

Arbeids- og sosialdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo



Deres ref
11/3520

Vår ref
M.S

Dato
11.april 2014

Høringsvar: Forskrift om arbeids- og utdanningsreiser (AU reiser) for personer med nedsatt funksjonsevne – landsdekkende og permanent ordning

Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner Oslo (SAFO Oslo) og Handikappede barns foreldreforening Oslo (HBF Oslo) synes det er gledelig at ordningen med arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) blir permanent og landsdekkende.

Arbeids- og utdanningsreise (AU-reiser) er et helt nødvendig tiltak for at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal kunne være i arbeid eller under utdanning. I SINTEF-rapporten om "Transport og arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne" (A20434) fra oktober 2011 uttales det "Transport er en ekstrabelastning som stjeler energi i arbeidsdagen. Informantene bruker mye tid og energi på å få dagen til å gå rundt, og er ofte avhengige av at alt skal klaffe for at arbeidsdagen og dagen for øvrig skal fungere."

Vi er imidlertid kritisk til at man legger adgangen til å delta i ordningen på et nivå som vil medføre at den omfatter langt færre enn de som kan bruke dagens AU-reiseordning i Oslo. Vi ser faren for at dette på sikt vil svekke arbeidsdeltagelsen hos mennesker med nedsatt funksjonsevne i Oslo.

Generelle betraktninger

Målgruppen for AU reiser

Det er grunn til å påpeke at den statlige ordningen er mindre ambisiøs i forhold til å legge til rette for økt arbeidsdeltakelse, enn det Oslos AU-reiseordning er. Så langt vi kan se vil svært mange av de som i dag har AU-reiser i Oslo være ekskludert fra den statlige ordningen om forskriftene blir som i forslaget. Dette gjelder i hovedsak mennesker på varig tilrettelagt arbeid, mennesker som har fått tilskudd til HC-bil, mennesker på uføretrygd og mennesker med grunnstønad til transport. Det er

ingen tvil om at den statlige AU-reiseordningen ville fått negative konsekvenser for arbeidsdeltagelsen blant funksjonshemmede i Oslo, om ikke Oslo bystyre hadde tatt ansvar for å videreføre ordningen for de mange som ekskluderes fra den statlige ordningen.

SAFO Oslo og HBF Oslo ser positivt på at mennesker som midlertidig er fratatt førerkort av medisinske årsaker også kan få AU-reiser. Spesielt tror vi dette kan slå positivt ut for arbeidsdeltagelsen hos mennesker med epilepsi. Dette vil være en klar forbedring også i Oslo.

Vi stiller imidlertid spørsmål ved valget om å utelukke mennesker på varig tilrettelagt arbeid (VTA) fra ordningen. I Oslos AU-reiseordning er denne gruppen p.t. inkludert. Vi mener det må være et mål at flest mulig som ikke kan være i ordinært arbeid må ha et tilbud i VTA. Da er AU-reiser en kritisk suksessfaktor.

Vi mener også at ordningen må fortsette å inkludere de som kan reise kollektivt, men opplever at en kollektivreise har så store belastninger at de derfor må unngå det.

En del mennesker med full uførestønad fra folketrygden jobber likevel noe. På denne måten opprettholder de en kontakt med arbeidslivet, som kan være en viktig faktor for å på sikt øke arbeidsdeltagelsen og redusere stønadsgraden. Med de nye reglene for uførestønad som trer i kraft fra årsskiftet vil muligheten til å prøve seg mer i arbeidslivet bli bedre. Da er det viktig at AU-reiseordningen ikke blir et stengsel for økt yrkesdeltagelse i denne gruppen. Derfor bør det være mulig å søke AU-reiser også for de som i utgangspunktet har full uførestønad.

Den overordnede målsetningen må være at flest mulig kan være i jobb eller komme ut i jobb. AU-reiser er en ordning som skal støtte opp under denne målsetningen og må derfor ikke inneholde begrensninger som kan gi den motsatte effekt.

Egenandeler og kostnadstak

Mange mennesker med nedsatt funksjonsevne har store ekstrakostnader på grunn av sin funksjonsnedsettelse. Det er derfor viktig å holde fast på prinsippet om at det er de faktiske utgiftene ved AU-reiser som skal dekkes. Til fradrag fra disse må kun komme en egenandel som samsvarer med de utgifter til kollektivtransport brukeren ellers ville ha hatt. Dersom man velger å sette tak på hvor mye av de daglige reisene som skal dekkes vil det få flere uheldige konsekvenser. På dager med mye kjøring, stort snøfall etc vil brukeren selv kunne risikere å måtte dekke relativt store ekstrakostnader. Dette vil være urimelig i forhold til vanlige kollektivreisende: Ingen som bruker tog til og fra arbeid må betale ekstra de gangene togreisen tar lenger tid pga uforutsette hendelser. På samme måte risikerer man at mennesker med nedsatt funksjonsevne må begrense det geografiske området de kan søke jobb i. Et slikt kostnadstak vil mao kunne virke negativt i forhold til arbeidsdeltagelse.

SAFO Oslo og HBF Oslo reagerer sterkt på Stortingets vedtak om å øke egenandelen med 25% utfra at denne tjenesten har et høyere servicenivå. For de som må benytte AU-reiser til og fra jobb er ikke ordinær kollektivtransport et alternativ; de kan mao ikke velge det lavere servicenivået.

Forholdet til andre ytelser

Ut fra prinsippet om at man ikke skal motta dobbel dekning for de samme utgiftene er det en selvfølge at man ikke kan få grunnstønning til AU-reiser og samtidig få AU-reiser i regi av den statlige ordningen. Det er imidlertid problematisk dersom man ekskluderes fra AU-reiseordningen om man mottar grunnstønning til reiser som ikke er direkte knyttet til arbeids- og utdanningsreiser. Dette kan være transport til behandling, trening, bassengtrening (som det ikke lenger gis pasienttransport til), sosiale aktiviteter, oppfølging av egne barn med mer. Som før nevnt har mennesker med nedsatt funksjonsevne en rekke ekstrakostnader grunnet funksjonsnedsettelsen. Det ville være urimelig om de må avstå fra å få dekket andre kostnader for å kunne bruke AU-reiser.

Mennesker som har mottatt støtte til HC-tilpasset bil

Spesielt i større byer kan det være vanskelig å bruke bil til arbeidsreiser. Oslo er for eksempel en by som er basert på at flest mulig skal reise kollektivt – der rapporteres det også om at nye gater stenges for parkering, også HC-parkering. På vinterstid er det ikke uvanlig at HC-parkeringsplasser er dårlig brøytet eller brukes til snøoppsamling. Samtidig er fortau normalt dårlig brøytet og fremkommeligheten for rullestolbrukere tilsvarende lav. Det er derfor praktisk vanskelig for mange å bruke bil til jobb. Kommunale HC-parkeringsplasser er normalt gratis, mens private HC-parkeringsplasser ikke er det. I følge en undersøkelse NAF gjorde i 2013 har Oslo de dyreste parkeringshusprisene i Europa. Det ville være urimelig å pålegge funksjonshemmede å parkere til 70 kroner timen, mens andre kan velge å reise kollektivt for maks 60 kroner dagen. Det er viktig at dispensasjonsordningen håndheves på en slik måte at ordningen ikke får brukerne til å redusere sin arbeidsdeltagelse.

Med vennlig hilsen
SAFO Oslo

HBF Oslo

Magnhild Sørbotten /s/
Leder

Rolf Eie /s/
Leder