

Saksutredning:

TRANSPORT FOR FUNKSJONSHEMMEDE - OMLEGGING

Trykte vedlegg:	Protokoll fra møte i Fylkesrådet for funksjonshemmede
Utrykte vedlegg:	Utredning "Transport for funksjonshemmede" rapport av 1.06.05 til høring.

1. Bakgrunn:

Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet sendte den 05.07.2005 på 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" Et sammendrag av rapporten følger vedlagt.

2. Problemstilling:

Arbeidsgruppen har utformet tre hovedmodeller for fremtidig organisering av transportordningene og drøftet fordeler og ulemper ved de ulike modellene:

- ✓ En statlig modell – alle transportordninger, unntatt de ordninger som kommunene selv velger å opprette/opprettholde, blir et rent statlig ansvar
- ✓ En fylkeskommunal modell – alle transportordninger, unntatt de ordninger som kommunene selv velger å opprette/opprettholde, 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

Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet ber om tilbakemelding på de ulike modellene for organisatorisk forankring.

Saken har vært behandlet av Fylkesrådet for funksjonshemmede før Fylkesutvalget på vegne av fylkeskommunen skal avgi uttalelse.

3. Saksopplysninger:

3.1 Utredningens bakgrunn

Det er i dag flere forskjellige ordninger med transportstøtte for funksjonshemmede. Folketrygden kan gi stønad til bil, grunnstønad til transport, stønad til transport i forbindelse med yrkesrettet attføring m.v. Dette er rettighetsbaserte ordninger. I tillegg er det innført en forsøksordning med dekning av tilrettelagte reiser i forbindelse med arbeid og utdanning.

Fylkeskommunene har siden 1988, som del av ansvaret for den lokale/regionale kollektivtransporten, hatt ansvaret for en transporttjeneste (TT-ordningen) for personer som på grunn av forflytningsvansker ikke kan benytte eksisterende kollektive transportmidler. Med unntak av skoleskyss, er kollektivtransport ikke et rettighetsbasert tilbud. Utforming og kvalitet er basert på prioriteringer i den enkelte fylkeskommune. Dette gjelder også TT-ordningen.

Selv om kommunene ikke har en lovmessig plikt til å dekke utgifter til personer som bor på kommunale institusjoner, dekker likevel en rekke kommuner utgiftene til pasienter som trenger transport til helsepersonell knyttet til kommunehelsetjenesten, tannlege m.v. mens de oppholder seg på institusjonen. Ellers gjelder at kommunale transportordninger utformes ut fra lokale behov og lokale prioriteringer, og skal dekke opp for transportbehov som ikke dekkes gjennom andre ordninger. Et eks. kan være transport til dagsenterordninger med mer.

I dag er det en del funksjonshemmede som får transportstønad både som TT-tilskudd, grunnstønad og bilstønad. Ordningene hører imidlertid inn under ulike instanser og finansieres på forskjellige måter. Det er således et problem og krevende for mange funksjonshemmede å skulle holde rede på de ulike transportstøtteordningene og de forskjellige vilkår som gjelder for de ulike ordningene. Ytelsene i de ulike ordningene varierer også.

Regjeringen la i juni 2003 frem St.meld. nr. 40 (2002-2003), *Nedbygging av funksjonshemmende barrierer*. I stortingsmeldingen varsles om at det vil bli nedsatt en tverrdepartemental arbeidsgruppe til å gjennomgå de ulike offentlige ordninger og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemmedes transportbehov. Formålet er å foreslå endringer som sikrer funksjonshemmede et godt transporttilbud og som bidrar til at ordningene fungerer helhetlig, samordnet og rasjonelt. Meldingen ble behandlet av Stortinget våren 2004.

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.

3.2 Mandat

Arbeidsgruppen ble oppnevnt av Sosialdepartementet i januar 2004 og har hatt følgende mandat:

Fase 1: Arbeidsgruppen skal kartlegge de ulike transportordninger (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. *(Det er denne rapporten som foreligger til høring nå.)*

3.3 En gjennomgang av de mest sentrale kapitlene i rapporten

3.3.1 Universell utforming eller selektive løsninger?

I rapportens kap. 3 gis 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. 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.

Det er imidlertid langt frem før det kollektive transportsystemet i Norge er så godt tilrettelagt for funksjonshemmede at det ikke lenger vil være behov av betydning for selektive løsninger som TT. Av rapporten fremgår at det vil koste over 6 mrd. kroner å gjøre all offentlig transport i Norge tilgjengelig for alle innen 2012 (dvs. 550 mill. kr. pr. år).

Det pekes på at behovet for selektive løsninger aldri vil forsvinne helt. Da blir utfordringen å legge til rette for et differensiert offentlig transporttilbud der ordinære bussruter, serviceruter, bestillingsruter, TT-ordningen og trygdebilordningen betraktes som komplementære tilbud i det offentlige transportmarkedet.

3.3.2 Økt tilgjengelighet til ordinære kollektive transportmidler

I kap. 4 erkjennes at transportinfrastrukturen ikke er godt nok tilrettelagt for alle. Det er fortsatt et gap mellom målet om en inkluderende transportpolitikk og dagens faktiske situasjon. Sentrale myndigheter legger til grunn at prinsippet om universell utforming skal være bærende i utviklingen av et tilgjengelig transportsystem. "Tilgjengelighet for alle" er ett av fem hovedmål for transportpolitikken.

Med utgangspunkt i NTP, skal det utarbeides et handlingsprogram (BRA-programmet) for universell utforming/tilgjengelighet der virkemidlene konkretiseres. Målet er at sammenhengende og enhetlige transportløsninger skal gi et kvalitativt og kvantitativt bedre kollektivtransporttilbud for alle brukergrupper. Dermed vil behovet for særskilte løsninger og spesialtransport reduseres. Intensjonen er å gjennomføre programmet i perioden 2006-2009.

I rapporten vises til at det pågår betydelig internasjonalt samarbeid på mange plan om utviklingen av politikken for personer med nedsatt funksjonsevne og at Norge er engasjert i dette arbeidet. Det understrekes viktigheten av å harmonisere nasjonal politikk med den pågående internasjonale utviklingen, spesielt innen EU. Det vises i den forbindelse til EU's bussdirektiv 2001/85/EF for buss klasse I (bybusser) hvor det stilles spesifikke krav til tilgjengelighet, og at direktivet ble gjort gjeldende for nye busser fra 13. februar 2004.

Bussdirektivet er imidlertid kun begrenset til bussenes kvalitet. Tilgjengelighet til transportsystemet oppnås først når også infrastrukturen "rundt" bussen er tilgjengelig.

3.3.3 Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)

I kap. 6 gjennomgås den fylkeskommunale TT-ordningen. Fylkeskommunene har fra 1988 organisert en transporttjeneste for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. For å bli godkjent som TT-bruker, må søkeren ha en varig funksjonshemming som gjør at personen ikke, eller kun med betydelige vanskeligheter, kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. I dag fungerer ordningen som en taxibaset individuell dør-til-dør-transport. Formålet med TT-ordningen er å gjøre funksjonshemmede mer mobile og således transportmessig mer likestilte med den øvrige befolkningen. TT skal kompensere for manglende mulighet til å benytte ordinær kollektivtransport. De fleste fylkeskommuner, herunder Rogaland, presiserer i retningslinjene for ordningen at manglende rutegående

transporttilbud eller lang gangavstand til nærmeste holdeplass, ikke i seg selv er grunnlag for brukergodkjenning.

Det er store forskjeller fylkene imellom både i antall brukere pr. 1.000 innbyggere og ytelser pr. bruker. Dette skyldes i hovedsak ulike prioriteringer mellom fylkene og ikke at antall forflytningshemmede varierer i særlig grad mellom fylkene.

I rapporten uttales bl.a. at søknader om TT behandles av sosialkontoret i søkerens hjemkommune. I Rogaland har imidlertid fylkestinget vedtatt at fylkeskommunen selv skal forestå brukergodkjenningen. I Rogaland har vi således praktisert fylkeskommunal brukergodkjenning fra 1.4.2005.

I 2004 var det 112 500 godkjente TT-brukere i Norge. Brukergruppen er i all hovedsak eldre mennesker (86% er eldre enn 60 år, og mer enn halvparten er over 80 år). Om lag $\frac{3}{4}$ av brukerne er kvinner. Den typiske TT-bruker er således kvinne over 70 år som bor alene og som opplever alderrelaterte forflytningsproblemer. Det er imidlertid viktig å understreke at alder ikke alene kvalifiserer for å bli TT-bruker.

3.3.4 Nasjonale retningslinjer for TT-ordningen

Kap. 7 går nærmere inn i problemstillingen knyttet til det å utarbeide nasjonale retningslinjer for TT-ordningen. Det skisseres hvordan slike retningslinjer kan utformes og konsekvensene, både fordelingsmessig, økonomisk og organisatorisk, diskuteres.

I Innst. S. nr. 259 (2002-2003) ber Stortinget om at det utarbeides nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten samt at det foreslås en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.

Nasjonale retningslinjer for TT-ordningen vil i praksis innebære utforming av et "riksregulativ" slik at brukere i ulike fylker behandles mest mulig likt i forhold til brukergodkjenning og tildeling av ytelser. I rapporten skisseres at det i et slikt regulativ må lages felles regler og prosedyrer. Bl.a. når det gjelder kriterier for å bli godkjent som bruker, opprettelse av "godkjenningsorgan", fastsettelse av brukerkvoter og reiseomfang, egenandel osv.

I rapporten uttales følgende til ideen om å etablere et såkalt "riksregulativ":

Et tenkt nytt "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 (25 brukere pr. 1 000 innbyggere og gjennomsnittlige årlige ytelser på 3 608 kroner), vil innebære betydelige fordelingsvirkninger da både brukerantallet og gjennomsnittlige ytelser pr. bruker i de fleste fylkene vil endres betydelig. Oslo vil for eksempel miste over 5 700 brukere og de som blir igjen vil få redusert sine årlige ytelser med over 6 600 kroner i gjennomsnitt.

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 unntak av en liten reduksjon i antall brukere i Hedmark og Sogn og Fjordane, vil alle brukerne komme betydelig bedre ut enn i dag. Alle fylkene utenom Oslo, vil imidlertid oppleve en betydelig økning i utgiftene til TT-ordningen.

Rapporten peker på at det vil være både juridiske, praktiske og likhetsmessige problemer knyttet til å utforme bindende nasjonale retningslinjer for TT-ordningen som skissert ovenfor. Ifølge rapporten vil for det første et "riksregulativ" innebære et brudd med gjeldende yrkestransportlov hvor det er fylkene som selv definerer omfanget og kvaliteten på kollektivtilbudet (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 pekes det på at det er 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.*

3.3.5 De ulike transportordningene

I kap. 8 er det gitt en beskrivelse av alle de ulike transportordningene for funksjonshemmede:

- ✓ Trygdebilordningen
- ✓ Grunnstønad til transport
- ✓ Arbeids- og utdanningsreiser
- ✓ Attføring
- ✓ Skoleskyss
- ✓ Syketransport
- ✓ Reisetilskott
- ✓ Kommunale transportordninger

I tillegg kommer TT-ordningen som er nærmere omtalt foran, jfr. 3.3.3.

3.3.6 Framtidig organisering av transportordningene

I kap. 9 presiserer arbeidsgruppen hvilke sentrale målsettinger som legges til grunn for de endringsforslagene som presenteres. Videre gjør arbeidsgruppen noen betraktninger om sektoransvarsprinsippet og ser transportordningene i lys av dette prinsippet. Til slutt i kapitlet synliggjøres hvilke hovedmodeller for framtidig organisering av transportordningene som vil bli lagt til grunn for drøftingene.

Arbeidsgruppen har lagt til grunn følgende overordnede målsettinger m.h.p. å oppnå større målretting og effektivitet av de offentlige transportstøtteordningene:

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

Rapporten viser til sektoransvarsprinsippet. For å kunne administrere den komplekse organisasjonen som et samfunn er, er samfunnet delt opp, eller sektorisert. Den grunnleggende delingen er i en offentlig sektor og en privat sektor. Offentlig sektor er som kjent delt i en statlig og en fylkommunal/kommunal del. 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. Å legge gjennomføringen av den statlige politikken til fylkeskommunalt og/eller kommunalt nivå, skal sikre lokal aktivitet og engasjement, tilpasning av tjenestene til de lokale forhold og behov samt gi kort vei mellom brukerne og ansvarlig forvaltningsnivå. Det skal være rom på regionalt og lokalt nivå til å gjøre prioriteringer, dvs. drive politikk..

Rapporten reiser spørsmål om hvilken betydning sektoriseringen har for utformingen av transportordningen for funksjonshemmede og gir da følgende svar:

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.

Arbeidsgruppen legger til grunn at transportordningene kan organiseres på ett av to forvaltningsnivå, eller videreføres på to "nivå" som i dag. I prinsippet har vi da 3 hovedmodeller:

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 har arbeidsgruppen redegjort for fordeler og ulemper ved modellene sett fra både brukernes og tilskuddsmyndighetens ståsted.

Statlig modell (alle transportordningene for funksjonshemmede blir et rent statlig ansvar):

Argumenter for å velge en statlig modell er ifølge arbeidsgruppen:

- *Rettighetsfesting og likestilling*: transportstøtte blir en rettighet.
- *Effektivisering av saksbehandling*: godkjenning av brukere skjer i et allerede etablert system hvor ansvaret for beslektede ordninger er samlet ett sted.
- *Samordning av ytelser*: unngår ev. "overkompensasjon"
- *Tilgjengelighet*: brukerne trenger kun henvende seg ett sted for å få tilgang på informasjon og transportytelser

- *AU-reiser forankres i staten:* finansieringen av arbeids- og utdanningsreiser blir et statlig ansvar som er en fordel siden ev. gevinst ved at funksjonshemmede i større grad kan delta i arbeidslivet, vil tilfalle staten gjennom lavere trygdeutbetalinger.
- *Liten konsekvens for fylkeskommunenes virksomhet:* TT-ordningen er en liten del av fylkeskommunenes virksomhet, og en overføring av ansvaret til staten vil kun få marginale konsekvenser for fylkeskommunenes oppgaveportefølje.

Argumenter **mot** å velge en statlig modell ifølge arbeidsgruppen:

- *Reduserte incitamenter til universell utforming:* dersom fylkeskommunene "mister" TT-ordningen, får de samtidig mindre incitament til bedre tilrettelegging av den ordinære kollektivtrafikken ettersom eventuelle gevinster i form av redusert behov for TT vil tilfalle staten.
- *Kostnadsdrivende:* ved å rettighetsfeste TT-ordningen kan ikke søkere avvises av budsjettmessige eller kvotemessige årsaker. Dette kan betraktes som en ulempe for det offentlige (staten), samtidig som det øker nytten for brukerne.
- *Nærhet til brukerne:* lokale tilpasninger blir vanskeligere da saksbehandlerne på trygdekontoret vil bli bundet av et "rigid" nasjonalt regelverk.
- *Transportytelser blir en ren sosial sak:* ved en statlig "trygdemodell" blir transportstøtte å anse som en ren sosialpolitisk sak og ikke lenger et transportanliggende, spesielt dersom ytelsene utbetales i ikke "øremerkede" penger.
- *Betydelige fordelingsvirkninger:* forutsatt at utgiftene til transportstøtte samlet ikke skal øke betydelig fra dagens nivå, vil dette innebære at TT-brukerne i Oslo vil komme betydelig dårligere ut enn i dag.
- *Politikk for desentralisering:* en overføring av oppgaver fra fylkeskommunenene/kommunene til staten vil være et brudd med målsettingen om desentralisering av oppgaver.

En ren **Fylkeskommunal modell** er et annet ytterpunkt hvor ansvaret for alle dagens transporttjenester for funksjonshemmede i prinsippet organiseres slik som dagens TT-ordning.

Arbeidsgruppen kan for øvrig i prinsippet også se for seg at transportordninger for funksjonshemmede blir et rent kommunalt ansvar, ved at kommunene får det budsjettmessige og praktiske ansvaret for ordningene. Dette spørsmålet var til behandling i St. meld. nr. 31 (2000-2001), *Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling*. Regjeringen mente at ansvaret for TT-ordningen fortsatt burde ligge til det forvaltningsnivået som har ansvaret for den lokale/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.

Argumenter **for** å velge en fylkeskommunal modell er i følge arbeidsgruppen:

- *I tråd med gjeldende politikk*
- *Kommunene har ansvaret for pleie- og omsorgstjenestene:* disse tjenestene retter seg både inn mot eldre og funksjonshemmede. TT er i stor grad rettet mot eldre personer. Ikke urimelig at transportordninger for disse gruppene også samles på det kommunale nivået.
- *Samordning med ordinær kollektivtrafikk:* utvikling av TT kan ses i sammenheng med utviklingen av det ordinære kollektivtilbudet.

Argumenter **mot** å velge en fylkeskommunal modell er ifølge arbeidsgruppen:

- *Eventuell rettighetsfesting blir vanskelig:* tilgangen til transportordningene vil bli underlagt ordinær budsjettstyring, og oppfattes som en ulempe for brukerne av tjenester som i dag er et statlig ansvar

Omstillingskostnader: bl.a. må sannsynligvis foretas endringer i kommunehelseloven, sosialtjenesteloven, folketrygdloven og yrkestransportloven

Blandingsmodell er en mellomløsning i forhold til de to forannevnte modellene og tilsvarer dagens ordning der ansvaret er delt mellom staten og fylkeskommunene /kommunene. Arbeidsgruppen ser for seg en modell som blir en videreføring av dagens organisering av transportordningene ("nullalternativ"), mens en annen modell fordeler transportordningene mellom stat og fylkeskommuner etter formålet med reisen. I sistnevnte modell vil transportstøtte til arbeids- og utdanningsreiser bli et statlig ansvar, mens støtte til resterende formål blir et fylkeskommunalt ansvar.

Argumenter **for** å velge dagens modell er ifølge arbeidsgruppen:

- *Videreføring av en fungerende ordning:* dette til tross for "gråsoneproblematikk" mellom TT og grunnstønad.

Argumenter **mot** å velge "dagens modell" er ifølge arbeidsgruppen:

- *Fragmentering:* transportordningene blir fortsatt delt på ulike forvaltningsnivå.

Argumenter **for** å velge en "formålsmodell" er ifølge arbeidsgruppen:

- *Bedre arbeidsdeling i forhold til ansvarsområde*
- *Klarere skille mellom statlig og fylkeskommunalt ansvarsområde*

Argumenter **mot** en "formålsmodell" er ifølge arbeidsgruppen:

- *Fragmentering*: splitting på reiseformål kan bety en mer komplisert tildeling av transportstøtte. Brukervennligheten vil imidlertid kunne økes
- *Administrering av trygdebilordningen*: bilstøtnadsordningen vil kompliseres umødig

Arbeidsgruppen konkluderer med at de ulike modellene har både sine fordeler og ulemper. Valg av modell blir således en avveining mellom fordeler og ulemper for så vel brukerne av ordningene som myndighetene som skal finansiere og administrere disse.

Arbeidsgruppen ser det for øvrig vanskelig å komme med en omforent og utvetydig anbefaling til framtidig organisering av de ulike transportordningene. Arbeidsgruppen er likevel enig om følgende:

- det er behov for en ordning med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede
- administreringen av transportordningene bør i størst mulig grad samles på ett forvaltningsnivå. Ingen modell utpeker seg imidlertid som klart bedre enn en annen
- det er ønskelig med en bedre samordning av TT-tjenesten og de statlige støtteordningene til transport for funksjonshemmede enn i dag.
- Bindende nasjonale retningslinjer for TT-ordningen vurderes av både juridiske, praktiske og fordelingsmessige årsaker ikke som tjenlig dersom fylkeskommunene fortsatt skal ha ansvaret for TT-tjenesten. Dersom staten overtar ansvaret for TT-ordningen, vil imidlertid en detaljert og standardisert regelverk for TT måtte utarbeides på linje med dagens regelverk for mottak av grunnstønad
- Fylkeskommunene oppfordres til å gjøre transportinfrastrukturen og transporttilbudet bedre tilgjengelig for funksjonshemmede.

Arbeidsgruppen anfører at det er svært vanskelig å forutsi hvilke økonomiske konsekvenser valg av modell vil ha. Generelt antas likevel at en budsjettstyrt fylkeskommunal modell vil være mindre kostnadsdrivende enn en statlig rettighetsbasert modell.

4. Fylkesrådmannens vurderinger:

Det er en meget omfattende, grundig og komplisert høringsrapport fylkeskommunen har fått til uttalelse. Arbeidsgruppen som har utarbeidet høringsrapporten, oppsummerer etter å ha drøftet fordeler og ulemper ved tre hovedmodeller for organisering av transportordningene for funksjonshemmede, at de ulike modellene har både sine fordeler og ulemper og at valg av modell vil måtte baseres på avveininger mellom fordeler og ulemper for så vel brukere av ordningene som myndighetene som skal finansiere og administrere ordningene. Ingen av modellene peker seg klart ut som bedre enn de andre.

På denne bakgrunn fant fylkesrådmannen det hensiktsmessig å avvente videre drøfting av spørsmålet til Fylkesrådet for funksjonshemmede hadde behandlet saken. Fylkesrådet behandlet utredningen og fylkesrådmannens foreløpige saksframstilling gitt i punktene 1, 2, 3 ovenfor i sitt møte den 17.10.05. Protokoll fra rådets møte er vedlagt. Etter behandlingen i rådet har fylkesrådmannen supplert sin vurdering i dette punkt 4 som følger:

Fylkesrådmannen ser at det kan ligge mange ulike hensyn til grunn ved valg av modell. Både synspunkt på fylkeskommunens rolle og hvilke arbeidsoppgaver og kompetanse det er hensiktsmessig at fylkeskommunen har, kan sammen med den regionalpolitiske debatt ha betydning for vurderingen.

Etter fylkesrådmannens vurdering bør valget av modell ses i sammenheng med de målsettinger transportordningene er ment å ivareta, holdt opp mot den organiseringen som en antar gir best måloppnåelse.

I Rogaland har fylkeskommunen fra 2005 valgt å overta brukergodkjenningen som tidligere skjedde i kommunene, dels fordi det ikke ble ansett som hensiktsmessig at kommunen godkjenner brukerne mens fylkeskommunen yter transportstøtten, men også fordi brukerorganisasjonene særlig fant det negativt at praksis var svært ulik fra kommune til kommune. Siden fylkeskommunen ikke lenger har egen helsefaglig kompetanse, kjøpes tjenester knyttet til vurdering av søkerne.

Fylkesrådet for funksjonshemmede har i sin uttalelse lagt til grunn at det må sikres 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 foreslag om at det etableres et rettighetsbasert tilbud lagt til statlig nivå for klart definerte diagnosegrupper.

I praksis vil dette kunne være tilnærmet den gruppe som framstår som *prioriterte brukere* i dagens TT-ordning i Rogaland. (Prioriterte brukere i Rogaland er rullestolbrukere, blinde og sterkt svaksynte.) Rådets vedtak innebærer også at det i folketrygdloven må åpnes for at personer som blir funksjonshemmede etter fylte 70 år, må kunne inngå i ordningen. (Etter dagens ordning gis kun grunnstønad til transport etter trygdens ordninger for de som er /blir funksjonshemmede *før* fylte 70 år.) Tilbudet forutsettes hjemlet i folketrygdlovgivningen sammen med bilordningen og rett til arbeids- og utdanningsreiser.

Fylkesrådet peker videre på at det for øvrige grupper av befolkningen som har vansker med å kunne nytte den ordinære kollektivtransporten, fortsatt bør være en transporttjeneste-ordning med fylkeskommunalt tilskudd til dør-til dør transport. Dette i en erkjennelse av at det vil være folk med redusert funksjonsevne, enten dette er medfødt eller skjer som følge av aldring eller sykdom, som kan ha vansker med å bruke et ordinært busstilbud. I forslaget fra rådet er det lagt vekt på at fylkeskommunen lettere kan finne smidige ordninger innen den lokale kollektivtransporten som ev. reduserer behovet for tilrettelagt dør-til dør transport, eksempler kan være løsninger med bestillingsruter, serviceruter m.m. i tillegg til arbeidet som skjer med å sikre universell utforming av kollektivtilbudet.

Fylkesrådmannen finner at kan være aktuelt å utrede eller konkludere med en slik to-delning av brukergruppen som foreslått av fylkesrådet. Funksjonshemmedes organisasjoner har vært opptatt av at funksjonshemmede skal sikres likartet behandling og gode mulighet for reiser på tvers av fylkesgrensene. Det er også uttrykt at ordningen må avgrenses til de som trenger

det mest. Noen av dagens TT-brukere har i dag grunnstønad til transport der trygdekontoret kan gjøre fradrag for (samordne) denne stønaden med transportstøtten fylkeskommunen gir.

Arbeidet med å sikre universell utforming av reisekjedene og tilbudet med buss, tog, båt og fly, bør klart styrkes, og i denne sammenhengen har fylkeskommunen både viktige oppgaver i den lokale, regionale kollektivtrafikken og en viktig rolle når det gjelder den regionale utviklingen. Om transportytelser for personer med redusert funksjonsevne eller alderssvækkelse skal sees i sammenheng med øvrige kommunale tjenester eller i sammenheng med utvikling av kollektivtilbudet, kan selvsagt vurderes. Fylkesrådmannen legger vekt på at fylkesrådet/organisasjonene synes tilfredse med det arbeidet fylkeskommunen i dag gjør innen TT-ordningen.

Forslag til vedtak:

Rogaland fylkeskommune legger vekt på at funksjonshemmede må sikres rett til et aktivt liv. Staten må yte støtte til transport, arbeids- og utdanningsreiser og bilordninger for de som trenger det mest. Med bakgrunn i dette anbefaler Rogaland fylkeskommune en to-delt ordning.

Denne to-delningen innebærer at det gis et rettighetsbasert statlig tilbud for klart definerte diagnosegrupper og at fylkeskommunen viderefører arbeidet med å tilrettelegge løsninger for brukergrupper som ikke kommer inn under trygdeordningene, men der brukeren har redusert funksjonsevne som medfører at vedkommende meget vanskelig kan benytte busstilbudet. Fylkeskommunen vil arbeide aktivt for å sikre universell utforming av det lokale og regionale kollektivtilbudet.

Liv Fredriksen
Fylkesrådmann

Per. F. Pallesen
Fung. Fylkesdirektør