kollektivtilbudet.
- Effektivisering av arealbruk gjennom foredling, fortetting og transformasjon.
- Styrking av kulturminnevernet og kulturaktivitetstilbudet.

I sitt planvedtak ba bystyret byrådet igangsette reguleringsarbeid for grønnstrukturen og turveinettet i tråd med strategisk grønnstrukturplan og om at det særskilt ses på løsninger for å få et sammenhengende nett

gjennom terminalområdet. Bystyret forutsatte også at sykkelveitraseen gjennom Alnaparken forlenges gjennom terminalområdet slik at det blir en sammenhengende trase helt ned til Bryn.

Strategisk grønnstrukturplan

Strategisk grønnstrukturplan ble utarbeidet av Friluftsetaten i 2003 som ett av de 7 fordypningsprosjekter i utviklingsplanen for Groruddalen. Et hovedmål i planen er å reetablere Alna og et bredt belte langs vassdraget. I denne planleggingen er det viktig å ta vare på det rike biologiske mangfold langs Alna. I planen er NRF tomte foreslått som nytt friområde og et viktig knutepunkt for kryssing av turveien langs Nedre Kallbakkvei på tvers av dalen og turveien langs Alna.

Bystyret har bedt byrådet igangsette reguleringsarbeid for grønnstrukturen og turveinettet i tråd med strategisk grønnstrukturplan.

4.2 Pågående plan- og utredningsarbeid som er utført med bakgrunn i overordnede mål og strategier

Forprosjekt for åpning av Alna

Vann- og avløpsetaten har utarbeidet et idekonsept for gjenåpning av Alna fra Nedre Kalbakkvei gjennom terminalområdet og fram til området ved Arvesetveien hvor Alna renner videre åpent i dagen. Idekonseptet har så langt en grov kostnadsramme på ca 60 mill. kr.

Prosjektet vil i hovedsak legge beslag på kommunal tomtegrunn, men vil også berøre terminalområdets areal blant annet areal forvaltet av ROM eiendomsutvikling AS og Posten Norge.

Kartlegging og vurdering av forurenset grunn.

Planområdet ligger i et område der det generelt har vært mye potensielt forurensende virksomhet og trafikk. I henhold til Oslo kommune, Helse- og velferdsetaten og SFT, er det registrert flere lokaliteter med forurenset grunn innenfor planområdet, jf fig.5.

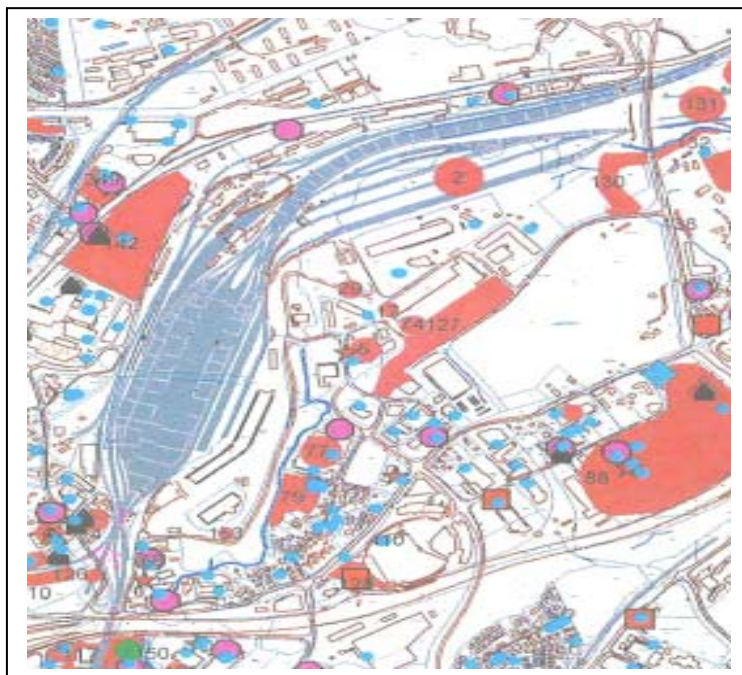


Fig. 5 Lokaliteter med forurenset grunn

Det er også registrert flere tankanlegg som kan representere en forurensningsfare i området. For de største lokalitetene er det gjennomført miljøtekniske grunnundersøkelser etter pålegg og avløpsetat. Sammenstilling av eksisterende kartlegginger utføres av Statsbygg.

Strategi for jernbanearealene på Alnabru

Jernbaneverket har et prosjekt under utarbeidelse som omfatter en gjennomgang av og strategi for jernbanearealene på Alnabru.

5. PLANARBEID UNDER OPPSTARTING

5.1 Kommunedelplan for Alna Miljøpark

På oppdrag fra Byrådsavdelingen for byutvikling har Plan- og bygningsetaten utarbeidet et forslag til oppstartsnotat som legges til grunn for planarbeidet. Plan- og bygningsetaten har ansvar for planarbeidet sammen med Friluftsetaten og Vann- og avløpsetaten. Planen skal utarbeides i samarbeid med andre berørte etater, statlige instanser, grunneiere og relevante interessegrupper. Aktuelle reguleringsplan for gjenåpning av Alna vil inngå som en delstrekning innenfor kommunedelplanen.

6. FORSLAG TIL PLAN

I tråd med strateginotat av 19.01.03 foreslås at planforslaget inneholder følgende hovedtema:

6.1 Miljøtiltak

Alnaelva og grønstruktur

Reguleringsplan for del av terminalområdet og Oslo kommunes reguleringsplan for gjenåpning av Alna skal samordnes. Planene skal være grunnlag for gjennomføring av en blå-grønn struktur. Bygge- og anleggstiltak skal legges til rette for at det fysiske elveløp med tilhørende elvelandskap og grøntanlegg, skal kunne gjennomføres. Det skal legges stor vekt på å sikre Alnas og grøntområdenes kvalitet.

Kvalitet på grøntområder

Det skal utarbeides kvalitetskriterier for grøntstrukturen, turveier, friområder og Alnaelva. Det skal legges stor vekt på å sikre hensiktsmessig lokalisering og kvalitet på arealer til friluftformål og biologisk mangfold.

Turveiforbindelser

Det skal legges til rette for sammenhengende turveiforbindelser langs Alnaelva og med tilknytting til hovedturveinettet.

Skjerming i forhold til naboskap og nærmiljø

Planen skal vise skjermingstiltak i forhold til boligbebyggelse og andre sårbare områder. Dette gjelder både visuell skjerming og støyskjerming.

Tiltak for rensing av grunn og massehåndtering

Planen må redegjøre for nødvendige tiltak i forbindelse med forurensing i grunnen og massehåndtering.

6.2 Bystruktur og estetikk

Det skal lages et helhetlig arkitektonisk hovedgrep for området, der terminalen på en god måte inngår i bystrukturen. Det skal legges vekt på estetikk og kvalitet i bygninger og uterom.

6.3 Arealbruk

Planen må redegjøre for arealdisponering og strukturering av terminalområdet ut fra en arealeffektivisering og en modernisering av et samlet terminal- og logistikkområde.

Utbyggingspotensiale

Aktuelle byggetiltak skal sammenstilles. Utbyggingspotensialet for den enkelte tomt og for hele området samlet, skal fastlegges. Det skal søkes et helhetlig arkitektonisk hovedgrep for området der det legges vekt på estetikk og kvalitet i bygninger, uterom og bystruktur.

Prinsippet om universell utforming bør være retningsgivende for utforming av ny bebyggelse.

Arealeffektivisering og modernisering

De enkelte bedrifter må ha en hensiktsmessig lokalisering og utbygging i forhold til den funksjon som skal utføres. Det må etableres en struktur som gjør at den interne logistikken fungerer mest mulig optimalt. Det skal redegjøres for hvordan løsningene av vare- og godshåndteringen bidrar til en økt godsmengde og økt effektivisering terminalområdet.

Effektivisering og modernisering av terminalen skal også vurderes i forhold til organisering, driftformer og ny teknologi.

Felles serviceanlegg for brukerne skal innpasses i planforslaget.

Høgspenlinje

Planen skal redegjøre for mulighet og kostnader ved å bygge om eller grave ned høgspenlinja gjennom området.

Utomhusareal

Det skal stilles krav til behandling, opprydding og bruk av utomhusarealene.

6.4 Trafikkløsninger

Dagens veinett, kjøremønster og trafikknivå til og fra området skal beskrives.

Likeledes skal fremtidig veinett, kjøremønster og trafikkvolum beskrives. Det skal legges til rette for tilstrekkelig standard for adkomst fra Nedre Kalbakkvei. Det skal gis mulighet for alternativ fremtidig tilknytningspunkt for forbindelse til E-6.

Det skal vises forslag til internt veinett og adkomstløsninger til de ulike virksomheter, også adkomst og hovedport for Jernbanens containerterminal, både ny og eksisterende. Det skal redegjøres for parkering og oppstilling for trailere og andre kjøretøy.

Det skal redegjøres for tilgjengelighet til kollektivtrafikk.

Gang- /sykkelveiforbindelser skal vises i henhold til overordnet gang sykkelveiplan og føringer gitt i andre overordnede planer, blant annet i Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen.

7. PROBLEMSTILLINGER OG UTREDNINGSTEMA FOR PLANARBEIDET

Med bakgrunn i Stortingets vedtak om bygging av containerterminal, kommunale rammer og intensjoner, samt behovet for planavklaringer som skal sikre viktige miljømål og gjøre området for samlasterterminal ”byggeklart”, foreslås følgende utredningstema:

7.1 Null-alternativ og andre alternativ som skal vurderes

Konsekvensene av tiltaket måles i forhold til premissene gitt i strateginotat av 19.01.06. Det skal redegjøres for et null-alternativ og for et hovedalternativ.

For null-alternativet skal bygging av ny containerterminal for Jernbaneverket med ny hovedport og adkomst gjennom planområdet inngå som en premiss. Null-alternativet defineres for øvrig med nåværende funksjoner, bygningsmasse og manglende miljøtiltak.

Hovedalternativet skal vise utbygging av området med miljøtiltak og adkomstveier. Her skal det redegjøres spesielt for hvordan fysiske løsninger og hvordan godshåndteringen bidrar til å effektivisere terminalfunksjonene totalt sett. Varianter innenfor hovedalternativet skal drøftes, spesielt gjelder dette bruk av tomt som i dag er ubebygd.

Adkomst til planområdet skal fortrinnsvis være fra Nedre Kalbakkvei, men andre adkomstmuligheter vurderes også som for eksempel forlengelse av Alfasetveien til Brobekkveien.

7.2 Konsekvenser i forhold til overordnede vedtak, strategier og mål

Det skal gis en redegjørelse for forholdet til statlige vedtak og retningslinjer, kommunale vedtak, fylkeskommunale og andre regionale planer og mål som er relevante i forhold til planforslaget. Det skal videre redegjøres for forholdet til relevante miljømål fastsatt gjennom nasjonale mål og retningslinjer.

7.3 Beskrivelse av virkningene av planen / tiltaket

Konsekvensene skal beskrives i forhold til miljø, naturressurser og samfunn. Konsekvensene vurderes både for anleggsfase og driftsfase.

7.3.1 Konsekvenser for miljø

Det tas utgangspunkt i forslag til miljøforbedring i Rapport av jan. 05 og i samordning med reguleringsplan for åpning av Alnaelva forbi terminalområdet.

Utgraving, massehåndtering og forurenset grunn

Problemstillinger knyttet til forurenset grunn

Forurenset grunn reiser problemstillinger både i forhold til planlagt arealbruk og til spredning til resipienten Alna. For vurdering av arealbruk kan beregningsverktøy utviklet av SFT (SFT 99:01) benyttes. For vurdering av spredning til Alna må utlekking fra de forurensede områdene beregnes og sammenstilles med omforente vannkvalitetskrav for Alna. Omlegging av Alna vil kunne påvirke spredningsforholdene. Problemstillinger knyttet til vannkvalitetens kriterier, påvirkning fra forurensende områder og avbøtende tiltak, samordnes med reguleringsplan for gjenåpning av Alnaelva.

Utredninger knyttet til forurenset grunn

Det må foretas en gjennomgang av eksisterende databaser (Oslo kommune HEV og SFT) for å avgjøre hvorvidt gjennomførte undersøkelser er tilstrekkelige. Det antas at disse er tilstrekkelig detaljerte. Det legges derfor ikke opp til nye undersøkelser i utredningsfasen.

Næringsområde med grøntområder.

Det utarbeides steds spesifikke kriterier for innhold av forurensinger for de respektive områder med planlagt arealbruk. Masser som overskrider kriterier må i utgangspunktet fraktes til eksternt deponi, men mulighet for lokal omdisponering vil bli utredet i en plan for samlet massehåndtering for området.

Luftforurensing og støy

Generelt

Hovedkilden til støy er industri, trafikk (mye tungtrafikk) og jernbane. For luftforurensning er det hovedsaklig vegtrafikk som forårsaker de største konsentrasjonene. Vegtrafikk som får konsekvenser for boligområder mellom terminalområdet og hovedveinettet utredes i forhold til støy og luftforurensing og avbøtende tiltak beskrives.

Støy

Ved planlegging av nye veger og vurdering av støy skal Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, legges til grunn. Retningslinjen skal også legges til grunn ved gjennomføring av avbøtende tiltak.

Retningslinjene skal videre legges til grunn for vesentlige endringer av eksisterende anlegg eller endring av virksomhet som øker støyen med mer enn 3dB. Avvik kan vurderes for eksisterende anlegg avhengig av kost/nytte vurderinger.

Støyberegningene skal redegjøre for følgene for boligområder og andre sårbare områder. Tiltak for å bringe støynivået utendørs og innendørs ned til anbefalte verdier skal beskrives.

Vibrasjoner

Det skal vurderes konsekvenser knyttet til vibrasjoner.

Luftforurensning

Ved planlegging av nye tiltak foreslås en vurdering mot nasjonale mål for luftforurensning. Det skal beskrives hvilke tiltak som kan iverksettes der luftforurensningsnivåene vil overstige de nasjonale målene.

Tilgjengelige verktøy for beregninger er "Vluft og AirQuis". I forhold til størrelsen på dette prosjektet (befolkningseksposering) vurderes det som tilfredsstillende å gjennomføre beregningene med VLUFT. Det foreslås gjennomført beregninger av regional luftforurensning (NO_x), svevestøv og global luftforurensning (CO₂). For å beregne korrekte konsentrasjonsnivåer og vurdere overskridelser av nasjonale mål, må målinger ved Samferdselsetatens målestasjon ved Vollaveien benyttes.

Vurdering gjøres av luftforurensing fra veitrafikk som konsekvenser av plan i forhold til dagens situasjon.

Bystruktur- og estetikk

Tiltaket beskrives i forhold til ” bystruktur”, gatestruktur, estetikk, kvalitet i bygninger og uterom. Konsekvenser vedr. barriervirkning, fjernvirkning, signaleffekt, bystruktur, urbane rom, viktige kontekster, tilgjengelige aktiviteter for allmennheten skal beskrives.

Arealeffektivisering og modernisering

Arealbesparende tiltak må vurderes slik som sambruk av parkering, etablering av felles support- og servicefunksjoner. Rasjonell bruk av arealer som bidrar til håndtering av en økt godsmengde beskrives. Effektivisering og modernisering av terminalen skal også vurderes i forhold til organisering, driftsformer og ny teknologi.

Kulturminneregistreringer

Det må gjennomføres kulturminneregistreringer dersom ikke området tidligere er registrert, jfr. Kulturminneloven. Innen planområdet skal følgende kartlegges:

- automatisk fredete kulturminner
- nyere tids kulturminner
- kulturlandskap, inklusivt gammel beitemark
- Konsekvensene mht. 0-alternativet skal utdypes. Betydningen i forhold til kulturminnene skal også beskrives

7.3.2 Konsekvensen for naturressurser

Konsekvensene av de aktuelle tiltak for elveløp med sidebekker innenfor planområdet, bestående vegetasjon, registrerte naturtyper i kommunens naturdatabaser og biologisk mangfold skal beskrives. Problematiske plantearter skal kartlegges for å unngå ukontrollert spredning av frø og plantedeler i jordmasser. Videre skal det vurderes konsekvenser for fremtidig vannkvalitet.

7.3.3 Konsekvenser for samfunn

Konsekvenser av godstansport på jernbane

Effekten av samlokalisering av de ulike terminalfunksjoner vurderes, likeledes utbygging og samling av den enkelte terminalfunksjon til Alnabru. Det gjøres en vurdering av økt godsmengde på bane i hovedalternativet i forhold til null- alternativet.

Konsekvenser av godstransport på veinettet

Det gjøres en vurdering av transportmengder på vei i hovedalternativet i forhold til null- alternativet. Det gjelder transportmengder på vei ved en samlokalisering og utvidelse av den enkelte terminal i forhold til en mellomtransport på vei.

Utredning trafikk

Dagens situasjon

Dagens vegnett og kjøremønster beskrives.

I regi av Statens vegvesen er det utført en trafikkanalyse for strekningen Rv191 Nedre Kalbakkvei på strekningen Alfasetveien til kryss med E6. I dette arbeidet er det blant annet utført kapasitetsberegninger av kryssene for morgen- og ettermiddagsrush. Dagens avviklingsforhold på hovedvegnettet kan delvis beskrives med bakgrunn i denne analysen.

Dagens trafikknivå til/fra planområdet beskrives, med trafikkvariasjon over uke, døgn og andel tungtrafikk. Totaltrafikk og trafikkvariasjoner beskrives for hver av dagens tre adkomster og samlet.

Som et supplement foreslås en mer kvalitativ beskrivelse av trafikken til/fra området, med en nærmere beskrivelse av følgende forhold:

- Type gods (og størrelse på kjøretøy)
- Grov retningsfordeling ut fra området fordelt på målpunkter som; Oslo Havn, Oslo sentrum, E6/E18 sør (Follo/Østfold), E18 Vest (Bærum/Asker/Drammen), E6 Nord osv
- Antall ansatte
- Antall arbeidsreiser (til/fra bolig), grovt fordelt på bil- og kollektivreiser

Videre beskrives følgende forhold:

- Tilgjengelighet til kollektivtrafikk
- Parkeringssituasjonen i området
- Ulykkessituasjonen

Fremtidig situasjon

Forslag til fremtidig vegnett innenfor planområdet (stengte veier osv), og adkomstløsning beskrives. Det tas utgangspunkt i en prognosesituasjon når arealet er ferdig utviklet og i full drift.

Det gis en beskrivelse av antatt endring fra dagens situasjon til fremtidig situasjon (må defineres), med hensyn på følgende forhold:

- Endringer i type gods, funksjoner
- Antall kjøretøy til/fra området
- Antall ansatte
- Eventuell endret retningsfordeling på trafikken til/fra området

Dette gir grunnlag for å beregne en trafikkvekst til/fra området.

Avviklingsforhold beskrives i adkomstkryss(ene) til hovedvegnettet. Det gjøres kapasitetsberegninger i krysset Nedre Kalbakkvei X Alfasetveien og_kryssene_Strømsveien X Arvesetveien og Strømsveien X Alnabruveien for morgen- og ettermiddagsrush med fremtidig trafikkgrunnlag. Eventuelle tiltak for å oppnå tilfredsstillende tilgjengelighet til/fra terminalområdet foreslås.

Konsekvenser av tiltaket beskrives videre for:

- Tilgjengelighet til kollektivtrafikk for brukerne av området
- Parkeringssituasjonen i planområdet
- Tilgjengelighet for gang/sykkel til og gjennom området
- Trafikksikkerhetssituasjonen

Offentlig økonomi

Konsekvenser for offentlig økonomi av de aktuelle tiltak, både for stat og for kommune, beskrives.

Risiko og sårbarhetsanalyser (ROS)

Følgende tema vurderes:

- Risiko for ulykke og lekkasje i forbindelse med farlig gods
- Lagring og logistikk av farlig gods
- Tilgang på slukke vann ved evt. brann
- Trafikksikkerhet og adkomstforhold
- Terrorfare

8. PLANPROSESS

8.1 Planprosess

På bakgrunn av godkjent planprogram utarbeides forslag til en grovmasket, helhetlig reguleringsplan for området. Konsekvensutredning integreres i reguleringsplan . Reguleringsplan med konsekvensutredning legges deretter ut til offentlig ettersyn.

8.2 Informasjon og medvirkning

Det knytter seg stor interesse til fremtidig utvikling av terminalområdet spesielt i forhold til utviklingen av godstrafikk på bane og på veinett. Det er også stort fokus på miljøbelastninger i nærområdet, både når det gjelder tungtrafikk, støy, visuelt miljø og grøntområder.

Det legges opp til informasjon og medvirkning i henhold til plan og bygningslovens krav. Det vil bli lagt særlig vekt på dialog med næringsforeninger og miljøinteresser i planprosessen.

Det utarbeides egen plan for felles informasjon og kommunikasjon i forhold til lokale vel, interessegrupper , offentlige etater og media for reguleringsplan for terminalområdet og for reguleringsplan for åpning av Alnaelva.

Det avholdes åpne informasjonsmøter i forbindelse med høring av forslag til planprogram og høring av forslag til reguleringsplaner.

8.3 Framdrift

Planprogram forutsettes godkjent høsten 2006. Forslag til grovmasket reguleringsplan sendes på høring 1. kvartal 2007 og planlegges fremmet for politisk behandling medio 2007.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Avdeling for byutvikling

2/1-2007

Erik Dahl
avdelingsdirektør

Arne Bergsgard
fungerende avdelingsenhetsleder