

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon

ADHD-foreningen • Afasiforbundet i Norge • Autismeforeningen i Norge • Cerebral Parese-foreningen • Forbundet Tenner og Helse • Foreningen for Blødere i Norge • Foreningen for Fragilitx-Syndrom • Foreningen for hjerteske barn • Foreningen for Kroniske Smertepasienter • Marfanforeningen • Foreningen for Muskelsyke • Hørselshemmedes Landsforbund • Intereseforeningen for LMBB syndrom • Landsforbundet for utviklingshemmede og pårørende • Landsforeningen Alopecia Areata • Landsforeningen for Hjerte- og Lungesyke • Landsforeningen for Huntingtons Sykdom • Landsforeningen for Nyrepasienter og Transplanterte • Landsforeningen for Pårørende innen Psykiatri • Landsforeningen for trafikkskade i Norge • Landsforeningen mot Fordøielssykdommer • Leverforeningen • Mental Helse Norge • Momentum • Morbus Addisons Forening • Multipel Sklerose Forbundet i Norge • Norges Astma- og Allergiforbund • Norges Diabetesforbund • Norges Døveforbund • Norges Fibromyalgi Forbund • Norges Migreneforbund • Norges Parkinsonforbund • Norilco • Norsk celiakiforening • Dysleksiforbundet i Norge • Norsk Dysmellforening • Norsk Epilepsiforbund • Norsk Hemokromatoseforbund • Norsk Forbund for Voldsofre • Norsk Foreldrelag for Funksjonshemma • Norsk Forening for Analatresi • Norsk Forening for Cystisk Fibrose • Norsk Forening for Ehlers Danlos Syndrom • Norsk Keratoseforning • Norsk Forening for Nevrofibromatose • Norsk Forening for Osteogenesis Imperfecta • Norsk Forening for Tuberøs Sklerose • Norsk Immunsykforning • Norsk Intereseforening for Kortvokste • Norsk Intereseforening for Stamme • Norsk Landsforening for Laryngectomerte • Norsk Thyroideaforbund • Foreningen for søvnsykdommer • Norsk Lymfedemforening • Norsk Portrylforening • Norsk Psoriasisforbund • Norsk Revmatikerforbund • Norsk Tourette Forening • Ryggforeningen i Norge • Ryggmargsbrokk- og Hydrocephalusforeningen • Rådgivning om Spiseforstyrrelser • Støtteforeningen for Kreftske Barn • Turner Syndrom Foreningen i Norge • Vestlandske Blindeforbund



Arbeids- og sosialdepartementet	
Avd.dir. Knut Christophersen	
Saksnr.: 200406421	Dok.nr.: 47
Arkivkode: 413.42	Dato: 18.11.05
Avd.: ØRA/SFF	Saksbeh.:
U.off.:	

Vår fil: B05BTL-037

Vårt arkiv: 402

Saksbehandler: Berit Th. Larsen

Oslo, 15. november 2005

FFOs anbefalinger til fremtidig organisering av transport for funksjonshemmede og kronisk syke

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) er en paraplyorganisasjon for 66 organisasjoner av funksjonshemmede og kronisk syke, med til sammen 283 000 medlemmer.

FFO jobber for full deltakelse og likestilling for funksjonshemmede og kronisk syke på alle samfunnsområder, og transportområdet er et viktig satsningsområde i denne sammenhengen. Mange funksjonshemmede og kronisk syke møter barrierer i transportsystemet som hindrer dem i å kunne bryte en isolert tilværelse og i å delta i samfunnet på linje med andre. Det er FFOs syn at så lenge transportsektoren er utformet slik at ikke alle kan benytte seg av det offentlige transporttilbudet, må samfunnet kompensere for dette med å tilby en transportordning til den enkelte bruker som dekker behovet for transport både til arbeid, utdanning og fritidsformål.

Oppsummering av FFOs innspill

- FFO er sterkt kritisk til at Regjeringen ikke har fulgt opp Stortingets vedtak, verken når det gjelder å utarbeide retningslinjer for TT-ordningen, eller å ha overholdt den tidsfristen Stortinget satte for dette arbeidet (2004)
- FFO er kritisk til sammenblanding av parallelle ordninger, spesielt TT og grunnstønad til transport
- FFO går for en utvidet statlig modell, der brukerens behov for transport til arbeid, utdanning og fritid står i sentrum, og der retningslinjer og finansiering knyttes til trygdesystemet
- FFO ønsker som en prøveordning legger administreringen til de nye NAV-kontorene
- FFO understreker at klare retningslinjer for kvalitet og kvantitet i tilbudet må utformes snarest, og at det må være brukervedvirkning i prosessen
- FFO går for likebehandlingsprinsippet i egenbetalingen, og at brukerne betaler laveste kollektivtakst for reisene de foretar

- Alder må ikke være et selvstendig kriterium for brukergodkjenning, men at funksjonshemningen må legges til grunn
- Staten må regne med å betale kostnaden ved å ha et samfunn som ikke er utformet slik at alle kan delta på lik linje. Jo mer staten tilrettelegger kollektivtrafikken, jo mindre vil utgiftene til individuelle transportordninger bli

Stortingets vedtak fra 2003

I forbindelse med behandlingen av Kommuneøkonomiproposisjonen 2004 gjorde Stortinget følgende vedtak:

"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."

Innst. S. nr. 259 (2002-2003), vedtak XX

Regjeringens svar på dette vedtaket, og oppfølgingen av føringer i St.meld. 40 nedbygging av funksjonshemmende barrierer, var å nedsette en tverrdepartemental arbeidsgruppe som skulle se på de ulike transportordningene som finnes for funksjonshemmede. I mandatet for gruppa lå at den skulle utarbeide alternative forslag for å gjøre de individuelt baserte transportordningene mer målrettet. Dette skulle også inkludere en vurdering av eventuelle tiltak som kunne bidra til økt tilgjengelighet til ordinære kollektive transportmidlene. Dette skulle igjen føre til redusert omfang av de individuelt baserte transportordningene (dette omtales på side 6 i høringsnotatet). Regjeringen valgte altså her en annen tilnærming i arbeidsgruppas mandat enn det som lå i Stortingets vedtak.

Arbeidsgruppa setter opp tre overordnede målsettinger for sine anbefalinger (s. 71):

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

Videre skriver gruppa at anbefalingene er forankret i en erkjennelse av at det neppe lar seg gjøre å øke de samlede ytelsene til transportordninger vesentlig. Disse målsettingene ligger slik FFO ser det svært langt fra Stortingets vedtak.

FFO vil påpeke at Stortinget ikke har bedt om arbeidsgruppas erkjennelse av hva som er økonomisk mulig. Derimot har Stortinget bedt om nasjonale retningslinjer og en finansiering i tråd med disse. Det oppdraget kan vi ikke se at arbeidsgruppa har utført.

Arbeidsgruppen foreslår i stedet tre ulike modeller for fremtidig organisering av transportordningene, men går ikke inn for å anbefale en av dem spesielt. Utfallet av dette virker derfor svært åpent, noe som skaper en forventning om at høringsrunden

vil være viktig for hvordan man velger å utforme fremtidens transportordning.

FFO vil også påpeke at det lå i arbeidsgruppens mandat at den skulle foreslå ulike løsninger, der én skulle være innenfor dagens budsjettramme. Alle de tre modellene som foreslås i arbeidsgruppas rapport er innenfor denne rammen, noe som er en begrensning i forhold til mandatet for gruppa. FFO mener dette ikke er tilfredsstillende, og at en forbedring av TT-ordningen nødvendigvis vil koste mer enn det gjør i dag. Så lenge kollektivtransporten ikke er godt nok tilrettelagt for alle grupper reisende, er dette en kostnad samfunnet er nødt til å ta. Noe annet er diskriminering av en stor gruppe samfunnsborgere, som holdes utenfor deltakelse i samfunnet.

De tre modellene som foreslås

Den tre modellene som foreslås er a) en ren statlig modell (over trygdesystemet), b) en ren fylkeskommunal modell og c) en blandingsmodell. Blandingsmodellen er den som ligger nærmest dagens organisering.

Statlig modell

I den statlige modellen foreslås det å ta TT-ordningen inn i grunnstønaden. Man ser for seg at man tar budsjettrammen til TT-ordningen i dag, og fordeler flatt på de brukerne som er i ordningen. Hver bruker får da en viss sum penger, eller et reisebevis der man gis rett til å reise for et visst beløp pr år.

FFO mener dette forslaget ikke vil kunne gi brukerne et dekkende transporttilbud. Summen hver bruker vil få vil ligge på rundt 3.800 kroner, noe som fordelt på årets måneder vil være 316 kroner. Det sier seg selv at det ikke blir mange reiser for denne summen. Det er også et paradoks at man her gis en rettighet til transport over folketrygden, mens rettigheten i realiteten underlegges en økonomi og budsjettstyring i tråd med dagens finansieringsregime.

Fylkeskommunal modell

I den fylkeskommunale modellen foreslås det at alle ordningene vi har i dag, også grunnstønaden og bilstønadsordningen, legges til fylkeskommunen. Det foreslås ikke å øremerke tilskudd til disse, men at overføringene fortsatt skal skje over inntektssystemet. Dette bakes da inn i de øvrige transportbevilgningene til fylkeskommunene.

FFO har over flere år hevdet at fylkeskommunen ikke har ivaretatt TT-ordningen på en tilfredsstillende måte. Det har vært store forskjeller i tilbudet de ulike kommuner og fylkeskommuner har gitt, og de fleste steder har tilbudet vært alt for dårlig. Fylkeskommunen er også et forvaltningsnivå som om noen år mest sannsynlig er borte. Selv om regionnivået vil overta ansvaret på områder som tidligere lå under fylkeskommunen, virker det ikke fornuftig å gå inn for en modell der fylkeskommunen har ansvar for hele, eller deler av, transportordningene.

FFO kan **ikke** akseptere en løsning der ordninger som i dag ligger under trygdesystemet som en rettighet overføres til fylkeskommunene og deres varierende økonomiske betingelser og prioriteringer

Blandingsmodell(er)

Innenfor blandingsmodellen foreslås det å opprettholde en delt løsning mellom trygden og fylkeskommunene. Det foreslås to undermodeller. I den første – Dagens modell – foreslås en videreføring av dagens ordning med TT hos fylkeskommunen, og grunnstønad og bilstønadsordningen hos trygden. Arbeids- og utdanningsreiser foreslås lagt til trygden.

I den andre undermodellen – formålsmodellen - foreslås det å dele ordningene mellom trygden og fylkeskommunen ut fra formål. Trygden skal ha ansvar for transport til arbeid og utdanning, mens fylkeskommunen skal ha ansvar for fritidsreiser. FFO mener dette siste er en upraktisk deling, noe utvalget også innser. Eksempelvis er det umulig å plassere grunnstønad til transport og bilstønadsordningen innenfor en slik modell, da disse ikke gis til et spesielt formål.

For øvrig viser FFO til vår argumentasjon i forhold til en ren fylkeskommunal modell i avsnittet over.

FFOs anbefaling

FFO har over flere år argumentert for sektoransvarsprinsippet, som innebærer at hver sektor må ta ansvar for politikken rundt funksjonshemmede og kronisk syke på sitt område. Dette er fortsatt et viktig prinsipp for FFO. Imidlertid har FFO i vektingen av en fungerende TT-ordning og sektoransvarsprinsippet, landet på at vi i denne saken setter det første høyest. Med dette erkjenner vi at fylkeskommunene i den tiden de har hatt ansvaret for ordningen ikke har klart å gi brukerne et tilfredsstillende tilbud, og vi ønsker nå at et annet forvaltningsorgan skal få denne oppgaven.

FFO velger derfor å støtte en statlig modell, men ikke slik som den foreslås utformet av arbeidsgruppa. Vi ønsker ikke en flat økonomisk fordeling på alle i ordningen ut fra dagens budsjettamme.

Brukerens transportbehov må være utgangspunktet

FFO vil i stedet anbefale en modell som bygger på den statlige modellen, men der **brukerens transportbehov** står i fokus. FFO vil anbefale at transport nedfelles som en rettighet gjennom folketrygden, og at det gis klare retningslinjer angående kvalitet og kvantitet i tilbudet, slik Stortinget faktisk har bedt om. Transport til både arbeid, utdanning og fritid må samordnes i ordningen.

Egenandelen kan være på størrelse med laveste kollektivtakst, også for lengre reiser. Dette mener FFO er et viktig prinsipp om likebehandling, samtidig som det vil virke regulerende.

Det må utarbeides kriterier for brukergodkjenning som sikrer at alle som har behov for en transportordning, får tilgang til denne. Grunnstønad til transport og bilstønadsordningen må gis parallelt med det utvidete TT-tilbudet, som supplerende ordninger.

Alle transportordningene samles med dette innenfor trygdesystemet, og det blir enklere å bygge opp et samordnet, helhetlig og tilfredsstillende tilbud rundt den enkelte bruker.

Administrering av ordningen

Når det gjelder hvem som skal administrere ordningen, foreslår FFO som en prøveordning at den legges til de nye NAV-kontorene. Fordelen med dette er at samme myndighet som legger føringer for ordningene, også finansierer og administrerer dem. Man oppnår en nærhet til brukeren, som får ett kontor å forholde seg til. Det kan da foretas en helhetlig vurdering av brukerens behov, og man kan bygge opp et godt tilbud rundt den enkelte bruker ut fra de premissene som ligger i transportsektoren lokalt. Forutsetningen for dette er at det foreligger klare retningslinjer for kvalitet og kvantitet i tilbudet, og at prøveordningen evalueres etter noen tid.

Brukermedvirkning i utforming av retningslinjer

I rapporten foreslås ingen retningslinjer for kvantitet og kvalitet i TT-ordningen, til tross for at dette var Stortingets klare bestilling. FFO forventer derfor at det nå snarest settes ned en gruppe som skal utforme slike retningslinjer. FFO krever at det blir brukermedvirkning i prosessen rundt utforming av nasjonale retningslinjer, og at brukerorganisasjonene får en sentral rolle i dette arbeidet. FFO krever også at det blir brukermedvirkning i prosessen rundt utforming av kriterier for brukergodkjenning innen ordningene.

Oppsummering av FFOs innspill

FFOs anbefalinger høringen om transport til funksjonshemmede og kronisk syke blir derfor at:

- FFO er sterkt kritisk til at Regjeringen ikke har fulgt opp Stortingets vedtak, verken når det gjelder å utarbeide retningslinjer for TT-ordningen, eller å ha overholdt den tidsfristen Stortinget satte for dette arbeidet (2004)
- FFO er kritisk til sammenblanding av parallelle ordninger, spesielt TT og grunnstønad til transport
- FFO går for en utvidet statlig modell, der brukerens behov for transport til arbeid, utdanning og fritid står i sentrum, og der retningslinjer og finansiering knyttes til trygdesystemet
- man som en prøveordning legger administreringen til de nye NAV-kontorene.



- klare retningslinjer for kvalitet og kvantitet i det tilbudet de skal gi brukeren må utformes snarest, og at det må være brukermedvirkning i hele denne prosessen
- FFO går for likebehandlingsprinsippet i egenbetalingen, og at brukerne betaler laveste kollektivtakst for reisene de foretar
- alder ikke skal være et selvstendig kriterium for brukergodkjenning, men at funksjonshemningen må legges til grunn
- Staten må regne med å betale kostnaden med å ha et samfunn som ikke er utformet slik at alle kan delta på lik linje. Jo mer staten tilrettelegger kollektivtrafikken, jo mindre vil utgiftene til individuelle transportordninger bli

Med vennlig hilsen

FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON

Arnt Holte /s/
Leder


Liv Arum
Generalsekretær