

Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen

Fra: Landsorganisasjonen i Norge

Innspill til budsjettproposisjon nr. 1S 2024 fra Samferdselsdepartementet

Landsorganisasjonen i Norge (LO) og LOs samferdselspolitiske utvalg har behandlet Prop. 1 S fra Samferdselsdepartementet og oppsummerer våre kommentarer i dette notatet.

Nasjonalbudsjettet for 2024

LO er fornøyd med hovedlinjene i statsbudsjettet. Regjeringen har lyktes med å holde arbeidsledigheten nede. Dette budsjettet framstår balansert, og vil derfor være et godt utgangspunkt for å sikre full sysselsetting.

Likevel er LO bekymret for den økonomiske utviklingen framover og om det er tilstrekkelig forståelse for at full sysselsetting faktisk krever et høyt aktivitetsnivå. Statsbudsjettet uttrykker tvert om at press i arbeidsmarkedet er noe som skaper bekymring. Det står for eksempel at «Utsikter til fortsatt press i arbeidsmarkedet trekker i retning av at lønnsveksten holder seg høy». Men lønnsveksten følger industriens lønnsomhet i Norge og det har ikke vært reallønnsvekst på 7 år.

Særskilte overordnede betraktninger til budsjettproposisjonen fra Samferdselsdepartementet.

Regjeringen foreslår å bruke 93 milliarder på samferdsel i 2024. Dette er et bevilgningsnivå som er på et svært høyt nivå, men samtidig har vi en pris- og kostnadsvekst som er høy og som for enkelte programposter er høyere enn bevilgningsøkningen.

LO har tidligere vært svært tydelig på at vi må prioritere å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. LO mener forslaget til budsjett ikke i tilstrekkelig grad prioriterer drift og vedlikehold høyt nok i forhold til utfordringene.

LO vil også påpeke at dersom vi skal ta vare på det vi har, så fordrer det at vi har ressurser og kompetanse til å ivareta dette. Kutt til drift, vil ikke sette oss i stand til å gjøre det.

Tiltak mot sosial dumping i transportsektoren

Regjeringen la i 2022 frem en handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Vi vet at aktørene tilpasser seg kontinuerlig og det er nødvendig med en videre styrking av arbeidet i 2024 for å sikre tilstrekkelige økonomiske rammer til å avdekke og slå ned på sosial dumping og arbeidskriminalitet. I tillegg til ren a-krim, må kreative forretningsmodeller som ødelegger rettferdige konkurransevilkår og ansattes lønns- og arbeidsvilkår bekjempes.

Det trengs både bedre grunnfinansiering av tilsynsmyndighetene og tilføring av virkemidler for å håndheve reglene og sanksjonere regelbrudd i transportbransjen. Vi viser i denne sammenheng til tidligere forslag fra tre parts bransjeprogram for transport, om blant annet å innføre en løyveordning som omfatter varebilbransjen, og om innføring av HMS kort i varebil sektoren.

Samferdselsforskning

Regjeringen foreslår å bruke 145,2 millioner på samferdselsforskning i 2024. Dette er en økning på 4,3 prosent fra saldert budsjett i 2023, altså mindre enn den generelle prisstigningen. Heller ikke de tidligere årene har det vært noen reell økning. Dette betyr at Samferdselsdepartementet fortsatt er blant de departementene som satser minst på forskning. Budsjettforslaget innebærer at det fortsatt ikke er satt av penger til forskningssentre innenfor bærekraftig transport, kun midler til ordinære prosjekter gjennom Norges forskningsråd.

Den økonomiske situasjonen innebærer hardere prioriteringer på samferdselsfeltet, der flere store investeringer må nedprioriteres. Da er det enda viktigere med kunnskap om hvilke virkemidler som gir mest uttelling for pengene, og dermed økt grunn til å satse på forskning. Klimakrisen krever kunnskap om hvordan vi kan nå klimamålene innenfor samferdsel på en effektiv, rettferdig og akseptabel måte, og den raske energiomstillingen vil gi store kunnskapsbehov. Samtidig har samferdselssektoren egne utfordringer knyttet til for eksempel trafikk i byområder, trafikksikkerhet og robusthet i transportsystemet som krever en særskilt satsing på forskning utover det som omhandler energi og klima.

Programkategori 22.10 Posttjenester Kap. 1370 post 70 Kjøp av posttjenester

For at driften i Posten Norge skal være bærekraftig er det essensielt at de ulønnsomme oppgavene som pålegges selskapet fra staten blir kompensert fullt ut. Det er positivt at det foreslås en bevilgning i tråd med Postens estimerte kostnader.

Klima og kollektivtransport

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak - Kapittel 1332 Post 66

Regjeringen følger opp fjorårets budsjettavtale med SV gjennom igangsetting av forhandlinger om nye byvekstavtaler for Kristiansandregionen og Nedre Glomma samt at det har blitt fremforhandlet en avtale for Tromsø. Dette er tiltak LO lenge har anbefalt.

I 2024 foreslås 7,5 milliarder til byområdene over Samferdselsdepartementets budsjett.

- Inngåtte byvekstavtaler i Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren følges opp. Det statlige bidraget til de pågående store kollektivprosjekter økes.
- Fremforhandlede forslag til byvekstavtale for Tromsø følges opp. Regjeringen vil invitere Kristiansand og Nedre Glomma til forhandlinger om å inngå byvekstavtale. I Kristiansand foreslås 215 millioner kroner til tiltak for kollektiv, sykkel og gange, mens tilsvarende beløp i Nedre Glomma er 174 millioner kroner.
- Belønningsavtalene i Buskerudbyen og Grenland videreføres. Tilskuddsordningen for de fem mindre byområdene blir videreført. Det inkluderer Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen.

Videre mener vi det er positivt at det foreslås økte statlige bidrag til de store kollektivprosjekter i byområdene. Det er ellers positivt for den lokale kollektivtransporten at budsjettforslaget legger opp til at fylkeskommunenes økonomi styrkes.

Jernbaneformål

LO mener det er positivt at alle påbegynte jernbaneprosjekter opprettholdes i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2024. Den store svakheten i transportbudsjettet er at vedlikeholdsetterslepet fortsetter å vokse. Og veksten eskalerer.

Kostnadene for samfunnet er store på grunn av unødvendig nedetid på jernbanenettet og høye driftskostnader som følge av manglende vedlikehold. Stabil regularitet og høy punktlighet er helt avgjørende for at togoperatørene skal lykkes, og at bidraget til det grønne skifte kan innfris.

Vedlikehold

LO mener at regjeringens forslag om å la vedlikeholdsetterslepet i jernbanen vokse med 1,8 mrd. i 2024, er uansvarlig. Vi er nødt til å ta bedre vare på det vi har. For å snu forfallet i jernbanen mener LO det vil være behov for at Stortinget øker vedlikeholdsbudsjettet for jernbanen med to milliarder kroner i 2024.

Miljøstøtteordningen

LO er glad for at miljøstøtteordningen opprettholdes i statsbudsjettet for 2024. Det er imidlertid nødvendig å skape mer forutsigbarhet rundt ordningen. Samfunnet kunne fått mer tilbake for denne investeringen ved å gjøre den mer forutsigbar over en lengre tidsperiode, slik de har gjort i Sverige. Økt forutsigbarhet vil gi selskapene bedre forutsetninger for å kunne gjøre investeringer som kan styrke tilbudet ytterligere.

Elektrifisering av Røros og Solørbanen

LO mener det er viktig å starte planlegging av elektrifisering av Røros- og Solørbanen så raskt som mulig. Røros- og Solørbanen er i dag strekninger uten elektrifisering og ekstremværet *Hans* har vist hvor sårbar infrastrukturen er. Det er viktig å komme raskt i gang med planleggingen av elektrifiseringen på disse strekningene for å kunne få en mer fleksibel og effektiv nord-sør forbindelse, samt en raskere framføringstid med bruk av elektrifisert materiell.

Veiformål

Investeringer

Investeringer i vegnettet har stor betydning for å nå overordnede målsetninger i transportpolitikken. LO har merket seg at det vil i de nærmeste årene være mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekter på riksvei enn det som følger Nasjonal transportplan 2022–2033.

Sett i sammenheng med den makroøkonomiske situasjonen og prisvekst i anleggsmarkedet har LO forståelse for at regjeringen i budsjettforslaget også for 2024 skyver på noen større investeringsprosjekter i anleggssektoren. Det må vil allikevel understrekes at effekten av at kutt i større investeringsprosjekter vil kunne medføre utfordringer, blant annet for Statens vegvesen som over tid har hatt utfordringer med å opprettholde egen kompetanse. I denne sammenheng ser LO også fram til den varslede gjennomgangen av selskapsstrukturen på vei i Norge. LO forutsetter også at det gjennom arbeidet med fremskyndet NTP vil bli foretatt en grundig gjennomgang av prioriterte prosjekter de kommende årene.

Ifølge budsjettproposisjonen står det at; «Regjeringen er opptatt av å ta vare på og øke verdien av de veiene vi har. Det innebærer økt gjenbruk av eksisterende vei i utbyggingsprosjekter der det er mulig samt å vurdere mulighetene til å utbedre dagens vei heller enn å bygge nytt. Mer fleksible

veinormaler vil legge til rette for fremkommelighet og sikkerhet på veiene med mindre naturinngrep og utslipp og til lavere kostnader»

Smalere veier og mindre areal til vegskuldre og tilpasset sideterreng er typiske områder der trafiksikkerheten fort kan bli taperen sett opp mot miljøkrav og økonomi. Skjer det en ulykke på en smal vei med begrenset sideareal, vil det by på store utfordringer for utrykningskjøretøyene som skal gi hjelp. Daglig er tusenvis av sjåførere på veien for å holde samfunnet i gang, og vegen er en vesentlig del av deres arbeidsmiljø. LO mener derfor at det må gjennomføres grundige vurderinger ut fra et trafiksikkerhetsmessig synspunkt før slike tiltak innføres og henviser her bl.a. til rapporten fra SHT om ulykken på veien bygget av Nye Veier i Arendal.

Drift og vedlikehold

Et godt vedlikehold av veinettet har også stor betydning for næringslivet og arbeidsplasser i distriktene. For lavt vedlikeholds nivå over mange år har ført til stort forfall i infrastrukturen. Disse utfordringene må gis høy prioritet i de årlige budsjettframlegg og i fremskyndet NTP for 2025-2036.

SVV har et motivberegnet behov for vedlikehold på 4 mrd., mens forslag til budsjett for 2024 er på 3,1 mrd. SVV har derfor et motivberegnet behov for ytterligere 900 millioner til vedlikehold i 2024. SVV har ansvar for kritisk infrastruktur som veier, bruer osv. på de mest trafikkerte riksveiene i Norge. Klimakrisen gir oss utfordringer vi ikke har stått overfor tidligere. Det er bl.a. helt nødvendig å skifte ut gamle rør med nye rør med større diameter for å ta unna større vannmengder flere steder.

SVV fikk en tilleggsbevilgning på 1,2 mrd. i revidert i mai 23. Uten denne tilleggsbevilgningen hadde ikke SVV klart å håndtere «Hans» slik de faktisk gjorde. Uforutsette hendelser skjer, dessverre. Hvert år og i økende grad. Spørsmålet er om vi som samfunn skal settes i stand til å håndtere det vi vet kommer av uforutsette hendelser? Og vi vet altså at SVV må ha 900 millioner kr mer til sitt samfunnsoppdrag.

LO mener det er direkte kritisk at SVV ikke får den nødvendige bevilgningen de trenger for å ta ansvar for det mest nødvendige vedlikeholdsarbeidet, som f.eks. å forbedre rørgater og ikke minst forsterke bæreevnene på flere veier og broer, kanskje særlig i Nord-Norge. LO ber derfor om en økt bevilgning til SVV på 900 millioner til vedlikehold.

I Riksrevisjonens rapport om kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier (dokument 3:11 2022-2023) står det at det er kritikkverdig at kostnadene til drift og vedlikehold har økt uten at dette har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier. Kostnadene har i hovedsak økt på grunn av oppdeling av driftskontrakter som tidligere gjaldt riks- og fylkesveier. Når driften blir dyrere, blir det mindre på vedlikehold. Regionreformen kommer ikke uten kostnader. Det er blitt større standardforskjeller fylker imellom, og veidriften er altså blitt dyrere. Stortinget må ta stilling til om dette er den riktige veien å gå videre, gitt at regionreformen har gitt dyrere og dårligere drift og vedlikehold.

Riksveier

Vedlikehold av riksveinettet er nødvendig både av hensyn til sikkerhet og brukervennlighet over tid. Regjeringens forslag på 9,7 mrd. er omtrent på samme nivå som i ordinært budsjett for 2023. LO registrerer også at vedlikehold av riksveinettet reduseres med 400 mill. kr sett i forhold til saldert budsjett for 2023, som også inkluderer økningen i revidert budsjett på 1,2 mrd. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold av riksveier som inngår i det årlige statlige bidraget til Nye Veier.

Budsjettforslaget anslår at vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet samlet sett blir redusert med om lag 100 mill. kroner i 2024. Dette beløpet for lite sett i forhold til målsettingen om reduksjon av det enorme vedlikeholdsetterslepet på riksveiene.

Fylkesveier

Økt satsning på fylkesveier er avgjørende for å fjerne standardgapet mellom riksveiene og fylkesveiene. Dårlig vedlikeholdte veier innebærer også økt fare for trafikksikkerheten og brukernes liv og helse. Det er derfor viktig at tilskuddsordningen for vedlikehold på fylkesveier opprettholdes med en ramme på 415 mill. Men det må understrekes at vedlikeholdsetterslepet er betydelig høyere enn det denne rammen legger opp til og rammen bør på denne bakgrunn økes ytterligere. For ytterligere styrking av fylkesveinettet og stabil sysselsetting i anleggssektoren er det også mulig å åpne for egne prosjektmidler til f.eks. bru og tunell-prosjekter på fylkesveinivå, slik fylkeskommunene/kommunene (KS) har gitt uttrykk for.

LO har merket seg at Samferdselsdepartementet i tråd med Stortingets vedtak av 2. juni 2023 har gitt Statens vegvesen i oppdrag å koordinere en ny kartlegging av tilstanden på fylkesveiene, i samarbeid med fylkeskommunene, med sikte på å levere et oppdatert kunnskapsgrunnlag i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2036. Departementet har også bedt Statens vegvesen foreslå en overordnet plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene. Dette er et viktig tiltak som må gis høy prioritet i NTP-arbeidet.

Statens vegvesen

Det er viktig at kompetansenivået i SVV styrkes og at det avsettes nødvendige rammer til å ivareta dette. Det er uheldig at SVV, som den største byggherren på fastlandet, står i fare for å ikke ha tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre større utbyggingsprosjekt i fremtiden. Nye Veier A/S har i hovedsak løst dette ved ikke å ansette egen kompetanse, men i hovedsak leie inn fra konsulentbransjen. LO mener at bruk av egne ansatte både bidrar til økt kontinuitet, kompetanse og lavere lønnskostnader framfor bruk av innleide konsulenter. SVV har også noe innleie, men som følge av nye innleieregler, jobber etaten med omgjøring av innleide til hele og faste stillinger.

Perioden rett før og etter avvikling av sams veiadministrasjon fra 1. januar 2020 medførte en betydelig kostnadsvekst, særlig for Statens vegvesens driftskontrakter. Dette forklares med tilpasning med kortere varighet på driftskontrakter i overgangsperioden og inndeling av mindre rasjonelle kontraktsoner som følge av separate kontrakter for riks- og fylkesveier. Det er derfor viktig at Statens vegvesen viderefører arbeidet med å utvikle en kontraktstrategi for riksveinettet, og at det i 2024 arbeides videre med å redusere kostnadsveksten på driftskontraktene. Ingen fellestjenester må splittes opp.

Grønt landtransportprogram

Norge og EU skal kutte klimagassutslippene med 55 prosent innen 2030, og lav- og nullutslippsteknologi skal ruller ut i stor skala. LO har derfor vært med å etablere Grønt Landtransportprogram (GLP), for å bidra til et tettere samarbeid mellom myndighetene og næringslivet, som er avgjørende for å lykkes med kraftfull reduksjon i klimagassutslippene. Transportsektoren er den største utslippssektoren og potensialet for å oppnå store kutt er stort. LO er derfor skuffet over at programmet kun får en beskjeden økning i støtten for 2024, og mener regjeringen bør prioritere innsatsen der utslippene er størst.

Skred- og tunnelsikring

Skredsikringstiltak må gis høy prioritet, og tiltakene må ha fokus på å sikre brukernes liv og helse på særlig utsatte strekninger. Mer nedbør og ekstremvær truer sikkerheten på veiene, og det haster med å sikre veinettet mot skred og ras. Noe bl.a. ekstremværet «Hans» var et eksempel på.

LO registrerer at som forberedelse til Nasjonal transportplan 2025–2036 er regjeringen i gang med arbeidet med en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 470 fra sesjonen 2021–2022 i kapittel 2.3 i del I. Dette er et viktig tiltak som LO har etterlyst over lang tid og som er i tråd med en Stortingets egne målsetting om et skredsikkert veinett innen 2030. Det er positivt at en slik kartlegging nå er iverksatt og at den vil bli behandlet i tilknytning til NTP 2025-2036.

Arbeidet mot ras og følgende av klimaendringer fører med seg økt behov for geologi, grunnborings- og laboratorium-oppgaver. Før 2020 med en felles vegadministrasjon utførte Statens vegvesen geologi, grunnborings- og laboratorium-oppgaver uavhengig av veieierskap. Dette gjør fortsatt SVV i en overgangsperiode, og LO mener dette er nasjonale spesialistoppgaver som er vanskelig å finne i markedet og som vi ikke ønsker skal regionaliseres eller overføres til fylkeskommunene.

Bompenger

I 2024 er det lagt til grunn at bompengeselskapene stiller til disposisjon i alt 22,9 milliarder kroner til finansiering av pågående utbygging av veiprojekter, samt til de som er vedtatt utbygget. Det foreslås videre 740 mill. til tilskudd for reduserte bompenger som vil bidra til lavere utgifter for brukerne i deler av veinettet.

LO har støttet at brukerfinansiering gjennom bompenger kan være en del av finansieringen av veiprojekter, men vil som tidligere understreke viktigheten av at bompenger ikke må utgjøre en for stor del av den totale veifinansieringen. Dette vil kunne medføre uheldige sosiale utslag og økende motstand til finansieringsformen. Det er derfor viktig å understreke at alternative finansieringsformer som f.eks. veiprisning, må utredes snarest mulig for å oppnå en mest mulig effektiv og rettferdig brukerfinansiering.

Døgnhvileplasser for tunge kjøretøy

Døgnhvileplasser omtales flere ganger i budsjettokumentet, men det eneste konkrete som står er dette på s.82: *Nye Veier planlegger å starte bygging av ny vei og etablering av døgnhvileplass på strekningen E6 Berkåk–Vindåsliene i 2024.*

For 2024 planlegger altså regjeringen kun én ny døgnhvileplass. I henhold til vedtatt handlingsplan fra 2017 om etableringer av døgnhvileplasser, så var målet 90 plasser innen 2023. Vi mangler fortsatt rundt 30 plasser for å nå dette målet, og for LO er det skuffende å se hvordan man kan neglisjere helt grunnleggende behov for en hel yrkesgruppe.

Døgnhvileplassene er også viktige for å bygge ut ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy. Det gir sjåførene mulighet til å hvile mens de lader kjøretøyene. Manglende oppfølging av døgnhvileplasser, medfører også lavere tempo i utbyggingen av ladestasjoner. Dette er et uheldig signal til næringen som trenger en raskere overgang til elektriske kjøretøy.

Utslippsfrie anleggsplasser

Det foreslås bevilget 30 mill. kr. for å kunne støtte prosjekter som går over flere år. Det foreslås videre en tilsagnsfullmakt på 15 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. LO har merket seg at fra 2023 er ordningens formål endret fra fossilfrie anleggsplasser til utslippsfrie anleggsplasser. Dette innebærer ifølge departementet at anleggsplassene ikke lengre kan bruke biodrivstoff for å redusere klimagassutslippene, men kun elektrisitet og hydrogen.

Satsingen på kap. 1301 post 70, bør allikevel vurderes økt ytterligere, da de foreslåtte beløp kun vil kunne dekke et minimum av de økonomiske rammer som anleggsbransjen trenger for å iverksette de politiske målsettingene om utslippsfrie anleggsplasser innenfor denne korte tidsrammen. Dette omhandler både maskinpark og tilgang til strøm og ladeplasser. mm. Det vises i denne sammenheng også til Klimakur 2030 som konkluderte med at elektriske maskiner har svært høye investeringskostnader. Pr. i dag i dag koster klimavennlige anleggsmaskiner om lag tre ganger så mye som en dieselmaskin.

Kontroll, trafikant- og kjøretøytilsyn

Arbeidet med å samordne kontrollatatenes virksomhet med ansvar for å følge opp transportnæringene må videreføres med høy prioritet. Dette er av avgjørende betydning for en langt mer effektiv kamp mot useriøse aktører som setter liv og helse i fare.

Kontrollvirksomheten spenner over et bredt spekter og varebilsektoren er på mange måter kommet inn som et «nytt» område innenfor SVVs kontrollarbeid. Vinterkontroller er viktig i forhold til trafiksikkerhet og kampen mot sosial dumping må intensiveres. LO er fornøyd med at post 28, kap. 1320 økes, men vi tror dessverre at dette på langt nær er tilstrekkelig til å løse disse oppgavene på en forsvarlig måte.

Veitrafikksentralene har ansvaret for trafikkinformasjon og overvåkning ved både små og større hendelser. I og med at digital infrastruktur er viktig for samfunnssikkerheten og trygg trafikkavvikling er det viktig å forhindre uønskede hendelser, er det positivt at det i bevilgningsforslaget inngår en økning på 100 mill. til teknologiutvikling, digitalisering og drift av IT-systemer som vil styrke den teknologiske og digitale kompetansen i Statens Vegvesen.

Kystforvaltning

Statlig satsing på havner, farleder, oljevern- og slepebåtberedskap i regi av Kystverket er helt nødvendig. Målet må være å få mer gods over på trygge sjøveier med best mulig sikkerhet langs vår sårbare kystlinje. Derfor er det viktig å gi kystverket nødvendige rammevilkår. Det er helt nødvendig at Kystverket innehar tilstrekkelig oljevernberedskap og gjennomfører god merking, vedlikehold og utbygging av farleder langs norskekysten.

Kystverket må fremstå som et effektivt statlig forvaltningsorgan og med nødvendig beredskap og kompetanse for å kunne håndtere eventuelle ulykker og utslipp i norske farvann og ved norske havner. Både bruk av ny teknologi og økt personellkompetanse er viktige virkemidler i dette arbeidet i de årlige budsjetter og i tilknytning til arbeidet med Nasjonal Transportplan.

Endringer i klima og økt skipstrafikk i norsk farvann og til norske havner tilsier at nye tiltak er nødvendig for å kunne opprettholde et forsvarlig sikkerhetsnivå. LO har merket seg at regjeringen foreslår en totalramme på om lag 3,6 mrd. til kystverkets virksomhet, som innebærer en økning på

400 millioner og LO registrerer at Kystverket er tilfreds med de fremlagte økninger i deres budsjetttrammer for 2024.

Stad skipstunnel

Til prosjektet Stad skipstunnel er det satt av om lag 130 mill. kroner. LO har merket seg at midlene vil i hovedsak gå til forberedende arbeider og gjennomføring av anbudskonkurranse og at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag til videre fremdrift i prosjektet når resultatet av anbudskonkurransen er kjent. Det er positivt at det nå legges til rette for anbudskonkurranse om Stad skipstunnel. LO vil komme tilbake til spørsmålet om kostnadsramme når anbudskonkurransen er gjennomført, slik det fremgår av proposisjonen.

Luftfartsformål

LO vil først berømme regjeringen for arbeidet med å få på plass: *Meld. St. 10 (2022–2023) Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*. Meldinga gir en helhetlig gjennomgang av regjeringens politikk med mål, virkemiddel og tiltak for en bærekraftig luftfart i klima- og miljømessig, sosial, geografisk og økonomisk forstand. Det er nå av avgjørende betydning at anbefalingene blir fulgt opp.

FOT-rutene

Når det gjelder de nylig tildelte FOT-rutene så viser dette oss at sentral styring av anskaffelsene gir et godt resultat sammenlignet med risikoen knyttet til en eventuell regionalisering av disse anskaffelsene. LO er også godt fornøyd med at en av hovedprioriteringene i budsjettforslaget, som er ca. 1,9 mrd. kr til å forbedre flyrutetilbudet på FOT-rutene i Nord- og Sør-Norge. Med det en halvering av maksimaltakstene på billetter, flere ruter og mer kapasitet i de nye kontraktene som starter i 2024.

Tilsynsvirksomheten

Luftfartstilsynet er en svært viktig aktør i, og for, norsk luftfart. LO er bekymret for om Luftfartstilsynet tilføres nødvendige økonomiske rammer som gir forutsetning for å oppfylle sine oppgaver og pålegg. LO mener at tilsynsaktiviteten til Luftfartstilsynet må økes. Det er behov for økt arbeidstilsyn av Innenlands helikopter spesielt og økt arbeidsmiljøtilsyn av aktørene i norsk luftfart generelt. Det er positivt at det nå omsider er fremdrift gjennom at regjeringenes prioriterte to nye stillingshjemler hos Luftfartstilsynet som vil være operative medio 2024. LO forventer med det en betydelig økning i den proaktive tilsynsaktiviteten, samt i arbeidet med å klarlegge regelverket. Med dette vil man bidra til å nå målene om sosiale bærekraft som nevnt i stortingsmeldingen.

Innlandshelikopter

På innlandshelikopterområdet er arbeidet nå godt i gang gjennom at det partssammensatte Samarbeidsforum for innlandshelikopter (SFI) og at det nå planlegges et eget sikkerhetsseminar. LO mener nettselskapene har et overordnet ansvar for at de operasjonene de, eller deres underentreprenører, leier inn helikopterbestand til og at de gjennomføres innen trygge og forsvarlige rammer. LO forventer at komiteen bidrar til at kraft/nettselskapene legger ved risikoreduserende kundekrav (slik energiselskapene offshore gjør i dag) og vektlegger disse i forbindelse med kontraktsinngåelse. I dag vektlegger fremdeles flere selskaper bare pris. Med det har vi fremdeles, i motsetning til helikopteroperasjoner offshore, et uakseptabelt risikonivå innen denne bransjen.

Droner

Det har vært en stor økning i bruken av droner, noe som skaper nye muligheter, men også nye utfordringer. De nye droneaktørene er nå i ferd med å integrere seg i et allerede veletablert luftfarts system, og det har vært innrapportert droneaktivitet som kan være en sikkerhetsrisiko for sentral infrastruktur og for fly/helikoptre. LO ber om at komiteen påvirker til at det opprettes et partssammensatt samarbeidsforum, og at det gjennomføres en sikkerhetsstudie. Dette i regi av Luftfartstilsynet for å ivareta en felles situasjonsforståelse, utveksle kunnskap og erfaringer og fungere som styringsgruppe for sikkerhetsstudien. Med dette vil man få på plass et samarbeidsforum også for droner slik man i dag har for offshorehelikopter og innlandshelikopter.

Klima og miljø

LO er fornøyd med at regjeringen foreslår å ikke øke omsetningskravet av bærekraftig flydrivstoff fra 0,5% til 2% i 2024 for å heller harmonisere med EUs krav (2%) som vil gjelde fra 2025. Dette vil sikre rettferdig konkurransevilkår for våre flyselskaper. LO støtter for videre regjeringens strategi om å fremskynde omstillingen mot null- og lavutslippsluftfart slik at de første kommersielle lav og nullutslippsflyene blir fasett inn i Norge så fort teknologien tillater det. LO mener bestemt at i påvente av et eventuelt klimapartnerskap så må dette viktige arbeidet påbegynnes. LO mener at Samferdselsdepartementets politiske ledelse må lede dette arbeidet og det må gjennomføres i et tett og tillitsfullt partsamarbeid. For med det å ivareta en vellykket og ikke minst sikker implementering av ny teknologi.