



# Bil- og trafikpolitisk program 2015 – 2018

MEMBER OF



# Plattform

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) er Norges eldste bilorganisasjon. KNA ble stiftet i januar 1907 i en tid hvor bil var en sjeldenhet. Det medførte at KNA ble en sentral aktør i utviklingen av bil og biltrafikk i Norge. Organisasjonen var sentral i utvikling av trafikkregler og skilte. KNA regulerte til og med importen av biler til landet. KNA hadde en sentral rolle ved opprettelsen av Opplysningsrådet for Veitrafikken og Trygg Trafikk. KNA har med andre ord helt siden starten vært en aktiv pådriver og bidragsyter i norsk samferdsels- og trafiksikkerhetspolitikk.

KNA har fra 1908 vært fullverdig (Mobility og Sport) medlem av den internasjonale organisasjonen Federation Internationale de l'Automobile (FIA). KNA har det overordnede ansvaret for all bilsport i Norge, men delegerer årlig forvaltningen av bilsporten til Norges Bilsportforbund (NBF).

KNAs bil- og trafikkpolitiske program bygger på KNAs politikk og strategi.

KNA skal også i fremtiden være bilistenes offensive og positive talerør. KNA skal stimulere og utvikle bilsport, bilentusiasme og bilglede på en positiv måte. KNA skal være en synlig eier av bilsporten.

KNA skal være en ledende politisk og offentlig premissleverandør for ulike tiltak knyttet til trafiksikkerhet-, bil- og veipolitikk.

For å oppnå et **effektivt og sikkert trafikkssystem** for den enkelte og samfunnet, vil **KNA**:

- støtte tiltak som ivaretar og øker bilens sikkerhet og redusere miljøskadelige følger av bilbruk
- støtte tiltak som påvirker trafikantene til bedre trafiksikkerhetsmessig atferd
- støtte tiltak som stimulerer til bedre kvalitet på veisystemet





# Bilen

## Bilpolitikk

Omtrent 80% av all persontransport i Norge skjer med personbil. Særlig viktig er personbilen til arbeids-, familie- og fritidsreiser. Personbilen gir den enkelte muligheter til fleksibel og effektiv transport og vil også i framtiden dekke det vesentlige av transportbehovet. Bilen er viktig for opprettholdelse av distriktene, levestandard og livskvalitet.

## **KNA** vil arbeide for at:

- omregistreringsavgiften **gjenspeiler reelle kostnader, noe som vil innebære et nivå på ca. kr 1500,- for personbiler.**
- avgiftssystemet stimulerer til anskaffelse av mer trafikksikre biler med lavt utslipp av forurensende stoffer
- de samlede kostnadene til bilhold må reduseres
- avgiftssystemet rettes mot bruk av bilen, framfor kjøp og eie av bil
- effektkomponenten i engangsavgiften fjernes

## Kjøretøyet

Det er utviklet og under utvikling teknologi som påvirker kjøretøyet og førerens atferd. En del av løsningene vil kunne være til stor nytte for å kompensere for førerfeil, slik at ulykker kan unngås. Det er imidlertid ikke alle løsninger som vil ha en positiv sikkerhetsmessig effekt, for eksempel informasjonssystemer som avleder førerens trafikkoppmerksomhet.

### **KNA** vil arbeide for at:

- **ny teknologi som kan medføre en sikkerhetsrisiko ikke tillates montert i kjøretøy**
- **teknologi som kan hindre ulykker ved å påvirke kjøretøyet, eller førerens atferd, blir en integrert del av kjøretøyet**
- **forbrukernes rettigheter i større grad ivaretas av Forbrukerrådet i samarbeid med KNA og andre berørte organisasjoner**



## Bilinteresse

Det bør legges til rette for spesielt bilinteresserte grupper (veteraner, selvbyggere «merkeklubber» osv.) med henblikk på utvikling av deres interesser. Foruten som sosialt tiltak, kan dette også styrke trafikksikkerhetsarbeidet.



## KNA vil arbeide for at:

- det legges til rette for å styrke bilklubbmiljøene
- det legges til rette for «mekking» som sosialt tiltak og trafikksikkerhetstiltak
- en følger opp og vurderer ombyggingsforskriftene
- en ser på avgifts- og importreglene for spesielle grupper kjøretøy







# Bilkjøring

## Bilføreren

Trafikkulykker har en samfunnsøkonomisk kostnad i Norge på over 30 milliarder kroner i året. 150-200 mennesker omkommer som følge av trafikkulykker og nærmere 1000 mennesker får meget alvorlige og langvarige skader. Ungdom er spesielt utsatt for ulykker. Årsaker til trafikkulykker kan

være feil eller mangler ved kjøretøyet, veimiljøet eller trafikanten. I de fleste ulykker er hovedårsaken knyttet til trafikantens atferd. Det er derfor viktig å påvirke trafikanten, herunder bilføreren til risikofri atferd. Men det må også legges til rette for at menneskelige feil «fanges opp» gjennom bilens sikkerhetsutstyr og veimiljøets utforming.

## KNA vil arbeide for at:

– nullvisjonen videreføres i trafikksikkerhetsarbeidet

– hele veitrafikkloven gjennomgås med formål om å fange opp dagens behov for lovgivning på bakgrunn av de siste 50 års utvikling

– ungdom ikke diskrimineres gjennom forsikringsordningene

– det må gis en opplæring som ses i sammenheng fra skoleverket til førerkortet og at det stilles krav om opplæring etter at en har fått førerkort

– det i dagens føreropplæring legges økt vekt på øvelser som i større grad relateres til reell risiko i trafikken og den teknologiske utviklingen

– det innføres obligatorisk oppfriskningskurs for førerkortinnehavere

– det må utarbeides et nytt relevant reaksjonssystem for trafikkforseelser og ved tap av førerkort, som ivaretar trafikksikkerhetsmessige behov

– det bør etableres et prøveprosjekt med obligatoriske kurs for førere som mister føreretten i prøveperioden. Kursene kan være rettet mot fart, rus og andre alvorlige trafikkforseelser

– det bør gjøres endringer i vegtrafikkloven slik at de generelle fartsgrensene ikke gjelder ved kjøring på lukket bane i regi av klubber

– det bør tillates å kjøre offroadturer i terrenget under eksisterende kraftledninger.

# Veipolitikk

Det er i dag vel 90 000 km offentlig vei i Norge. Av dette utgjør riksveiene 10 000 km, fylkesveier ca. 45 000 km og kommunal vei ca. 35 000 km. Både av effektivitet-, sikkerhets- og miljømessige hensyn er det vesentlig med god standard på veinettet. Vurderinger av dagens veinett viser vesentlig forfall på grunn av mangelfullt vedlikehold. KNA er spesielt bekymret for fylkenes mulighet til å rette opp forfallet på fylkesveiene. KNA har registrert en økt satsing på veiutbygging de aller siste årene og en vilje til å bedre planleggingsystemet. Denne utviklingen støttes fullt ut av KNA, som også har gitt vesentlige innspill til utviklingen.

**KNA** vil arbeide for at:



- drift og vedlikehold av dagens veinett må ytterligere opptrappes for å ta igjen etterslepet på vedlikeholdssiden



- bompengefinansiering må begrenses og ikke overstige 50% på noe enkeltprosjekt



- det oppnås mer helhetlig og sammenhengende veiutbygging, en prosjektfinansieringsmodell må på plass og en forenklet og mer effektiv planprosess



- vedlikehold og oppgradering av eksisterende veier i sterkt trafikkerte områder skjer vesentlig raskere enn i dag



- veinettet legges til rette for alle trafikantgrupper



- det innføres et uavhengig veitilsyn



- det må etableres et nasjonalt selskap for bompengeskole for å redusere administrasjonskostnadene ved bomdriften



- veiprosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme må prioriteres



- det på tofelts-veier bygges midtdeler



- det må innføres en effektiv kvalitetskontroll for oppsetting og vedlikehold av skilt og oppmerking m.v.



- investeringsprogrammet i Nasjonal Transportplan må som et minimum følges opp



- det i større grad etableres variable trafikkskilt og tas i bruk ny teknologi for å øke sikkerhet og framkommelighet



- staten og andre veiholdere må få et strengere juridisk ansvar enn i dag



# Bilsport

KNA legger til grunn at bilsport og bruk av baner kan bidra til bedre trafikksikkerhet, særlig i forhold til unge bilførere som i trygge omgivelser kan øve på realistiske øvelser med overføringsverdi til dagens krevende trafikkbilde. Det krever imidlertid en bevisstgjøring og påvirkning av holdninger innen sporten, og å påvirke unge førere til å se forskjellen på sportsutøvelse på lukket område og førerrollen i veitrafikken. KNA vil også peke på en uttalelse fra SINTEF i sammendraget i rapporten om «Motorbaner og trafikksikkerhet» (STF63 A92010) hvor det heter: «Resultatene peker i retning av at det ville vær interessant å få direkte erfaring fra om en systematisk bruk av de ressurser et baneanlegg med ansvarlige ledere representerer, kan virke positivt trafikksikkerhetsmessig.»

Det finnes i dag ingen forskning som kan gi klart og entydig svar på hvilken effekten bilsport og banekjøring har på trafikksikkerhet. Det vil derfor være viktig å iverksette nærmere undersøkelser av dette.

“Resultatene viser at aktive motorsportførere anser seg for å være dyktigere førere enn de som ikke driver motorsport . Hos motorsportførerne øker egenvurderingen med økende alder, mens den motsatte tendensen gjelder for vanlige førere. Selvrapporterte ulykker viser at målt etter antall kjørte km har motorsportgruppen lavere ulykkesrisiko enn vanlige førere. Imidlertid er motorsportførerne oftere registrert av politiet for fartsovertredelser enn andre førere. Spenning, konkurranse, action og dramatisk og mestring av kjøretøyet, er sterke drivkrefter for å engasjere seg i motorsport. Ca halvparten førerne i aldersgruppen 18 - 24 år sier at de ville ha kjørt fortere på veg hvis de ikke drev med motorsport.”

Kilde: STF63 A9210

## KNA vil arbeide for at:

- rammebetingelsene for bilsporten vurderes, slik at den får tilgang på økonomiske midler på linje med andre idrettsaktiviteter i Norge
- forskning som kan bidra til mer kunnskap om bilsport og trafikksikkerhet, og hvordan en gjennom bilsporten kan øke trafikksikkerhetskompetansen, må initieres og støttes økonomisk
- internasjonalt arbeid med bilsport og trafikksikkerhet gjennom FIA følges opp
- KNAs konsept «Fart er fag» utvikles videre
- KNAs lokalavdelinger stimuleres til å ta opp med fylke/kommune spørsmålet om støtte til baner og arrangementer og at det utarbeides program for slike arrangement
- sikkerhetskunnskap og erfaring fra bilsporten tilføres andre trafikantgrupper.





## KNA og ungdom

Ungdom er en utsatt gruppe i trafikken som det er viktig å få inn i et positivt miljø, hvor det kan etableres tilbud som vil øke kunnskap og forståelse og etableres holdninger til bil og bilkjøring.

### **KNA** vil arbeide for:

- økt kontakt med ungdom gjennom organiserte tilbud
- økt forståelse fra myndighetenes side for finansiering og etablering av bilsportsanlegg
- tilrettelegge etablering av baner slik at de også kan brukes til trafikkopplæring
- sikrere rekruttering av unge til bilsporten

## Samarbeid

KNA etablerte Nevnden for Bilsport som i dag er kjent som Norges Bilsportforbund (NBF) og innehar sentrale roller i organisasjonen. KNA, som innehar av "Sporting Power" fra FIA for Norge, delegerer hvert år nødvendig bilsportsmyndighet til NBF.

KNA var initiativtaker og en av stifterne av Trygg Trafikk og Opplysningsrådet for Veitrafikken. KNA har sentrale roller i begge organisasjonene. KNA arbeider i nær kontakt med disse organisasjonene. Det samme gjelder samarbeid med andre organisasjoner og bransjer innen bil, forbrukerrettigheter og veiområdet.

Et viktig samarbeide er det også med myndighetene, særlig Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, men også Veitilsynet og Havarikommisjonen er interessante samarbeidspartnere.

På internasjonalt plan er FIA KNAs nærmeste samarbeidspartner innenfor bilsport, trafikksikkerhet og forbrukerrettigheter. Gjennom dette samarbeidet gjøres blant annet kollisjonstester, og påvirkning mot bilprodusenter, utstyrsleverandører og EU.





Kongelig Norsk Automobilklub  
Postboks 6322 Etterstad - 0604 Oslo  
Telefon 21 60 49 00 (hverdager 09-15)  
Besøksadresse: Nils Hansens vei 2, 0667 Oslo  
[www.kna.no](http://www.kna.no)