

Fylkesrådet i Nord-Trøndelag

Nord-Trøndelag fylkeskommune

SAKSPROTOKOLL

Arbeids- og sosialdepartementet
Vedlegg 1
S.nr. 200400421 - 43

Sak nr. 173/2005

Transport for funksjonshemmede - høring

Behandlet/behandles av
Fylkesrådet i Nord-Trøndelag

Møtested
Fylkets Hus, Steinkjer

Møtedato **Sak nr.**
15.11.2005 173/2005

Saksbehandler: Ruth Lønnum Asperheim
Arkivsak: 2005/00072
Arkivkode: 8325

Fylkesrådets innstilling til vedtak:

Fylkesrådet anbefaler at den fylkeskommunale modellen i pkt 9.3.2 i rapporten om "Transport for funksjonshemmede" blir valgt som framtidig modell.

Fylkeskommunens oppgave med tilrettelegging av den ordinære kollektivtransporten bør videreføres som i dag. Fylkeskommunen vil gjennom kjøp av transporttjenester sette krav til det materiellet som brukes og følge opp intensjonene om universell utforming.

Det er forutsetning for overføring av statlige oppgaver til fylkeskommunen at dagens finansierungsordning blir gjennomgått. Fylkesrådet forutsetter at fylkeskommunens nye oppgaver blir fullfinansiert.

Protokoll

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Sammendrag:

Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet har sendt 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" på offentlig høring. Rapporten er utarbeidet av en tverrfaglig arbeidsgruppe som har utformet tre hovedmodeller for framtidig organisering av transportordningene; en statlig modell, en fylkeskommunal modell og en blandingsmodell.

Valg av modell blir en avveining mellom fordeler og ulemper for så vel brukerne av ordningene og myndighetene som skal finansiere og administrere disse.

En overføring av oppgaver fra staten til fylkeskommune vil føre til at dagens finansierungsordning må gjennomgås. Oppgavene som blir overført fra staten, må fullfinansieres og overføringene til fylkeskommunene økes tilsvarende.

Fylkesrådets vurdering:

Nord-Trøndelag fylkeskommunes budsjett for 2005 for transporttjenesten for funksjonshemmede er ca 11 mill kr. Ordningen omfatter ca 1900 brukere. På landsbasis har ordningen 113.000 brukere og de samlede bevilgninger er 381 mill kr.

Fylkesråden mener at desentralisering av oppgaver og nærhet til brukerne er viktige hensyn å ta i denne vurderingen. Av de modellene som er skissert av utvalget, mener jeg den fylkeskommunale modellen som ivaretar dette på den beste måten.

En fylkeskommunal modell vil innebære en styrking av TT-ordningen, gjennom at grunnstønadmottakere som i dag ikke mottar TT, vil "overføres" til TT-ordningen. Ved en permanent AU-reiseordning vil også brukere som godkjennes til denne ordningen bli en del av TT-ordningen. Bilstønadmottakerne vil også bli en del av ordningen ved at administreringen av denne blir et fylkeskommunalt ansvar. Dette alternativet er i tråd med gjeldende forvaltningspolitikk.

Transporttjenesten for funksjonshemmede har vært et fylkeskommunalt ansvar fra 1988. Ordningen ble lagt til fylkeskommunen fordi ansvaret for dette skulle ligge hos det forvaltningsnivået som hadde ansvaret for kollektivtransporten for øvrig. Fordelene ved å lovfeste denne tjenesten og legge den til en statlig etat er etter min vurdering ikke store nok til å kunne anbefale en slik endring av ordningen.

Fylkesråden vil derfor anbefale at den fylkeskommunale modellen blir valgt. Gjennom dette vil alle transportordninger for funksjonshemmede bli et rent fylkeskommunalt ansvar på linje med dagens ansvarsforhold innenfor den lokale kollektivtrafikken.

Steinkjer, 8. november 2005


Susanne Bratli

fylkesråd for samferdsel, næring og miljø

Saksutredning for fylkesrådet

Trykte vedlegg:

1. Brev fra Arbeids- og sosialdepartementet datert 05.07.05
2. Brev til Kommunenes Sentralforbund datert 25.08.05
3. Kapittel 9 fra høringsnotat om "Transport for funksjonshemmede"

Utrykte vedlegg:

1. Transport for funksjonshemmede – Høringsnotat
2. Uttalelse fra Eldrerådet i Nord-Trøndelag datert 20.10.05
3. Uttalelse fra Rådet for funksjonshemmede i Nord-Trøndelag datert 28.10.05

Innledning/bakgrunn

Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet sendte i brev av 05.07.05 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" på offentlig høring. Rapporten er utarbeidet av en tverrfaglig arbeidsgruppe som har utformet tre hovedmodeller for framtidig organisering av transportordningene.

Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet ønsker tilbakemeldinger på de ulike modellene for organisatorisk forankring. Høringsfrist er satt til 15.11.05.

Saksframstilling/problemstillinger

Fylkeskommunene har fra 1988 vært pålagt å organisere en transporttjeneste (TT-ordningen) for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en *varig* forflytningshemming som er av en slik art at personen ikke uten vesentlige vanskeligheter kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. I dag fungerer ordningen stort sett som en individuell dør-til-dør-transport med taxi.

Samferdselsdepartementet utarbeidet i 1997 veiledende retningslinjer for TT-ordningen.

Formålet med TT-ordningen er å gi funksjonshemmede som er avhengig av dør-til-dør-transport et transporttilbud, slik at de har en mulighet til å delta i aktiviteter i nærmiljøet på lik linje med den øvrige befolkning. Ordningen er ment å dekke behovet fritidsreiser, og TT skal ikke benyttes til reiser som skal betales av andre (som f. eks. transport til og fra medisinsk behandling). TT skal kompensere for manglende muligheter til å benytte ordinær kollektivtransport, og det presiseres i retningslinjene at høy alder, manglende rutegående transport i et område eller avsides bosted ikke er relevante kriterier for å bli godkjent som bruker av ordningen.

Fylkeskommunen fastsetter i dag antall turer ut fra gjeldende budsjettammer. Antall turer differensieres slik at yngre funksjonshemmede gis flere turer. Det er dessuten prøvd ut en ordning i én kommune der prioriterte grupper (blinde/svaksynte og svaksynte) er gitt et bedre tilbud. Kommunen godkjenner brukerne etter retningslinjer fastsatt av departement og fylkeskommunen.

I Nord-Trøndelag kan den enkelte kommune godkjenne brukere inntil 1,5 % av befolkningen. Det er en hovedvekt av eldre mennesker i ordningen, men 30 % av plassene skal reserveres brukere under 70 år.

Arbeids- og utdanningsreiser (AUR) behandles av kommunen på samme måte som Transporttjenesten. Ordningen har vært svært lite benyttet i vårt fylke. Fylkeskommunen har også her det økonomiske ansvaret, men beløpet refunderes av departementet etterskuddsvis.

Bilstønadordningen ligger i dag til Trygdekontoret. Trygdefinansiert kjøretøy kan gis til personer som har vesentlig og varig nedsatt funksjonsevne i dagliglivet på grunn av sykdom, skade eller lyte, eller har fått sin evne til å utføre inntektsgivende arbeid varig nedsatt eller sine muligheter til å velge yrke eller arbeidsplass vesentlig innskrenket på grunn av sykdom, skade eller lyte. Det er videre en forutsetning at motorkjøretøy er et nødvendig og hensiktsmessig tiltak for å bedre funksjonsevnen. Det er om lag 25.000 trygdefinansierte kjøretøy i Norge. Offentlige utgifter til ordningen var vel 840 mill. kroner i 2003.

TT-ordningen i tall (jf høringsrapporten)

Tabellen nedenfor gir en oversikt over antall godkjente brukere, brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) samt ytelsene totalt og pr. bruker og innbygger.

Tabell 6.1: Antall brukere, ytelser og brukerandel for TT-ordningen i 2004 fordelt på fylker.

Fylke	Antall brukere	Ytelser			Brukerandel (pr. 1000 innb.)
		Totalt (1000 kr)	Pr. bruker	Pr. innb.	
Østfold	2 110	5 900	2 796	23	8
Akershus	10 634	32 446	3 051	66	22
Oslo	18 614	191 092	10 266	366	36
Hedmark	7 650	14 000	1 830	74	41
Oppland	3 600	8 500	2 361	46	20
Buskerud	3 144	12 380	3 938	51	13
Vestfold	4 300	6 200	1 442	28	20
Telemark	1 000	2 000	2 000	12	6
Aust-Agder	2 300	4 300	1 870	42	22
Vest-Agder	3 037	8 400	2 766	52	19
Rogaland	6 598	16 100	2 440	41	17
Hordaland	13 500	32 000	2 370	72	30
Sogn og Fjordane	4 200	5 000	1 190	47	39
Møre og Romsdal	6 400	12 200	1 906	50	26
Sør-Trøndelag	8 800	14 000	1 591	52	33
Nord-Trøndelag	1 914	10 831	5 659	85	15
Nordland	7 900	16 000	2 025	67	33
Troms	4 500	11 000	2 444	72	29
Finnmark	2 354	3 800	1 614	52	32
Totalt	112 555	406 149	-	-	-
Gjennomsnitt	-	-	3 608	89	25
Gjennomsnitt (ekskl. Oslo)	-	-	2 289	53	23

Som en ser av tabellen har Hedmark og Sogn og Fjordane flest godkjente TT brukere pr 1000 innbyggere. Nord-Trøndelag har forholdsvis lav brukerandel (1,5 % av befolkningen), men ligger nest høyeste i ytelse pr bruker. Bare Oslo gir høyere tilskudd pr bruker. De store forskjellene både på brukere pr 1000 innbyggere og ytelser pr bruker skyldes hovedsakelig ulike prioriteringer i fylkene.

Faktiske opplysninger

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.

Arbeidsgruppens anbefalinger tar utgangspunkt i at:

- Forslagene ikke skal være for økonomisk ambisiøse.
- Forslagene skal være administrativt håndterlige.
- Forslagene skal være lett forståelige.

Anbefalingene er forankret i en erkjennelse av at det neppe lar seg gjøre å øke de samlede ytelsene til transportordningene vesentlig. Derfor er hovedfokus rettet mot prioriteringer innenfor og målretting av dagens ordninger. Økonomiske konsekvenser er basert på regneeksempler der det er vektlagt å synliggjøre fordelingsmessige virkninger av en endring av transportordningene. Det er også lagt til grunn at forslagene skal være mulige å administrere på en kostnadseffektiv måte samt at innretningen på ordningene skal være lett forståelig både for saksbehandlere og brukere.

Arbeidsgruppen har utformet tre hovedmodeller for fremtidig organisering av transportordningene:

- Statlig modell (som en del av folketrygden).
- Fylkeskommunal modell (som en del av den ordinære kollektivtrafikken).
- Blandingsmodell (både som en del av folketrygden og den ordinære kollektivtrafikken).

Det vises for øvrig til vedlegg 3.

INNKOMNE UTTALELSER

Uttalelse fra Eldrerådet i Nord-Trøndelag datert 20.10.05:

"Eldrerådet i Nord-Trøndelag ønsker at ordningen vi har i dag dvs en blandingsmodell – transportordningen deles mellom staten og fylkeskommunen/kommunene, opprettholdes."

Uttalelse fra Rådet for funksjonshemmede i Nord-Trøndelag datert 28.10.05:

"Rådet for funksjonshemmede v/arbeidsgruppa for transport, har følgende høringsuttalelse til rapporten "Transport for funksjonshemmede":

Rapporten henviser til de forskjellige modeller i fylkene. Ut fra dette kommer dagens ordning i Nord-Trøndelag godt ut. Rådet mener ordningen fungerer stort sett tilfredsstillende i vårt fylke, og ønsker at ordningen vi har i Nord-Trøndelag må bli en minimumsordning for hele landet.

- *Regjeringen har ikke ha fulgt opp Stortingets vedtak verken når det gjelder å utarbeide retningslinjer for TT-ordningen, eller å ha overholdt tidsfristen Stortinget satte for dette arbeid i 2004.*
- *Grunnstønad til transport må gis parallelt med det utvidede TT-tilbudet og være en supplerende ordning.*
- *Rådet for funksjonshemmede går inn for en utvidet statlig modell, der brukerens behov for transport til arbeid, utdanning og fritid står i sentrum, og der retningslinjene og finansiering knyttes til trygdesystemet.*
- *Klare retningslinjer for kvalitet og kvantitet i det tilbudet som gis til brukeren må utformes snarest. Brukermedvirkning må være med i hele denne prosessen.*

- *Egenandel bør være laveste kollektivtakst, alternativt en egenandel mellom 20 – 25% av de totale transportkostnadene.*
- *Alder skal ikke være et selvstendig kriterium for brukergodkjenning. Det må være funksjonshemmingen som skal ligge til grunn.*
- *Staten må regne med å betale det det koster å ha et samfunn som ikke er utformet slik at alle kan delta på lik linje. Jo mer staten tilrettelegger kollektivtrafikken, jo mindre utgifter til de individuelle transportordninger."*

Konsekvenser

De tre hovedmodeller for organisering av transportordningene for funksjonshemmede har både fordeler og ulemper:

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. For brukerne kan en statlig modell være en fordel ved at den rettighetsfester all transportstøtte og i større grad enn i dag likebehandler de stønadsberettigede. Modellen medfører imidlertid betydelige fordelingsvirkninger mellom fylkeskommunene, der brukerne i Oslo vil komme spesielt dårlig ut i forhold til dagens ordning dersom de totale utgiftene til TT-ordningen i Norge forblir på dagens nivå. Det samme vil trolig være tilfelle for brukerne i Nord-Trøndelag. Modellen innebærer en samordning av de ulike transporttytelsene, men vil være kostnadsdrivende og således vanskeliggjøre budsjettmessig styring.

Ved valg av en statlig modell forankret i trygdeetaten, kan transportordningen bli betraktet en rent *sosialpolitisk* sak, slik at transportstøtte blir å betrakte som en form for trygdeytelse. Ved denne modellen vil fylkeskommunene, som ansvarlig myndighet i forhold til kollektivtransporten, ikke ha noe spesifikt ansvar når det gjelder transport for funksjonshemmede, ut over tiltak for å øke tilgjengeligheten til den ordinære kollektivtransporten med tilhørende transportinfrastruktur. Kommunene vil imidlertid fortsatt fritt kunne etablere egenfinansierte kommunale transportordninger som et supplement til de statlige ordningene.

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, som i dag. Modellen legger grunnlag for å se transporttjenestene for eldre og funksjonshemmede i sammenheng med det samlede kommunale tjenestetilbudet til disse gruppene. For brukerne kan modellen innebære at tilgangen til og ytelsene fra ordningene blir usikre og avhengige av prioriteringer i den enkelte fylkeskommune. Modellen gir gode muligheter for budsjettmessig styring, men kan være administrativt krevende å håndtere.

En fylkeskommunal modell vil kunne gi en styrking av TT-ordningen, gjennom at grunnstønadmottakere som i dag ikke mottar TT vil "overføres" til TT-ordningen. Ved en permanent AU-reiseordning vil også brukere som godkjennes til denne ordningen bli en del av TT-ordningen. Vi har AU-reiseordningen også i dag, men kostnadene refunderes fra departementet. Bilstønadmottakerne vil også bli en del av ordningen ved at administreringen av denne blir et fylkeskommunalt ansvar.

Blandingsmodell. Her legges det opp til en mellomløsning som i dag, der ordningene er delt mellom staten og fylkeskommunene/kommunene. Arbeidsgruppen ser for seg en modell som blir en videreføring av dagens organisering av transportordningene, og således kan omtales som et "nullalternativ", 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 kommunen/fylkeskommunen. En formålsorientert modell gir fordeler for brukerne ved at dette er en organisering de delvis er fortrolige med, men delingen kan gjøre den uoversiktlig. Modellen innebærer en fortsatt fragmentering av transportordningene som kan gjøre modellen administrativt vanskelig å håndtere.

Arbeidsgruppen skisserer 2 modeller med et delt ansvar mellom stat og fylkeskommuner/kommuner:

Dagens modell

Dette er i praksis en videreføring av gjeldende organisering av transportordningene, og kan således betraktes som et referansealternativ eller "nullalternativ". I den grad forsøket med AU-reiser skal gjøres til et permanent rettighetsfestet transporttilbud, forankres en slik ordning som en del av trygdesystemet.

Formålsmodellen

Dette er en modell hvor transportordningene deles mellom stat og fylkeskommuner etter formålet med reisen, på den måten at transportstøtte til arbeids- og utdanningsreiser blir et statlig ansvar, mens støtte til resterende reiseformål blir et fylkeskommunalt ansvar, og således administreres av fylkeskommunen.

Oppsummering/konklusjon

I avsnitt 9.3 i rapporten er det drøftet fordeler og ulemper ved tre hovedmodeller for organisering av transportordningene for funksjonshemmede; en statlig modell, en fylkeskommunal modell og en blandingsmodell. I tabellen nedenfor er de sentrale forskjellene mellom modellene, sett fra både brukernes og tilskuddsmyndighets ståsted, oppsummert.

Modell	Brukerne		Tilskuddsmyndighet	
	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper
Statlig	Rettighetsfestede tilbud.	TT-brukerne i Oslo taper.	Samordning av ulike ytelser.	Kostnadsdrivende. Vanskelig med budsjettmessig styring.
Fylkeskommunal	Nærhet til saksbehandler	Budsjettstyrte tilbud.	Gir muligheter for budsjettmessig styring.	Administrativt krevende.
Blandingsmodell	Kjent ordning.	Uoversiktlig.	Videreføring av etablert arbeidsdeling	Fragmentering av transportordningene.

Valg av modell blir således en avveining mellom fordeler og ulemper for så vel brukerne av ordningene og myndighetene som skal finansiere og administrere disse.

9. FRAMTIDIG ORGANISERING AV TRANSPORTORDNINGENE

I dette kapitlet vil vi presisere hvilke sentrale målsettinger vi legger til grunn for de endringsforslag vi kommer med. Videre vil vi gjøre noen betraktninger om sektoransvarsprinsippet og se transportordningene i lys av dette prinsippet. Til slutt vil vi synliggjøre hvilke hovedmodeller for framtidig organisering av transportordningene vi vil legge til grunn for drøftingene.

9.1 Overordnede målsettinger

Arbeidsgruppens anbefalinger knyttet til større målretting av og effektivitet til de offentlige transportstøtteordningene tar utgangspunkt i at:

- Forslagene ikke skal være for økonomisk ambisiøse.
- Forslagene skal være administrativt håndterlige.
- Forslagene skal være lett forståelige.

Anbefalingene er forankret i en erkjennelse av at det neppe lar seg gjøre å øke de samlede ytelsene til transportordningene vesentlig. Derfor er hovedfokus rettet mot prioriteringer innenfor og målretting av dagens ordninger. Økonomiske konsekvenser er basert på regneeksempler der det er vektlagt å synliggjøre fordelingsmessige virkninger av en endring av transportordningene. Det er også lagt til grunn at forslagene skal være mulige å administrere på en kostnadseffektiv måte samt at innretningen på ordningene skal være lett forståelig både for saksbehandlere og brukere.

9.2 Sektoransvarsprinsippet

For å kunne administrere den komplekse organisasjonen som et samfunn er, er samfunnet delt opp, sektorisert. Den grunnleggende delingen er i en offentlig og en privat sektor. Offentlig sektor er igjen delt i en statlig og en kommunal/fylkeskommunal del.

Statlig sektor er inndelt i politikkområder, og denne oppdelingen viser seg klarest i oppgave- og ansvarsdelingen mellom departementene. For å kunne sette politikken ut i livet, og gi brukerne best mulige tjenester, har det vært hensiktsmessig å dele statlig sektor i forvaltningsnivåer. Øverst finnes et sentralt departementsnivå nærmest den politiske ledelsen, som et sekretariat for politikerne. Når det er hensiktsmessig er de mer operative og brukerrettede oppgavene lagt til et direktoratsnivå med ansvar for hele landet, et fylkes- eller regionalnivå og for noen etater et lokalt nivå som førstelinje mot brukerne.

Det er et forvaltningspolitisk mål at flesteparten av oppgavene og fullmaktene skal delegeres og desentraliseres lengst mulig ut i den statlige forvaltningen, eller overføres fra statlig sektor til fylkeskommunene eller kommunene. Dette skal gi tjenester som er mer tilpasset de lokale forholdene og behovene, og gi departementsnivået bedre mulighet til å utføre oppgaven som sekretariat for den politiske ledelsen.

Å legge gjennomføringen av politikken til fylkeskommunalt og kommunalt nivå skal også sikre lokal aktivitet og engasjement, tilpasning av tjenestene til de lokale behovene samt gi kort vei mellom brukerne og ansvarlig forvaltningsnivå.

Det er ikke ønskelig at fylkeskommuner og kommuner skal bli rene ekspedisjonsorganer for tjenester og funksjoner som er utformet og regulert i detalj av staten. De skal ha rom for å gjøre lokale prioriteringer, dvs. drive politikk.

Hvilke utfordringer skaper sektoriseringen? Den norske maktutredningen peker på at organiseringen av statlig sektor basert på politikkområder skaper problemer, jf. Tranøy og Østerud (2001). Organiseringen blir omtalt som en fragmentering av forvaltningen, etatene og politikkområdene blir ofte kalt siloer, der det er samarbeid vertikalt mellom nivåene i etatene, men for lite horisontalt mellom etatene og politikkområdene. Organiseringen blir kritisert for å være dårlig tilpasset til å løse oppgaver som krever samhandling på tvers av sektorene og politikkområdene. Jf. også St.meld. nr. 17 (2004-2005), *Makt og demokrati*.

Hvilken betydning har så sektoriseringen for utformingen av transportordningen for funksjonshemmede? TT-ordningen, som er den viktigste transportordningen for funksjonshemmede, er fylkeskommunenes ansvar. Staten styrer ikke utformingen av tjenesten verken ved lovpålegg, krav om minimumsstandard på tjenesten eller ved øremerking av budsjettmidler, men har nøyd seg med å gi veiledende retningslinjer fra Samferdselsdepartementet. Kvaliteten på TT-tjenesten varierer derfor mellom fylkeskommunene, ut fra de politiske prioriteringene som blir gjort lokalt. Dette kan være et politisk mål, dersom det fører til en tilpasning av tjenesten til de lokale behovene og forholdene. Dersom det imidlertid blir et overordnet mål at TT-tjenesten skal være *ytelsesmessig* mer lik for alle brukerne, trekker dette i retning av en større standardisering.

9.3 Hovedmodeller for organisatorisk forankring

I de videre diskusjonene legger arbeidsgruppen til grunn at transportordningene kan organiseres på ett av to forvaltningsnivå, eller videreføres på to "nivå" som i dag. Da har vi i prinsippet 3 modeller:

1. Statlig modell (som en del av folketrygden).
2. Fylkeskommunal modell (som en del av den ordinære kollektivtrafikken).
3. Blandingsmodell (både som en del av folketrygden og den ordinære kollektivtrafikken).

Nedenfor er det nærmere redegjort for de tre aktuelle modellene, der det spesielt er påpekt fordeler og ulemper ved modellene sett fra både brukernes og tilskuddsmyndighetens ståsted. I alle modellene har vi forutsatt at forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser for funksjonshemmede (AU-reiser) gjøres om til en permanent transportordning. På bakgrunn av erfaringen fra evalueringen av forsøksordningen, jf. avsnitt 8.3.3, mener arbeidsgruppen at regelverket må gjennomgås med tanke på å målrette ordningen bedre, slik at ordningen i større grad rettes inn mot brukere som kan dokumentere at transportstøtten medfører at de kan arbeide mer, eller at ordningen har andre betydelige positive effekter.

Videre legges det til grunn at det uavhengig av organisatorisk forankring, på sikt, vil bli etablert en førstelinjetjeneste med et arbeids- og velferdskontor i alle kommuner. Dermed vil søkere av transportstøtte ha kun *ett* sted å henvende seg, uavhengig av hvilken transportutfordring brukerne måtte ha, jf. avsnitt 9.4.

9.3.1 Statlig modell

En mulig modell er at *alle* transportordninger for funksjonshemmede blir et rent statlig ansvar. All transportstøtte kunne da bli gitt som en del av grunnstønadsordningen (grunnstønad til transport), eller det kunne etableres en egen transportordning der både arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) og fritidsreiser (dagens TT-reiser) inngår. Det mest praktiske ville nok være å utforme et eget transportkapittel i grunnstønadsordningen med tilhørende regelverk, der en skiller mellom tre støtteformål; bilstønad, stønad til fritidsreiser og stønad til arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser).

Transportstøtten kan enten gis som en ren pengeytelse eller som et reisebevis som gir rett til å reise for et gitt beløp eller å foreta et visst antall reiser som avgrenses geografisk eller i forhold til reiselengde.

Reisebeløp kunne knyttes opp mot faste satser slik som ved dagens grunnstønad, der satsene kunne differensieres i større grad enn i dag slik at sprangene mellom trinnene ble mindre. For å målrette støtten bedre kan ytelsene gis i form av et "kjørekort" eller "transportkort" som lades opp med det beløpet brukeren har krav på. På denne måten vil ytelsene ikke kunne benyttes til andre formål enn transport, og det vil bli enkelt å registrere reiseaktiviteten til brukerne, for derigjennom å kunne si noe om behovet for ordningen. Beløp som ikke benyttes i løpet av tildelingsåret, vil naturlig bli slettet ved årsskiftet.

Fastsettelse av egenandeler blir en utfordring. I dag varierer størrelsen på egenandelene til TT mellom fylkene. Det er også noen fylker som ikke krever noen egenandel av brukerne, eller har lagt opp til frivillighet når det gjelder egenbetaling. Ved en statlig modell må det legges opp til lik egenandel. Enten settes denne til null, eller det legges opp til et fast beløp pr. tur eller et beløp som øker med økende reiselengde. Det enkleste rent administrativt er å operere uten egenandel. For at utgiftene til staten ikke skal øke, kan transportytelsene da reduseres noe. Det mest rettferdige er at det betales en egenandel som øker med økende reiselengde. Dette er imidlertid administrativt mest krevende. Ved en statlig modell vil det uansett "egenandelspolitikk" være viktig å samordne størrelsen på egenandelen med den egenandelen som pasienter i dag må betale for syketransport. Denne er i 2005 på 115 kroner en vei.

Ved valg av en statlig modell forankret i trygdeetaten, gjør en transportordninger for funksjonshemmede til en rent *sosialpolitisk* sak, slik at transportstøtte er å betrakte som en hvilken som helst annen trygdeytelse. Ved denne modellen vil fylkeskommunene, som ansvarlig myndighet i forhold til den lokale kollektivtransporten, ikke ha noe spesifikt ansvar når det gjelder transport for funksjonshemmede, ut over tiltak for å øke tilgjengeligheten til den ordinære kollektivtransporten med tilhørende transportinfrastruktur. Kommunene vil imidlertid fortsatt fritt kunne etablere egenfinansierte kommunale transportordninger som et supplement til de statlige ordningene.

For å vinne erfaring med en slik statlig modell, kunne den utprøves i et par fylker.³⁴

Argumenter for å velge en statlig modell er:

- *Rettighetsfesting og likebehandling.* For brukerne innebærer en statlig modell forankret i trygde-systemet, en større grad av likebehandling både med hensyn til brukergodkjenning og ytelser. Transportstøtte blir en rettighet.
- *Effektivisering av saksbehandling.* Godkjenning av brukere kan skje i et allerede etablert system, da de som behandler søknader om grunnstønad til transport nå vil få alle søknader, også fra TT-brukerne. Dette vil kunne effektivisere saksbehandlingen; ikke på grunn av at statlig administrasjon nødvendigvis er mer effektiv enn kommunal/fylkeskommunal administrering, men at ansvaret for beslektede ordninger blir samlet ett sted.
- *Samordning av ytelser.* Eventuelle problemer knyttet til "overkompensasjon" pga. at noen brukere i dag mottar ikke-samordnede ytelser fra både stat og fylkeskommune vil elimineres, da saksbehandlerne i trygdeetaten vil ha full oversikt over hvilke trygdeytelser søkerne mottar.
- *Tilgjengelighet.* Brukerne vil kun behøve å henvende seg på ett sted for å få tilgang til de transportytelser og eventuelt andre trygdeytelser de måtte ha krav på.
- *AU-reiser forankres i staten.* Finansieringen av tilrettelagte arbeids- og utdanningsreiser blir et statlig ansvar som er en fordel siden den eventuelle trygdemessige gevinsten ved at funksjonshemmede i større grad kan delta i arbeidslivet vil tilfalle staten som har ansvar for arbeidsmarkeds-politikken og som vil få gevinsten av økt arbeidsdeltakelse gjennom lavere trygdeutbetalinger.

³⁴ Et forsøk kan enten skje gjennom et forsøk med oppgavedifferensiering etter forsøksloven. I sistnevnte tilfelle er Kommunal- og Regionaldepartementet godkjenningsmyndighet.

- *Liten konsekvens for fylkeskommunens virksomhet.* TT-ordningen er en liten del av fylkeskommunes virksomhet, og en overføring av ansvaret til staten vil kun få marginale konsekvenser på fylkeskommunens oppgaveportefølje.

Argumenter mot å velge en statlig modell er:

- *Reduserte incitamenter til universell utforming.* Når fylkeskommunene "mister" TT-ordningen, får de samtidig mindre incitament til bedre tiltrettelegging av den ordinære kollektivtransporten, siden eventuelle gevinster i form av redusert behov for TT vil tilfalle staten.
- *Kostnadsdrivende.* En rettighetsfesting av TT-ordningen, vil virke kostnadsdrivende, da søkere som oppfyller kriteriene for transportstøtte ikke kan avvises av budsjettmessige eller kvotemessige årsaker. Dette kan betraktes som en ulempe for det offentlige (staten), samtidig som det naturlig nok øker nytten for brukerne.
- *Nærhet til brukerne.* En overføring av saksbehandling av TT-saker fra kommunene til trygdeetaten vil gjøre lokale tilpasninger vanskeligere da saksbehandlerne på trygdekontorene vil bli bundet av et "rigid" nasjonalt regelverk.
- *Transportytelser blir en ren sosial sak.* Ved en statlig "trygdemodell", blir transportstøtte til forflytningshemmede å anse som en ren sosialpolitisk sak og ikke et transportanliggende, spesielt dersom ytelsene utbetales i ikke "øremerkede" penger.
- *Betydelige fordelingsvirkninger.* Dersom utgiftene til transportstøtte samlet ikke skal øke betydelig fra dagens nivå, vil dette innebære at TT-brukere i Oslo vil komme betydelig dårligere ut. Jf. avsnitt 7.6.
- *Politikk for desentralisering.* Desentralisering av oppgaver er en viktig målsetting for Regjeringen. En overføring oppgaver fra fylkeskommunene/kommunene til staten vil være et brudd med denne målsettingen.

9.3.2 Fylkeskommunal modell

Et annet ytterpunkt er at transportordninger for funksjonshemmede blir et rent fylkeskommunalt ansvar på linje med dagens ansvarsforhold innenfor den lokale kollektivtrafikken. Med en fylkeskommunal modell mener vi at alle dagens transporttjenester for funksjonshemmede i prinsippet organiseres slik som dagens TT-ordning, med brukergodkjenning og saksbehandling i kommunene og budsjettansvar hos fylkeskommunen. Selv om arbeidsgruppen primært legger til grunn en kommunal modell som involverer både kommunene og fylkeskommunene, vil vi nedenfor også kommentere fordeler og ulemper ved en "kommunemodell". Ved en eventuell framtidig endring av kommunestrukturen mot færre kommuner og større fylker, kan vi omtale denne modellen som en *regional* modell. En fylkeskommunal modell innebærer en styrking av TT-ordningen, gjennom at grunnstønadmottakere som i dag ikke mottar TT vil "overføres" til TT-ordningen. Ved en permanent AU-reiseordning vil også brukere som godkjennes til denne ordningen bli en del av TT-ordningen. Det samme vil også gjelde bilstønadmottakerne, ved at administreringen av bilstønadsordningen blir et fylkeskommunalt ansvar.

En kan i prinsippet også tenke seg at transportordninger for funksjonshemmede blir et rent kommunalt ansvar, ved at kommunene får det budsjettmessige og praktiske ansvaret for ordningene. En slik ren kommunal modell ble diskutert i NOU 2000:22, "oppgavefordelingsutvalget", med utgangspunkt i framtidig organisering av TT-ordningen. Utvalget mente at ansvaret for TT-ordningen fortsatt burde ligge til *ett* folkevalgt nivå for å sikre best mulig lokale tilpasninger og lokalpolitisk behandling ved prioriteringer mellom ulike tjenestetilbud. Etter en samlet vurdering kom utvalget fram til at ansvaret for TT-ordningen burde overføres til kommunene, da en slik løsning ville bedre mulighetene til å se TT i sammenheng med resten av kommunens velferds- og omsorgstilbud samt gi bedre forutsetninger for koordinering i forhold til trygdeetatens stønadsordninger for transport til funksjonshemmede. I St.meld. nr. 31 (2000-2001), *Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling*, anbefalte imidlertid Regjeringen at en slik endring i oppgavefordelingen ikke burde gjennomføres. Regjeringen mente at

ansvaret for TT-ordningen fortsatt burde ligge til det forvaltningsnivå som har ansvaret for den lokale og regionale kollektivtransporten og fungere som et supplement til det ordinære kollektivtilbudet. Stortinget fulgte anbefalingen fra Regjeringen, slik at TT-ordningen og organiseringen av denne ikke ble endret.

Valg av en rendyrket fylkeskommunal modell innebærer at transportordninger for funksjonshemmede betraktes som et *transportpolitisk* anliggende. Funksjonshemmedes transporttilbud vil ut fra en slik modell måtte vurderes på linje med kollektivtilbudet til befolkningen generelt. Staten vil derfor ikke ha noe direkte ansvar for å dekke transportbehovene til funksjonshemmede, men kun et indirekte ansvar gjennom å tilføre økonomiske midler til kommunene og fylkeskommunene via inntektssystemet.

Som for en rent statlig modell kunne en fylkeskommunal modell også prøves ut i et par forsøksfylker slik at erfaringer kan høstes.

Argumenter for å velge en fylkeskommunal modell er:

- *I tråd med gjeldende politikk.* Å delegere ansvaret for transportordningene fra staten til fylkeskommunene vil være i tråd med gjeldende forvaltningspolitikk, der det er ønskelig å desentralisere oppgaver.
- *Kommunene har ansvaret for pleie- og omsorgstjenestene.* Disse tjenestene retter seg både inn mot eldre og funksjonshemmede. Transportordninger for funksjonshemmede er i stor grad rettet mot eldre personer. I og med at eldreomsorg og tjenester og tiltak for funksjonshemmede er en kommunal oppgave, er det ikke urimelig at transportordninger for disse gruppene også samles på det kommunale nivå.
- *Samordning med ordinær kollektivtrafikk.* Fylkeskommunene har ansvaret for den lokale kollektivtrafikken og således vil et fylkeskommunalt ansvar for transportordninger for funksjonshemmede kunne sees i sammenheng med utviklingen av det ordinære kollektivtilbudet.

Argumenter mot å velge en fylkeskommunal modell er:

- *Eventuell rettighetsfesting blir vanskelig.* Et fylkeskommunalt ansvar innebærer at tilgangen til transportordningene vil bli underlagt ordinær budsjettstyring, og således vil brukernes rettigheter bli underlagt begrensninger. Dette må oppfattes som en ulempe for brukerne av tjenester som i dag er et statlig ansvar.
- *Omstillingskostnader.* Det må overføres kompetanse på saksbehandling til kommunene, spesielt i forhold til administrering av bilstønadssystemet, der en i dag har et velfungerende system i staten. En overføring av oppgaver fra staten til fylkeskommunene innebærer at dagens finansierungsordning må gjennomgå. En overføring av de trygdeforankrede transportordninger innebærer at den nye ansvarsfordelingen må lovforankres. Dette betyr sannsynligvis en gjennomgang av kommunehelsesloven, sosialtjenesteloven, folketrygdloven og yrkestransportloven.

9.3.3 Blandingsmodell

En mellomløsning i forhold til en rendyrket statlig eller fylkeskommunal modell, vil være å utforme en eller annen form for blandingsmodell. Dette innebærer at det legges opp til en organisering der transportordningene er delt mellom staten og fylkeskommunene. En slik ordning med delt ansvar har vi i dag. Ved en permanent AU-reiseordning vil det måtte besluttes om AU-reiser skal være en integrert del av TT-ordningen (slik man har det i Oslo i dag) eller om tilrettelagte reiser til arbeid eller utdanning skal organiseres gjennom trygdeetaten, rettighetsfestes, og inngå som en del av trygdeytelsene.

Det kan i og for seg skisseres flere alternative modeller med et delt ansvar mellom stat og fylkeskommuner/kommuner, men her velger vi å diskutere kun to modeller som vi vil omtale som:

- "Dagens modell"
- "Formålsmodellen"

"Dagens modell"

Dette er i praksis en videreføring av gjeldende organisering av transportordningene, og kan således betraktes som et referansealternativ eller "nullalternativ". I den grad forsøket med AU-reiser skal gjøres til et permanent rettighetsfestet transporttilbud, forankres en slik ordning som en del av trygdesystemet.

Argumenter for å velge "dagens modell" er:

- *Videreføring av en fungerende ordning.* Dagens arbeidsdeling mellom staten og fylkeskommunene/kommunene er innarbeidet og fungerer på tross av "gråsoneproblematikken" mellom TT og grunnstønad til transport. Brukervennligheten vil kunne økes ved å etablere en førstelinjetjeneste for brukerkontakten, jf. avsnitt 9.4.

Argumenter mot å velge "dagens modell" er:

- *Fragmentering.* Transportordningene blir fortsatt delt på ulike forvaltningsnivå; TT forblir budsjettstyrt og tilbudet således forskjellig fylkene imellom, noe som i og for seg både kan oppfattes som en fordel og en ulempe, jf. tidligere.

"Formålsmodellen"

Dette er en modell der vi tenker oss at transportordningene deles mellom stat og fylkeskommuner etter formålet med reisen, på den måten at transportstøtte til arbeids- og utdanningsreiser blir et statlig ansvar, mens støtte til resterende reisemål blir et fylkeskommunalt ansvar, og således administreres av fylkeskommunen.

Argumenter for å velge en "formålsmodell" er:

- *Arbeidsdeling i forhold til ansvarsområde.* Staten har ansvar for arbeidsmarkedspolitikken, og får i hovedsak gevinsten av at flere uføretrygdede kommer ut i arbeid. Fylkeskommunen har ansvaret for det lokale kollektivtransporttilbudet, og vil derfor kunne vurdere TT til fritidsreiser i sammenheng med tilbudsutviklingen i den ordinære kollektivtransporten.
- *Klarere skille mellom statlig og fylkeskommunalt ansvarsområde.* I dag er det gråsoner og overlapping mellom grunnstønadsordningen og TT-ordningen, da disse ordningene til dels dekker merutgifter til samme formål. Ved at staten og kommunesektoren får et klarere ansvar for ulike transportformål, skal i prinsippet slike gråsoner (og mulighet for dobbeltdekning av merutgifter) elimineres.

Argumenter mot å velge en "formålsmodell" er:

- *Fragmentering.* Splitting på reisemål kan bety en komplisering av tildelingen av transportstøtte både i forhold til saksbehandlerne og søkerne. Brukervennligheten vil imidlertid økes ved å etablere en førstelinjetjeneste for brukerkontakten, jf. avsnitt 9.4.
- *Administrering av trygdebilordningen.* Trygdefinansiert kjøretøy/bilstønad gis til personer med ulike reisemål. En splitting på reisemål vil således komplisere bilstønadsordningen unødig.

9.3.4 Oppsummering

I avsnitt 9.3 er det drøftet fordeler og ulemper ved tre hovedmodeller for organisering av transportordningene for funksjonshemmede; en statlig modell, en fylkeskommunal modell og en blandingsmodell. De ulike modellene har både sine fordeler og ulemper. I tabellen nedenfor er de sentrale forskjellene mellom modellene, sett fra både brukernes og tilskuddsmyndighets ståsted, skissemessig poengtert.

Modell	Brukerne		Tilskuddsmyndighet	
	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper
Statlig	Rettighetsfestede tilbud.	TT-brukerne i Oslo taper.	Samordning av ulike ytelser.	Kostnadsdrivende. Vanskelig med budsjettmessig styring.
Fylkeskommunal	Nærhet til saksbehandler	Budsjettstyrte tilbud.	Gir muligheter for budsjettmessig styring.	Administrativt krevende.
Blandingsmodell	Kjent ordning.	Uoversiktlig.	Videreføring av etablert arbeidsdeling	Fragmentering av transportordningene.

Valg av modell blir således en avveining mellom fordeler og ulemper for så vel brukerne av ordningene og myndighetene som skal finansiere og administrere disse.

9.4 Ny arbeids- og velferdsforvaltning

I St.prp. nr. 46 (2004-2005), *Ny arbeids- og velferdsforvaltning*, foreslår Regjeringen en gjennomgripende reform innen arbeids- og velferdsforvaltningen - med følgende hovedmålsettinger:

- Flere i arbeid og aktivitet, færre på stønad.
- Enklere for brukerne og tilpasset brukernes behov.
- En helhetlig og effektiv arbeids- og velferdsforvaltning.

Blant de sentrale kravene som Regjeringen stiller til den nye forvaltningen, er at brukerne raskt skal få avklart sine behov og få et samordnet tjenestetilbud, og at de skal ha ett lett tilgjengelig kontaktsted med tilgang til alle arbeids- og velferdsforvaltningens tjenester. Mange brukere møter i dag en oppsplittet forvaltning. Dagens tre "tjenester", Aetat, trygdeetaten og den kommunale sosialtjenesten, gjør alle en god jobb overfor brukere som bare trenger å forholde seg til *en* av dem. Bildet er imidlertid noe annerledes når det gjelder brukere som trenger hjelp fra *flere* av tjenestene, enten samtidig eller over tid. For mange er det med dagens struktur problematisk å finne en helhetlig løsning, slik at de slipper rundgang mellom tjenestene.

Regjeringen foreslår derfor en ny felles førstelinjetjeneste med et arbeids- og velferdskontor i alle landets kommuner. Dette lokale kontoret vil tilby en helhetlig tjeneste tilpasset brukernes behov, og skal erstatte dagens ordning med et sosialkontor, et trygdekontor og i mange tilfeller et Aetat-kontor i hver kommune. Det skal oppleves av brukerne som en samlet enhet. Det foreslås også at dagens Aetat og trygdeetat legges ned, og at det opprettes en ny statlig etat. Det vil bli et nært samarbeid og samlokalisering mellom den nye arbeids- og velferdsetaten og sosialetaten i den enkelte kommune. Som et minimum skal det lokale arbeids- og velferdskontoret bestå av den kommunale forvaltningen av økonomisk sosialhjelp og den nye statlige arbeids- og velferdsetaten. Samlokalisering av tjenester utover dette minimum kan avtales lokalt.

Styrende for utformingen av de lokale arbeids- og velferdskontorene skal bl.a. være at:

- Det skal være et lett tilgjengelig arbeids- og velferdskontor i alle kommuner, men med mulighet for interkommunale løsninger, der det ligger til rette for det.
- Flere brukere med arbeidsevne skal tidligere inn i aktive, arbeidsrettede prosesser.
- Brukere som trenger det skal raskt få en helhetlig behovsavklaring og et samordnet tjenestetilbud.

- Brukerne skal få likeverdig service og et likeverdig tilbud, uavhengig av bosted.
- Brukerne skal møte et kontor som inviterer til brukermedvirkning og egenaktivitet.

Førstelinjetjenesten med arbeids- og velferdskontorer i alle kommuner skal baseres på et fast regulert og forpliktende samarbeid mellom stat og kommune som skal nedfelles i lokale samarbeidsavtaler. Som underlag for avtaleinngåelsen lokalt vil Regjeringen invitere KS til å inngå en rammeavtale. Gjennom rammeavtalen vil en også kunne identifisere og anbefale andre kommunale tjenestoområder, som ut fra lokale vurderinger kan være aktuelle for samlokalisering i et arbeids- og velferdskontor.

For å støtte opp under en avtalebasert prosess om etableringen, må en felles førstelinjetjeneste få en lovmessig forankring. Regjeringen foreslår derfor at inngåelse av samarbeidsavtaler og et minimumskrav til samlokalisering, som nevnt tidligere, gjøres obligatorisk. Innenfor de fastsatte rammer skal det gis stor frihet til å finne fram til hensiktsmessige løsninger lokalt og det foreslås flere tiltak for å legge til rette for dette.

Den reformen Regjeringen her har foreslått, vil sannsynligvis kunne legge til rette for en mer koordinert offentlig service og et mer helhetlig tilbud også overfor brukere med behov for offentlige transporttjenester, uavhengig av hvordan transportordningene organiseres. Med en samlokalisert førstelinje vil det for eksempel være enklere å se de kommunale, fylkeskommunale og statlige transporttilbudene i sammenheng, og også – gjennom det samme kontoret – ta i betraktning brukernes eventuelle transportbehov knyttet til arbeidslivet.

9.5 Oppsummering

Arbeidsgruppen ser for seg 3 hovedmodeller for organisatorisk forankring av transportordningene for funksjonshemmede; 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 grunnstøtnadsordningen, eller gjennom en nyopprettet transportordning der både arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) og fritidsreiser (dagens TT-reiser) inngår. For brukerne er en statlig modell en fordel ved at den rettighetsfester all transportstøtte og i større grad enn i dag likebehandler de stønadsberettigede. Modellen medfører imidlertid betydelige fordelingsvirkninger mellom fylkeskommunene, der brukerne i Oslo vil komme spesielt dårlig ut dersom de totale utgiftene til TT-ordningen i Norge forblir på dagens nivå. Modellen innebærer en samordning av de ulike transporttyper, men vil være kostnadsdrivende og således vanskeliggjøre budsjettmessig styring.

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. Modellen legger grunnlag for å se transporttjenestene for eldre og funksjonshemmede i sammenheng med det samlede kommunale tjenestetilbudet til disse gruppene. For brukerne innebærer modellen at tilgangen til og ytelsene fra ordningene blir usikre og avhengige av prioriteringer i den enkelte fylkeskommune. Modellen gir gode muligheter for budsjettmessig styring, men vil være administrativt krevende å håndtere.

Blandingsmodell. Her legges det opp til en mellomløsning som i dag, der ordningene er delt mellom staten og fylkeskommunene/kommunene. Arbeidsgruppen ser for seg en modell som blir en videreføring av dagens organisering av transportordningene, og således kan omtales som et "nullalternativ", 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 reisemål blir et fylkeskommunalt ansvar, og således administreres av kommunen/fylkeskommunen. En formålsorientert modell gir fordeler for brukerne ved at dette er en organisering de del-

vis er fortrolige med, men delingen kan gjøre den uoversiktlig. Modellen innebærer en fortsatt fragmentering av transportordningene som kan gjøre modellen administrativt vanskelig å håndtere. Mange gråsoner mellom TT og grunnstønad til transport vil imidlertid forsvinne.

Vedlegg 2

KS

Fylkeskommunene v/fylkesrådmannen
KS i fylkene v/regionlederne

(Referanse må oppgis)
Vår referanse: 200501161-4
Arkivkode: F00 &00
Saksbehandler: Hans L. Clementz
Deres referanse: 200400421
Dato: 25.08.2005

Ark: 200500072-5
Saksbeh.: PL
U.off.:
8325

Høring - Transport for funksjonshemmede

KS har mottatt vedlagte brev fra Arbeids- og sosialdepartementet med anmodning om uttalelse til rapporten "Transport for funksjonshemmede – Gjennomgang av og forslag til bedre målretting av de offentlige transportstøtteordningene som er ment å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemninger". Rapporten skisserer tre hovedmodeller for fremtidig organisering av transportordningene – en statlig modell, en fylkeskommunal modell og en blandingsmodell.

Rapporten, som er tilgjengelig på departementets elektroniske informasjonstjeneste, er også sendt til fylkeskommunene, men ikke til kommunene. Dette er påpekt overfor departementet, men de ber KS selv frembringe synspunkter som er representative for primærkommunene.

KS tar sikte på å uttale seg om saken innen høringsfristen 15. november. For å ha et best mulig grunnlag for dette ber vi om at fylkeskommunenes høringsuttalelser, eventuelt i forslags form, blir oversendt KS innen 31. oktober. Videre ber vi om at regionlederne i KS sørger for at saken forelegges fylkesstyrene for eventuelle merknader til modellvalg mv. Fristen for synspunkter er også her 31. oktober. Vi ber om at svarfristen overholdes slik at KS får rimelig tid til å utforme et omforent svar fra kommunesektoren.

Vennlig hilsen

May-Britt Nordli
May-Britt Nordli
Direktør

Hans L. Clementz
Hans L. Clementz
Rådgiver

**DET KONGELIGE
ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENT**

Se adresseliste

NS	
SAK/DOK.NR.	200400421-1
13 JULI 2005	
ARKIV:	Foo 800
AVD.: ADHK	SAKSB.:

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/hoering/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

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
Statens seniorråd

Arbeids- og sosialdepartementet
Pb 8019 Dep
0030 OSLO

(Referanse må oppgis)
Vår referanse: 200501161-2
Arkivkode: F00 800
Saksbehandler: Hans L. Clementz
Deres referanse: 200400421
Dato: 11.08.2005

Høring - Transport for funksjonshemmede

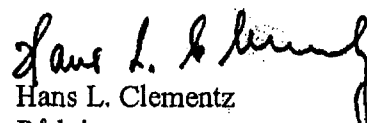
Vi viser til departementets brev av 5. juli 2005.

KS finner det overraskende og beklagelig at det i et utredningsarbeid som i så stor grad berører kommuner og fylkeskommuner ikke har deltatt noen representant fra kommunesektoren.

Foreliggende rapport er for øvrig kun sendt på høring til fylkeskommunene, inklusive Oslo kommune, men ikke til kommunene. KS vil derfor be om at rapporten av 1. juni 2005 sendes på høring også til landets kommuner. Hvis departementet velger å begrense høringsrunden til et utvalg kommuner, bør det tas nødvendig hensyn til geografi, størrelse og sentralitet.

Med vennlig hilsen


May-Britt Nordli
Direktør


Hans L. Clementz
Rådgiver

**DET KONGELIGE
ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENT**

Kommunenes Sentralforbund
v/ Direktør May-Britt Nordli
Postboks 1378 Vik
0114 OSLO

KS	
SAK/DOK.NR.: 200501161-3	
22 AUG. 2005	
ARKIV:	FOO 200
AVD.: FOLK	SAKSB.: HLC

Deres ref
200501161-2

Vår ref
200400421-/OR

Dato
17.08.2005

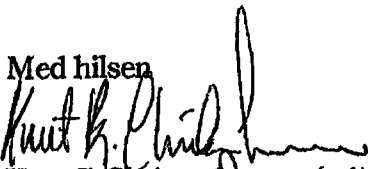
Høring - Transport for funksjonshemmede

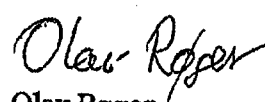
Vi viser til brev av 11. august 2005, vedrørende høring på rapport fra utredningsarbeidet for "Transport for funksjonshemmede".

Det uttrykkes i brevet beklagelse over at man i utredningsarbeidet ikke har invitert med representanter fra kommunesektoren. Det skal i den forbindelse bemerkes at Regjeringen i St.meld.nr. 40 (2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer, varslet nedsettelse av en tverrdepartemental arbeidsgruppe for å utrede problemstillingene rundt transport for funksjonshemmede. Det er denne utredning som nå sendes ut på høring. Departementet håper øvrige instanser vil benytte seg av høringsrunden til å fremme sine synspunkter.

I høringsrunden er fylkeskommunene som samferdselsansvarlig for TT mest berørt og har derfor fått rapporten direkte fra Arbeids- og sosialdepartementet. Når det gjelder primærkommunene tillater vi oss å be om at KS i denne saken frembringer synspunkter som er representative for primærkommunene, dvs at KS selv iverksetter en intern høring så langt og i det omfang KS selv finner det hensiktsmessig.

Med hilsen


Knut B. Christophersen (e.f.)
avdelingsdirektør


Olav Røger
rådgiver

Postadresse

Kontoradresse

Telefon
22 24 90 90
Org no.
983 887 457

Telefaks

Saksbehandler

Vedlegg 3

**DET KONGELIGE
ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENT**

Se adresseliste

N-T FYLKESKOMMUNE SENTRALARKIVET	
Arkivsaknr.:	200500072-4
Etat/Avd.:	Saksbeh.: JRP
Mottatt:	14/7-05 U.off.:
Arkiv:	8325

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

- 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.

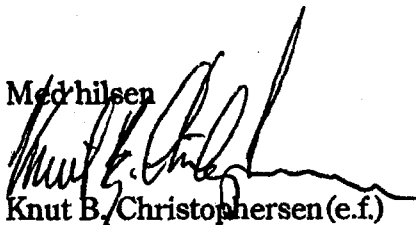
Fordeler og ulemper ved de ulike modellene er diskutert i kap. 9.3.

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
~~Statens seniorråd~~

