# Arbeid for å sikre svaksynte og blinde bevegelsesfrihet gjennom den utvidede, nasjonale TT-ordningen

## Siste hendelser

* Februar 2024: Oslo Economics sender ut en rapport om den utvidede nasjonale TT-ordningen, inkludert forslag til nye retningslinjer.
* Den 23. mai: Frist for å gi innspill til Oslo Economics sitt forslag. Det er stor enighet blant fylkeskommuner, organisasjoner og andre om at de økonomiske rammene i ordningen må økes. Ellers er det ulike syn på størrelsen på målgruppen og grunnlaget for tildeling. Norges Blindeforbund, FFO og Norges Handikapforbund har et felles innspill som blant annet understreker viktigheten av å ivareta de som inngår i ordningen i dag. I tillegg leverer Norges Blindeforbund et eget omfattende innspill, og flere av fylkeslagene gjør det samme.
* Den 28. juni: Oslo Economics har bearbeidet sitt forslag etter innspillene og leverer endelig rapport til samferdselsdepartementet.
* Uke 32, 5.9. august: Samferdselsdepartementet avholder møter med organisasjonene og fylkeskommunene om rapporten fra Oslo Economics.
* 15. august: Norges Blindeforbund avholder et seminar i Arendalsuka om TT-ordningen, der statssekretær i samferdselsdepartementet Cecilie Knibe Kroglund uttaler at departementet vil fastsette nye nasjonale retningslinjer i løpet av høsten 2024 og at disse vil gjelde fra 2026.
* 7. oktober: Regjeringen fremlegger statsbudsjett uten økning i rammen til den nasjonale TT-ordningen. Regjeringen sier at formålet er å gjøre ordningen landsdekkende, ikke diskriminerer blant brukergrupper, og at forvaltningen av ordningen forenkles.

## Hva gjør Norges Blindeforbund sentralt nå?

Norges Blindeforbund sender i løpet av uke 41 (senest 11. oktober) et nytt innspill til samferdselsdepartementet med forslag til revidert formål og grunnlag for tildeling over den utvidede nasjonale TT-ordningen. Hovedinnhold i forslaget:

* Vi støtter at ordningen gjøres landsdekkende, men vi understreker at dette vil kreve økte økonomiske rammer.
* Dagens målgruppe med svaksynte, blinde og rullestolbrukere foreslås videreført, samtidig som andre med tilsvarende behov også blir inkludert i ordningen. Større målgruppe krever også økte rammer.
* 220 enkeltreiser årlig legges til grunn for de som inngår i ordningen. Siden målgruppen blir større og behovene derfor kan variere mer, vil vi foreslå at de med åpenbart lavere behov kan tildeles halvparten, altså 110 enkeltreiser årlig. På samme måte kan de med åpenbart større behov, tildeles 330 enkeltreiser.

Vi vil videreføre dialogen både med departementet og sentrale politikere for å understreke alvoret i situasjonen, og vi tar opp TT-ordningen i høringer om statsbudsjettet, der målet blant annet er en merknad som korrigerer regjeringens bilde av at ordningen er diskriminerende. Vi vil ha trykk mot SV og andre opposisjonspartier for å få midler til å utvide TT-ordningen til nye områder og helst bli landsdekkende i 2025. Vi lager også grunnlag for fylkeslagene.

## Hva gjør Norges Blindeforbunds fylkeslag?

Det er tre ting fylkeslagene kan gjøre:

* Fortsatt sende informasjon til og be om møter med stortingsbenkene.
* Jobbe med lokalaviser og NRKs regionkontor for å få medieoppslag om viktigheten av TT-ordningen. I områder med utvidet TT-ordning i dag kan enkeltpersoner fortelle hva ordningen har betydd og hvilke konsekvenser det vil få om ordningen forsvinner. I områder uten ordning kan personer fortelle hva en slik ordning vil bety for frihet og selvstendighet, dersom den får et tilstrekkelig omfang.
* Ha dialog med fylkeskommunen om den fylkeskommunale TT-ordningen, og også om den nasjonale ordningen, slik at fylkeskommunen forstår svaksynte og blindes behov.

## Hovedbudskap

Svaksynte og blinde kan ikke kjøre egen bil. Som følge av hindringer og manglende universell utforming, i tillegg til vanskeligheter med å finne fram på ukjente steder, har personer med synsnedsettelser ofte heller ikke andre transportalternativer. Dør-til-dør-transport er derfor eneste reelle alternativ for mange for å leve et fritt og selvstendig liv.

Sammen med rullestolbrukere har svaksynte og blinde i enkelte fylker derfor fått et utvidet, nasjonalt transporttilbud fra 2012. Målet har vært 200 fritidsreiser årlig, og selv om beløpene sjelden har gitt rom for så mange turer i praksis, har ordningen gitt betydelig økt frihet. Det å få et slikt transporttilbud har blitt beskrevet som å få av seg fotlenka. Etter 2019 er det kun fire områder som ikke har vært inkludert: Rogaland, Vest-Agder, Akershus og Oslo.

Samferdselsdepartementet vil lage nye retningslinjer for den utvidede nasjonale TT-ordningen. De ønsker at hele landet skal med, og de vil inkludere flere brukere enn svaksynte, blinde og rullestolbrukere. Norges Blindeforbund støtter at ordningen blir landsdekkende, og vi er enige i at andre med tilsvarende behov bør få den samme muligheten, men dette må finansieres med nye midler, ikke ved å ta midler vekk fra de som er i ordningen i dag. Det vil være et enormt tilbakeskritt, og som å få fotlenka på igjen. Likevel vil departementet inkludere flere brukere uten å øke bevilgningene, og vi ber alle gode krefter om å hjelpe oss for å unngå en slik rasering av et helt nødvendig selvstendighetsverktøy.

## Bakgrunnsinformasjon

**Konsekvenser av forslaget fra Oslo Economics**

Oslo Economics har gjort noen justeringer i sin rapport og i sitt forslag, men mye er likt fra det som ble sendt ut i februar 2024. Det er positivt at hele landet inkluderes i forslaget til retningslinjer for den utvidede nasjonale TT-ordningen, men en slik geografisk utvidelse kan ikke skje innenfor dagens økonomiske rammer. Det kan også være positivt å inkludere flere brukere, forutsatt at de har tilsvarende behov og at det er nok midler i ordningen. Dette er ikke løst i forslaget fra Oslo Economics. Følgende setning i de foreslåtte retningslinjene illustrerer at de går vekk fra målet om å nå brukere med særlige behov: «Utgangspunktet er at alle TT-brukere kan inkluderes i den utvidede ordningen».

Vi mener at foreslåtte endringer i fordelingsnøkkel og retningslinjer for den utvidede nasjonale TT-ordningen vil føre til:

* At eksisterende brukere av ordningen får et vesentlig dårligere tilbud.
* At nye brukere får en dårligere ordning enn den de har ønsket og forventet.
* At mer midler vil gå vekk til administrasjon.

Hva krever vi?

Norges Blindeforbund mener det er nødvendig:

* Å sikre målgruppen samme bevegelsesfrihet som andre, det vil si om lag 220 fritidsreiser årlig uavhengig av hvor i landet du bor.
* Å bevilge mer midler for å ivareta nye områder og nye brukere.
* Å innføre objektive og landsdekkende kriterier som fanger opp brukere med særlige behov, inkludert de som omfattes av dagens retningslinjer.

• Å sikre en forsvarlig og forutsigbar saksbehandling.

**Geografisk likebehandling**

**Departementet har lagt til grunn at ordningen skal bli landsdekkende, og de peker på viktigheten av likebehandling. De foreslåtte retningslinjene inneholder imidlertid ingen felles nasjonale kriterier, og det er helt opp til fylkeskommunene å definere kriterier for tildeling. Dette vil ikke sikre en felles ordning i hele landet, og det vil bli store forskjeller på ordningen avhengig av hvor i landet du bor.**

**Rammen og den foreslåtte fordelingsnøkkelen vil gi en stor nedgang i tildeling til flere fylker, og dermed også til mange brukere. Det er viktig både å øke den totale rammen og å ta hensyn til tidligere faktisk forbruk, slik at ingen får en dårligere ordning.**

**Hvorfor svaksynte, blinde og rullestolbrukere?**

Undersøkelser viste at det særlig var svaksynte, blinde og rullestolbrukere som ikke fikk dekket sitt transportbehov gjennom den fylkeskommunale TT-ordningen. Dette var bakgrunnen for at den utvidede nasjonale ordningen kom på plass som et prøveprosjekt fra 2012. For andre er den fylkeskommunale ordningen i stor grad tilstrekkelig.

Det er ikke pekt på andre grupper som har tilsvarende særskilte behov for en utvidet transporttjeneste, men det er enkeltpersoner innenfor andre grupper som har et slikt behov. Det må finnes løsninger for å inkludere disse på en målrettet måte, uten å fjerne det som er oppnådd for svaksynte og blinde.

**Hvorfor er ikke den utvidede TT-ordningen diskriminerende?**

Saklig forskjellsbehandling er ikke diskriminering. Forflytningshemningene som følger av det å leve med en synsnedsettelse eller betydelig redusert bevegelighet, er en saklig begrunnelse for ordningen, og ordningen er dermed ikke diskriminerende mellom brukergrupper. Ordningen har imidlertid blitt praktisert diskriminerende hvis fylkeskommuner ikke har gjort individuelle vurderinger av om andre har tilsvarende behov.

Fylkeskommuner og departementet har omtalt eksisterende retningslinjer som diskriminerende, men denne språkbruken er ikke fulgt opp av Oslo Economics. Vi må likevel være forberedt på at argumenter om diskriminering fortsatt dukker opp, som i regjeringens tekst om statsbudsjettet. Det kan oppfattes urettferdig at ordningen ikke dekker hele landet og at ikke flere grupper er med i ordningen, men noe kan oppfattes urettferdig uten at det faktisk er diskriminering.

**To ulike ordninger**

Vi ser at Oslo Economics blander sammen den fylkeskommunale TT-ordningen og den utvidede, nasjonale ordningen som skulle være for brukere med særlige behov. Dette taler for at det gjøres et tydeligere skille mellom disse ordningene. Den fylkeskommunale TT-ordningen dekker et grunnleggende transportbehov på fritiden for mange personer med ulike utgangspunkt. En statlig ordning for brukere med særlige behov, der forflytningsvansker som følge av syns- eller bevegelseshemming ligger til grunn, bør rettighetsfestet og sikre disse samme bevegelsesfrihet som andre.

**Hvorfor gir forslaget fra Oslo Economics dyrere administrasjon?**

Forslaget krever individuell vurdering av alle søknader på grunnlag av legeerklæring, egenerklæring eller annen dokumentasjon. Å skaffe dokumentasjon vil ta tid for brukerne, for fastlege, for øyelege og så videre, og å gjennomgå dokumentasjonen vil kreve mye saksbehandling.

Oslo Economics foreslår å differensiere på tildeling mellom 0 og 200 enkeltreiser, og mye dokumentasjon er nødvendig hvis fylkeskommunen skal vurdere hvilket nivå den enkelte har behov for. Tildelingen mellom 0 og 200 turer skal være basert på objektive, ikke-diskriminerende og forutsigbare kriterier, men ingen slike kriterier er gjort felles for hele landet. Det vil være krevende både å finne frem til slike treffsikre kriterier for den enkelte fylkeskommune, og å følge de opp.

Det vil være ekstra kostbart å bygge opp kompetanse og kapasitet til slik saksbehandling i fylkeskommunene eller kommunene, sammenlignet med å legge dette til NAV som allerede har saksbehandling for arbeids- og utdanningsreiser, transport i grunnstønad og søknader om tilrettelagt bil.

**Nødvendig for selvstendighet og frihet**

En utvidet transportordning er nødvendig for synshemmedes selvstendighet og frihet. Å redusere omfanget av ordningen eller å gjøre den mer byråkratisk, vil være dramatisk for den enkelte.

Oslo Economics foreslår at fylkeskommunene selv får frihet til å velge hvilke kriterier som legges til grunn for tildelingen. Dette vil gi store forskjeller mellom fylkene, og stor usikkerhet for den enkelte. Det er stor risiko for at fylkeskommunene vil fordele midlene likt til alle brukere, noe som bringer oss tilbake til situasjonen før 2012. Det selvstendighetsverktøyet den utvidede TT-ordningen har vært for mange svaksynte og blinde, vil dermed bli tatt fra oss.

Oslo, den 8. oktober 2024