

Statsråd Ketil Solvik-Olsen  
Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår fil: B15-CL021  
Vårt Arkiv: 401  
Saksbehandler: Cato Lie

Oslo, 18. desember 2015

## FFOs krav til statsbudsjettet 2017

FFO er en paraplyorganisasjon for 80 organisasjoner av funksjonshemmede og kronisk syke som har mer enn 335 000 medlemmer. FFOs overordnede mål er samfunnsmessig likestilling og deltakelse for funksjonshemmede. Et av FFOs viktigste arbeidsområder er å gi innspill til de årlige statsbudsjettene. Allerede 11. november 2015 sendte vi over våre første punkter til regjeringen knyttet til statsbudsjettet for 2017. Punktene under var utgangspunktet for møtet i Kontaktutvalget med regjeringen 25. november:

1. FFO ber om at det utarbeides en helhetlig handlingsplan for funksjonshemmede - som dekker alle områdene i FN-konvensjonen for mennesker med nedsatt funksjonsevne.
2. FFO ber regjeringen intensivere innsatsen for å få flere funksjonshemmede i arbeid og legge til rette for 10 000 nye arbeidsplasser de neste fem årene.
3. FFO ber regjeringen følge opp Opptrappingsplan for habilitering og rehabilitering med øremerkede bevilgninger i hele planperioden.

Vi varslet i møtet at våre innspill til de enkelte fagdepartement ville oversendes 18. desember. Vårt viktigste anliggende er at regjeringen i de årlige statsbudsjett setter av tilstrekkelige bevilgninger på de ulike fagområdene slik at rettighetene til funksjonshemmede og kronisk syke i Norge sikres.

Norge ratifiserte FN-konvensjonen for mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD) i 2013. FFO fikk oppgaven med å koordinere den alternative rapporten fra sivilt samfunn, som ble lagt frem på den FNs internasjonale dag for funksjonshemmede 3. desember 2015. Vi vil i den forbindelse understreke Samferdselsdepartementets plikt til å implementere CRPD innenfor sitt ansvarsområde og følge opp med økonomiske bevilgninger i 2017, slik det beskrives i artikkel 9 i konvensjonen:

*«Mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder. Partene skal treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport, til informasjon og kommunikasjon, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi og -systemer, og til andre tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten, både i byene og i distriktene».*

Her følger FFOs konkrete krav knyttet til statsbudsjettet for 2017 på Samferdselsdepartementets område.

## Hvordan få flere funksjonshemmede og kronisk syke over på kollektivtransport?

- FFO ber regjeringen om å sette av 500 mill. kroner til arbeidet med tilgjengelighetstiltak på togstasjoner, slik at alle stasjoner oppnår en akseptabel tilgjengelighetsstandard innen 2020.
- FFO ber regjeringen om at det settes av 500 mill. kroner til arbeidet med universell utforming av kollektivknutepunkt og holdeplasser i fylkene.
- FFO ber regjeringen om å bevilge midler til innovasjon i den hensikt å utvikle universelt utformede ombordstigningsløsninger som sikrer god adkomst for alle på buss, ferge, fly og tog.
- FFO ber regjeringen utrede et forslag om å la uføretrygdede benytte kollektivtransport gratis.

## Hvordan sikre transportbehovet til de som ikke kan benytte dagens kollektivtransport uten hjelp?

- FFO ber regjeringen innføre en nasjonal ordning for tilrettelagt transport fra 1. januar 2017 for alle brukergrupper som nå har TT-transport, som sikrer brukere i alle fylker et tilnærmet likeverdig tilbud.
- FFO ber regjeringen avsette en ramme på 250 mill. kroner til dette formålet.
- FFO ber regjeringen om å utrede muligheten for en samordning av nasjonale assistanseordninger på alle transportområder.

## Hvordan få flere funksjonshemmede og kronisk syke over på kollektivtransport?

### Universell utforming innen 2025

De senere årene har budsjettene økt betydelig på samferdselsområdet. Det samme kan ikke sies om satsingen på økt tilgjengelighet og universell utforming innen sektoren. Det vil være behov for store investeringer for at transportsystemet blir universelt utformet. FFO mener det må satses kraftig på universell utforming i årene fremover og at det må iverksettes forpliktende tiltak i den enkelte sektor. Tiltak må følges opp med årlige bevilgninger. Bare gjennom en prioritert og godt planlagt satsing vil det være mulig å nå målet om et universelt utformet Norge innen 2025.

Vi venter dessverre fortsatt på at handlingsplan for universell utforming skal legges frem. Vi fikk tidligere opplyst at planen skulle presenteres i april i år, som senere ble utsatt til september, og vi konstaterer at planen fortsatt ikke er presentert.

### Togstasjoner

På jernbaneområdet er det iverksatt mange tiltak for å øke tilgjengeligheten på stasjonene for både forflytnings-, syns- og hørselshemmede, men tempoet går alt for sakte.

Rask utvikling av gode billett-, kommunikasjons- og informasjonssystemer er avgjørende for at syns- og hørselshemmede kan benytte denne transportformen på en trygg måte. Derfor er det positivt at man i Prop.1 S fra Samferdselsdepartementet for 2016 forventer at man ved utgangen av 2016 vil ha 246 stasjoner med dynamisk kundeinformasjonsanlegg. Videre er det planlagt å tilby en nettbasert applikasjon som en tilleggsfunksjon til eksisterende talestyrte telefontjeneste uten at man oppgir når den vil være ferdig utviklet.

Det forventes at 18 stasjoner vil være universelt utformet ved utgangen av 2016. Når man tar utgangspunkt i at tre stasjoner var universelt utformet ved utgangen av 2013, tilsier det et snitt på fem stasjoner per år. Legger man dette tempoet til grunn, vil det ta over 60 år før alle stasjoner er universelt utformet. FFO mener derfor at dette arbeidet går altfor sakte for å nå regjeringens mål om universell utforming også på dette området innen 2025. Antall tilgjengelige stasjoner har økt

minimalt de siste årene, fra 101 stasjoner i 2013 til 106 stasjoner i 2016. Situasjonen på Østlandsområdet er bedre enn i resten av landet.

I dagens økonomiske situasjon har regjeringen lagt opp til et budsjett for arbeid, aktivitet og omstilling. FFO vil i den forbindelse påpeke at det er store behov for å prioritere opprusting av infrastruktur for både økt tilgjengelighet og universell utforming.

Vi mener det er et realistisk mål at alle togstasjoner har god tilgjengelighet innen 2020. FFO ber derfor regjeringen om at det settes av 500 mill. til arbeidet med tilgjengelighetstiltak på togstasjoner, slik at alle stasjoner når en akseptabel tilgjengelighetsstandard innen 2020. Vi mener at beløpet må fordeles ut fra antallet utilgjengelige stasjoner i det enkelte fylke, og det er viktig å prioritere fylkene utenfor det sentrale østlandsområdet.

### **Kollektivknutepunkt og holdeplasser**

Målsettingen om et universelt utformet Norge innen 2025 er ambisiøst og forutsetter at det bevilges omfattende midler hvert år fremover. Imidlertid konstaterer vi at satsingen på universell utforming på kollektivknutepunkt og holdeplasser er marginal, noe som er særlig bekymringsfullt i fylkene.

Det er positivt at Statens vegvesen i løpet av 2015 har fått noe bedre oversikt over graden av universell utforming i egen infrastruktur, blant annet gjennom Expressbuss-utredningen for region sør 2015. Slike utredninger vil gjøre det enklere å følge utviklingen på dette området. Vi mangler dessverre en oversikt over totalsituasjonen på fylkesveinettet.

Oppgradering av bussholdeplasser og kollektivknutepunkt på riks- og fylkesveinettet må prioriteres høyt og må ivareta behovene for både forflytnings-, syns-, hørselshemmede og orienteringshemmede på en god måte. Vi konstaterer at man i den senere tid i større grad bruker kantstopp langs fortau, som alternativ til en fullverdig bussholdeplass, særlig i byområder. Dette er en løsning som er mye rimeligere enn å bygge komplette bussholdeplasser og bør benyttes i så stor grad som mulig der løsningen ikke skaper store trafikale problemer. Ledelinjer for synshemmede er viktig å prioritere uansett hva slags type bussholdeplass og kollektivknutepunkt som bygges ut. Gode og tilrettelagte informasjonssystemer er viktig for alle, men særlig for hørselshemmede.

Arbeidet med universell utforming av kollektivknutepunkt og holdeplasser er lavt prioritert i fylkene. FFO ber derfor regjeringen om at det settes av 500 mill. kroner til arbeidet med universell utforming av kollektivknutepunkt og holdeplasser i fylkene. En delt løsning, hvor staten betaler eksempelvis 50 prosent av kostnadene, vil stimulere dette arbeidet.

### **Innovative ombordstigningsløsninger**

Ombordstigning i de ulike transportmidlene er en av de største utfordringene for mange mennesker med forflytningsproblemer og andre typer funksjonsnedsettelse. Selv om mange enkeltelementer er på plass, mangler det en helhetlig tilnærming. Mange av løsningene som benyttes i dag er langt fra gode nok. Det er ofte nyttig å se hvilke løsninger som er valgt i andre land, selv om ikke alle løsningene nødvendigvis er brukbare i Norge på grunn av værutfordringene vinterstid.

Buss står for ca. 60 prosent av den totale persontransporten i Norge. Det finnes paradoksalt nok 19 forskjellige standarder for universell utforming av buss, omtrent én standard for hvert fylke. Dette er uholdbart. FFO er engasjert i arbeidet med standardisering av universell utforming av buss slik at de utformes likt og slik at behovene til ulike grupper av funksjonshemmede ivaretas på en god måte. Målet er at av- og påstigning skal være trinnløs og skal kunne betjenes av brukeren selv.

Noen ferger har god tilgjengelighet, andre ikke. Utformingen av visse kaianlegg gjør det umulig å komme ombord på en likeverdig måte. En annen viktig utfordring som må løses, er at evakueringsutstyret ikke kan benyttes av bevegelseshemmede på en skånsom måte i krisesituasjoner.

Vi mener at ingen passasjerer skal bæres inn og ut av fly. Dette betinger utvikling av universelt utformede ombordstigningsløsninger. Det finnes en skisse til en universelt utformet luftbro som passer alle flytyper. En plattformheis, som kan betjenes av forflytningshemmede passasjerer, kan være en god løsning der hvor plassen er begrenset. Det er viktig at denne type utviklingsarbeid prioriteres fremover slik at gode løsninger som kan likestille alle passasjerer i ombordstigningssituasjoner utvikles.

Plattformhøyden på togstasjoner er svært ulik rundt om i landet, og det brukes tunge rampeløsninger som er utfordrende og tidkrevende å betjene. FFO ber om at alle gamle, uhensiktsmessige togsett erstattes med Flirt-tog så raskt som mulig. Vi tror videre det er hensiktsmessig å utstyre alle aktuelle plattformer med lette sammenleggbare transportable ramper for av- og påstigning. Slike ramper vil også være hensiktsmessige i en nødssituasjon. NSB har hittil ikke vært villig til å utstyre togene med slike ramper.

FFO ber regjeringen om å bevilge midler til innovasjon i den hensikt å utvikle universelt utformede ombordstigningsløsninger som sikrer god adkomst på buss, ferge, fly og tog. Vi mener dette bør skje i regi av Deltasenteret, som er statens kompetansesenter for universell utforming, i samråd med brukerorganisasjonene.

### **Gratis kollektivtransport for uføretrygdede.**

FFO har, blant annet gjennom innspill til FFOs Rettighetscenter, fått et tydelig bilde av at mange uføretrygdede ikke kan delta i normale hverdagsaktiviteter grunnet stram økonomi. Mange uføretrygdede har for eksempel ikke råd til å reise i den grad de ønsker. Endringene i uføretrygdordningen i 2015 har for noen bidratt til en enda strammere økonomi. Å tilby denne gruppen gratis kollektivtransport vil kunne bidra til å øke livskvaliteten. Dette vil føre også til at flere velger kollektivløsninger, noe som også har et viktig miljø- og klimaaspekt.

FFO er kjent med at rullestolbrukere i England reiser gratis med offentlig transport. Rettigheten er der knyttet opp mot parkeringstillatelsen for forflytningshemmede. Vi har også eksempler fra Norge. Rullestolbrukere reiser gratis med tog innenfor Oslo/Akershusområdet og rullestolbrukere og eventuell ledsager får også 50 prosent avslag på ordinærbilletter med NSB.

FFO ber regjeringen utrede et forslag om å la uføretrygdede benytte kollektivtransport gratis. En alternativ løsning kan være å la alle med parkeringsbeviset ta del i en slik ordning. En slik ordning kan eksempelvis først prøves ut i de mest folkerike områdene i Oslo, Akershus og Hordaland.

## **Hvordan sikre transportbehovet til de som ikke kan benytte dagens kollektivtransport uten hjelp?**

### **Etablering av en nasjonal TT-ordning**

En mangelfull og dårlig utbygd transportordning er en faktor som står i veien for at funksjonshemmede og kronisk syke får realisert målet om full likestilling og deltakelse i det norske samfunnet. I tillegg er det ikke alle som kan benytte seg av universelt utformet kollektivtransport eller felles bestillingsreiser. Dette medfører at mange lever isolert og ikke kan følge opp egne barn og leve et aktivt sosialt liv.

TT-ordningen ble i sin tid etablert som et kompensierende tiltak, grunnet manglende tilgjengelighet til offentlig transport. Ordningen er fylkeskommunal og praktiseres svært ulikt i fylkene.

En forsøksordning for brukere med særskilte behov for transporttjeneste ble etablert i april 2012 med den hensikt å lage en nasjonal ordning med lik praksis i hele landet. I utgangspunktet var det planlagt en evaluering siste halvår 2014 slik at ordningen kunne komme på plass fra 1. januar 2015, men dette ble utsatt.

Vi hadde forventet at regjeringen hadde lagt frem forslag om en nasjonal ordning for tilrettelagt transport i statsbudsjettet for 2016. I stedet ble forsøksordningen fjernet helt fra budsjettet. Heldigvis tok KrF opp saken i budsjettforhandlingen for 2016 og fikk gjennomslag for å doble bevilgningen på årsbasis til 44 mill. kroner.

Viktige prinsipper vi mener må ivaretas i en nasjonal TT-ordning er at brukerne betaler egenandel for hver tur tilsvarende billettpris på kollektivtransport for tilsvarende strekning, eller en prosentvis egenandel. Vi mener videre at brukerne må tildeles et minimum antall turer per kalenderår med mulighet for å søke om flere turer, slik at vedkommende sikres mulighet til et aktivt liv. Etter vårt syn er 240 turer i året et nødvendig minimum. Vi har anslått at kostnadene ved å innføre en ordning i hele landet vil koste i størrelsesorden 200-300 mill. kroner.

En måte å innføre en ordning på er å avsette en sum i den størrelsesorden vi antyder i budsjettet og fordele den blant fylkene, eksempelvis etter antall innbyggere i fylkene eller etter antall registrerte brukere med størst behov for TT-ordningen. Fylkene sitter allerede nå med kunnskap om hvem som har de største behovene, og vi antar derfor at det vil være enkelt å tildele denne gruppen en større sum eller flere turer. Vi foreslår at hele ordningen i alle fylker evalueres etter ett år i samråd med brukerorganisasjonene for å finne det mest rettferdige systemet, som best ivaretar de ulike fylkenes særpreg og behov og for å sikre en så rettferdig nasjonal ordning som mulig.

FFO ber regjeringen fra 1. januar 2017 innføre en nasjonal ordning for tilrettelagt transport for alle brukergrupper som nå har TT-transport, som sikrer brukere i alle fylker et tilnærmet likeverdig tilbud

### **Samordning av assistanseordninger i kollektivtransporten**

FFO konstaterer at assistanseordningene i kollektivtransporten i Norge er svært begrenset og at samordningen er for dårlig.

Vi får stadig høre om blinde som blir stående mellom to transportmidler uten at de får den nødvendige bistand, samt at blinde og rullestolbrukere ikke blir tatt med på bussen. Videre finnes det dessverre mange eksempler på at bussjåfører ikke hjelper til når en rullestolbruker ønsker å reise med buss, fordi en tung rampe må slås ut. Dette er uholdbare tilstander, og vi mener at bussjåføren må ha en tydelig plikt til å yte den nødvendige service til alle passasjerer.

På jernbaneområdet er det kun etablert assistanseordning ved fem av landets over 300 stasjoner. Det er igangsatt en ordning på stasjonen i Lillehammer, hvor det er inngått avtale med et lokalt drosjeselskap som skal utøve assistansen. Dette mener vi er et interessant forsøk, som bør utvides til å omfatte alle stasjoner hvor vi vet at de gruppene vi representerer har behov for bistand for å kunne benytte seg av toget.

Flyplassene er et godt eksempel på hvordan assistanseordninger bør fungere.

FFO vil understreke viktigheten av at en god assistanseordning skal sikre en trygg og god reise for personer med spesielle behov. FFO ber derfor regjeringen om å utrede muligheten for en samordning av nasjonale assistanseordninger på alle transportområder. Dette bør innebære bruk av allerede etablerte systemer og lokal taxi.

FFO vil ta opp innspillene i dette brevet på de to årlige kontaktmøtene med Samferdselsdepartementet, samt i andre relevante møter.

Med vennlig hilsen

**FUNKSJONSHEMMEDES FELLESGRUPPESAMMENKOMME**



John Berg-Jensen  
Styreleder



Lilly Ann Elvestad  
Generalsekretær

Kopi: Kontaktutvalget med Regjeringen  
v/Barne-, likestillings- og inkluderingsminister Solveig Horne