

Samferdselsdepartementet
Postboks 8114 DEP
0032 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: <i>PhS</i>	S.BEH.:
22 APR. 2008	
S.NR.: <i>08/173-59</i>	
ARKIVKODE: <i>412.3</i>	AVSKREVET:

Journal nr. 55/ 08

Oslo 18.04. 2008

LO i Oslos innspill til høring om Nasjonal Transportplan (NTP) 2010-2019

LO i Oslo gir våre innspill direkte til Samferdselsdepartementet med kopi til Landsorganisasjonen og Oslo Kommune som er høringsinstanser. Som den største LO-avdelingen i landet representerer vi fagforeninger med over 100 000 medlemmer. Vi arbeider både med næringspolitiske saker og byutvikling der transport-og miljøpolitikk inngår. Vi ser at transport har stor betydning for de fleste andre politikkområder og må sees i større sammenhenger, særlig i byområder. Oslos rolle som nav i det nasjonale transportsystemet kan kun fylles om tilstrekkelig med arealer settes av til de viktigste transportkorridorer og annen infrastruktur. Oslos og regionens næringsliv trenger transportløsninger for folk og varer som gir forutsigbarhet, utvikling og fornyelse av trygge arbeidsplasser.

LO i Oslo arbeider for at området skal opprettholde sin rolle som "lokomotiv" i norsk næringsutvikling. I en slik sammenheng er Transportaksen Kontinentet – Oslofjorden – Oslo Havn – Alnabu-terminalene med mulighet for direkte omlasting til skinnegående transport nordover og til de sentrale Østlandsområder viktig, ikke bare for regionen, men for hele landet. Vi ser at dette synet langt på vei deles av forslagstillerne, men at det ikke reflekteres i den økonomiske fordelingen. Oslo og Akershus får 3,7 mrd av de 41 mrd som settes av til stamvei, riksvei og jernbane for planperioden 2010-2019. Den voksende befolkningen i regionen utgjør 23 % av landets befolkning. Oslo har også en viktig rolle som turistmål/innfallspport for reiselivsnæringen i tillegg til nav-funksjonen for landets person- og godstrafikk som helhet.

Klimautfordringen

Forståelsen for klimautfordringene har økt vesentlig siden NTP 2006-2015 ble behandlet i Stortinget i 2004. Siden da er det vedtatt en klimapolitikk med sektorvise mål for å minske utslipp. Vi finner det uheldig at transportetatene ikke har deltatt i arbeidet med klimameldingen eller tiltaksanalysen fra SFT. Vi følger etatene i synspunktet på at det er et stort behov for samordning av det videre arbeidet med gjennomføring av tiltak i transportsektoren. 55 prosent av klimagassutslippene i Oslo og Akershus kommer fra vegtrafikken, og en bedre samordning av tiltak er helt nødvendig, slik vi ser det.

2.4 Sjøtransport og havner

I prosessen rundt Oslo Havn som har pågått kontinuerlig siden 90-åra ser det ut som vi har fått en løsning med vedtaket om utbygging av Sydhavna. Fra å skulle flytte hele Oslo Havn ut av byen er det inngått kompromisser som halverer arealet til havna mens en del frigjøres til andre formål. Vi er opptatt av at havna må sikres tilstrekkelige arealer til å sikre takle fremtidig omstilling og opprettholde en rasjonell drift. I en del år nå har store deler av det politiske Oslo vært opptatt med å utvikle ideen om Fjordbyen. Dette dreier seg om å frigjøre arealer fra industri og næring og til bolig og rekreasjon. Byutvikling er en beinhard kamp om arealer og ulike – ofte motstridende – økonomiske interesser. Vi har ofte følt oss alene om å se til at forholdet mellom arealer dekker behovet for transportformål og næringsvirksomhet i tillegg til fritids- og kulturaktiviteter og gode bomiljøer. Et eksempel på det er kampen for å sikre Sydhavna lang nok jernbanestrekning til at målet om mer gods på sjø og bane er fysisk gjennomførbart. Heldigvis har bystyret i Oslo i februar i år endelig slått fast at det skal være havn i Oslo, men vi frykter nye interessekamper når reguleringsplanen skal behandles. Vi ser derfor behov for mer statlig medvirkning og utvidet samarbeid mellom ulike aktører for å nå nasjonale (og internasjonale) mål om å frakte større andel av gods på sjø og bane.

Kap 3. Transportkorridorer

Terminal- og industriområdet i Groruddalen er en viktig del av transportkorridor 6. Det er om lag 80 000 arbeidsplasser i Groruddalen i dag (ifølge plankontoret for Groruddalen). Helhetlig plan for Groruddalen slår fast at størstedelen av dalbunnen fortsatt skal forbeholdes terminal og næringsvirksomhet og det resterende i hovedsak skal opparbeides til friområder. Dette vil gi terminaler og annen næringsvirksomhet nødvendig trygghet for investering og utvikling. Samtidig som friområdene ved opparbeidelse vil gjøre området mer trivelig for befolkningen og fungere som en miljøsove rundt virksomhetene. Arbeidet med forbedringen av terminalanleggene er i ferd med å komme i gang - sterkt forsinket. I statsbudsjettet for i år ble det kun satt av 40 millioner til å bygge ut et lite trinn av Alnabru-terminalen til tross for at dette er Norges største godsterminal og knutepunkt. Vi mener regjeringen i stortingsmeldingen Nasjonal transportplan må satse atskillig mer både på selve terminalen og sporene til og fra - utfra den tankegangen at om ikke Oslo fungerer som navet så blir det ikke bra andre steder heller.

Kap 4. Transport i byområder

For oss som lever og arbeider i Oslo er bærekraftige transportløsninger viktige av mange grunner. Statens Vegvesen opplyste i desember 2007 at 235 000 personer i dag har luftkvalitet som er dårligere enn nasjonale mål tilsier, særlig grunnet svevestøv. 55 prosent av klimagassutslippene i Oslo og Akershus kommer fra vegtrafikken. Vi kommer ikke utenom at flere må reise kollektivt og mer gods fraktes på sjø og bane, for å gi oss luft å puste i.

Det er også her i storbyen og Østlandsregionen vi kan bidra mest til samlet reduksjon av biltrafikk da det er her det er størst befolkningsgrunnlag og dermed størst muligheter for flere til å legge om til mer miljøvennlig transport. Gode kollektive persontransportløsninger samt større kapasitet for godstransport på sjø og bane gir best effekt der mange reiser og forbruker varer. Innsatsen her vil derfor monne rikelig på klimaregnskapene nasjonalt også.

8.2 Strategi for overføring av gods fra veg til sjø og bane

Etatenes forslag om å etablere et felles nasjonalt transportnett med effektive godsknutepunkter med stamveitilknytning støttes. Dette må imidlertid ikke skje på beskostning av gode

jernbaneløsninger mellom godsknutepunktene der dette er mulig. Likeledes vil overføringer av gods fra vei til bane – over lengre strekninger - også gi gode miljømessige gevinster.

Videre støtter LO i Oslo at det er behov for en overordnet nasjonal strategi med organisatoriske tiltak / organer som ivaretar helheten og sikrer at alle involverte samsnakker om de beste løsningene.

Oslo havn som nasjonalhavn har hatt en sentral plass i den nasjonale havnestrukturen siden man begynte å framlegge nasjonale transportplaner. Gjennom det siste tiåret har det pågått store byutviklingsprosjekter i Oslo knyttet til Fjordbyen samt Kommuneplaner for Oslo 2000, 2004 og 2008 med del-planer. Samtlige planer har vist at det er stor avstand mellom de faktiske behovene og de arealer Oslo Kommune i sine politiske vedtak setter av til for eksempel havneformål og transportløsninger inkludert funksjonelle jernbaneløsninger mellom havn og Alnabru og Gardermoen. Dette viser behovet for overordnede instanser til å prioritere og eventuelt overstyre lokale myndigheter i denne typen saker for å ivareta regionale og nasjonale behov. Gjennom vårt arbeid har vi sett hvor uheldige virkninger et slikt fravær av overordnede strategier og instanser kan gi. Et nylig eksempel er hvordan bygging av luftetårn for senketunnelen i Bjørvika kommer i konflikt med Jernbaneverkets behov for å ruste opp banestrekningen fra havna til Alnabru-terminalen fordi en ikke behandler sakene under ett, men regulerer disse prosjektene hver for seg. I en by der den fremste utfordringen er å sikre nok arealer til fornuftige transportløsninger er dette ekstra viktig.

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. Dette må likevel ikke prioriteres framfor utbygging av dobbeltspor for eksempel Ski - Oslo - Hamar og satsing på mer bærekraftig godstransport.

Rushtidsavgift som virkemiddel

Slik LO også har meldt i sin klimamelding framlagt i høst må en ta i bruk virkemidler som stimulerer til at flere arbeidsreiser og andre reiser foretas kollektivt i stedet for med bil. LO i Oslo 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 slik at det er reelt mulig å velge 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.

Økonomiske rammer/finansiering av transportsystemet

Som nevnt innledningsvis mener vi at det langt fra er samsvar mellom mål og virkemidler. Planforslagets rammer er for små til å møte behovene. Vi frykter at dette vil medføre at nødvendige prosjekter ikke utføres. Transportetatene viser til OPS-prosjekter bør vurderes framover også og viser til positive erfaringer. Vi er ikke trygge på at de negative sidene ved Offentlig-privat samarbeid/OPS oppveies av de positive og er skeptiske til at en vil skyve på kostnader på denne måten. Erfaringer viser at det også har negative konsekvenser. Blant annet kan man lett binde opp store deler av driftsutgiftene til allerede gjennomførte prosjekter uten særlig mulighet for nyinvesteringer og mulighetene til å gjøre senere endringer i de gjennomførte prosjektene blir uforholdsmessig kostbare.

Stamnettutredninger fra transportetatene viser et utbyggingsbehov på rundt 400 mrd kr i tillegg til vedlikehold. De statlige bevilgningene i investeringer i stamveger, farleder og jernbaner er 5,5 mrd i 2007 og rammene for NTP er lik regjeringens forslag til 2007-budsjett

ganger 10. Selv om man legger til bompenger er dette altfor lite i forhold til behovet. Til sammenligning bruker svenskene 2,5 ganger mer per innbygger til jernbane enn vi gjør, til tross for at geografien - særlig i sør Sverige - skulle tilsi det motsatte.

Vi ser derfor fram til at stortingsmeldingen vil vise regjeringens sterke vilje til et løft på dette viktige feltet både av hensyn til arbeids- og næringsliv og, ikke minst, miljø. I den forbindelse ber vi om at en spesielt ser på Oslos spesielle behov og rolle i den nasjonale transportstrategien.

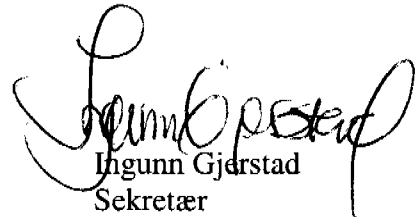
Kopi: Landsorganisasjonen i Norge
Oslo Kommune ved bystyret

Med vennlig hilsen

LO i Oslo



Kleiv Fiskvik
Leder



Ingunn Gjerstad
Sekretær