

## **En helhetlig samferdsels- og transportpolitikk for bærekraftig verdiskaping**

Gode samferdsels- og transportløsninger er avgjørende for sysselsetning, distriktsutvikling, verdiskaping og beredskap. Politikken må bidra til trygge og gode arbeidsplasser gjennom utvikling av en hensiktsmessig bedriftsstruktur med vekt på kvalitet og kompetanse, og til klimavennlige løsninger.

Disse målene krever en helhetlig samferdselspolitikk der alle transportformene ses i sammenheng. Infrastrukturen knyttet til samferdsel er av vesentlig betydning for mange bransjer og samferdselspolitikken må baseres på hensynet til god næringsutvikling og bosetning i hele landet.

Fellesforbundet vil i hovedsak gjennomføre samferdselspolitiske tiltak gjennom vår deltagelse i samferdselspolitisk utvalg i LO, Grønt Landtransportprogram (GLP), Treparts bransjeprogram for transport, og Leverandørens Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS). I tillegg vil forbundet arbeide tett opp mot relevante departementer, politiske partier, regjeringen og Stortinget, samt internasjonale organisasjoner, som Nordisk Transportarbeiderføderasjon (NTF) og Europeisk Transportarbeiderføderasjon (ETF) for å påvirke og oppnå våre mål.

Nasjonal Transportplan (NTP) er det viktigste overordnede strategidokumentet for bygging av infrastruktur i Norge. Nåværende NTP skal fremskyndes og vil fornyes til å gjelde 2025 – 2036. Det varsles strammere samferdselsbudsjetter framover, og dette tvinger frem hardere prioritering også for Fellesforbundet. Fellesforbundet vil arbeide for at NTP må bli mer forutsigbar og forpliktende, og gjennom dette se på alternativer for planens lengde og måten prosjektene i planen skal finansieres på. Fellesforbundet vil følge opp arbeidet fram mot utarbeidelse av ny NTP. Veinettet er en betydelig del av NTP. Fellesforbundet vil prioritere veibredde, rassikring, drift og vedlikehold, utbedring av eksisterende veier. De enorme etterslep på vedlikehold av vei må reduseres kraftig gjennom konkrete planer, med en forpliktende finansieringsmodell.

Den nasjonale handlingsplanen for døgnhvileplasser er ikke oppfylt. Fellesforbundet krever forpliktende planer for å øke tempoet i utbygging av helårlige døgnhvileplasser.

Gradvis implementering av EUs mobilitetspakker og TEN-T (De transeuropeiske transportnettverk) vil ha betydning for norsk transportnæring, og utvikling av transportnettet. Kabotasje og tredjelandskjøring utfordrer den norske transportnæringa. Fellesforbundet vil jobbe politisk for å ivareta våre interesser ved implementeringen i Norge gjennom arbeidet med nasjonal transportplan.

Nord-Norge har store avstander, og til dels dårlig veistandard med E6 som kritisk åre gjennom landsdelen. Fellesforbundet mener Nord-Norge må tilføres ekstra ressurser for å oppgradere veistandarden og infrastrukturen over hele landsdelen. Dette vil blant annet være viktig for å sikre bosetning og næringsutvikling i landsdelen, samt en viktig del av norsk sikkerhet og beredskap.

En nylig Konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norge peker på utfordringene rundt de lange transportstekningene og se som omfatter alle transportformer, både vei, tog, fly og sjøtransport. Fellesforbundet støtter en helhetlig tenking rundt framtidens transportløsninger for Nord-Norge.

Øvrige landsdeler vil ha delvis samme utfordringer som KVV for Nord-Norge viser. Fellesforbundet mener i tillegg at det er behov for å forbedre viktige transportruter Øst – Vest, og at utbedring av særskilt E16 Bergen – Voss og E134 Haukeli er strekninger som bør prioriteres. Vedlikeholdsetterslepet er spesielt stort i Nord Norge og på Vestlandet.

Behov for en helhetlig samferdselspolitikk, samordning og effektiv bruk av ressursene, tilsier at det er nødvendig å se på organiseringen av hele samferdselssektoren. Fellesforbundet mener Samferdselsdepartementet må sørge for at det etableres et felles statlig koordinerende organ, som har et overordnet ansvar for gjennomføring av transport og samferdselspolitikken. Fellesforbundet mener det er tilstrekkelig med en statlig aktør med ansvar for veibygging og drift/vedlikehold. Veireformen fra 2010 hvor 70% av riksveiene ble omklassifisert til fylkesveier, har ført til kraftige kostnadsøkninger og bidratt til oppsplitting av fagmiljøer og ansvar. Fellesforbundet mener den strukturelle organiseringen av veinettet bør ses på, herunder ansvarsforholdet mellom dagens ulike veieiere. Landsmøtet mener Stortinget må ta bedre styring med prioriteringen av veiprojekter, gjennom å i større grad øremerke midler til konkrete prosjekt.

Store samferdselsprosjekter medfører betydelige kostnader for samfunnet. Fellesforbundet mener det i større grad må utvises moderasjon rundt de enkelte prosjekter for å holde kostnader nede, samt at faglige og samfunnsøkonomiske vurderinger må legges til grunn for å få størst mulig nytte av fellesskapets midler til all infrastruktur.

Bompengefinansiering av vei, tunnel- og broprosjekter rammer ofte usosialt, og økt bruk av bomfinansiering rammer mange av Fellesforbundets medlemmer. Fellesforbundet mener at bompengandelen ved utbygginger ikke skal overskride 50% av anleggskostnadene. Det statlige bidraget må økes. Brukerbetaling må i større grad ha en sosial profil, som tar hensyn til norsk transportnærings konkurransevne, samt teknologiens muligheter til å differensiere mellom antall kjørte kilometer, inntekt og geografiske forskjeller. Fellesforbundet mener derfor det må foretas en gjennomgang av balansen mellom hvor mye som skal finansieres over skatteseddelen og hvor mye som skal brukerfinansieres.

Landsmøtet slutter seg til prinsippet om at forurenser skal betale for egne utslipp. For å lykkes med våre forpliktelser til å redusere klimautslipp må fordeling og betalingsevne tas hensyn til på en mer sosial fordelende måte. Avgiftspolitikken innenfor transport og kjøretøy må ha en sosial profil og tilpasses den teknologiske utviklingen. Dette må utredes grundig.

Byområdene vokser, og målet om nullvekst i biltrafikken gjør at Fellesforbundet vil arbeide for at transportbransjenes behov ivaretas i byutvikling. Det må legges til rette for sikker klimavennlig varelevering, og styrking av kollektivtransporten. Kollektivtrafikken og rutetilbudet må tilpasses der arbeidsplassene etableres og de ansattes behov.

For å nå målsetninger om mer gods over fra vei til sjø og bane må eksisterende jernbanestrekninger få raskere framføringstid, og dobbeltspor på belastede strekninger må prioriteres. Fellesforbundet vil ha en samlet styring av jernbanen, og en annen utvikling enn den oppsplittingen jernbanereformen har medført. I tillegg må det reguleres tilstrekkelige arealer for havne-, gods- og jernbaneterminaler, samt transport mellom havn, vei og jernbane. Jernbanereformen ble vedtatt på svakt kunnskapsgrunnlag og har medført lavere kvalitet, høyere kostnader og økt byråkrati. Fellesforbundet mener det er behov for en grundig evaluering av jernbanereformen og konsekvensene av oppsplittinga.

## **Klima, miljø – det grønne skiftet**

Transport står for ca. 30% av norske klimautslipp og transportomfanget er betydelig økende. For å nå våre mål og forpliktelser på utslippskutt, må transportsektoren bidra gjennom en bærekraftig omlegging til alternative miljøvennlige drivstoff. Staten må ligge i forkant i utvikling, og må sikre forutsigbarhet for næringen gjennom tyngre investeringer i ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy og forskning på alternative nullutslipps drivstoff. Gode alternativer må være på plass før man innfører nye restriksjoner for transportsektoren. Fellesforbundet slutter opp om ambisjonene om betydelige reduksjoner av klimautslipp fra transporten innen 2030.

Insentivene for å få til raskere utskifting av tunge kjøretøy må styrkes. Støtte til både elektrifisering og biogass for tunge kjøretøy er tiltak som vil kunne bidra sterkt til reduksjon av klimagassutslipp for transportsektoren fram mot 2030.

Sjåførene og teknikere/mekanikere må i større grad bli involvert i utformingen av elektrifiseringsplanene. Forsking på andre lavutslippteknologier må støttes og fylkeskommunale oppdragsgivere må kunne vurdere andre lavutslippsalternativer for drivstoff der det er hensiktsmessig.

## **Kollektivtrafikk – persontransport**

For å nå klimamålene vil en fortsatt satsing på alle former for kollektivtransport være helt avgjørende.

Kollektivtrafikken må sikres forutsigbare rammebetingelser. Et godt og effektivt kollektivtilbud er avgjørende for det grønne skiftet, og god trafikkavvikling i byområdene. Kollektivtrafikken må sikres god framkommelighet gjennom investeringer i infrastruktur som for eksempel kollektivfelt hvor buss og taxi har enerett. Taxibransjen er en del av det samlede kollektivtilbudet, og må reguleres slik at det sikrer et forsvarlig tilbud i hele landet.

Organiseringen av kollektivtrafikk og persontransport utenfor rute må i tillegg baseres på best mulig utnyttelse av ressursene det offentlige bruker på kollektivtrafikken. Bedre samordning mellom fylkeskommunene og andre offentlige bestillere av persontransport er avgjørende for å få til dette.

Fellesforbundet krever at det snarest kommer på plass bestemmelser som definerer midlertidighet ved kabotasje for turbusskjøring i Norge, for eksempel tilsvarende de danske reglene. Dette vil sikre en mer robust norsk turbussnæring og være en viktig faktor i totalberedskapen.

Luftfarten er viktig for norsk bosetning og verdiskapning. Rutetilbudet i distriktene må opprettholdes på et forsvarlig nivå. Det må sikres like konkurransevilkår for selskaper som tilbyr tjenester i luftfarten inkludert bakketjenestene.

Tiltak i luftfarten blir viktig for å nå klimamålene. Fellesforbundet etterlyser en nasjonal politikk som sikrer at norsk luftfart blir utslippsfri, konkurransedyktig og bærekraftig nå og i fremtiden. Det er avgjørende at kapasitet for produksjon og distribusjon av fornybart drivstoff forbedres. Det må legges til rette for etablering av produksjonsanlegg med tilstrekkelig produksjonsvolum i nær tilknytning til de største lufthavnene. Fellesforbundet vil arbeide for at det tas i bruk ny teknologi som fører til at norske lufthavner blir lavutslippsoner. Dette vil styrke konkurransekraften og bidra til at helsefaren som de luftfartsansatte utsettes for reduseres.

## **Teknologisk utvikling**

Transport- og samferdselssektoren står oppe i en rask og økende teknologisk utvikling. Digitalisering og automatisering har allerede ført til store endringer i både person- og godstransport, og utviklingen går fort. Videreutvikling av digitale plattformer i transportsektoren, mobilitet som en tjeneste (MAAS), e-handel, intelligente transportsystemer og autonome kjøretøy er bare noen av trendene i sektoren.

Fellesforbundet skal sørge for å være oppdatert på utviklingstrender, og arbeide for at reguleringer og tilpasninger til utviklingen må føre til en forbedret transportsektor, hvor en ivaretar hensynet til arbeidsliv, personvern, kompetansebehov og sikkerhet.