

Forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

Innspill fra Landsorganisasjonen i Norge (LO)

LO har behandlet transportetatenes faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med Nasjonal Transportplan 2014 – 2023, og oversender våre innspill til det videre arbeidet.

Innledning

Det overordnede målet med transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Gode transportløsninger er en forutsetning for høy sysselsetting, god distriktsutvikling og verdiskaping. LO er spesielt opptatt av at transportpolitikken legger til rette for utvikling av trygge og gode arbeidsplasser med fokus på kvalitet og kompetanse, og som ivaretar de ansatte i transportsektoren.

LO støtter fagetatenes anbefaling om å prioritere drift og vedlikehold høyt, og mener dette er en helt nødvendig prioritering. Dette vil nødvendigvis medføre mindre penger til investeringer innenfor de økonomiske rammene som er gitt, og konsekvensen vil være at mange viktige veg- og jernbaneprosjekter ikke kan realiseres i planperioden.

LO støtter også hovedprioriteringen om å satse på bane og kollektivtrafikk i og rundt byene, samt bygge ut transportsystemet mellom regioner og landsdeler for å redusere avstandskostnadene for næringsliv og innbyggere.

Klima

Transport står for over 30 % av norske klimagassutslipp. Transportomfanget er sterkt økende, spesielt i og rundt de største byene. LO mener utslippene fra transportsektoren må kuttes med 20 % innen 2020. Vi må ha en omlegging i transportsektoren fra fossile drivstoff til fornybare drivstoff. En sterk satsing på kollektive, klimavennlige transportløsninger i og rundt de store byene er en forutsetning for å kutte utslippene fra transport.

Økt satsing på kollektivtransport fremstår som det mest effektive virkemidlet, men LO mener det er viktig å se flere virkemidler i sammenheng for å oppnå størst mulig bidrag til reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren. De viktigste tiltakene LO foreslår er at:

- transportavgiftene må vris i klimavennlig retning.
- det må lønne seg for både arbeidsgivere og arbeidstakere at folk går, sykler eller tar kollektivtransport i og til/fra jobb.
- det må bli trygt og attraktivt å ferdes som syklist, og egne gjennomgående sykkelfelt må etableres.
- infrastruktur for rask elektrifisering av personbiltrafikken må tilrettelegges snarest, med utbygging av hurtigladestasjoner og ladepunkter.
- kjøprising og veiprising kan være et virkemiddel.
- biometangass må tas i bruk i kollektivtrafikken.
- et skikkelig løft for jernbane – dobbeltsporutbygging rundt de store byene må framskyndes, intermodale terminaler og knutepunkt må forsterkes for å sikre mer gods til bane, og satsingen på høyhastighetstog må framskyndes der dette er klimaeffektivt.
- internasjonal sjøtransport og luftfart skal ha krav til CO₂-reduksjoner.
- arbeidet med økt overgang til gassdrevne fartøy til sjøs må intensiveres.

Kollektivtransport

Kollektiv persontrafikk i Norge dreier seg i hovedsak om transport med buss og bane, men lufttrafikk, riksveiferger, hurtigbåter og drosje spiller også viktige roller. Kollektivtrafikken skal fylle vesentlige samfunnsmessige oppgaver som å:

- Stå for sikker transport til og fra arbeid, skole og studier, samt muliggjøre aktiv deltakelse i fritidstilbud, kultur- og samfunnsliv.
- Sikre geografisk mobilitet for grupper som ikke har tilgang til privatbil (eldre, unge, funksjonshemmede, økonomisk vanskeligstilte osv.)
- Bidra til å redusere privatbilismen og fremme en mest mulig miljøvennlig persontransport.
- Være et viktig virkemiddel for politisk styring av samfunnsutviklingen.
- Utvikle gode og trygge arbeidsplasser med fokus på kvalitet og kompetanse.

Befolkningen i byområdene øker, og forventes å øke kraftig i årene som kommer. Dette medfører en sterk trafikkvekst, som vil gi transportsystemene store utfordringer. Beregninger viser at antall kollektivreiser må dobles innen 2030, for å hindre et sammenbrudd for transportsystemene rundt byområdene. For å møte denne utfordringen, mener LO at det må utarbeides en helhetlig nasjonal kollektivtransportstrategi. Staten må medvirke sterkere gjennom etablering av flere nasjonale virkemidler, for å sikre at kollektive transportløsninger kan ta hele veksten i persontransporten.

En nasjonal kollektivtransportstrategi må innholde et bredt spekter av tiltak, og en plan for en helhetlig virkemiddelbruk. LO mener følgende tiltak må vurderes:

- Behovet for statlig tilskudd, utover dagens rammeoverføringer.
- Rammeoverføringer til kollektivtransport bør skje via Samferdselsdepartementet.
- Øremerking av midler kanalisert gjennom fylkeskommunene og Oslo kommune.
- Kraftig økning av belønningsordningen og egne bypakker.
- Nasjonalt billettsystem og kontantfrie busser og tog.
- Kapasitetsøkninger i T-bane og trikkesystemet.
- Langsiktig strategi for rekruttering til sjåfør-/føreryrket.
- Målrettet arealplanlegging og utvikling av kollektivknutepunkt med innfartsparkering.
- Framkommelighetstiltak, lyssignalprioritering, kollektivfelt og busstraséer.
- Krav til en mer klimavennlig kollektivtransport ved bruk av biometangass.
- Mer dynamiske kontrakter og utredning av alternative organisasjonsformer som stimulerer til videreutvikling av kollektivtilbudet.
- Virkemidler som gjør det mer fordelaktig å reise miljøvennlig enn med bil til jobb.

Den nasjonale kollektivtransportstrategien må inngå som en del av Nasjonal Transportplan. Sentrale aktører på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden, samt miljøbevegelsen må medvirke i utformingen av tiltakene, og LO vil gjennom Kollektivkampanjen bidra aktivt i dette arbeidet.

Det tar tid å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud, og kollektivløftet krever en betydelig økt satsing på infrastruktur, ansatte, nye tog og busser. Selskapene som utfører kollektivtransport må sikres gode og stabile økonomiske rammebetingelser.

For å få til nødvendig kapasitetsøkning i Oslo må strategien som legges fram med Nasjonal Transportplan våren 2013, inneholde finansiering av ny sentrumstunnel for T-banen. Det er naturlig at man som en forutsetning for dette krever en reforhandling av Oslopakke 3, slik at finansieringsansvaret deles på en rimelig måte mellom byen og staten.

Finansiering og organisering

Det samlede investeringsbehovet i transportsektoren er svært høyt, og en videreføring av dagens økonomiske rammer med fortsatt høy prioritet til drift og vedlikehold, medfører at viktige utbyggingsprosjekter skyves ut i tid. Konsekvensene er at transportsystemet ikke settes i stand til å takle veksten på en bærekraftig måte.

LO mener derfor at investeringstakten må øke, blant annet gjennom å prosjektfinansiere større investeringsprosjekter. For å sikre en rask og effektiv utbygging er det en forutsetning at prosjektene fullfinansieres, og at det fastsettes en dato for ferdigstilling. Et eget utbyggingselskap kan for enkelte store investeringsprosjekter være en god løsning. Forutsigbar finansiering og effektiv gjennomføring er en forutsetning for å drive store investeringsprosjekter på en kostnadseffektiv måte. LO forventer også at det gjennomføres nødvendige tiltak for å effektivisere planprosessen, som bidrar til en raskere gjennomføring av investeringsprosjektene.

Samferdselssektoren er den største oppdragsgiveren innen anleggsbransjen. De har derfor stor påvirkning på hvordan bransjen utvikler seg, og et betydelig ansvar som oppdragsgiver. Den nødvendige utbyggingen av infrastruktur vil medføre betydelig økt aktivitet, og det vil bli større behov for å benytte internasjonale aktører på de store investeringsprosjektene. I den sammenheng mener LO det blir svært viktig å sikre at oppdragsgiver stiller høye krav til ryddige forhold, herunder norske lønns- og arbeidsvilkår, samt strenge krav til helse, miljø og sikkerhet.

LO har lang og god erfaring med bruk av LO-koordinatorer på større utbyggingsprosjekter både i privat og offentlig sektor, og mener at større samferdselsprosjekter i stor grad kan dra nytte av en tilsvarende ordning. LO mener derfor at det bør etableres en ordning med LO-koordinatorer på de store utbyggingsprosjektene, med mulighet til å kombinere flere prosjekter i geografisk nærhet og for samme oppdragsgiver.

JERNBANE

Jernbanen i Norge står overfor store utfordringer, og det er viktig at det nå tas et grunnleggende valg om hvilken rolle jernbanen skal ha i et fremtidig transportsystem. For å nå målene i både samferdsels- og klimapolitikken, vil behovet for en effektiv kollektivtransport og godstransport på jernbane stå helt sentralt. LO mener derfor at det må satses betydelige ressurser på jernbanen, for sikre en fortsatt vekst i person- og godsmarkedet, samt gjøre jernbanen til et attraktivt og godt alternativ til privatbil i og rundt byene. Både for gods- og persontrafikken er det kapasiteten i infrastrukturen som legger begrensninger for ytterligere vekst, og dette arbeidet må derfor ha høy prioritet.

Anbefalingene fra Jernbaneverket innebærer en økt satsing på vedlikehold, og LO støtter en slik prioritering. Prioriteringen innenfor den økonomiske rammen medfører at investeringsbudsjettet blir kraftig redusert, og vil få uakseptable store konsekvenser. Selv med +45 prosent på planrammen, vil det totale investeringsbudsjettet ligge langt under behovet for å dekke de mest nødvendige investeringsprosjektene.

Jernbanen i Norge er avhengig av et paradigmeskifte for å kunne settes i stand til å dekke det fremtidige behovet på både person- og godstransport. Jernbanens markedsmessige stilling er helt avhengig av at kostnadene for transportselskapene innen person- og godstrafikk går ned,

slik at prisene senkes. Ny infrastruktur med økt frekvens, punktlighet og høyhastighet, er helt nødvendig for å redusere kapitalkostnadene for transportselskapene.

En oppsplitting av jernbanesektoren i Norge i mange selskaper, er svært uheldig og vil svekke sektoren over tid. Internasjonale erfaringer konkluderer med at jernbanens kompleksitet medfører at en velfungerende jernbane er avhengig svært tette bånd mellom infrastruktur og trafikk. LO er derfor opptatt av at persontrafikken på jernbane ikke må konkurranseutsettes.

Investeringer

Manglende satsing på infrastrukturen er blitt det største hinder for en videre utvikling av jernbanen. Til tross for økte bevilgninger de senere årene, er det langt igjen til vi har et investeringsnivå som dekker de mest nødvendige investeringsprosjektene.

Utbygging av dobbeltspor i InterCity-område vil i følge Jernbaneverket alene koste om lag 125 milliarder kroner. Sammen med de øvrige prosjektene LO mener er nødvendig å realisere i planperioden, vil investeringsbehovet nærme seg 200 milliarder kroner. For å realisere et slikt løft for jernbanen, må det sikres forutsigbar finansiering, og det må hentes inn kapasitet til å prosjektere og bygge raskt nok.

LO mener følgende prosjekter må fullføres i planperioden:

Full utbygging av dobbeltspor på InterCity-triangelet.

Utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen.

Ny godsterminal på Alnabru må komme i første 4 års periode.

Utbygging av flere og lengre kryssingsspor for å øke kapasiteten for godstrafikken.

Innføring av ERTMS på alle strekninger.

LO mener følgende prosjekter må startes opp i planperioden:

Ny Oslo tunnel må utredes tidlig i NTP perioden.

Utbygging av dobbeltspor i og rundt de store byområdene.

Ringeriksbanen, samt investeringer i eksisterende infrastruktur på Bergensbanen.

Elektrifisering av Trønderbanen, Meråkerbanen og Raumabanen.

Nye godsterminaller i Trondheim, Drammen og Bergen.

Ny tunnel på strekningen mellom Heskestad – Moi (Drangsdalen).

Drift og vedlikehold

LO støtter fagetatenes forslag om å prioritere drift- og vedlikehold høyt i alle rammealternativene. En godt vedlikeholdt infrastruktur er viktig for næringslivets konkurranseevne. Vedlikeholdsetterslep må innhentes, samtidig som nivået på drift og vedlikehold må holdes høyt fremover for å unngå ytterligere opparbeidelse av etterslep.

Godstransport

De fleste av tiltakene LO mener er nødvendig å gjennomføre på jernbanen, har også stor betydning for godstransporten. Byggingen av nye dobbeltspor øker også kapasiteten for godstransporten. Påliteligheten til jernbanen er kanskje den viktigste enkeltfaktoren som påvirker godstransporten på jernbane, og uten forutsigbarhet og punktlighet vil jernbanen tape konkurransen om godstransporten.

Det er flere forhold som gjør at jernbanen ikke er konkurransedyktig i forhold til andre transportformer. Nedslitt infrastruktur, for liten kapasitet på og for kostbare terminaler, samt for korte kryssningsspor er viktige faktorer som det må gjøres noe med. I tillegg er driften ustabil, mange signalfeil, saktekjøring, ras, flomskader og særskilte problemer vinterstid.

Godstrafikken må tilbys effektive terminaler, økt driftsstabilitet og større kapasitet på sporet, og det bør vurderes støtteordninger for å flytte mer gods fra veg til bane.

Terminaler og stasjoner

Godsterminalene må tilrettelegges for moderne rask, effektiv og framtidsrettet produksjon. Terminalene må være en del av infrastrukturen på jernbanen og eies/leies og driftes i offentlig regi ved Jernbaneverket. Det må også legges til rette for sømløs overgang av gods mellom transportformene, gjennom utvikling av effektive knutepunkt. Dette må legges til grunn ved bygging av nye terminaler i Trondheim, Bergen og Drammen, samt at det må utvikles godsknutepunkter i Kristiansand, Stavanger og Bodø.

Det må utvikles en helhetlig og langsiktig arealplanlegging der målsetningen må være å sikre areal til fremtidige jernbaneformål. Stasjoner, stasjonsområder og skiftetomter må reguleres og utvikles ut fra jernbanens interesser og med tanke på jernbanes framtidige behov. Eiendomsselskaper må ikke overlates ansvaret for å forvalte disse verdiene. Staten ved Jernbaneverket skal eie og drifte infrastrukturen.

Vekstprognosene for frakt av gods tilsier en tredobling av godsmengdene på jernbane over noen tiår. Alnabru er i dag navet for denne transporten i Norge. Godsterminalen må bygges ut raskt, da kapasiteten alt i dag er kritisk og får følger for regularitet og fremføring av gods i hele landet. Planene om å bygge et stort beredskapssenter for Oslo politiet midt i Alnabru-terminalens utviklingsområde er ikke framtidsrettet og LO mener at dette senteret ikke kan lokaliseres til dette området. Området må fortsatt være regulert for framtidige jernbaneformål.

Signalanlegg - ERTMS

Flere av jernbanens tekniske anlegg har nådd, eller er i ferd med å nå, sin teknisk-økonomiske levealder. Særlig gjelder dette signalanleggene, og behovet for fornyelse er helt nødvendig. LO mener overgangen til ERTMS må ferdigstilles på alle strekninger i løpet av planperioden.

Utbyggingen av ATC kryssingsbarrierer og F-ATC må forseres, men må ses i sammenheng med utbyggingen av ERTMS.

Høyhastighetstog

Høyhastighetsbaner til Stavanger, Trondheim og mot Sverige må bygges ut i forlengelse av IC triangelet, og de fleste investeringsprosjekter som LO foreslår vil være en del av fremtidige høyhastighetsbaner. En høyhastighetsutbygging mot Stavanger/Kristiansand, med kombinasjon av IC-trafikk og høyhastighetsfjerntog, krever utbygging av dobbeltspor i Farriseide/Porsgrunn parsellene, Eidangertunnelen. Høyhastighetsbane mot Sverige betinger en ny Mossetunnel (Sandbukta – Moss – Kleberget) og ny stasjon. Dette er nødvendig for å gi gode kombinasjonsløsninger for IC-trafikk og framtidige høyhastighetstog.

Trafikksikkerhet

Arbeidet med å sikre eller fjerne planoverganger må fortsette, og øvrige rassikringstiltak og tunnelsikkerhet må ha høy prioritet.

VEG

Forslaget fra fagetatene om en tredelt transportpolitikk, viser at vegnettet har stor betydning for å knytte sammen landsdelene, redusere avstandskostnader for næringslivet, samt som regionforstørrende tiltak der hvor jernbanen ikke kan stå for dette. Investeringer i vegnettet har derfor stor betydning for å nå overordnede målsetninger i transportpolitikken.

Et godt vedlikehold av infrastrukturen har også stor betydning for næringslivet. For lavt vedlikeholds nivå over mange år har ført til stort forfall i infrastrukturen, og det er nå nødvendig å hente inn dette forfallet. Høy prioritering av drift og vedlikehold og en kraftig økning i utbyggingskostnader, medfører at nødvendige investeringsprosjekter kun kan prioriteres ved et høyt rammenivå. Det er mange faktorer som har bidratt til at utbyggingskostnadene har økt, men LO mener det er viktig at man identifiserer driverne for økningen og får bedre kontroll på kostnadsutviklingen.

Riksveinettet

Riksvegnettet i Norge spiller en sentral rolle for transporttilbudet regionalt, nasjonalt og for trafikken til utlandet, og må gis høy prioritet. Det må legges til rette for flere større strekningsvise prosjekter for å oppnå en mer kostnadseffektiv utbygging, samt raskere fullføre utbyggingen av viktige transportkorridorer.

LO er fornøyd med at arbeidet med døgnhvileplasser har fått økt oppmerksomhet, og mener det i første halvdel av planperioden må bygges ut et tilstrekkelig antall døgnhvileplasser for tungtransporten, anslagsvis 75-80 plasser. En stor andel av disse plassene må være helårsåpne raste- og hvileplasser med dusj og toalett m.m. for tungtrafikksjåførene. Slike tiltak er en forutsetning for at lovpålagte kjøre- og hviltidsbestemmelser kan overholdes, samt at det gir bedre arbeids- og hvileforhold for ansatte i transportsektoren. Slike tiltak gir også god effekt og måloppnåelse i forhold til kostnadene.

Regionalt vegnett - fylkesveinettet

Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.

Godstransport og kabotasjekjøring

LO registrerer også en økende grad av utenlandske landtransportselskaper som konkurrerer om transportoppdrag på helt andre vilkår enn de norske transportselskapene. Det at vi opplever en kraftig vekst i den forurensende delen av landtransporten, kan i hovedsak relateres til lave og stadig synkende arbeidskraftskostnader. I en slik konkurranse taper de norske selskapene både på vei, bane og sjø mot den utenlandske tungtransporten. LO er ikke tvil om at sosial dumping på vegen, representerer den største utfordringen for godstransporten både på veg og jernbane, og ikke minst for målsetningene om reduksjon i utslipp fra transportsektoren. Prisdumping som vil komme som følge av EUs planer om fullt frislipp av kabotasjekjøring innen EU/EØS området fra 2014, vil ytterligere forsterke dette.

Utsettingen av nytt regelverk for persontransportkabetasje vil kunne få store konsekvenser for turbilnæringen i Norge. LO mener det er svært uheldig at vi ikke er i stand til å få på plass et regelverk som hindrer en utradering av turbilnæringen, som også har stor betydning utover den sesongbaserte turbilkjøringen. Nasjonal Transportplan må kunne si noe om hvordan transportnæringen i Norge skal utvikle seg, som grunnlag for å iverksette nødvendige tiltak for å sikre en utvikling i samsvar med overordnede målsetninger.

Rassikring

Rassikringstiltak har over tid fått stadig høyere prioritet, og det er gjort mye arbeid som har gitt resultater. Men det er fortsatt mange rasutsatte områder, og det må satses videre på rassikringstiltak som bidrar til å spare liv og helse, samt tap av materielle verdier. Det må jobbes aktivt for færre ulykker og skadde på norske veier, bla. gjennom midtdeleere i veinettet, gjennomgående gang- og sykkelstier og trygge krysningspunkt.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er et prioritert område, og LO er opptatt av at det gode arbeidet fortsetter og har høyt fokus. 0-visjonen har vært en viktig motivasjon for å få på plass et bredt spekter av virkemidler, som hver for seg har bidratt til en positiv utvikling. Utbyggingen av nye møtefrie vegstrekninger, samt midtdeleere på eksisterende veier, har bidratt sterkt til nedgangen i antall drepte og hardt skadde på ulykkeutsatte strekninger. Investeringsnivået fremover vil derfor ha stor betydning for å oppnå ytterligere reduksjoner.

Transportetatene foreslår en politikk som innebærer at kollektivtrafikk, sykling og gåing skal ta veksten i persontransporten i de største byområdene. LO mener trafikksikkerhetstiltak for å sikre at det blir trygt og attraktivt å ferdes som syklist, har en avgjørende betydning.

LO mener det er rimelig å etablere en fast ordning med medvirkning fra arbeidstakerorganisasjonene i transportsektoren i arbeidet med å definere standarder for vedlikeholdet av og tilsynet med infrastruktur. Veier er vesentlig faktor i arbeidsmiljøet for et stort antall arbeidstakere, og yrkessjåfører er involvert i 40 % av dødsulykkene på veiene.

Trafikksikkerhet som en del av HMS er allerede et mål. De ansatte må sikres medvirkning i beregning av kjøretider for ulike kjøretøy og utarbeidelse av ruteplaner, innenfor alle relevante transportformer.

Vrakpant

LO mener at vrakpantordningen må utvikles og brukes mer aktivt for å oppnå en høyere innleveringsprosent, redusert bilparkalder og en mer miljøvennlig bilpark.

Bompengefinansiering, vegprising og rushtidsavgifter

Bruk av bompenger, vegprising og rushtidsavgifter er finansieringsformer som gjør det mulig å gjennomføre vegprosjekter som ellers ville ha blitt stående på vent. LO mener at dette er viktige virkemidler, men vil understreke at dette forutsetter lokalt vedtak. LO har tidligere understreket viktigheten av at disse finansieringsformene ikke utgjør en for stor del av den totale vegfinansieringen, og utvikler seg til å bli en erstatning for statlige bevilgninger.

Andelen brukerfinansiering har økt kraftig de senere årene, og utgjør nå en betydelig andel av de totale midlene som disponeres til samferdselsformål. Oppmerksomheten rundt hva vi får igjen for de offentlige bevilgningene til samferdselsformål har vært stor, og LO mener det er rimelig å forvente en tilsvarende oppmerksomhet rundt midlene fra brukerfinansieringen, som følge av den økende betydningen disse midlene har fått. LO mener det må foretas en grundig gjennomgang av hvordan innkrevingssystemet fungerer og muligheten for ytterligere effektivisering. Konkurransforholdene mellom norske og utenlandske transportselskaper er en sentral bakgrunn for en slik gjennomgang, men tiltakene må også omfatte øvrige brukere. LO mener nye brukerfinansierte vegprosjekter må vurderes på bakgrunn av den totale belastningen i de transportkorridorene som er viktige for næringslivet, for å unngå store negative miljøkonsekvenser og dårligere konkurranseforhold.

SJØ

LO mener at en satsing på sjøtransporten må rettes inn mot en kraftig styrking av Kystverkets investeringsbudsjett knyttet opp mot farledsmerking, elektroniske sjøkart og oljevernberedskap. Økte investeringer til utbedring og merking av farledene vil bedre fremkommeligheten og redusere risikoen for grunnstøting med påfølgende miljøforurensing. På samme måte vil en økt investering i oppmåling og innføring av elektroniske kart langs hele norskekysten gi tilsvarende virkning.

Med den sterkt økende oljetransporten i Nordområdene (Russland – Kontinentet og USA) mener LO at det er behov for en markant styrking av den totale beredskapen. Blant annet gjelder dette overvåkning og oljevern, men kanskje like viktig blir det å få tilført tilstrekkelig kapasitet knyttet til slepebåtberedskap som står i forhold til den risiko oljetransport og annen farlig godstransport i disse farvannene representerer.

Målsettingene om økt skipstrafikk i stamleden de neste 30 årene med større skip, mer persontransport og flere spesialtransporter gir behov for en betydelig utbedring av stamledene. Her er det også viktig å ha fokus på sikkerhet og krav om reduksjon av antall ulykker langs Norges sårbare kyst. Kystverket må i kommende planperiode være i stand til å bedre sikkerheten ved utdypninger, breddeutvidelser, utretting av leden og bedret oppmerking. LO mener at det må være en klar målsetting at Kystverket skal bidra til at framtidens skipstransport kan utføres i samsvar med brukernes og samfunnets interesser. Beredskapen mot skipsulykker i norske farvann må derfor være etablert slik at den er tilgjengelig i hele landet til enhver tid, inkludert kystområdene på Sør- og Østlandet. For å kunne møte disse utfordringene er Kystverket avhengig av en betydelig fornyelse av egne fartøyer.

Norge har en tradisjonelt hatt en sterk rolle innenfor skipsfart. LO mener dette må videreføres, og at det må settes inn tiltak for skipsfarten som gir konkurransedyktige vilkår både nasjonalt og internasjonalt. Det må videre legges til rette for en avgiftspolitik som gjør det attraktivt å bruke sjøtransport som alternativ transportmiddel for gods framfor veg. Nasjonalt er det i denne sammenheng viktig med likeverdighet i skatte- og avgiftsnivået overfor de ulike transportutøverne. Det er i tillegg viktig å sikre en stabilitet for næringen fremover.

LO mener dagens refusjonsordning for sjøfolk ikke lenger er på et tilstrekkelig nivå til å sikre videre rekruttering av norske sjøfolk. Stabile og konkurransedyktige rammebetingelser er viktig for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs og dermed bidra til en god distriktspolitikk. Refusjonsordningen har over mange år vært lite forutsigbar og gjenstand for store endringer, og ”taket” som ble innført i 2008 har ikke vært regulert. Dette har skapt usikkerhet både hos rederier og ungdom som kan tenke seg en maritim karriere. For å styrke rekrutteringen til næringen, mener LO at stabilitet og forbedring av ordningen må gis prioritet, slik at norske sjøfolk sikres internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser minst på nivå med det som gjelder i EU. LO mener at det også må legges bedre tilrette for lærlingplasser.

Nærskipsfartsstrategi – godstransport og havner

LO er tilfreds med at det utarbeides en strategi for nærskipsfarten, med tydelige målsetninger om overføring av gods fra veg til sjø. Målet om å flytte gods fra vei til sjø og bane har vært et politisk mål i mange år. Det er et krevende mål fordi det er transportkundene som velger transportform basert på en kombinasjon av kvalitet og pris.

Norsk nærskipsfart er en internasjonal næring som opererer under norske rammebetingelser. Den representerer broen til Europa for norsk eksport og import og har avgjørende betydning

for norsk industri. Segmentet er preget av relativt lave marginer og et sterkt konkurranseutsatt marked. De norske aktørene konkurrerer både med nærskipfartsrederier fra hele verden, samt landtransporten.

Dersom sjøen skal ta markedsandeler fra veitransporten krever det utvikling av effektive knutepunkter mellom sjø, vei og bane. En spesialisering av havnene der noen havner utvikles som nav i transportsystemet, mener LO er et viktig skritt i riktig retning. Effektive og rasjonelle omlastingshavner mellom vei, sjø og bane er en forutsetning for høy kvalitet i leveransene. Havnene må settes i stand til å tilby bedre service og å tilpasse seg endrede behov.

En endring av avgiftene slik at sjøtransportens konkurransevne styrkes er nødvendig. De sammenligninger av rammevilkår som er utarbeidet mellom sjø, vei og bane viser at sjøtransporten i antall har nærmere tre ganger så mange avgifter som de andre transportformene.

En stor del av frakteflåten er gamle skip. Samtidig er mange rederier små og opererer få skip. Den økonomiske situasjonen til rederiene medfører at fornyelsen av frakteflåten tar tid. Det er en viktig del av den maritime strategien å meisle ut nye virkemidler for en fornyelse av frakteflåten til mer effektive og miljøvennlige skip.

Virkemidlene bør innrettes slik at de støtter opp om skip under norsk flagg. Det er NOR registrert som sysselsetter sjøfolk på norske arbeidsvilkår. Norske sjøfolk er av stor betydning for hele den maritime klyngen. LO er spesielt opptatt av å utvikle en næring med trygge og gode arbeidsplasser, med fokus på kvalitet og kompetanse, og som har inngående kjennskap til norskekysten og dens utfordringer.

Konkurranseutsetting

LO er i utgangspunktet motstander av konkurranseutsetting av kollektivtransporten, og spesielt måten dette gjennomføres på innen riksvegdriften. Det forutsettes i anbudsdocumentene at rederiene skal ha en effektiviseringsgevinst som skal være nært knyttet opp til bemanningen om bord i ferjene. En slik effektiviseringsgevinst vil bare kunne oppnås ved ytterligere reduksjon i bemanningen, og/eller ved endring av arbeidsordninger for mannskapet.

LO tar sterkt avstand fra at bemanningsreduksjoner og svekkede lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte skal brukes som konkurransefortrinn. LO frykter at en ytterligere reduksjon i bemanningen og endrede arbeidsordninger vil føre til redusert sikkerhet for passasjerer, last og mannskap.

Som et alternativ til en videre konkurranseutsetting vil LO peke på mulighetene myndighetene har til å inngå langsiktige kontrakter. (kjøpskontrakter over flere år) LO mener at slike kontrakter er alt for lite utprøvd og vil sterkt anbefale myndighetene å gå videre med utvikling av slike kontrakter, fremfor en ytterligere konkurranseutsetting med bruk av anbud.

Gassferjer

Rederier, verft og utstyrsleverandører, myndigheter og forskningsinstitusjoner må sammen bidra til å videreutvikle teknologi for gasskip og andre mer klimavennlige løsninger. Som eksempel vil fornying av fergeflåten åpne muligheter for uttesting av ny teknologi innen framdriftssystemer og materialer som aluminium og kompositt. På denne måten kan den norske maritime industrien forbli ledende i utvikling av moderne og miljøeffektive skip.

Utviklingskontrakter bør benyttes der hvor det er naturlig. Staten må medvirke til at fylkeskommunene stiller krav om miljøvennlig gassdrift i kontraktene når riksvegfergestrekningene skal ut på nye anbud. De om lag 50 fergene i Norge som er mer enn 30-år gamle må erstattes med nybygg basert på gassdrift. Bruk av gass i form av LNG eliminerer utslippet av SO₂, sot og partikler og reduserer utslippet av CO₂ med om lag 20 prosent og NO_x med 90 prosent.

Stad skipstunnel

LO mener byggingen av Stad skipstunnel må startes opp snarest mulig, samt at det vurderes finansieringsmodeller som gjør at en unngår at midler går på bekostning av andre investeringsprosjekter i kystleia og innen riks- og stamveier.

For å få mer gods over på sjø, vil frekvens og punktlighet være viktig. Stabil nærsjøfartsstruktur vil gi mindre ventetid og kan være med på å redusere antall trailere gjennom sentrale østlandsområder vesentlig. Tunnelen vil åpne for hurtigbåttrafikk, en større arbeidsregion og en vesentlig større sikkerhet for de som til daglig utfører tjenester langs denne kystdelen. Næringslivet, fiskeri og oppdrett, vil også ha en gevinst av effektiv og sikrere transport, og risikoen for skader og kvalitetsforringelser vil være langt lavere.

LUFT

Luftfarten i Norge er selvfinansierende og basert på et solidarisk inntektssystem via politisk vedtatte avgifter og kommersielle inntekter. De kommersielle inntektene har fått større betydning for driften av alle Avinors lufthavner, og de samlede inntektene gjør det mulig å opprettholde et spredt bosettingsmønster og næringsstruktur. Samtidig er det et sårbart system da det er avhengig av store inntekter for å gjennomføre nødvendige investeringer og vedlikehold.

LO mener det er viktig at utbyggingen av T2 prosjektet på Gardermoen fullføres uten opphold, for å sikre at utbyggingen gjennomføres på en kostnadseffektiv måte. LO mener det i tillegg er nødvendig å få båndlagt arealer til en 3. rullebane på Gardermoen umiddelbart, for å sikre nødvendig kapasitet i framtiden.

Veksten i norsk luftfart har gjennom mange år vært betydelig, og prognosene tilsier at veksten vil fortsette. Avinors beregninger og anslag vedrørende utviklingen i antall flypassasjerer har hittil vært langt unna den faktiske utviklingen. Dette har medført at kapasitetsproblemer har kommet raskere enn ventet. Veksten på Oslo Lufthavn Gardermoen har vært spesielt stor, men også i resten av landet har det vært en vekst. Dette medfører betydelige investeringer i infrastruktur tilknyttet lufthavnene. Avinor peker først og fremst på investeringer på de lufthavnene som går med overskudd for å sikre en videre utvikling på disse stedene. LO mener dette er viktig, men samtidig er det viktig at det også investeres på andre lufthavner, for å fortsatt opprettholde et spredt bosettingsmønster og næringsstruktur.

I forslaget til transportplan åpner Avinor for at det tas strukturelle grep for å slå sammen noen av dagens kortbaneflyplasser på Helgeland og i Lofoten, og å etablere nye større flyplasser. Vedtak om slike utbygginger forutsetter også samtidige vedtak om nedleggelse av lufthavner som skal erstattes. Samtidig erkjennes det at det ikke er midler til dette innenfor nåværende finansieringsform, og finansiering av nye lufthavner innenfor dagens krysssubsidieringssystem kan sette hele dette systemet i fare.

Avinor peker på at flere av lufthavnene i kortbanenettet ikke har mulighet for utvidelse av rullebanen, og at dette vil bli et framtidig problem når den dominerende flytypen Dash 8-100/200 fases ut av drift. LO mener at det ikke bør legges som premiss at det i fremtiden ikke vil finnes flytyper som kan trafikere lufthavner med 800 – 900 m rullebane.

LO mener det vil tvinge seg frem strukturendringer som følge av dette, og der hvor det er lokal enighet om å finne nye løsninger bør det ses på alternative finansieringsløsninger for utbygging av nye lufthavner. Samtidig er det viktig å se luftfartens betydning som kollektivtransport mellom mindre byer og tettsteder, og næringslivets behov for gode transportløsninger. Det bør derfor legges til rette for forlengelse av rullebaner der dette er mulig, slik at tilbudet opprettholdes der det ikke er grunnlag for nye og større lufthavner.

Luftfarten er lite arealkrevende og medfører små naturmessige inngrep. I tillegg er moderne fly mer miljøvennlig både med hensyn til utslipp og støy. Fabrikantene jobber hele tiden for å forbedre teknologien som vil redusere både utslipp og støy ytterligere, og som vil gi en positiv effekt etter hvert som flyselskapene skifter ut flyene. I den sammenheng er det viktig at det legges til rette for økt bruk av biodrivstoff og at det etableres produksjonsanlegg med tilstrekkelig produksjonsvolum i nær tilknytning til de største lufthavnene. I tillegg mener LO at det bør legges til rette for elektrifisering av bakkeutstyr og kjøretøy på lufthavnene. Samtidig ser både flyselskaper, Avinor og Luftfartstilsynet på en mer effektiv utnyttelse av luftrommet for å redusere utslipp.

Luftfarten er i dag preget av hard konkurranse med stor overkapasitet og lave priser. Dette medfører at selskapene har lav inntjening med tilhørende press på lønns- og arbeidsvilkår. LO vil at myndighetene sikrer like konkurransevilkår med krav til minimumskompetanse for de selskapene som tilbyr sine tjenester i luftfarten, spesielt på bakketjenesten.

Luftfarten yter viktige samfunnsbidrag og står for stor verdiskapning i form av skatter og avgifter, og bidrar samtidig med et betydelig antall arbeidsplasser. Det finnes i dag ingen reelle alternativer til størstedelen av norsk luftfart, og med den forventede utviklingen i en mer bærekraftig retning, mener LO at forholdene ligger godt til rette for en videre utvikling av luftfartens rolle i transportsystemet.