

# Høring i Transport og kommunikasjonskomiteen, Statsbudsjettet 2019

Kommentarer fra Landsorganisasjonen i Norge (LO) ved LOs samferdselsutvalg

Vi har behandlet Prop. 1 S fra Samferdselsdepartementet, og oppsummerer våre kommentarer i dette notatet.

## Generelt:

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.** En helhetlig samferdselspolitikk der alle transportformene ses i sammenheng må ligge til grunn i de årlige budsjettframlegg.

Samferdselssektoren er den største oppdragsgiveren innen anleggsbransjen, og har stor påvirkning på utviklingen av bransjen og et betydelig ansvar. Antallet alvorlige arbeidsulykker i anleggssektoren, også med døden til følge, er økende. LO mener derfor at man må sikre at oppdragsgiver stiller strenge krav til helse, miljø og sikkerhet og faste tilsetninger samt norsk lønns- og arbeidsvilkår i alle anleggskontrakter. LO vil som tidligere fremheve de gode erfaringene vi har med LO koordinatorene på de store utbyggingsprosjektene, og mener at det er viktig å ha godt etablerte ordninger også på de store samferdselsprosjektene.

LO vil bruke anledningen til å igjen advare komiteen mot regjeringens forslag om å åpne for at Kiel-fergene i Color Line kan registrere seg i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). I regjeringens redegjørelse framgår det at Color Line med dagens registrering i NOR (Norsk ordinært register) har konkurransedyktige vilkår med utenlandske ordninger. I redegjørelsen fra Næringsdepartementet er ikke utviklingen i Color Lines lønnsomhet berørt. Hovedbegrunnelsen til Color Line i 2014 var dårlig økonomi som følge av konkurransesituasjonen. Color line har i dag gode rammevilkår og har store overskudd. Regjeringen åpner for sosial dumping på ferger som regelmessig anløper norsk havn. Det bekymrer en samlet nordisk fagbevegelse. Det legger til rette for en akselerert sosial dumping i de nordiske farvann.

## Programkategori 21.20 Luftfartsformål

LO har etterlyst en helhetlig luftfartsstrategi for Norge. LO er fornøyd med at Regjeringen har fulgt dette opp og satt ned et utvalg som skal gjennomgå ulike deler av luftfartsnæringen. LO forventer at utvalgets anbefalinger behandles av Stortinget.

Sikkerhet er prioritet nummer én i luftfarten. LO frykter at dereguleringen av tung luftfart og den globale konkurransesituasjonen vil kunne svekke flysikkerheten. Vi anmoder myndighetene om å ha en klar proaktiv tilnærming til flysikkerhetsarbeidet og at tilsynsorganer gis tilstrekkelig ressurser. Det er derfor positivt at det er lagt opp til å styrke området i Luftfartstilsynets virksomhet med 4 millioner kroner. LO vil for øvrig vise til at et sterkt trepartssamarbeid har vært avgjørende viktig for at helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel er verdensledende og LO vil på det sterkeste anbefale en slik tilnærming for sikkerhetsarbeid.

Samferdselsdepartementet beskriver i budsjettforslaget arbeidet med å fornye og forbedre luftfartsavtaler. I denne sammenheng vil LO påpeke at norske myndigheter må være pådriver for avtaler som ikke fremmer sosial dumping og/eller uakseptable arbeidsvilkår.

#### *Avinor og konkurranseutsetting*

Regjeringen varsler fortsatt konkurranseutsetting av tårn- og innflygingstjenester. LO erfarer at konkurranseutsetting tjenester i Avinor har medført press på og dårligere lønns- og arbeidsvilkår.

Vedrørende flysikringstjenester mener LO at Avinor AS skal levere flysikringstjenester både til sivil og militær luftfart, og at disse tjenestene ikke egner seg for konkurranseutsetting. Regjeringen sier den er oppmerksom på at dette dreier seg om teknologisk og markedsmessig svært kompliserte tjenester, med stor strategisk og sikkerhetsmessig betydning. LO er tvilende til om dette vil gi noen økonomiske gevinster, da store deler av flysikringstjenesten ligger prismessig lavere eller likt med land vi skal konkurrere med. LO er i tillegg tvilende til om en hel eller delvis konkurranseutsatt tjeneste kan ivareta:

- Dagens sikkerhetsnivå
- Dagens høye nivå på leveringssikkerhet og regularitet
- Forsvarets nasjonale og beredskapsmessige behov

#### *FOT-ruter*

LO har advart mot regionalisering av kjøp av såkalte FOT-ruter. Dette vil føre til en fragmentering av luftfartspolitikken og bidra til enda mindre helhetstenkning.

#### *Avgifter*

Flypassasjeravgiften som ble innført i 2016 ble innført som en miljøavgift. Nå foreslår regjeringen å endre flypassasjeravgiften til avstandsdifferensiert avgift, avhengig av hvor langt man reiser. Dette er et lite treffsikkert tiltak. Det vil føre til rutekutt, noe Widerøe allerede har varslet vil komme på kortbaneruter innenlands. Avinor har startet bygging av ny flyplassterminal til land utenfor Schengen. Hensikten med denne investeringen på 4 milliarder kroner er å tiltrekke seg interkontinental trafikk. Samtidig mer enn dobler regjeringen flypassasjeravgiften for denne type flygninger til 200 kroner per passasjer. LO mener fortsatt at når avgiften først er innført bør den brukes målrettet til miljøtiltak innen luftfartsområdet, som eksempelvis til satsing på biodrivstoff. LO er også av den oppfatning av at det totale avgiftssystemet for luftfart bør gjennomgås.

#### *Klima*

Det er gledelig at utslippene fra norsk luftfart har gått ned de siste to årene (2015–2016), både innenriks og utenriks. Innen 2030 så skal minst 30% av drivstoff til innenriks og utenriks luftfart være biodrivstoff. Det er i dag etablert produksjonsanlegg ved flyplassene i Oslo og Bergen, og vi mener at regjeringen må styrke arbeidet med å utvikle produksjonsanlegg med tilstrekkelig produksjonsvolum i nær tilknytning til de største lufthavnene.

### *Droner*

Det er en sterk vekst i bruk av droner (ubemannet luftfartøy), og veksten vil fortsette å øke. Regjeringen fremhever fremveksten av dronevirksomhet i Norge i sitt forslag til statsbudsjett. LO mener derfor at det er avgjørende viktig at tilsynsmyndighet opparbeider seg den kompetanse, og organiserer sin virksomhet på en måte som bidrar til å følge den raske utviklingen. Regjeringen har nylig gjennomført en høring om dronevirksomhet, men har valgt å overse faglige anbefalinger fra LO og Norsk Flygerforbund. Det står i stor kontrast til regjeringens ambisjon om en sikker integrering av droner i norsk luftfart.

### **Programkategori 21.30 Veiformål**

LO konstaterer at budsjettforslaget for 2019 på drift og vedlikehold på vei ligger under årlig gjennomsnitt for vedtatt NTP. Dette innebærer at bevilgningene må økes ytterligere for hvert kommende år i denne seksårsperioden for at målsetningene i vedtatt NTP skal nås.

LO er tilfreds med at budsjettframlegget øker bevilgningene til bymiljøavtalene og belønningsordningen slik at man kommer nærmere å oppfylle opptrappingen som er varslet i gjeldende NTP. LO mener det er viktig å få fortgang i arbeidet med å framforhandle avtaler i de fem gjenstående større byområdene.

### *Riksveier*

LO registrerer at investeringsandelen på riksveinettet er på samme nivå som for 2018. Det vises til at oppfølgingsprosenten utgjør cirka 31 prosent av NTP-planramme etter to år. Dette er to prosent lavere enn målsettingene i NTP.

### *Fylkesveier*

LO registrerer at regjeringen foreslår å øremerke 1,1 milliarder. kr til økt tunell-, fjell og skredsikring, samt sykkelveger m.m. I tillegg varsles 1,8 milliarder til formålet over fylkeskommunenes rammetilskudd. LO vil understreke at fylkeskommunene har store utfordringer med fylkesveier i svært dårlig forfatning. Særlig trenger de mest belastede fylkesveiene et betydelig vedlikeholds løft på linje med riksveinettet. Selv om rammene til fylkesveiene økes er behovet langt større. Underdekningen på bevilgninger til drift og vedlikehold på fylkesveinettet er estimert til cirka 2,4 milliarder per år.

Budsjettforslaget legger opp til overføring av oppgaver fra Statens vegvesen til fylkene. LO mener at forhold knyttet til de ansatte i prosessen må være tydelige og sikre de ansattes rettigheter. Vage løsninger bidrar til usikkerhet og kompetanseflukt.

### *OPS*

LOs erfaring er at offentlig finansiering gjennom prosjektfinansiering med forutsigbare offentlige budsjetttrammer og tidsforløp er å foretrekke fremfor privat finansiering og OPS. Når regjeringen likevel har valgt inngåelse og legger til rette for OPS som kontraktsform må dette baseres på at dette er den mest egnede kontraktsformen for det aktuelle utbyggingsprosjekt. Det vil være svært uheldig dersom andre faktorer bestemmer omfanget av OPS-prosjekter.

### *Veikontrakter/offentlige innkjøp*

LO vil fremheve at staten ved offentlige anbudsprosjekter i veisektoren vektlegger tilbyders kompetanse, kvalitet og økonomiske status. Det er positivt at samferdselsdepartementet vil utrede forskrifter som gir nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, vedlikehold og drift av riks- og fylkesveier. Dette vil innebære nødvendige standardkrav.

Det en forutsetning at helse, miljø og sikkerhet ivaretas på en forsvarlig måte i alle ledd i kontraktskjeden og at enhver form for sosial dumping blir forhindret og at antall ledd i underentreprisen reduseres til et minimum. Det forutsettes også at tydelige krav til lærlinger ivaretas i kontraktene. Kostnader kontroll området må ikke bidra til mindre investeringer i selve veinettet.

### *Trafikksikkerhet*

LO mener at ambisjonsnivået med fokus på å hindre de alvorligste ulykkene ikke er bra nok. Målet må være å hindre flest mulig ulykker da det er tilfeldigheter som avgjør alvorlighetsgraden. Andre tiltak som må gis prioritet er, midtrekkverk, utbedring av terrenget langs veien, veibelysning, kurve- og kryssutbedringer, gang og sykkelstier og forsterket midtoppmerking (rumlefelt). Pr i dag er det behov for over 1600 kilometer midtrekkverk og 1500 kilometer av veinettet er for smale for gul midtstripe.

### *Skred- og tunnelsikring*

LO har etterlyst en kartlegging av særskilt utsatte veistreknings med tanke på skred- og tunnelsikring over flere år. Det henvises i denne sammenheng til Stortingets egne ambisjoner om et skredsikkert veinett innen 2030. Behovet for opprustning av tunnelstandarder må ha høy prioritet av hensyn til trafikksikkerhetshensyn og for faren for alvorlige ulykker i tunneller.

### *Bompenger*

LO har støttet at brukerfinansiering gjennom bompenger kan være en del av finansieringen av veiprojekter, men har advart mot at bompenger ikke må utgjøre en for stor del av den totale veifinansieringen. Dette vil kunne medføre uheldige sosiale utslag og medføre økende motstand til finansieringsformen. Vi registrerer nå en økende motstand som følger av at brukerfinansieringen har økt kraftig de senere årene.

## **Programkategori 21.50 Jernbaneformål**

Det foreslås bevilget samlet i 21.7 milliarder kroner til jernbanerelaterte tiltak knyttet opp mot oppfølging av Nasjonal transportplan. Sett sammenheng med at det i 2018 ble bevilget 20,5 milliarder kroner innebærer dette en oppfølging på 28 prosent etter to år. Ved en lineær opptrappingsplan burde en ha vært på 33.3 prosent.

### *Vedlikehold og drift*

Drift og vedlikehold økes fra 8.4 milliarder til 8.8 milliarder. Vedlikeholdsbudsjettet øker tilsynelatende fra 5.625 milliarder til 6.239 milliarder. Fratrasket 1.4 milliarder knyttet til ERTMS vil vedlikeholdsbudsjettet bli på 4.839 milliarder som innebærer en nedgang på 13,9%.

LO mener at budsjetterte midler til vedlikehold må økes med 300 mill. kroner utover det regjeringen har foreslått. Bevilgningene til drift og vedlikehold må økes slik at vedlikeholdsetterslepet blir hentes inn så raskt som mulig for å bremse forfallet på skinnegang, strømforsyning og andre deler av infrastrukturen. Driftsbudsjettet øker med 1.3%, som i realiteten er en svekkelse på grunn av forventet inflasjon. I tillegg vet vi at Bane

Nor er påført en rekke kostnader knyttet til gjennomføring av Jernbanereform som må dekkes av driftsbudsjettet. Det tekniske etterslepet i forhold til infrastrukturen vil ifølge budsjettet øke med 800 millioner kroner til 18,8 milliarder.

#### *Godssektoren*

Godssektoren i jernbanen er i krise. Selskapene som er gjenværende i sektoren driver med store underskudd. Budsjettforslaget inneholder ingen forslag til incentivordninger for å få til en overgang av gods fra vei til bane, ingen grønne tilskuddsordninger ved intermodale transportløsninger knyttet til jernbanetransport. Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane påpekte at den politiske målsetningen om å flytte gods fra vei til sjø og bane i mindre grad har blitt oppfylt.

Ordningen knyttet til kjøreveisavgift for godstrafikk er ikke avvirket. Dette vil forsterke krisen i næringen og svekke jernbanetransport. Sverige, Danmark og Østerrike har miljøstøtteordninger for å sikre at politiske mål om transportmiddel som ikke strider med EUs konkurranseregulering. LO mener at en miljøstøtteordning som kompenserer for økt kjøreveisavgift for godstrafikken må på plass for å sikre fremtidig bærekraftig godstransport på norske skinner. LO anmoder om at bevilges 200 millioner kroner for dette formål i 2019.

#### *Ringeriksbanen*

LO støtter bevilgningen til fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16, og legger til grunn byggestart i 2021 som forutsatt i Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan.

### **Programkategori 21.60 Kystforvaltning**

#### *Kystverket*

LO vil understreke viktigheten av videre framdrift av fornyingsplanen for Kystverkets fartøy. Dette er helt nødvendige tiltak som vil bidra til fornyelse av flåten, slik at de kan ivareta dagens og fremtidige krav. Kystverkets oppgraderingsplaner på nye fartøyer må følges opp fremover. Samtidig er det viktig at personellens kompetanse ivaretas og styrkes på en tilfredsstillende måte. LO har også merket seg bekymringen fra Kystverkets ledelse at dagens ramme ikke vil kunne bidra til å tette vedlikehold etterslepet på navigasjonsinstallasjoner innen 2023 som tidligere fastsatt, til tross for en økt ramme på 40 millioner.

#### *Multifunksjons- og slepebåtberedskap*

LO vil understreke viktigheten av tilfredsstillende oljevernmateriell til Kystverkets nye multifunksjonsfartøy og øvrige fartøy. Aktivitetsnivået og omfanget av oljetransporten tilsier at vi har fortsatt behov for en markant økning av den totale oljevernberedskapen og nødvendig kompetanse hos mannskapene. LO vil understreke rollene slepebåt- og multifunksjonsberedskap har å hindre ulykker.

#### *Stad skipstunnel*

**Regjeringen påpeker i budsjettforslaget at den vil komme tilbake til videre behandling av skipstunnelen på Stad på «egnet måte». LO vil minne om at i Nasjonal transportplan ligger prosjektet inne med byggestart i 2021.**

#### *Tilskudd gods fra vei til sjø*

Budsjettforslaget viderefører tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø til på 77 millioner for 2019. Etter LOs vurdering er dette et viktig tiltak for å styrke sjøfartens konkurransekraft og i varetar politiske målsetninger om å overføre gods til sjø.

**Programkategori 22.10 Post- og telekommunikasjoner:**

I motsetning til tidligere år, og som LO har påpekt i tidligere statsbudsjettføringer, ser regjeringens budsjettforslag for 2019 ut til å ligge på riktig økonomisk nivå for kjøp av ulønnsomme posttjenester i 2019. Det bidrar til forutsigbarhet for Posten.

*Posten Norge AS*

Posten Norge AS er inne i en stor omstillingsprosess. LO mener det er uklokt å foreslå i budsjettforslaget til Nærings- og fiskeridepartementet å ut cirka 194 millioner kroner i utbytte fra Posten AS. Dette er å tappe foretaket for ressurser når det står midt i store og omfattende omstillingsprosesser. Markedet som Posten Norge AS betjener gjennomgår dessuten omfattende endringer som følge av økende grad av digitalisering av samfunnet.

I budsjettforslaget bekreftes det at det vil bli fremmet endringer i Postloven utover høsten. Sannsynligvis vil dette medføre redusert omdelingsfrekvens. LO har i departementets høring før sommeren akseptert en slik reduksjon antallet omdelingsdager per uke begrunnet i fallende brevvolum. Dette forutsetter at det gis tilstrekkelig tid og ressurser til å gjennomføre omstillingsprosessen på en god måte. LO mener at størrelse på utbytte fra Posten må ta dette betraktning inntil de store omstillingene er gjennomført.