



NAF politisk langtidsprogram

2025 - 2029





INNLEDNING

NAF politisk langtidsprogram for perioden 2025-2029



Vel frem

NAF er en uavhengig, medlemsstyrt forbruker- og interesseorganisasjon som ivaretar medlemmets behov som trafikant. NAF skal tilby et attraktivt fellesskap og gunstige fordeler. NAF skal kjempe for medlemmene gjennom markant samfunnspåvirkning for å sikre trygg, effektiv og bærekraftig samferdsel.

Vi jobber for bedre infrastruktur, veisikkerhet, og fornyelse av bilparken for å gjøre reiseveien tryggere og mer effektiv slik at folk kommer trygt fram dit de skal.

Vi står ved et veiskille hvor det er mer oppmerksomhet om klima, miljø og et samfunn det er godt å leve i. Som Nordens største forbrukerorganisasjon har vi påvirkningskraft og et stort ansvar. Vi i skal være forbrukernes representanter og bidra til at medlemmene kan ta opplyste og gode mobilitetsvalg. NAF må selv være et godt forbilde, og bærekraft skal ligge til grunn for alt vi gjør.

NAF skal hjelpe medlemmene til å ta gode beslutninger som trafikant. Det handler både om å gjøre det vi gjør på en god måte, men også se hvordan vi som organisasjon kan drive utviklingen fremover. Klima er vår tids største utfordring og hvor vi har et særlig ansvar.

Gjennom langsiktig politisk arbeid skal NAF forme fremtidens mobilitet, til det beste for medlemmene våre. For det enkelte medlem hos oss, er hverdagsreisen¹ den viktigste. NAF skal kjempe for en trygg og effektiv hverdag for alle trafikanter, enten man bruker bil, kollektiv, sykkel, MC eller bena. For spesielt MC har utviklingen vært bekymringsfull de senere årene, hvor antall drepte på motorsykkel er urovekkende høy.

Vi mener det offentlige har et ansvar for å legge til rette for sikker ferdsel. Trygg mobilitet er en grunnleggende verdi i samfunnet. Ulike steder i landet har ulike behov, og det må i større grad speiles i samferdselspolitikken.

Norge har et stort potensial for å ta i bruk ny kunstig intelligens som gjør folks hverdagsreise tryggere og

enklere. En teknologi som muliggjør selvkjøring, varsling til trafikanter og bedre trafikkavvikling kan gi store gevinster for trafiksikkerhet, miljø og fremkommelighet. Samtidig må vi ikke glemme at dette også kan gi utfordringer som teknologisk sårbarhet, jobbutfasing for sjåfører, og andre etiske dilemmaer som må hensyntas i politikkutvikling og regelverk.

Sikkerhet og beredskap bør få større betydning i samferdselspolitikken. Ved å prioritere sikkerhet kan vi redusere risikoen for ulykker og skader, beskytte kritisk infrastruktur, og sikre at transportnettverkene fungerer selv under kriser. Beredskap gjør oss i stand til å håndtere uforutsette hendelser som naturkatastrofer eller tekniske feil, noe som minimerer forstyrrelser og opprettholder samfunnets mobilitet og økonomiske stabilitet. Vi lever i en usikker verden. Det betyr at NAF skal jobbe for at myndighetene prioriterer sikkerhet og beredskap innenfor samferdselssektoren i større grad enn før.

¹ Hverdagsreisen omfatter følgende reiser: jobb, fritid og feriereiser

INFRASTRUKTUR



NAF mener at

- **Veiene må utvikles og forvaltes slik at samfunnets mål for trafiksikkerhet, beredskap, fremkommelighet og bærekraft ivaretas.**
- **Vedlikehold, utbedring og skredsikring av riks- og fylkesveier må prioriteres høyere, og det må prioriteres å ta igjen forfallet på fylkesveiene.**
- **Der nybygging er nødvendig bør samfunnsøkonomisk² lønnsomme prosjekter vektlegges, og tap av natur og matjord begrenses**
- **Infrastruktur er et felles gode, og må finansieres over fellesskapets midler.**

Se også «Avgifter», «Bymobilitet»

Norge sliter fortsatt med forfall på vei, bane og kollektiv-løsninger. Forfallet på veiene bidrar til ulykker og gir lengre reisetider. Dette har blant annet blitt påpekt av Riksrevisjonen som peker på flere svakheter i Statens vegvesens styring og oppfølging av sitt drift- og vedlikeholdsansvar.

Balansen mellom investeringer og vedlikehold må dreies mot å ta vare på og å utvikle den infrastrukturen vi allerede har. NAF mener vedlikehold og fornying av veinettet bør være førstevalget framfor å bygge nytt. Her må også hensynet til MC ivaretas ved utforming av sideterreng og autovern når nye veier prosjekteres og eldre veier rustes opp. Mange steder i landet er faren for skred og ras betydelig, og klima-endingene forverrer dette ytterligere. Ekstremvær er den nye normalen, og kan få svært alvorlige konsekvenser for samfunn og infrastruktur. Derfor må myndighetene i langt større grad sikre en robust infrastruktur framover.

Ferger er en viktig del av transportinfrastrukturen, spesielt i kyst- og øysamfunn. Derfor er det viktig å opprettholde god frekvens, da det både bidrar til økt tilgjengelighet, økt mobilitet og gjerne er mer kostnadseffektivt³ enn å bygge ut broer og tunneler.

Riksveier og jernbane bør i større grad bygges ut med statlig reguleringsplan, for en mer effektiv planlegging og utbygging innenfor en overordnet politisk ramme. Det bør i større grad åpnes for lokalt tilpassete løsninger, f.eks. i byer hvor

arealbegrensninger gjør at standardløsninger kan være både vanskelig og fordyrende.

Fylkeskommunene har et betydelig ansvar for infrastruktur og det er viktig at de forvalter dette på en god måte. Samtidig er det viktig at staten bidrar med midler til å utjevne økonomiske forskjeller mellom fylkene, slik at alle regioner kan opprettholde og forbedre sin infrastruktur uavhengig av lokale økonomiske utfordringer. Det sikrer trygg og effektiv transport for innbyggere og næringsliv. Det meste av investeringene i riksveinettet og byer gjøres med et stort innslag av brukerfinansiering. Infrastruktur er et offentlig ansvar, fordi alle har direkte eller indirekte nytte av et velfungerende transportsystem. Likevel betaler norske bilister mange milliarder kroner i året i egenandeler, i form av bompenger. Bompenger utgjør en ustabil finansieringskilde, spesielt i byene. Vi kan derfor ikke fortsette å være avhengig av enkeltbrukere for å utvikle infrastrukturen. Rushtidsprising kan bidra til en mer bærekraftig og mer effektiv trafikkflyt i byområder.

NAF mener infrastruktur innen samferdselssektoren i hovedsak må finansieres av det offentlige.

² Begrepet favner bredt: økonomi, miljø, trafiksikkerhet og framkommelighet

³ <https://grontskipsfartsprogram.no/nyhet/ferger-bedre-for-norge-enn-bro-og-tunnel/>



TRAFIKKSIKKERHET

NAF mener at

- Nullvisjonen er et bærende prinsipp for NAF og må ligge til grunn for alt arbeid vi gjør innen trafikksikkerhet.
- Satsningen for å sikre trygge skoleveier må økes.
- Intelligente transportsystemer og -tjenester (ITS- tiltak) må utformes for økt fremkommelighet og trygghet.

Se også «Teknologi», «Avgifter»



For NAF er nullvisjonen sentral i alt trafikksikkerhetsarbeid. Myndighetenes arbeid med Barnas transportplan må følges opp med tiltak og økte bevilgninger.

Samfunnet står midt i et teknologiskifte. Bilene får stadig mer avanserte førerstøttesystemer. Kommunikasjon fra bil til bil og fra vei til bil er på trappene. ITS- systemer (Intelligente transportsystemer og -tjenester) er på fremmarsj. Ny teknologi kan revolusjonere trafikksikkerheten på veiene våre gjennom å varsle veifarende om farer, ulykker og om dyr som krysser veien. Gjennom ITS har man muligheten til å avverge farlige situasjoner i god tid før de oppstår.

Streknings-Automatisk Trafikkontroll (SATK) er et effektivt tiltak⁴, men må brukes klokt. Bruk av strekningsmåling må skje der de gir en tydelig sikkerhetsmessig gevinst.

⁴ <https://www.toi.no/publikasjoner/evaluering-av-effekt-pa-ulykker-ved-bruk-av-streknings-atk>

TEKNOLOGI

NAF mener at

- Ladeinfrastrukturen for elbiler må tilpasses utviklingen i den elektriske bilparken.
- Bileierne skal ha tydeligere eierskap til bilens data.
- Norge må ta i bruk teknologi der bilene kommuniserer med veiene og med omgivelsene.

Se også «Infrastruktur» og «Trafikksikkerhet»

Ny teknologi påvirker både kjøretøyene og vei-infrastrukturen på flere måter. Elbilenes inntog i bilparken har stilt nye krav til infrastruktur og gjør at nye biler nå er knyttet til strømmettet og ikke bensinpumpa. Dette gir muligheter og det skaper utfordringer.

Hurtiglading langs veiene er godt utbygd i Norge og utbyggingen går relativt raskt. I årene fremover bør derfor fokuset også rettes mot etablering av egne ladeplasser for tungtransport. For trafikantene er det viktig at tungbiler ikke tar opp plass på ladeplassene til personbiler.

Destinasjonslading er en viktig avlastning av hurtigladenettverket. Derfor må hoteller, campingplasser, turdestinasjoner, kjøpesentre o.l. bygge ut destinasjonsladere.

Byer og tettsteder må sørge for nok kommunale ladere slik at de som ikke har egen parkerings- eller garasjeplass, har lademuligheter. Alle sameier og borettslag må følge opp lovkravet om at beboerne skal kunne lade bilen.

NAF mener at ladeplassene som bygges ut, må være universelt utformet.

En åpen, digital ladeløsning vil gjøre det langt enklere for elbilistene å betale for ladingen langs veien og er et steg på veien til plug-and-charge. Dette er viktig for lading på tvers av landegrenser. NAF ønsker åpen ladeløsning i Norge og i utlandet.



Elbilene står parkert store deler av døgnet. Dette gjør at muligheten for toveislading (vehicle-to-grid) kan bli en viktig ressurs. Elbilene kan fungere som både strømlager og fleksibilitetskilder. Dette er spesielt nyttig i perioder med høy etterspørsel etter elektrisitet eller når det er mangel på fornybare energikilder. Toveislading vil også være en nyttig i et beredskapsperspektiv. NAF jobber for at forbrukernes rettigheter ivaretas når dette tas i bruk.

NAF er en teknologinøytral organisasjon. Fremtidige miljøvennlige drivstoff som kan erstatte fossilt drivstoff må gjøres lett tilgjengelig for forbrukerne.

Norge må ta i bruk teknologi der bilene kommuniserer seg imellom og med veiene. Dette er viktig for å legge til rette for blant annet fremtidig selvkjøring.

Dagens biler er «rullende datamaskiner» uavhengig av hvilket drivstoff de bruker. Det lagres mye data i bilene som er attraktive for tredjepartsaktører. Derfor er det viktig med et tydeligere eierskap til bilens data. NAF mener at bilieren skal ha eierskapet til bilens data.



BYMOBILITET



NAF mener at

- Nullvekstmålet må erstattes av mer treffsikre mekanismer som sikrer bærekraftig finansiering av bytransporten og god mobilitet i hele byvekstområdet.
- Ny teknologi må tas i bruk for å sikre sømløse og effektive hverdagsreiser.
- Punktlighet i togtilbudet i og rundt de store byene må bli bedre.
- Det må bli bedre rettigheter til kollektivreisende ved avvik i trafikken.
- Arealpolitikken må ta hensyn til innbyggernes reelle behov for å bruke bil, samtidig som kollektivtilbudet må bidra til reell valgfrihet for den enkelte.

Se også «Teknologi», «Trafikksikkerhet» og «Organisering»

Det er økt press på bilen i de store byene. Bompengene øker, parkeringsareal fjernes og gateareal omdisponeres. Bakteppet er byvekstavgiftene og nullvekstmålet; Byene skal sikre god fremkommelighet og bidra til at Norge når klimamålene ved at økning i persontransporten tas med kollektiv, sykkel og gange.

Satsningen i byene har gitt gode tilbud til de som bor i sentrale områder, men løser ikke utfordringen for pendlere inn til byene. NAF sin reisetidsundersøkelse viser at kollektivtilbudet fra randsoner og fra omlandet rundt byene ikke er godt nok. I områder med spredt befolkning er mange avhengige av bilen på starten av hverdagsreisen. Uten tilstrekkelig innfartsparkering og tilrettelegging for overgang fra bil til kollektivt for ulike brukergrupper, er det ikke mulig å sette fra seg bilen og bytte til kollektivtransport. Bilen blir derfor brukt på hele reisen. Det gir høy bilandel og dårlig fremkommelighet i byområdene. Samtidig straffes de som er avhengige av bilen med økte bompenger, uten at de har gode reisealternativ.

Innfartsparkering i randsonen av byen, kombinert med høyfrekvent kollektivtransport i rushtid, kan redusere bilandelen og øke andelen miljøvennlige reiser. I dag er nullvekstmålet til hinder for løsninger som inkluderer bilen som et relevant reisemiddel. Det er også en konflikt mellom nullvekstmålet og dagens innretning for finansiering av byvekstavgiftene; Til tross for et mål om nullvekst i biltrafikken, så er byene avhengige av inntekter fra bompenger for å delfinansiere prosjektene i byvekstavgiftene. Hverdagsreisen i byområdene er kompleks, med bruk av

varierte reisemidler. Det gir behov for digitale løsninger som gir sømløse reiser og kombinerer ulike reisealternativ på samme plattform, på tvers av geografiske grenser og ulike leverandører av transporttjenester. Terskelen for å kreve refusjon og erstatning ved avvik i trafikken er unødvendig høy hos mange transportselskap. Automatiske refusjonsordninger vil gjøre det enklere for reisende å ta i bruk de rettighetene de har ved forsinkelse og kanselleringer.

Jernbanen er en sentral del av transporttilbudet for pendlere i flere byområder. Togreisende har en i årrekke måttet tåle gjentatte forsinkelser og kanselleringer. Til tross for investeringer i ny infrastruktur, blir punktlighet og regularitet dårligere ⁵. Det er stort etterslep på vedlikehold av infrastruktur.

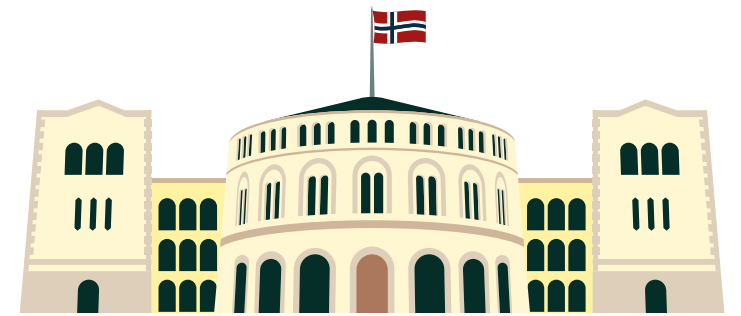
Dagens rettigheter for kollektivreisende tar ikke hensyn til ulempen ved gjentatte forsinkelser og innstillinger. Lovfestede rettigheter og standardvilkår for kollektivreisende gir rett til kompensasjon ved avvik på enkeltreiser. Dette er tungvinte ordninger der passasjerer må søke kompensasjon for hver enkelt reise ⁶. Til sammenlikning finnes det ordninger i andre land som gir automatisk kompensasjon ved gjentatte avvik i trafikken, eksempelvis den danske pendlergarantien for togreisende. Rettigheter for kollektivreisende må bedres, automatiseres og i størst mulig grad harmoniseres, og det må etableres ordninger som gir sterkere incentiver for kollektivselskapene til å bedre sine tjenester.

⁵ <https://www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2024/o/>

⁶ <https://www.forbrukerradet.no/siste-nytt/togpassasjerer-gar-glipp-av-store-summer-i-refusjoner>



AVGIFTER



NAF mener at

- Bilavgiftene må innrettes på en måte som gir sterkere økonomiske incentiv for flere til å kjøpe trygge kjøretøy med mindre utslipp. Det totale avgiftstrykket bør reduseres kraftig.
- Bompenger må sees i sammenheng med det totale avgiftsnivået knyttet til transport.

Se også «Infrastruktur» og «Trafikksikkerhet»

NAF mener bilavgiftene må innrettes på en måte som gjør det enklere for flere å kjøpe trygge kjøretøy med mindre utslipp. Det totale avgiftstrykket bør reduseres kraftig. Gjennom aktivt bruk av avgiftssystemet må det offentlige legge til rette for at forbrukerne kan ta gode og miljøvennlige valg.

De forpliktelser Norge har påtatt seg gjennom nasjonale og internasjonale avtaler innebærer at vi må fase inn biler med lavest mulig utslipp. Nyere biler har førerstøttesystemer som har potensiale til å redusere antall ulykker. Avgiftssystemet må derfor være utformet slik at de mest trafikksikre og utslippsvennlige bilene blir tilgjengelige for forbrukerne.

Bompenger er økonomisk lite bærekraftig. NAF anerkjenner at det trengs reguleringsmekanismer inn til og i byene, men dagens praksis med bompenger som finansieringstiltak er lite robust. Samtidig er det usosialt, og det er stadig de med lavest inntekter som er de mest bompeng eksponerte.

Bompenger fører til lavere nytte av investeringer, og utgjør en ustabil finansieringskilde⁸ i byene. Derfor må det offentlige ta større ansvar for finansieringen av transportløsningene i byene. Grunneierbidrag bør i større grad benyttes der det er hensiktsmessig.

NAF er sterkt kritisk til at veibygging finansieres med lån som senere nedbetales i form av bompenger. Ordningen bør legges om slik at det offentlige tar et direkte ansvar for finansiering av veibygging.

⁷ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/17948926/en-av-to-sier-bompengene-er-for-hoye-i-dag?publisherId=2126680>

⁸ <https://samferdsel.toi.no/forskning/bompenger-kan-gi-betydelig-reduksjon-i-brukernytten-article33479-2205.html?noredirect=1>



ORGANISERING

NAF mener at

- De ulike transportformene må samordnes bedre.
- Det trengs mer helhetlig planlegging og utbygging for å gjøre hverdagsreisen mer smidig, forutsigbar og brukervennlig.

Se også «Infrastruktur»



Mange trafikanter bruker forskjellige transportformer i løpet av en dag. En bilist er ikke bare en bilist, men også en syklist, fotgjenger eller togpassasjer. Hverdagen består av ulike etapper som må henge sammen. Transportpolitikken må bli mer helhetlig og transportformene bedre koordinert. Hverdagsreisen må bli enklere for alle.

NAF forventer at myndighetene sørger for mer helhet i transportsystemet, slik at planlegging og koordinering blir bedre mellom de ulike transportetatene for vei, kollektiv, luft og sjø. Dette mener vi vil bidra til en enklere hverdag.

NAF mener Nasjonal transportplan bør videreutvikles i en mer strategisk retning. Planen bør bli mindre detaljert på prosjektnivå, og mere helhetlig på strategier og overordnede mål. Den langsiktige planleggingen bør i større grad styres ut fra overordnede samfunnshensyn. Som styringsdokument vil NTP få mer kraft når styrken til de ulike transportformene samordnes og utnyttes bedre.

Staten må effektivisere arbeidet med reguleringsplaner. Innsigelsesadgangen bør strammes inn, prosessene må effektiviseres og statlig plan kan vurderes i større grad enn i dag, der det er nødvendig for å holde framdriften i et prosjekt.

Norges Automobil-Forbund

Skippergata 4, 0151 Oslo

Postboks 9343, Grønland

0135 Oslo

Tlf. 08 505

naf.no