



Innst. 256 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra arbeids- og sosialkomiteen

Dokument 8:30 S (2010–2011)

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Robert Eriksson og Laila Marie Reiertsen om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest 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 22. november 2010 om statsrådets vurdering av forslaget. Statsrådets svarbrev av 6. januar 2011 følger vedlagt.

Som ledd i komiteens behandling av representantforslaget ble det 1. februar 2011 avholdt høring i saken. Følgende deltok på høringen:

- Norges Blindforbund
- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO).

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tove Linnea Brandvik, Thor Erik Forsberg, Steinar Gullvåg, Kari Henriksen og Anette Trettebergstuen, fra Fremskrittspartiet, lederen Robert Eriksson, Vigdis Giltun og Laila Marie Reiertsen, fra Høyre, Hårek Elvenes og Torbjørn Røe Isaksen, fra Sosialistisk Venstreparti, Karin Andersen, fra Senterpartiet, Geir Pollestad, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Robert Eriksson og Laila Marie Reiertsen om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene. Forslagsstillerne foreslår at regjeringen snarest utarbeider nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og foreslår en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.

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.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til statsrådets svarbrev av 6. januar 2011 (vedlagt), der statsråden trekker frem utfordringer knyttet til en ordning med

nasjonale retningslinjer. Statsråden påpeker at nasjonale retningslinjer kan medføre merkostnader, og bryte med den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene og prinsippet om at det er fylkeskommunene som skal bestemme omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet.

Flertallet 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. 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 en betydelig økning i brukere, til ca. 163 000 brukere, og årlige offentlige utgifter på 1,4 mrd. kroner i 2004.

Flertallet viser til høringen 1. februar 2011 der Norges Blindforbund viste til at TT-brukerne stort sett er eldre mennesker som ikke har funksjonshemming. 70 pst. er over 70 år og nærmere 90 pst. er over 60 år og at alle disse ikke har behov for dør til dør-transport. Flertallet mener det ville være nyttig å få prøvd ut en ordning med forbedret TT-transport for mennesker med slike funksjonsnedsettelse som gjør det nødvendig med dør til dør-transport. Dette forutsetter nye retningslinjer for godkjenning av brukere til en slik prøveordning.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet mener det er viktig at folk i alle aldre skal ha lik mulighet til å benytte ordningen, og vil derfor ikke ha en ordning som diskriminerer på bakgrunn av alder. Det er viktig at alle med nedsatt funksjonsevne i størst mulig grad får mulighet til å leve sine liv som funksjonsfriske, og disse medlemmer mener derfor at gode transportordninger er en viktig forutsetning for at alle skal få en likeverdig mulighet til å delta på ulike arenaer.

Komiteen viser til bevilgninger under kap. 1330 post 60 under Samferdselsdepartementets budsjett der det i 2009 ble igangsatt et forsøk med å undersøke om forbedret kollektivtilbud, for eksempel ved hjelp av bestillingstransport og serviceruter, kunne redusere behovet for TT-transport for den store gruppen TT-brukere som ikke har store funksjonsnedsettelse og trenger dør til dør-transport. Samferdselsdepartementet skal evaluere dette forsøket i 2011. Dette forsøket inneholdt ikke et tilsvarende forbedret transporttilbud til TT-brukere med behov for dør til dør-transport og som derfor ikke kunne gjøre seg nytte av forsøket.

Det er derfor behov for å høste erfaringer også med forbedret tilbud til brukere som ikke kan gjøre seg nytte av bestillingsruter. Dette kan gi erfarings-

grunnlag for en forbedret nasjonal ordning med et mer enhetlig nasjonalt regelverk. Den konkrete utformingen av et slikt forsøk må gjøres i samarbeid med brukerorganisasjonene og de instansene som får i oppdrag å gjennomføre forsøk med forbedret dør til dør-transport for brukere med store funksjonsnedsettelse.

Komiteen ber regjeringen arbeide for å igangsette forsøk med dette så raskt som mulig.

Komiteen viser til at det er svært ulikt TT-tilbud mellom fylkene. Hovedårsaken til dette er at ordningen frem til i dag er ment å erstatte manglende mulighet til å bruke kollektivtilbudet og dette tilbudet varierer svært mye landet over. Videre er det ulik praksis når det gjelder godkjenning som bruker og organisering av tilbudet, i tillegg til de politiske prioriteringene av økonomi inn i ordningen som gjøres lokalt.

Komiteen viser til at fylkene ikke er pålagt å rapportere inn nivå og omfang på TT-tjenester. Dette svekker oversikten over de faktiske tilbud all den tid finansieringen i dag ligger i rammetilskuddet. Komiteen anmoder derfor regjeringen om å sørge for at fylkene jevnlig rapporterer om TT-tilbudet.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ser at det kan være knyttet praktiske utfordringer til å utforme en lik transportstandard for en gruppe transportbrukere med svært ulike behov. Disse medlemmer mener allikevel at dette ikke bør stå i veien for en nasjonal TT-ordning som kan bidra til et mer likeverdig tilbud.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ber derfor regjeringen igangsette et forsøksprosjekt med piloter i utvalgte fylker, som kan gi erfaringsgrunnlag for en forbedret nasjonal ordning med et mer enhetlig nasjonalt regelverk. Disse medlemmer anmoder om at det i forbindelse med prosjektet også utredes hvorvidt det er mulig å sette en minstandard på et «Skandinavisk nivå», for ytelse i TT-ordningen, og viser til Sverige, Danmark og Finland, som alle har over 5 000 kroner i ytelse per bruker.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et forsøksprosjekt med piloter i utvalgte fylker, som kan gi erfaringsgrunnlag for en forbedret nasjonal ordning med et mer enhetlig nasjonalt regelverk.»

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet påpeker at det er tverrpolitisk enighet om at funksjonshemmede skal ha de samme

muligheter som funksjonsfriske til å delta i arbeid, utdanning, kulturliv, familieliv og fritidsaktiviteter. Muligheter til transport innenfor et budsjett som tilsvarende det funksjonsfriske må regne med, er vesentlig for å oppfylle de planer, løfter og gode ønsker som personer med nedsatt funksjonsevne har fått gjennom mange år. Disse medlemmer viser til at det er store problemer med dagens ordninger for transporttilbud til personer med forflyttingshemning, at det er store forskjeller fra fylke til fylke, og at det blant annet oppstår vanskeligheter når man flytter på tvers av fylkesgrensene. TT-ordningen er nemlig avhengig av fylkeskommunens økonomi. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartistyrte Oslo har landets beste TT-tilbud, ifølge Handicapnytt.no 5. desember 2008, samt svarbrev fra samferdselsminister Liv Signe Navarsete av 20. mai 2008 på Dokument nr. 8:85 (2007–2008). Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmet felles forslag om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Dette ble fulgt opp med felles forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010). Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet også flere ganger tidligere har tatt opp dette viktige spørsmålet, blant annet i Dokument nr. 8:85 (2007–2008). Disse medlemmer viser til at regjeringen Stoltenberg I i Soria Moria-erklæringen uttaler at regjeringen vil «gjennomgå og forbedre ordningen med tilrettelagt transport (TT-ordningen)».

Disse medlemmer viser til at statsråden i sitt svarbrev av 6. januar 2011 til arbeids- og sosialkomiteen blant annet begrunner sin motstand mot forslaget med at nasjonale retningslinjer vil bryte med den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene og prinsippet om at det er fylkeskommunene som skal bestemme omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet. Disse medlemmer mener at det er uheldig at man begrunner dagens politikk med at fylkespolitikkerne må ha noe å gjøre for å forsvare forvaltningsnivåets eksistens.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for

TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det finansielle og administrative ansvaret for TT-transporten legges til Nav.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen snarest utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at det finansielle og administrative ansvaret for TT-transporten legges til Nav.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen igangsette et forsøksprosjekt med piloter i utvalgte fylker, som kan gi erfaringsgrunnlag for en forbedret nasjonal ordning med et mer enhetlig nasjonalt regelverk.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:30 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevis, Robert Eriksson og Laila Marie Reiertsen 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 16. mars 2011

Robert Eriksson

leder

Kjell Ingolf Ropstad

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til arbeids- og sosialkomiteen, datert 6. januar 2011****Dokument 8:30 S (2010–2011) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingeborg Godskesen, Arne Sortevik, Robert Eriksson og Laila Marie Fredriksen**

Jeg viser til brev av 19. november 2010 fra arbeids- og sosialkomiteen til arbeidsministeren om vurdering av representantforslag 30 S (2010–2011) om TT-ordningen. Brevet er videresendt samferdselsministeren.

I nevnte representantforslag foreslås følgende:

”Stortinget ber regjeringen snarest utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.”

Ordningen med tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT-ordningen) er tiltenkt å dekke behovet for transport for de personer som ikke kan reise med den ordinære kollektivtransporten. Ordningen forvaltes av den enkelte fylkeskommune, som en del av ansvaret for lokal kollektivtransport, basert på lokale prioriteringer og finansieres av fylkeskommunens frie inntekter (skatteinntekter og rammetilskudd). Praktisering av denne ordningen varierer fra fylkeskommune til fylkeskommune, basert på lokale regelverk.

Bedre tilrettelegging av transporttilbudet for funksjonshemmede er et høyt prioritert område for regjeringen. Prinsippet om universell utforming har blitt en integrert del av arbeidet og prioriteringene i Samferdselsdepartementet og de statlige transportetatene og virksomhetene. Både gjennom lover og regelverk og gjennom fysiske tiltak finansiert over statsbudsjettet, er kollektivtransportsystemet blitt mer tilgjengelig under denne regjeringen. Fra 1.1.2009 ble reglene i den nye likestillings- og diskrimineringsloven gjort gjeldende. Det er innført nye regler for utforming av busser og passasjerbåter.

Universell utforming og bedre tilgjengelighet er også et av hovedmålene for transportpolitikken som er presentert i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Infrastruktur og transportmidler skal utformes slik at kollektive transportløsninger kan nyttes av flest mulig, uten å ty til særskilte hjelpemidler eller assistanse. Men utfordringene er fremdeles store. I tillegg vil mange funksjonshemmede være avhengig av alternativer til kollektivtran-

sport nærmest uansett kvaliteten på kollektivtilbudet. For mange er TT-ordningen avgjørende for muligheten til å leve et aktivt liv, og det er svært viktig at denne ordningen fungerer godt.

Regjeringens strategi for å sikre funksjonshemmede med stort behov en god TT-ordning er todelt.

For det første vil regjeringen sikre fylkeskommunene – som har ansvaret både for det ordinære, lokale kollektivtilbudet og TT-ordningen – en økonomi som gjør dem i stand til å sørge både for et godt TT-tilbud og et godt ordinært kollektivtilbud. Etter min mening er dette det viktigste man kan gjøre for å sikre alle, inklusive TT-brukerne, god mobilitet.

Overføringene til kommunesektoren har økt kraftig under denne regjeringen. Fylkeskommunene har fått et vesentlig større økonomisk handlingsrom og langt bedre muligheter både til å sørge for et godt kollektivtilbud og til å gi et godt TT-tilbud til de som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport.

For det andre vil regjeringen bidra til at det lokale kollektivtilbud kan benyttes av flest mulig av de mest mobile TT-brukerne, slik at ressurser kan frigjøres og brukes til en bedre TT-ordning for brukerne med størst behov. Dette kan vi oppnå ved bedre fysisk utforming av kollektivtransportsystemet, satsingen på universell utforming både gjennom likestillings- og diskrimineringsloven og gjennom bevilgninger over statsbudsjettet.

I tillegg har regjeringen stimulert til uttesting av ulike driftskonsepter, bl.a. gjennom ordningen for bedre kollektivtransport i distriktene, der fylkeskommunene kan søke om tilskudd bl.a. til å teste ut ulike former for etterspørselsstyrt transport, for eksempel bestillingstransport og serviceruter som er åpen for alle.

For å undersøke om bedre samordning mellom TT-tilbudet og bestillingstransport kan redusere behovet for TT, uten at det går på bekostning av brukernes mobilitet, inviterte Samferdselsdepartementet i 2009 fylkeskommunene til å delta i et treårig forsøk hvor de to tilbudene blir sett eksplisitt i sammenheng. Sju fylkeskommuner søkte om å delta, og det pågår nå forsøk med bedre koordinering mellom kollektivtilbudet og TT-tilbudet i Oslo kommune og seks fylker (Østfold, Telemark, Vest-Agder, Rogaland, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag). I alle forsøkene skal bestillingstransporten bygges ut. Samtidig skal det foretas tilpasninger i regelverket for TT-tjenesten, slik at mest mulig TT kan bli gjennomført med den ordinære kollektivtransporten, inklusive bestillings-

transport og serviceruter som er åpne for alle. Det er krav om brukervedvirkning fra de funksjonshemmede organisasjoner og om at TT-tilbudet opprettholdes for de som ikke kan dra nytte av det utbygde bestillingstransporttilbudet. Formålet med forsøket er å se om en slik organisering vil frigjøre ressurser som fylkeskommunene kan bruke til å styrke tilbudet til TT-brukere med særskilte behov, om hoveddelen av reiser for andre brukere kan dekkes gjennom det utvidede bestillingstransporttilbudet og om tilbudet øker mobiliteten til brukere utenfor TT-ordningen. Samferdselsdepartementet vil foreta en grundig evaluering av forsøket etter tre år.

Til slutt noen ord om spørsmålet om nasjonale retningslinjer for TT-ordningen.

Ved behandlingen av Kommuneøkonomiproposisjonen for 2004, fattet stortingsflertallet et vedtak der regjeringen Bondevik II ble bedt om å utforme nasjonale retningslinjer for TT-ordningen, og spørsmålet er blitt grundig vurdert. Det finnes veiledende retningslinjer for TT-ordningen utarbeidet av Samferdselsdepartementet, der kriterier for brukergodkjenning, tilbudets innhold og selve saksbehandlingen er beskrevet. Men i likhet med den lokale kollektivtransporten for øvrig, er det fylkeskommunene som fastsetter standarden i tilbudet. De veiledende retningslinjene ligger i hovedsak til grunn for retningslinjene som gjelder for TT-ordningen i fylkene.

Nasjonale retningslinjer kan gi større grad av likebehandling enn dagens budsjettstyrte ordning i regi av fylkeskommunen. Forslagsstillerne er inne på at det ville være naturlig å vurdere å legge eventuelle nasjonale retningslinjer til Arbeids- og velferdsetaten (NAV) som også administrerer arbeids- og utdanningsreiser, grunnstønad til transport, og bilstønadsordningen. Jeg vil i den sammenheng vise til at innretningen av TT-ordningen, uansett administrativ plassering, har grenseflater mot andre tiltak for å bedre funksjonshemmedes mobilitet, både tiltak av transportpolitisk og sosialpolitisk karakter.

Jeg vil bemerke at det også knytter seg utfordringer til en ordning med nasjonale retningslinjer. For det første kan nasjonale retningslinjer medføre betydelige merkostnader. For det andre vil nasjonale retningslinjer bryte med den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene og prinsippet om at det er fylkeskommunene som skal bestemme omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet. Nasjonale retningslinjer kan således begrense fylkeskommunenes muligheter for å se TT i sammenheng med annen kollektivtransport. En solid fylkeskommunal økonomi, kombinert med et kollektivtilbud som kan benyttes av flest mulig, er en god strategi for sikre et godt TT-tilbud for de brukerne som trenger det mest, gjerne kombinert med ulike forsøksordninger.

