

BIL- OG TRAFIKKPOLITISK PROGRAM 2024 - 2026



Kongelig Norsk Automobilklub

(KNA) er Norges første bilistorganisasjon.

KNA ble stiftet i januar 1907 og hadde som formål å innføre motorferdsel i Norge. Det førte til at KNA ble en sentral aktør i utviklingen av bil-, vei- og trafikkpolitikk i Norge. Organisasjonen var sterkt medvirkende til lovendringer som muliggjorde motorferdsel, vei-vedlikehold og nye veier, import av biler og kjøretøyregister, vegtrafikklov, skiltproduksjon, forsikringer med mer. KNA hadde en sentral rolle ved opprettelsen av Opplysningsrådet for Veitrafikken, Trygg Trafikk og Klagenemnden for bilsaker som tok seg av tvister mellom bilforhandlere og bileiere. **KNA har helt siden starten vært en betydningsfull og aktiv pådriver i norsk samferdselspolitikk.**

KNA har fra 1908 vært fullverdig medlem av den internasjonale organisasjonen Federation Internationale de l'Automobile (FIA). KNA har det overordnede ansvaret for all internasjonal bilsport i Norge, men delegerer årlig forvaltningen av bilsporten til Norges Bilsportforbund (NBF), som KNA opprettet i 1932.



**KNAs bil- og trafikpolitiske program bygger på
KNAs formål om å ivareta bilistenes interesser.**

INNHold

- 4** Bilistenes talerør
- 6** Bilen og avgiftspolitikken
- 7** Bilen og storbyen
- 8** Bilen og teknologien
- 9** Bilen og kulturarven
- 10** Bilføreren
- 12** Veipolitikk
- 14** Bilsport
- 15** Ungdom
- 15** Samarbeid

80%

80% av all persontransport i Norge skjer med bil.

Privatbilen er det viktigste transportmiddelet for store deler av befolkningen og et nødvendig supplement til kollektivtrafikken.

KNA er bilistenes offensive og positive talerør

Vi skal:

- ▶ Være en ledende politisk og offentlig premissleverandør for ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet-, bil- og veipolitikk
- ▶ Være en stemme for alle bilister – uavhengig av drivlinje/teknologi
- ▶ Arbeide for en realistisk avveining av ambisiøse sikkerhets- og miljømål mot rimelig og tilgjengelig transport med bil
- ▶ Som innehaver av den internasjonale bilsportmyndigheten i Norge skal KNA utvikle bilsport, bilentusiasme og bilglede på en positiv måte. KNA skal fremme et godt klubb- og ivareta medlemmenes interesser

KNA vil medvirke til et effektivt og sikkert trafikk- system for den enkelte og sam- funnet

Vi skal:

- ▶ Være pådriver og støtte tiltak som øker trafikantenes sikkerhet og redusere miljøskadelige følger av bilbruk
- ▶ Drive politisk påvirkning og støtte tiltak som legger til rette for positiv utvikling av infrastrukturen for bilister
- ▶ Være en tydelig stemme for en rettferdig avgiftspolitik
- ▶ Gå imot unødvendige og lite effektive tiltak som begrenser naturlig og nødvendig bruk av bil
- ▶ Bidra til en fornuftig avveining av behovet for sikkerhet, framkommelighet og hensyn til miljøet, når tiltak iverksettes
- ▶ Bidra til å påvirke trafikantene til trafikk-sikker atferd

Bilen og avgiftspolitikken

Omkring 80% av all persontransport i Norge skjer med bil. Bilen er særlig viktig til arbeids-, familie- og fritidsreiser.

Personbilen gir den enkelte muligheter til fleksibel og effektiv transport og vil også i framtiden dekke det vesentligste av transportbehovet. Privatbilen er viktig for levedyktige distrikter og opprettholdelse av levestandard og livskvalitet. Den er for mange eneste mulige transportmiddel. KNA ser at det i framtiden vil bli nye former for disponering av personbilen. Særlig i byene vil leiebiler og bildelingsmodeller etableres og utvikles.

KNA arbeider for at:

- ▶ De samlede kostnadene til bilhold reduseres.
- ▶ Vi får et rimelig og rettferdig avgiftssystem for alle veibrukere.
- ▶ Avgifter knyttet til bilhold må holdes på et nivå vanlige folk kan håndtere.
- ▶ Avgiftssystemet stimulerer til anskaffelse av mer trafiksikre biler med lavt utslipp av forurensende stoffer.
- ▶ Avgiftssystemet likevel tar hensyn til at det også fremover vil være biler med fossilt drivstoff.



Bilen og storbyen

Store byer står overfor miljø- og trivselsmessige utfordringer som må løses. Bilen vil likevel være nødvendig i storbyområder og restriksjoner må vurderes i forhold til dette. Før bilbruk forbys eller begrenses, må det tilrettelegges en infrastruktur som dekker behovet for nødvendig og tilgjengelig transport. Det bør også utvikles Inteligente transportsystemer (ITS) som tiltak for bedre trafikkflyt og lavere utslipp.

KNA arbeider for at:

- ▶ Det etableres logiske og effektive kjøremønstre.
- ▶ Miljørelaterte kjørerestriksjoner ikke rammer nødvendig transport.
- ▶ Restriksjoner ikke gjennomføres før det er etablert alternativer.
- ▶ Det opprettholdes et nødvendig antall parkeringsplasser for beboere og besøkende i byer og tettsteder.
- ▶ Byenes bompengesystem blir gjennomgått i sin helhet for å fjerne uheldige målkonflikter, og urimelig høye bomutgifter på grunn av finansiering av kollektivtransport og annen infrastruktur enn vei.

Bilen og teknologien

Den teknologiske utviklingen av biler skjer stort sett i og rundt de store utenlandske bilfabrikkene. I Norge er det ingen bilfabrikker og markedet er lite med et nybilsalg på ca 150.000 biler mot verdensmarkedet med nybilsalg på over 80 millioner biler. Norge er med andre ord et lite marked for bilindustrien, selv om vi har fått en viss oppmerksomhet som verdens «elbilhovedstad.»

Vi har få muligheter til å påvirke den teknologiske utviklingen i bilbransjen, men kan mene noe om den. KNA deltar i det internasjonale nettverket i FIA og jobber med å påvirke både bilindustrien og EU.

KNA er spesielt opptatt av at den teknologiske utviklingen gjør bilene tryggere og mer effektive for bilistene og samfunnet. Med andre ord støtter KNA avansert teknologi som bedrer den aktive sikkerheten i bilene og konstruksjoner som bedrer den passive sikkerheten.

Fremover vil vi se flere teknologiske løsninger som henter informasjon/kommuniserer med andre kjøretøyer og veisystemet. Da stilles det nye krav til teknologi i veiinfrastrukturen og i kjøretøyparken.

KNA arbeider for at:

- ▶ Det videreutvikles sikkerhetsutstyr i og til bil.
- ▶ Teknologi som kan hindre ulykker ved å påvirke bilens eller førerens atferd, blir en integrert del av kjøretøyet.
- ▶ Ved utviklingen av trafikk- og veisystemer må det tas hensyn til ny og gammel teknologi.
- ▶ Det må opprettholdes og etableres infrastruktur for alle typer aktuelt drivstoff og andre energikilder.
- ▶ Entertainment og kreative teknologiske løsninger ikke gjør føreren mindre oppmerksom, eksempelvis adaptive førersystemer.





Bilen, bilisten og vern av kulturarven

Biler og bilisme er en del av vår kulturarv. Det bør legges til rette for at bilinteresserte miljøer kan fortsette å ivareta og vise frem kulturarven gjennom bilentusiasme og kjøreglede. I tillegg til å ivareta kulturarven kan støtte til slikt arbeid være gode sosiale tiltak for både unge og eldre.

KNA arbeider derfor for at:

- ▶ Det legges til rette for å utvikle bilmiljøene og gi dem gode rammebetingelser.
- ▶ Det legges til rette for fortsatt bruk, samling og restaurering av biler i et historisk perspektiv.
- ▶ Det legges til rette for å fremme bilglede gjennom frivillighet og aktiviteter.

Trafikkulykker koster Norge over 30 milliarder kroner i året.

Fortsatt er det alt for mange mennesker som blir drept eller alvorlig skadet som følge av trafikkulykker.

De fleste alvorlige trafikkulykker er møteulykker og utforkjøringsulykker. Ofte skjer slik ulykker på grunn av uoppmerksomhet, mangelfull risikovurdering eller feilvurdering. Uansett årsak er det viktig at veisystemet er bygget for vanlige folk som tidvis gjør feil. Videre er god føreropplæring, kontinuerlig kjøreeerfaring og gode holdninger viktig.





KNA arbeider for at:

- ▶ Nullvisjonen videreføres i trafikksikkerhetsarbeidet.
- ▶ Oppgraderinger av veinettet skjer på de mest ulykkesutsatte strekningene.
- ▶ I tillegg til å vedlikeholde de veiene vi har, må også nye stamveier bygges ut. Dette er avgjørende med tanke på nullvisjonen som slår fast at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker.
- ▶ Mangel på vedlikehold ikke skal være årsaken til ulykker.
- ▶ Det må gis en sammenhengende opplæring fra skoleverket til førerkortet og stilles krav eller gis tilbud om opplæring etter at en har fått førerkort.
- ▶ Det må utarbeides et nytt relevant reaksjonssystem for trafikkforseelser og tap av førerett, f.eks. betinget tap av førerett mot å gjennomgå et tilpasset kurs.
- ▶ Hele veitrafikkloven gjennomgås hvor formålet er å fange opp dagens behov for lovgivning på bakgrunn av utviklingen de siste 50 årene. Mange endringer i veisystemet og den teknologiske utviklingen er ikke fanget opp i lovverket.

94.000 km

**Det er i dag vel 94 000 km
offentlig vei i Norge.**

Av dette utgjør riksveiene om lag 10 000 km, fylkesveier 45 000 km og kommunale veier 40 000 km. 10% av veien er uten fast dekke. Det er 1 200 tunneler, over 20 000 bruer og 310 fergeleier.

Rådgivende ingeniørers forening anslår standard- og vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene alene til 700 milliarder kroner.



Både av effektivitets-, sikkerhets- og miljømessige hensyn er det viktig 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 at det har vært en økt satsing på veiutbygging de siste årene og en vilje til å bedre planleggingssystemet.

Denne utviklingen støttes fullt ut av KNA, dette har gitt viktige og konstruktive bidrag til trafiksikkerheten og fremkommeligheten og må fortsette.

KNA arbeider for at:

- ▶ Veiprosjekter som bedrer trafiksikkerheten prioriteres.
- ▶ Veiprosjekter som bedrer effektiviteten og er samfunnsøkonomisk lønnsomme prioriteres.
- ▶ Drift og vedlikehold av dagens veinett trappes opp for å ta igjen etterslepet på vedlikeholdssiden, ikke minst på fylkesveinettet.
- ▶ Det satses mer på intelligente trafikkstyringssystemer (ITS), herunder variable trafikkskilt og at det tas i bruk ny teknologi for å øke sikkerheten og framkommeligheten.
- ▶ Det satses på teknologiske muligheter for kommunikasjon mellom kjøretøyer og veisystemer.
- ▶ Bompengefinansiering begrenses og reduseres fra dagens nivå, og ikke overstiger 20 prosent på noe enkeltprosjekt. Bommen fjernes umiddelbart etter nedbetaling.
- ▶ Veinettet legges til rette for alle trafikantgrupper.
- ▶ Ulykkesbelastede to-felts veier i større omfang får midtdeler, og at forbikjøringsfelt etableres.
- ▶ Terrenget ved siden av veien bearbejdes for å få tilstrekkelige siktforhold og redusert skadeomfang ved utforkjøringer og forhindrede vilt påkjørsler.
- ▶ Det gjennomføres en effektiv kvalitetskontroll for oppsetting og vedlikehold av skilt og oppmerking. Dette har KNA tatt tak i blant annet gjennom en nasjonal skiltaksjon i 2010, 2015 og senest i 2024.
- ▶ Staten og andre veiholdere må få et klarere og strengere juridisk ansvar enn i dag når det gjelder feil eller mangler ved veien som årsak til skader eller ulykker.



Bilспорт

KNA legger til grunn at bilспорт og bruk av baner kan bidra til bedre trafikkssikkerhet, særlig for unge bilførere som i trygge omgivelser kan gjøre realistiske øvelser med overføringsverdi til dagens krevende trafikkbilde.

Det er viktig at førerne ser forskjellen på sportsutøvelse/idrett på lukket område og førerrollen i veitrafikken. KNA vil også peke på en uttalelse fra SINTEF i rapporten om «Motorbaner og trafikkssikkerhet» (STF63 A92010): «Resultatene peker i retning av at det ville være interessant å få direkte erfaring fra om en systematisk bruk av de ressurser et baneanlegg med ansvarlige ledere representerer, kan virke positivt trafikkssikkerhetsmessig.»

Det finnes i dag ingen forskning som kan gi klart og entydig svar på hvilken effekt bilспорт og banekjøring har på trafikkssikkerhet. Det vil derfor være viktig å iverksette undersøkelser av dette.

KNA arbeider for at:

- ▶ Rammebetingelsene for bilsporten er gode.
- ▶ Forskning som kan bidra til mer kunnskap om bilспорт og trafikkssikkerhet og hvordan bilsporten kan øke trafikkompetansen, initieres og støttes økonomisk.
- ▶ Internasjonalt arbeid med bilспорт og trafikkssikkerhet gjennom FIA følges opp.
- ▶ Sikkerhetskunnskap og erfaring fra bilsporten tilføres andre trafikantgrupper.

Sikkerheten på bilспорт-

- ▶ arrangementene blir ivaretatt av arrangørene.



Ungdom er en utsatt gruppe i trafikken

Det er viktig å få ungdom inn i et positivt miljø med et tilbud som øker kunnskap om farer og forståelse for risikovurdering, samt etablere gode holdninger til bil og bilkjøring.

KNA arbeider for:

- ▶ Økt kontakt med ungdom gjennom organiserte tilbud.
- ▶ Å tilrettelegge baner slik at de også kan brukes til trafikkopplæring.
- ▶ Å sikre rekruttering av unge til bilsporten.



Samarbeid

Samarbeid med myndighetene er viktig, særlig Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, men også Veitilsynet og Havarikommisjonen.

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

FIA er KNAs nærmeste internasjonale samarbeidspartner innenfor trafikk sikkerhet, forbrukerrettigheter og bilsport. Gjennom dette samarbeidet gjøres blant annet kollisjonstester, påvirkning mot bilprodusenter, utstyrsleverandører og EU.

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» (FIA) for Norge, delegerer hvert år nødvendig bilsportsmyndighet til NBF. Slik at sikkerhet, koordinering og rekruttering ivaretas på beste måte.



MEMBER OF



**Kongelig Norsk
Automobilklub**

Kontakt:

Tlf: 21 60 49 00

Epost: post@kna.no

Besøksadresse: Tyrigrava,
Gamle Mossevei 55
1420 Svartskog

Post:
Postboks 1031 Sentrum
1418 Kolbotn