

NAF Norges Automobil-Forbund
Østensjøveien 14, P.B. 6682 Etterstad, 0609 Oslo
tlf. 08 505

www.naf.no

NAF Mobilitet

Design: NAF Markedsavd. L.A. / Foto: Colourbox Knut Bry s. 8 / Oppslag: 3000 / 04.12 / Trykk: Ottesen

NAF Mobilitet


Samferdselspolitisk

Langtidsprogram

2012 – 2016



NAF Mobilitet



NAF skal være en aktiv pådriver i utvikling av et transportsystem som tilfredsstillter enkelt-individets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.

Et helhetlig NAF

NAF har over 500.000 medlemmer. For å sikre at vi fremmer medlemmenes ønsker og interesser, ble det foretatt en stor politisk medlemsundersøkelse sommeren 2011. Resultatet fra denne er tillagt stor vekt i utformingen av dette programmet. I tillegg har NAF 73 lokalavdelinger over hele landet som har deltatt aktivt med innspill.

NAF Mobilitet Samferdselspolitisk Langtidsprogram 2012 – 2016 ble vedtatt av Landsmøtet, NAFs øverste organ, april 2012. Programmet er inndelt i seks hovedtemaer, og er NAFs politiske rammeverk hvor vi trekker de store linjene for hvordan norsk samferdselspolitikk bør utvikles.

Innledning

Mobilitet betyr forflytning. Innen samferdsel vil mobilitet si muligheten til å forflytte seg fra ett sted til et annet. NAFs utgangspunkt er at mobilitet er en nødvendighet. Det er en grunnleggende forutsetning for menneskets velferd og for vårt samfunns utvikling at alle mennesker i Norge, både fastboende og besøkende, kan forflytte seg fritt.

NAF ønsker en trafiksikker, miljøvennlig, effektiv og god mobilitet for våre medlemmer. Vår mobilitetsvisjon sier følgende: Alle skal alltid kunne reise sikkert og miljøvennlig. Dette er en visjon vi strekker oss etter på vegne av medlemmene våre.

Rundt 80 prosent av all persontransport i Norge foregår med bil, og vårt samfunn er avhengig av motorisert kjøretøy for vekst, velstand og utvikling. Avhengigheten av personbilen varierer i vårt langstrakte land. I de største byene er bilbruken lavere enn ellers i landet, og menneskene her er vel så avhengig av et velfungerende kollektivtilbud som av privatbilen i hverdagen. I de mindre byene og i distriktene er derimot private kjøretøy helt

uunnværlig, og selv i de større byene er det mange som har behov for tilgang på eget kjøretøy – selv om det ikke brukes daglig.

Dette er en realitet som Norges styrende organer må akseptere, nettopp med utgangspunkt i at mobilitet er en nødvendighet både for den enkelte og for samfunnet som helhet. Det offentlige har derfor et ansvar for å legge til rette for enkel og effektiv transport som imøtekommer et moderne samfunns behov. Med større kunnskap om de negative effektene vårt transportbehov har på miljø og samfunn, blir det viktig å finne fram til løsninger for bærekraftig mobilitet. NAF vil bidra til å finne de gode løsningene.

Den teknologiske utviklingen innen bilindustrien og innen ITS (Intelligente transportsystemer) skjer raskt. Flere løsninger hensyntar de stadig strengere kravene til miljø, effektivitet og trafiksikkerhet. Økt bruk av elektronikk utfordrer også personvernet. NAF vil fortsette å se på grensesnittet mellom anvendelse av teknologi og personvern.

En vesentlig forbedring av landets veinett.



Vei

NAF vil at:

- de offentlige bevilgningene til utbygging, drift og vedlikehold økes, og finansieringen av investeringene gjøres uavhengig av de årlige budsjettene.
- veinormalene bør gjøres bindende og fungere som minstekrav for veinettet.
- hovedveinettet i alle landsdeler prioriteres ved utbygging. Høytrafikkerte og ulykkesbelastede strekninger utbedres først. På det sekundære veinettet må særlig trafikkarfarlige og rasfarlige strekninger utbedres.
- planprosessen effektiviseres med bl.a. sterkere bruk av sentral plan.
- veieier skal ha objektivt ansvar for skader som skyldes mangelfullt veivedlikehold.

NAF mener at infrastruktur generelt og vei spesielt er så grunnleggende for et samfunns mulighet for utvikling, at samferdsel som politikkområde må få høyere prioritet. Situasjonen pr. 2012 er at både vei- og baneinfrastrukturen sliter med stort forfall på eksisterende anlegg samt stort investeringsbehov til nødvendig oppgradering.

For å lukke gapet mellom dagens situasjon og det reelle behovet for oppgradering, vil NAF at de offentlige bevilgningene til drift og vedlikehold økes vesentlig. Forfallet på infrastrukturen må stanses, og det offentlige må lage en plan for hvordan etterslepet skal tas igjen i løpet av en tiårsperiode.

Det er behov for en bedre plan- og beslutningsprosess for investeringer i infrastruktur som i dag forsinkes og fordyrer mange gode prosjekter. For å oppnå målsettingene om kortere reisetid og lavere transportkostnader mellom regioner og landsdeler trenger riksveinettet vårt investeringer i størrelsesordenen 500 milliarder kroner. Riksveiene må underlegges effektiv statlig planlegging og finansieres utenom de årlige statsbudsjettene ut fra en aksept om at investering i vei gir samfunnsnytte og vekstmuligheter i flere generasjoner fremover.

NAF vil at hovedveinettet prioriteres ved utbygging av veiene. Over halvparten av alt trafikkarbeid foregår på riksveiene, og disse veiene står i særstilling for samfunnsutviklingen både lokalt, regionalt, nasjonalt og for internasjonal transport.

NAF mener at veinormalene må revideres og at det må utarbeides andre og mer forpliktende rutiner for bruken av veinormalene. Veitilsynet må få nødvendige ressurser og et mandat som gjør tilsynet i stand til å ivareta trafikantenes sikkerhet og transportbehov. Prognoseverktøyet må bedres, deriblant analysene for samfunnsnytt av veiprojekter og prognosene for trafikkvekst. Myndighetene må anerkjenne et ansvar for ulykker der hovedårsaken til ulykken og/ eller skadeomfanget skyldes forhold ved veien, og også erkjenne erstatningsansvar ovenfor de som er rammet.

Veinettet må tilpasses menneskets forutsetninger.

Trafikksikkerhet

NAF vil at:

- bygging av midtdele, bredere veiskuldre samt trygging av sideterreng forseres, og utformingen skal ivareta sikkerheten for alle trafikanter.
- gang- og sykkelveinettet utbedres og forlenges.
- tiltak iverksettes for å redusere gjennomsnittsalderen på bilparken.
- servicetilbudet langs veiene tilrettelegges bedre.

Tilgivende vei:

Et veisystem som er utformet slik at normal trafikall atferd ikke medfører død og hardt skadde.

0-visjonen:

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har siden 2001 vært tuftet på nullvisjonen, en visjon om at ingen skal dø eller bli hardt skadet i trafikken. Denne visjonen er modellert etter den svenske null-visjonen som ble vedtatt i 1997, men er ikke fullstendig identisk med denne. Den norske nullvisjonen er basert på tre "søyler": etikk, vitenskap og ansvar. Det etiske elementet er grunntesen om at tap av liv eller permanente skader i trafikken er uakseptabelt. Vitenskapelighet innebærer at trafikksikkerhetspolitikken skal være basert på forskning og på dokumenterte virkemidler, mens ansvarsaspektet viser til at ansvaret for trafikksikkerheten skal være delt mellom trafikantene og vei-myndighetene. Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

Kilde: TØI, Sintef og Svv


For å oppnå høyest mulig grad av sikkerhet i trafikken, må de tre hovedelementene trafikant, infrastruktur og kjøretøy spille sammen.

NAF mener at selv om de aller fleste trafikanter oppfører seg ansvarlig i trafikken, så må vi innse at mennesket ikke er ufeilbarlig. Vi kan alle gjøre feilvurderinger. Derfor må veinettet være utformet slik at det tar høyde for normale menneskelige feilhandlinger: Det fysiske veimiljøet må hjelpe trafikantene til å gjøre de riktige vurderingene slik at ulykker forebygges. Når trafikantene feilvurderer og dette fører til ulykke, må veimiljøet sørge for at trafikantene i minst mulig grad blir hardt skadet eller dør.

For å oppnå dette, trenger vi det NAF kaller et tilgivende veinett hvor f.eks. fysiske midtdele eliminerer møteulykker og rent sideterreng reduserer skadeomfanget ved utforkjøring. Gående og syklende må skjermes fra motoriserte kjøretøy ved at det satses på sammenhengende gang- og sykkelveinett og gode kryssløsninger slik at faren for konflikt blir minimert. Videre må man ikke undervurdere betydningen av et godt vedlikeholdt og driftet veinett. Spordannelser, hull, dårlig sikt og brøyting må få høy oppmerksomhet også som trafikksikkerhetstiltak.

Flere og bedre rasteplasser med tilstrekkelig service-tilbud for både nærings- og persontransport må etableres langs hovedveinettet og viktige turist-ruter. Muligheten for hvile og næringsinntak er et viktig bidrag for at trafikantene skal være oppmerksomme og gode medtrafikanter.

Det har vært og er pr. 2011 en jevn nedgang i antall drepte i trafikken. NAF takker alle trafikanter for deres store bidrag til denne utviklingen. Vi mener at nå må også myndighetene bidra til å ta flere store steg mot 0-visjonen – blant annet ved å tilby trafikantene et tilgivende veisystem og gjøre kjøretøy med høyt sikkerhetsnivå mer tilgjengelig.



Alle avgifter knyttet til bil og bilbruk sees i sammenheng for en helhetlig og forutsigbar avgiftspolitik. Trafikksikkerhet, miljø og forbrukerøkonomi står i sentrum ved endring av bilavgiftene.

Bilavgifter

NAF vil at:

- avgiftssystemet skal bidra til å redusere de totale utslippene fra biltrafikken og gi sikrere biler.
- det samlede avgiftsnivået for bil reduseres, med vekt på kjøps- og eieavgiftene.
- bruk av bompenger avvikles. Man må finne andre finansieringsløsninger for investeringer i veinettet.

Vi definerer alle avgifter knyttet til kjøp, eie og bruk av personbil som bilavgifter. Bilavgiftene kan deles i to hovedgrupper:

- Kjøps- og eieavgifter:
 - engangsavgift (effekt, vekt og CO2)
 - årsavgift
 - omregistreringsavgift
- Bruksavgifter:
 - drivstoffavgifter (veilbruk og CO2)
 - bompenger
 - kjøprising


NAFs mobilitetsvisjon sier at alle skal alltid kunne reise sikkert og miljøvennlig. NAF vil ha en offentlig utredning som gjennomgår alle avgiftene knyttet til bil og bilbruk. Utredningen skal danne grunnlag for et avgiftssystem som er satt sammen slik at målene om trafikksikkerhet, miljø og forutsigbarhet for forbrukerne oppnås. Målet er et samfunn hvor alle kan reise miljøvennlig og trafikksikkert uten for store kostnader.

Bilavgiftene er en viktig del av statens inntekter. Samtidig kan avgiftene brukes for å påvirke folks valg av bil, bruken av bil og mobilitetsmønsteret generelt. Bilavgiftene er ikke øremerket, men tilføres statskassen som grunnlag for politisk fordeling til ulike formål. NAF mener at andelen som går tilbake til samferdsel, er for liten.

Klima- og miljøutfordringen innebærer at vi må fase inn biler med lavest mulig utslipp. Videre må ikke avgiftssystemet være utformet slik at bilene med mest sikkerhetsutstyr blir avgiftsbelagt pga. vektøkningen dette gir. En fornyelse av bilparken vil gi positive utslag både på ulykkes- og skadestatistikken, samtidig er nye biler betydelig mer miljøeffektive enn eldre biler. Nullutslippsbiler må fortsatt ha fritak for avgifter.

Det meste av investeringene i riksveinettet og bypakker gjøres i dag med et stort innslag av brukerfinansiering via bompenger. Bompenger og kjøprising medfører økte bruksavgifter som gjør mobiliteten i Norge stadig dyrere. Dette må sees i sammenheng med de andre bilrelaterte avgiftene, noe som ikke gjøres i dag. NAF er imot bompengefinansiering, og vil at denne typen finansiering fases ut i sammenheng med at man finner nye måter å investere i infrastruktur på enn via årlige bevilgninger i statsbudsjettet. Inntil da er det Stortinget som fortsatt skal avgjøre om et prosjekt skal brukerfinansieres eller ikke, da det kun er Stortinget som kan innføre avgifter.

Vi viser til rapporten "Norske bilavgifter – NAFs innspill til et helhetlig avgiftssystem" fra februar 2011 for våre detaljerte forslag til endringer av avgiftene.



Den samlede trafikk- og føreropplæringen skal gi alle en forståelse av trafikantenes samfunnsansvar, gode trafikale holdninger, ferdigheter og en sikker adferd i trafikken.

Trafikant

NAF vil at:

- trafikkopplæringen styrkes for alle aldersgrupper og at det satses på mer og bedre trafikkopplæring i skolen.
- føreropplæringen tilbys i skolen.
- ansvaret for trafikkopplæring og føreropplæring samles i ett departement.
- det tilrettelegges for alle trafikantgrupper ved utvikling av infrastrukturen.

NAF tar utgangspunkt i at de aller fleste trafikanter ønsker å oppføre seg ansvarlig og riktig i trafikken. Hver enkelt har ansvar for egen og andres trygghet i trafikken, og hver enkelt må gjøres bevisst på dette ansvaret. NAF mener at gode ferdigheter og holdninger hos den enkelte må kombineres med gode ytre sikringsforhold, som f.eks. et veisystem som er lett å lese og tilgang på kjøretøy med høy sikkerhetsstandard.

Pr. 2012 er det Samferdselsdepartementet som har ansvaret for føreropplæringen, mens Kunnskapsdepartementet har ansvaret for all annen trafikkopplæring. NAF mener at denne ansvarsdelingen er uheldig og vil at all opplæring knyttet til trafikal adferd bør samles i ett departement. Trafikkopplæringen i skolen må styrkes for alle aldersgrupper. Trygg adferd i trafikken er en livslang læringsprosess og trafikanter må derfor ha tilgang på opplæring og oppdatering av kunnskap gjennom hele livet. Mengdetrening er livsviktig for uerfarne sjåførere, og det må tilrettelegges for at man kan lære å beherske et kjøretøy i trygge omgivelser på lukkede baner.

Transportnettverket må gjøres tilgjengelig for alle ved fortsatt satsing på universell utforming. Dette er ikke bare viktig for velferden til de med varige nedsatte funksjonsevner, men også for eldre og de med midlertidige funksjonshemminger.

Sikre at klima- utslippene fra transportsektoren reduseres samtidig som mobiliteten ivaretas.



Miljø

NAF vil at:


- mer miljøvennlige biler og alternative drivstoff blir tilgjengelig og prismessig gunstig for forbrukerne.
- klimautslippene fra transportsektoren reduseres med minst 15 prosent fram mot 2020, på en måte som ivaretar vår mobilitet.
- fordelene for nullutslippskjøretøy opprettholdes.
- bruken av veisalt reduseres, og at det utvikles og tas i bruk gode alternative metoder til saltfing.

Klima- og miljøproblemene er en av de viktigste utfordringene i årene framover. På bakgrunn av Klimakur 2020s utregninger, mener NAF at utslippene fra transportsektoren skal reduseres med minst 15 prosent sammenlignet med referansebanen for 2020. For at man skal oppnå dette må det legges til rette for at våre medlemmer skal kunne reise på en miljøvennlig måte. Det innebærer både en kraftig utvidelse av kollektivtilbudet og tilrettelegging for mer miljøvennlige biler.

Infrastrukturen for nullutslippsbiler må bygges ut og bli mer helhetlig enn i dag. Det offentlige må legge til rette for anskaffelse og bruk av nullutslippsbiler ved å investere i teknologi og tilbud som øker tilgjengeligheten, f.eks. med hurtigladestasjoner for elbiler langs hovedveinettet og i byene, samt pumper for hydrogen og biodrivstoff.

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 ved godt veivedlikehold, god vinterdrift og alternative snø- og isfjerningsmetoder som også gir god trafikksikkerhetseffekt.

Klimaendringene vil framover gi mer ras, flom og ekstremvær som vil påvirke infrastrukturen. Det er viktig at det framover bygges og vedlikeholdes på en måte som gjør at infrastrukturen i større grad kan takle disse utfordringene.



Alle skal ha et godt og rimelig kollektivtilbud som gjenspeiler etterspørselen der de bor.

Kollektivtransport

NAF vil at:

- staten tar større ansvar for utvikling og finansiering av kollektivtransport.
- kollektive transportmidler favoriseres i byer, f.eks. ved gjennomgående traséer og forrang i lyskryss.
- kollektivtilbudet gjøres konkurransedyktig med privatbilen i byområdene.
- det etableres tilstrekkelig med innfartsparkeringsplasser langs hovedårene rundt byene med et godt overgangssystem til kollektive transportmidler.
- banenettet rustes opp, spesielt rundt, mellom og i de største byene.

Infrastrukturen for kollektivtransport lider på samme måte som veinettet under manglende bevilgninger og langsiktige investeringer. Flere byer opplever en sterk befolkningsvekst. For å imøtekomme mobilitetsbehovet til byenes befolkning og næringsliv, trenger vi et velfungerende og godt kollektivtilbud i og rundt byene. Tilstrekkelig med innfartsparkeringsplasser, høy frekvens på buss og bane og god områdedekning er suksesskriterier som må være oppfylt før eventuelle restriktive tiltak legges på biltrafikken. Staten må ta et større ansvar for kollektivtrafikken i og rundt de største byene.

Skinnegående transport har en viktig rolle i et fremtidig bærekraftig transportsystem både for gods- og persontrafikk. Intercityrørnettet må fullføres, og jernbanetilbudet mellom de største byene forbedres.