

**Arbeids- og Sosialdepartementet  
og Samferdselsdepartementet**

**Uttalelse skrevet av Cand.jur. Mosken Bergh                      26. oktober 2005  
Høringsuttalelse til "Rapport om transport for funksjonshemmede"**

Jeg viser til høringsnotat og rapport av 1. juni 2005 om Transport for funksjonshemmede fra Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet. Denne høringsuttalelsen er utformet som et tillegg til uttalelse fra Ryggforeningen i Norge.

**Generelt**

Jeg vil i det vesentligste kommentere forhold som berører gruppen funksjonshemmede som har sitteproblemer/sittehemming. Deres forflytningshemming består først og fremst av at de ikke kan sitte mer enn kort tid eller ikke kan sitte i det hele tatt. Jeg har de siste 5 årene drevet en selvhjelpsgruppe på Internet hvor de fleste av brukerne har kroniske smerter. Mange har ryggproblemer og derav sittehemming. Smertene forårsaker sittehemming ved at smertene blir så intense at sitting enten må begrenses eller fullstendig unngås. Enkelte har problemer med både tradisjonell forflytning og sitting, slik at de er avhengig av traller til forflytning i stedet for rullestol.

Gruppen sittehemmede er nevnt i rapporten under gruppe 1 A, "Sterkt forflytningshemmede": Jeg siterer fra rapporten:

"Personer med en så alvorlig funksjonshemming at de kan ansees som mer eller mindre utestengt fra reiser på egen hånd med kollektive transportmidler. Deres reiser må foretas med tilrettelagt transport (TT). Til denne gruppen hører mange rullestolbrukere, mange helt blinde eller døvblinde, visse utviklingshemmede samt personer med alvorlige allergier. I denne gruppen inngår også personer som må transporteres liggende."

Det er bred enighet om at Norge skal ha et transport system for alle. Stortinget har fastslått at det skal være et femte hovedmål i transportpolitikken at transport systemet vårt skal være tilgjengelig for alle, og at vi skal ha et transporttilbud som gjør det mulig for alle å leve et aktivt liv.

Jeg savner imidlertid forslag til konkrete, praktiske løsninger for personer med sittehemming. Spesielt siden sittehemmede har særskilte behov ved transport som er forskjellig fra de behov tradisjonelle bevegelseshemmede har. Sittehemmede nevnes ikke når det diskuteres løsninger i rapporten. Dette kan skyldes manglende kunnskap om denne gruppens særbehov, eller at gruppen er mer eller mindre oversett som så mange ganger tidligere. Som eksempel på at sittehemmede ser ut til å være oversett, er redegjørelsen i rapporten for hvilke brukere som godkjennes for TT ordningen:

”Tildelt reisebeløp til godkjente TT-brukere differensieres normalt ut fra brukerstatus (medisinsk diagnose) og avstand mellom brukerens bosted og nærmeste service-/kommunesenter. Prioriterte grupper er vanligvis blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede.”

Generelt kan man vel si at det pr i dag ikke finnes transportordninger for sittehemmede. Visse unntak gjelder likevel for de som ikke må ligge flatt og derfor kan ligge i et forsete i en drosje (ikke Maxi Taxi eller minibuss). Disse vil kunne få støtte gjennom TT ordningen og en ordning for arbeids- og utdanningsreiser.

### **Selektive løsninger – TT ordningen**

I rapporten fastslås at de personer som har de alvorligste funksjonsnedsettelse vil det økonomisk være mest lønnsomt å løse deres mobilitetsproblemer ved hjelp av *selektive* løsninger, for eksempel TT og tilrettelagt kjøretøy (“trygdebil”).

Spørsmålet er hvordan dette skal kunne oppnås i praksis for sittehemmede. TT ordningen har et tilbud for forflytningshemmede med rullestol, men de har ikke benker for sittehemmede. Personlig har jeg forsøkt å reise med noen av disse drosjene ved å ligge usikret på gulvet eller i bagasjerommet. Det var veldig ukomfortabelt og uttrygt.

Sittehemmede har et tilleggs problem vedrørende bruk av TT ordningen eller drosjer for øvrig. Selv om en del med sitteproblemer kan ligge i biler med nedfellbart forsete, kan det være utelukket fordi det for mange er umulig å sitte eller stå og vente i lenger tid på drosjen. En dame jeg snakket med hadde forklart dette til de som administrerte TT ordningen, men fikk til svar at det var ikke deres problem at forværelser hos leger og andre ikke har benker å ligge på. Med slike holdninger blir det veldig vanskelig å bruke TT ordningen når man har en så særegen funksjonshemming som sittehemming.

Det er behov for å tenke nytt og annerledes når det gjelder sittehemmede og transport. Denne gruppen brukere kan ikke uten videre vente på drosje og kan derfor som regel heller ikke ta del i samordnet transport med andre brukere.

Selv har jeg opplevd at man sender en bil for rullestol brukere hvor det er umulig å slå ned forsete (minibuss/Maxi Taxi). Dette til tross for at jeg uttrykkelig hadde bedt om dette ved bestillingen.

Det må stilles krav til at det finnes et forholdsmessig antall spesial biler i hver kommune som har tilpasset sikre og komfortable liggemuligheter for personer som må ligge flatt. En slik liggemulighet vil rent praktisk kunne være en polstret benk med for eksempel tempur madrass og sikkerhetsseler. Et bidrag til å fremme slik transport kan være at Stortinget gir avgiftslettelse på spesial- utstyr og biler i de årlige avgiftsvedtak. I tillegg må disse bilene være i stand til å frakte en sammenleggbare liggetralle som vanligvis tar vesentlig større plass enn en rullestol.

Dersom bevegelseshemmede skal ha reell reisefrihet, bør deler av TT transporten være organisert som en individuelt basert transportordning, der brukerne bestiller turer som ordinære drosjebrukere. Hvis brukeren må bestille alle reiser i lang tid på forhånd, har man ikke den samme frihet til å reise når man vil. Det er imidlertid forståelig at en spesialbil i blant må bestilles på forhånd, men det må ikke nødvendigvis være en regel dersom en spesialbil er ledig. Det er behov for smidige regler og en smidig praktisering! Det sentrale må være at bevegelseshemmede får leve et så normalt liv som mulig med lik rett til transport som funksjonsfriske. Mange funksjonshemmede blir slitne og har behov for å komme hjem når de vil. Krav om bruk av oppsamlingsdrosjer og forhåndsbestilte turer begrenser reisefriheten vesentlig.

Trygdebilordningen hører inn under de selektive tiltak på linje med TT tjenesten. Trygdebil kan være en god ordning for sittehemmede som har en funksjonsfrisk ledsager. Det må kunne gis tilskudd til spesialtilpasset kjøretøy og spesialutstyr som gjør det mulig å ligge i bilen, samt frakte en liggetralle. Bilen må være relativt høy siden mange sittehemmede har problemer med å bøye seg. Jeg vet ikke om det finnes praktiske erfaringer med dette i dag. Det ligger i sakens natur at dette stort sett må være en påsitter bil.

### **Spørsmålet om lovfestet rett til TT transport og annen transport**

Ifølge rapporten er TT-ordningen den viktigste transportordningen for funksjonshemmede. Etter min mening er det imidlertid helt uakseptabelt slik TT tjenesten er styrt i dag uten lovpålegg, minimumsstandard eller øremerkede midler. Målet om lik rett til transport for bevegelseshemmede vil ikke nås uten lovfestet rett til bl.a. TT transport. En rettighetsfesting ved lov er nødvendig for å hindre at transport ikke avvises av budsjettmessige grunner i det enkelte fylket.

I overensstemmelse med Stortingets intensjoner, må det utarbeides nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, samt en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene. Rett til transport bør være lik uavhengig av hvor man bor i landet, med unntak for utvidet rett til transport i de deler av landet som har større avstander.

Det bør utarbeides regler som sikrer en mest mulig lik *transportstandard* for personer med forflytningshemninger. I dag er det fylker som ikke gir TT transport til personer over en viss alder. Det bør ikke være noen aldersgrense for hvem som skal ha rett til transport med TT tjenesten. Brukergodkjenning eller antall turer skal ikke behøvsprøves i forhold til inntekt eller formue, eller om ektefelle/samboer disponerer bil. Kollektivreisende har ikke slike begrensninger. Funksjonshemmede har rett til et aktivt og selvstendig liv på lik linje med funksjonsfriske.

### **Etablering av "godkjenningsorgan"**

Rapporten nevner at det bør etableres et godkjenningsorgan for å behandle innkomne søknader om TT transport slik Akershus fylkeskommune har gjort. Det foreslås at en slik nemnd bør ha 4 leger. Etter min mening bør organet bestå av 2 jurister, 1 funksjonshemmet og 1 lege. Alle som søker om å inkluderes i en slik ordning vil allerede ha en lege erklæring og har først og fremst behov for at søknaden behandles i henhold til de regler som er gitt på området.

### **Fly transport og sittehemmede**

Ifølge mandatet skulle gruppen behandle de ulike transportordningene og bl.a. vurdere "Behovet for bedre og mer likeverdige transporttjenester for funksjonshemmede". Jeg ser at arbeidsgruppen ikke har ansett tilgjengelighet til flytransport som omfattet av mandatet, uten at dette er kommet til uttrykk i rapporten. Siden tilgjengelighet til flytransport er et meget stort problem for sittehemmede, vil jeg likevel ta meg den frihet og påpeke denne problemstillingen.

Det mest betenkelige for sittehemmede og flytransport er at tilgjengeligheten for denne gruppen er blitt sterkt redusert i den senere tid. Flyselskapene påberoper seg regler etter Joint Aviation Requirements, som ifølge dem gjør at de ikke kan utføre båretransport. Det påpekes også at passasjerer må sitte oppreist under avgang og landing, samt eventuell turbulens. Dette har jeg fått bekreftet av både SAS Braathens og British Airways. Ifølge British Airways må man påregne og sitte oppreist minst 40 minutter under avgang. Dette inkluderer både ombordstigning, taxing og selve take off. Verken SAS Braathens eller British Airways påtar seg båretransport lenger. Flyselskapet Norwegian påtar seg heller ikke båretransport. Deres begrunnelse var bl.a. at de ikke har liggeseter og at de ved evakuering er forpliktet til å få alle passasjerer ut innen 90 sekunder. Personer som har sitteproblemer må reise med ambulansefly ifølge Norwegian.

Reiser med ambulansefly er imidlertid forbehold syketransport når reise med fly er påkrevet pga medisinsk behandling.

Flyselskapene synes mindre fleksible enn tidligere. Da jeg spurte SAS Braathens når reglene ble endret, fikk jeg til svar at de ikke er endret.

Tilgjengeligheten for sittehemmede til flytransport i Norge er blitt nærmest avskåret de siste årene. Dette til tross for at internasjonal lovgivning går i motsatt retning.

Det eksisterer i dag ingen lik rett til transport i luftrommet for funksjonshemmede.

### **Arbeids- og utdanningsreiser**

I rapporten redegjøres for en forsøksordning for tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser for funksjonshemmede. Bakgrunnen for forsøket var det økende antall trygdede og ønske om at funksjonshemmede ikke må takke nei til arbeid eller utdanning pga manglende transportmuligheter. Det fastslås at det er behov for en ordning med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Gruppen mener likevel at den

modellen som er prøvet ut i forsøksperioden ikke bør gjøres permanent, men at støtte skal tilpasses eksisterende ordninger (TT eller grunnstønad).

Støtte til arbeids- og utdanningsreiser kan også være aktuelt for sittehemmede. Det er enklere å innrette et kontor med muligheter til å legge seg ned enn å ligge under transport. En slik ordning kan bidra til at flere blir i arbeid/går tilbake til arbeid, i stedet for å bli uføretrygdet. Igjen må det minnes om at sittehemmede kan ha behov for særskilte tiltak/innretninger i kjøretøyet.

### **Harmonisering med internasjonal utvikling og politikk**

I Rapporten uttales at det er viktig å harmonisere nasjonal politikk med den pågående internasjonale utviklingen, spesielt innen EU. I den forbindelse vil jeg påpeke nyere lovgivning i USA hvor man har innført full beskyttelse mot diskriminering av funksjonshemmede som reiser med fly. Det er grunn til å tro at EU vil innføre tilsvarende regler. Uansett vil de nye reglene i USA gjelde flytransport som flyr ut og inn av USA.

Etter The Air Carrier Access Act av 17. mars 2005 er det ikke tillatt å diskriminere reisende med fly ut fra handicap og man plikter å legge forholdene til rette..

“The Air Carrier Access Act prohibits discrimination on the basis of handicap in air travel and requires air carriers to accommodate the needs of passengers with disabilities.”

Videre heter det:

“Carriers may not refuse transportation to people on the basis of handicap. Airlines may exclude anyone from a flight if carrying the person would be inimical to the safety of the flight. If a carrier excludes a handicapped person on safety grounds, the carrier must provide a written explanation of the decision.

Airlines may not require advance notice that a handicapped person is traveling. Carriers may require up to 48 hours' advance notice for certain accommodations that require preparation time (e.g., respirator hook-up, transportation of an electric wheelchair on an aircraft with less than 60 seats).

Carriers may not limit the number of handicapped persons on a flight.

Carriers may not require a handicapped person to travel with an attendant, except in certain limited circumstances specified in the rule. If a handicapped person and the carrier disagree about the need for an attendant, the airline can require the attendant, but cannot charge for the transportation of the attendant.”

Da EU kommisjonen utarbeidet forslag til regler om rettigheter for passasjerer med redusert mobilitet på flyreiser, ble det uttalt at Fellesskapets passasjerer bør ha samme krav på beskyttelse som den som finnes i USA. Det ble videre uttalt:

”Hvad angår luftfartsselskabernes restriktioner om transport af handicappede af sikkerhedsgrunde, må det være Fællesskabets mål at fjerne usikkerhed og sikre ensartethed. Europæiske sikkerhedslovgivere bør arbejde på definitionen af objektive kriterier, som kan danne grundlaget for eventuelle krav. Når Kommissionen udarbejder forslag, tager den hensyn til den omfattende lovgivning, der allerede er i kraft i USA og Canada.”

### **Hovedmodeller for organisatorisk forankring**

Valg av fylkesmodellen synes utelukket på bakgrunn av mitt syn om lovfesting av lik rett til transport for bevegelseshemmede. Det er åpenbart at lik rett til transport ikke kan oppfylles dersom budsjettmessige begrensninger skal avgjøre. Om det bør velges en statlig- eller blandingsmodell, finner jeg det ikke nødvendig til å ta stilling til her, så sant lik rett til transport lovfestes.

### **Ny arbeids- og velferdsforvaltning**

Jeg stiller meg positiv til en ny felles førstelinjetjeneste med ett arbeids- og velferdskontor i alle landets kommuner. Mange brukere av nettforumet mitt opplever det som en ekstra belastning og måtte forholde seg til vekselvis trygdekontoret og Aetat. De kan iblant oppleve å bli en kasteball mellom etatene. De erfarer også forskjellsbehandling mellom kommunene.

Det ville også være en fordel om TT-tjenesten kunne samlokaliseres med øvrige tjenester i de nye arbeids- og velferdskontorene.

I rapporten nevnes det som en målsetting at brukerne skal få likeverdig service og et likeverdig tilbud, uavhengig av bosted. Det sies imidlertid ingenting om hvordan denne målsettingen skal sikres.

Det uttales videre at ”brukerne skal møte et kontor som inviterer til brukermedvirkning og egenaktivitet”. Dette er et praktisk problem for mange med sittehemming. Ryggvennlige stoler eller muligheter for å legge seg ned er stort sett fraværende på offentlige kontorer. Når trygdekontoret og Aetat innkaller til møter og kurs er det vanskelig for sittehemmede å delta. Offentlige kontorer er ikke tilgjengelige for brukere med sitteproblemer. Manglende transporttilbud for sittehemmede er også med på å begrense denne gruppens muligheter for aktiv deltakelse. Jeg forventer at dette tas i betraktning ved utformingen av en ny arbeids- og velferdsforvaltning.

Generelt er det viktig at sittehemmede blir nevnt uttrykkelig når endringer og tiltak vurderes. Det må klart fremgå hvilke løsninger man tiltenker denne gruppen funksjonshemmede. Dette er en gruppe som sjelden kommer til orde, som ofte blir oversett og som regel lever isolert i sine hjem.

Med vennlig hilsen

Mosken Bergh