

## 1 Samferdselspolitisk uttalelse:

# 2 Samferdselspolitisk uttalelse

3 Gode transportløsninger er en forutsetning for høy sysselsetting, god distriktsutvikling og verdiskapning. 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. En helhetlig samferdselspolitikk der alle transportformene ses i sammenheng må ligge til grunn for utvikling av norsk samferdsel.

8 Deler av transportbransjen er preget av useriøsitet og sosial dumping, og til dels alvorlig kriminalitet, både i lastebil- og varebilsegmentet. Turbussbransjen er fortsatt ikke tilstrekkelig regulert, og mangler klart definerte kabotasjeregler. LO vil – sammen med relevante aktører – jobbe aktivt for å bedre situasjonen. Lovverket må skjerpes ytterligere og kontrolletatene må styrkes.

## 12 Klima

13 Transportsektoren er en viktig bidragsyter for å nå målsettingen om 50% utslippskutt innen 2030. Det må legges til rette for en bærekraftig utvikling av transportsektoren, hvor gode alternativer må være på plass før man innfører restriksjoner på eksisterende muligheter.

16 Store deler av transportsektoren må enten elektrifiseres eller over på alternative miljøvennlig drivstoff. Staten må ligge i forkant av omstillingen av kjøretøyteknologi og gå tyngre inn med investeringer i ladeinfrastruktur og biodrivstoff i alle aktuelle transportformer for å sikre forutsigbarhet og gjennomføringsevne for næringslivet.

20 For å lykkes med overgangen til en mer bærekraftig transportsektor, må det etableres forpliktende partnerskap mellom myndighetene og næringen. Virkemidlene må innrettes slik at de fremmer en slik utvikling.

## 23 Kollektivtrafikk

24 LO vil jobbe for at regjeringen fastholder målsettingen om at veksten i persontransporten i byområdene må tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Denne målsettingen må følges opp med økte investeringer og statlig tilskudd til drift av kollektivtransporten.

27 Det er viktig at nullvekstmålet opprettholdes. Nullvekstmålet er sentral for å nå klimamålene, men er også viktig for framkommelighet i kollektivtrafikken, for å redusere lokal forurensing og for trivsel og bomiljøkvalitet for den voksende andelen av befolkningen som bor i byene.

30 I tillegg må kollektivtransporten i distriktene styrkes gjennom et tilpasset tilbud, slik at det blir et reelt alternativ å reise kollektivt.

32 LO vil jobbe for at det utarbeides en helhetlig nasjonal strategi for kollektivtransporten.



### 33 **Drosjer**

34 LO mener vi må befeste drosjenæringens posisjon som en viktig del av kollektivtransporten. Samti-  
35 dig må vi sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge og der sjåførene kan  
36 leve av jobben sin. Trygg og sikker skoletransport, syketransport og tilrettelagt transport for kom-  
37 muner er avhengig av en velfungerende drosjenæring. LO arbeide for å stoppe frislippet i drosjen-  
38 æringen og jobbe for at det fremmes tiltak for å bekjempe sosial dumping og styrke de seriøse  
39 aktørene i næringen. Drosjenæringen må ha et rammeverk som sikrere dette

40 Det må legges til rette for at drosjer kan kjøre i alle kollektivtraseer eller alternative ruter, slik at  
41 blant annet bevegelsehemmede ikke blir utestengt fra områder av byene der annen biltrafikk ikke  
42 blir tillatt.

### 43 **Jernbane**

44 Oppsplittingen av jernbanesektoren i Norge i mange selskaper har vært uheldig og svekket sekto-  
45 ren. LO ønsker derfor en annen utvikling av jernbanen, og erfaringer fra andre land viser at en sam-  
46 let styring av jernbanen gir best resultater. Det offentlige eierskapet er en nøkkel for å få til økt  
47 effektivitet og samordning, og jernbaneselskapene må derfor beholdes i offentlig eie.

48 Økonomiske midler over tid, hvor vedlikehold, oppgraderinger og nyinvesteringer i infrastruktur ses  
49 i sammenheng, er avgjørende for å utvikle en moderne og velfungerende jernbane. Det er dårlig  
50 infrastruktur som legger begrensninger på ytterligere vekst i gods- og persontrafikken, og LO vil  
51 jobbe for at arbeidet med dette skal ha høy prioritet.

52 En fremtidsrettet jernbane krever også elektrifiserte strekninger, flere spor, nye og flere tog, samt  
53 et attraktivt tilbud for både gods- og persontransport.

### 54 **Veg**

55 Vegnettet har stor betydning for å knytte sammen landsdelene og redusere transportkostnader for  
56 næringslivet. Det er forventet at transportarbeidet på vei vil øke betraktelig, og det er derfor behov  
57 for å bygge ut og fornye infrastrukturen og ruste opp vegnettet både i distriktene og i sentrale strøk

58 For lavt vedlikeholds nivå over mange år har ført til stort forfall i infrastrukturen, og det er nå nød-  
59 vendig ta igjen forfallet. Det bør utarbeides en opptrappingsplan med sikte på å fjerne etterslep på  
60 vedlikehold av veinettet. Kritisk infrastruktur må være underlagt dirkete politisk styring, blant annet  
61 for å sikre fremkommelighet og tilstrekkelig beredskap ved hendelser.

62 Vedlikehold, oppgradering og skred- og flomsikring av vegnettet er viktig for å få til en mest mulig  
63 effektiv gods- og persontransport. Det er fortsatt mange skredutsatte områder, og det må foretas  
64 en grundig kartlegging av særskilt utsatte veistreknings med tanke på skred- og tunnelsikring.

65 Anleggsbransjen er viktig i mange distriktskommuner og gir betydelig sysselsetting over hele landet.  
66 Det er derfor viktig å legge til rette for næringsutvikling, arbeidsplasser, økt kompetanse, fagopplæ-  
67 ring, økt satsing på teknologi og miljø for å skape levende lokalsamfunn i Norge.

68 Utbyggingsprosjektene man legger opp til vil også innebære behovet for å benytte internasjonale  
69 aktører i store utbyggingsprosjekter. Det er derfor viktig å understreke oppdragsgivers ansvar for å  
70 stille høye krav til ryddige forhold, gjennom norske lønns og arbeidsvilkår, strenge krav til helse,



71 miljø og sikkerhet. Kampen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i anleggsektoren må der-  
72 for ha høyeste prioritet.

73 LO mener det må gjennomføres en grundig evaluering av organiseringen av utbyggingsprosjektene  
74 på vei, samt ansvarsfordelingen mellom Statens Vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunen/regio-  
75 nene. Målsettingen må være å få et godt kunnskapsgrunnlag for å sikre kostnadseffektiv og sam-  
76 menhengende utbygging og sterke fagmiljøer.

## 77 **Sjø**

78 Klimahensyn gjør at mer av verdens transport må gå sjøveien i fremtiden, samtidig som skipsfarten  
79 må redusere utslippene av klimagasser og miljøskadelig NOX. Transport på sjøen bør derfor styrkes  
80 gjennom økt offentlig satsing på utvikling av nye miljøvennlige løsninger, nye internasjonale miljø-  
81 krav, samt forbedret sikkerhet og beredskap til sjøs.

82 De som skal arbeide i de maritimt baserte næringene må kunne leve og bo i Norge. LOs krav om at  
83 norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde for all aktivitet i det norske havrommet, og som regje-  
84 ringen har levert på, er i den sammenheng helt avgjørende. Kompetansen til norske sjøfolk er en  
85 viktig del av fundamentet for utviklingen i den maritime næringen, og må styrkes og videreutvikles  
86 for sikre en fremtidig norskbasert maritim næring.

87 For å unngå undergraving av lover, regler og rettigheter er det viktig at det settes krav til kontroll og  
88 oppfølging av fartøy som operer tilknyttet oppdrettsanlegg, frakter gods mellom norske havner, går  
89 til og fra olje- og gassinstallasjoner og utnytter betingelsene som bekvemmelighetsflagg gir.

## 90 **Luft**

91 LO mener at utviklingen av norsk luftfart må være tuftet på økonomisk, sosial og klimamessig bæ-  
92 rekraft. Norsk luftfart har vært preget av en sterk sikkerhetskultur hvor den norske modellen har  
93 vært, og er en bærebjelke i sikkerhetssamarbeidet. Flysikkerhetsarbeidet må fortsatt prioriteres og  
94 Luftfartstilsynet må settes i stand til å kunne drive aktive tilsyn for å avdekke og begrense risi-  
95 koer/useriøsitet i luftfarten.

96 Regelverk i sivil luftfart må sikre like konkurransevilkår og besetningsmedlemmer i hele og faste  
97 stillinger direkte hos flyselskapet, tydelige hjemmebaseregler som definerer arbeidsgiveransvaret,  
98 samt hindre bruk av bekvemmelighetsflagg. Vi må forhindre at flyselskap kan ta i bruk kreative for-  
99 retningsmodeller med oppsplitting av selskaper, atypiske ansettelsesmodeller, skatteplanlegging,  
100 omgå sosiale ordninger og tilby ansatte arbeidsavtaler med dårligere vilkår. En fragmentering svek-  
101 ker både det organiserte arbeidslivet og det sosiale fellesskapet, og kan i verste fall true flysikkerhe-  
102 ten. Norge må samarbeide tett med EU og internasjonale organisasjoner for å forbedre luftfartsre-  
103 gelverket.

104 LO vil jobbe for at Avinor-modellen består og at kjerneoppgavene ikke konkurranseutsettes. Virk-  
105 somhetsoverdragelse må legges til grunn når Avinor skifter underleverandører og at lov om vakt-  
106 virksomhet legges til grunn for sikkerhetspersonellet, samt at det sikres nasjonal kontroll på alle  
107 samfunnskritiske områder.



- 108 Ansvar for å samordne og anskaffe FOT-ruter må være en statlig oppgave, og staten må sikre at  
109 operatører som vinner anbud også står for flygningen.
- 110 Til tross for usikkerhet ved fremtidig behov for 3. rullebane på Gardermoen, må det båndlegges  
111 arealer og luftrom for det østlige alternativet. Dette for å sikre nødvendig kapasitet i framtiden, men  
112 samtidig skal det være en målsetting i vårt arbeid at det ikke blir behov for en ny rullebane.
- 113 Det høye sikkerhetsnivået og nødvendig robusthet innen offshore helikoptertransport må opprett-  
114 holdes, og ulykkesrisiko innen innlands helikopter må minimeres ved at offentlige innkjøpere stiller  
115 tilleggskrav ved kjøp av sine helikoptertjenester.
- 116 Det må sikres en offentlig luftambulansetjeneste, hvor myndighetene må avklare modeller for sam-  
117 arbeid med ideelle aktører.
- 118 LO vil jobbe for et det opprettes et forpliktende klimapartnerskap mellom regjeringen og næringen  
119 som omfatter alle forhold knyttet til klima og miljø i luftfarten. Det må arbeides for sikker innfasing  
120 av elektriske/hybrid fly og til nasjonal produksjon av bærekraftig flydrivstoff. Herunder opprett-  
121 holde vårt desentraliserte nett med kortbaneflyplasser og sørge for at disse brukes i arbeidet med  
122 elektrifisering av luftfarten, blant annet gjennom et program for teknologiutvikling. Det skal også  
123 jobbes for at lufthavnene i Norge hel-elektrifiseres slik at all transport og annet arbeid på bakken  
124 utføres ved hjelp av utslippsfrie kjøretøy/maskiner.