|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |
| --- |
|  |
| Statsråd Jon-Ivar NygårdSamferdselsdepartementet |
| postmottak@sd.dep.no  |
|  |

 |  |
|  | B22-Krav Statsbudsjettet 2024 |
|  | Saksbehandler: Cato Lie |
|  |  |
|  | Oslo 21. desember 2022 |
|  |  |
|  |  |

**FFOs krav til statsbudsjettet 2024**

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) er paraplyorganisasjon for 87 organisasjoner av funksjonshemmede og kronisk syke, med til sammen mer enn 350 000 medlemmer. FFO jobber for full samfunnsmessig likestilling og deltakelse for funksjonshemmede.

Ett av FFOs viktigste arbeidsområder er å gi innspill til de årlige statsbudsjettene. I november sendte vi over våre hovedkrav til regjeringen for statsbudsjettet for 2024:

1. **Bærekraft og ressursutnyttelse**
2. **Likestilling av mennesker med funksjonsnedsettelse**
3. **Universell utforming**

Disse tingene henger tett sammen, og må danne grunnlaget for politikken rettet mot mennesker med funksjonsnedsettelse.

**Her følger FFOs krav til statsbudsjettet for 2024 på samferdselsdepartementets område:**

* *FFO ber regjeringen om å ta tak i de store utfordringene innen universell utforming på samferdselsområdet, og sette 2035 som frist for universell utforming av kollektivtransporten og 2025 som frist for tilgjengelig kollektivtransport.*
* *FFO ber regjeringen om å styrke nasjonal TT-ordning med 100 mill. kroner, og utrede en løsning for rettighetsfesting av ordningen forvaltet av NAV.*

Satsing på universell utforming av samferdselssektoren

Artikkel 9 i FN-konvensjonen for mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD) sier at:

«For at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder, skal partene treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport….»

Også bærekraftsmålene omhandler mennesker med funksjonsnedsettelse, i denne sammenheng spesielt 9 og 11, som omhandler industri, innovasjon og infrastruktur og bærekraftige byer og lokalsamfunn. Medlemslandene har vært tydelige på at funksjonshemmede og andre utsatte grupper skal løftes først. Vi er derfor bekymret når det i regjeringens budsjettforslag for 2023 står: «Det er usikkert om målet om allmenn tilgang til de deler av samfunnet som er eksplisitt nevnt under bærekraftmål 11 kan nås innen 2030».

Nesten halvparten av mennesker med funksjonsnedsettelser opplever at tilgang til offentlig transport er en utfordring i deres hverdag. En slik tilgang er helt nødvendig for å sikre at funksjonshemmede kan bevege seg fritt i samfunnet og en klar forutsetning for likestilling av en stor minoritet. Samtidig er det også bra for alla andre reisende. En særlig verdi har dette for eldre, småbarnsforeldre med barnevogn, og alle med bagasje – og for et punktlig, effektivt og sømløst transportsystem. Av- og påstigning går mye raskere nær transportmateriellet og stasjoner, stasjonsløsninger og plattformer er universelt utformet.

En ny rapport fra Transportøkonomisk institutt (2022) som har sett på kunnskapsgrunnlaget for og arbeidet med universell utforming av transportsystemet, bekrefter at utfordringene fortsatt er store. Det handler både om infrastruktur og transportmateriell. Transportmateriellet begynner å komme på plass, men plattformene henger etter. Fortsatt mangler vi tilgang til gode og likeverdige ombordstigningsløsninger. For mennesker med funksjonsnedsettelse er elektroniske ombordstigningsløsninger sentralt for en likeverdig og selvstendig reise, og det er positivt at dette er på vei inn i bussene nå. Til sist må også automater, reiseapper og reiseinformasjon bli mer universelt utformet, blant annet gjennom økt bruk av talegjenkjenningsteknologi.

Det er gledelig at universell utforming skal utredes særskilt i forbindelse NTP for 2025-2036, og at brukerorganisasjonene skal få komme med innspill til dette. Det er også bra at etatene skal rapportere på sitt arbeid med universell utforming. Vi forventer at dette resulterer i konkrete og offensive tiltak som bringer arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten raskt videre.

Vi vil særlig trekke frem at arbeidet med å øke antallet tilgjengelige togstasjoner har stått på stedet hvil i mange år. Regjeringen har prioritert å oppgradere stasjoner som var tilgjengelige til universell utformingsstandard. Vi tror mye kan bli bedre raskt ved å ta i bruk funksjonelle midlertidige løsninger på utilgjengelige stasjoner, forutsatt at det ikke går ut over fremdriften med å gjøre flere stasjoner universelt utformet. Vi anbefaler her at de mest trafikkerte stasjonene prioriteres først.

Det viktigste er å oppgradere Oslo S, siden nesten halvparten av togreisene skjer fra denne stasjonen. I et forprosjektarbeid, som også FFO har vært med i, foreslås det utplassering av passasjerbroer med heis i enden på alle spor, slik som på de største lufthavnene. Det er et godt og fremtidsrettet grep, som bør gjennomføres så raskt som mulig.

*FFO ber regjeringen ta tak i de store utfordringene og setter 2035 som endelig frist for universell utforming av kollektivtransporten, og 2025 som frist for tilgjengelig kollektivtransport, og etterspør tiltak og bevilgninger for å understøtte dette.*

**TT-ordningen**

Selv om universell utforming av transportsektoren realiseres, vil det være en mindre gruppe funksjonshemmede og kronisk syke som ikke vil kunne reise kollektivt. For å sikre denne gruppen likestilling og mulighet til et aktivt sosialt liv må de tilbys gode alternative transportløsninger.

Nasjonal TT-ordning er en svært god supplerende ordning i tillegg til den fylkeskommunale TT-ordningen. Ordningen sikrer tilgang til transport for grupper med særskilte behov for tilrettelagt transport. Utrullingen av den nasjonale ordningen til hele landet skulle fullføres i 2020, men noen av de mest folkerike fylkene er per dags dato fortsatt ikke med. Samtidig har fylkene som er med i ordningen per nå, rapportert et stort underforbruk over flere år. Grunnen til dette handler nok mye om organiseringen og innretningen av ordningen, og vi tror at en bedre organisering kan gi økt treffsikkerhet og bedre utnyttelse av midlene i ordningen.

Selv om den nasjonale TT-ordningen skal rettes mot yngre brukere med et aktivt liv med særskilt behov for en slik ordning, har den til nå vært særlig innrettet mot to grupper; sterkt synshemmede og rullestolbrukere. FFO mener at når ordningen blir nasjonal, og alle fylkene er med, må den inkludere flere i målgruppen. Det vil si de som, på grunn av sin funksjonsnedsettelse, ikke har mulighet for å reise kollektivt eller kjøre egen bil. Det kan for eksempel være mennesker med sterk epilepsi eller alvorlige rygglidelser. Det må være slik at det er det særskilte behovet som vektlegges mer enn hvilken funksjonsnedsettelse man har, og at det gjøres en individuell vurdering av behovet. Da kan ordningen treffe de med reelt behov bedre.

Vi anbefaler at de fylkene som er med i ordningen får tildelt midler tilsvarende historisk forbruk, med et påslag på eksempelvis 20 prosent for å inkludere flere grupper. På denne måten får man et tydelig bilde av det økonomiske behovet for at alle fylkene kan inkluderes i ordningen i løpet av 2024. Vi anslår at det er behov for 100 mill. kroner mer for å sikre fullfinansiering av nasjonal TT-ordning.

For å sikre den nasjonale TT-ordningen fremover, og at de riktige brukerne får tilgang til den, må den rettighetsfestes og forvaltes av NAV, tilsvarende ordningen med Arbeids- og utdanningsreiser.

*FFO ber regjeringen om å styrke nasjonal TT-ordning med 100 mill. kroner, og utrede en løsning for rettighetsfesting av ordningen forvaltet av NAV.*

**Anmodning om møte**

FFO ber med dette om et møte med politisk ledelse i departementet for å gjennomgå FFOs spesifikke krav til budsjettet for 2024.

Med vennlig hilsen

**FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON**



Eva Buschmann Lilly Ann Elvestad

Styreleder Generalsekretær

Kopi: Kontaktutvalget med regjeringen v/Kultur- og likestillingsminister Anette Trettebergstuen