

Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen

Fra: Landsorganisasjonen i Norge

Innspill til budsjettproposisjon nr. 1S 2023 for 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 2023 viser at den norske økonomien står overfor en klar avmatting. Det er likevel usikkert hvor sterk avdempingen i økonomien blir og hvor raskt den vil komme. Det er tegn til utflating i sysselsetningen, tilgangen på nye arbeidssøkere har gått opp og andelen virksomheter som melder om knapphet på arbeidskraft har gått litt ned.

LO mener at forslaget til statsbudsjett prioriterer trygghet og rettferdig fordeling. Norsk økonomi er inne i en fase med prisvekst og stigende rente. Dette er forhold som krever budsjett disiplin. Vi er imidlertid noe bekymret for at bygg- og anleggsbransjen nok en gang må ta den første støytten for oppbremsingen av økonomien, med konkurser, permitteringer og varig tap av kompetanse.

LO er derfor enig i at man må prioritere å fullføre igangsatte prosjekter, mens nye større utbyggingsprosjekter må settes på vent. Bevilgingene til samferdselsformål er likevel på et høyt nivå, og LO mener det derfor burde ligge godt til rette for en kraftig prioritering av drift og vedlikehold. LO vil også påpeke at dersom vi skal ta vare på det vi har, så fordrer det at vi også 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

LO er veldig fornøyd med at regjeringen har startet et helt nødvendig taktskifte i kampen for arbeidstakerrettigheter og seriøsitet. Forretningsmodeller som ødelegger rettferdige konkurransevilkår og ansattes lønns- og arbeidsvilkår må bekjempes. Derfor anser LO det som svært positivt at regjeringen vil legge fram en handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren, og bevilger 40 millioner kroner i 2023 til dette.

LO mener at departementet sammen med bransjeaktørene i Norge må intensiverer arbeidet med å få på plass effektive registre og regler for medvirkeransvar i transportbransjen. På denne bakgrunn er derfor 40 millioner til oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren et viktig virkemiddel som bl.a. innebærer at innkjøpere og forbrukere skal få bedre tilgang til informasjon som gjør det mulig å velge bort useriøse og kriminelle aktører.

Samferdselsforskning

Regjeringen foreslår å bruke 139,2 millioner på samferdselsforskning i 2023. Det er omtrent på nivå med bevilgningen i 2022, da beløpet ble redusert sammenliknet med budsjettforslaget til Solberg-regjeringen. Det betyr at det fortsatt ikke er satt av penger til forskningsentre innenfor bærekraftig

transport, kun midler til ordinære prosjekter gjennom Norges forskningsråd. Det er heller ingen økning i bevilgningene til beslektete områder som energi- og klimaforskning fra OED og KLD.

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. Samtidig krever klimakrisen kunnskap om hvordan vi kan nå klimamålene innenfor samferdsel på en effektiv, rettferdig og akseptabel måte.

Økt langsiktig finansiering er ekstra viktig på et felt som samferdsel, som i liten grad blir undervist i og forsket på i de store utdanningsinstitusjonene, og der heller ingen forskningsinstitutter har nasjonale oppgaver med direktekjøp. Tall fra tidligere år viser også at SD er blant de departementene som bruker minst på forskning, både i kroner og som andel av budsjettet.

Klima og kollektivtransport

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak - Kapittel 1332 Post 66 Tilskudd til byområder mv. Byvekstavtaler er et godt virkemiddel for å løfte kollektivtransporten og miljøvennlige planarbeid i urbane områder. Et godt kollektivsystem er en av bærebjelkene for at byområdene skal lykkes med utslippskutt og bli attraktive bo- og arbeidsmarkedområder for alle. En fortsatt satsing på kollektivtransport er helt nødvendig for å overholde nullvekstmålet om at vekst i persontransport skal skje med andre transportmidler enn personbil. Det er positivt at regjeringen innenfor rammene av et stramt budsjett fortsetter satsingen på byområdene med 6,5 mrd. Kroner.

Men regjeringen annonserer at videre byvekstavtaler – med unntak av Tromsø – blir satt på vent til ordningen er evaluert. Gitt den ekstraordinære situasjonen Europa befinner seg i har vi forståelse for at budsjettet for 2023 har lite rom for nye satsinger. Derimot mener vi staten bør sende et tydelig signal om at det på lengre sikt fortsatt er ønskelig med flere byvekstavtaler. Å lykkes med omstillingen til et lavutslippsamfunn krever helhetlig planlegging for mer enn ett og ett år av gangen. Storbyområdene som i dag har belønningsavtaler bør derfor gis tydelige signaler om at også de vil få sjansen til å inngå byvekstavtaler, for å unngå unødvendig usikkerhet.

Høye energikostnader i kollektivsektoren

Den fylkeskommunale kollektivtransporten har etter pandemien blitt kastet rett inn i en ny krise. Høye drivstoff- og energipriser er en stor utfordring. Om situasjonen vedvarer er det uunngåelig at det kommer kutt i rutetilbudet, dersom det ikke tilføres mer midler. Denne situasjonen må følges nøye og en kompensasjonsordning for kollektivtransporten bør vurderes for at fylkene opprettholder kjøp av kollektivtransport. LO er bekymret for at vi får rutekutt i fylkeskommunal buss og hurtigbåtruter, samt for riks- og fylkesvegferjer. Dersom kollektivtrafikken må gjøre nedskjæringer i tilbudet, vil det gi økning i personbiltrafikk i storbyområder som undergraver både nullvekstmålet og de siste årenes satsing på kollektivtransport. Det vil igjen gi redusert tjenestekvalitet i kollektivtrafikken.

Jernbaneformål

Drift og vedlikehold

Manglene vedlikehold skaper store utfordringer og økte kostnader for både drift, togoperatører, de reisende, og ikke minst for næringslivet innenfor godstransporten. Vedlikeholdsetterslepet på

jernbanen er en stor byrde for alle aktørene og brukerne av jernbanen, og jo lenger tid vi bruker på å ta igjen etterslepet, jo dyrere blir det fordi all innsats handler om brannslukking.

I år vil gapet mellom en feilfri og oppdatert jernbane, og det som er den faktiske tilstanden, øke til 26,3 milliarder kroner. Det er en økning på 1,2 milliarder fra i fjor. Det er altså ingenting som tyder på at kjøreledningene skal slutte å falle ned, sporvekslerene skal slutte å virke eller at det blir færre signalfeil. De som reiser med tog, må fortsatt forberede seg på forsinkelser og kanselleringer. Både for gods- og persontrafikken er det kapasiteten i infrastrukturen som legger begrensninger for ytterligere vekst, og dette arbeidet må derfor ha høy prioritet.

LO mener at det ikke kan planlegges for at etterslepet på jernbanen skal øke også i år, og at bevilgningene på Post 71, kap. 1352 må økes ytterligere for å unngå dette.

Gods på bane

De store godskundene merker økt press for å levere mer klimavennlig transport, og har høye ambisjoner for utslippsreduksjoner. Næringslivet er helt avhengig av vekst i godstransport på bane for å nå egne klimamål og etterspør økt kapasitet for å kunne bruke jernbanen mer aktivt og behovene framover handler derfor om forutsigbarhet for at nødvendige investeringer i godstiltak vil bli gjennomført. Dermed er de også avhengig av rask framdrift på godstiltakene på bane og at dette følges opp av Stortinget med bevilgninger over statsbudsjettet.

Det er derfor foruroligende at statsbudsjettet beskriver at investeringsnivået som skissert i NTP ikke vil kunne følges opp i 2023. Dette er et gjentakende mønster over mange år vi ber om det nå settes av midler til å planlegge for en raskere oppskalering av investeringer i godstiltak og at det settes av noe mer midler i 2023 til å starte arbeidet med enkle og modne tiltak som ikke krever vesentlig forarbeid. LO mener derfor at det bør settes av ytterligere 200 millioner til godstiltak i 2023.

Miljøstøtteordningen

Miljøstøtteordningen for godsoverføring fra vei til bane har vært en suksess siden den ble innført i 2019. Det har ført til ny vekst i godstransporten på bane gjennom å øke konkurransekraften til tross for manglende investeringer i infrastruktur for gods på bane. LO mener miljøstøtteordningen bør defineres som et godsoverføringstiltak i Norge, slik det gjøres i Sverige. Ved å øke satsene vil det kunne stimulerer til enda større overføring til godstransporten på bane, og vi ber derfor om at det settes 50 millioner mer på statsbudsjettet til miljøstøtteordningen (kap. 1352 post 75) Vi ber videre om at miljøstøtteordningen etableres som en langsiktig femårig avtale for å sikre forutsigbarhet for både godsoperatører og kundene deres.

Ringeriksbanen

LO har vært innstilt på en utsettelse av prosjektet, men mener det er helt urimelig å stille spørsmål ved prioriteringen. Både Ringeriksbanen og Vossebanen er to fellesprosjekt for vei og bane som Regjeringen må forplikte seg til å gjennomføre så snart det er handlingsrom i økonomien. Dette vil ha stor betydning for hele regionen, og vil forkorte reisetiden vesentlig for persontrafikk og godstrafikk på Bergensbanen og vil ha stor samfunnsnyttig betydning.

Oppsplitting av jernbanen

LO har vært tydelig på at vi ønsker å samle og ikke splitte jernbanen ytterligere opp, og ble selvsagt meget fornøyd med formuleringen i Hurdalsplattformen som også er tydelig på dette. Da forventer

vi at den varslede oppsplittingen av Østlandsområdet i to trafikpakker blir annullert. En fortsatt oppsplitting hindrer stordriftsfordelen med å bruke personell og togmateriell på en effektiv måte.

Veiformål

Investeringer

Sett i lys av den økonomiske situasjonen og prisvekst i anleggsmarkedet har LO forståelse for at regjeringen skyver på noen større investeringsprosjekter i anleggssektoren. Det vil likevel ha dramatiske konsekvenser for Statens vegvesen når bevilgningene reduseres med nærmere 2/3 og som vil medføre tap av verdifull kompetanse. Det vil også ha dramatiske konsekvenser for anleggsbransjen som er avhengig av nye oppdrag fra SVV, da mange entreprenører er bundet opp i kontrakter som de risikerer å tape penger på som følge av prisstigningen.

Ethvert investeringsprosjekt som utsettes vil ha konsekvenser for næringsliv og andre trafikanter, men LO mener det er to prosjekter som peker seg særlig ut med svært alvorlige konsekvenser. E6 Megården - Mørsvikbotn og E16 Arna – Stanghelle er to rasutsatte strekninger som det bør gjøres en ny vurdering på av hensyn til trafiksikkerheten. LO minner om at veien er arbeidsplassen til mange yrkessjåførere, som har krav på et forsvarlig arbeidsmiljø.

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 tas på alvor i de årlige budsjettfremlegg og i fremskyndet NTP for 2025-2033.

Det vises til en økning på drift og vedlikehold på kr. 780 millioner i budsjettet for 2023, men økningen spises opp av prisstigning. Kostnadene på drift av riksveiene har økt enormt etter Regionreformen, hvor kontraktene mellom riksvei og fylkesvei måtte splittes. Det er lagt inn en prisjustering på post 22, tilsvarende 3%. Veivedlikehold må ha høy prioritet både når det gjelder fylkesveiene og riksveinettet. Dette er også en viktig prioritering for å opprettholde sysselsettingen i anleggsnæringen.

Riksveier

LO registrerer at det legges opp til en liten økning i bevilgninger til drift og vedlikehold på riksveier, men dessverre ikke tilstrekkelig i forhold til det faktiske behovet for på sikt å dekke inn etterslepet.

Fylkesveier

Økt satsning på fylkesveier er avgjørende for å fjerne standardgapet mellom riksveiene og fylkesveiene. Dersom fylkeskommunene skal ha mulighet til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, og samtidig opprettholde sysselsettingen i distriktene, så bør bevilgningene til fylkeskommunene/ fylkesveiene, jfr. Kap. 1320 Post 65 økes i budsjettet for 2023.

Fellesprosjekter på strekningen Oslo - Bergen

LO har vært innstilt på en utsettelse av prosjektene, men i likhet med Ringeriksbanen mener LO at regjeringen må være tydelig på at E16 Arna – Stanghelle skal gjennomføres så snart det er økonomisk handlingsrom til å gjøre det. Dette er i hovedsak et rassikringsprosjekt som det burde ligge klare føringer for at blir gjennomført.

Statens vegvesen

SVV har fått store kutt i reisebudsjettet (36 mill.) til tross for at de er til stede på ca. 200 lokasjoner over hele landet, med ansvar for 10.600 km riksveg, 16 riksveg-samband, 1540 km gang- og sykkelveg, 6000 bruer og 600 tunneler som krever befaringer og tilsyn. På post 01, administrative kostnader, er prisstigningen kalkulert til 1,8%. Dersom SVV får 1 prosentpoeng høyere prisstigning vil det bare på post 01 utgjøre ca. 40 millioner kr. Økt arbeidsgiveravgift utgjør ca. 12-15 millioner for SVV.

Når SVV mister dyktige medarbeidere har det store konsekvenser. Vi leser stadig om store kostnads-overskridelser på store prosjekt samt svart arbeid, men sjelden eller aldri skjer det i SVV. Dette handler om kompetanse, bygd gjennom erfaring. Vi kan ikke risikere at SVV, som den største byggherren på fastlandet, ikke lenger har kompetanse til å gjennomføre store utbyggingsprosjekt. Det vil i så fall koste landet dyrt. Nye Veier A/S har i hovedsak løst dette ved ikke å ansette egen kompetanse, men i hovedsak leie inn fra konsulentbransjen. SVV kjemper for å ha egen kompetanse, men sliter. I 2020 utbetalte SVV ca. 4 mrd. i lønn, og leide inn for ca. 3,7 mrd. fra konsulentbransjen. En innleid koster 3-4 ganger mer enn en tilsatt. Det krever ca 0,25 % årsverk fra en tilsatt pr innleid til veiledning, oppfølging og kvalitetssikring. En ansatt tar med seg erfaringene til neste prosjekt, mens en innleid er tapt kompetanse. SVV brytes ned ved kompetanse-tapet som følge av ulike politiske beslutninger og store svingninger i budsjettene fra år til år.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det norske veinettet er en del av vår kritiske infrastruktur. Det er derfor avgjørende at Statens vegvesen har ressurser og kompetanse på hele veinettet, slik at de raskt kan håndtere uforutsette hendelser og sørge for at veien raskt åpnes for trafikk. Villere og våtere klima gjør at uforutsette hendelser skjer oftere, og beslutninger må tas raskt slik at entreprenøren i driftskontrakten umiddelbart kan starte arbeidet. Det kan ikke bli slik at Statens vegvesen må ut med et anbud for å få utredet situasjonen ved for eksempel et skred. Ved kriser i fredstid rasjoneres drivstoff til ambulanse, brann og politi, men det hjelper lite hvis veien er stengt.

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. Det er foreslått å bevilge 1,5 millioner til GLP for 2023, som innebærer en reduksjon i tilskuddet med 500 tusen fra 2022. Konsekvensen av dette er at skalering av programmet må settes på vent når det haster med å få ned utslippene. LO skulle helst sett en økning i tilskuddet, men som minimum unngå en reduksjon.

Skred- og tunnelsikring

LO registrerer at regjeringen har iverksatt prosjekter bl.a. i samarbeid med fylkeskommunene for en kartlegging av tilstand. Det vises i denne sammenheng til at Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrev nr. 6 til Statens vegvesen av 25. mai 2022 har bedt Statens vegvesen starte opp arbeidet med å koordinere sammenstillingen av en gjennomføringsplan for ras- og skredsikring på fylkesveg basert på Statens vegvesens eksisterende planer, og at dette blir gjort i tråd med Stortingets anmodningsvedtak nr. 470 og 466.

LO har gjennom flere år etterlyst en kartlegging av særskilt utsatte veistrekninger med tanke på skred og tunnellsikring med henvisning til Stortingets egne målsetting om et skredsikkert veinett innen 2030. Det er positivt at en slik kartleggingen nå er iverksatt og at den gjennomføres så raskt som mulig.

Bompenger

Det er positivt at regjeringen legger opp til reduserte bompengetakster gjennom tilskuddsordningen til reduserte bompengetakster utenfor byområdene for prosjekter behandlet før 2016, med 600 millioner kroner. Men når det gjelder bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger ser vi likevel en betydelig økning fra prognosene for 2022 til anslagene for 2023 som vil utgjøre ca. 3 mrd. kroner fordelt på ulike prosjekter. Dette er en høy andel som belastes brukerne.

Døgnhvileplasser for tunge kjøretøy

Trygge og sikre veier og døgnhvileplasser er et viktig HMS tiltak for en bransje der yrkesutøverne faktisk oppholder seg mest på veien i sin arbeidshverdag. Vi kan ikke se at det er avsatt øremerkede midler til dette formål i Statsbudsjettet for 2023. Arbeidet med å etablere et landsomfattende nett av døgnhvileplasser for tungtransporten ble igangsatt i 2007. En handlingsplan ble laget og vedtatt i 2017 og skulle være gjennomført innen 2023. Vi konstaterer at man på de 15 årene som har gått har bygd/etablert ca. 55 plasser av de varslede 80-85. Dette er rett og slett for dårlig med tanke på tusenvis av yrkesutøvere som er lovpålagt å gjennomføre hvile langs veinettet.

I tillegg må det snarest av hensyn til klima og miljømål komme en konkret plan for ladeinfrastruktur i tilknytning til både de etablerte og nyopprettede døgnhvileplasser i Norge. Infrastrukturen må i tillegg til el, også omfatte hydrogen og biogass i disse planene.

Fossilfrie anleggsplasser

Det er positivt at tilskuddsordningen for pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren som ble innført i 2022, videreføres i 2023. Disse pilotprosjektene vil kunne bidra til en raskere utvikling og utprøving av null utslippsløsninger i sektoren.

Bevilgningen på 63,8 millioner for 2023, vil kun dekke et minimum av det økonomiske stimuli som anleggsbransjen trenger for å iverksette de politiske målsettingene om utslippsfrie anleggsplasser innenfor denne korte tidsrammen. Dette gjelder både maskinpark og tilgang til strøm og ladeplasser. mm. Det vises i denne sammenheng også til Klima kur 2030 som konkluderte med at elektriske maskiner har svært høye investeringskostnader. Vi minner om at i dag koster klimavennlige anleggsmaskiner om lag tre ganger så mye som en dieselmaskin.

Anleggsbransjen

LO er fornøyd med at regjeringen foreslår en målrettet avgiftslettelse på anleggsdiesel. Utfordringene bransjen står overfor er store, og vi frykter at oppdragstørken alene vil påføre bransjen stor tap og ytterligere konkurser, med tap av distriktsarbeidsplasser som konsekvens. Avgiftslettelsen på anleggsdiesel kan bidra til å dempe effekten noe, og det vil være et viktig tiltak spesielt i den perioden vi går inn i nå.

Kontroll

Arbeidet med å samordne kontrolletatenes virksomhet med ansvar for å følge opp transportnæringene må fortsette med høy prioritet. Det er av avgjørende betydning for en langt mer

effektiv kamp mot useriøse aktører som setter liv og helse i fare. 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 regjeringen prioriterer 70 millioner til oppgradering av vegtrafikksentralene i 2023.

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.

Prognosene tilsier økt skipstrafikk i norsk farvann og til norske havner, og derfor er nye tiltak nødvendig for å kunne opprettholde et forsvarlig sikkerhetsnivå. LO har merket seg at regjeringen viderefører rammene fra 2022 og at Kystverket med dette er tilfreds med de fremlagte budsjetttrammer for 2023.

Stad skipstunnel

I budsjettframlegget er det foreslått bevilget 76 millioner kroner til videre prosjektering av Stad skipstunnel. Det er positivt at framdriften i prosjekteringen videreføres og at planene om utbygging av dette viktige prosjektet nå kan realiseres. Dette vil ha stor betydning for regulariteten blant annet i tilknytning til godstransporten langs kysten, redusert ulykkesrisiko og bedre seilingsforhold i denne delen av kysten.

Anbud på innenriks ferjer

Anbud innen ferge- og hurtigbåtdrift i Norge har resultert i økt press på bemanning og færre rederier. Utfordringen med anbud er at rederier reduserer bemanningen om bord, for å kunne legge inn lavest mulig anbud. Kommersielle hensyn settes opp mot sikkerhet til sjøfolk og passasjerer om bord. Dette må myndigheten ta på alvor, slik at anbudsprosessen ikke blir en «bemanningsprosess» som svekker sikkerheten til sjøs. Fylkeskommunene og staten har i dag ansvaret for anbudsprosessen, og må ta sitt ansvar og sørge for at bemanningen ikke blir negativt påvirket.

I tillegg registrerer LO at regjeringen legger opp til å innfri løftet om reduserte ferjetakster, samt gratis ferjer for øysamfunn uten veiforbindelse til fastlandet.

Luftfartsformål

Norsk luftfart sto i sin verste krise i koronapandemien, og utfordringene i verdensøkonomien og kraft- og energimarkedet gjør at luftfarten fortsatt står overfor store utfordringer. De makroøkonomiske utfordringene og lavere reiseaktivitet påvirker luftfarten og mange av flyselskapene.

Vi er glade for at regjeringen har varslet at en lenge etterspurt stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi vil legges frem i løpet av året. Denne vil være svært viktig for den helhetlige og bærekraftige utviklingen av norsk luftfart.

I forslaget til statsbudsjett for 2023 sier regjeringen at den vil sikre norske arbeidsplasser og ivareta lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten, ivareta flysikkerheten og styrke fagorganisering.

Det må stilles strengere operative krav til operatører på FOT-rutene. Det er flere eksempler på at operatører ikke har gjennomført kontrakter. Dette setter passasjerer, andre operatører og lokalmiljø under press. Stortinget må derfor be regjeringen om å skjerpe de operative kravene til operatører som sikrer stabilitet, flysikkerhet og kvalitet. Helt konkret må det stilles krav i anbudskonkurranser at operatøren som får kontrakten også må gjennomfører flyvningene, og ikke underliggende selskap.

Avinor

LO er bekymret for reduksjon i inntektsgrunnlaget til Avinor som kan resultere i et økende vedlikeholdsetterslep. Det vurderes som positivt at regjeringen i noe grad kompenserer for dette gjennom å foreslå å ikke hente utbytte fra Avinor i 2023.

Helikoptersikkerhet

LO er meget godt fornøyd med at tiltak for å redusere risiko innen den ulykkes utsatte innlandshelikoptertjenesten er omhandlet budsjettet under: *Del 2 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene*. Samtidig er det viktig for LO å presisere at tilnærmingen som er beskrevet ikke nødvendigvis er den mest effektive. LO anbefaler at forslag til løsning for en mest mulig effektiv tilnærming først må være forankret i et reelt partsamarbeid, og at ansvaret for dette tillegges det nyetablerte faglig kompetente partsforumet, Samarbeidsforum for innlandhelikopter (SFI).

Flysikkerhet

Flysikkerhet er prioritet nummer én i luftfarten, og LO støtter nullvisjonen om, og er en pådriver for, at det ikke skal forekomme drepte eller hardt skadde i transportsektoren. LO frykter at den globale konkurransesituasjonen vil svekke flysikkerheten, og mener derfor at norske myndigheter må jobbe aktivt for like konkurransevilkår i luftfarten. Her er det viktig at Luftfartstilsynets tilsynsaktivitet kommer tilbake til samme nivå som før koronapandemien, for så å bli trappet opp ytterligere.

Tilsyn

LO har etterlyst at Luftfartstilsynet gjennomfører et sterkere arbeidstilsyn, særlig med utenlands flygende personell som operer i Norge. Det er positivt at regjeringen omtaler arbeidstilsyn i budsjettforslaget, og er tydelig på at Luftfartstilsynet skal prioritere arbeidstilsyn for flygende personell i 2023. Vi er imidlertid bekymret for at det ikke bevilges tilstrekkelig med ressurser til dette viktige arbeidet, og vi ber om at komiteen sørger for at det tydeliggjøres at det settes av midler til Luftfartstilsynet til dette.