

Forslag til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029

Innspill fra Landsorganisasjonen i Norge (LO)

LO har behandlet transportetatenes faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med Nasjonal Transportplan 2018 – 2029, og oversender våre innspill til det videre arbeidet.

Innledning

Det overordnede målet med transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. 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.

LO støtter fagetatenes anbefaling om å prioritere drift og vedlikehold høyt, og mener dette er en helt nødvendig prioritering. Dette vil nødvendigvis medføre mindre penger til investeringer innenfor de økonomiske rammene som er gitt, og konsekvensen vil være at mange viktige veg- og jernbaneprosjekter ikke kan realiseres i planperioden. Høy prioritering av drift og vedlikehold, samt en kraftig økning i utbyggingskostnader, medfører at nødvendige investeringsprosjekter kun kan prioriteres ved et høyeste rammenivå.

LO mener det er et stort behov for en nasjonal luftfartsstrategi og har tatt initiativ til å utarbeide et innspill som legger grunnlag for økt verdiskaping, sysselsetting og vekst i norsk luftfartsnæring.

Klima

Transport står for over 30 % av norske klimagassutslipp. Samtidig er transportomfanget sterkt økende, spesielt i og rundt de største byene. Transportetatenes klimastrategi har som målsetting å halvere utslippene innen 2030, uten redusert mobilitet. For å nå disse målene vil man prioritere bruk av insentiver for null- eller lavutslippsteknologi, betydelig økning i bruk av bærekraftig drivstoff, bedre kapasitetsutnyttelse og økt satsing på kollektivtransport. Etter at denne klimastrategien ble fremlagt, skjerpet Stortinget de nasjonale målene for når Norge skal være et nullutslippssamfunn. Dette vil få betydning for både omfang og tempo på tiltakene i transportsektoren.

LO mener det er viktig å se flere virkemidler i sammenheng for å oppnå størst mulig bidrag til reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren. LO har tidligere spilt inn en rekke tiltak som del av en helhetlig virkemiddelplan, uten at det i tilstrekkelig grad har vært satset målrettet på de mest effektive tiltakene. LO mener det fortsatt er for liten sammenheng mellom målsettingene i NTP og de konkrete tiltakene som foreslås og gjennomføres.

Med bakgrunn i LOs klimastrategi og forbundenenes klimaengasjement har LOs samferdselspolitiske utvalg satt ned en egen klimagruppe. En av hovedoppgavene til klimagruppen er å utarbeide innspill til NTP-prosessen, med konkrete forslag til tiltak for hvordan utslippsmålene innen transport kan nås. I løpet av høsten vil LO komme med sine innspill til klimastrategien i NTP.

I tillegg deltar LO i arbeidet med veikart for grønne næringstransporter, som overleveres til regjeringens ekspertutvalg for grønn konkurransekraft til høsten. Også her er målsettingen å peke på konkrete tiltak som må gjennomføres for å oppfylle målene for utslippskutt i transportsektoren.

Kollektivtransport

Kollektiv persontrafikk i Norge dreier seg i hovedsak om transport med buss og bane, men lufttrafikk, riksveiferger, hurtigbåter og drosje spiller også viktige roller. Kollektivtrafikken skal fylle vesentlige samfunnsmessige oppgaver som å:

- Stå for sikker transport til og fra arbeid, skole og studier, samt muliggjøre aktiv deltakelse i fritidstilbud, kultur- og samfunnsliv.
- Sikre geografisk mobilitet for grupper som ikke har tilgang til privatbil (eldre, unge, funksjonshemmede, økonomisk vanskeligstilte osv.)
- Bidra til å redusere privatbilismen og fremme en mest mulig miljøvennlig persontransport.
- Være et viktig virkemiddel for politisk styring av samfunnsutviklingen.
- Utvikle gode og trygge arbeidsplasser med fokus på kvalitet og kompetanse.

Befolkningen i byområdene øker, og forventes å øke kraftig i årene som kommer. Dette medfører en sterk trafikkvekst, som vil gi transportsystemene store utfordringer. Beregninger viser at antall kollektivreiser må dobles innen 2030 for å hindre et sammenbrudd for transportsystemene rundt byområdene.

For å møte denne utfordringen, har LO tidligere foreslått at det utarbeides en helhetlig nasjonal kollektivtransportstrategi med konkrete forslag til tiltak og en plan for en helhetlig virkemiddelbruk. Flere av disse tiltakene ligger nå inne i planene, men vi mangler fortsatt en helhetlig strategi. En nasjonal kollektivtransportstrategi må inngå som en del av Nasjonal Transportplan.

Finansiering og organisering

Det samlede investeringsbehovet i transportsektoren er svært høyt, og en videreføring av dagens økonomiske rammer med fortsatt høy prioritet til drift og vedlikehold, medfører at viktige utbyggingsprosjekter skyves ut i tid. Konsekvensene er at transportsystemet ikke settes i stand til å takle veksten på en bærekraftig måte.

Samferdselssektoren er den største oppdragsgiveren innen anleggsbransjen. De har derfor stor påvirkning på hvordan bransjen utvikler seg, og et betydelig ansvar som oppdragsgiver. Den nødvendige utbyggingen av infrastruktur vil medføre betydelig økt aktivitet, og det vil bli større behov for å benytte internasjonale aktører på de store investeringsprosjektene. I den sammenheng mener LO det blir svært viktig å sikre at oppdragsgiver stiller høye krav til ryddige forhold, herunder norske lønns- og arbeidsvilkår, samt strenge krav til helse, miljø og sikkerhet.

LO har lang og god erfaring med bruk av LO-koordinatorer på større utbyggingsprosjekter både i privat og offentlig sektor, og mener at større samferdselsprosjekter i stor grad kan dra nytte av en tilsvarende ordning. LO mener derfor at det bør etableres en ordning med LO-koordinatorer på de store utbyggingsprosjektene, med mulighet til å kombinere flere prosjekter i geografisk nærhet og for samme oppdragsgiver.

JERNBANE

Jernbanen i Norge står overfor store utfordringer, og det er viktig at det nå tas et grunnleggende valg om hvilken rolle jernbanen skal ha i et fremtidig transportsystem. NTP må være et styringsredskap som sikrer forutsigbarhet for nye investeringer, drift og vedlikehold slik at transportsektoren blir rustet opp for fremtidige behov. NTP for 2018 – 2029 må ha klare mål om en betydelig satsing på jernbane slik at persontransport kan være et viktig bidrag for å nå målet om vekst i persontransport skal tas gjennom kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet).

Både for gods- og persontrafikken er det kapasiteten i infrastrukturen som legger begrensninger for ytterligere vekst. Jernbanens rolle må defineres på en slik måte at fremtidig jernbanestruktur dimensjoneres for både person- og godstrafikk. NTP må også ha en mer forutsigbar og målrettet satsing for å få mer gods fra vei til bane.

Etter mange år med manglende investeringer og vedlikehold av jernbanen, har dette ført til at behovet for investeringer og vedlikehold er stort. Det må også i denne planperioden legges til rette for et høyt nivå på drift og vedlikehold og at vedlikeholdsetterslepet tas igjen så raskt som mulig og senest innen utgangen av planperioden. For å sikre en rask og effektiv utbygging må blant annet statlige planleggingsprosesser gjøres mye enklere og raskere enn det som er tilfelle i dag.

Investeringer

Manglende satsing på infrastrukturen er blitt det største hinder for en videre utvikling av jernbanen. Til tross for økte bevilgninger de senere årene, er det langt igjen til vi har et investeringsnivå som dekker de mest nødvendige investeringsprosjektene. For å sikre en rask og effektiv utbygging er det en forutsetning at alle nye prosjekter fullfinansieres med sluttdato.

LO mener følgende prosjekter må fullføres i planperioden:

Dobbeltspor på Intercity triangelet Skien, Halden, Lillehammer, samt Ringeriksbanen.
Dobbeltspor på Ofotbanen
Sammenhengende dobbeltspor Oslo - Göteborg
Dobbeltspor Drammen – Kongsberg
Dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger
Dobbeltspor Sandnes – Egersund
Ny jernbanetunnel gjennom Oslo
Godsterminal på Alnabru
Nye godsterminaler i Bergen og Trondheim
Elektrifisering av banestrekninger
Utbygging av flere og lengre kryssingsspor for å øke kapasiteten for godstrafikken.
Innføring av ERTMS på alle strekninger.

Ofotbanen

Kapasiteten på Ofotbanen er sprengt, for å kunne kjøre flere malmtog, godstog og persontog må det bygges dobbeltspor så raskt som mulig.

Elektrifisering av banestrekninger

Elektrifisering av de strekningene som i dag ikke er elektrifisert, vil bety at på disse strekningene vil en kunne benytte togmateriell mer fleksibelt og miljøvennlig, som vil gi redusert reisetid i forhold til hva vi har med dagens dieselmateriell.

Drift og vedlikehold

Skal en lykkes med en god og forutsigbar jernbanedrift i Norge i fremtiden må satsingen på drift og vedlikehold styrkes, vedlikeholdsetterslep må tas igjen innen utgangen av planperioden.

Persontransport

Legge forholdene til rette slik at flere kan benytte seg av tog som fremkomstmiddel, ved at det legges opp til høy frekvens, sikre god punktlighet, gode parkeringsmuligheter, mulighet for matebusser og knutepunktutvikling. For at flere skal kunne bruke toget i forbindelse med arbeidsreiser og annet, må en satse på oppgradering på strekningene der potensialet er størst.

Godstransport

For å overføre mer gods fra vei til bane må det legges til rette for en infrastruktur som klarer å håndtere den økte godsmengden som vil komme. Rammevilkårene for godstransport på jernbane må bedres betraktelig. Det må bygges flere og lengre kryssningsspor, terminalene må være en del av statlige infrastrukturen, terminalene må oppgraderes og tilgjengeligheten på sporet må bedres, terminalkostnadene må reduseres og regulariteten må forbedres.

Det må vurderes støtteordninger for å flytte mer gods fra veg til bane.

- Alle nye og oppgraderte banestrekninger må dimensjoneres for både gods og persontrafikk. (Follobanen, Ringeriksbanen, ny Oslotunell osv.)
- Det må tilrettelegges for kryssningsspor utover 740 meter
- Redusere framføringstiden for godstog ved å bygge flere og lengre kryssingsspor
- Bygge nye og effektive terminaler for kombinerte transporter som er tilrettelagt for fremtidig volumøkning
- Øke tilbudet med flere tømmerterminaler
- Legge til rette for effektiv grenseoverskridende transporter (sammenhengende dobbeltspor Oslo – Göteborg)
- Forskning på ny energiteknologi for lokomotiv og motorvognsett

Terminaler og stasjoner

Alnabru terminalen er navet i all godstrafikk på jernbane. Fra denne terminalen blir alle godstog fordelt ut til alle banestrekninger. Kapasiteten på dagens Alnabru terminal er sprengt, skal en lykkes med å overføre mer gods fra vei til bane må terminalen i første omgang fornyes, og deretter utvides.

Godsterminalene må tilrettelegges for effektiv og framtidsrettet produksjon. Terminalene må være en del av infrastrukturen på jernbanen og eies og driftes i offentlig regi.

Signalanlegg - ERTMS

Flere av jernbanens tekniske anlegg har nådd, eller er i ferd med å nå, sin teknisk-økonomiske levealder. Særlig gjelder dette signalanleggene, og behovet for fornyelse er helt nødvendig. LO mener overgangen til ERTMS må ferdigstilles på alle strekninger i løpet av planperioden.

Utbyggingen av ATC kryssingsbarrierer og F-ATC må forseres, men må ses i sammenheng med utbyggingen av ERTMS.

Trafikksikkerhet

Hvilefasiliteter for gods og vedlikeholdsselskaper må være en del av infrastrukturen slik at kjøre og hviletider kan overholdes.

Rassikring

Det er et stort behov for å utføre rassikring på flere banestrekninger. For eksempel er strekningen mellom Heskestad-Moi (Drangsdalen) en slik strekning der ny tunnel vil gjøre at den rasfarlige strekningen vil bli borte.

Sikring av planoverganger

Arbeidet med å sikre eller fjerne planoverganger må fortsette, og øvrige rassikringstiltak og tunnelsikkerhet må ha høy prioritet.

VEG

Forslaget fra fagetatene om god mobilitet og effektive transporter, viser at vegnettet har stor betydning for å knytte sammen landsdelene, redusere avstandskostnader for næringslivet, samt som regionforstørrende tiltak der hvor jernbanen ikke kan stå for dette. Investeringer i vegnettet og effektivt vedlikehold har derfor stor betydning for å nå overordnede målsetninger i kommende planperiode.

Et godt vedlikehold av infrastrukturen har stor betydning for næringslivet. For lavt vedlikeholdsnivå over mange år har ført til stort forfall i infrastrukturen, og det er nå nødvendig å hente inn dette forfallet. Høy prioritering av drift og vedlikehold, samt en kraftig økning i utbyggingskostnader, medfører at nødvendige investeringsprosjekter kun kan prioriteres ved et høyeste rammenivå. Det er mange faktorer som har bidratt til at utbyggingskostnadene har økt, men LO mener det er viktig at man identifiserer driverne for økningen og får bedre kontroll på kostnadsutviklingen.

LO vil understreke viktigheten av å videreføre planer i eksisterende NTP med hensyn til hovedsatsingsområder på veiprosjekter. Det må være et bredt fokus på sysselsetting i anleggsbransjen og muligheter for økt investeringer og vedlikehold for å skape og opprettholde kompetansen i anleggsbransjen over hele landet. Investerings tempoet må derfor opprettholdes på et høyt nivå, da dette vil gi gevinst både sysselsettingsmessig og transportmessig.

Samtidig er det viktig å legge til grunn gode kost nytte analyser og samfunnsøkonomiske gevinster over tid, samt å vektlegge dette i prioriteringene, jfr. rapport om samlede virkninger. I kombinasjon med en mer effektiv og samordnet areal og transportplanlegging vil dette kunne gi gode gevinster over tid.

LO mener derfor at investeringstakten må øke, blant annet gjennom å prosjektfinsiere større investeringsprosjekter. For å sikre en rask og effektiv utbygging er det en forutsetning at prosjektene fullfinansieres statlig, og at det fastsettes en dato for ferdigstilling. Bruk av OPS løsninger er ikke veien å gå. Forutsigbar finansiering og effektiv gjennomføring er en forutsetning for å drive store investeringsprosjekter på en kostnadseffektiv måte. LO forventer også at det gjennomføres nødvendige tiltak for å effektivisere planprosessene, som bidrar til en raskere gjennomføring av investeringsprosjektene.

Samferdselssektoren er den største oppdragsgiveren innen anleggsbransjen. De har derfor stor påvirkning på hvordan bransjen utvikler seg, og et betydelig ansvar som oppdragsgiver. Den nødvendige utbyggingen av infrastruktur vil medføre betydelig økt aktivitet, og det vil bli større behov for å benytte internasjonale aktører på de store investeringsprosjektene. I den sammenheng mener LO det blir svært viktig å sikre at oppdragsgiver stiller høye krav til ryddige forhold, herunder norske lønns- og arbeidsvilkår, samt strenge krav til helse, miljø og sikkerhet.

Riksveinettet

Riksvegnettet i Norge er avgjørende for transporttilbudet regionalt, nasjonalt og for trafikken til utlandet, og må derfor gis høy prioritet. Det må legges til rette for flere større strekningsvise prosjekter med kortere statlige planperioder for å oppnå en mer kostnadseffektiv utbygging, samt raskere fullføre utbyggingen av viktige transportkorridorer som bidrar til økt eksport og sysselsetting. LO mener at prioriteringen av viktige tilførselsveier må være en del av planleggingen av større infrastrukturprosjekter, for å redusere flaskehalser og sikre økt nytteverdi av investeringen.

Regionalt vegnett - fylkesveinettet

Fylkeskommunene må ha nødvendige økonomiske rammer til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold. Vedlikeholdsetterslepet må derfor følges opp med økte statlige bevilgninger. Forslag om tilbakeføring av fylkesveier til staten må også innebære betydelig statlig satsing på disse strekningene og prioriterte strekninger må være i samsvar med fylkeskommunale ønsker.

Sentrale gjennomfartsområder som f.eks. Oslo-navet må ferdigstilles, ved konsentrasjoner av næringsklynger m.m. i rulleringsperioden, slik at dette ikke blir flaskehalser i veisystemet. Dette er viktig gjennomfartsåre for transportnettet i ulike deler av landet.

Godstransport

For å møte utfordringene knyttet til behovet for kostnads- og miljøeffektiv godstransport, må det utarbeides en helhetlig nasjonal godstransportstrategi med særlig fokus på varetransport i by og bynære områder. Strategien må innehold konkrete tiltak og helhetlig virkemiddelbruk. For godstransport mellom byer og ut i distriktene, må en strategiplan inneholde bruk av insentiver for økt overføring av gods til sjø og bane.

Rassikring

Rassikringstiltak må få høyere prioritet, også sett i sammenheng med klimaendringene. Det er mange rasutsatte områder, og det må satses videre på rassikringstiltak som bidrar til å spare liv og helse, samt tap av materielle verdier. Videre må tunnelsikring gis prioritet bl.a. som følge av klimaendringene.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er et viktig satsingsområde, og LO er opptatt av at det arbeidet fortsetter i tråd med 0-visjonen. LO støtter forslagene om ulike virkemidler, som hver for seg og sammen vil bidra til en positiv utvikling. Eksempler på dette er videre utbygging av nye møtefrie vegstrekninger, samt midtdele på eksisterende veger, som til nå har bidratt til nedgang i antall drepte og hardt skadde på ulykkeutsatte strekninger. Investeringsnivået fremover vil derfor ha stor betydning for å oppnå ytterligere reduksjoner. I tillegg vil tilrettelegging for best mulig skille mellom kjøretøy og myke trafikanter (sykkelvier m.m) ha stor betydning.

Medvirkning-HMS

LO mener det er viktig å etablere en fast ordning med medvirkning fra arbeidstakerorganisasjonene i transportsektoren i arbeidet med å definere standarder for vedlikeholdet av og tilsynet med infrastruktur. Veier er en vesentlig faktor i arbeidsmiljøet for et stort antall arbeidstakere, og yrkessjåfører er involvert i 40 % av dødsulykkene på veiene.

Trafikksikkerhet som en del av HMS arbeidet er allerede et mål. De ansatte må sikres fortsatt medvirkning i beregning av kjøretider for ulike kjøretøy og utarbeidelse av ruteplaner m.m. innenfor alle relevante transportformer. Sikring av krav til HMS i anleggsprosjekter er også viktig for å redusere omfanget av ulykker i denne sektoren.

Også bruk av LO-koordinatorer på større utbyggingsprosjekter både i privat og offentlig sektor i større samferdselsprosjekter er viktig. LO mener derfor at det bør etableres en fast ordning med LO-koordinatorer på de store utbyggingsprosjektene, med mulighet til å kombinere flere prosjekter i geografisk nærhet og for samme oppdragsgiver.

Vrakpant

LO mener at vrakpantordningen må utvikles og brukes mer aktivt for å oppnå en høyere innleveringsprosent, redusere bilparkalderen og bidra til en mer miljøvennlig bilpark.

Bompengefinansiering, vegprising og rushtidsavgifter

Bruk av bompenger, vegprising og rushtidsavgifter er viktige virkemidler som gjør det mulig å gjennomføre prosjektene. Dette forutsetter også lokale/fylkesvise vedtak. LO har tidligere understreket viktigheten av at disse finansieringsformene ikke bør utgjøre en for stor del av den totale vegfinansieringen, og utvikler seg til å bli en erstatning for statlige bevilgninger.

Andelen brukerfinansiering har økt kraftig de senere årene, og utgjør nå en betydelig andel av de totale midlene som disponeres til samferdselsformål. LO mener det må foretas en grundig gjennomgang av hvordan innkrevningssystemet fungerer og muligheten for ytterligere effektivisering.

Øvrige konkurranseforhold

Konkurranseforholdene mellom norsk og utenlandske transportselskaper er også en sentral faktor. Det er viktig å understreke at gjeldende anbudsregime ikke må bidra til å utkonkurrere det norske anleggsmarkedet og uerstattelig kompetanse. Enhver form for sosial dumping og utnyttelse av arbeidstakere er ikke akseptabelt og dette må understrekes i alle kontrakter som inngås i anleggsektoren.

Nye veier AS

Etableringen av Nye veier AS – og dens portefølje bør sees i sammenheng med NTP selv om denne er utelatt i planforslaget fra etatene. En så omfattende veiportefølje det her er snakk om må sees sammen med helheten i NTP. Veiselskapets aktiviteter må derfor følges opp særskilt i tiden som kommer.

SJØ

LO vil understreke viktigheten av god og tilstrekkelig oljevernberedskap og god merking og videre utbygging av farleder langs norskekysten. Fornyelse av beredskapsflåten må også gis prioritet i perioden. Kystverket må fremstå som et effektivt statlig forvaltningsorgan og med

nødvendig beredskap og kompetanse for å kunne håndtere potensielle ulykker og utslipp langs vår sårbare kyst.

Null- og lavutslippsferjer

Fornyelse av ferjeflåten langs kysten vil være viktig både når det gjelder sikkerhet og trafikkmessig regularitet. Krav om en miljøvennlig og moderne ferjeflåte må implementeres i alle offentlig anbud om dette i veinettet. Fornyelse av ferjeflåten vil også kunne gi betydelig økt sysselsetting i norsk verftsindustri.

Stad skipstunnel

Arbeidet med Stad skipstunnel må fortsette og igangsettes i første fire års periode i NTP. Dette vil ha stor betydning for regulariteten bl.a. i tilknytning til godstransporten langs kysten.

Havner

Med bakgrunn i de rapporter som er lagt frem i forbindelse med prosjektet Bred godsanalyse, synes det merkelig sett fra vår side at man i dette grunnlagsdokumentet ikke omtaler endringen i havnestrategien.

I tidligere versjoner av NTP er behovet for et visst antall knutepunktshavner fremhevet. Det kan nå se ut til at en går bort fra denne strategien og i stedet skal opprettholde og videreutvikle alle 28 havnene. Begrunnelsen for dette er blant annet at det reduserer transportavstanden med bil og at en får et mer finmasket og klimavennlig transporttilbud.

Vi støtter selvsagt de overordnede målsettingene om "et effektivt, pålitelig og miljøtilpasset transportsystem for godstransport, der samspillet mellom transportmidlene styrkes og potensialet for å overføre godstransport fra veg til sjø og bane ivaretas"

LUFT

Luftfarten i Norge er selvfinansierende og basert på et solidarisk inntektssystem via politisk vedtatte avgifter og kommersielle inntekter. De kommersielle inntektene har fått større betydning for driften av alle Avinors lufthavner, og de samlede inntektene gjør det mulig å opprettholde et spredt bosettingsmønster og næringsstruktur. Samtidig er det et sårbart system da det er avhengig av store inntekter for å gjennomføre nødvendige investeringer og vedlikehold.

Veksten i norsk luftfart har gjennom mange år vært betydelig, og prognosene tilsier at veksten vil fortsette. Avinors beregninger og anslag vedrørende utviklingen i antall flypassasjerer har hittil vært langt unna den faktiske utviklingen. Dette har medført at kapasitetsproblemene har kommet raskere enn ventet. LO har lenge ment at det er nødvendig å snarlig få båndlagt arealer til en 3. rullebane på Gardermoen, og støtter forslaget om at Stortinget gir sin tilslutning til at denne prosessen nå kan starte opp.

Veksten på Oslo Lufthavn Gardermoen har vært spesielt stor, men også i resten av landet har det vært en vekst. Dette medfører betydelige investeringer i infrastruktur tilknyttet lufthavnene. LO mener det er viktig at det også investeres på andre lufthavner, for å fortsatt opprettholde et spredt bosettingsmønster og næringsstruktur.

Luftfarten er lite arealkrevende og medfører små naturmessige inngrep. I tillegg er moderne fly mer miljøvennlig både med hensyn til utslipp og støy. Fabrikantene jobber hele tiden for å

forbedre teknologien som vil redusere både utslipp og støy ytterligere, og som vil gi en positiv effekt etter hvert som flyselskapene skifter ut flyene. Innen 2030, eller utgangen av denne planperioden, så skal minst 30% av drivstoff til innenriks og utenriks luftfart være biodrivstoff. I den sammenheng mener LO det er det viktig at det legges til rette for at det etableres produksjonsanlegg med tilstrekkelig produksjonsvolum i nær tilknytning til de største lufthavnene. I tillegg mener LO at det bør legges til rette for elektrifisering av bakkeutstyr og kjøretøy på lufthavnene. Samtidig ser både flyselskaper, Avinor og Luftfartstilsynet på en mer effektiv utnyttelse av luftrommet for å redusere utslipp.

Luftfarten yter viktige samfunnsbidrag og står for stor verdiskapning i form av skatter og avgifter, og bidrar samtidig med et betydelig antall arbeidsplasser. Det finnes i dag ingen reelle alternativer til størstedelen av norsk luftfart, og med den forventede utviklingen i en mer bærekraftig retning, mener LO at forholdene ligger godt til rette for en videre utvikling av luftfartens rolle i transportsystemet.

I den forbindelse hadde LO store forventninger til utarbeidelsen av en nasjonal strategi for norsk luftfart, med konkrete tiltak for hvordan vi best ivaretar og utvikler næringen i lys av globaliseringen og økt konkurranse i europeisk og internasjonal luftfart. Dessverre svarte ikke regjeringens rapport på de utfordringene som norsk luftfartsindustri står overfor. LO har derfor tatt initiativ til å utarbeide et innspill som grunnlag for en nasjonal luftfartsstrategi, med fokus på tiltak som sikrer fortsatt utvikling av norsk luftfartsnæring med hensyn til verdiskapning, sysselsetting og vekst, og videre utvikling av flyrutetilbudet. LO vil overlevere en rapport til høsten som innspill til en videre prosess.