



Arbeids- og sosialdepartementet
Vedlegg
S.nr. 04/00421

SÆRUTSKRIFT

Arkivsak 200503010
Arkivnr. 8325
Sakshandsamar Raddum, Gunhild

Saksgang	Møtedato	Saknr.
Samferdselsutvalet	16.11.05	66/05
Fylkesutvalet	21.11.05	280/05

TRANSPORT FOR FUNKSJONSHEMMA - HØRING

Samferdselsutvalet 16.11.05

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag til innstilling vart samrøystes vedteke

INNSTILLING

1. Fylkesutvalet ser på transportordninga for funksjonshemma som ei god ordning for å gjere funksjonshemma meir likestilt den øvrige befolkninga. Universell utforming av transportmidlar må framleis vere eit viktig satsingsområde, og her spelar fylkeskommunen ei sentral rolle. Med dette som utgangspunkt meiner fylkesutvalet at TT-ordninga bør vera eit fylkeskommunalt ansvar.
2. Fylkesutvalet går inn for å samordne TT-ordninga med dei ordningane trygdekontoret har ansvaret for i dag. Dette vil bidra til ei meir rettferdig fordeling av transporttenestene. Arbeids- og utdanningsreiser bør framleis vere staten sitt ansvar, slik at ein sikrar at arbeidsmarknadstiltak er lagt til same forvaltningsnivå.
3. På denne bakgrunn rår fylkesutvalet til at staten legg opp til å innføre formålsmodellen. Ansvaret for transport for funksjonshemma vert delt mellom staten (arbeids- og utdanningsreisar) og fylkeskommunen/kommunen (TT-ordninga, grunnstønad til transport og stønad til bil).

Fylkesutvalet 21.11.05

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

VEDTAK

1. Fylkesutvalet ser på transportordninga for funksjonshemma som ei god ordning for å gjere funksjonshemma meir likestilt den øvrige befolkninga. Universell utforming av transportmidlar må framleis vere eit viktig satsingsområde, og her spelar fylkeskommunen ei sentral rolle. Med

dette som utgangspunkt meiner fylkesutvalet at TT-ordninga bør vera eit fylkeskommunalt ansvar.

2. Fylkesutvalet går inn for å samordne TT-ordninga med dei ordningane trygdekontoret har ansvaret for i dag. Dette vil bidra til ei meir rettferdig fordeling av transporttenestene. Arbeids- og utdanningsreiser bør framleis vere staten sitt ansvar, slik at ein sikrar at arbeidsmarknadstiltak er lagt til same forvaltningsnivå.
3. På denne bakgrunn rår fylkesutvalet til at staten legg opp til å innføre formålsmodellen. Ansvaret for transport for funksjonshemma vert delt mellom staten (arbeids- og utdanningsreisar) og fylkeskommunen/kommunen (TT-ordninga, grunnstønad til transport og stønad til bil).

RETT UTSKRIFT:

DATO: 24. november 2005

FYLKESRÅDMANNEN I HORDALAND

Mildrid Bertelsen

SAKNR. 280/05
MØTEDATO 21.11.05

Saksgang	Møtedato	Saknr	Saksordfører
Samferdselsutvalet	16.11.05	66/05	
Fylkesutvalet	21.11.05	280/05	

Transport for funksjonshemma - høring

Samferdselsutvalet 16.11.05

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag til innstilling vart samrøystes vedteke

INNSTILLING

1. Fylkesutvalet ser på transportordninga for funksjonshemma som ei god ordning for å gjere funksjonshemma meir likestilt den øvrige befolkninga. Universell utforming av transportmidlar må framleis vere eit viktig satsingsområde, og her spelar fylkeskommunen ei sentral rolle. Med dette som utgangspunkt meiner fylkesutvalet at TT-ordninga bør vera eit fylkeskommunalt ansvar.
2. Fylkesutvalet går inn for å samordne TT-ordninga med dei ordningane trygdekontoret har ansvaret for i dag. Dette vil bidra til ei meir rettferdig fordeling av transporttenestene. Arbeids- og utdanningsreiser bør framleis vere staten sitt ansvar, slik at ein sikrar at arbeidsmarknadstiltak er lagt til same forvaltningsnivå.
3. På denne bakgrunn rår fylkesutvalet til at staten legg opp til å innføre formålsmodellen. Ansvaret for transport for funksjonshemma vert delt mellom staten (arbeids- og utdanningsreisar) og fylkeskommunen/kommunen (TT-ordninga, grunnstønad til transport og stønad til bil).



Arkivsak 200503010-25
Arkivnr. 8325
Saksh. Raddum, Gunhild

Saksgang

Samferdselsutvalet
Fylkesutvalet

Møtedato

16.11.2005
21.11.2005 - 22.11.2005

TRANSPORT FOR FUNKSJONSHEMMA - HØYRING

SAMANDRAG

I dag har staten gjennom folketrygda ansvaret for grunnstønad til transport, støtte til trygdebil, samt arbeids- og utdanningsreiser. Nokre fylke, deriblant Hordaland, har gjennom ei forsøksordning fått delegert det administrative ansvaret for arbeids-og utdanningsreiser. Desse reisene vert refundert av staten.

Fylkeskommunen har ansvaret for TT-ordninga og det er i hovudsak denne ordninga som er tema her. Det er store variasjonar mellom dei ulike fylka når det gjeld sjølve administreringa av ordninga og ressursar som vert avsett til formålet. Dette er bakgrunnen for at det i 2004 blei oppretta ei tverrdepartemental arbeidsgruppe som skulle gjennomgå offentlege ordningar og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemma sine behov for transport. Arbeidsgruppa har utarbeidd tre hovudmodellar:

- ein statleg modell der alle eksisterande transportordningar vert eit statleg ansvar
- ein fylkeskommunal modell der alle eksisterande transportordningar vert eit fylkeskommunalt ansvar
- ein blandingsmodell der eksisterande transportordningar vert delt mellom staten og fylkeskommunen/kommunane

Det er sjølvstøtt fordelar og ulemper knytta til alle modellane. I hovudsak dreiar dette seg om ein ynskjer at TT-ordninga skal ha ein felles nasjonal standard eller om ein er tent med at lokale forhold og behov skal vektleggast. Dette heng saman med at TT-ordninga ligg i skjæringsfeltet mellom to politikkområde; samferdselspolitikk og velferds- og omsorgspolitik.

Fylkesrådmannen rår til at formålsmodellen (ein blandingsmodell) vert valt som framtidig modell for organisering av transporttenester for funksjonshemma.

FORSLAG TIL INNSTILLING

1. Fylkesutvalet ser på transportordninga for funksjonshemma som ei god ordning for å gjere funksjonshemma meir likestilt den øvrige befolkninga. Universell utforming av transportmidlar må framleis vere eit viktig satsingsområde, og her spelar fylkeskommunen ei sentral rolle. Med dette som utgangspunkt meiner fylkesutvalet at TT-ordninga bør vera eit fylkeskommunalt ansvar.
2. Fylkesutvalet går inn for å samordne TT-ordninga med dei ordningane trygdekontoret har ansvaret for i dag. Dette vil bidra til ei meir rettferdig fordeling av transporttenestene. Arbeids- og utdanningsreiser bør framleis vere staten sitt ansvar, slik at ein sikrar at arbeidsmarknadstiltak er lagt til same forvaltningsnivå.
3. På denne bakgrunn rår fylkesutvalet til at staten legg opp til å innføre formålsmodellen. Ansvaret for transport for funksjonshemma vert delt mellom staten (arbeids- og utdanningsreisar) og fylkeskommunen/kommunen (TT-ordninga, grunnstønad til transport og stønad til bil).



Paul M. Nilsen



Magnus Vestheim

- Vedlegg: 1 Brev frå Arbeids-og sosialdepartementet
2 E-post frå O. Røger vedk. utsetting av saka
3 Samandrag av høyringsrapporten

1. Innleiing

I sak 210/04 handsama fylkesutvalet *"Delinnstilling om dei funksjonshemma sine transportbehov – høring."* Bakgrunnen for denne saka var at Sosialdepartementet hadde tatt initiativ til å rydde opp i "gråsoner" når det gjaldt transportordningar for funksjonshemma, og fase 1 i dette arbeidet var no avslutta. Fylkesutvalet gjorde i møte 28.10.2004 følgjande vedtak:

1. *Fylkesutvalet i Hordaland ser positivt på at arbeidet med å gjennomgå offentlege ordningar og stønader som skal hjelpe til med å dekke dei funksjonshemma sitt transportbehov no er starta.*
2. *Arbeidsgruppa sine forløpige vurderingar er at TT-ordninga og grunnstønad til transport ikkje overlappar kvarandre, men "løper ved siden av" kvarandre. Delinnstillinga slår fast at det foregår ei samordning av ytingane, i favør av den statlege ordninga. Fylkesutvalet finn det prinsipielt uheldig at ein kuttar i ein lovfesta stønad av di ein person mottek stønad frå ei frivilling ordning.*
3. *Øvre aldersgrense for å få tildelt stønad gjennom folketrygda er sett til 70 år. Rapporten omtalar ikkje problematikken med at noverande praksis fører til at personar over 70 år kan bli ståande utanfor begge ordningane av di TT-ordninga kan ha avgrensa budsjettrammer. Fylkesutvalet vil be arbeidsgruppa om å kartlegge denne problemstillinga i utgreiingsarbeidet i fase 2.*
4. *Fylkesutvalet ber om at det vert vurdert å senka gjenanskaffelsestida på 11 år for trygdefinansierte (eller delvis trygdefinansierte) bilar. Funksjonshemma har ofte ein slik tung bruk av bilen at den ikkje vil vara i 11 år.*

Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet har no sendt på høyring rapporten om: *"Transport for funksjonshemmede – Gjennomgang av og forslag til betre målretting av offentlege transportstøtteordningar som er ment å bedre mobiliteten til personer med forflytningsproblemer."*

Rapporten er utarbeida av ei arbeidsgruppa oppretta på bakgrunn av St.meld. nr 40 (2002-2003) *"Nedbygging av funksjonshemmende barrierer."* Arbeidsgruppa sitt mandat var å gjennomgå offentlege ordningar og stønader som skal bidra til å dekke dei funksjonshemma sine transportbehov, herunder også TT-ordninga.

Høyringsfristen vart sett til 15. 11.05, men Hordaland fylkeskommune har i samråd med Arbeids- og sosialdepartementet fått utsatt fristen til 22.11.05 (sjå vedlegg 1).

2. TT- ordninga i dag

Formålet med ordninga

Å leggje forholda til rette slik at funksjonshemma kan delta i samfunnet på lik linje med andre er eit viktig politisk tema, og Stortinget har i fleire samanhengar sett dette på dagsorden. I St.meld. nr. 23 (1977-78) *"Funksjonshemmede og samfunnet"* blei det slått fast som prinsipp at transportbehov ikkje skulle hindre funksjonshemma i å etablere den livssituasjonen han eller ho ville hatt dersom vedkomande ikkje var funksjonshemma. Med bakgrunn i dette vart det i NOU 1979:27 *"Transport for funksjonshemmede"* tilrådd at transport til funksjonshemma skulle integrerast i samfunnet sitt øvrige transportsystem.

TT-ordninga blei vurdert å vera ei samferdselssak, og hovudansvaret for ordninga blei frå 1988 lagt til fylkeskommunen. Dette for å sikre at transport av funksjonshemma ikkje berre vert spesialtransport, men noko som inngår i det vanlege rutetilbodet i størst mogeleg grad. Fylkeskommunen har ansvaret for å sørge for at offentlege transportmiddel skal vere tilrettelagt for funksjonshemma. Vidare skal eit overordna fylkeskommunalt ansvar sikre ei felles løysing på tvert av kommunegrensene. Kommunane har ansvaret for brukargodkjenning og administrasjon, og som regel er denne oppgåva lagt til kommunane si sosialavdeling.

I NOU 2002:22 *Om oppgavefordeling mellom stat, region og kommune* blei det foreslått å overføre alt ansvar for TT-ordninga til kommunane. Eit argument var at TT-ordninga ligg på sida av det ordinære kollektivtilbodet, og er like mykje ein del av det offentlege sitt primære velferds- og omsorgsbehov.

TT-ordninga i praksis

Korleis den einskilte fylkeskommune organiserer transporten og kor mykje ressursar som vert avsett varierar. Samferdselsdepartementet har utarbeidd vegleiande retningslinjer frå 1997 som trekkjer opp kriterium for godkjenning, tilbodet sitt innhald og sjølv sakshandsaminga. I rapporten frå arbeidsgruppa går det fram at fylkeskommunane i hovudsak er samd om fylgjande:

- TT – ordninga er eit virkemiddel for å gjere funksjonshemma meir mobile og såleis transportmessig meir likestilte med den øvrige befolkninga
- TT skal ikkje nyttast til turar betalt av andre (trygdekontor)
- TT skal ikkje erstatte manglande rutetilbod
- Lang gangavstand til næraste haldeplass er i seg sjølv ikkje grunnlag for brukargodkjenning.

På følgjande område er det ulik praksis mellom fylkeskommunane:

- Eigenbetaling: 15 fylke praktiserer ordninga med eigenbetaling, men denne varierer mellom fylka.
- Verdikort/verdikupongar: 4 fylke har reine turkort med eit vist antall reiser. 3 fylke har verdikort (deriblant Hordaland), 3 er i ferd med å innføre dette, mens resten har verdikupongar.
- Brukargodkjenning: Dei fylkeskommunale retningslinjene varierer når det gjeld godkjenning av personar med trygdebil, bebuarar på institusjon, alder, varighet på funksjonshemming og varighet på godkjenning.
- Rutinar ved godkjenning: I dei fleste fylkar (deriblant Hordaland) er det etablert ei eigen legemnd som godkjennar søknadane.
- Klagehandsaming: I 11 fylke skal klagen rettast til kommunen og handsamast i eit eige klageorgan. I dei resterande fylka (deriblant Hordaland) skal klagen rettast til fylkeskommunen.

I 2004 var det omlag 112 500 godkjente TT-brukarar i Noreg, mens ca. 550 000 personar var forflytningshemma. Om lag 406 mill. kr. blei sett av til TT-ordninga på landsbasis i 2004. Oslo brukar om lag 10 000,- kr. per TT-brukar, mens gjennomsnittet utanom Oslo i 2004 var 2 289,- kr. per TT-brukar.

Brukargruppa er i hovudsak eldre menneskje. På landsbasis er meir enn 50% over 80 år, medan ca ¾ er kvinner.

3. utfordringar

Dei fleste brukarar av TT-ordninga er også mottakarar av ulike trygdeytingar. I samfunnet er det ei oppfatning at slike ytingar skal vere mest mogeleg like. Funksjonshemma sine organisasjonar meiner difor at TT-ordninga også bør vere mest mogeleg lik i alle fylke.

TT-ordninga ligg i skjeringsfeltet mellom samferdselspolitikk og sosialpolitikk. Nasjonalt er TT-ordninga meint å vere eit ansvar for tilretteleggjarar av samferdsel og transport. Dette fører til at område som har eit godt/dårleg kollektivtilbod bør ha ein god/dårleg TT-ordning. Det vil sei at dårleg kollektivtransport gjev ei dårleg TT-ordning. (I eit samferdselsperspektiv skal ikkje TT-brukarar ha eit betre kollektivtilbod enn folk elles.)

Korleis skal ein oppnå likskap for TT-brukarane? I dag ser vi ein klar samanheng mellom ytingar per brukar og kor mange som kjem inn under ordninga. Dei fylka som gir dei største ytingane per brukar, er og restriktive med godkjenninga. Dermed er det mange som ikkje kjem med i ordninga i desse

fylka, men som i andre fylke vil verte godkjende. Spørsmål om ei lik og rettferdig fordeling av samfunnsgoder handlar og om sjå på individuelle skilnader. Behova er ulike og då kan tenestene vanskelig standardiserast.

Ut frå ovanståande kan ein sei at likskap i relasjon til transport for funksjonshemma ikkje inneber at alle skal kompensierast likt for sine funksjonshemmingar.

Dersom ein innfører ei felles nasjonal TT-ordning er det fleire spørsmål som må avklarast:

- Utarbeiding av godkjenningsskriteria: Ei utfordring blir korleis ein skal forholde seg til personar som:
 - mottar grunnstønad til transport
 - bur på institusjon
 - er mellombels funksjonshemma
 - har bil i husstanden.
- Fastsetting av brukarkvote: Skal det fastsettast ein felles brukarkvote som gjeld samtlege kommunar i landet, til dømes eit brukartak på 30 brukarar per 1000 innbyggjar. I så fall risikerar ein ventelister i kommunar med få, men mange eldre innbyggjarar.
- Fastsetting av reiseomfang: Her må ein bli einig om felles beløp gitt på bakgrunn av funksjonshemming.
- Fastsetting av differensieringskriterium: Det er vanleg å prioritere rullestolbrukarar og blinde/sterkt svaksynte og psykisk utviklingshemma. Unge brukarar er prioritert i nokon fylke, og i 8 fylke (herunder Hordaland) vert det lagt vekt på avstand til næraste kommunesenter.
- Fastsetting av eigenandel. Her er store variasjonar mellom fylka, men det kan vere naturleg å ta utgangspunkt i kva ein tilsvarende tur med buss kostar. Størrelsen på eigenandel påverkar bruken av TT-ordninga. Høg eigenandel gjev låg utnyttingsgrad.
- Reglar for klagehandsaming: Det forvaltningsorganet som har fatta vedtaket skal og vere klageinstans.
- Standardisering av reisebevis: Det er eit sterkt ønske at fylka kan einast om å utvikle eit felles reisebevis basert på bruk av elektronisk kort. I dag har Hordaland, Rogaland og Oslo innført elektronisk kort, men alle har valt ulike løysingar.
- Anna: Skal TT-ordninga berre vere basert på individuelle turar? I Telemark har ein til dømes delt brukarane inn i to grupper:
 1. Individuell ordning: Reisefridom for prioriterte grupper som får reise individuelt for eit fastsett beløp.
 2. Felles transportordning: Omfattar i praksis alle med lettare funksjonshemming og dei over 67 år. Ordninga gir rett til transport dør-til dør til oppsett tid og fast pris per tur. Tenesta må bestillast på førehand.

4. Arbeidsgruppa sine forslag

Tilrådingane er forankra i ei erkjenning av at det neppe let seg gjere å auke ytingane vesentleg. Det er og tatt utgangspunkt i prinsippet om å delegere og desentralisere forvaltningsoppgåver mest mogeleg. Dette for å gi tenester som er tilpassa lokale forhold og behov. Det skal vere rom for lokale prioriteringar. I dag styrer ikkje staten utforminga av tenesta, verken ved lovpålegg eller krav om ein minimumsstandard. Samferdselsdepartementet har imidlertid gitt vegleiande retningslinjer.

Arbeidsgruppa er kome fram til 3 hovudmodellar for organisering av TT-ordninga:

Statleg modell

Ei mogeleg løysing er at all transport for funksjonshemma blir eit statleg ansvar. Då vil både grunnstønad til transport og stønad til kjøretøy (i dag trygdekontoret sitt ansvar), arbeids- og utdanningsreiser og fritidsreiser (TT) kunne samlast. Transport for funksjonshemma vert då definert som trygdeytning og gjort til ei sosialpolitisk sak. Ei slik ordning har sine klare fordelar (likebehandling, samordning ol) og kan prøvast ut i nokon fylke.

Imidlertid er det fleire ulemper ved å velje ei slik løysing. Dersom fylkeskommunen mister TT-ordninga kan dette redusere vektlegginga av universell utforming av kollektivtransporten. Vidare mister brukarane nærleik til sakshandsamande forvaltningsorgan, sidan trygdekontoret er meir bunden av eit "rigid" nasjonalt regelverk. Ei slik løysing er heller ikkje i tråd med prinsippet om å desentralisere oppgåver. Det er og uheldig å gjere transporttytingar til ei rein sosialpolitisk sak.

Fylkeskommunal modell

Fylkeskommunen får ansvaret for alle transportordningar for funksjonshemma, også dei statlege. Brukargodkjenning og det administrative ansvaret vert lagt til kommunane (slik det fungerer med TT-ordninga i dag). Fylkeskommunen har ansvaret for budsjettstyring og utarbeiding av retningslinjer på lik linje med ansvaret for lokal kollektivtrafikk. Ei slik løysing vil vere i tråd med målet om størst mogeleg desentralisering av ansvar og oppgåver. For fylkeskommunen vert det og naturleg og hensiktsmessig å rette fokus mot universell utforming av kollektivtrafikken.

Det er og argumenter som talar imot eit fylkeskommunalt ansvar. Tilgangen til transportordningar vert underlagt ordinær budsjettstyring, og slik sett blir ei eventuell rettsordning med heimel i lov vanskeleg. Det vil innebere store omstillingskostnader sidan ny kompetanse og kunnskap må overførast frå trygdeetaten til kommunane.

Blandingsmodell

Ei slik løysing vil vere ein mellomting mellom statleg og fylkeskommunal modell. Arbeidsgruppa har utarbeid to moglege løysningar.

Dagens modell:

I praksis er dette ei vidareføring av gjeldande organisering av transportordningane, der arbeidsdelinga mellom stat og fylke vert oppretthalde til tross for "gråsoneproblematikken" mellom TT-ordninga og trygdekontoret sin grunnstønad til transport.

Argumenta mot ei slik løysing er at transportordningane fortsatt vert delt på ulike forvaltningsnivå. TT-ordninga blir verande budsjettstyrt, noko som har både fordelar og ulemper.

Formålsmodellen:

Transportordningane vert delt mellom stat og fylke ut frå formålet med reisa. Transport til arbeids- og utdanningsreiser blir eit statleg ansvar, mens fylkeskommunen får det øvrige ansvaret. Fordelen er at staten, som har ansvaret for arbeidsmarknadspolitikken, får ei meir samla oversikt over arbeidsmarknadstiltaka. Vidare får fylkeskommunen ei meir samla oversikt over dei ulike transportordningane og kan sjå retten til fritidsreiser (TT) i samanheng med grunnstønad til transport og bilstønadsordninga.

Imidlertid inneber ei slik løying at transportordningane framleis vert splitta på to ulike forvaltningsnivå, og dei fylkeskommunale ansvarsområda forblir budsjettstyrt.

5. Fylkesrådmannen si tilråding

Hordaland har 32 kommunar utanom Bergen som administrerer søknader og godkjenninga av nye brukarar i sin kommune. Fylkeskommunen handsamar alle søknadar frå Bergen kommune, samt handsaminga av alle avslag og søknader om å få endra brukargruppe. Det er avsett om lag 32 mill. kr. i fylkeskommunen sitt budsjett til ordninga. Hordaland fylkeskommune hadde i 2004 13500 TT-brukarar og brukte om lag 2 370,- kr. per brukar i snitt.

Av omsyn til lokale skilnader meiner fylkesrådmannen at brukarane vil vere best tent med eit mest mogeleg desentralisert tilbod. I vårt fylke er det venteliste for å verte godkjent som TT-brukar i mange små kommunar (til dømes Jondal, Tysnes og Ulvik). Her kan det vere eit problem å kome med

i ordninga sjølv om ein oppfyller krava for å verte godkjent. Dette skuldast at det er satt eit brukartak på ordninga på 3, 4 % av innbyggartalet i ein kommune. For kommunar med mange eldre innbyggjarar slår dette uheldig ut, mens kommunar med ung befolkning (til dømes Fjell og Os) ikkje har dette problemet.

Slik det fungerer i dag er fylkeskommunen ansvarleg for utarbeiding av retningslinjer. Dette inneber at reglane kan endrast i dei tilfelle ein ser at dei slår uheldig ut. Dette vert ikkje mogeleg dersom staten overtek alt ansvar. Til dømes vedtok fylkesutvalet i april i år å auke brukarkvotane for ein del brukarar, og ei tilsvarande sak skal handsamast i samband med neste års budsjett. I slike sakar er det naturleg dialog mellom brukarorganisasjonar og fylkeskommunen.

Formålsmodellen inneber at fylkeskommunen får alt ansvar for transport for funksjonshemma. Transport av funksjonshemma blir ei samferdselssak som gjer det naudsynt å rette fokus mot universell utforming av transporttilbodet. I dag har Hordaland fylkeskommune ansvaret for både TT-ordninga og arbeids-og utdanningsreiser (det siste er eit prøveprosjekt). Dersom formålsmodellen vert innført får fylkeskommunen ansvaret for TT-ordninga og dei ordningane trygdekontolet har ansvaret for i dag. Arbeids- og utdanningsreiser vert overført til staten.

Ved å overføre alt ansvar for transport for funksjonshemma til eit organ vil ein unngå den "gråsoneproblematikken" vi har i dag mellom TT-ordninga og dei ordningane trygdekontolet rår over. I dag forventar trygdekontolet at dei ved førespurnad til fylkeskommunen får opplysningar om ein person er TT-brukar eller ikkje. Får dei kjennskap til om ein søker er TT-brukar kuttar dei i ein lovbestemt rett. Samtidig går dei ikkje ut med opplysningar til fylkeskommunen om kven som har motteke transporttytingar frå folketrygda. Ved å samle dei ulike transportordningane i eit organ vil ordningane verte meir rettferdig fordelt mellom brukarane. Midlane vil vere budsjettstyrt og det vert lettare for berørte partar å drive politisk arbeid retta mot transporttenestene for funksjonshemma.



**DET KONGELIGE
ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENT**

HORDALAND FYLKESKOMMUNE

Saknr. 200405809 Dok.nr. 17

14 JULI 2005

Arkivnr. 8326 Saksh.

Eksp.

U.off.

Se adresseliste

Deres ref

Vår ref
200400421-/OR

Dato
5.07.2005

Transport for funksjonshemmede - høring

Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet sender med dette på offentlig høring rapport av 1. juni 2005 fra en arbeidsgruppe som har sett nærmere på "Transport for funksjonshemmede - Gjennomgang av og forslag til bedre målretting av de offentlige transportstøtteordninger som er ment å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemninger".

Rapporten er tilgjengelig på departementets elektroniske informasjonstjeneste, Offentlig dokumentasjon og informasjon i Norge (ODIN) på adressen:
http://odin.dep.no/asd/norsk/dok/hoeringer/paa_hoering/bn.html

På bakgrunn av St meld nr 40 (2002 - 2003) "Nedbygging av funksjonshemmende barrierer" ble det opprettet en tverrdepartemental arbeidsgruppe i januar 2004 som skulle gjennomgå offentlige ordninger og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemmedes transportbehov, herunder også TT - ordningen.

Representanter fra Finansdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Moderniseringsdepartementet, Samferdselsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet og Rikstrygdeverket har deltatt i arbeidsgruppen. I tillegg har forskningsleder Gisle Solvoll fra Høgskolen i Bodø bistått arbeidsgruppen.

Arbeidsgruppen har utformet tre hovedmodeller for fremtidig organisering av transportordningene:

- En statlig modell - alle transportordninger, unntatt de ordninger som

Postadresse

Kontoradresse

Telefon
22 24 90 90
Org no.
983 887 457

Telefaks

Saksbehandler

Vedlegg 1

- kommunene selv velger å opprette, blir et rent *statlig* ansvar.
- En fylkeskommunal modell - alle transportordninger, unntatt de ordninger som kommunene selv velger å opprette, blir et *rent fylkeskommunalt* ansvar.
 - En blandingsmodell - transportordningene deles mellom staten og fylkeskommunene/kommunene, enten som i dag, eller ved en arbeidsdeling ut i fra reiseformål.

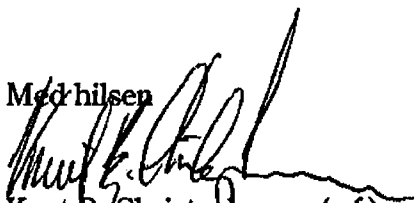
Fordeler og ulemper ved de ulike modellene er diskutert i kap. 9.3.

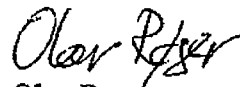
Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet ønsker tilbakemeldinger på de ulike modellene for organisatorisk forankring. Eventuelle høringsuttalelser bes sendt til Arbeids- og sosialdepartementet.

Til orientering følger høringslisten vedlagt. Vi ber om at adressatene selv vurderer om det er behov for å forelegge høringsnotatet for underliggende etater og organer.

Høringsfristen er satt til **15. november 2005**.

Med hilsen


Knut B. Christophersen (e.f.)
avdelingsdirektør


Olav Røger
rådgiver

Gjenpart:

Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet, Moderniseringsdepartementet,
Kommunal- og regionaldepartementet

Vedlegg:

Høringsliste:

Kommunenes Sentralforbund

Alle fylkeskommunene

Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og Samferdsel

Norges Taxiforbund

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon

Norsk Pensjonistforbund

Statens råd for funksjonshemmede

Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner

Rikstrygdeverket

Vestre Toten trygdekontor

Sosial- og helsedirektoratet

Staten seniorråd

Gunhild Raddum

Fra: Røger Olav [olav.roger@asd.dep.no]
Sendt: 7. september 2005 14:49
Til: Gunhild Raddum
Emne: SV: Transportordninga for funksjonshemma - vedr.høringsfrist

Hei!

Det skulle være greit. Men dersom det foreligger en administrativ tilråding før fristen ville det være fint om dere sendte den inn. Så kan det politiske vedtaket ettersendes.

Vi har uansett merket oss henvendelsen og imøteser innspillet deres.

Mvh

Olav Røger
Arbeids- og sosialdepartementet
Velferdspolitisk avdeling

Telf 22 24 87 97
or@asd.dep.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Gunhild Raddum [mailto:Gunhild.Raddum@hordaland-f.kommune.no]
Sendt: 7. september 2005 11:20
Til: Røger Olav
Emne: Transportordninga for funksjonshemma - vedr.høringsfrist

Hordaland fylkeskommune ber med dette om ein forlenging av høyringsfristen som er sett til 15.11.05. Samferdselsutvalet har møte den 16.11 og fylkesutvalet har møte den 22.11. Vi vil gjerne ha saka opp i desse møten.

Mvh

Gunhild Raddum
Samferdselsavdelinga
HFK

Vedlegg 2

27

TRANSPORT FOR FUNKSJONSHEMMEDE – GJENNOMGANG AV OG FORSLAG TIL BEDRE MÅLSETTING AV DE OFFENTLIGE TRANSPORTORDNINGER SOM ER MENT Å BEDRE MOBILITETEN TIL PERSONER MED FORFLYTNINGSHEMMINGER

1. SAMMENDRAG

Regjeringen la i juni 2003 frem St.meld. nr. 40 (2002-2003), *Nedbygging av funksjonshemmende barrierer*. I stortingsmeldingen varsles det at det vil bli nedsatt en tverrdepartemental arbeidsgruppe som skal gjennomgå offentlige ordninger og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemmedes transportbehov, utover det tilbud som gis gjennom ordinær kollektivtransport. Formålet er å foreslå endringer som sikrer funksjonshemmede et godt transporttilbud, og som bidrar til at ordningene fungerer helhetlig, samordnet og rasjonelt. Ved behandling av kommuneøkonomiproposisjonen for 2004 fattet Stortinget følgende romertallsvedtak i Innst. S. nr. 259 (2002-2003):

”Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2004 utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.”

Arbeidsgruppen ble oppnevnt av Sosialdepartementet i januar 2004. Utredningen er blitt gjennomført i to faser, der arbeidsgruppens mandat har vært som følger:

Fase 1: Arbeidsgruppen skal kartlegge de ulike transportordningene (målgruppe, kriterier for å komme inn under ordningen, søknadsprosess, organisatorisk forankring m.m.) og analysere hvordan ordningene fungerer i sammenheng. Det skal legges vekt på å vurdere eventuelle gråsoner og overlappinger mellom dagens ordninger. Delinnstilling ble avgitt 1. juni 2004.

Fase 2: Basert på resultatene fra kartleggingen i fase 1 skal arbeidsgruppen utarbeide alternative forslag som kan gjøre de individuelt baserte transportordningene mer målrettet. Dette inkluderer også en vurdering av eventuelle tiltak som kan bidra til økt tilgjengelighet til ordinære kollektive transportmidler, som kan føre til redusert omfang av de individuelt baserte transportordningene.

Kapittel 3 gir en drøfting av universell utforming av transportsystemet opp mot utforming av selektive transportordninger for funksjonshemmede, og viser de mulighetene som ligger i å basere utviklingen på prinsippene for universell utforming.

For å redusere det transportmessige tilgjengelighetsgapet mellom funksjonshemmede og ikke-funksjonshemmede kan det lages et eget transportopplegg som er spesielt tilpasset personer med funksjonsnedsettelse. Dette kalles *selektiv* utforming. Alternativt kan en lage en tilpasning som kan forstås og benyttes av alle. Dette kalles *universell* utforming. Universell utforming av kollektivtransportsektoren innebærer at alle skal kunne benytte seg av det ordinære tilbudet i så stor utstrekning som mulig, uten behov for særskilt bistand.

Tilretteleggingen av det kollektive transportsystemet i Norge for personer med forflytningshemminger er mangelfull, slik at det vil være et betydelig behov for selektive ordninger i lang tid framover. Når tilgjengeligheten til det ordinære kollektivsystemet økes, vil imidlertid behovet for selektive løsninger, spesielt for personer med de minst alvorlige forflytningshemmingene, avta. Å gjøre all offentlig transport i Norge tilgjengelig for alle innen 2012 vil koste over 6 mrd. kroner eller om lag 550 mill. kroner pr. år. Dette er et anslag over *ekstrakostnader* på grunn av tilgjengelighetskravene. En del av disse ekstrakostnadene er kostnader som uansett vil påløpe i forbindelse med nødvendig oppgradering og vedlikehold av transportinfrastrukturen.

Vedlegg 3

Utfordringen for myndighetene blir å legge til rette for et offentlig transporttilbud der ordinære buss-ruter, serviceruter, bestillingsruter, TT-ordningen og trygdebilordningen betraktes som komplementære tilbud i et totalt offentlig transportmarked. Sammensetningen av ordningene må være slik at de gir størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, gitt at forflytningshemmede skal ha krav på en nærmere definert transportstandard.

Kapittel 4 gir en kortfattet oppsummering av regjeringens samferdselspolitikk på tilgjengelighetsområdet.

Regjeringens samferdselspolitikk innebærer at prinsippet om universell utforming skal stå sentralt i utviklingen av et tilgjengelig transportsystem. Tilgjengelighet for alle skal være ett av fem hovedmål for transportpolitikken, og inngå som en del av den helhetlige strategien ved utformingen av strategier. Med utgangspunkt i NTP (Nasjonal transportplan), er det utarbeidet et handlingsprogram (BRA-programmet) for universell utforming/tilgjengelighet der virkemidlene konkretiseres.

Det er viktig å harmonisere nasjonal politikk med den pågående internasjonale utviklingen, spesielt innen EU. EU's bussdirektiv 2001/85/EF for buss klasse I (bybusser) stiller spesifikke krav til tilgjengelighet, og ble implementert i Kjøretøyforskriftene 13. februar 2004. Direktivet innebærer at alle nyregistrerte bybusser må være tilpasset kravene i dette direktivet. Bussdirektivet er imidlertid kun begrenset til *bussenes* kvalitet. Tilgjengeligheten til transportsystemet oppnås først når også infrastrukturen "rundt" bussen er tilgjengelig.

Kapittel 5 gir en kortfattet gjennomgang av transportordningene for funksjonshemmede i Sverige, Danmark og Finland, der ytelser og antall brukere sammenlignes med tilsvarende tall for Norge.

Det er Sverige som har flest godkjente brukere til individuell spesialtransport fulgt av Norge på en god andreplass. 4,3 % av befolkningen i Sverige har brukergodkjenning til spesialtransporten, mens Danmark har færrest med 0,8 %. Når det gjelder ytelser pr. bruker så er disse størst i Finland med 9 150 kroner og lavest i Norge med om lag 3 600 kroner. Ytelsene sett i forhold til innbyggertallet viser at Sverige gir 243 kroner pr. innbygger mens Danmark har de laveste ytelsene med 47 kroner pr. innbygger. Felles for alle landene er at utformingen av transportordningene i stor grad synes å være basert på lokale prioriteringer og ikke noen form for nasjonale retningslinjer.

Kapittel 6 gir en oversikt over bakgrunnen for opprettelsen av TT-ordningen i Norge og beskriver hvordan ordningen praktiseres og hvem brukerne er.

Fra 1988 har fylkeskommunene vært pålagt å organisere en transporttjeneste (TT-ordningen) for personer som vanskelig kan bruke ordinære kollektive transportmidler. Ordningen fungerer stort sett som en taxibasert individuell dør-til-dør-transport. Formålet med TT-ordningen er å gjøre funksjonshemmede mer mobile og således transportmessig mer likestilte med den øvrige befolkning. Samferdselsdepartementet utarbeidet i 1997 veiledende retningslinjer for TT-ordningen.

I 2004 er det 112 500 godkjente TT-brukere i Norge, noe som er en nedgang på 10 000 personer fra "toppåret" 2000. Hedmark og Sogn og Fjordane har flest godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere (henholdsvis 41 og 39) mens Østfold og Telemark har færrest (henholdsvis 8 og 6). De store forskjellene både i antall brukere pr. 1 000 innbyggere og ytelser pr. bruker skyldes i hovedsak ulike prioriteringer mellom fylkene.

Årsaken til forflytningshemming hos den enkelte varierer. Brukergruppen er i all hovedsak eldre mennesker, da 86 % av TT-brukerne er eldre enn 60 år og mer enn halvparten er over 80 år. Om lag ¾ av brukerne er kvinner. Således kan vi si at den typiske bruker av tjenesten er en kvinne på over 70 år som bor alene, og som opplever aldersrelaterte forflytningsproblemer.

Vedlegg 3

I en del tilfeller oppstår det en "spillsituasjon" mellom saksbehandlerne på sosialkontorene (som behandler søknader om TT) og saksbehandlerne på de lokale trygdekontorene (som behandler søknader om grunnstønad til transport). Siden grunnstønad er en rettighet (dersom kriteriene for å motta ytelser er oppfylt) mens TT ikke er det, vil det imidlertid være vanskeligere for trygdeetaten å avvise en søker som oppfyller kriteriene enn det vil være for fylkeskommunene som administrerer en budsjettstyrt ordning.

Kapittel 7 redegjør for problemstillinger knyttet til utformingen av nasjonale retningslinjer for TT-ordningen og illustrerer fordelingsmessige virkninger av to ulike "TT-modeller".

Nasjonale retningslinjer for TT-ordningen vil i praksis innebære utforming av et "riksregulativ" slik at brukere i ulike fylker behandles ytelsesmessig mest mulig likt.

En kvalitetsstandard som gjelder hele landet ("riksregulativ"), der de samlede årlige utgiftene på landsbasis forblir på dagens nivå (vel 380 mill. kroner ekskl. arbeidsreiser) og brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) og ytelser pr. bruker settes lik gjennomsnittet for fylkene i dag (25 brukere pr. 1 000 innbyggere og gjennomsnittlige årlige ytelser på 3 608 kroner), innebærer betydelige fordelingsvirkninger da både brukerantallet og gjennomsnittlige ytelser pr. bruker i de fleste fylkene vil endres betydelig. I Oslo vil for eksempel mer enn 5 700 brukere ikke lenger få denne tjenesten, og de som blir igjen vil i gjennomsnitt få redusert sine årlige ytelser med over 6 600 kroner.

Et nytt "riksregulativ" der brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) og ytelser pr. bruker blir som i Oslo (når arbeidsreisene er trukket ut), innebærer 36 brukere pr. 1 000 innbyggere og gjennomsnittlige årlige ytelser på 8 900 kroner. "Oslo-modellen" vil gi ca. 163 000 brukere og årlige totale utgifter på om lag 1,4 mrd. kroner. Med en "Oslo-modell" vil alle brukerne utenom Oslo komme betydelig bedre ut enn i dag. Alle fylkene utenom Oslo, vil imidlertid oppleve en betydelig økning i utgiftene til TT-ordningen.

Det vil være både juridiske, praktiske og likhetsmessige problemer knyttet til å utforme bindende nasjonale retningslinjer for TT-ordningen. For det første vil et "riksregulativ" innebære et brudd med gjeldende yrkestransportlov, der det presiseres at det er fylkene som selv bestemmer omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet, med unntak av skoleskyssordningen og noen felles nasjonale rabattordninger. For det andre er det knyttet en rekke praktiske problemer til å utforme en lik transportstandard for en gruppe transportbrukere, og for det tredje er det vanskelig å argumentere for at transportmessig *likhet* for personer med forflytningshemninger oppnås gjennom en pengemessig eller tilbudsmessig lik kompensasjon. Et "riksregulativ" for TT-ordningen, som skal gjøre tilbudet mer geografisk likt enn det som er tilfelle i dag, må derfor forankres i denne erkjennelsen.

Kapittel 8 gir en beskrivelse av de eksisterende transportordningene for funksjonshemmede. TT-ordningen er beskrevet i kapittel 6 og således ikke omtalt her. De ordningene som omtales er: trygdebilordningen, grunnstønad til transport, forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser, transport i forbindelse med yrkesrettet attføring, skoleskyssordningen, syketransportordningen, reisetilskottsordningen og kommunale transportordninger.

Kapittel 9 gir noen betraktninger om sektoransvarsprinsippet der transportordningene sees i lys av dette prinsippet. Videre diskuteres fordeler og ulemper med tre hovedmodeller for framtidig organisering av transportordningene; en statlig modell, en fylkeskommunal modell eller en blandingsmodell.

Statlig modell. Her blir alle transportordninger for funksjonshemmede et rent statlig ansvar. All transportstøtte kan da gis som en del av grunnstønadsordningen, eller gjennom en nyopprettet transportordning der både arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) og fritidsreiser (dagens TT-reiser) inngår.

Fylkeskommunal modell. Her blir alle transportordninger for funksjonshemmede et rent fylkeskommunalt ansvar på linje med dagens ansvarsforhold innenfor den lokale kollektivtrafikken. Brukergodkjenning og saksbehandling vil skje i kommunene mens budsjettansvaret tillegges fylkeskommunen.

Vedlegg 3

Blandingsmodell. Her legges det opp til en mellomløsning som i dag, der ordningene er delt mellom staten og fylkeskommunene/kommunene. Arbeidsgruppen ser for seg et "nullalternativ" som blir en videreføring av dagens organisering av transportordningene, mens en annen modell fordeler transportordningene mellom stat og fylkeskommuner etter *formålet* med reisen, slik at transportstøtte til arbeids- og utdanningsreiser blir et statlig ansvar, mens støtte til resterende reiseformål blir et fylkeskommunalt ansvar, og således administreres av fylkeskommunen/kommunen.

Kapittel 10 presenterer arbeidsgruppens hovedvurderinger og anbefalinger knyttet til innretningen på og organiseringen av transportordningene. Videre anslås økonomiske konsekvenser av en endring av ytelsesnivået til TT-ordningen.

Arbeidsgruppen mener at det bør finnes en ordning med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede (AU-reiser), men vurderer ikke den nåværende forsøksordningen som god nok til at den bør gjøres permanent. For å unngå unødig gråsoneproblematikk i forhold til transportytelser til funksjonshemmede, bør administreringen av transportordningene i størst mulig grad samles på *ett* forvaltningsnivå. I det videre arbeidet med NAV-reformen (rammeavtalen med KS) bør det drøftes om kommunenes arbeid med brukergodkjenning av søkere til den fylkeskommunale TT-tjenesten er en tjeneste som skal kunne samlokaliseres med øvrige tjenester i de nye arbeids- og velferdskontorene. Bindende nasjonale retningslinjer for TT-ordningen vurderes *ikke* som tjenlig dersom fylkeskommunene fremdeles skal ha ansvaret for TT-ordningen. Fylkeskommunene må prioritere tiltak som gjør transportinfrastrukturen og transporttilbudet bedre tilgjengelig for personer med forflytningshemninger.

Valg av framtidig hovedmodell; en statlig modell, en fylkeskommunal modell eller en blandingsmodell, må foretas ut fra de målsettinger transportordningene er ment å ivareta, og hvilken organisering som en i så henseende antar vil gi best måloppnåelse. Det er både fordeler og ulemper knyttet til alle modellene.

Ved å summere dagens utgifter til *all* transportstøtte til funksjonshemmede, unntatt kommunale ordninger, får vi årlige offentlige utgifter på om lag 1,88 mrd. kroner. Hvis vi tenker *langsiktig*, der vi får en tilpasning av utgiftene til AU-reiser på ca. 100 mill. kroner pr. år samt at TT-ordningen legges på enten dagens nivå, Oslo-nivå eller svensk nivå, får vi årlige totale offentlige utgifter på henholdsvis 1,98 mrd. kroner, 2,99 mrd. kroner og 2,63 mrd. kroner. Alle tall er relatert til prisnivået i 2004, og må betraktes som et regneeksempel basert på noen sentrale overordnede forutsetninger.

Vedlegg 3

Arbeids- og sosialdepartementet
Pb 8019 Dep
0030 OSLO

8325

(Referanse må oppgis)
Vår referanse: 200501161-12
Arkivkode: F00 &00
Saksbehandler: Hans L Clementz
Deres referanse: 200400421
Dato: 16.11.2005

Høring - Transport for funksjonshemmede

Det vises til brev fra Arbeids- og sosialdepartementet av 5. juni 2005 vedrørende rapporten "Transport for funksjonshemmede. Gjennomgang av og forslag til bedre målretting av de offentlige transportstøtteordninger som er ment å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemninger".

KS er positiv til at det er igangsatt et arbeid for å gjennomgå og vurdere transportordningene for funksjonshemmede i sammenheng. Det er både fordeler og ulemper ved de tre hovedmodellene som er lansert. Valg av modell må baseres på avveininger mellom fordeler og ulemper for så vel brukere av ordningene som myndighetene som skal finansiere og administrere disse. Ingen av modellene peker seg klart ut som bedre enn de andre. Valg av modell må ses i sammenheng med de målsettinger transportordningene er ment å ivareta, holdt opp mot den organiseringen som en antar gir best måloppnåelse.

KS mener det er uheldig at arbeidsgruppen som har utarbeidet rapporten ikke har hatt representasjon fra fylkeskommunene som, siden ordningen ble landsdekkende fra 1988, har hatt ansvaret for TT-ordningen. Vi kan heller ikke se at det er innhentet erfaringer fra kommunene. I en sak som i så stor grad berører alle tre forvaltningsnivåer er det behov for et tett samarbeid som sikrer bedre sammenheng mellom de ulike ordningene. Rapporten gir etter vår mening i for liten grad en vurdering av ordningene i forhold til overordnede mål, brukernes behov samt om de fungerer samordnet og rasjonelt.

Det er mye som taler for at de funksjonshemmede som er mest avhengige av tilrettelagte dør til dør transporttjenester, må sikres et forutsigbart tilbud som innebærer mulighet for et deltakende og aktivt liv. Det innebærer et rettighetsbasert tilbud lagt til statlig nivå for klart definerte diagnosegrupper.

For øvrige grupper i befolkningen som har problemer med å kunne nytte den ordinære kollektivtransporten, bør det fortsatt være en transporttjenesteordning med fylkeskommunalt tilskudd for dør til dør transport. Vi må erkjenne at det fortsatt vil være personer med redusert funksjonsevne, enten dette er medfødt eller skjer som følge av

aldring eller sykdom, som kan ha vansker med å bruke et ordinært rutetilbud. Fylkeskommunen vil lettere kunne finne smidige ordninger innen den lokale kollektivtransporten som eventuelt reduserer behovet for tilrettelagt dør til dør transport, for eksempel bestillingsruter, serviceruter m.m.

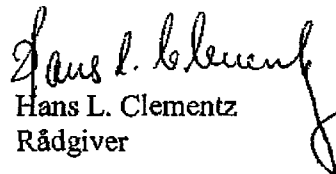
Arbeidet med å sikre universell utforming av reisekjedene og tilbudet med buss, tog, båt og fly bør klart styrkes. I denne sammenheng har fylkeskommunen både viktige oppgaver i den lokale og regionale kollektivtrafikken samt en viktig rolle når det gjelder den regionale utviklingen. Lettere tilgjengelighet til kollektive transportmidler krever store investeringer i transportmateriell og tilretteleggende tiltak. Det er derfor viktig at fylkeskommunene får økonomiske rammebetingelser som muliggjør nødvendige investeringer.

KS vil på denne bakgrunn anbefale en blandingsmodell. Fylkeskommunen med sin transportkompetanse beholder ansvaret for alle transportordningene, herunder TT-ordningen. Dette er best for brukerne og økonomisk mest rasjonelt for samfunnet. Brukernes reisebehov er lokalt/regionalt og det er bare fylkeskommunen som kan foreta en nødvendig tilpasning av tilbudet til den enkeltes behov. Folketrygden beholder ansvaret for de sosialpolitiske ordningene.

Det vises for øvrig til høringsuttalelsene fra fylkeskommunene.

Med vennlig hilsen


May-Britt Nordli
Direktør


Hans L. Clementz
Rådgiver

Gjenpart: Kommunal- og regionaldepartementet
Fylkeskommunene
KS i fylkene