



Norges Automobil-Forbund
Skippergata 4, 0151 Oslo
Postboks 9343, Grønland
0135 Oslo
Tlf. 08 505
naf.no

Grafisk design: NAF Markedsavd., Lena Akopian / Foto: NAF, Colourbox. / 2020

NAF Mobilitet Samferdselspolitisk Langtidsprogram

2020 - 2024





NAF hjelper og kjemper for medlemmene

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

Vår formålsparagraf er et tydelig løfte til medlemmene: Vi skal både hjelpe dem og kjempe for dem. Kampsakene våre speiler størrelsen på medlemsmassen og bredden i deres behov. Uansett hvordan du reiser eller hvor i landet du bor, kan du være trygg på at NAF taler din sak når viktige avgjørelser om transport og samferdsel skal tas.

Vårt politiske langtidsprogram er rammeverket for vårt politiske arbeid og er utformet på bakgrunn av medlemsundersøkelser og innspill fra lokalavdelinger over hele landet. Programmet ble vedtatt av NAF Landsmøte i juni 2020 og er forpliktende for hele organisasjonen.

Innledning

Hvilke saker trenger NAF-medlemmene at vi kjemper for? Svaret på det har blitt mer komplisert de siste årene. Hvordan hverdagsreisene våre ser ut er forskjellig på ulike steder i landet. Men alle har vi et behov for å komme oss rundt i hverdagen. På besøk, hjem fra jobb, til hytta, til barnehagen.

Hvordan folk foretar disse reisene er i endring. Vi har sett det i økende grad de siste årene: Den teknologiske utviklingen går fort, og på samferdselsfeltet griper politikernes beslutninger rett inn i hverdagen vår. Spesielt når det gjelder klima- og miljøpolitikk, som igjen har stor innvirkning på blant annet avgiftspolitikken.

Avgiftene på bil og bilbruk er derfor viktige for NAF-medlemmene. De aller fleste bilene på norske veier er bensin- og dieslbiler, selv om elbilsalget stiger år for år. Mange ser fordeler med å velge nullutslippsbil, spesielt i og rundt byene. Vi er på vei inn i en tid hvor et økende antall elbiler skal ut på veiene og etter hvert også bli en del av et velfungerende totalt bilmarked. Når nordmenn skal skaffe seg bil, er det ikke nybil folk flest kjøper. Det er bruktbil. Med elbil som en økende andel av bilparken er det viktig at rammebetingelsene er forutsigbare for folk som skal ta valget om bilkjøp.

I de store byene ser vi endringer i folks forhold til det å eie eller bruke bil. Å eie er ikke lenger en forutsetning for å ha tilgang til bil; nye løsninger er på vei. Vi blir stadig flere mennesker, samtidig som det er satt mål om at bilbruken ikke skal øke. I tillegg til endringer i bileierskapet, gir det grobunn for nye måter å komme seg frem på i hverdagen. Men teknologiutviklingen innen ny

mobilitet gir også nye utfordringer knyttet til kunnskap om trafikk-sikkerhet og trafikkreglene.

Svaret på hva som gir en god og trygg hverdagsreise er, kanskje mer enn noen gang tidligere, forskjellig fra by til distrikt. Utenfor byene er bilen nøkkelen til at hverdagen går opp, og utfordringene som må løses knyttet til vedlikehold, skred- og rassikring henger tett sammen med at bilen er viktig for hverdagen vår. Endringer i vær- og nedbørsmønster flere steder i landet øker behovet for trygge, godt vedlikeholdte veier.

I byene og bynære strøk er hverdagsreisene i større grad preget av at de fleste har behov for mange ulike transportmidler. Man veksler mellom å være bilist, kollektivbruker, syklist og å ta bena fatt. Spesielt blant de yngre er det mange som ønsker å velge miljø- og klimavennlig også når det gjelder transport, og det må legges til rette for disse valgene på en god måte.

NAF spiller en viktig rolle i disse store samfunnsendringene. I tråd med vår formålsparagraf vil NAF bidra til å finne de gode løsningene slik at våre medlemmer kommer vel fram, samtidig som samfunnets mål om bærekraft og krav til nullutslippsløsninger ivaretas.

Utviklingen innen samferdsel går så vel politisk som teknologisk stadig raskere. Aldri før har det vært større behov for en organisasjon som trygt taler medlemmenes sak for trafiksikker og miljøvennlig samferdsel, over hele landet.



Infrastruktur

NAF vil at...

- **Vedlikehold, fornying og utvikling av veier og annen infrastruktur må prioriteres høyer enn i dag.**
- **God infrastruktur er et felles gode. Bompengefinansieringen må fjernes, og erstattes av fellesskapsfinansiering.**

Se også «Trafikksikkerhet» og «Miljø og klima»

Norge sliter fortsatt med forfall på vei, bane og kollektivløsninger. Stort forfall på veiene bidrar til ulykker og gir lengre reisetider. Dårlig vedlikeholdt jernbane gir forsinkelser og usikkerhet. Det er et stort potensial for bedre tilrettelegging for sykling og gange. Store deler av landet er også avhengige av fergeforbindelser. Balansen mellom investeringer og vedlikehold må dreies mot å ta vare på og utvikle den infrastrukturen vi allerede har. NAF mener at vedlikehold og fornying av veinettet er vel så viktig som nybygginger. Flere av våre eksisterende veier har hatt en trafikkutvikling som ikke er kompensert med nødvendig utvikling av veimiljøet. Når trafikken på en vei øker må de samme kravene til trafikksikkerhet og fysisk utforming gjelde som om veien skulle bygges ny.

Mange steder i landet er faren for skred og ras betydelig, og klimaendringene vil kunne forverre dette ytterligere. Det er uakseptabelt at det er over 900 skredpunkt i kategoriene høy og middels skredfare i Norge, og disse må få høyeste prioritet for utbedring.

Fergene er en del av veinettet, men kan likevel oppleves som en barriere for de reisende. Utvikling av selvkjørende ferger kan heve frekvensen drastisk. Bruk av transportløsninger må ikke koste så mye

at folk presses bort fra å reise og dermed hindres i å delta i samfunnet. Der hvor det ikke finnes alternativer, slik som fergestrekninger, må prisen holdes på et lavest mulig nivå.

Riksveier og jernbane må 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 fått utvidet ansvar for infrastruktur og det er viktig at de forvalter dette ansvaret på en god måte.

Det meste av investeringene i riksveinettet og bypakker gjøres med et stort innslag av brukerfinansiering. Infrastruktur er et fellesskapsansvar, 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 bompenge. Vi kan ikke fortsette å være avhengig av enkeltbrukere for å utvikle infrastrukturen. Vårt mål er at bompengefinansiering erstattes av fellesskapsfinansiering. I mellomtiden må inntektssvikt som følger av øvrige politiske målsettinger kompenseres av det offentlige.



Trafikksikkerhet

NAF vil at...

- **Nullvisjonen** – at ingen skal dø eller bli alvorlig skadd i trafikken – skal ligge til grunn for alt som gjøres innen samferdsel. Ressursene må prioriteres slik at flest mulig ulykker unngås og skadeomfanget reduseres så mye som mulig.
- **Avgiftssystemet for bil** må være innrettet slik at flest mulig har tilgang til kjøretøy med høyest mulig sikkerhetsstandard.

Hvert år får altfor mange livet sitt endret som følge av ulykker. Selv om antallet alvorlige ulykker har gått ned de siste årene, er det mange som kjenner på frykten for at noe skal skje seg eller sine kjære. NAF vil jobbe aktivt både lokalt og nasjonalt for å øke sikkerheten til hverdagsreisende der de bor.

«Den norske modellen», hvor myndigheter og organisasjoner jobber sammen og målrettet mot nullvisjonen, har vært en suksess. Denne modellen må videreføres og tiltakene for trafikksikkerhet må baseres på kunnskap og faglige vurderinger. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er et eksempel på godt samarbeid mellom ulike aktører, og tiltak i denne planen må støttes.

Hver enkelt har ansvar for egen og andres trygghet i trafikken, og hver enkelt må bevisstgjøres på dette ansvaret. Sjansen for å komme vel frem øker når gode kunnskaper, ferdigheter og holdninger hos den enkelte kombineres med et forutsigbart og tilgavende veimiljø. Vi må ha et veisystem som både forebygger ulykker og reduserer skadeomfanget når uheldet først er ute. Myndighetene må jobbe mer aktivt for at alle utenlandske sjåførere i Norge kjenner og følger norske lover og regler.

Økt tilrettelegging for gående og syklende vil gjøre hverdagsreisen tryggere for mange myke trafikanter. Gående og syklende må i større grad skjermes fra motoriserte kjøretøy ved at det satses på sammenhengende gang- og sykkelveinett og gode kryssløsninger slik at faren for konflikt blir minimert. Utsatte gangfelt og kryss må trygges med sammensatte tiltak som gir riktig fart, god oversikt og god synlighet gjennom blant annet riktig belysning. Universell utforming kommer alle trafikanter til nytte, og innsatsen for å gjøre hele reisekjeden universelt utformet må styrkes.

Å kunne ferdes trygt i trafikken er et livslangt prosjekt. Våre grunnleggende holdninger bygges i tidlig alder, så trafikktraining må starte i barnehagen og styrkes opp gjennom hele skoleløpet. Erfaring er viktig, så det må så langt det er mulig tilrettelegges for at barn og ungdom kan sykle og gå i sin hverdagsreise. Skoleskysst må tilrettelegges slik at veien til og fra holdeplasser er gode og at skyssen foregår på tryggest mulig måte.

Ved erverv av førerrett i de forskjellige klasser, må myndighetene sikre at obligatorisk føreropplæring er effektiv og bidrar til at ferske førere ferdes med god samhandling og lav risiko. Samtidig må vi sikre at erfarne førere evner å tilpasse seg utviklingen i trafikken slik at de sikres en trygg og god mobilitet så lenge som mulig.



Avgifter

NAF vil at...

- De totale bilavgiftene skal ikke økes, og bør flyttes fra kjøp og eie til bruk og belastning.
- Myndighetene må legge til rette for at brukerne kan gjøre gode og miljøvennlige bilvalg, uavhengig av teknologi.

Se også «Miljø og klima» og «Trafikksikkerhet»

Framtidens bilavgifter er i støpeskjeen nå. De forpliktelser Norge har påtatt seg gjennom nasjonale og internasjonale avtaler innebærer at vi må fase inn biler med lavest mulig utslipp. Innen 2025 skal alle nye biler være nullutslippsbiler. Norge har også en nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken. Nye biler har førerstøttesystemer som har potensiale til å redusere antall og alvorlighetsgraden av ulykker betydelig.

NAF mener at dagens bilavgifter ikke er innrettet for fremtidens bilpark. Med avgifter for både å kjøpe, eie og bruke bil er avgiftssystemet både uoversiktlig og selvmotsigende - for eksempel ved

at nye og sikrere biler har høye kjøpsavgifter, eller ved at nye diesel- og bensinbiler har en høy miljøavgift som ikke er knyttet til faktisk bruk eller belastning.

Et nytt avgiftssystem må være utformet slik at det belønner de som velger de mest trafikksikre og utslippsvennlige bilene, uavhengig av teknologi. Det må bli billigere å bruke bilen på steder hvor det ikke finnes gode alternativer. Avgiftene må flyttes fra kjøp og eie til bruk og belastning, slik at det blir billigere å kjøpe nyere, sikrere og mer miljøvennlige biler. Bruksavgiftene må stå i forhold til de belastningene som bilen faktisk påfører samfunnet.



Miljø og klima

NAF vil at...

- **Ladeinfrastrukturen for elbiler må opp på et nivå som er tilpasset utviklingen i den elektriske bilparken, og andre alternativer til fossilt drivstoff må gjøres lett tilgjengelig for forbrukerne.**

Mange ønsker å gjøre sin hverdagsreise bedre også med hensyn til miljø og klima. For å oppnå nasjonale og internasjonale klimaforpliktelse må det legges til rette for at trafikantene skal ta riktige valg. De to viktigste grepene er tilrettelegging for biler med lave utslipp og forbedring av kollektivtilbudet. Trafikantene velger de beste løsningene når de gis mulighet til det.

Ladeinfrastrukturen for elbiler må opp på et nivå hvor den speiler utviklingen i den elektriske bilparken. Det må bygges flere store ladeparker i og utenfor de store byene, slik at man vet man får ladet når man trenger det. Prisingen på lading har i lang tid være basert på tid man lader og ikke hva man får ut av strøm. Ladeprisen for bilistene må være rettferdig og basert på hva man faktisk får av kW. Det må settes krav til oppetid på hurtigladerne. Også andre typer drivstoff, eksempelvis hydrogen og gass, må gjøres tilgjengelig i takt med at markedet utvikler seg.

Privatbilistene kan ikke alene gis ansvaret for at de nasjonale klimamålene nås. Det må legges til rette for nedgang i utslipp fra andre deler av transportsektoren, inkludert landstrøm til skip og elektrifisering av ferjer, samt overgang til avansert biodrivstoff for å nå de nasjonale klimamålene innen transport. Bortfall av bompenginntekter på grunn av klimamål må kompenseres av det offentlige.

For mange steder har det blitt innført høye bompenger uten at gode nok transportalternativer er på plass. For å imøtekomme mobilitetsbehovet i byene må det på plass tilstrekkelig med innfartsparkeringsplasser, høy frekvens på buss og bane, og god områdedekning før eventuelle restriktive tiltak legges på biltrafikken. Et velfungerende kollektivtilbud må først og fremst være konkurransedyktig på reisetid.

NAF aksepterer regulering av biltrafikk inn til og i byene, men staten og regioner må lene seg tyngre inn i finansieringen av transportinfrastrukturen i byområdene. Med mål om redusert biltrafikk skal stadig færre bilister betale stadig mer i bompenger. Denne modellen er ikke bærekraftig, og derfor må finansiering og regulering skilles ved at bompenger avvikles til fordel for fellesskapsfinansiering.

Skinnegående transport har en viktig rolle i et fremtidig bærekraftig transportsystem både for gods- og persontrafikk. NAF vil derfor jobbe for at jernbanetilbudet rundt de største byene blir et bedre og mer presist reisetilbud enn i dag.

Veisalt er i dag kilde til forurensing av vann og vekster langs veiene. Saltet har også en negativ virkning på veikroppen og bærende konstruksjoner samt bilenes understell og bremsesystemer. Bruken av veisalt må reduseres med godt veivedlikehold, god vinterdrift og alternative snø- og isfjerningsmetoder som også gir god trafikk-sikkerhetseffekt.