

BLAD FOR NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND



www.transportarbeider.no

# TRANSPORT

1 2008 arbeideren



**Strupes havna - stuper Oslo**

– Det er allerede for trangt.  
Tar de mer nå, struper de havna,  
sier tillitsvalgt for bryggearbeiderne.

# Strupes havna, stuper Oslo



Tekst og foto 📷 Øystein Hagen

Får Sydhavna plass til å modernisere som tidligere vedtatt, eller vil Fjordbytilhengerne i Oslo kommune forsyne seg enda mer av havna til boliger og kontorer? Bryggearbeidere, transportarbeidere og verkstedarbeidere i Oslo slår ring om moderniseringen av Sydhavna i Oslo. Oslo havn er transportnæringens nasjonale hovedpulsåre. Blir det for trangt til at Oslo havn kan gjøre jobben, blir godstrafikken blokkert.

## Dagen og framtida

Containerbåten Ice Bird M/S ble første skip som losset i den nye containerhavna på Sjursøya. StatoilHydro-tankene

er ennå ikke fjernet, og kastet skygge over åpningen 21. januar. Likevel var det en glad dag for modernisering av Sydhavna, som i tillegg til å være containerhavn også skal være hovedhavn for tørrbulk og våtbulk, biler, stykk gods og flydrivstoff. Sydhavna er økt havneaktivitet komprimert til Kongshavn, Sjursøya, Bekkelagskaia og Ormsund-avslutningen. Ferge- og cruisetraffikk har fått andre anløp.

Nylig sendte de statlige transportetatene – Jernbaneverket, Vegvesenet, Avinor og Kystverket – forslaget til ny nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019 – ut til høring.

Oslo Transportarbeiderforening oppfordret Transportarbeiderforbundet til å være med og slå ring om

utbygging av Oslo havn, for å forsvare arbeidsplassene og bærekrafta i transportkorridoren fra havna, via Alnabru og Groruddalen, til Osloregionen og resten av landet.

I februar behandler Oslo kommune nok en gang planene for Fjordbyen.

## Oslo - en soveby?

Mye vann skal renne i fjorden fra de åtte elvene gjennom Oslo før det blir aktuelt å dingle med beina fra bryggekannten i sommersonn, eller vandre langs kaiaene med fjordbris i håret. Før den tid kan Oslos framtid være redusert til å bli en soveby, henvist til å leve av gods på vei fra havnebyer som Göteborg, Malmø og København. Det handler om at kommunale og statlige

# Fokus på felles sak

Bryggearbeidere, sjåførere, speditører og verkstedarbeidere slår ring om utbygging av Oslo havn, for å forsvare arbeidsplassene og bærekrafta i transportkorridoren fra havna, via Gro Ruddalen.

NTF må engasjere seg i utbygginga av terminalområdet i Gro Ruddalen og forholda for Oslo havn, heter det i et vedtak styret i Oslo Transportarbeiderforening gjorde 16. januar.

Saken er viktig fordi aksene Oslo havn, via terminalområdet på Alnabru og derfra vidare via jernbane og hovedveier, er «navet i godsdistribusjonen for hele landet».

Oslo-styret begrunner hvorfor NTF bør prioritere saken med fem punkter:

- På grunn av miljø. Hvis det ikke blir samling på Alnabru, fører det til økt forurensing og trafikk.

- På grunn av spedisjon. Forutsigbare betingelser med nær tilknytning til bane. Muligheter for å bygge opp et kompetansemiljø

- På grunn av situasjonen på Oslo Havn. Havna trenger plass, og forholda for havna kan ikke sees isolert fra Alnabru. Forholda må legges til rette for transport på bane mellom havna og termina-

lene, og vidare til flyplass og andre regioner.

- På grunn av situasjonen for trailersjåførene. Det må opprettes serviceanlegg/truckstop for langtransport-sjåførere.

- På grunn av trafikkforholda for godssjåførere og buss-sjåførere. Hvis vi ikke får løst spørsmåla over, vil veiene bli overfylte, og stress og forsinkelser prege arbeidsdagene for sjåførene i økende grad.

ØH



rammeplaner klasker sammen, front mot front. Statens nasjonale transportplaner kan ikke forenes med Oslo kommunes visjoner for Fjordbyen.

Ny NTP foreslår dubling av godsmengden via båt og jernbane. Mer gods på båt og bane bidrar til å gjøre godstransporten bærekraftig. Andre plussgevinster i tillegg til miljøgevinst er redusert utslipp av klimagasser, minsket fare for trafikkulykker og bedre bærekraft for transportnæringen.

Med LO-Oslo som fellesnevner er det opprettet en bred allianse av bryggerarbeidere, trailersjåførere, transport- og verkstedarbeidere med tilknytning til havna og Alnabru, for å slå ring om Oslo havn. Nettverket vil følge bystyrets behandling av Sydhavnen-utbyggingen nøye.

## Gevinst ganger fire

Havna er startstedet for mat og forbruksvarer fra den store verden til Oslo og Norge. Tre av fire containere som kommer til Oslo er fylt med varer som forbrukes i Osloregionen. I framtida skal godset løftes av båten og over på et jernbaneflak (lo-lo) som trekkes til Alnabru for omlasting.

De siste 2-3 årene er godsmengden via bane økt med 30-40 prosent. I 2006 gikk terminalen over til døgnkontinuerlig skift. I fjor fikk bedriften 300 nye godsvogner for containere og semitrailere. CargoNets kunder, Schenker Linjegods, Tollpost Globe, Posten, Nor-Cargo og DHL står for størstedelen av godsoppdragene, for kunder som Norgesgruppen, Bama, Ikea og andre kjeder.

Godsmengden som går via båt og bane har økt kraftig. Unødig mye av godset går likevel på trailer langs hovedveiene. Største hinder for forbedring nå er at jernbanenettet er sprengt, særlig i Osloregionen. Ny utbygging tar år, og skjer ikke om arealene blir lagt ut til boliger. Forbedringer av jernbanenettet vil ta flere år, og blir ingenting av om arealene blir gitt til boligformål. Skjer det med buffersonene rundt Sydhavna i Oslo, blir modernisering av havna blokkert for godt.

– Som resten av bransjen er vi for at mer av godset skal gå på båt og jernbane. Vi er slett ikke redd for konkurransen, sier Geir Kvam. Han er forbundssekretær i NTF, og «trucker-

nes mann». Han understreker:

– Bransjen mangler 2000 sjåførere. De vi har, jobber 250 timer i måneden. Vi vil ha anstendig arbeidsmiljø for sjåførene. Politikerne kan få fire gevinster i en smekk om de tar modige beslutninger: Økt trafikkikkerhet, redusert utslipp, bedre arbeidsmiljø for sjåførene og bedre lønnsomhet i næringen, sier Kvam.

## Tomtepris og skatt

Oslo har samme problem som andre storbyer. Mange som arbeider i byene





pendler til kommunene omkring. Dermed forsvinner Oslos skatteinntekter.

Oslos andre problem - eller mulighet, avhengig av ståsted – er de høye tomteprisene. Strandeieendommene langs Oslos bukter, som har vært brukt til havner i tusen år, har samtidig de høyeste tomteprisene i byen.

«Et overgripende prinsipp i Fjorbyplanen er Oslo som bærekraftig by, preget av økonomisk, sosial og kulturell vekst innenfor naturens økologiske bæreevne». Slik presenterte direktør Ellen S. De Vibe i Plan- og bygnings-



etaten og Stein Kolstø ved Fjordbykontoret i Oslo Fjordbyen. Hvem kan vel være uenig i det?

Nylig ble Sørenga solgt. For Oslo havn gir det investeringsmidler til videre utvikling av Sydhavna. Byutviklingen skjer når kjøperne, Backe Prosjekt AS, Boligbyggelaget Usbl, Oslo Areal ASA og finansielle investorer, bygger og selger boliger på Sørenga. Kjøperne betalte i underkant av en milliard for tomtene, og vil hente inn en pen gevinst når noen av Oslos dyreste boliger blir lagt ut for salg. Sørenga har tomteareal til 700 boliger. Potensialet i Sydhavna, dvs. i Kongshavn, Sjursøya og strandlinja langs Bekkelaget, er inntil 5 900 boliger, skrev Avis 1 i 2000. Eiendoms- og skattegevinsten kan friste noen og enhver, flere med arbeidsadresse i Rådhuset.

#### Alt for trangt

– Akkurat nå er det rett og slett for trangt her. Blir det trangere kan vi ikke gjøre jobben vår, sier bryggearbeider og tillitsvalg Udo Frick. Som alle på

**WIGGO VINJE** (t.v.) og Geir Kvam vil ha ordnede forhold for transportbransjen.

**UDO FRICK** ser fram til skikkelige arbeidsforhold på Sydhavna.

havna er han stolt over at containerhavna på Sjursøya nå er i offisiell drift, selv om StatoilHydro-tankene på Sjursøya ennå ikke er fjernet. Det gjør arbeidet med lossing og lasting tyngre og farligere.

– Liten plass gjør arbeidsforholdene verre for alle. Det blir mer bråk, støy, stadig omplassering for å få plass til alt, mer utrivelige forhold. Vi får tåle det, men da må byutviklingskomiteen og bystyret i Oslo stå fast på utviklingsplanen for Oslo havn som ble vedtatt i 2003, og gi Sydhavna rom og buffertsoner slik at vi kan se fram mot skikkelige arbeidsforhold og arbeidsmiljø i den moderne Sydhavna, sier Frick.

– Jeg håper ikke grådigheten tar overhand, sier Wiggo Vinje, klubbleder i Tollpost-Globe på Alfaset.

– Vi ønsker å bo og arbeide i Oslo. Det er forlenget utredet og slått fast at det finnes ikke noe reelt alternativ til Oslo havn som hovedhavn og inngangsport for godstransporten. Ryker Sydhavna, spøker det også for arbeidsplasser og virksomhet i transportkorridoren, mener han.