

LO i Oslos innspill til høring om Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023

Osloregionen, klima- og vekstutfordringer

Vegtrafikken anslås av Statens Vegvesen til å utgjøre nærmere 60 % av utslippene av klimagasser i Oslo og Akershus (på landsbasis 30 %). Oslo er den hurtigst voksende storbyen i Europa. Andelen av nasjonens befolkning som bor i Osloregionen utgjør i dag 36 %. I 2040 forventes andelen å utgjøre 40 % og dette forsterker behovet for både kortsiktige og langsiktige satsinger på bærekraftige transportløsninger for personer og gods i regionen. En følge av befolkningsveksten er at godstrafikken i følge Samferdselsdepartementet forventes å skulle øke med 50 % fram til 2030. Det er mest fokus på persontrafikk, men vi er svært opptatt av at også transportarbeidet knyttet til gods skal håndteres mest mulig klimavennlig.

Jernbane

Sittende regjering har doblet bevilgningene til jernbane fra tiden før 2005. Likevel lider jernbanens infrastruktur under skiftende stortingsflertalls nedprioriteringer gjennom generasjoner. I 2011 ble det i alt bevilget 18,1 mrd. kr. til veier og 3,9 mrd kr. til jernbaneinvesteringer. 4,7 mrd kr. er avsatt i statsbudsjettet for 2012 til jernbaneinvesteringer. Kombinasjonen av å avsette nok midler til nødvendig vedlikehold/opprusting og nye prosjekter krever et kraftig taktskifte i bevilgninger til jernbane. Alle klimamål tilsier at jernbane og andre skinnegående løsninger samt sjøtransport skal være grunnstammen i transportlogistikken der dette er mulig. Oslo og det sentrale Østlandet er absolutt i den kategorien.

Oslotunnelene, en nasjonal og lokal nødvendighet

Det er tvingende nødvendig å øke kollektivtrafikken i Oslo, både for å ivareta dagens og morgendagens behov. Ny T-banetunnel og jernbanetunnel mot nord, vest og syd må sees i sammenheng og utredes og realiseres i dette tiåret. Oslotunnelene vil også være avgjørende elementer for å sikre effektiviteten i den del av den nasjonale transportmengde av gods og personer som nødvendigvis må gå gjennom dette området og vil være økende. De arealer, som ikke allerede er i offentlig eie, og som er nødvendige for å realisere disse prosjektene må sikres umiddelbart.

Kollektivtransport for gods – Alnabruterminalen/Oslo Havn

Oslo S, Oslo Havn og Alnabruterminalen er de tre største nav i det nasjonale transportsystemet for henholdsvis persontrafikk og gods og at disse fungerer er avgjørende for resten av transportkorridorer og annen infrastruktur. Nasjonale, regionale og lokale hensyn framtvinger en mer helhetlig og langsiktig arealplanlegging for å sikre areal til fremtidige jernbaneformål. Stasjoner, stasjonsområder og skiftetomter må reguleres og utvikles ut fra jernbanens behov og inkludere de nødvendige buffersoner mot bebyggelsen rundt. Det må også sikres arealer for å muliggjøre rasjonell og smidig overgang for gods mellom sjø og jernbane både i Oslo og resten av landet.

LO i Oslo mener at det er bedre at staten ved Jernbaneverket eier og drifter infrastrukturen enn at verdiene forvaltes av eiendomsselskap som ROM. Et eksempel på arealkonflikt som burde vært unngått er planer om å etablere politiets beredskapssenter med helikopterbase i området på Alnabru som i dag er regulert til jernbaneformål og brukes til hensetting av tyngre maskiner. LO i Oslo er kjent med at det finnes flere tomter som er bedre egnet og ber statlige myndigheter skjære gjennom til fordel for jernbaneutvikling. Utbyggingen av trinn I på Alnabru containerterminal med optimal framdrift varsles i etatenes forslag. Vi støtter at dette er nødvendig og har forventninger til at dette igangsettes raskt og gjennomføres i perioden.

Konkurransen mot bil

60 % av varene til Osloområdet kommer på bil, 11 prosent på tog og resten sjøveien. Godstransporten står dermed for en stor andel av veitrafikken. Næringslivet opplyser at kapasitet på dagens jernbane og uforutsigbarhet er hindre. TØI-rapport 1195/2012 har vist potensial for å overføre inntil 26 % av transportarbeidet med lastebil på norsk område til jernbane/sjø. For å oppnå dette listes tiltak som reduserte terminalkostnader for jernbanetransporter og i havnene, reduserte distansekostnader for jernbane, reduserte terminalkostnader både i jernbane og havneterminaler, økte drivstoffavgifter for vegtransport.

Høyhastighetsbane

En satsing på høyhastighetstog mellom de store byene er både store og langsiktige utbygginger som kan gi store miljømessige gevinster hvis den erstatter deler av den innenlandske fly bruken slik vi har sett skjer i for eksempel Spania. Vi forutsetter at trafikken inn og ut av Oslo og sentrale Østlandet inkludert Intercity-trianglet hurtig kommer på plass som 1. trinn i denne satsingen.

Rushtidsavgift som virkemiddel

LO i Oslo mener at en må ta i bruk virkemidler som stimulerer til at flere arbeidsreiser og andre reiser foretas kollektivt i stedet for med bil og støtter innføring av rushtidsavgift for å redusere biltrafikken inn til pressområdene. Dette betinger imidlertid at det bygges ut kollektive transportløsninger – ikke bare inn til byen men også på tvers - i kombinasjon med ”park and ride” løsninger. Det må bygges trygge og gratis parkeringsløsninger ved de store kollektivknutepunktene rundt og i Oslo slik at mange flere fra kommunene i Akershus kan ta overgang til kollektiv når dette er mulig. Bare slik blir det reelle valg av kollektive alternativ for hele eller deler av arbeidsreisen. Ordninger som stimulerer arbeidsgivere og ansatte til mer bruk av kollektivreiser framfor bil vil også ha betydning. En bør også vurdere om parkeringsnormene skal tillate flere biler per husstand for innbyggere i bysenter der kollektivtrafikk er tilgjengelig.

Planprosesser og organisering

Flere prosjekter fra inneværende NTP er forsinket, som for eksempel Alnabru containerterminal og Oslo-Ski. Vi er glade for regjeringens signaler om at disse ikke skal settes opp mot hverandre i kommende NTP. Vi konstaterer at den mangeårige nedbyggingen av for eksempel Jernbaneverkets planavdeling har medført manglende plankapasitet og kompetanse som tar tid å bygge opp igjen. Det må derfor avsettes nok ressurser til dette også.

Når det gjelder organisering av samferdselssektoren og særlig større jernbaneprosjekter vil vi foreslå organisering av den typen som ble benyttet under byggingen av Gardermobanen fra Oslo til Eidsvoll fra 1992 til 1998. Kompleksiteten i store planprosesser tilsier at egne utbyggingsorganisasjoner underlagt tiltakshaver, men med selvstendig mandat innenfor angitte framdrifts-, kostnads- og kvalitetsrammer, kan være en god måte å gjøre dette på.

Finansiering av jernbaneprosjekter - fond

Vi har sett flere eksempler på manglende finansiering gjør at prosjekter trekker ut i tid og blir dyrere i det lange løp. Vi har nå en unik sjans til å planlegge helhetlig og framtidsrettet. Samtidig som vi har store investeringsbehov har vi økonomisk kapasitet til å satse som langt overgår den andre land rundt oss har. LO i Oslo støtter derfor forslaget på et jernbanefond på minst 200 milliarder for den neste tiårsperioden slik Jernbaneforbundet har foreslått. Vi foreslår at helhetsfinansiering av prosjektene blir en del av Nasjonal Transportplan i stedet for å avvente årlige budsjetttrunder i Stortinget.