



Sør-Trøndelag fylkeskommune
Enhet for regional utvikling

www.stfk.no

Arbeids- og sosialdepartementet	
Saksnr.: 200400421 05/03121	Dok.nr.: 48 +28
Arkivkode: 41B.42	Dato: 18.11.05
Avd.: BRA/SFF	Saksbeh.:

DET KONGELIGE ARBEIDS OG
SOSIALDEPARTEMENT
Pb 8019 DEP

Vår saksbehandler: Johan Peter Hesselberg, tlf. 73866000
E-post: johan.hesselberg@stfk.no
Postmottak: postmottak@stfk.no

0030 OSLO

Deres ref.:
Vår ref.: 200511863-1 8325
Oppgis ved alle henvendelser
Vår dato: 16.11.2005

Høringsuttalelse om Tilrettelagt Transport

Fylkesrådet for Funksjonshemmede i Sør-Trøndelag's vurdering.

Det er en fordel at fylkeskommunen administrere TT-transportordningen ved overgang til et eventuelt riksregulativ ut fra følgende synspunkter:

- Et riksregulativ vil gi større bevilgninger til TT-transport.
- Fylkesvis fordeling vil gi brukere av ordningen i alle kommuner likt antall reiser ut fra brukergruppe.
- Mulighet for lokale tilpasninger innenfor et større geografisk område.
- En form for riksregulativ og statlig tilskudd til TT-ordningen vil sikre en stor grad av likhet fylkene imellom ut fra likebehandlingsprinsippet. Selv om det i dag er få reiser pr. halvår for den største brukergruppen vil det ved større bevilgninger bli flere reiser (Oslo modellen).
- Det vil gi fylkeskommunen en mulighet til å se ordinær kollektivtransport i sammenheng med TT-transport.
- Det er nødvendig å arbeide på to plan; utbygging av et universelt tilrettelagt transporttilbud og forbedring av ulike offentlige ordninger og stønader.
- Universell utforming av infrastruktur og ordinær kollektivtransport er viktig for at flest mulig skal kunne bruke denne lengst mulig. Med tanke på befolkningens sammensetning vil det bli viktigere for hvert år som går.
- Hvis det må foretas endringer i Lov om folketrygd og tilhørende forskrifter i forhold til bilstønadsordningen, må dette gjøres med varsomhet slik at en ikke ekskluderer enkeltbrukere / brukergrupper.
- Det ene må ikke ekskludere det andre, og det er viktig å se de ulike ordningene for tilrettelagt transport i sammenheng.
- En statlig modell vil bli meget rigid og gi få muligheter for å se TT-transport og ordinær kollektivtransport i sammenheng.
- Større regioner, større muligheter og bedre sammenheng ved fylkesvis fordeling enn en landsdekkende statlig fordeling.

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 25

Postadresse:
Postuttak
7004 Trondheim

Telefon: +47 73 86 60 00
Telefaks: +47 73 86 60 45

Bank: 4200.02.75500
Org.nr: 938 634 556

KREATIVE TRØNDELAG

En undersøkelse av hvordan ledsagerbevisordningen fungerer avdekket større kommunale variasjoner i praksis med et likt regelverk. Det vil være bedre med blandingsmodellen, og dagens praksis fremfor en ren kommunal ordning, ut fra likebehandlingsprinsippet. .

Rådets arbeid bygger på prinsippet om at alle samfunnsborgere er likeverdige og har lik rett til deltakelse på alle samfunnsområder, og at dette må gjenspeiles i samfunnets sosiale og fysiske oppbygging. Arbeidet for å redusere funksjonshemmende forhold i omgivelsene står sentralt.

God tilgjengelighet er en forutsetning for like muligheter for alle. Tilgjengelighet for funksjonshemmede må gjelde alle områder av samfunnet, herunder transportsektoren. Fysisk tilgjengelighet legger ofte grunnlaget for sosial tilgjengelighet, deltakelse og like muligheter. Universell utforming av bygninger, utemiljø, transportmidler, hjelpemidler og forbruksvarer vil gi langt flere mennesker mulighet til å leve et selvstendig liv.

NOU 2001: 22 Fra bruker til borger dokumenterer en rekke mangler ved det kollektive transporttilbudet i Norge når det gjelder tilgjengelighet for funksjonshemmede. Rådets syn er at det også vil være behov for ulike spesialordninger for å dekke funksjonshemmedes transportbehov i framtiden. Det er også slik at noen funksjonshemmede uansett tilgjengelighetsnivå vil ha behov for spesialtransport. Rådet mener på denne bakgrunn at det parallelt er nødvendig å arbeide på to plan; utbygging av et universelt tilrettelagt transporttilbud og forbedring av ulike offentlige ordninger og stønader. Den ene ordningen må ikke ekskludere den andre, og det er viktig å se de ulike ordningene i sammenheng.

Tilrettelagt transport og bilstønadsordningen

NOU 2001: 22 viser til undersøkelser som viser til dels store kommunale og fylkeskommunale variasjoner når det gjelder ordningen med tilrettelagt transport (TT-ordningen). Dette gjelder i forhold til antall innvilgede turer, godkjenningskriterier, geografisk bruksområde, egenandeler, bestillingsrutiner, brukergruppens aldersmessige sammensetning Det betyr at kvaliteten på funksjonshemmedes transporttilbud er avhengig av hvor i landet en er bosatt. Tilbudet til brukerne varierer og funksjonshemmede vil derfor kunne få sin mulighet til samfunnsmessig deltakelse redusert ut fra hvor i landet de bor.

I tillegg er bestillingsordningen for tilrettelagt transport komplisert og lite samordnet. Dersom du som reisende har behov for tilrettelagt transport til jobb, behandling og fritidsreise, må du slik ordningen fungerer i dag, kontakte tre ulike instanser: fylkeskommunen / trygdekontoret, helseregionen og TT-kontoret. For mange er dette helt umulig å holde orden på.

Folketrygden yter stønad til bil til varig funksjonshemmede. Søkeren må ha et transportbehov som ikke kan dekkes uten ved bruk av egen bil. Funksjonshemmedes organisasjoner har påpekt en del svakheter ved ordningen, bl.a.:

- For strenge kriterier for tildeling av lån til bil
- En tilskuddsramme på kr 130.300 pr. 01.01.04 vil for en del brukere ikke være tilstrekkelig
- Muligheten til å få bil begrenses av at det tas hensyn til ektefelles inntekt
- Utstyr som tidligere ble definert som spesialutstyr og finansiert av trygden, må i dag betales av brukeren fordi det nå betraktes som standardutstyr

- Økning i gjenanskaffelsestiden for bil med det resultat at kostnadene til reparasjoner øker. Flere vil kunne få problemer med å dekke utgiftene og grunnstønadene vil ikke være tilstrekkelig
- Enkelte vil kunne ha behov for gruppe 2 bil, men fyller ikke kriteriene

Konsekvensen av manglene ved dagens bilstøndsordning kan bli færre brukere, at brukerne får dårligere økonomi eller må redusere bilbruken.

De offentlige ordningene har en rekke mangler som gjør at mange funksjonshemmede ikke får dekket sitt transportbehov og gis dermed ikke de samme muligheter til deltakelse i samfunnet som befolkningen for øvrig. Transport er grunnleggende i forhold til deltakelse på en rekke samfunnsområder, og en reduksjon eller bortfall i transporttilbudet vil kunne ha store konsekvenser for den enkelte.

Rådets forslag

Regel nr. 5 i FN's standardregler for like muligheter for mennesker med funksjonshemming anbefaler medlemslandene å utvikle standarder og retningslinjer samt å vurdere innføringen av lover for å sikre tilgjengeligheten til ulike samfunnsområder, som for eksempel kollektiv transport og andre transportmidler. Forskjellene i transporttilbud mellom ulike fylker og i forhold til befolkningen for øvrig er såpass store at funksjonshemmede gjennom lovverket må sikres rett til et likeverdig tilrettelagt transporttilbud i alle deler av landet. Det må utarbeides en nasjonal transporttjeneste som gir brukerne et likeverdig tilbud uavhengig av hvor i landet man bor. Tilbudet skal være likeverdig både med hensyn til kvalitet og kvantitet. Det er den enkeltes transportbehov på bakgrunn av funksjonsnedsettelsen som må være styrende for utformingen av tilbudet.

I retningslinjene for ordningen må kvaliteten i tjenesten defineres nærmere:

- Uavhengig av hvor i landet en bor og hvor godt utbygd det øvrige transporttilbudet er, må det være et tilbud for de som ikke har andre reisealternativ enn tilrettelagt transport. Tildelte TT-reiser må kunne tas ut i hele landet. Det må kunne tas i bruk standardiserte elektroniske betalingsordninger som kan benyttes i hele landet
- Funksjonshemmede borgere, uansett alder og sosial status, må ha valgmuligheter i transportsammenheng på lik linje med andre. Personer med egen bil eller som i blant kan bruke offentlig transport, må også komme inn under ordningen. Veiforholdene kan være dårlig eller dagsformen kan være redusert og det må derfor være mulighet til å kunne benytte seg av TT-transport for alle som fyller kriteriene uavhengig om de har egen bil.
- Det må være tilstrekkelig antall reiser etter behov
- Det tilrettelagte transporttilbudet må være differensiert ut i fra årstider, aktivitetsnivå og personens mulighet til å benytte andre transportter (for eksempel egen bil, offentlig kommunikasjon osv.). Alle har ikke behov for like mange reiser i løpet av ett år, men det må eksistere et visst minimum i bunn.

- Universell utforming av tilbudet til alle reisende vil redusere behovet for TT-transport, samtidig som en gjør reisene mer tilgjengelig for alle reisende med også de som i dag har mindre eller middels problemer med å bruke ordinær transport.

De fleste reiser brukes i dag til fritidsformål. Færre reiser brukes i forbindelse med arbeid. Når det gjelder utdanning, har funksjonshemmede elever i grunnskole og videregående opplæring rett til transport, mens man i dag ikke har rett til transport i forhold til høyere utdanning. Det må være rett til reise uavhengig av om formålet er kultur, arbeid, utdanning, fritidsaktiviteter mm. og antall reiser må stå i forhold til det behov man har. Som tidligere påpekt er det den enkeltes transportbehov som må være styrende for utformingen av tilbudet. Departementet må se nærmere på hvordan man kan samordne ulike transporttilbud uten at det går ut over kvalitet og rettigheter i de ulike ordninger som eksisterer

Det bør utarbeides nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT- transporten og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT -transport i tråd med disse nasjonale retningslinjene. Rådet foreslår at funksjonshemmede får et tilrettelagt transporttilbud når behovet er til stede.

Forholdet mellom TT og grunnstønad

Rådet mener at det ikke bør foretas en samordning av ulike ordninger for eksempel TT-transport og grunnstønad. Rådet begge ytelsene er i de fleste tilfelle nødvendige for at stønadmottakerne skal få tilnærmet de samme muligheter som den øvrige befolkningen.

Finansiering

Finansieringen av ordningen må sikres gjennom et øremerket statlig tilskudd. En må gjennom regelverket sikre seg at egenandelene ut fra like kriterier blir lagt på et likt nivå på landsbasis.

Valg av modell

En diskutert i høringsbrevet om hvilken modell som er den beste av de foreslåtte. En ordning der en ikke har begrensninger på antall turer er best. Denne har tidligere vært prøvd i Oslo, men de økonomiske konsekvensene av denne ordningen, førte til at en innførte begrensninger på antall turer. En innførte samtidig mulighet for TT-reiser til arbeids og studiested i tillegg til fritidsreiser.

En har i brevet skissert flere modeller å velge mellom. Status-quo med en kostnadsramme på 325 millioner og store forskjeller landsdelene imellom, forskjellige mellomløsninger og dagens Oslo modell med en kostnadsramme på 1,4 milliarder for å få til en lik behandling av hele landet. Ved en overgang til riksregulerende tiltak for TT-transport er det en forutsetning at det blir bevilget mer penger til ordningen og at merutgifter kompenseres fullt ut.

Rådet gir en enstemmig innstilling til at dagens Oslo modell blir landsdekkende.

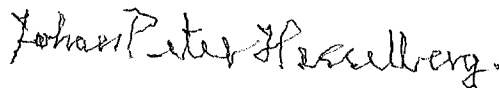
Administrasjon av TT-ordningen

Det ble i høringsbrevet også diskutert hvem som skal administrere ordningen: staten, fylkeskommunen eller en blandingsmodell.

En statlig modell vil gi alle et likt tilbud, men vil bli meget rigid, og gi få muligheter for å se TT-transport og ordinær kollektivtransport i sammenheng.

Rådet mener at fylkeskommunen er best egnet ut fra hensynet til lokal nærhet og en viss mulighet for lokal tilpassing av tilbudet samtidig som det sikrer likebehandling i et geografisk større område.

Med hilsen



Johan Peter Hesselberg
Prosjektmedarbeider