



Innst. S. nr. 297

(2007–2008)

Innstilling til Stortinget fra arbeids- og sosialkomiteen

Dokument nr. 8:85 (2007–2008)

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Kenneth Svendsen og Kari Kjønås Kjos om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene

Til Stortinget

INNLEDNING

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008, utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene."

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

KOMITEENS BEHANDLING

Komiteen ba i brev av 2. april 2008 om departementets vurdering av forslaget. Statsrådets svarbrev av 20. mai 2008 følger vedlagt.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Lise Christoffersen, Eva Kristin Hansen, Per Rune Henriksen og Sverre Myrli, fra Fremskrittspartiet,

Robert Eriksson, Kari Kjønås Kjos og Kenneth Svendsen, fra Høyre, Martin Engeset, fra Sosialistisk Venstreparti, lederen Karin Andersen, fra Kristelig Folkeparti, Åse Gunhild Woie Duesund, fra Senterpartiet, Dagfinn Sundsbø og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Kenneth Svendsen og Kari Kjønås Kjos om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene. Forslagsstillerne foreslår at det i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008 utarbeides nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transport, og at det fremmes en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene. Forslagsstillerne foreslår også at ansvaret for TT-ordningen overføres fra fylkeskommunene til NAV (Arbeids- og velferdsetaten).

Komiteen viser til det fylkeskommunale ansvaret for lokal kollektivtransport, og ansvaret for å tilby ordninger med tilrettelagt transport (TT) for personer som ikke kan bruke det ordinære kollektivtilbudet. Komiteen understreker at TT-tilbudet er avgjørende for at disse personene skal kunne delta i samfunnslivet på linje med andre borgere, og ser det som en svært viktig oppgave å påse at dette tilbudet fungerer så godt som mulig.

Komiteen viser til svarbrev fra samferdselsminister Liv Signe Navarsete av 20. mai 2008. Statsråden understreker i brevet at bindende, nasjonale retningslinjer vil bidra til større likebehandling og være mer forutsigbar for brukerne enn dagens budsjettstyrte ordning i regi av fylkeskommunene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at statsrå-

den samtidig viser til den tverrdepartementale arbeidsgruppen som så på denne problemstillingen i lys av anmodningsvedtaket i Innst. S. nr. 259 (2002–2003), jf. St.prp. nr. 66 (2002–2003) Lokaldemokrati, velferd og økonomi i kommunesektoren 2004, og som fant juridiske, praktiske, likhetsmessige og økonomiske utfordringer knyttet til å utforme bindende nasjonale retningslinjer for TT-ordningen. En nasjonal standard, som ikke innebærer at noen grupper får et dårligere tilbud, vil ha betydelige budsjettmessige konsekvenser. Arbeidsgruppen anslo at dersom en legger til grunn en gjennomsnittlig ytelse tilsvarende Oslo, som antas å ha den best utbygde TT-ordningen, ville det ha medført at de nasjonale utgiftene til TT-transport ville ha økt fra 381 mill. kroner til 1,4 mrd. kroner målt i 2004-kroner. Arbeidsgruppen drøftet ulike modeller for forvaltningen av TT-ordningen, der det blant annet ble vist til at nasjonale retningslinjer i en fylkeskommunal modell vil innebære et brudd med prinsippet om at det generelt er fylkeskommunene som selv bestemmer omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet, mens en statlig modell kunne redusere fylkeskommunenes incentiver til å sikre universell utforming, fordi gevinstene ved redusert TT-transport da ville tilfalle staten.

Flertallet tar arbeidsgruppens vurderinger til etterretning, og viser til at statsråden mener at det er urealistisk å presentere et nytt opplegg for TT-ordningen allerede i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008. Flertallet understreker samtidig at det er viktig at Regjeringen kontinuerlig arbeider med å utvikle transporttilbudet, slik at mobiliteten for dem med særskilt behov styrkes.

Flertallet er positiv til at den tilrettelagte transporten knyttet til arbeids- og utdanningsreiser i statsbudsjettet for 2008 er gjort om til en landsomfattende forsøksordning, og legger i utgangspunktet til grunn at det arbeides for at dette vil bli en permanent ordning. Flertallet har merket seg at Regjeringen har bidratt med midler til utvikling av nye åpne og fleksible kollektivtilbud, herunder ulike ordninger med bestillingstransport, fra dør til dør eller til nærmeste knutepunkt. Flertallet mener Regjeringen må bidra til videreutvikling av denne typen ordninger for på den måten å sikre alle innbyggere en bedre grunnleggende mobilitet gjennom utvikling av tilbud som er tilgjengelig for alle.

Flertallet er positiv til arbeidet med å bedre kollektivtilbudet i distriktene, herunder bevilgningen på 20 mill. kroner i statsbudsjettet for 2008 for å etablere en tilskuddsordning for å prøve ut ulike modeller for å organisere kollektivtransporten i distriktene, samt utforming av veileder om kollektivtransport i distriktene våren 2007. Flertallet viser også til Ot.prp. nr. 44 (2007–2008) om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne

(diskriminerings- og tilgjengelighetsloven), som innebærer tiltak som vil sikre brukernes rettigheter og bedre tilgjengeligheten i den ordinære kollektivtransporten.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, kan på bakgrunn av ovennevnte ikke se at det vil være hensiktsmessig med en større omlegging av organiseringen av TT-ordningen nå, men legger til grunn at Regjeringen vil arbeide offensivt for at det samlede tilbudet til personer med mobilitetsutfordringer bedres.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre kan på bakgrunn av ovennevnte ikke se at det vil være hensiktsmessig med en større omlegging av organiseringen av TT-ordningen nå, men legger til grunn at Regjeringen vil fremme offensive forslag for å bedre TT-ordningen til beste for brukerne i statsbudsjettet for 2009 innenfor rammene av den eksisterende organiseringsmodellen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at selv om Stortinget ba om at utarbeidelse av nasjonale retningslinjer skulle skje i løpet av 2004, har Regjeringen ennå ikke fremlagt slike retningslinjer.

Disse medlemmer har videre merket seg at det i forbindelse med arbeids- og sosialkomiteens budsjettføring høsten 2008 ble informert fra Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) om at de hadde gjennomført møter både med statsråd Bjarne Håkon Hanssen i Arbeids- og inkluderingsdepartementet og statssekretær i Samferdselsdepartementet Steinulf Tungesvik i løpet av 2007, hvor det ble lovet at denne saken skulle kvitteres ut i statsbudsjettet for 2008.

Disse medlemmer har også merket seg at Regjeringen ønsker en forbedring av dagens TT-ordning. Det vises i den forbindelse til Regjeringens politiske plattform, Soria Moria-erklæringen.

Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev av 20. mai 2008, hvor det vises til at Oslo antas å ha den beste TT-ordningen og at dersom man legger dette til grunn, vil forslaget utgjøre en betydelig kostnad. Disse medlemmer er av den oppfatning at en slik påpeking viser de betydelige forskjeller som er fra fylke til fylke og gjør at et politisk ønske om likeverd overhodet ikke er til stede. Videre viser statsråden til at forslaget vil frata fylkeskommunene et incitament til å gjøre den kollektive trafikken tilgjengelig for alle.

Disse medlemmer vil peke på behandlingen av Ot.prp. nr. 44 (2007–2008) om lov om forbud mot

diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven), hvor krav til tilgjengelighet og universell utforming av kollektivtransporten blir lovfestet.

Disse medlemmer mener det vil være hensiktsmessig at TT-ordningen legges til NAV i likhet med arbeids- og utdanningsreiser, samt grunnstønad til transport- og bilstønadsordningen. Med en samlet administrasjon av alle de ulike transportordningene vil man bedre kunne gjøre en samlet vurdering av hver enkelt transportbehov når det gjelder arbeid, utdanning og fritid, samtidig som den betydelige forskjellsbehandling som foregår i dag, kan unngås.

Disse medlemmer konstaterer at Regjeringen er mest opptatt av kostnadene og dermed aksepterer at en forskjellsbehandling foregår.

Disse medlemmer mener det nå er på tide at Regjeringen tar nødvendige grep for å oppnå en bedre og mer rettferdig TT-ordning.

Disse medlemmer mener videre at det må være samfunnets ansvar å hindre diskriminering av en stor gruppe samfunnsborgere, som på grunn av manglende transporttilbud holdes utenfor deltakelse i samfunnet.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2009, utarbeide nasjonale ret-

ningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-ordningen, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-ordning i tråd med de nasjonale retningslinjer".

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2009, utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-ordningen, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-ordning i tråd med de nasjonale retningslinjer.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument nr. 8:85 (2007–2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Kenneth Svendsen og Kari Kjønaas Kjos om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene – vedlegges protokollen.

Oslo, i arbeids- og sosialkomiteen, den 10. juni 2008

Karin Andersen

leder

Åse Gunhild Woie Duesund

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til arbeids- og sosialkomiteen, datert 20. mai 2008

Representantforslag nr. 85 (2007–2008) fra repr. Robert Eriksson, Kenneth Svendsen og Kari Kjønås Kjos om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene

Jeg viser til brev av 2. april 2008 fra Arbeids- og sosialkomiteen til arbeids- og inkluderingsministeren om merknader til representantforslag nr. 85 (2007–2008) om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen. Brevet er videresendt til samferdselsministeren.

I ovennevnte representantforslag foreslås det i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2008:

- Utarbeidet nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transport.
- Fremmet en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.

Jeg forstår det videre slik at forslagsstillerne anbefaler å overføre ansvaret for ordningen med TT-transport fra fylkeskommunene til NAV (Arbeids- og velferdsetaten).

Ovennevnte forslag berøre Samferdselsdepartement som ansvarlig for dagens veiledende retningslinjer for TT-transport, Arbeids- og inkluderingsdepartementet som ansvarlig for Arbeids- og velferdsetaten og Kommunal- og regionaldepartementet som ansvarlig for helheten i kommuneopplegget i statsbudsjettet. Barne- og likestillingsdepartementet har samordningsansvaret for statens politikk overfor de funksjonshemmede. Vurderingene i dette brevet er derfor utarbeidet i samarbeid med disse departementene.

1. Bakgrunn

Som kjent har fylkeskommunene ansvar for lokal kollektivtransport. Som en del av dette ansvaret skal fylkeskommunene tilby ordninger med tilrettelagt transport (TT) for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. Hvordan den enkelte fylkeskommune organiserer transporten, og i hvilket omfang brukerne får reise, varierer mellom fylkene. Mao. varierer omfanget og kvaliteten på TT-transporten mellom fylkeskommunene, på samme måte som den ordinære kollektivtransporten.

I rundskriv N-4/97 fra Samferdselsdepartementet er det utarbeidet veiledende retningslinjer for TT-

ordningen, der kriterier for brukergodkjenning, tilbudets innhold og selve saksbehandlingen er trukket opp. De anbefalinger som gis i de veiledende retningslinjene ligger i hovedsak til grunn for retningslinjene som gjelder for TT-ordningen i fylkeskommunene.

Bindende nasjonale retningslinjer vil bidra til større likebehandling enn dagens veiledende retningslinjer. På den annen side vil slike retningslinjer ha både økonomiske og administrative konsekvenser. I lys av anmodningsvedtaket i forbindelse med behandlingen av Innst. S. nr. 259 (2002–2003), ble derfor spørsmålet om å utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten vurdert av en tverrdepartemental arbeidsgruppe.

Denne arbeidsgruppen vurderte det til å være både juridiske, praktiske og likhetsmessige problemer knyttet til å utforme *bindende* nasjonale retningslinjer for TT-ordningen. Det ble videre pekt på at nasjonale standard (minstestandarder eller absolute standarder), som ikke innebærer at noen får et dårligere tilbud vil ha betydelige budsjettmessige konsekvenser. I rapporten fra den tverrdepartementale arbeidsgruppen er det angitt at dersom en legger til grunn en gjennomsnittlig ytelse tilsvarende i Oslo - som antas å ha den beste TT-ordning, ville det ha medført at de nasjonale utgiftene til TT-transport ville ha økt fra 381 mill. kroner til 1,4 mrd. kroner målt i 2004-kroner. Anslaget er grovt og fra noe tid tilbake. Det indikerer likevel at det må påregnes betydelige merutgifter dersom det skal etableres en nasjonal standard som innebærer at en hever standarden til Oslo-nivå.

Gruppen drøftet for øvrig ulike modeller for forvaltning av TT-ordningen, herunder i statlig modell (som en del av folketrygden) og fylkeskommunal modell (som en del av den ordinære kollektivtrafikken) og en blandingsmodell (både som en del av folketrygden og den ordinære kollektivtrafikken). Herunder ble det bla. påpekt at nasjonale retningslinjer, for en ordning i regi av fylkeskommunene vil innebære et brudd med prinsippet om at det er fylkeskommunene som selv bestemmer omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet, med unntak av skole-skyssordningen og noen felles nasjonale rabattordninger. I forhold til en statlig modell ble det pekt på at den ville kunne redusere incitamentene for fylkeskommunene til å arbeide med universell utforming fordi gevinstene ved redusert bruk av TT-transport da vil tilfalle staten, samt at en slik modell trolig vil gjøre lokale tilpasninger vanskeligere.

2. Vurdering

Det er argumenter både for og i mot innføring av nasjonale retningslinjer for TT-transport.

Det er særlig mht. likebehandling at en rettighetsbasert ordning vil være mer forutsigbar for brukerne enn dagens budsjettstyrte ordning i regi av fylkeskommunene.

På den annen side vil innføring av bindende nasjonale retningslinjer, som ikke innbærer svekkelse av tilbudet for noen grupper, medføre betydelige merkostnader. Dersom man skal begrense de budsjettmessige konsekvensene og sette nasjonale standarder som er lavere enn det som er tilfelle i noen av fylkeskommunene vil en mulig konsekvens være at brukerne i deler av landet vil kunne få et svekket tilbud fordi fylkeskommunen tilpasser seg til en nasjonal standard. I tillegg til de budsjettmessige utfordringene forbundet med en slik omlegging, må det også påregnes betydelige praktiske og administrative konsekvenser uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som skal ha ansvaret for ordningen. Det ville derfor uansett ikke vært mulig å presentere et realistisk opplegg for nasjonale retningslinjer for TT-transport med tilhørende opplegg for finansiering, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2008.

Dette betyr ikke at jeg ikke mener at det er behov for å gjennomføre tiltak for å bedre tilgjengeligheten i transportsektoren. Regjeringen arbeider for å bedre mobiliteten til befolkningen, spesielt gjennom tiltak som generelt bedrer tilgjengeligheten til transportsektoren.

Det er allerede gjort en del på dette området. Jeg vil spesielt vise til at den del av den tilrettelagte transporten som er knyttet til arbeids- og utdanningsreiser i budsjettet for 2008 ble gjort om til en landsomfattende forsøksordning, uavhengig av lokale prioriteringer. Jeg vil også vise til arbeidet med å følge opp

BRA-programmet og Syseutvalgets lovforslag i NOU 2005:8. Mht. sistnevnte vises til at Regjeringen 4. april i år la frem Ot. prp. nr. 44. Dette arbeidet vil over tid bidra til bedre tilgjengelighet for funksjonshemmede i den ordinære kollektivtransporten, og dermed bedre mulighetene for at personer med nedsatt funksjonsevne kan benytte ordinær kollektivtransport.

Til sist vil jeg også vise til arbeidet for å legge til rette for et bedre kollektivtransporttilbud i distriktene. Det vises spesielt til bevilgningen på 20 mill. kroner i budsjettet for 2008, for å etablere en tilskuddsordning for å prøve ut ulike modeller for å organisere kollektivtransporten i distriktene, samt utforming av veileder om kollektivtransport i distriktene våren 2007. Det fokuseres på tiltak for å etablere gode og sammenhengende transportløsninger. Siktemålet med dette arbeidet er å bedre transporttilbudet for de grupper som har liten eller ingen tilgang til bil, herunder eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Bla. er utprøving av ulike ordninger med bestillingstransport, fra dør til dør eller til nærmeste knutepunkt, en viktig del av dette arbeidet. Dette er en transportordning som er spesielt velegnet for personer med forflytningsproblemer, og kan hvis den blir tilstrekkelig utbygd, øke den delen av kollektivtilbudet som er velegnet for personer med forflytningsproblemer, samtidig som det generelle kollektivtilbudet øker. En slik ordning vil være mer kostnadseffektive enn ordinær og individuell TT-transport med drosje, men vil ikke kunne erstatte den fullt ut. Det arbeides videre med sikte på forsterking både av bestillingrute-tilbudet og en utvikling av TT-ordningen for de som ikke kan gjøre seg nytte av et bestillingstilbud. Regjeringen vil komme tilbake til dette i de kommende budsjetter.

