

A photograph of two young girls walking across a street. The girl on the left is wearing a light green sweater and a purple patterned scarf. The girl on the right is wearing a pink puffer jacket and blue jeans, carrying a black bag with red accents. A white car is parked in the background. A large white circle is overlaid on the image, containing text and a logo.

Vel frem

NAFs innspill til
Nasjonal Transportplan
2022-2033





Vel frem

NAFs innspill til Nasjonal Transportplan 2022-2033

Norges Automobil-Forbund (NAF) er en forbruker- og interesseorganisasjon som representerer i underkant av en halv million medlemmer. NAF representerer alle trafikantgruppene. Det er et overordnet mål for oss å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstiller enkeltindividets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.



Innhold

FORORD	4
BEDRE VEIVEDLIKEHOLD OG RASSIKRING	5
ØKT SATSING PÅ TRAFIKKSIKKERHET	7
REDUSERT BOMPENGEBELASTNING	8
BEDRE LADEINFRASTRUKTUR FOR ELBILER	9
STYRKEDE RETTIGHETER FOR TOGPENDLERNE.....	10
ANDRE VIKTIGE SAKER	11
BEDRE FRAMKOMMELIGHET MED DIGITAL INFRASTRUKTUR OG DATAHÅNTERING	11
EN MER EFFEKTIV BYTRANSPORT	12
BEDRE PLANLEGGING	13
ALLE NAFS FORSLAG – oppsummert.....	14



Forord

Hver eneste dag reiser mer enn to og en halv million nordmenn til og fra jobb, innom barnehage, skole, butikken, fotballtreningen og korpsøvelsen. Hverdagsreisen er viktig for folk. Vi skal rekke å få i barna middag før aktiviteter og trening. Rekke å handle mat og bursdagsgaver. Rekke kveldsmøter og andre forpliktelser. Og ikke minst skal vi rekke jobben.

Forsinkelser og kø gir stress og dårligere livskvalitet. Smidige hverdagsreiser er ikke bare viktig for at vi alle kommer vel frem, men også fordi samfunnet er tjent med minst mulig kø, forurensing og ulykker. De siste årene har samferdselsmidlene økt betraktelig. I 2013 ble det brukt drøyt 40 mrd. kroner på samferdsel. I 2020 er dette tallet nesten doblet, og har passert 75 mrd. kroner¹. Siden 2013 har antall kroner som går til riksveiinvesteringer doblet seg, fra 10 til 20 mrd. kroner i året. Alt dette er en riktig og positiv utvikling.

Hva som er riktig investeringsnivå innen samferdsel vil alltid være et politisk spørsmål. Pengene er ikke ubegrensede, og handlingsrommet de neste årene kan til og med bli mindre enn det vi er vant til². Samtidig finnes det en rekke konkurrerende behov.

Spørsmålet blir: Hva er viktigst å bruke pengene på?

I dette notatet gir NAF sine råd om hva som er viktigst å prioritere i neste Nasjonale Transportplan (NTP). Vi har pekt ut fem saker som vi mener må prioriteres spesielt høyt i neste planperiode, for at våre medlemmer skal komme vel frem:

- **Bedre veivedlikehold og rassikring**
- **Økt satsing på trafikksikkerhet**
- **Redusert bompengebelastning**
- **Bedre ladeinfrastruktur for elbiler**
- **Styrkede rettigheter for togpendlere**



Stig Skjøstad, administrerende direktør,
NAF (Norges Automobil-Forbund)

¹ <https://ofv.no/aktuelt/2019/statssekret%C3%A6rens-time-samferdsel-er-budsjettvinneren>

² http://regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/norsk_okonomi/perspektivmeldingen-2017/id2484715/

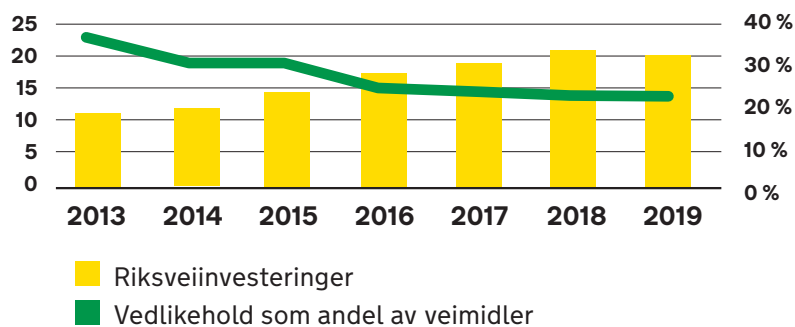
Bedre vedlikehold og rassikring

Veivedlikehold

Over flere tiår har det bygget seg opp et stort forfall på det eksisterende veinettet.

- Etterslepet på fylkesveinettet er beregnet til mellom 50 og 80 milliarder 2014-kroner³.
 - Etterslepet på riksveiene er beregnet til mellom 30 og 50 milliarder kroner⁴ 2014-kroner.
- (Tallene er sist oppdaterte i 2014).

Siden 2013 har antall kroner som går til investeringer doblet seg fra 10 til 20 mrd. kr i året. Samtidig har vedlikeholdsbudsjettet stått på stedet hvil. De siste årene har vedlikehold derfor utgjort en stadig mindre andel av veimidlene. Fire av fem riksveikroner går i dag til å bygge nytt, mens bare én av fem kroner går til vedlikehold⁵. Bevilgningene til vei må opprettholdes på et høyt nivå, men dreies betydelig i retning av økt satsing på vedlikehold og fornying i kommende NTP.



Riksveinvesteringer (søyler, mrd. kr, venstre akse) og vedlikehold som andel av alle veimidler (linje, høyre akse) 2013-2019

Forfall på veiene bidrar til ulykker og gir lengre reisetider. NAFs trafikantbarometer for 2019 viser at vedlikehold av eksisterende veier er på toppen av folks liste over hva politikerne bør prioritere. Vedlikehold kommer godt foran utbygging av nye veier når folk blir spurt om hva som er viktigst. I 2018 vedtok Stortinget å be regjeringen om å utrede «ei påskjøningsordning i samband med rullering av Nasjonal transportplan, der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium»⁶. Dette må regjeringen følge opp.

³ Statens vegvesen rapport nr. 183 2013, oppdatert 2014

⁴ Statens vegvesen rapport nr. 75 2012, oppdatert 2014

⁵ <https://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2020/Budsjettsporsmal/Bevilgningssporsmal/Senterpartiet189/#hopp95200>

⁶ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/Voteringsoversikt/?p=71048&dnid=1#id=10740&view=vote-text>

Ras og skred

Mange steder i landet er faren for skred og ras en betydelig kilde til folks utrygghet:

- I 2018 var det vel 3000 skred og nedfall på vei i Norge. Årlig blir rundt 700 veier stengt på grunn av skred og/eller nedfall.
- Det er over 900 skredpunkt i kategoriene høy og middels skredfare i Norge. De har en samlet utbedringskostnad på om lag 70 mrd. kroner⁷.

Klimaendringene vil aktualisere dette ytterligere. Forventede endringer som temperaturøkning, økt årsnedbør og kraftigere nedbørsintensitet vil øke faren for skred i enkelte områder og redusere den i andre områder. Flere store nedbørhendelser i bratt terreng vil øke faren for jord og flomskred. Hyppige episoder av kraftig nedbør vil også kunne øke hyppigheten av steinskred/steinsprang⁸.



NAF mener at:

NTP 2022-2033 må inneholde en forpliktende plan for hvordan det totale vedlikeholdsetterslepet på vei skal håndteres.

Regjeringen må opprette en belønningsordning for å vedlikeholde fylkesveier, slik Stortinget har vedtatt.

Nasjonal Transportplan må inneholde en nasjonal skredsikringsplan, som har som formål å utbedre alle skredpunkt med høy og middels faregrad. Skredpunkt med faregrad «høy» må prioriteres tidlig, og skredpunkt med faregrad «middels» må utbedres i løpet av den kommende NTP-perioden.

⁷ Statens vegvesen regionale skredsikringsrapporter 2019

⁸ Statens vegvesen regionale skredsikringsrapporter 2019



Økt satsing på trafikksikkerhet

Veiens fysiske utforming har mange steder betydning for målet om null drepte og hardt skadde. Fortsatt mangler det mye for å oppnå dette målet.

- På riksveiene mangler det 1650 kilometer med fysisk skille mellom fartsretningene⁹.
- Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker (UAG) viser at 60 prosent av utforkjøringsulykkene kunne vært uten dødelig utfall dersom sideterrenget hadde vært ryddet.
- En rekke av veiene har hatt en trafikkutvikling som ikke er kompensert med nødvendig utvikling av veimiljøet. Det skyldes blant annet at krav til veiutforming kun gjelder ved nybygging av veier, og ikke det eksisterende veinettet.

Ulykkestyper	Antall ulykker		Antall drepte	
Samme kjøreretning	5	5 %	5	5 %
Møteulykker	35	35 %	37	34 %
Kryssulykker	8	8 %	8	7 %
Fotgjengerulykker	13	13 %	14	13 %
Utforkjøringsulykker	35	35 %	39	36 %
Andre ulykker	4	4 %	5	5 %
I alt	100	100 %	108	100 %

Tabell fra Statens vegvesens UAG for 2018 (vår fargeutheving):
Møteulykker og utforkjøringsulykker dominerer ulykkesbildet

NAF mener at:

Ett av de viktigste og mest effektive tiltakene på veinettet er midtdelere, som fysisk skiller møtende trafikk slik at man unngår møteulykker. Et alternativ til midtdelere kan være et bredt oppmerket midtfelt med rumlepartier som varslers bilfører når man er i ferd med å krysse midtstripen.

Rydding av sideterrenget må prioriteres høyere. Det er et enkelt tiltak som redder liv og gir et viktig bidrag på vår vei mot visjonen om ingen drepte og hardt skadde i trafikken.

Når trafikken på en vei øker må de samme kravene til trafikksikkerhet og fysisk utforming gjelde som om veien skulle bygges ny.

⁹ <http://trafikksikkerhetsforeningen.no/dette-far-vi-for-pengene-i-2020>



Kr



3,5t

Kr



aut
PAS

Opphevet gangfelt

Redusert bompengebelastning

Parallelt med økningen i bypakkene og riksvei-investeringene har bompengene økt betydelig i Norge; fra 8 mrd. kroner i året til 13 mrd. kroner i året på ti år. Det er planlagt og vedtatt bypakker for 300 mrd. kroner, hvor bilistene skal betale drøyt halvparten i bompenger de neste 20 årene.

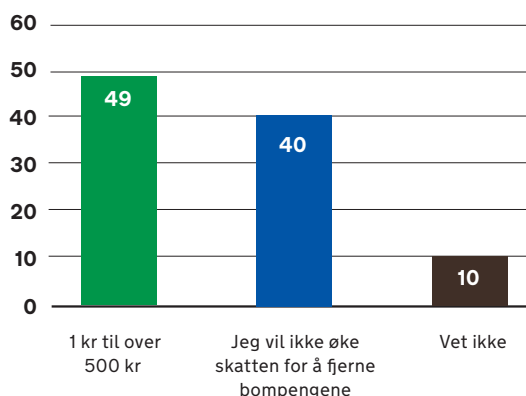
Det er tre utfordringer med bompenger:

- Det er dyrt: Det finnes ingen andre områder hvor bruken av stykkpris er så omfattende som på samferdselsinvesteringer.
- En iboende målkonflikt. Bompenger i by har to formål: Finansiere samferdsel og regulere trafikk. Utfordringen er at jo mer du lykkes med den ene, jo mindre lykkes du med den andre, noe erfaringene fra blant annet Bergen, Stavanger og Oslo har vist.
- Man reduserer trafikken på områder hvor den ikke skal reduseres: Bompenger langs landeveien, for å finansiere en vei eller ei bro, kan føre til at færre bruker veien eller broa. Denne avvisnings-effekten er det motsatte av det som er ønskelig, og er med på å redusere nytten av prosjektet. Det er fullt mulig å fjerne eller redusere bompengene kraftig, om det er politisk vilje til det. NAF tar til orde for at investeringene i samferdsel må finansieres i sin helhet av staten, mens det er mulig å utrede veiprising som en måte å regulere trafikken på, for eksempel inn i de store byene. Et slikt skille vil gjøre at man unngår den fella som

stadig flere byer opplever, hvor midlene til samferdselsinvesteringer er uforutsigbare fordi de hviler på prinsippet om at stadig færre bilister skal sørge for at det kommer inn nok bompenger for å finansiere bypakkene.

En undersøkelse gjennomført av NAF i 2019 viser at halvparten av oss er positive til å erstatte bompengefinansiering av samferdsel med skatt, se figuren under.

Hvor mye er du villig til å betale per måned i økt skatt for at bompengene fjernes?



NAF mener at:

NTP bør slå fast et prinsipp om at investeringer i infrastruktur skal finansieres av fellesskapet: bompenger som finansieringskilde for samferdselsinvesteringer bør avvikles.



Bedre ladeinfrastruktur for elbiler

Det er et politisk mål at alle nye biler skal være nullutslippsbiler i 2025. Da må ikke manglende ladeinfrastruktur bli et hinder for dette målet.

Det er det fare for at det gjør:

- SSB kunne høsten 2019 melde at det blir stadig flere elbiler som må dele på ladepunktene. I 2016 måtte 13 elbiler dele på ett ladepunkt. I 2018 var antall elbiler per ladepunkt steget til 18¹⁰.
- De store ladeoperatørene oppgir at det i 2019 ble satt opp under 400 nye hurtigladedepunkter, til en samlet ladekapasitet på om lag 40 000 kW¹¹. Det er 30 000 kW lavere enn det som trengs for å få ladeinfrastrukturen opp på en akseptabel standard¹².

Veksten i antall elbiler er stor. NAF er derfor opptatt av at ladeinfrastrukturen følger utviklingen i elbilparken. Ved utgangen av 2019 fantes det om lag 250 000 elbiler i Norge, eller snaut 10 prosent

av bilparken. I 2020 vil det bli solgt om lag 80 000 elbiler. I 2025 vil andelen være rundt 36 prosent, om de høyeste prognosene slår til¹³.

Det må derfor bygges flere hurtigladedere, for å unngå kø¹⁴ og venting. God ladeinfrastruktur er også viktig for å redusere rekkeviddeangst. Svar fra 2 625 NAF-medlemmer som skal kjøpe seg ny bil¹⁵ og som eier bensin- eller dieselbil i dag, viser at rundt halvparten sier rekkevidde 57 prosent og hurtiglademuligheter 45 prosent er viktige hindre for at de skaffer seg elbil.

Samtidig som antall ladere må opp, må effekten på laderne økes parallelt med at nye biler kan lade på stadig større effekt. Tabellen under viser et estimat over hvor mange hurtigladedere som trengs framover nasjonalt på hovedårer, og effekten til laderne¹⁶.

Effekt	50 kW	150 kW			350 kW		
År	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Antall nye hurtigladedepunkter	1386	607	763	855	424	461	523

Tabell: Antall nye hurtigladedere som trengs årlig langs norske hovedårer for å få på plass et akseptabelt hurtigladedetilbud. Kilde: NAF

NAF mener at:

Det er et politisk ansvar at ladeinfrastrukturen for elbiler følger utviklingen i bilparken. Fram mot 2025 må det bygges nærmere 5 000 hurtigladedepunkter, med stadig økende effekt.

Skilting til ladeplasser må bli bedre.

¹⁰ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/18-elbiler-per-ladepunkt>

¹¹ <https://www.transportlogistikk.no/naf-krever-storre-fart-pa-ladeutbyggingen-i-2020/>

¹² Se NAFs ladeplan, <https://www.naf.no/elbil/fakta-om-elbil/sju-forslag-til-ladeplan-fra-naf/>

¹³ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43853>

¹⁴ <https://www.nrk.no/ytring/utenfor-rekkevidde-1.14737493>

¹⁵ Maks tre år gammel

¹⁶ <https://www.naf.no/elbil/fakta-om-elbil/sju-forslag-til-ladeplan-fra-naf/>



HØGSPENNING
LIV

74509

Forbudt å ferdes i sporområdet
Do not cross the line
Overstrøket område er utrykkelig
Inngang til sporområdet

Styrkede rettigheter for togpendlere

Det å være togpendler er i økende grad en tålmodighetstest:

- Punktligheten i rushtid i Oslo gikk ned fra 2018 til 2019. Med en punktlighet på 80,3 prosent er hvert femte tog forsinket. Det er det svakeste resultatet for punktlighet i rushtrafikken i Oslo siden 2010. En undersøkelse Aftenposten gjennomførte i 2019 viste at i uke 32 og 33 var det 1 080 togkanselleringer som ikke var planlagt, i tillegg til nesten like mange planlagte kanselleringer.
- Togpendlerne har ikke krav på kompensasjon for forsinkelser, med mindre forsinkelsen er 30 minutter eller lengre.
- Togpendlerne må selv, i hvert enkelt tilfelle, kreve refusjon for forsinkelser. Det betyr i praksis at mange ikke tar seg bryet med å få de pengene de har krav på.
- Togselskapet betaler et automatisk gebyr direkte til Jernbanedirektoratet – ikke til de reisende, ved forsinkelser og kanselleringer.

Punktlighet	2018	2019
Mål	86,0 %	85,0 %
Faktisk	81,7 %	80,3 %

Tabell: Punktlighet Oslo S i rush (kl. 07.00 - 09.00 og 15.00 - 17.00) i 2018 og 2019. Kanselleringer er ikke medregnet. Kilde: BaneNOR.

Disse forsinkelsene og kanselleringene angår svært mange mennesker. Det foretas mer enn 74 millioner reiser med tog i Norge hvert år, de fleste er reiser til og fra jobb. Mer enn 43 millioner er togreiser lokalt i Oslo, og over 80 prosent av alle togpassasjerer i Norge har Oslo og Akershus som start- og/eller endepunkt. NAF har beregnet trafikanttapet for de som er berørt av forsinkelser og kanselleringer til 170 millioner kroner for reisende i Oslo alene (2017). Tallet stiger til 230 mill. kroner om man også inkluderer Akershus.

Danmark har innført en refusjonsordning for togpendlere med periodekort som trer automatisk i kraft ved både forsinkelser og kanselleringer. Refusjonen knyttes til forsinkelses- og kanselleringsgraden på den gitte strekningen. Det kalles en pendlergaranti, og tar utgangspunkt i togselskapets målsetting for punktlighet på strekningen. Selskapet gir automatisk refusjon til passasjerene tilsvarende det prosentvise avviket mellom målsettingen og den reelle punktlighet i løpet av en bestemt tidsperiode¹⁷. I en rapport til Jernbanedirektoratet argumenterer Urbanet for en slik pendlergaranti, og beskriver det som et effektivt virkemiddel for å bedre togtilbudet for pendlerne¹⁸.

NAF mener at:

Det bør innføres en refusjonsordning for togpendlere med periodekort, som automatisk trer i kraft ved både forsinkelser og kanselleringer. Refusjonen bør knyttes til forsinkelses- og kanselleringsgraden på den gitte strekningen, slik man har gjort i Danmark.

¹⁷ Eksempel: I april er 72 prosent av togene i rushtiden mellom Oslo og Drammen forsinkede eller kansellerte. Strekningen har et mål om 85 prosent punktlighet. Randi har månedskort, og får automatisk 13 prosent refusjon (85 prosent minus 72 prosent) av sitt månedskort, enten utbetalt på konto, eller som rabatt for månedskortet i mai.

¹⁸ https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UA-rapport-137_2019_Bonus-malus-systemer-for-kjop-av-pers.tr.-med-tog_sladdet_OK28.6.19.pdf



Andre viktige saker

Bedre framkommelighet med digital infrastruktur og datahåndtering

Infrastruktur er ikke lenger bare asfalt og skinner. Det ligger store verdier i økt satsing på digital infrastruktur og bedre bruk av data. Økende tilgjengelighet av data og teknologiutviklingen i sektoren vil gi grunnlag for bedre analyser og verktøy, langtidsplanlegging og prognoser for fremtidig trafikkutvikling. Digitaliseringen gir også muligheter for mer effektiv bruk av eksisterende infrastruktur og optimalisering av drift og vedlikehold.

Dette vil kunne spare samfunnet for store summer, men utfordrer de tradisjonelle siloene innen samferdsel og mellom ulike politikk- og fagområder. Man må unngå at organisering hindrer utnyttelsen av ny teknologi, ved at ingen ser sektoren og systemet som en helhet.

Vi ser i dag nye mobilitetsløsninger dukke opp, som bildelingstjenester, samkjøringstjenester, hent-meg-konsepter, elsparkesykler og andre former for mikromobilitet. Sammen med mer tradisjonell mobilitet, gir dette trafikantene helt nye muligheter og valg for å løse sine transportbehov. For byene og fylkene er det om å gjøre å utnytte denne transportkapasiteten til det beste for både byutviklingen og trafikantene. Ved å koble sammen tjenestene, vil både myndigheter og trafikanter få en oversikt over tilbudet. Denne sammenkoblingen kan gjøres via en plattform. Men slike plattformer er kostbare, og det er lite ideelt at hvert fylke og hver by bygger opp sitt eget system. Derfor bør staten legge opp til en utvidet offentlig plattform for transportdatahåndtering. Data bør være tilgjengelig for alle aktører, og det må være et tilsvarende krav om at alle aktørene leverer data tilbake til plattformen.

NAF mener at:

Digital infrastruktur må være en selvstendig satsing i budsjettet på linje med tradisjonell infrastruktur.

NTP 2022-2033 er avgjørende for å ta i bruk ny teknologi og må inneholde en strategi for digital infrastruktur samt datafangst og bruk. Strategien må sikre at det er kompetanse i virksomhetene til å utnytte det teknologiske mulighetsrommet som nå foreligger.

Staten må ha det overordnede ansvaret for å finansiere og tilrettelegge for en plattform for innhenting og bearbeiding av transportdata, som er åpen for både private og offentlige aktører.

En mer effektiv bytransport

NAF og TØIs analyse av generalisert reisetid¹⁹ viser at kollektivtransporten ikke er konkurransedyktig med bilen på en stor andel av arbeidsreisene i norske byer. Undersøkelsen viser blant annet at mer enn 50 prosent av befolkningen i Stavangerområdet og 44 prosent av befolkningen i Bergensområdet ikke har et godt nok kollektivtilbud til sentrum. I undersøkelsen tas det hensyn til opplevde ulemper ved bytte og ventetid, i tillegg til selve reisetiden.

Mange av de 13 byene i undersøkelsen har eller er i ferd med å få på plass bypakker. Her innføres og/eller økes bompengene, og dermed gjøres det dyrere å bruke bilen. I praksis tvinges folk mange steder over på et kollektivsystem som gir flere ganger så lang reisetid. Det er oppskriften på misfornøyde byborgere.

Statlige midler gjennom byvekstavtalene forutsetter at byene greier nullvekstmålet. Måloppnåelse sjekkes gjennom trafikktegninger, og både næringstrafikk og gjennomgangstrafikk skal være unntatt når man regner trafikkmengden. Dagens trafikktegninger har imidlertid ingen måte å skille ut lette næringskjøretøy eller gjennomgangstrafikken i statistikken på. Da kan man få en situasjon hvor personbiltrafikken faktisk ikke øker, mens næringstrafikken og gjennomgangstrafikken gjør det. Kommunen vil på papiret ikke ha oppnådd nullvekstmålet, og går dermed glipp av de statlige midlene på feil grunnlag.

NAF mener at:

Det bør ikke legges strenge restriksjoner på bruk av bil så lenge kollektivalternativene er lite konkurransedyktige. Definisjonen av god kollektivtransport må inkludere at bytter og lav frekvens oppleves som ulemper for den reisende.

Nullvekstmålet bør forbeholdes de største byområdene, og ikke inkludere byene som inngår ordinære, bompengefinansierte bypakker. Der vil sannsynligvis et godt nok kollektivtilbud ikke være lønnsomt. I stedet kan langsiktig arealutvikling være en god strategi.

Det må gjennomføres tellinger av personbiltrafikken som skiller ut nærings-, nytte- og tjenestetransport samt gjennomgangstrafikk som en del av byvekstavtalene. Alternativt bør det vurderes større restriksjoner på varetransport i byene, for å hindre at persontransport må kompensere for økende næringstransport.

Byutvikling og bytransport bør finansieres med fellesskapsløsninger i kombinasjon med utbyggerbidrag/næringslivsbidrag.

¹⁹ TØI-rapport 1712/2019

Bedre planlegging

NAF mener at den nasjonale transportplanen skal være et tydelig, overordnet transportpolitisk dokument som ser på hvilke samfunnsbyggende oppgaver infrastrukturen skal ha og hvordan disse best kan løses. Stortingsmeldingen om NTP har knapt rukket å lande før prosessen settes i gang igjen. Så lenge vi reelt bare ser fire år frem i tid, vil prosessen fortsatt handle om prosjektlistene og ikke se perioden mellom 2030 og 2050 på en god nok måte. NTP bør ha en lenger tidshorison, som suppleres med mer detaljerte handlingsplaner i transportvirksomhetene. På den måten vil politikerne styre bedre i stort og mindre i smått.

Det er avgjørende at NTP viser hvordan de ulike transportformene skal utfylle hverandre, slik at framkommelighet i seg selv er viktigst. Da må transportvirksomhetene samarbeide mer og i første omgang utvikle fellesfunksjoner på blant annet prosjektplanlegging. Samtidig bør det vurderes å slå sammen etablerte samferdselsetater i et transportdirektorat for å effektivisere samferdselssektoren.

I tillegg veves transportsektoren sammen med energi- og e-kom-sektorene som følge av elektrifisering og digitalisering. Det vil kreve et mye tettere samarbeid, i form av felles kunnskapsgrunnlag og prosjekter, å få utviklingen til å henge sammen på en god måte. At investeringer og besparelser for samfunnet kommer på ulike budsjettposter må ikke hindre en effektiv utnyttelse av de mulighetene som foreligger.

NAF mener at:

Nasjonal Transportplan må gjenreises som en overordnet, strategisk plan for samferdsel. Prioriteringen av de enkelte prosjektene må foretas av etatene, utfra åpne og felles kriterier, med utgangspunkt i en avsatt pengepott og lønnsomheten i prosjektene. Alle prosjekter bør inneholde en risikoanalyse som viser hvor sårbar prosjektøkonomien er for teknologisk endring.

Transportetatene har klart å komme frem til enorme kostnadsreduksjoner ved ny gjennomgang av prosjekter. Dette arbeidet må følges opp gjennom enklere regulering og forutsig-

bar finansiering. Det bør derfor bli økt bruk av prosjektfinansiering, og økt bruk av statlig reguleringsplan for store samferdselsutbygginger.

Samarbeidet mellom transportetatene må styrkes. Det bør i første omgang opprettes en felles planavdeling mellom transportetatene, slik at behov og funksjon – ikke transportform – blir førende for løsningene.

Planleggingen av infrastruktur må i større grad relateres til reelle, teknologiske endringsprosesser innen transport.

Alle NAFs forslag – oppsummert

NTP 2022-2033 må inneholde en forpliktende plan for hvordan det totale vedlikeholdsetter-slepet på vei skal håndteres.

Regjeringen må opprette en belønningsordning for å vedlikeholde fylkesveier, slik Stortinget har vedtatt.

Nasjonal Transportplan må inneholde en nasjonal skredsikringsplan, som har som formål å utbedre alle skredpunkt med høy og middels faregrad. Skredpunkt med faregrad «høy» må prioriteres tidlig, og skredpunkt med faregrad «middels» må utbedres i løpet av den kommende NTP-perioden.

Ett av de viktigste og mest effektive tiltakene på veinettet er midtdele, som fysisk skiller møtende trafikk slik at man unngår møteulykker. Et alternativ til midtdele kan være et bredt oppmerket midtfelt med rumlepartier som varsler bilfører når man er i ferd med å krysse midtstripa.

Rydding av sideterrenget må prioriteres høyere. Det er et enkelt tiltak som redder liv og gir et viktig bidrag på vår vei mot visjonen om ingen drepte og hardt skadde i trafikken.

Når trafikken på en vei øker må de samme kravene til trafiksikkerhet og fysisk utforming gjelde som om veien skulle bygges ny.

NTP bør slå fast et prinsipp om at investeringer i infrastruktur skal finansieres av fellesskapet: bompenger som finansieringskilde for samferdsels-investeringer bør utvikles.

Det er et politisk ansvar at ladeinfrastrukturen for elbiler følger utviklingen i bilparken. Fram mot 2025 må det bygges nærmere 5 000 hurtigladepunkter, med stadig økende effekt.

Skilting til ladeplasser må bli bedre.

Det bør innføres en refusjonsordning for togpendlere med periodekort, som automatisk trer i kraft ved både forsinkelser og kanselleringer. Refusjonen

bør knyttes til forsinkelses- og kanselleringsgraden på den gitte strekningen i rushtiden, slik man har gjort i Danmark.

Digital infrastruktur må være en selvstendig satsing i budsjettet på linje med tradisjonell infrastruktur.

NTP 2022-2033 er avgjørende for å ta i bruk ny teknologi og må inneholde en strategi for digital infrastruktur samt datafangst og -bruk. Strategien må sikre at det er kompetanse i virksomhetene til å utnytte det teknologiske mulighetsrommet som nå foreligger.

Staten må ha det overordnede ansvaret for å finansiere og tilrettelegge for en plattform for innhentning og bearbeiding av transportdata, som er åpen for både private og offentlige aktører.

Det bør ikke legges strenge restriksjoner på bruk av bil så lenge kollektivalternativene er lite konkurransedyktige. Definisjonen av god kollektivtransport må inkludere at bytter og lav frekvens oppleves som ulemper for den reisende.

Nullvekstmålet bør forbeholdes de største byområdene, og ikke inkludere byene som inngår ordinære, bompengefinansierte bypakker. Der vil sannsynligvis et godt nok kollektivtilbud ikke være lønnsomt. I stedet kan langsiktig arealutvikling være en god strategi.

Det må gjennomføres tellinger av personbiltrafikken som skiller ut nærings-, nytte- og tjenestetransport samt gjennomgangstrafikk som en del av byvekstavtalene. Alternativt bør det vurderes større restriksjoner på varetransport i byene, for å hindre at persontransport må kompensere for økende næringstransport.

Byutvikling og bytransport bør finansieres med fellesskapsløsninger i kombinasjon med utbyggerbidrag/næringslivsbidrag.



Nasjonal Transportplan må gjenreises som en overordnet, strategisk plan for samferdsel. Prioriteringen av de enkelte prosjektene må foretas av etatene, utfra åpne og felles kriterier, med utgangspunkt i en avsatt pengepott og lønnsomheten i prosjektene. Alle prosjekter bør inneholde en risikoanalyse som viser hvor sårbar prosjektøkonomien er for teknologisk endring.

Transportetatene har klart å komme frem til enorme kostnadsreduksjoner ved ny gjennomgang av prosjekter. Dette arbeidet må følges opp gjennom enklere regulering og forutsigbar finansiering. Det bør derfor bli økt bruk av prosjektfinansiering, og økt bruk av statlig reguleringsplan for store samferdselsutbygginger.

Samarbeidet mellom transportetatene må styrkes. Det bør i første omgang opprettes en felles planavdeling mellom transportetatene, slik at behov og funksjon – ikke transportform – blir førende for løsningene.

Planleggingen av infrastruktur må i større grad relateres til reelle, teknologiske endringsprosesser innen transport.

Norges Automobil-Forbund (NAF)

Skippergata 4, 0151 Oslo

Postboks 9343, Grønland

0135 Oslo

Tlf. 23 21 31 00

naf.no



naf.no