

Samferdselskomiteen
Stortinget
0026 OSLO

Martin Halsos 30.04.04 MH/5210/04/2303

HØRING: ST.MELD.NR 24 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006 - 2015

Forbrukerrådet viser til St.meld.nr.24 om Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 (NTP 2006-2015). Vi gir med dette merknader til meldingen.

Som en frittstående interesseorganisasjon skal Forbrukerrådet jobbe for å sikre, og styrke, forbrukernes rettigheter på alle områder i samfunnet.

Virksomhetens formål er uttrykt i vedtektene hvor det heter at formålet er ”å arbeide for en økt forbrukerinnflytelse i samfunns- og næringsliv, bidra til en forbrukervennlig utvikling og fremme tiltak som kan forbedre stillingen i dagens samfunn og fremtidens samfunn.”

Videre har Forbrukerrådet vedtatt at organisasjonen skal arbeide for en bærekraftig utvikling der eventuell forbrukervekst skjer i miljøvennlig retning, hvor miljømålene er nedfelt i den økonomiske politikken, og i politikken overfor tunge sektorer som samferdsel.

Vi viser til vårt tidligere innspill til Sekretariatet for Nasjonaltransportplan av 2. februar 2002.

Vårt overordnede syn på NTP 2006 - 2015

Meget viktige forbrukerinteresser blir berørt av samferdselspolitikken og NTP 2006 – 2015. Som verktøy for prioriteringer innenfor samferdsel vil planen legge føringer for et langt lengre tidsperspektiv enn selve planperioden. Det er derfor viktig for Forbrukerrådet at forbrukerperspektivet blir tatt hensyn til i størst mulig grad under behandling av planen.

I vårt innspill til Sekretariatet for Nasjonaltransportplan kritiserte vi regjeringens forslag til planen (Forslag til Nasjonal transportplan 2002 – 2011, sept. 1999) i for å legge for stor vekt på næringslivets behov for effektiv transport. Forbruker- og miljøaspektet var ikke vektlagt i samme grad. Når det gjaldt brukersiden var først og fremst sikkerhet hovedprioritet.

St.meld.nr.24 om Nasjonal transportplan 2006 – 2015 ser ut til å ha tatt hensyn til denne kritikken. Vi synes at forbruker- og miljøaspektet kommer langt bedre frem i gjennom regjeringens i den endelige stortingsmeldingen, enn i det tidligere utkast. Forbrukerrådet kan uten store problemer slutte seg til regjeringens fire hovedmål: *1. Færre drepte og alvorlig*

skadde, 2. Mer miljøvennlig bytransport, 3. Bedre fremkommelighet i og mellom regioner, 4. Et mer effektivt transportsystem. Alle er de etter vår oppfatning gode forbrukerpolitiske mål.

Selv om vi i hovedsak kan slutte oss til meldingen, mener vi likevel at meldingen trenger utdyping på visse områder. Særlig ser vi et sterkt behov for en konkretisering av brukerstyring og klageordninger for å sikre forbrukerrettighetene. Vi stiller også spørsmål ved enkelte prioriteringer mellom transporttjenestene og mener å se et misforhold mellom disse.

Todelt kritikk

Forbrukerrådets kritikk til planen er todelt:

- Den er mangelfull når det gjelder forbrukerrettigheter.
- Den ikke er ambisiøs nok med hensyn til miljøet.

For å kommentere meldingen best mulig vil vi først kritisere planen, og foreslå løsninger, på generell basis. Så vil vi kommentere meldingen punktvis der vi mener planen er for dårlig.

1. Ingen plan for sikring av brukerrettighetene

I dag finnes det ingen særlig rettslig regulering av forbrukerrettighetene innenfor samferdselssektoren. Det finnes med ett unntak: flyklagenemnda, ingen klageordninger ut over det sivilrettslige system.

Vis ser med glede at regjeringen i meldingen anbefaler at man lager en forskrift som regulerer finansieringsordningene tilknyttet samferdselsprosjektene med bakgrunn i Veitrafikklovens §27. Det er det absolutt behov for.

Ut over det så kan vi ikke se at planen har noen konkrete forslag for å sikre forbrukerens rettigheter. Vi tviler på om det er et bevisst ønske hos regjeringen, men det etter vår mening en stor mangel ved meldingen

Klageordning for bompenger

Forbrukerrådet får årlig henvendelser fra brukere av bompengerordninger. Folk kjenner ikke til reglene, og de føler seg maktesløse hvis det oppstår uoverensstemmelser. I forbindelse med en eventuell forskrift om bompenger, som nevnt i planen, vil vi anbefale en klageordning. Vi ser for oss en nemnd med representanter fra brukersiden og innkreversiden og en nøytral formann. Forbrukerrådet har god erfaring med etablering av slike nemnder, og ser en slik ordning som en sikkerhet for brukerne.

Minstestandard for anbud og klagenemnd for persontrafikken

NTP 2006 – 2015 åpner opp for konkurranse i jernbanesektoren. Fra før av har man anbud ved statlige kjøp av sjø- og biltransport.

For å sikre forbrukerens rettigheter på området foreslår vi at man fra regjeringens side lager en minstestandard i anbud. Det for å sikre en nasjonal standard innenfor persontrafikken for statlig finansiert persontrafikk. I dag finnes det mange gode garantiordninger som de statsstøttede befordrere av persontrafikk kan tilby. Disse bør gjøres mindre avhengig av lokale forhold enn i dag.

Det er også behov for en klageordning. Det er allerede en klagenemnd for nasjonal flytrafikk, og en jernbanenemnd er under utvikling.

Forbrukerrådet ønsker en nemnd for alle som transportselskap hvor staten kjøper tjenester. Vi kan ikke se at det er nødvendig med en nemnd for hver transporttype, siden tjenesten og dermed avtalen og tvistegrunnlaget er svært likt.

2. Manglende vilje til prioriteringer innenfor persontrafikken

Slik meldingen foreligger virker det som om det er en manglende viljen til å prioritere innenfor persontrafikken. Siden miljøproblemene innefor samferdsel stort sett er knyttet til utslipp fra biltrafikk i de store byene er det her den største utfordringen ligger for en bærekraftig transportpolitikk. Det tar planen opp, men vi savner klare valg.

Dagens miljøproblemer innenfor samferdsel er hovedsakelig et resultat av en langvarig prioritering av vei fremfor sjøtransport og jernbane, og med det resultat at bilen er blitt det viktigste fremkomstmiddel innenfor persontransport. Denne utviklingen har eksaltert de siste tiårene. Selv i de største byene er det i dag vanskelig å drive kollektivtrafikk uten overføringer fra stat og kommune.

Personbilen er et gode forbrukeren, og gjør det mulig til å leve et fullverdig liv med et godt tjenestetilbud i hele landet. Den er på mange måter en forutsetning for opprettholdelse av et spredt bosettingsmønster.

Forbrukerrådet støtter derfor regjeringens mål om mer miljøvennlig bytransport, slik vi etterlyste i vårt tidligere innspill. Vi synes likevel at planen ikke er radikal nok hvis man vil endre dagens utvikling, og å få folk over fra personbil til kollektive løsninger.

Prioritering av kollektivtrafikk

Forbrukerrådet foreslår at man i større grad prioriterer kollektivtrafikken fremfor veiutbygging i de store byene og i tettbebygde strøk. Veiutbygging må blant annet sees i forhold til kollektivsatsingen.

Personbilbruken i de store byene må gå ned hvis man skal nå målene om en bærekraftig utvikling. Man bør derfor satse på en infrastruktur basert på skinnegående trafikk, og andre gode kollektive løsninger.

I arbeidet med å få folk til å reise kollektivt er det viktig å erkjenne at personbilen vil alltid være den mest behagelige transporteringsmetoden. Strategien bør derfor være en så behagelig, rimelig og effektiv kollektivtrafikk. Samtidig bør man regulere personbilbruken i de sentrale strøk. Uansett må ikke forbrukerne bli taperne. De må ha et reelt alternativ til å bruke bilen.

Storbyområdene bør utvides

Vi synes også at meldingen er for snever i sin kollektivoffensiv ved å velge ut sekst storbyområder. Man bør også inkludere områder med høy befolkningstetthet i norsk sammenheng som for eksempel Grenlandsområdet og Østfoldbyene. Så lenge flyttemønsteret er mot tettsteder vokser, slik meldingen skriver, vil man få behov for gode kollektive løsninger her også.

Jernbaneutbygging bør prioriteres

Vi mener at man må tenke radikalt nytt når det gjelder jernbane. Det er vanskelig å tenke seg at jernbanen kan konkurrere uten store investeringer på infrastrukturensiden. Hvis man satser både på vei, og jernbane, på samme strekninger er Forbrukerrådet redd for at jernbanesatsingen vil være nyttesløs. Vi savner en nærmere vurdering av dette i planen, og

ønsker at man prioriterer jernbane fremfor vei der dette er hensiktsmessig. I planen er det lagt opp til både og.

Punktvis kommentering

Vi ønsker også å kommentere meldingen punktvis der vi mener det er nødvendig. Kommentarene tar utgangspunkt i våre generelle ønsker for transportplanen.

4.2 Transportnettets struktur – endrete transportmønstre gir andre transportbehov

Forbrukerrådet ønsker at man i innledningen tar med hensynet til de forbrukerne som ikke kan bruke bil. Innenfor handel ser vi at samfunnet blir mer og mer bilbasert, og problemet med forvitring av tradisjonelle handelssentra er nær knyttet til nye transportårer og kulturer. Dette bør tas med i innledningen for å legge føringer for god arealplanlegging.

4.5.4 Autopass

Forbrukerrådet mener at det bør innarbeides klare retningslinjer for informasjon og klageordninger for å sikre forbrukernes stilling i forbindelse med Autopass-systemet.

Personvernet må også sikres i denne sammenheng. Et system som brukes i hele EU/EØS-området åpner for en informasjonsmengde om enkeltpersoner som ikke bør kunne misbrukes.

Som tidligere nevnt er det sivile rettsvesenet eneste klagemulighet i tvister om innkreving av bompengavgifter. Selskapene tar dem opp til behandling. Forbrukeren føler seg likevel lett maktesløs av at saken blir avgjort av den man har en tvist i mot, og med tanke på tvistebeløpene som er små er en sivilrettlig behandling intet alternativ.

Vi mener at eventuelle tvister vedrørende Autopass og en forbruker bør løses i en klagenemnd slik vi har skissert tidligere. Siden dette er en europeisk ordning bør man kanskje se på mulighetene for en felles europeisk klagebehandling.

5.1 Konkurrans og myndighetsansvar

Det er viktig med brukerinnflytelse i forbindelse med konkurranseutsetting. Forbrukerrådet foreslår at man i kontraktene med de private aktørene sikrer forbrukernes rettigheter best mulig.

Det bør lages en nasjonal standard for hva man kan kreve av transportselskapene, og man bør ha en felles nasjonal klageordning for persontransport.

Ved anbud er det viktig at man som et minimum opprettholder dagens standard det gjelder linjer, service, hyppighet og antall stopp.

Videre mener vi at det klart er fellesskapets ansvar å sikre at ulønnsomme, men viktige, tilbud som nattogene blir opprettholdt. Det samme gjelder annen transport hvor det ikke finnes andre fullgode kollektive transporteringsmetoder.

5.4.2 Avgiftspolitik og brukerfinansiering i transportsektoren.

Vi viser til forslaget om veipricing. I utgangspunktet er Forbrukerrådet skeptisk til avgifter som ikke er direkte knyttet til bruken. På den annen side står man overfor miljøutfordringer som kan kreve slike løsninger for å få ned personbiltrafikken i storbyene.

I denne sammenheng er det viktig å gå gjennom prinsippene for bompengefinansieringen slik regjeringen foreslår dette i meldingen. (pkt 5.4.6). Samtidig viser vi til vårt forslag i

forbindelse med punktet om Autopass at myndighetene ser på muligheten for en nasjonal klagenemnd for å sikre brukernes interesser når det oppstår tvister.

6. Sikker og miljøvennlig transport med god tilgjengelighet

Forbrukerrådet er svært positive til at regjeringen setter ytterligere fokus på sikkerhet og at man ser viktigheten ved å bruke virkemidler for å sikre tilgjengeligheten for alle brukere. Forbrukerrådet er svært positive til en økt satsing på, og bedre tilrettelegging for gode kollektivtilbud og muligheter for gang/ sykkeltrafikk. Både miljøaspektet og sikkerhetsaspektet tilsier en økt satsing på dette området.

I forhold til kollektivsatsingen bør det planlegges helhetlig og vurderes bruk av ulike virkemidler samtidig.

I tillegg til en generell oppgradering av kollektivtransporten bør man vurdere faktorer og virkemidler som:

- parkeringsrestriksjoner / restriksjoner på bilbruk (i bysentra)
- enkle knutepunkter, kombinerte tiltak (sykkel/kollektivt, bil/kollektivt)
- mindre parallellkjøring (buss/tog/trikk)
- fremkommelighetstiltak (buss/trikk)
- rimeligere takster og et godt rutetilbud.

I forhold til sykkeltrafikk er det viktig at samfunnet ikke arbeider for økt bruk av sykkel uten at sikkerheten er ivaretatt gjennom god tilrettelegging.

Forbrukerrådet vil også fremheve viktigheten av at kollektivtilbudene kommer på plass i de områder der arealplanleggingen allerede er gjennomført, og det er lagt til rette for miljøvennlig transport i henhold til miljøverndepartementets anbefalinger.

Når det gjelder sikkerhet ser vi at NTP 2006 - 2015 i hovedsak fokuserer på ulike former for sikring av ulykkesutsatte veistrekninger og satsing på økte kontroller, strengere krav osv., med sikte på å i større grad å få bilistene til å etterleve trafikkreglene. I denne sammenheng vil vi påpeke at økt kollektivsatsing også er et viktig tiltak for økt trafiksikkerhet i og med de strenge myndighetskrav som stilles her. Vi ønsker ikke en utvikling der sikkerhetsarbeidet i forhold til vei (i form av utbygging) fører til en utilsiktet økning i biltrafikken.

Når det gjelder de økonomiske rammene som legges er det viktig at finansieringsordningene er stabile og langsiktige, slik at satsingen på kollektivtrafikken kan planlegges på best mulig måte.

9.3 Effektiv og miljøvennlig transport i byene.

Vi støtter forslaget om en mer samordnet arealplanlegging i områdene rundt de store byene. I likhet med vår kommentar til punkt 4.2 mener vi at den geografiske avgrensingen bør utvides siden problemstillingene som kommer frem her også finnes i mindre utbygde strøk.

Avsluttende kommentar

Til slutt vil Forbrukerrådet på nytt si seg enig i de overordnede målene, og visjonene, som regjeringen legger til grunn i Nasjonal Transportplan 2006 – 2015.

Vi er særlig glad for at Planen har tatt opp at man ønsker å prioritere kollektivtrafikken i de store byene som særlig viktig for å nå målsettingen om en bærekraftig samferdselspolitikk.

På den annen side så savner vi konkrete mål og forslag til å sikre forbrukerrettigheter i planen. Den er også etter vår mening noe svak på miljøsidan. Vi savner en større grad av prioritering i forhold til kollektivtrafikk som løsning på de store byenes trafikkproblemer. Dessuten mener vi at definisjonen av storbyområder er for snever, også andre tettbygde strøk bør være satsningsområder for kollektivtrafikk.

Vennlig hilsen
f. FORBRUKERRÅDET

Erik Lund-Isaksen

Terje Sørensen