

Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen

Fra: Landsorganisasjonen i Norge

Innspill til budsjettproposisjon nr. 1S 2026 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 2026

Dette er et budsjett som er bra for folks økonomi. Norgespris på strøm og billigere barnehageplasser gjør at folk får mer i lommeboka. I tillegg satses det på arbeidsmarkedstiltak og Ungdomsløftet for å få flere i jobb. Men det viktigste statsbudsjettet kan gjøre for å sikre full sysselsetting er å sørge for at det er tilstrekkelig aktivitet i økonomien.

Særskilte overordnede betraktninger til budsjettproposisjonen fra Samferdselsdepartementet

Overordnet sett er LO fornøyd med at Regjeringen i sitt budsjettforslag følger opp hovedprioriteringene i NTP om å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. Vedlikeholdsetterslepet er stort, og det er behov for ras-, flom- og skredsikring av eksisterende infrastruktur for å nå nullvisjon for drepte og hardt skadde. Vi registrerer at behovet er større enn det man legger opp til å ta igjen, som vi frykter på sikt vil gi store utfordringer.

Hyppigere ekstremvær, samt krav til fremkommelighet for militær og sivil beredskap vil sette infrastrukturen på prøve, og vi må evne å sikre at infrastrukturen er robust nok til å håndtere store kriser. Nødvendige tiltak for klimatilpasning vil også bidra til å bedre transportsystemets evne til å tåle økt militær mobilitet i årene som kommer.

Seriøsitet i transportsektoren

Kampen mot økende sosial dumping i transportnæringene, krever markant økte og målrettede ressurser til relevante kontrolletater. Dokumenterte brudd på gjeldende allmenngjøringsforskrift i gods og turbil, kabotasjereguleringen, samt relativt betydelige brudd på regelverket innenfor dagens varebilsektor og drosjenæring, understreker etter vårt syn et sterkt behov for styrking av kontrolletatene. Økte midler er nødvendig for å oppnå målsetninger om flere og kvalitetsmessige og forsvarlige kontroller i forbindelse med alle typer transportaktiviteter i Norge. I tillegg til å føre effektivt tilsyn og kontroll vil økte midler bidra til at kontrolletatene i større grad kan følge opp gjeldende regelverk i transportsektoren, bygge opp kompetanse og utvikle sanksjonsmuligheter. LO mener også det bør ses på effektiviseringstiltak ved at Statens vegvesens Utekontrollseksjon i større grad kan bistå Politiet med kontroll av mobilbruk og i innledende kontroll av rus.

I tillegg til økte bevilgninger til kontrolletatene hver for seg, mener vi at arbeidet med å samordne kontrolletatenes virksomhet med ansvar for å følge opp transportnæringene er av avgjørende betydning for en langt mer effektiv kamp mot useriøse aktører som setter liv, helse og sikkerhet i fare.

Grønt Landtransportprogram (GLP)

Grønt Landtransportprogram ble etablert i januar 2021. Etableringen ble støttet med 1,5 millioner kroner fra Klima- og miljødepartementet (KLD) og medlemsorganisasjonene og partnerbedriftene bidro med tilsvarende. I 2024 og 2025 ble det gitt tilskudd til drift av GLP på 1,6 millioner. Midlene har gått til pilotprosjekter innen biogass, langdistansebusser og ladestasjoner. GLP har hatt en økning i medlemsantall og partnere, men ingen økning i statlige midler. I forslaget til statsbudsjett for 2026 er programmet ikke foreslått videreført. Selv om dette programmet ligger under et annet departement, henger det tett sammen med utviklingen av samferdselspolitikken. LO ber derfor Stortinget om å sikre Grønt Landtransportprogram i statsbudsjettet for 2026 med tilsvarende bevilgning som tidligere år, justert for kpi.

Samferdselsforskning

LO mener at bevilgningene til transportforskning økes i tråd med ambisjonene i NTP og at allmenntilgang og uavhengig forskning blir prioritert høyere.

Staten må sikre finansiering som støtter opp under den frie forskningen. En større andel av forskningsmidlene bør kanaliseres direkte til institusjonene, og forskningsinstituttene må gis grunnbevilgninger slik at de er konkurransedyktige. Midler til forskning har vært nedprioritert i samferdselssektoren, til tross for at pengebruken ellers er høy og sektoren står overfor store utfordringer som det trengs kunnskap for å løse. I årets budsjettforslag er det foreslått en liten økning sammenliknet med 2025, men bevilgningene er fortsatt på et lavere nivå enn i 2024. Totalt er det for 2026 satt av 134 millioner kroner til prosjekter via Norges forskningsråd og 35 millioner i tilskudd til Innovasjon Norge.

I NTP ble det varslet en ny satsing i form av sentre for transportforskning (Transport 2050), med fokus på myndighetenes kunnskapsbehov, og tre nye forskningssentre ble opprettet i 2025. Dette er en svært tiltrengt satsing, men omfanget er foreløpig beskjedent. Mens andre forskningssentre (FME, SFI osv.) typisk har en bevilgning på 200 millioner per senter fordelt over åtte år, er det her tildelt 192 millioner totalt fordelt på tre sentre (24 millioner per år). Dette gjør at sentrene vanskelig kan oppfylle den rollen de er tiltenkt som brede samarbeidsarenaer for forskning med høy vitenskapelig kvalitet og praktisk relevans.

Samtidig som regjeringen i liten grad bevilger friske penger, opprettholdes bevilgningene på 45 millioner kroner til innovasjonsprosjekter innenfor Pilot-T-ordningen, i tillegg til midlene som bevilges via Innovasjon Norge. Støtte til innovasjon i næringslivet er positivt, men uheldig dersom det går på bekostning av allmenntilgang forskning. Et effektivt og bærekraftig transportsystem er først og fremst et fellesgode som vi alle, inkludert bedrifter og næringsliv, har nytte av. De statlige transportvirksomhetene bør også gis rammer til selv å kunne bestille forskning og delta i samarbeidsprosjekter.

Klima og kollektivtransport

Transportsektoren er Norges største utslippssektor og står for om lag 30 prosent av de samlede klimagassutslippene (og 60 prosent av de ikke-kvotepliktige utslippene). Innen 2030 skal utslippene mer enn halveres. Effektive transportløsninger og fokus på alternative drivstoffkilder er en forutsetning for å få dette til.

Klimautslippene fra godstransporten har vært økende over lang tid. Omstillingen med å erstatte fossil energi i transportsektoren er godt i gang på lette kjøretøy og fartøy, mens veien mot lav- og nullutslipp i de tyngre segmentene av langtransporten og i luftfarten er mer krevende, blant annet som følge av umoden teknologi og høye kostnader.

Bussbransjen har vært rammet av en vesentlig høyere kostnadsvekst enn samfunnet ellers. KS rapporterte nylig at inngåelse av nye anbud i fylkeskommunal kollektivtransport gir 30 % dyrere kontrakter for tilsvarende ruteproduksjon.

Situasjonen i kollektivtransporten er dramatisk. Det gjennomføres rutekutt over hele landet, noe som kan gi en negativ spiral for kollektivtransporten, fordi et svekket tilbud kan gi ytterligere fall i passasjerer og billettinntekter. Et mindre konkurransedyktig kollektivtilbud kan også gjøre det vanskeligere å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken som følger av byvekstavgiftene i de store byene.

Det er positivt at regjeringens forslag øker fylkeskommunenes frie inntekter, korrigert for demografi, pensjon og nye oppgaver utgjør dette 1.3 mrd. Den alvorlige situasjonen for kollektivtransporten gjør imidlertid at det handlingsrommet til fylkene fortsatt må økes betydelig.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Kapittel 1332 Transport i byområder mv.

Regjeringen skriver selv at biltrafikken ventes å vokse frem mot 2036 med uendret virkemiddelbruk. Samtidig reduseres bevilgningene til transporttiltak i byområdene med 4,5 %, som følge av at prosjekter har lavere fremdrift enn forutsatt i byvekstavgifter.

Ubenyttede midler skal ikke binde opp budsjettene, men manglende fremdrift forsinker omstillingen av transporten i byområdene. Det er derfor viktig at byutredningene som gjennomføres blir fulgt opp med kunnskapsbaserte tiltak, som korrigerer kursen for å nå nullvekstmålet.

LO mener det er helt nødvendig at staten bidrar mer til å finansiere kollektivtransporten i en svært krevende situasjon. Innsparingene som nå gjøres i planlagte samferdselsprosjekter i byområdene bør kanaliseres til kollektivtrafikken. Midlene er ikke tilstrekkelig alene, men kan bidra til finansieringen

Programkategori 22.10 Posttjenester – Kap. 1370 Posttjenester

Post 70 kjøp av posttjenester

Posten Norge har pålagt minstekrav til distribusjon i hele landet, noe som inkluderer ulønnsomme tjenesteturer. Finansieringen av dette dreier seg ikke om subsidiering, men om å forhindre at de pålagte oppgavene utgjør en ulempe i forhold til øvrige selskaper i markedet. Det er positivt at det foreslås en bevilgning i tråd med Postens faktiske kostnader.

Jernbaneformål

LO støtter profilen i forslaget til statsbudsjett for 2026 og mener det er riktig å prioritere vedlikehold av jernbanen. Men det er ikke nok til verken å stoppe eller ta igjen etterslepet, og dermed ikke en stabil jernbane på sikt. For å stanse forfallet på jernbanen beregner Nasjonal transportplan at det trengs 8,6 milliarder i året til vedlikehold. I statsbudsjettet for 2026 mangler det 1,1 milliarder for å nå det målet.

Jernbanen opplever store utfordringer med dårlig punktlig og innstilte tog som har store konsekvenser for samfunnet. Samtidig er det viktig å øke kapasiteten på jernbanen gjennom bl.a. flere kryssingsspor, utvide terminaler og andre mindre tiltak for både person- og godstrafikken. Særlig godstransporten er blitt nedprioritert i mange år.

Mer ekstremvær gjør jernbanen sårbar og fører til skade på infrastrukturen, som igjen fører til at jernbanestrekninger blir stengt over kortere eller lengre tid. Tekniske feil på gamle tog bidrar også til forsinkelser og innstillinger og det er nødvendig med både utskifting av eksisterende tog, investering

i flere tog, verksted og nok oppstillingsplasser til togene for å sikre mer stabil drift og bedre kapasitet.

Sikkerhet – Skred og flom

Klimaendringer fører til mer nedbør med flom og ras som ødelegger infrastrukturen. Det er helt nødvendig at det settes inn flere ressurser for å sikre at sikkerheten blir ivaretatt for personalet og de reisende. Vi har den tragiske ulykken på Nordlandsbanen 24. oktober 2024 friskt i minne, da et persontog kjørte inn i et ras og en person omkom. Det må gjøres mange tiltak for å unngå at dette, eller enda verre ulykker, skjer igjen.

Miljøstøtteordningen

LO støtter at miljøstøtteordningen på 139,7 MNOK opprettholdes i statsbudsjettet for 2026 og forventer at Stortinget presiserer at denne ordningen blir forutsigbar og langsiktig.

LO ønsker å gjeninnføre en forutsigbar og bedre ordning med kompensasjonsnivået som var gjeldende i årene 2017 – 2021: 50.000 kr per innstilte tog og 1.000 kr per TEU, alternativt 85.000 kr per innstilte tog. Basert på en slik ordning er det forventet et årlig kompensasjonsbehov på 150 MNOK basert på de siste års historikk for alle jernbanestrekninger i Norge. En forutsigbar og bedre kompensasjonsordning er helt nødvendig for å ivareta godstransport på jernbane. LO mener at ordningen må innføres raskt. Sommeren 2025 gikk godsselskapet BLS Rail AS konkurs på grunn av stadige feil på infrastrukturen. Skal godstrafikken overleve, må de bli kompensert for inntektstap når banestrekninger stenges. Når godsselskapene går konkurs, svekkes også beredskapen i Norge.

Elektrifisering av jernbanen

LO mener at det må planlegges for fullt ut elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen så raskt som mulig.

Veiformål

Investeringer i vegnettet har stor betydning for å nå overordnede målsetninger i transportpolitikken. Et godt vedlikehold av veinettet har også stor betydning for næringslivet og arbeidsplasser i distriktene. For lavt vedlikeholdsnivå over mange år har ført til stort forfall i infrastrukturen. LO registrerer at regjeringen i framlegget for 2026 i hovedtrekk følger vedtatt NTP for 2025-2036 på veisiden. Økningen er bra, men det mangler likevel 900 millioner til vedlikehold i 2026 for å nå MOTIV-beregnet behov for riks- og europaveier.

Utfordringene med hyppigere ekstremvær som bryter ned veiinfrastrukturen forutsetter målrettede drifts- og vedlikeholdstiltak, prioritering av skredsikring samt investeringer i fornying av bl.a. bærende konstruksjoner vil gjøre veinettet bedre rustet til både å håndtere klimaendringer og tåle frakt av tyngre last. Opprydding og rekonstruksjon etter skred/ekstremvær må bidra til forebygging for framtidige hendelser. Samtidig er det viktig at kompetansen på dette området i NVE opprettholdes på kort og lang sikt.

Nødvendige tiltak for klimatilpasning vil også bidra til å bedre transportsystemets evne til å tåle økt militær mobilitet i årene som kommer. LO vil i denne sammenheng også vise til totalberedskapskommisjonens påpekning av en sterk infrastruktur som kan håndtere transport av både militære styrker og sivile ressurser.

Investeringer

Som følge av NTP 2025-2036 vil det i de nærmeste årene være mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekter på riksvei, og den sammenheng anser vi det som positivt at det i budsjettframlegget er lagt opp til en investeringsramme på 24.4 mrd. Det er blant annet lagt opp til anleggsstart for andre byggetrinn av E134 Oslofjordforbindelsen, E45 Kløfte i Finnmark og fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna – Stanghelle. I tillegg er det positivt at det blir prosjektstart i 2026 for E39 Figgjo – Ålgård. Dette er store og viktige prosjekter som vil bidra til økt sysselsetting i anleggsbransjen.

Anleggsbransjen består av både store og små virksomheter, og hvis vi skal utvikle bransjen, så må vi ha både store og små prosjekter. Når store enkeltprosjekter binder opp en så stor andel av budsjettet, er det ikke rom for mange av de mindre investeringene. Dette er prosjekter som har en kostnadsramme under én milliard kroner, men som har betydning for lokalsamfunn, beredskap og sikkerhet.

Drift og vedlikehold

Det er positivt at regjeringen viderefører Statens vegvesen fullmakter til å inngå flerårige vedlikeholdskontrakter. Dette vil bidra til en mer effektiv gjennomføring av vedlikehold på vei, bl.a. gjennom flerårige vedlikeholdsplaner og på sikt reduserte kostnader på driftskontraktene.

Riksveier

Vedlikehold av riksveinettet er nødvendig både iht. sikkerhet og fremkommelighet over tid. Regjeringens forslag på 11,4 mrd. er en reell økning sett i sammenheng med 2025 budsjettet, men det er fortsatt en utfordring at verken stopper eller tar igjen vedlikeholdsetterslepet. I tillegg kommer forsterkede behov mht. klima og økt beredskapsmobilitet.

Fylkesveier

LO er positiv til at regjeringen har lagt frem en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, med 30,6 mrd. kr i første seksårsperiode og 34,4 mrd. kr i andre seksårsperiode jfr. Nasjonal transportplan 2025–2036. LO mener at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene er krevende og bidrar til dårlig fremkommelighet, sikkerhet og beredskap. Estimerer peker på et etterslep på nær 100 mrd. kr på fylkesveinettet. På denne bakgrunn mener LO at planverket må forsterkes ytterligere for å nå de vedtatte målsettinger for redusert etterslep på fylkesveier.

Satsingen på militær mobilitet på fylkesveier med en dobling til 102 millioner kroner er positivt, men vi er noe usikker på om det holder til opprustning av hele 14 bruer. LO vil påpeke at ekstraordinære tiltak utover bruer i beredskapssammenheng og konkrete rammetilskudd vil gjøre det vanskelig for en krevende kommunal og fylkeskommunal økonomi å gi veivedlikeholdet prioritet opp mot andre viktige oppgaver. Det bør derfor etableres tiltak som bidrar til at de fylkeskommunene som prioriterer vedlikehold på veinettet får tilgang på midler for dette.

Statens vegvesen

Hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap, og den nye sikkerhetspolitiske situasjonen, tilsier økt behov for å ha én kompetent fagetat som evner å løse krevende oppgaver og sikre kritisk infrastruktur på riks- og europaveinettet i hele landet. Oppsplitting av fagmiljøer og uklar ansvarsfordeling bidrar til økt ressurs- og koordineringsbehov og mange beslutningslinjer forsinkes og hindrer effektiv hendelseshåndtering. Koordinering og samvirke i veisektoren krever store ressurser i et stadig mer uforutsigbart klima og urolig verdensbilde. LO er opptatt av at Statens vegvesen også i framtiden skal være i stand til å løse sitt samfunnsoppdrag. Oppsplitting av fagmiljø, høy turnover og tap av fagkompetanse som følge av ukloke politiske prioriteringer og organiseringen av veisektoren setter dette i spill. Det er viktig at Norge sikres god statlig styring med riks- og europaveinettet.

Målsettingen er å sikre kostnadseffektiv og sammenhengende utbygging, drift og vedlikehold av alt riks- og europaveinett i Statens vegvesen. LO vil samle all utbygging, drift og vedlikehold av riks- og europaveinettet hos Statens vegvesen.

Skred- og tunnelsikring

LO vil som tidligere vise til oppdatert kartlegging av skredpunkt på riks og fylkesveg ble presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. kapittel 13.6.7. Det fremgår av kartleggingen at det er identifisert 461 skredutsatte punkter på riksvegnettet. Av disse er 255 i høy eller middels kategori. På fylkesvegnettet er det ca. 1 700 skredutsatte punkt, der 541 er i høy eller middels kategori. LO vil understreke viktigheten at den omtalte gjennomføringsplanen for skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor utarbeides mellom staten og fylkeskommunene så snart som mulig. Stortingets egen målsetting om et skredsikkert veinett innen 2030 må legges til grunn.

Trafikksikkerhet

LO støtter arbeidet for å bedre trafikksikkerheten, herunder tiltak som støtter opp under nullvisjonen. Vi ser allikevel at det er faktorer som trekker i en annen retning, som veier med manglende veiskuldre og lav minimumshastighet (40 km) på europaveier. Jfr. Trafikkreglene §4 punkt 2.

Døgnhvileplasser for tunge kjøretøy

Handlingsplanen for etablering av døgnhvileplasser i Norge skulle etter opprinnelige planer være fullført i løpet av 2023. Målet var 80 døgnhvileplasser, resultatet ble dagens 55 døgnhvileplasser. I Nasjonal transportplan ble målet oppjustert til 80–90 døgnhvileplasser med tungebillading innen 2030. Dette målet er fortsatt langt unna.

I budsjettet for 2025 var det lagt opp til én ny døgnhvileplass, og i forslaget for 2026 legges det opp til 3 nye døgnhvileplasser. Det sier seg selv at vi ikke vil klare å nå målet i NTP innen 2030 i det tempoet regjeringa legger opp til. Pengene til utbygging av døgnhvileplasser bevilges under «mindre investeringstiltak» og må prioriteres side om side med andre tiltak. Selv om forsterket innsats for ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser løftes fram er det usikkert om investeringene faktisk vil finne sted, eller vil brukes på andre prosjekter. Posten Riksveiinvesteringer tas ned 1,7 mrd. noe som gjør prioriteringene hardere for Statens vegvesen og risikoen større for nedprioritering. LO mener derfor at det er behov for både å øke og målrette midlene gjennom øremerking, for å forsterke innsatsen for ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser.

Utslippsfrie anleggsplasser

LO er fornøyd med at tilskuddsordningen for prosjekter for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren videreføres. Pilotprosjektene vil kunne bidra til en raskere utvikling og utprøving av null utslippsløsninger i sektoren og tilrettelegge for målsettingen om mest mulig reduksjon i utslippene fra anlegg.

Bompenger

LO registrer at det er beregnet ca. 17 mrd. kr i bompenger til finansiering av investeringsprosjekter som Statens vegvesen og Nye veier iverksetter og til finansiering av byvekstavtaler og bypakker m.m. LO støtter at brukerfinansiering gjennom bompenger kan være en del av finansieringen av vei og øvrige infrastrukturprosjekter, men vil som tidligere år understreke viktigheten av at bompenger ikke må utgjøre en for stor del av den totale veifinansieringen.

Statlige investeringer i havner, farleder, oljevern og slepebåtberedskap i regi av Kystverket er avgjørende sett i forhold til landets kystlinje og beredskap i en urolig tid. LO mener det er avgjørende at Kystverket har tilstrekkelige rammer til å opprettholde sikkerhet og beredskap langs norskekysten. LO er på denne bakgrunn positiv til at bevilgningen til slepeberedskap styrkes med 100 millioner kroner fra 2026.

LO registrerer at kystradiotjenesten overføres til Kystverket fra 1. januar 2026, med en tilhørende budsjettbevilgning på ca. 51,9 millioner kroner.

LO tar til etterretning at bevilgningen til infrastrukturprosjekter (Post 30) foreslås redusert med 200 millioner kroner. Dette kan få konsekvenser for større, nye prosjekter på lengre sikt. LO forutsetter at regjeringen vil komme tilbake når det gjelder eventuelle konsekvenser av dette kuttet.

Stad skipstunnel

LO viser til at det foreligger et kutt i bevilgning til Stad-skipstunnel på 140 millioner kroner og at et flertall på Stortinget i tilknytning til trontaledebatten har bedt regjeringen om å fortsette anbudsforhandlingene. LO vil komme tilbake til denne saken når den forelegges Stortinget.

Luftfartsformål

Luftfartstilsynet

LO er tilfreds med at Luftfartstilsynet får økte bevilgninger i årets statsbudsjett, særlig med vekt på organisatoriske forhold. Vi registrerer også at styrket bemanning i den operative seksjonen nå muliggjør et mer proaktivt tilsyn – noe som har vært nødvendig. Flyselskapene fortsetter å utfordre arbeidsmiljølovens bestemmelser, både gjennom bruk av utsendte arbeidstakere og ved at etablerte aktører – som SAS – nå ilegges dagbøter for brudd på arbeidsmiljøloven.

LO forventer at Luftfartstilsynet benytter deler av de tilførte midlene til å gjennomføre en omfattende arbeidsmiljøundersøkelse i norsk luftfart. En slik kartlegging vil kunne dokumentere utviklingen innen arbeidstid, bemanning og sikkerhetskultur, avdekke eventuelle lovbrudd, og bidra til økt kunnskap om bransjen. Samtidig forventer LO at Luftfartstilsynet fortsetter å slå hardt ned på brudd på arbeidsmiljøbestemmelsene.

Kjøp av regionale flyruter

LO er fornøyd med at staten opprettholder et godt flyrutetilbud i hele landet. I forbindelse med den pågående høringen og tildelingen av nye FOT-rutekontrakter neste år, vil vi understreke at Samferdselsdepartementet har et stort ansvar for å sikre at kontraktene tildeles aktører med ordnede lønns- og arbeidsvilkår. Ved tildeling av slike kontrakter bør det legges større vekt på organisatoriske og arbeidsrettslige forhold enn det som har vært tilfelle tidligere.

Avinor

Regjeringen legger opp til å styrke Avinors økonomi gjennom økte lufthavnavgifter. LO støtter målet om å sikre en mer robust og bærekraftig Avinor-økonomi, men er imot ytterligere avgiftsøkninger for flyselskapene utover normal prisstigning. Luftfartsnæringen befinner seg fortsatt i en skjør økonomisk situasjon etter pandemien, og høyere avgifter vil svekke flyselskapenes lønnsomhet og konkurransekraft. Dette kan føre til økt utflagging, redusert rutetilbud – særlig i distriktene – og høyere billettpriser, som igjen vil svekke tilgjengeligheten i landet.

Avinors økonomiske utfordringer må derfor løses gjennom økte statlige bevilgninger, langsiktig finansiering og strukturelle tiltak – ikke ved å skyve kostnadene over på flyselskapene og passasjerene. LO forventer også at samfunnspålagte tjenester som forsvar, politi og tollvesen betaler

for sine tjenester på flyplassene. Videre må det sikres at kjerneoppgavene på norske lufthavner forblir i Avinor og ikke konkurranseutsettes.

Klima

På samme måte som for vegtransport og maritim sektor bør det etableres et **Grønt Luftfartsprogram**. LO ber komiteen bidra til at et slikt program blir etablert, som en effektiv motor i arbeidet med å redusere klimagassutslipp i tråd med nasjonale og internasjonale målsettinger. Programmet bør omfatte både operative og teknologiske tiltak, bidra til økt kunnskapsdeling, og inkludere en plan for produksjon av bærekraftig flydrivstoff (SAF) i Norge.