



Arbeids- og sosialdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 OSLO

Arbeids- og sosialdepartementet	
Saksnr.: 200400421	Dok.nr.: 38
Arkivkode: 413.42	Dato: 15.11.05
Avd.: VPA STF	Saksbeh.:
U.off.:	

likeverd og
likestilling

Deres ref:
200400421-/OR

Vår ref:
Bente Skjetne

Dato:
14.11.05

Høringsuttalelse vedrørende "Transport for funksjonshemmede – Gjennomgang av og forslag til bedre målretting av de offentlige transportstøtteordninger som er ment å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemninger."

Norges Handikapforbund (NHF) viser til høring fra Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet hvor vi blir bedt om å komme med tilbakemelding på forslagene til ulike modeller for organisatorisk forankring for transport for funksjonshemmede. NHF ønsker å komme med følgende synspunkter på forslagene i rapporten:

- Offentlig kommunikasjon må være tilgjengelig for alle
- Sektoransvaret skal følges – transport er en samferdselssak
- Bilstøtadsordningen må fortsatt være en trygdesak
- Grunnstønad skal fortsatt dekke merkostnader

NHF er en uavhengig interesseorganisasjon som arbeider for full likestilling og samfunnsdeltakelse for mennesker med funksjonsnedsettelse. Hovedmålgruppen er bevegelseshemmede.

Alle mennesker er likeverdige og har rett til et selvstendig liv. Funksjonshemming er et resultat av utestenging og manglende tilgjengelighet. Vårt krav om likestilling med andre borgere dreier seg om å oppnå grunnleggende menneskerettigheter. Fysisk utestenging og sosial isolasjon er diskriminering.

NHF legger til grunn at:

Redusert funksjonsevne eller funksjonsnedsettelse (individuelle egenskaper) er tap av, skade på eller avvik i en kroppsdel eller i en av kroppens psykologiske, fysiologiske eller biologiske funksjoner.

Funksjonshemminger er samfunnsskapte hindringer som hemmer mennesker med funksjonsnedsettelse å etablere og opprettholde selvstendighet og en sosial tilværelse. Funksjonshemminger skaper **funksjonshemmende forhold**.

Når betegnelsen **funksjonshemmet** brukes om personer vises det til personer med funksjonsnedsettelse som får sin praktiske livsførsel vesentlig begrenset på grunn av samfunnsskapte hindringer.

Arbeidsgruppen svarer ikke på Stortingets bestilling

Stortinget har bedt om at det utarbeides nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten og at det foreslås en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene. Arbeidsgruppen svarer i rapporten ikke på Stortingets bestilling, men foreslår i stedet tre ulike modeller for fremtidig organisering av transportordningene. Det lå i arbeidsgruppens mandat at de skulle foreslå ulike løsninger, der én av disse skulle være innenfor dagens budsjettamme. Alle de tre modellene som foreslås er innenfor denne rammen, noe som er en begrensning i forhold til mandatet.

Offentlig kommunikasjon må være tilgjengelig for alle

Full deltakelse og likestilling er det overordnede målet i NHFs politikk. Vårt krav om likestilling dreier seg om grunnleggende menneskerettigheter, hvor samfunnet må gi alle borgere muligheter til likeverd og deltakelse på alle områder. To ulike strategier er nødvendig for å nå dette målet; en samfunnsstrategi, som handler om hvordan omgivelsene utformes slik at alle skal kunne delta på en likeverdig måte, og en individuell strategi som handler om individuelt tilpassede løsninger.

Vi erfarer daglig at vårt samfunn ikke er utformet og tilrettelagt for alle, og mange møter samfunnsskapte barrierer som gjør at de ikke kan delta på lik linje med andre. Ofte løses disse barrierene med kompensatoriske ordninger eller spesiell tilrettelegging. Transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-ordningen) er en slik kompensatoriske ordning.

Vi har i mange år vært opptatt av å utvikle løsninger i kollektivtransporten som kan benyttes av alle (universell utforming). Undersøkelser av tilretteleggingen av det kollektive transportsystemet i Norge for personer med forflytningshemninger, viser at det er svært lang vei å gå før målsettingene om et fullt ut tilgjengelig transportsystem kan sies å være en realitet.

Passasjerenes opplevelser av kollektivtransporten handler i stor grad om den totale reisen fra dør til dør, hele reisekjeden, og mange opplever brudd i reisekjeden. Det kan være veien fra hjemmet til holdeplassen eller terminalen som er ikke kan benyttes av bevegelseshemmede, men hvor bussen er utstyrt med lavgulv og rampe. Ett enkeltstående element vil være avgjørende om vedkommende kan reise eller ikke. Vi opplever gode enkeltstående tiltak på området, men de er spredt rundt i hele landet og lite helhetlige. Dagens transporttilbud er lite forutsigbart og er ikke mulig å benytte for mennesker med funksjonsnedsettelse.

Ved å tilrettelegge kollektivtilbudet for ulike brukergrupper, vil kvaliteten bli forberet for alle passasjerer. Det finnes ingen konflikt i denne tankegangen. De aller fleste mennesker med funksjonsnedsettelse vil kunne reise med de ordinære kollektive transportløsningene dersom utformingen av utemiljø, holdeplasser, informasjon og transportmidler hadde vært utformet for hele befolkningen. Vi opplever at det tar tid både å skape en forståelse for hvor viktig dette er for samfunnsutviklingen, og hvor ekskluderende det er at enkelte grupper i samfunnet til stadighet blir utestengt. Kostnadene ved å gjøre kollektivtrafikken med tilhørende infrastruktur tilgjengelig for alle, må ses i forhold til kostnaden ved å kjøre drosjer parallelt med dagens kollektivtrafikk, som er svært vanlig i dag.

Den nye flertallsregjeringen har sagt at de vil styrke satsingen på samferdselsområdet i tråd med Stortingets vedtak under behandlingen av Nasjonal Transportplan, herunder krav om tilgjengelighet for alle til offentlig transport. Med bakgrunn i dette og arbeidet som foregår i forhold til å etablere en antidiskrimineringslov, må en se de andre transportløsningene i tråd med dette arbeidet.

Etableringen av tilgjengelige transportløsninger for alle, koster ikke mer enn å gjøre det halvveis, slik situasjonen er mange steder i dag. I rapporten blir kostnadene med å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle beskrevet som svært kostbare. Det er anslått et beløp i størrelsesorden 6 milliarder kroner. Vi spør oss; "Kostbart i forhold til hva da?" Vi opplever dette som en myte, som blir gjentatt til det kjedsommelige. Vi kan ikke se at de samfunnsøkonomiske sidene ved å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle er vurdert.

Utskiftingen av dagens busspark skjer raskt, og etter innføringen av bussdirektivet (13. februar 2004) har antallet bybusser som kan benyttes av større deler av befolkningen, økt. For øvrig bussmateriell, er det fortsatt opp til Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene å stille krav til utforming. I en rapport fra Sintef (2003) oppgir under 50 % av fylkeskommunene at de vil stille krav til tilgjengelighet for alle for buss klasse 2 (region) og 3 (langdistanse) i tiden fremover. Dette illustrerer hvor viktig det er at offentlige myndigheter stiller krav til utforming av ulike løsninger. Der det er opp til den "gode vilje" å etablere tilgjengelige løsninger for alle, skjer det lite eller ingen ting.

Vi savner større helhetstankegang i forhold til å se de ulike transportene i sammenheng. Et godt eksempel er helseekspressen som trafikkerer fra Hitra/Frøya i Sør-Trøndelag og inn til St. Olavs Hospital i Trondheim. Denne har tatt over mesteparten av syketransporten fra øysamfunnet og inn til byen. I tillegg er det et transporttilbud for den øvrige befolkningen. Bussen har heis, avsatt plass til rullestoler og toalett tilpasset alle. Et tilbud som både dekker by og land, og som inkluderer alle innbyggere.

Sektoransvaret skal følges – transport er en samferdselssak

NHF har gjentatte ganger etterlyst en transportordning for funksjonshemmede som er utformet etter nasjonale kriterier, hvor tilbudet må bli likeverdig den øvrige kollektivtransporten uavhengig av hvor du bor i landet. Utgangspunktet er å legge til rette for kollektivtrafikk som kan benyttes av hele befolkningen, og etablere TT-

transport for de som likevel ikke kan benytte det ordinære tilbudet. TT-transport er en særløsning som er etablert på grunn av at transportløsningene ikke kan benyttes av hele befolkningen. Dette er interessant med tanke på at transporttjenesten mange steder i realiteten fungerer som et tilbud til eldre, samtidig som bevegelseshemmede ikke får dekket sitt transportbehov. Denne problemstillingen er ikke viet stor oppmerksomhet i rapporten.

Vår erfaring er at det vil ta lang tid før kollektivtrafikken kan benyttes av alle. Når tilgjengeligheten til det ordinære kollektivsystemet økes, vil behovet for spesielle løsninger avta, selv om det alltid vil være noen som alltid vil ha behov for dør-til-dør transport.

Handlingsplanen for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne, som følger opp NOU 2001:22, *"Fra bruker til borger"* og St. meld. nr. 40(2002-2003), *"Nedbygging av funksjonshemmende barrierer"* presiserer at sektoransvaret skal legges til grunn.

Også NHF er opptatt av at TT-transporten må sees på som en samferdselsoppgave. Sektoransvarsprinsippet er prinsipp for å sikre gode transportløsninger for alle. Av den grunn må tilrettelagte transportløsninger inngå som en del av det totale fylkeskommunale ansvaret for kollektivtransporten. Følgelig må det eksistere et likeverdig kollektivtilbud til alle innbyggere i det nedslagsfeltet kollektivtransporten er ment å dekke. Det må ikke gjøres kvalitative eller kvantitative forskjeller verken på reisemål, hyppighet, pris, reisestrekning, og lignende. TT-tjenesten må heller ikke avgrenses til egen kommune/fylke, men være et transporttilbud som gir mulighet for transport i hele landet, slik som andre kan reise kollektivt.

Kost-nytte påstander uten underbygging

En gjennomgang av eksisterende og forslag til forbedring av transport for funksjonshemmede bør bygge på en kost-nytte analyse der så vel transport- og samfunnsøkonomiske, samt kvalitets faktorer belyses. Arbeidsgruppens rapport mangler dette fullstendig. Istedenfor fremsettes påstander som ikke underbygges. I kap. 3.2 sies det: *"Det er for eksempel svært dyrt å gjøre alle busser fullt ut tilgjengelige for rullestolbrukere"*. NHF opplever slike utsagn som svært stigmatiserende og ufullstendige. Det er ikke vist til vitenskapelige undersøkelser som kan dokumentere påstanden, og utsagnet er fullstendig verdiløst i den sammenhengen det står.

De samfunnsøkonomiske gevinstene ved at også funksjonshemmede har transporttilbud på linje med andre må ses i sammenheng med bl.a. mulighet til å være yrkesaktiv – reduserte trygdeutbetalinger, selvhjelpen – redusert behov for praktisk bistand fra kommunen.

I en vurdering av kvaliteten på tilbudet bør en se på en TT-bruker med tilbud om max fire turer pr. måned, bestilt lang tid i forveien opp mot en kollektivtransportreisende som har et tilbud hver time. I rapporten fremstilles transporttjenesten som en likeverdig tjeneste med ordinær kollektivtransport, hvilket den på ingen måte er.

Arbeidsgruppens mandat vesentlige sider av transporttilbudet til mennesker med funksjonsnedsettelse, blant annet skoleskyss for elever. Dette opplever vi som en byråkratisk avgrensing som svekker løsningsmulighetene. Det brukes betydelige midler på skoleskyss i dag. Elever med funksjonsnedsettelse transporteres sjelden sammen med andre elever men via segregerte løsninger. Dette er fordi de ordinære transportmidlene ikke kan benyttes av funksjonshemmede.

Bilstønadsordningen må fortsatt være en trygdesak

Vi registrerer at arbeidsgruppen har foreslått i et av modellforslagene, at bilstønadsordning skal bli et fylkeskommunalt ansvar. NHF synes arbeidsgruppen ser helt bort i fra den reelle hensikt med ordningen. Både økonomisk stønad til kjøp av bil, og ombygging/tilpassing av bilen, er et individuelt kompensatorisk tiltak. Ordningen med stønad til kjøp av bil er økonomisk behovsprøvd, og det er den økonomiske evnen til å kjøpe bil som eventuelt kompenseres gjennom helt eller delvis økonomisk tilskudd. Ombygging og tilpassing av bilen er ikke økonomisk behovsprøvd, fordi dette er å betrakte som hjelpemidler. Slike hjelpemidler har til hensikt å kompensere individets funksjonsnedsettelse, for dermed å gjøre det mulig å kunne befordres med egen bil. NHF mener derfor at ordningen klart faller innenfor folketrygdens område, og ikke kan blandes sammen med kollektive tiltak som offentlig transport.

Grunnstønad skal fortsatt dekke merkostnader

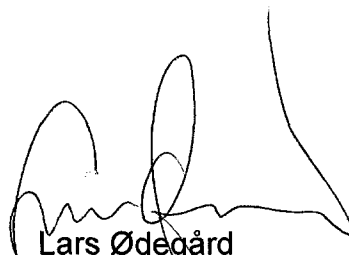
Vi registrerer at arbeidsgruppen foreslår at grunnstønad skal ses i sammenheng med transporttjenesten. Dette er etter vår oppfatning en sammenblanding av ordninger som ikke har noe med hverandre å gjøre. Vi vil igjen minne om sektoransvarsprinsippet. Grunnstønaden er en økonomisk kompensasjonsordning, og ingen samferdselssak. Grunnstønad kan gis til nærmere bestemte merkostnader, som andre ikke har, herunder også til transport. Dette gjelder uavhengig av hvilken transportform som velges. Grunnstønaden må fortsatt være en individuell rettighet gjennom folketrygden.

Behov for ny og bredere gjennomgang fundert på Stortingets forutsetninger

Vi kan ikke se at de tre modellforslagene for organisatorisk forankring som er presentert av den tverrdepartementale arbeidsgruppen, vil føre til forbedringer på transportområdet, og støtter dermed ingen av forslagene. Tvert imot mener vi rapporten bærer preg av manglende helhetsspektiv, manglende grundighet og en holdning som opprettholder segregeringen av funksjonshemmede i det norske samfunnet. Vi mener et forslag om et forbedret transporttilbud til mennesker med funksjonsnedsettelse må bygge på de politiske føringer som ligger til grunn for offisiell politikk ovenfor funksjonshemmede. Vi ber derfor om en ny gjennomgang forankret i det 5. hovedmålet i Nasjonal transportplan 2006-2011: *"Eit transportsystem som er tilgjengelig for alle og et transporttilbud som gjør det mogleg å leva eit aktivt liv"* (Innst.S.nr. 240 (2003 -2004), og som er fundert på prinsippene som er nedfelt i NOU 2001:22, *"Fra bruker til borger"* og NOU 2005:8, *"Likeverd og tilgjengelighet."* Vi forventer at den nye gjennomgangen bygger på Stortingets forutsetninger for en transporttjeneste for funksjonshemmede.

Vennlig hilsen
Norges Handikapforbund


Eilin Reinaas
Forbundsleder


Lars Ødegård
Generalsekretær