

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Jnr. 64/16 IG/EH

Oslo, 1.7.2016

Innspill til Nasjonal Transportplan

LO i Oslo er den største av LOs 105 lokalorganisasjoner stiftet i 1920 som samorganisasjon av fagforeningene. Ved utgangen av 2015 hadde vi 65 689 yrkesaktive medlemmer fordelt på 111 fagforeninger i 19 forbund og deltar blant annet i den samfunnsmessige planleggingen av arbeids- og næringslivet.

Vi vil gjerne fremme noen innspill knyttet til verdien av gode transportsystemer for folk og gods, sett fra arbeids- og bosettingsmønstrene i vårt fylke og region. Persontransporten i regionen unntatt Oslo er svært bilbasert og i småbyene nede i 5-6 prosent kollektivandel. Dette er urovekkende lavt sett i forhold til den store andelen av norske klimautslipp transport står for som vi har som nasjonal målsetning å redusere. En slik utvikling kan kun endres om en vil ta i bruk et spekter av ulike politiske virkemidler som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt der det ligger best til rette for det, som i og rundt byene.

En må i tillegg generelt styrke arbeidet ovenfor næringslivets transportbehov. Framover må det satses på utvikling av godsterminaler knyttet til bane- og sjøtransport. Alnabru som landets godsnav og fremste knutepunkt må fornyes og utvides da behovet for oppgradering er overmodent. Det er innen godstrafikk at toget kan bidra mest i form av klimagasskutt på kort og mellomlang sikt og planene for gods bør dermed forsterkes og gis høy prioritet, for å flytte gods fra veg til sjø og bane. Dobbeltspor, kryssningsspor og nye jernbanestrekninger må bygges på en måte som bidrar til å løfte godstrafikken så vel som personbefraktning. Herunder vil dobbeltspor til Gøteborg være viktig for å redusere tungtransporten på vei. Østfoldbanen og Alnabru må knyttes direkte til hverandre. Totalt må det utarbeides et langt større mål for overføring fra vei til bane enn det som er gjengitt i NTP Godsanalysen.

Også havnene er viktige for å sikre mer ferdsel av folk og gods til sjøs. Utbygging av landstrøm er vesentlig både av klimahensyn og for å gi bedre luftkvalitet i våre byer. Her pågår viktig arbeid på internasjonalt nivå som Norge kan og bør ta en ledende rolle i. Samtidig vil en tilrettelegging for en offensiv overgang til elektrifisert sjøgående ferdsel kunne få en stor tilleggseffekt på miljøet og ikke minst oppbygging og vedlikehold av viktige kompetansemiljøer i Norge.

Som storby og knutepunkt vil Oslo og øvrige storbyer være viktige i arbeidet for nasjonale klima- og miljømål.

Dette tilsier at rammene for bymiljøavtalene bør økes. Store kollektivprosjekter i storbyene må derfor finansieres med større andel, minst 70 % midler fra staten. Innsatsen for å få bygget jernbanetuneller og T-banetunnel i Oslo vil ha landsomfattende betydning og trenger prioriteres høyt.

Vi opplever at Oslo i samferdselsspørsmål sjelden opplever å få sine prosjekter "forsert" slik andre landsdeler gjør. Vi blir generelt for lavt prioritert, fordi vi i transportpolitikken konkurrerer med hele landets behov for å få gjennom lokale saker, uten at det tas tilstrekkelig hensyn til de muligheter som ligger for å øke andelen miljøvennlig transport der befolkningstettheten er så stor at det virkelig monner å gjøre grep. Et eksempel på dette er Fossumdiagonalen i Groruddalen, som etter de første planene skulle stått ferdig i 2013.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, som er resultat av nasjonale føringer, har prioritert fortetting rundt kollektivknutepunkter og videreutvikling av banenett som ryggrad i kollektivsystemet.

Vi mener at den planlagte jernbanereformen med konkurranseutsetting av jernbanen ikke er veien å gå for å skape samordnet utvikling av kollektivtilbud og at den derfor må stanses.

Jernbanen må heller få økte rammer og utover ferdigstilling av hele Intercity-trianglet er høyhastighetstogforbindelser til Bergen, Trondheim, Kristiansand og utlandet, særlig mot Göteborg, viktige satsinger.

Vi mener at NTP bør problematisere om Gardermoes tredje rullebane vil være i tråd med klimavennlig transportutvikling og arealpolitikk. Med jernbane som ryggrad i det regionale transportnettet ser vi det som mer naturlig å tenke forlengelse av høyhastighetsbaner mellom byene og ut av landet enn fortsatt satsing på å øke flytrafikken. I beregningene av kostnader ved høyhastighetstog til de viktigste destinasjonene i Norge/nære utland må de økonomiske og miljømessige kostnadene ved den 3. rullebanen på Gardermoen trekkes i fra.

Bygging og vedlikehold av viktig infrastruktur som transportløsningene våre gir gode muligheter for å påvirke den generelle utviklingen i arbeidslivet ved å bruke innkjøpsmakt og stille krav i anbud. Både sterke HMS-krav for å motvirke arbeidsulykker og krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, lærlingeklausul med videre må legges til grunn for innkjøp og fagbevegelsen må trekkes inn i oppfølgingen av prosjektene.

Med vennlig hilsen

For LO i Oslos næringspolitiske utvalg

Erik Hagen, leder/sign