

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

Deres ref.

Vår sak

Sted/Dato

08/01234-005 004681/08 KSA
654.0

Oslo, 29.04.08

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019

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, og innenfor de økonomiske rammene som er gitt, vil konsekvensen være at mange viktige veg- og jernbaneprosjekter ikke realiseres i planperioden. Skal en ha håp om å nå de overordnede målsetningene, samt utvikle en bærekraftig transportsektor, mener LO at de økonomiske rammene til Nasjonal Transportplan må økes til det dobbelte, slik at viktige større investeringsprosjekter også kan gjennomføres i planperioden. Norge trenger et samferdselspolitisk løft!

Kystverket har behov for en kraftig styrking av investeringsbudsjettet, og økte investeringer må i første rekke rettes inn mot farledsmerking, oljevernberedskap og elektroniske sjøkart.

Avinor legger opp til betydelige kapasitetsøkende investeringer for å håndtere veksten i flytrafikken, men kan ikke møte investeringsbehovet innenfor gjeldene rammevilkår. LO mener det viktig å finne løsninger på investeringsbehovet, som ivaretar en videreføring av dagens lufthavnstruktur i Avinor.

LO støtter også hovedprioriteringen om å satse på bane og kollektivtrafikk i og rundt byene.

Tilknytningen mellom stamhavner og stamveger må bedres, slik at mer gods kan sendes sjøvegen.

LO har merket seg at det i den inneværende stortingsperiode, er første gang at en regjering har fulgt opp de økonomiske rammene for nasjonal transportplan. LO mener at Regjeringen og Stortinget må sørge for at NTP blir en reell langtidsplan, og ikke et uforpliktende dokument. For å nå målene i NTP er det i tillegg til en betydelig heving av ressursbruken, viktig at finansieringen er langsiktig og forutsigbar, og at det er mulig å se finansiering av driftstiltak og investeringer i infrastruktur i sammenheng.

Klima

Transport står i dag for 29 prosent av klimagassutslippene i Norge, eller 15,4 mill. tonn. Målene i klimameldingen er at utslippene skal reduseres med 2,5 – 4 mill. tonn i forhold til en prognose i 2020 på 19,8 mill. tonn.

LO er svært fornøyd med at klimautfordringen har en fått betydelig økt oppmerksomhet i planprosessen, og i større grad legger føringer for transportpolitikken og ulike prioriteringer. Prognosene for forventet transportvekst, synliggjør også behovet for og viktigheten av målrettede tiltak i utviklingen av en bærekraftig transportsektor. LO mener at teknologisk utvikling har vært og vil være et viktig bidrag til reduksjon av klimagassutslipp, men til nå har denne reduksjonen blitt mer enn oppveid av veksten i transportvolumene. Det er dermed avgjørende at det tas i bruk flere virkemidler – både tilrettelegging og bergrensning, for å vri transportbruken over på mer klimavennlige transportformer, samt oppnå en reell reduksjon av transportbehovet. Et sentralt mål må være å frikople transportveksten fra den økonomiske veksten.

LO mener det er viktig å se flere virkemidler i sammenheng om en skal ha håp om å få til vesentlige endringer når det gjelder klimagassutslipp fra transportsektoren. Det er i denne sammenheng avgjørende at myndighetene bidrar med økonomiske insentiver som fremmer miljøvennlig transport, gjennom utvikling av infrastruktur og støtte til transportører. Det må innføres en effektiv avgiftspolitik som fremhever miljøriktige kjøretøy, og infrastruktur for biodrivstoff må bygges ut.

For eksempel bør en følge opp EUs biodrivstoffdirektiv som omhandler avgiftsfritak på E85 drivstoff, samt omsetningspåbud for oljeselskaper/bensinstasjoner. LO er imidlertid svært opptatt av at det stilles krav til produksjonen av biodrivstoff. Foreløpig kommer mesteparten av råstoffet til produksjon av biodrivstoff fra landbruket, og en kraftig økning i bruk av biodrivstoff vil kunne medføre store negative konsekvenser. Dette er en internasjonal problemstilling som er kjent, og det utvikles stadig ny kunnskap på området som er viktig å ta med seg videre. I den sammenheng er det viktig at Norge er aktive pådrivere for etablering av et internasjonalt sertifiseringssystem for bærekraftig produksjon av biodrivstoff.

Restriktive tiltak for å begrense biltrafikken vil isolert sett ikke gi full effekt, uten at det ses i en sammenheng med en kraftig satsing på alternative transportformer. Økt satsing på kollektivtransport fremstår som det mest effektive virkemidlet, og på mange områder en forutsetning for å få effekt av andre tiltak. Kombinasjonen av tilretteleggingstiltak for økt

kollektivtransport, og begrensningstiltak for biltrafikken, vil gi størst bidrag til reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren. Rundt større byer bør det tas i bruk vegprising.

Et viktig bidrag til reduksjon av klimagassutslippene er å få mer av godstransporten som går over lengre distanser på veg, over på jernbane og sjø. I den sammenheng mener LO at tiltak for økt kapasitet for gods på jernbane på prioriteres, blant annet gjennom bygging av nye kryssningsspor, og forlengelse av korte kryssningsspor.

Kollektivtransport

Kollektiv persontrafikk i Norge dreier seg i hovedsak om transport med buss og bane, men lufttrafikk, riksveiferge, 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.

I store deler av vårt land gjenstår det mye for å utvikle et framtidsrettet og effektivt kollektivsystem. I europeisk sammenheng har vi et lavt subsidienivå, og våre større byer ligger langt etter de ledende byene på kontinentet. Det mangler tilrettelegging, koordinering og helhetlig planlegging. I stor grad vet vi hva som må til for å styrke kollektivtrafikken, men det økonomiske og politiske handlingsrom utnyttes ikke. Utviklingen i samferdselssektoren må derfor underkastes sterkere politisk styring, og det må satses betydelig større ressurser på kollektive transportmidler i årene som kommer.

LO mener at de institusjonelle rammebetingelsene for kollektivsatsing må endres. Kollektivsektoren er i dag avhengig av rammeoverføringer til fylkeskommunen, og i direkte konkurranse med andre viktige sektorer. Rammebetingelsene for kollektivtrafikken er i denne situasjonen i stor grad fastsatt av andre forhold enn en målsetting om en miljøriktig bærekraftig utvikling.

For at kollektivtrafikken og transportsektoren generelt skal være et trygt og godt sted å jobbe, vil økte bevilgninger og tilretteleggingstiltak for mer kollektivtrafikk ikke være tilstrekkelig. I Norge har vi nå 10 års erfaring med bruk av anbud i organisering av kollektivtrafikken, uten at det kan vises til betydelig bedre og billigere tilbud. Mye tyder på at økt konkurranseutsetting snarere har medført økte kostnader, gjennom mer byråkrati og kontroll/tilsyn med ordningene. På denne måten bidrar anbudssystemet til å undergrave satsingen på kollektivtrafikk. LO har også god dokumentasjon på at ordningen har medført svekkelse av lønns- og arbeidsvilkår, press på tariffavtaler og opparbeidede rettigheter som pensjon, samt et betydelig økt arbeidspress. Spesielt alvorlig er mangelen på stillingsvern, med kontrakter som vanligvis varer i 5 år. Skal man ha håp om å utvikle gode og trygge

arbeidsplasser med fokus på kvalitet og kompetanse, samt fremtidig rekruttering til yrket, vil organiseringen av kollektivtransporten være av helt avgjørende betydning.

Strukturert omstilling – integrert planprosess

Samfunnets transportbehov krever i økende grad samordning og koordinering. Transportene i seg selv vokser sammen – i godssektoren gjennom utviklingen av omfattende logistikksystemer, og i persontransporten gjennom smidig samordning og overgangsordninger mellom de ulike aktørene i kollektivtrafikken. I tillegg har miljø- og klimaproblemene kommet inn som et nytt overordnet hensyn i transportplanleggingen. Alle disse forholdene tilsier økt samordning også innen transportpolitikken og i utviklingen av transportens infrastruktur.

Det var et viktig steg i riktig retning da man gikk fra etatsvise planer til en samlet Nasjonal Transportplan. Dette har ført til en samtidighet i planleggingen og en samling av planene i felles perm, noe som har gjort det lettere å se sammenhengen mellom de ulike transportslagene.

Nå må imidlertid tiden være inne til å gå videre – slik at planprosessen også skjer på en integrert måte. Spørsmålet om å utrede muligheten for et eget transportdirektorat eller et felles planleggingssekretariat for alle transportslag i Samferdselsdepartementet, har vært fremmet av flere. Det avgjørende er at det etableres konkrete strukturer for en slik integrert prosess.

Det er flere gode grunner for en slik organisering:

- Etter som transportene integreres i stadig større grad, blir det viktig at dimensjonering av infrastrukturens kapasitet, terminaler, omlastings- og omstigningspunkter ses i sammenheng mellom de ulike transportslagene.
- Store infrastrukturprosjekter krever stor innsats av entreprenører og arbeidskraft. Det er viktig at man sørger for en jevn utnyttelse av disse ressursene, både for å hindre downperioder med arbeidsløshet og mulig tap av kompetanse, og for å hindre unødig press i markedet med omfattende prisøkninger som resultat. Dette kan bare skje i en integrert planprosess der prioriteringene ses i sammenheng.
- Samordnet utbygging mellom infrastrukturen for ulike transportslag (eksempelvis vei og bane) kan forenkle planprosesser og redusere utbyggingskostnader.
- Overordnede miljøhensyn gjør det nødvendig med en integrert planprosess for å sikre en prioritering av infrastruktur som gjør det mulig å overføre transport fra mer til mindre forurensende trafikkslag.

Prosjektfinansiering

Bevilgningssystemet har til nå bygget på årlige budsjetter og kontantprinsippet, og hoveddelen av utgiftene på statsbudsjettet er såkalte "bundne utgifter" gjennom regelstyrte overføringer. Derfor har konkurransen om de "frie midlene" innenfor en ansvarlig budsjettramme vært meget hard mellom ulike sektorer.

LO er svært positiv til forslagene fra fagetatene om å prosjektfinansiere større investeringsprosjekter, for å sikre forutsigbarhet og en effektiv gjennomføring av prosjekter. Dette vil lette både planprosessen og gjennomføringsprosessen, gi større forutsigbarhet og kunne bidra til reduserte utbyggingskostnader. Finansieringen bør gis gjennom statlige låneopptak fra avsatt fond på ca. 50 milliarder kroner øremerket prosjektfinansiering av infrastruktur. Fondet kan også forvaltes ved inntak av brukerfinansiering gjennom bompenger.

Prosjektfinansiering brukes i dag i mange sammenhenger, for eksempel i tilknytning til bygging av offentlige bygg, og bør derfor også kunne brukes på veg- og jernbaneprosjekter. Det er en forutsetning at midler til prosjektfinansiering er statlig lånefinansiert.

LO finner det lite hensiktsmessig at dagens begrensninger i det offentliges budsjett- og økonomireglement bidrar til å tvinge fram uønskede finansierings- og organisasjonsformer (OPS), når det offentlige i siste instans uansett må bære kostnadene til en høyere total kostnad enn det ellers ville blitt.

JERNBANE

LO mener 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 +20 prosent på planrammen, vil det totale investeringsbudsjettet ligge langt under behovet for å dekke de mest nødvendige investeringsprosjektene.

Investeringer

LO mener det nå er svært viktig å få ferdigstilt et dobbeltsporet jernbanenett for høy hastighet (opp til 250 km/t) i triangelet Halden-Skien-Lillehammer, innen utgangen av planperioden.

Samtidig kan jernbanens kapasitet for frakt av gods tredobles i planperioden ved relativt små økninger i forhold til foreslåtte investeringer.

Investeringsrammen med +20 prosent på planrammen vil ligge på ca. 27 mrd. i planperioden, og dette vil ikke være tilstrekkelig til å fullfinansiere de prioriterte prosjektene i perioden. LO mener det er uakseptabelt at nytt dobbeltspor Oslo-Ski, og andre store investeringsprosjekter kun er påbegynt innen utgangen av 2020. Dette er ikke en framtidsrettet og bærekraftig transportpolitikk, og synliggjør veldig tydelig behovet for økte investeringsmidler.

Jernbaneverket har anslått, med utgangspunkt i dagens situasjon et investeringsbehov på minst 50 mrd. i planperioden for å kunne realisere følgende prioriterte investeringsprosjekter:

Full utbygging i Oslo-område med nye dobbeltspor
 Dobbeltspor på Vestfoldbanen til Tønsberg
 Dobbeltspor på Østfoldbanen til Fredrikstad
 Dobbeltspor Sandnes - Stavanger
 Dobbeltspor Bergen - Arna
 Oppgradering av Vossebanen (Voss-Bergen)
 Dobbeltspor Eidsvoll - mot Hamar
 Ringeriksbanen Sandvika- Hønefoss
 Ny Eidangerforbindelse Farriseidet - Porsgrunn.
 Gevingåsen tunnel
 Kapasitetsøkning på Nordlandsbanen
 Utbygging av lengre kryssningsspor og nye kryssningsbelter på hovedstrekningene
 (gods og høyhastighetstog)
 Utbygging og fornyelse av godsterminaler
 Signalanlegg - ERTMS

LO mener at full utbygging i Oslo-område med nye dobbeltspor må prioriteres og forseres. Videre må dobbeltsporet jernbanenett for høy hastighet (opp til 250 km/t) i triangelet Halden-Skien-Lillehammer, ferdigstilles innen utgangen av planperioden. Kapasitetstiltakene for økt godstransport, samt utbygging og fornyelse av godsterminalene, er svært viktige investeringer for å kunne øke andelen transportert gods med jernbane. I tillegg mener LO at innføring av ERTMS i Norge må prioriteres høyt i planperioden, både for å styrke sikkerheten innen togfremføring og punktlighet. LO mener at disse prioriterte investeringsprosjektene som må ferdigstilles innen utgangen av planperioden, vil kreve om lag 5 mrd. på år. Øvrige investeringsprosjekter har betydning for en fremtidig infrastruktur for høyhastighetstog, og bør inngå i en langtidsplan for utbygging av jernbanen. LO mener det er svært viktig at det utarbeides en langtidsplan, i et 30 års perspektiv. LO forutsetter at intercitytriangelet står ferdig utbygd ved utgangen av planperioden (2019), og at langtidsplanen i tillegg må omhandle konkrete planer og prioriteringer av utbyggingsprosjekter i det øvrige jernbanenettet.

Drift og vedlikehold

Vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen ligger på et alt for lavt nivå til å kunne opprettholde dagens standard. Dette medfører dårligere kvalitet på framføring av person- og godstransport på jernbane, samt flere feil på infrastrukturen, som igjen medfører lengre kjøretid og dårligere punktlighet.

LO støtter derfor anbefalingen fra Jernbaneverket om å øke vedlikeholdsbudsjettet til 17 mrd. i planperioden. Dette vil sammen med driftsbudsjettet på 21 mrd. ligge på nivå med LOs forslag til drift- og vedlikehold. Økningen fra dagens ramme må i hovedsak legges til fornyelse, med særlig fokus på Oslo-området.

Godstransport

Det er uomtvistelig at mer godstrafikk på lange strekninger vil bidra til å bedre miljøet og hindre trafikkulykker, samt resultere i bedre og billigere logistikk og transportopplegg for industri og næringsliv. LO mener derfor at det må legges til rette for å nå målet om å få mer av godstrafikken som går over lengre strekninger på veg over på jernbane, blant annet

gjennom å bygge lengre kryssningsspor og nye kryssningsbelter på alle hovedstrekningene. I tillegg til flere og lengre kryssningsspor, er utbygging og fornyelse av godsterminalene de viktigste tiltakene, og som må prioriteres.

Terminaler og stasjoner.

Det er åpnet for at flere aktører kan transportere både gods og personer på jernbane i Norge. Dette gir utfordringer for rasjonell drift av godsterminalene. Alnabru godsterminal, som er navnet for transportkorridorene på jernbane i Norge, må sikres gode utviklingsmuligheter og effektiv forbindelse til Oslo Havn. Dagens godsterminaler må utvides og bygges mer hensiktsmessig. Utstyr og lastegater, må tilpasses kombitransporter. Utvidelse av godsterminalen i Bodø må forseres for å utnytte den økte kapasiteten på Nordlandsbanen når fjernstyringen på strekningen står ferdig. LO mener at planene om en internasjonal transportkorridor fra Kina/Russland til Narvik, hvor Narvik har rollen som utskipningshavn for varer fra Asia, må utvikles videre med politisk støtte og bevilgninger. Nordområde satsingen krever samarbeid over landegrensene. I forbindelse med Nordområdesatsingen, kan det også være aktuelt å vurdere mulighetene for å planlegge en oppstart av Nord-Norgebanen, og i første omgang strekningen Narvik-Tromsø.

Signalanlegg - ERTMS

Mange av punktlighetsproblemene man sliter med innen jernbanesektoren skyldes feil ved signalanlegg, og dette er også med på å svekke sikkerheten innen togfremføring. I Europa er det nå i gang innføring av et nytt signalsystem, kalt ERTMS, og Jernbaneverket er i planleggingsfasen av de første strekningene med ERTMS i Norge. LO mener at innføring av ERTMS i Norge bør prioriteres høyt i Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane

Deler av togproduksjonen krever økt offentlig kjøp for å sikre et vel fungerende tilbud. Dette gjelder nattogsproduksjonen på hovedstrekningene, Dovrebanen, Nordlandsbanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen, samt grenseoverskridende persontog mellom Oslo-Stockholm og Oslo-København. Dersom det ikke bevilges ekstra midler til offentlig kjøp av nattogsproduksjon, vil konsekvensen bli et dyrere nattogstilbud. Mulighetene for økt togtransport i form av nattog er stor på strekningene mellom de store byene, med økt komfort og til en fornuftig pris.

Samfunnsmessig er det et mål at mer transport skal over fra veg til bane. Dette med bakgrunn i at person- og godstransport bidrar til en bærekraftig og miljømessig utvikling. Dette bør belønnes i form av økt offentlig kjøp som fremmer denne utviklingen. Dette er viktig insentiver for transportsektoren som er i sterk vekst. Bevisst økt bruk av offentlig kjøp vil sikre at jernbanen bedrer sin konkurransekraft på fjernstrekningene mellom byene og ikke bare innenfor nærtrafikken i befolkningssterke områder og de store byene. Samtidig bør Staten bruke økonomiske insentiver, som stimulerer godstransportører til å bruke jernbane framfor vei, der dette er samfunnsmessig lønnsomt, i forhold til miljø, helse og trafikksikkerhet. Det må være en klar målsetting å styrke kollektivtrafikken i de store byene. LO mener at offentlig kjøp av persontransporttjenester rundt de store byene bør økes, slik at billettprisene holdes på et lavest mulig nivå.

Høyhastighetstog

LO mener det er nødvendig å utvikle en infrastruktur i Norge, og til Sverige som medfører bruk av høyhastighetstog. Dette må gjøres ved oppgradering av nåværende jernbanenett og bygging av nye traseer. De fleste investeringsprosjekter som LO foreslår vil være en del av fremtidige høyhastighetsbaner. Det gjelder blant annet Eidangertunnelen, Ringriksbanen, dobbelspor til Hamar, dobbelspor på Vestfoldbanen og Østfoldbanen og oppgradering av Vossbanen. I Nasjonal Transportplan må det presiseres at minstekrav til hastighetsstandard ved nybygging av strekninger settes til 250 km/t. For å sikre en fremtidig infrastruktur for høyhastighetstog, må disse prosjektene inngå i en langtidsplan slik LO foreslår.

Oppsummert mener LO:

- At full utbygging i Oslo-området må prioriteres og forseres.
- At det er svært viktig å ferdigstille et dobbelsporet jernbanenett for høy hastighet i triangelet Halden-Skien-Lillehammer innen utgangen av perioden.
- At det utarbeides en langtidsplan med konkrete planer og prioriteringer av utbyggingsprosjekter i det øvrige jernbanenettet.
- At infrastrukturen utvikles som del av et fremtidig høyhastighetsnett, med minstekrav til hastighetsstandard på 250 km/t.
- At jernbanenes kapasitet for gods tredobles i planperioden, gjennom bygging av flere og lengre kryssningsspor og nye kryssningsbelter på alle hovedstrekningene.
- At utbygging og fornyelse av godsterminalene må prioriteres.
- At innføring av ERTMS prioriteres høyt i planperioden.
- At offentlig kjøp av persontransporttjenster rundt de store byene må økes.

VEG

Forslagene fra transportetatene viser at Norge er havnet på etterskudd i løsningen av nasjonens behov for infrastruktur både når det gjelder jernbane og vei. Transportetatenes utredninger viser et utbyggingsbehov for å oppnå god standard på stamnettet (stamvei, jernbane og farled) på rundt 400 mrd., hvorav 230 mrd. relateres til veg. Til sammenligning var de statlige bevilgningene til investeringer i stamnettet 5,5 mrd. i 2007. I tillegg til store investeringsbehov er også vedlikeholdsbehovet stort. Samlet for veg og jernbane er forfallet beregnet til over 20 mrd.

Stamvegnettet

Stamvegnettet i Norge spiller en sentral rolle for transporttilbudet regionalt, nasjonalt og for trafikken til utlandet, og må gis høy prioritet. Selv med en kraftig satsing på jernbanen, er det likevel nødvendig å heve nivået på tildelinger til stamveger, slik at også større utbyggingsprosjekter skal kunne realiseres i kommende planperiode.

I henhold til stamvegutredningen er kostnaden for å bygge ut stamvegnett til vegnormalstandard beregnet til minst 230 mrd., og vil kreve om lag 7,5 mrd. pr år for å nå målsettingen innen 30 år. Kostnadsberegningene i stamvegutredningen er svært grove, og usikkerheten i tallene er stor. I tillegg vil det faktiske behovet endre seg i takt med trafikkveksten, og kostnadene øke over tid. LO anbefaler derfor Samferdselsdepartementet å

legge fram en nærmere analyse av faktisk ressursbehov for å sikre stamvegutbyggingen i forbindelse med Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan 2010 – 2019.

Transportetatens forslag om en vesentlig styrking av vedlikeholdet framstår som en nødvendig konsekvens av at den statlige transportinfrastrukturen har forfalt i mange år. Manglende oppfølging på dette området vil føre til et vegnett med redusert akseltrykk på en del strekninger. Prioriteringen av drift og vedlikehold medfører lave investeringsrammer. For å oppnå best mulig måloppnåelse med en begrenset ressursinnsats, går Statens vegvesen inn for en sterk satsing på mindre, målrettede investeringstiltak knyttet til trafikksikkerhet, miljø, kollektivtransport, universell utforming, sykkel og gangveger. I tillegg prioriteres tiltak for å rette opp forfallet, først og fremst i tunneler, bruer og vegkropp. LO mener dette er viktige og nødvendige tiltak

Innsatsen på vegsiden må også bli rettet mot mindre utbedringer som, breddeutvidelser, flaskchals, sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og parseller for gang- og sykkeltrafikk. LO er derfor positiv til transportetatens forslag om utprøving av alternative kontraktsformer for mindre prosjekter, og for utbedring av eksisterende vegnett. Dette kan være kontrakter som knyttes opp mot drift og vedlikehold av vegnettet, samt kontrakter som sikrer at en størst mulig andel av anleggsbransjen kan delta i konkurransen.

Helårsåpne raste- og hvileplasser med dusj og toalett m.m. for tungtrafikksjåførene, er et viktig og nødvendige tiltak. Slike tiltak er en forutsetning for at lovpålagte kjøre- og hviltidsbestemmelser kan overholdes, samt at det bedre arbeids- og hvileforholdene for ansatte i transportsektoren. Slike tiltak gir også god effekt og måloppnåelse i forhold til kostnadene.

Det er nødvendig å bedre tilknytningen mellom havner og stamveger slik at mer gods kan sendes sjøvegen.

Regionalt vegnett og øvrige riksveger

LO har merket seg at staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene gjennom forslag til ny forvaltningsreform, uten at dette kompenseres med standardheving på det samme vegnettet. Etterslepet på vedlikehold av vegene som skal overføres fra Staten til fylkeskommunene anslås å utgjøre ca. 10 mrd. Statens vegvesens tilstandsanalyser viser videre at standarden på det øvrige riksveinettet også trenger betydelig opprustning både av synlig og usynlig forfall. Samtidig er det mye som tyder på at behovet for rehabilitering av eksisterende vegnett fortsatt vil øke i årene som kommer, blant annet som følge av økt tungtrafikk. Det er derfor spesielt stort behov for økte rammer innenfor øvrige riksveger der det er nødvendig å løse forestående utbedringsbehov.

Når det gjelder overføring av midler til vedlikehold, mener LO at trafikkbelastning bør ligge til grunn for fordeling av midler. Ved å legge folketall og veilengde til grunn, vil dette kunne slå uheldig ut i områder med mye gjennomgangstrafikk og tungtrafikk. Det er derfor viktig at midlene tildeles ut i fra den faktiske slitasje og trafikkbelastning på veibanen i de ulike områdene, i tillegg til strekningsvise forhold.

Rassikring

Det må satses 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. Det må avsettes en egen post til statens vegvesen regionalt til tiltak av ekstraordinær karakter, for eksempel bygging av busslomme, overgangsfelt m.m. Midlene kan bl.a. komme til anvendelse ved oppføring av kommunaltekniske anlegg, som for eksempel vann- og kloakkutbygging i veikroppen.

Bompengefinansiering, vegprising og rushtidsavgifter

For å sikre investeringer i ny infrastruktur mener LO at fortsatt bruk av bompenger er nødvendig. Bompenger bør tas ut i trafikksterke områder der det er grunnlag for dette, mens statlige midler må dekke prosjekter i distriktene som ikke kan finansieres med bompenger.

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. I tillegg er det viktig å sikre at disse finansieringsformene ikke utgjør en for stor del av den totale vegfinansieringen.

Oppsummert mener LO:

- At stamvegtilknytning til viktige nasjonale transportknutepunkter må prioriteres
- At det må etableres intermodale knutepunkter for å kunne få effektiv godshåndtering
- At det må satses på bedre vegkvalitet, både gjennom økte veginvesteringer og vedlikehold av eksisterende vegnett.
- At det innføres bruk av offentlig prosjektfinansiering som vil gi samfunnsøkonomiske gevinster ved forsert utbygging.
- At vintervedlikeholdet må bedres
- At det bør etableres flere ekspressbussar på stamvegane med godt utbygde holdeplasser
- At det må etableres gode rutiner for trafikkopplæring gjennom holdningstiltak
- At det bør satses på miljøtiltak og servicetiltak som gir mindre utslipp og bedre sikkerhet langs norske veier
- At det er viktig med tilrettelegging for samarbeid, i regionen og på tvers av regionene og at veiene får sin rettmessige del av budsjettene.
- At det må satses på rassikringstiltak som bidrar til å spare liv og helse og tap av materielle verdier.
- At det må jobbes aktivt for færre ulykker og skadde på norske veier, bla. gjennom midtdeleere i veinettet, gang og sykkelveier og trygge krysningspunkt
- At det er viktig å bedre rammevilkårene for næringslivsvirksomhet og eksportnæringen på transportsektoren
- At en helhetlig arealplanlegging av infrastrukturen og universell utforming er viktig.
- At raste- og hvileplasser for tungtrafikken må prioriteres.

SJØ

Kystverkets anbefaling innenfor den økonomiske planrammen, er i hovedsak å opprettholde aktivitetsnivået innenfor alle virksomhetsområdene. Marginalvurderingene som er gjort, viser likevel et betydelig behov for økte ressurser for å nå målsettingene om å utvikle et effektivt stamnett på sjø, og et intermodalt transportsystem med fokus på sikkerhet og miljø.

LO mener at det er nødvendig med en nasjonal strategi som kan medvirke til en ønsket transportoverføring til sjøen, for å oppnå en mer miljøvennlig transport både nasjonalt og internasjonalt. For å sikre at en slik strategi kan gjennomføres må det satses sterkere på forbedring av infrastrukturer, spesielt gjelder det strukturer som skipsfart og sjøtransport er avhengig av for å utføre effektiv og sikker transport og for å ivareta sikkerhet for det ytre miljø, samt sikkerheten for de som til daglig skal utføre disse tjenestene både på sjø og land.

LO mener at en slik satsing først og fremst 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. At oljevernberedskapen må ha høy prioritet både på investeringssiden og i form av samordning og opplæring, ble grundig dokumentert med havariet til M/S "Rocknes" og Sleipner. 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. LO ser positivt på at seilingsleden nylig ble flyttet lenger fra land på stromningen Vardø-Røst, men dette er alene ikke nok. Blant annet gjelder det 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.

For LO er det også viktig å rette oppmerksomheten på den økende bruk av utenlandsk tonnasje i regulær trafikk på norskekysten. Ofte er disse "Sub standard" tonnasje uten ordnede lønns- og arbeidsvilkår, og selvsagt i sterk konkurranse med norsk tonnasje. **Dette er sosial dumping som ikke kan aksepteres.** Stor bruk av "sub standard" tonnasje og fokus på kostnadsreduksjoner, vil redusere sikkerheten og øke faren for forurensing ved forlis. I slike tilfeller har det vist seg at det er den norske stat som får regningen for opprydningen. En fortsettelse av en slik politikk vil etter LOs mening, undergrave Norges fortrinn som en ledende skipsfartsnasjon.

Konkurransesutsetting

LO er i utgangspunktet motstander av konkurranseutsetting av kollektivtransporten, og spesielt måten dette gjennomføres innen riksvegdriften. Det forutsettes i anbudsokumentene 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.

Samtidig som myndighetene ved Statens Vegvesen konkurranseutsetter riksveifergedriften, gir de fra seg styring med materiellet (fergene). LO viser til at denne manglende mulighet for offentlig styring og dirigering av riksveifergene, har medført at ferger har blitt lagt i opplag til tross for store behov for ferger i andre geografiske områder. Dette vil på sikt også medføre at transportselskapenes prising av fergetjenester økes. I tillegg ser en, en utvikling mot monopollignende tilstander på tilbyder siden, med store fusjoner av og samarbeidsklæringer mellom transportselskapene, alt med formål å redusere konkurransen. Sett i lys av denne utviklingen kan det i fremtiden ikke ventes statlige besparelser som følge av anbud i riksveifergedriften.

Det registreres den samme usikkerhet og frustrasjon blant de ansatte i riksveifergedriften, som for ansatte i landbasert kollektivtransport i forbindelse med anbud. Det er spesielt mangel på stillingsvern ved endring av operatør i riksvegsamband som skaper usikkerhet og frustrasjon, i tillegg til at de utsettes for trusler, og i beste fall, et utilbørlig press for å få nedbemannet fergene som et middel for å vinne anbud. LO vil derfor presisere viktigheten av at reglene for virksomhetsoverdragelse ved bruk av anbud umiddelbart kommer på plass.

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.

Godstransport på sjø

Strategien om overføring av gods fra veg til sjø og bane har stått sentralt i arbeidet med planforslaget. Transportetatene har gjort analyser som viser at det er vanskelig å få til store overføringer. LO er enig i forslaget om at det må vurderes om staten bør gå inn med ressurser i enkelte havner med tanke på overføring av mer transport til sjø. Dette er særlig viktig i havneområder som har potensial som multimodale transportkorridorer både mot vei, bane og sjø. Det må i slike tilfeller legges opp til et samarbeid der myndigheter og brukere av havnene deltar, for å bedre sjøtransporttilbudet. For å oppnå en maksimal utnyttelse innen transportsektoren er det nødvendig å utvikle og bruke logistikk som forhindrer at gods blir losset i en havn for så å bli transportert på veg, dersom fartøyet likevel skal passere/anløpe endelig bestemmelsessted.

Gassferjer

LO viser til at det nå er utviklet og kontrahert nye og miljøvennlige gassferjer, og som er satt i drift. LO mener dette fortsatt må være ett satsingsområde innenfor riksveifergedriften. Dette vil gi et helt nødvendig miljøløft, samtidig som norske kompetansmiljøer blir tilført nye og nødvendige oppdrag, og at norske verft utvikler spesialkompetanse på bygging og utrustning. I tillegg må det gi gevinst at en langt større del av den norske gassen bearbeides og benyttes i et norsk samferdselsmarked.

Stad skipstunnel

Farvannet ved Stad i Sogn og Fjordane er regnet for å være et av de mest værutsatte på norskekysten. Stad skipstunnel er derfor et viktig samferdsels- og sikkerhetsprosjekt langs kysten. 85 prosent av skipsfarten, som i dag går forbi Stad, vil kunne benytte skipstunnelen. Prosjektet vil øke sikkerheten betydelig både for næringstransport og passasjertrafikk, og vil ha stor betydning for tryggheten for små fartøy i dette område. Prosjektet vil også bidra til å få mer gods over til sjø, ved at påliteligheten i forhold til vær-situasjonen blir vesentlig bedret. Kystdirektoratet har i sitt forprosjekt vist at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre tunnelprosjektet.

Reisevaneundersøkelser viser også at det er et stort ikke-utnyttet potensial for hurtigbåttrafikk mellom Bergen og Ålesund, noe som forutsetter en realisering av Stad Skipstunnel

Havner

LO er tilfreds med at man nå har foreslått 20 stamnetthavner i Norge med stamvegtilknytning. Hvis sjøtransport skal videreutvikles som en attraktiv transportform for norsk næringsliv, må havnene være effektive knutepunkter mellom landbasert og sjøbasert transport. Dårlig fremkommelighet på norske veger og for dårlig tilknytning mellom havner og stamveger, gjør situasjonen vanskelig for norsk godstransport. Det er derfor viktig at politiske myndigheter medvirker til etablering av konkurransedyktige multimodale havneløsninger, med effektive tilknytningsårer til næringsliv, terminaler, vegnett og jernbane. En effektiv havneutbygging i samvirke med sjøfarten er også nødvendig for å nå de miljømessige målsettingene innen transportsektoren. Det er derfor avgjørende at sjøtransportnæringen også i framtiden har rammevilkår som bidrar til å opprettholde en næring som både er effektiv og mindre miljøbelastende både nasjonalt og internasjonalt.

Oppsummert mener LO:

- At det er viktig å trygge og stabilisere sjøtransporten gjennom bedret havneutbygging, farledsutbygging, navigasjonsinnstallasjoner, skipstunell og slepebåterberedskap.
- At Kystverkets investeringer til farledsmerking, elektroniske sjøkart og oljevernberedskap styrkes kraftig.
- At det er behov for en nasjonal strategi for transportoverføring til sjøen, og en mer miljøvennlig transport.
- At det er behov for en markant styrking av den totale beredskapen.
- At det er viktig med likeverdighet i skatte- og avgiftsnivået overfor de ulike transportutøverne.
- At tilknytningen mellom stamhavner og stamveger må bedres slik at mer gods kan sendes sjøvegen.
- At regionalt samarbeid mellom havnene er viktig for transport på sjø
- At bygging av Stad skipstunnel må gis prioritet
- At det fortsatt må satses på miljøvennlige gassferger.
- At det er uakseptabelt at anbud i riksvegfergedriften skal føre til svekkelse av ansattes lønns- og arbeidsvilkår og bemanningsreduksjoner som reduserer sikkerheten for både mannskap, passasjerer og last.

LUFT

Luffarten i Norge er selvfinansierende og basert på et solidarisk inntektssystem via politisk vedtatte avgifter, som også er allment akseptert. Gjennom kryssubsidiering er overskuddet på 4 av de store lufthavnene med på å finansiere driften av de øvrige lufthavner i Avinor. LO mener dette er god distriktspolitikk og et viktig bidrag til å sikre et spredt bosettingsmønster og næringsstruktur.

I forslaget til Nasjonal Transportplan for perioden 2010 – 2019 er det varslet en gjennomsnittlig vekst i flytrafikken på 2,8 prosent pr. år. Dette tilsvarer nær 40 prosent økning i planperioden. Avinor understreker i sitt forslag at dette representerer betydelige utfordringer, både når det gjelder investeringer i infrastrukturen og tiltak for reduserte klimagassutslipp. Avinor varsler også at de ikke kan møte investeringsbehovet innenfor virksomhetens gjeldende økonomiske rammevilkår.

Selve navet i det norske luftfartssystemet, "Oslo Lufthavn Gardermoen", har det klart største investeringsbehovet og kan i utgangspunktet ikke levere de samme overskuddene inn i kryssubsidieringssystemet i årene som kommer. Selv med en årlig økning i avgiftsnivået basert på prisveksten, vil det være nødvendig å vurdere andre virkemidler for å møte utfordringene. For å overkomme de investeringsbehov som foreligger innen Avinor systemet, bør man se på følgende muligheter.

- Gi Avinor mulighet for statlig låneopptak som prosjektfinansiering.
- Fjerne Avinors lånebegrensninger.
- La Avinor beholde overskuddet i planperioden.

- Slette nåværende gjeld til OSL og Avinor.

Forutsetningen for myndighetspålagte og andre investeringer er at Avinor er finansielt sterk. Bare nye krav til sikkerhetsområder og lysanlegg beløper seg til minimum 4 milliarder kroner. I tillegg kommer kapasitetsutvidelser gjennom utvidelse og ombygging av terminaler, ikke minst terminal 2 på Gardermoen som skal stå ferdig i 2012.

Avinors beregninger og anslag vedrørende utviklingen i antall flypassasjerer har hittil vært langt unna den faktiske utviklingen. Dette har medført at kapasitetsproblemene har kommet raskere enn ventet, og med utgangspunkt i denne utvikling kan gjennomsnittlig vekst på 2,8 prosent synes lavt. Fortsetter denne utviklingen vil behovet for en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen komme tidligere enn antatt, og det kan derfor synes fornuftig å båndlegge arealer for tredje rullebane så tidlig som mulig.

I tillegg vil både planlegging og bygging starte langt tidligere enn det som hittil har vært antatt, med ferdigstillelse allerede før 2020. Dette vil sannsynligvis også være et viktig miljøtiltak for luftfarten i Norge. Med nåværende trafikkvekst vil det, spesielt vintertid, oppstå trafikkavviklingsproblemer i lufta. Dette fører til at man i langt større grad må benytte områder med såkalt holdingposisjoner som igjen medfører unødvendig drivstofforbruk og tilhørende utslipp ved snøvær, brøyting, tåke og lignende. Dette reduserer også flyselskapers muligheter for grønne landinger som er en del av miljøtiltakene som flyselskapene og Avinor ønsker å gjennomføre.

Selv om det nå er tilkommet en ny privat flyplass utenfor det solidariske system i Oslo-området og som bryter med Stortingets forutsetninger om ikke å få en delt løsning ved beslutningen om bygging av Oslo Lufthavn Gardermoen, mener LO at det er nødvendig å gjøre noe med avgiftsstrukturen. Siden Rygge og Torp drenerer flypassasjerer fra det solidariske systemet, er det nødvendig at avgiftene innen luftfarten i Norge harmoniseres slik at dette ikke er med på å utvanne et fornuftig system.

Oppsummert mener LO at:

- OSL skal videreutvikles som nav i et norsk luftfartssystem.
- Avgiftssystemet må harmoniseres slik at det gjelder alle lufthavner.
- Utvikling av norsk luftfart må skje i bærekraftig og samfunnsnyttig retning, basert på de omforente forslagene i prosjektrapporten fra Avinor.

Med vennlig hilsen

LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Geir Mosti

Grethe Fosli

Saksbeh.: Kenneth Sandmo