

## Sak nr. 8 [17:20:56]

*Interpellasjon fra representanten Hans Fredrik Grøvan til samferdselsministeren:*

*«I april 2012 ble det startet et forsøk med transporttjeneste for funksjonshemmede (TT-ordning) i 3 fylker. Prøveordningen kom som et tillegg til den fylkeskommunale TT-ordningen. Dette kom etter ønske fra organisasjoner for funksjonshemmede for å gi et bedre tilbud til funksjonshemmede med stort behov for en slik ordning. Forsøket går ut 2014. En nasjonal TT-ordning for funksjonshemmede med særskilte behov kan gi et mer likeverdig tilbud. Målet må være at brukerne kan leve et mer aktivt og normalt hverdagsliv.*

*Hva vil statsråden gjøre for å sikre at funksjonshemmede i hele landet, med stort behov for transporttjeneste, får en ordning som er så god at det er mulig å leve et aktivt liv?»*

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [17:21:50]:** Ordningen med tilrettelagt transport, ofte kalt TT-ordningen, er avgjørende for personer som ikke kan benytte seg av det ordinære kollektivtilbudet. Dette handler i bunn og grunn om helt sentrale prinsipper i vårt samfunn, det å skape et inkluderende samfunn for alle. Det dreier seg om at uansett hvem en måtte være, skal en få oppleve å være en del av det fellesskapet vi alle ønsker å være en del av. Dette handler om å ta på alvor og utforme en politikk som bygger på prinsippet om at alle mennesker har den samme verdi.

For Kristelig Folkeparti har utformingen av TT-ordningen vært en viktig sak over flere år, og det vet jeg at også andre partier i denne sal har vært opptatt av. Det handler om å få til en TT-ordning som kan fungere best mulig for de grupper som i dag mangler viktige tilbud for å kunne leve et tilnærmet normalt liv. Full deltakelse og likestilling for funksjonshemmede er et viktig politisk mål som jeg vet har bred støtte i denne sal. Men da er også kvaliteten og ikke minst omfanget og innretningen av transporttjenesten avgjørende for om vi når dette målet.

Vi har i dette land praktisert en TT-ordning administrert av fylkeskommunene som et tilbud for funksjonshemmede i sin alminnelighet. En stor del av disse TT-brukerne i dag er likevel ikke reelt funksjonshemmede, viser det seg, men mennesker som har fått sammensatte problemer som følge av høy alder. 70 pst. av brukerne i dag er faktisk over 70 år, og bare ca. 10 pst. under 60. Undersøkelser viser at den eldste brukergruppen i all hovedsak er tilfreds med dagens tilbud. Gjennom å reise saken i dag er det viktig å understreke at de nye ordningene ikke skal gå ut over denne gruppen, som er tilfreds med dagens tilbud, og som det fungerer bra for. Brukerne av dagens TT-tilbud skal fortsatt få et godt tilbud fra sitt fylke i framtiden.

Det vi fra Kristelig Folkepartis side vil fokusere på med interpellasjonen i dag, er funksjonshemmede med et stort behov for en egen TT-ordning. Dette er mennesker som på grunn av sin funksjonshemming er kritisk avhengig av en transportordning for å kunne leve et normalt og godt liv. Denne brukergruppen er avgrenset i størrelse. Beregninger viser at et tilfredsstillende tilbud om dør-til-dør-transport for denne gruppen funksjonshemmede vil koste anslagsvis 200–300 mill. kr per år.

I løpet av en treårsperiode har det vært gjennomført forsøk i tre fylker med et tilrettelagt tilbud for funksjonshemmede med et stort behov. Det gjelder fylkene Østfold, Møre og Romsdal og Nord-Trøndelag. Utprøvingen har skjedd på bakgrunn av ulike kriterier og ulike ordninger som nå skal evalueres.

Med denne interpellasjonen ønsker vi å ta denne ordningen ett skritt videre. Nå er tiden inne for å få på plass en nasjonal TT-ordning som sikrer nettopp funksjonshemmede med store behov deres rett til å delta i samfunnet på lik linje med alle oss andre.

Det er bra at de fylkesvise forsøkene nå skal evalueres, men vi skal etter Kristelig Folkepartis syn ikke sette oss ned og vente på denne før vi tar neste skritt for å få til en nasjonal ordning. Derimot kan erfaringene fra de fylkesvise forsøkene tas med i vurderingen av hvilket innhold en nasjonal ordning bør ha for å sikre de funksjonshemmede med størst behov det beste opplegget.

En nasjonal ordning bør inneholde noen helt grunnleggende kriterier som bør gjennomføres likt over hele landet:

I dag blir det tilbudt gjennom den vanlige TT-ordningen to–fire enkeltreiser per måned. Til sammenlikning viser reisevaneundersøkelser utført av Transportøkonomisk institutt at folk generelt i gjennomsnitt har tre enkeltreiser per dag.

For en TT-ordning for det formålet som vi snakker om i dag, har brukerorganisasjonene anslått at minimumsbehov kan være 240 turer per år, dvs. fem turer per uke. Etter en tur fram og tilbake til butikken har mange funksjonshemmede brukt opp flere ukers transportkvote, sånn som den vanlige ordningen er i dag. Undersøkelser viser at for dårlig TT-ordning fører både til mindre muligheter til å handle det som er ønskelig, og – ikke minst – redusert mulighet til å leve et sosialt liv. Bare noe så viktig som det å kunne følge opp egne barn på en god måte begrenses av den manglende TT-ordningen. Så kan en legge til betydningen av å kunne delta i foreningsliv, besøke venner og familie osv.

Det er ingen grunn til at en ordning som skal imøtekomme de funksjonshemmede med store behov, skal være basert på færre turer enn de ca. 240 per år som her er skissert.

For at ordningen skal kunne gi denne gruppen mennesker et tilbud uten for lang planleggingstid i forveien, er det viktig at dette ikke blir organisert som en bestillingstransport. Den vil kreve mye planlegging i forkant, gir for liten fleksibilitet, krever en del byråkrati og er en modell som faktisk har vist seg å fungere dårlig for brukergrupper med store behov. Man kommer ikke ut når man ønsker eller trenger det, og det kan være lenge å vente for å komme til det stedet en ønsker. Dersom du skal rekke toget, en legetime eller følge barna på fotballtrening, fungerer bestillingstransporten dårlig. Aktive funksjonshemmede med store behov for tilrettelagt transport er avhengig av nettopp den samme fleksibiliteten som alle andre for å få hverdagen til å gå opp.

Derfor er – punkt 1 – et godt alternativ at brukeren får et antall turer per måned bestilt gjennom vanlig taxiformidling, som nettopp kan ivareta den fleksibiliteten brukeren har behov for.

For det andre: Brukeren skal betale en egenandel for strekningen som tilsvarer satsen på kollektiv i samme fylke. Ved lengre reiser skal TT-ordningen kunne kombineres med kollektivtransport.

Når flere av de funksjonshemmedes organisasjoner har vært opptatt av å få til gode nasjonale ordninger for dem med de største behovene, har man vært opptatt av at dette ikke skal være særordninger som gir særskilte privilegier til en utvalgt gruppe, men en ordning som sikrer disse grupper funksjonshemmede de samme muligheter over hele landet som alle oss andre.

Da er vi inne på det tredje punktet: Ordningen må være lik over hele landet. Det er av avgjørende betydning at dette blir en nasjonal ordning som gjør at man blir behandlet likt uansett hvor man bor i dette landet. Og jeg håper at statsråden har merket seg sin statssekretær Bård Hoksruks

uttalelser i den interpellasjonsdebatten som var om samme sak i Stortinget i 2010, da han uttalte som stortingsrepresentant:

«Og da synes jeg det er ganske merkelig – når vi nok en gang diskuterer det som vi diskuterte i hele forrige periode i transportkomiteen, og som jeg vet at man har diskutert i arbeids- og sosialkomiteen – at man ikke klarer å få på plass en nasjonal ordning som gjelder over hele landet, og som sørger for at alle får det samme tilbudet.»

Her er Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet helt på linje, og jeg er glad for den enigheten og det engasjementet vi har hatt sammen over tid i denne saken.

Så nå håper jeg statsråden benytter anledningen i dag til å slå fast at dette skal komme på plass fra og med 2015, og at han tilkjennegir den samme utålmodighet som hans statssekretær hadde da han var stortingsrepresentant.

Ordningen må etter vårt syn tilrettelegges av Samferdselsdepartementet, som kan sikre at kriteriene blir felles for hele landet. Fra Kristelig Folkepartis side vil vi også være opptatt av at planleggingen, den mer detaljerte utformingen av kriteriene, med fordel kan utformes i samarbeid med brukerorganisasjonene, som FFO, NHF og Blindeforbundet. Det vil også være viktig at disse trekkes inn i evalueringen av dagens forsøksordninger så vel som de ordninger man nå forhåpentligvis setter ut i livet av nasjonal karakter.

Når det gjelder kostnadene rundt en slik ordning, vil ikke dette være mye penger i forhold til hva det skaper og bidrar til av et aktivt liv for en gruppe mennesker som nettopp kan oppleve isolasjon som ett av sine største problem. Mange av disse kommer altfor sjelden ut av hjemmet. De får liten anledning til å besøke venner og familie. De kan sjelden delta på møter eller i organisasjonslivet, og – det som mange opplever som det absolutt verste – de får en altfor dårlig mulighet til å følge opp egne barn.

Så må vi heller ikke glemme hva en slik ordning kan spare samfunnet for av kostnader generelt, og som nettopp mangel på sosialt nettverk og manglende mulighet til å kunne delta i samfunnslivet på bred basis kan føre til.

Derfor håper jeg at vi nå får på plass en nasjonal ordning som sikrer de funksjonshemmede med stort behov tilrettelagte og fleksible transporttjenester, uansett hvor de måtte bo i landet.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen (FrP) [17:32:03]:** Jeg vil først takke interpellanten for å reise et tema som engasjerer både representantens parti og undertegnede parti, ja sågar hele regjeringen. Dette er et tema som vi har vært opptatt av lenge.

Vi har i løpet av de sju månedene vi har styrt, vært opptatt av å bygge ut bedre infrastruktur. Det betyr en økt satsing både på å bygge vei og bane og å satse på buss, båt og fly. Det er en satsing vi har løftet både økonomisk og organisatorisk. Det å organisere oss bedre så vi får bygd vei og jernbane og gitt et raskere og bedre tilbud er nesten vel så viktig som bare å bruke mer penger på tiltak. Der er mange reformer på plass. Noen av dem er også nevnt i revidert nasjonalbudsjett, som nå er til behandling i Stortinget.

Målsettingen vår er å få til en bedre reisehverdag for folk flest, både i jobbsammenheng og i fritidssammenheng. Det å ha et fungerende samfunn med god infrastruktur er viktig, både for at samfunnet skal fungere, og for at folk skal kunne komme seg på jobb og benytte fritiden sin på en

god måte. Det handler om livskvalitet. Den målsettingen må være like sterk uavhengig av om en snakker om funksjonsfriske eller funksjonshemmede personer.

Det som er viktig å understreke i denne debatten, er at noe av det tilbudet som gjelder innenfor infrastruktur, er et rent statlig ansvar. Det handler f.eks. om å bygge en riksvei, og det handler om satsing på en bane. Andre oppgaver har vi per i dag fordelt mer lokalt. Det handler om f.eks. fylkesvei, og det handler om buss. Det gjør at før en setter i gang noen nasjonale ordninger for TT-tjenesten, må en også avklare litt hvilke målsettinger en har med den lokale kollektivtrafikken. For det tilbudet en har for – skal vi kalle det – funksjonsfriske på kollektiv er delegert til lokalt nivå, mens det som en her snakker om, er nasjonale normer.

Vi vet at kollektivsatsingen rundt omkring i landet varierer avhengig av hvor en bor, litt på grunn av geografi, men også på grunn av politisk farge og prioritering fra dem som styrer. Og det må være en sammenheng mellom hvordan en prioriterer lokalt for ulike grupper.

Ordningen med tilrettelagt transport for funksjonshemmede er spesialtransport for reisende som på grunn av funksjonshemming ikke kan benytte ordinær kollektivtransport. Det har vært en del av fylkeskommunens ansvar, i og med at det er de som styrer den lokale kollektivtransporten. Den ordningen vi her diskuterer, bare for å understreke det, er ment å dekke fritidsreiser. Det er også interpellanten veldig opptatt av. Det er egne ordninger for arbeids- og utdanningsreiser og for helsereiser som gjør at en får ivaretatt de behovene på en god måte.

I denne diskusjonen er det også viktig at en ser på det arbeidet som skjer for å få bedre universelt utformede reiseløsninger. Hvis man klarer å gjøre jernbaneperronger, trikkeperronger eller busser bedre universelt utformet, kan det hende at behovet for TT-ordninger eller TT-reiser reduseres, rett og slett fordi de som i dag ikke kommer om bord på de kollektive reisemidlene, i fremtiden kan ta dem i bruk. Det er en gulrot for dem som har ansvaret for å utvikle universelt utformede løsninger, at det faktisk kan redusere behovet for spesialtransport.

Så ser vi også at en del fylkeskommuner flere steder gir et mer fleksibelt transporttilbud, slik som bestillingstransport, som jeg merket meg at representanten Grøvan ikke var så positiv til, hvis jeg oppfattet ham rett, eller fleksitransport. Det kan allikevel være gode løsninger lokalt ved at en får flere til å benytte en drosje sammen i stedet for at man kjører hver for seg. At det kan oppleves som mindre fleksibelt, er godt mulig, men vi skal også huske at heller ikke alle reisende er fornøyd med den fleksibiliteten vanlig kollektivtransport gir. Så noen ulemper kan det oppfattes å ha – for de stedene som benytter det.

Så vet vi også at hvis en får mer universelt utformede løsninger en del steder, kan en få redusert avstandene en trenger til TT-kjøring, rett og slett ved at en kan komme om bord i ordinær kollektivtransport hvis en får hjelp et stykke på veien.

Den politikken som har vært ført så langt, har vært basert på at den har vært svært overordnet med hensyn til de retningslinjer som er gitt, nettopp fordi fylkeskommunene har hatt ansvaret for lokaltransporten.

Nå er det gjort et prøveprosjekt, og det henviser også representanten til. Det er forsøket for TT-brukere med særlige behov i utvalgte kommuner i Nord-Trøndelag, Møre og Romsdal og Østfold. Der har en gjort forsøk for å få kunnskap om hvordan et forbedret tilbud til TT-brukerne kan organiseres bedre, hvilke kostnader som er knyttet til det, og hvordan det mottas av brukerne. Til sammen i de tre årene som nå har gått, er det blitt bevilget 28 mill. kr til dette prosjektet.

Vi har bedt fylkeskommunene om å gi oss en evaluering av ordningen. De har presentert et opplegg, og de har spilt inn en del ting til oss. Dette pågår altså nå, og vi har sagt at vi innen utgangen av tredje kvartal i år skal ferdigstille evalueringene. Da er det naturlig for meg å ta dette videre og begynne å vurdere, konkludere og anbefale. Så jeg er ikke klar i dag til å komme med konklusjoner. Da hadde det vært litt meningsløst å ha gjennomført en ordning, hvis en tar skrittet videre allerede før det. Men jeg setter likevel pris på at vi debatterer dette fordi det er viktig for regjeringen å få signal underveis om hvordan Stortinget ønsker å prioritere.

Litt avhengig av hvilket omfang en slik ordning får, vil det også påvirke kostnadene. Er en veldig restriktiv, trenger ikke dette å koste veldig mye. Er en rundhåndet, snakker vi om milliarder av kroner. Da må også Stortinget være villig til å prioritere det og ikke bare debattere det.

Jeg minner om at det i 2012 ble brukt en halv milliard kroner på TT-ordningene. Det ga et tilbud til 114 000 brukere, men det varierte veldig mye hva slags tilbud de fikk, litt avhengig av fylke. Og det er også ulike kostnader basert på denne ordningen avhengig av hvor en bor, fordi det handler litt om hva det generelt koster å benytte taxi og den type ting, og hvor lange avstander en må ha dekt med drosje.

Oslo kommune var den kommunen som brukte denne ordningen desidert mest, mens det i Hedmark nok var størst andel av befolkningen som fikk tilbudet. Så litt avhengig av hvordan en regner, er det ulike fylker som kan skryte av at de gir et bredt tilbud.

Vi kommer altså til å evaluere dette. Så vil vi komme tilbake til Stortinget med våre anbefalinger om hvilke endringer en bør gjøre i opplegget. Men for meg er det overordnet viktig at vi sammen med dem som har behov for et sånt tilbud, finner en løsning som gjør at en får god kvalitet i hverdagen. Det å komme seg på arbeid og få benytte helse- og undervisningstilbud er en viktig del, men det å ha gode fritidsopplevelser, det å kunne besøke familien, som representanten tar opp, er også en del av det å ha god livskvalitet. Og hvis vi som samfunn kan gi en håndsraking for å gi et bedre tilbud til dem som ikke klarer å bruke kollektive løsninger, mener jeg det absolutt er noe vi skal prioritere, men evalueringen vil gi oss nyttig informasjon om hvordan vi går videre.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [17:40:14]:** Jeg vil takke statsråden for svaret. Jeg opplevde at han ga uttrykk for et klart engasjement for saken, både på vegne av seg selv som statsråd og på vegne av regjeringen. Jeg registrerte også at han uttalte at han ville ta dette videre. Det er vi selvfølgelig glad for.

Det som er viktig for Kristelig Folkeparti nå, er nettopp dette med å få en videre framdrift i denne saken. Stortinget har diskutert dette ganske mange ganger, og da er det viktig at dette ikke bare dør ut som en prøveordning, og at vi kan være enige om at vi har å gjøre med en gruppe mennesker, og ikke minst mange unge mennesker med familie og ansvar for barn, som har et mye større behov for tilrettelagte transporttjenester enn det som dagens ordinære TT-ordning er rettet mot. Ordningen sånn som den fungerer i dag – da snakker jeg ikke om de prøveordningene – er rett og slett ikke god nok for aktive unge mennesker med store behov for å få en tilpasset transporttjeneste med hensyn til de oppgaver som de har, og de forpliktelser som de har påtatt seg, enten som familiefolk eller ved deltagelse i et sosialt liv som de absolutt ønsker.

Jeg merker meg også at statsråden sier at evaluering skal gjøres i tredje kvartal 2014. Jeg synes det er veldig fornuftig at en får en god evaluering av prøveprosjektet. Men det er jo viktig at en ikke stopper der, sånn at den ordningen som nå går ut som en prøveordning i 2014, får et opphold i 2015. Derfor er vi i Kristelig Folkeparti opptatt av at dette skal bli en nasjonal ordning, og at en begynner den planleggingen allerede i år.

Statsråden nevner universell utforming. Ja, det er flott – det er vi veldig enig i – men vi vet at det krever ganske store investeringer hvis en skal få dette fullt ut til å fungere. Det er snakk om titalls milliarder for å få dette på plass, så jeg tror dette vil være en langt rimeligere ordning.

Kristelig Folkepartis intensjon med å ta saken opp i dag er derfor ikke først og fremst å få en debatt om saken igjen. Det er å få til en videre framdrift som kan være med og bidra til å gi denne brukergruppen en nasjonal, permanent ordning.

Så håper jeg at statsråden også tenker på at selv om det ikke er hans budsjett det handler om, vet vi at det å kunne få et aktivt samfunnsliv for denne gruppen mennesker er sparte samfunnskostnader på andre budsjetter – kostnader som en må bruke for å reparere på skader som nettopp er et resultat av isolasjon og ensomhet, og i det hele tatt mangel på å kunne leve et godt liv.

Det handler om å ta utfordringen om at alle mennesker er like mye verdt, på alvor.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:43:31]:** Takk igjen. Og takk for nytt innlegg fra representanten. Jeg deler engasjementet. Det har vi hatt i fellesskap i opposisjon, og jeg tar sikte på at en må videreføre det i posisjon, fra våre ulike roller her. Men for meg er det like viktig å understreke at evalueringen her skjer fordi vi vil lære av det, og for å få en bedre ordning. Så er det mulig at det ikke skjer så fort som representanten skulle ønske, men intensjonen min er å gi et bedre tilbud til flere, enten fordi en får målrettet TT-ordningen, eller fordi en får universelt utformet en del viktige reisestrekninger som gjør at behovet for spesielt tilrettelagt transport går ned.

Jeg har hatt flere møter med det vi kan kalle brukergruppene her, både Funksjonshemmedes Forening og folk med ulike yrkeshemminger og funksjonshemminger som melder om sine daglige utfordringer. En del steder handler det rett og slett om å ha perronger som gjør at de klarer å trille inn på en T-bane. Når en ikke har det, må en ha spesialhjelp. Slike investeringer er kostbare – det er det ingen tvil om. Når det er dyrere å bygge en jernbanestasjon i dag enn for 20 år siden, handler det om at vi ønsker at flere skal kunne bruke den. Dermed får en heisløsninger, en får andre standarder på perrongene, nettopp med tanke på at det skal gjøre at flest mulig kan komme seg rundt på egen hånd i samfunnet.

Andre ganger handler det rett og slett om å få en standardisering av systemene – av lydsignaler og den type ting. Men jeg tror det er viktig at vi fra myndighetenes side har en tilnærming der vi ser på at når vi gjør investeringer, er det ikke nok å kikke på en perrong her og en perrong der. En må sørge for at en har traseer, eller strekninger, som en satser på om gangen. Når vi må prioritere, er det viktig at det er en helhet, sånn at folk som kan komme på en perrong ett sted, kommer seg av T-bane eller tog et annet sted. Det nytter ikke å gjøre det bare enkeltvis her og der, hvis personen kommer om bord, men ikke kommer av igjen. Derfor må en også ha en strategi i den tilnærmingen.

Så er det også her viktig at en klarer å holde mange tanker i hodet på én gang. Jeg registrerer litt av den debatten som nå har vært om å få lov til å stille miljøkrav til drosjebiler, bl.a. ved at en mener at en nå kun skal ha elbiler eller ladbare hybridbiler. Da ville det betydd at de bilene som i dag frakter rullestolpassasjerer rundt, ville blitt forbudt i drosjenæringen, fra et sånt lovpåbud kom – rett og slett fordi det ikke er et godt tilbud på den type biler i dag, som altså er større biler. Derfor er det viktig at vi her ikke lar den ene gode hensikten som gjelder miljø, ødelegge for de andre hensiktene vi har med å sørge for at en har et mangfoldig og allsidig tilbud ut fra mange behov.

Men jeg ser fram til å høre innleggene i denne debatten, og så må vi ta det med oss i vårt arbeid videre.

**Eirin Sund (A) [17:46:44]:** Jeg er veldig glad for at representanten Hans Fredrik Grøvan har fremmet denne interpellasjonen. Jeg er også glad for at statsråden viser det engasjementet som han gjør. Jeg deler statsrådets betraktninger rundt det med universell utforming. Jeg kunne ikke sagt det bedre selv, hvor viktig det er å gjøre kloke grep med én gang når en skal utforme noe, og så i ettertid at en ikke har gjort det. De rød-grønne har også vært med og styrt. Det viser jo at veldig ofte er brukergruppene, uansett hvem som styrer, kanskje ikke godt nok med når det gjelder å få til universell utforming på den beste måten fra dag én.

Men det var jo ikke det som egentlig var hovedtemaet her. Det er mange, med FFO i spissen, som har jobbet for dette i mange år. Jeg har selv fortid som fylkesvaraordfører i Rogaland, og jeg var en gang statssekretær i statsrådets departement og hadde i begge disse sammenhengene tett kontakt med FFO, og spesielt med Atle Lunde, som er i Blindeforbundet. Da den kontakten oppsto, var det ofte for å diskutere TT-ordningen generelt. Men etter hvert var det også fordi FFO var opptatt av å la oss som politikere – og kanskje meg spesielt, jeg vet ikke – forstå at TT-ordningen ikke favner alle. Derfor var jeg veldig glad da vi i de rød-grønne, som jeg da var en del av, fikk på plass den prøveordningen i 2012. Så var komiteen i NTP-innstillingen opptatt av å sikre at alle skulle ha en reell mulighet til å leve aktive liv, og en var veldig opptatt av at brukermedvirkningen skulle få særlig oppmerksomhet i evalueringen av prøveprosjektet.

Det som er viktig å påpeke i denne saken – som jeg synes at interpellanten sier veldig godt – er at denne TT-ordningen, er ikke ment for alle. Den er ment for dem som ikke kan benytte seg av den ordinære kollektivtransporten, eller som har egen bil som alternativ. Det betyr at de i utgangspunktet ikke har den fleksibiliteten som vi som kan bruke egen bil, ta bussen eller toget. Den finnes ikke for dem. Mange synshemmede og andre funksjonshemmede er helt avhengig av TT-ordningen for å kunne leve et normalt aktivt liv.

Jeg tror veldig mange ikke skjønner forskjellen på den TT-ordningen som er, og den biten som vi snakker om her. Vi snakker her om foreldre, altså mødre og fedre far, som ønsker å delta i sine barns aktiviteter, som f.eks. en fotballturnering. Du kan ikke komme deg fra Ålgård til Kverneland, det går ikke buss. Men du kommer deg heller ikke dit som foreldre med barna dine hvis du ikke har et eller annet tilrettelagt som gjør at du skal kunne gjøre det. Det samme er om vi skal være i speideren. Vi snakker om unge folk og ungdommer som ønsker å være sammen med jevnaldrende på konserter. Da må du få hjelp til å komme deg fra Randaberg til Stavanger.

En snakker om at alle skal få leve helt vanlige sosiale liv som alle vi andre tar som en selvfølge hver eneste dag.

Komiteen var bekymret over de signalene som kom fra brukerorganisasjonene om at det fortsatt er store variasjoner fylkene imellom. Mange opplever at ordningene er utilstrekkelige.

Jeg er sikker på, som statsråden sier, at forsøket vil gi oss kunnskap både om organiseringen og om kostnadene. Det var også et av målene. Men hovedmålet er å finne ordninger som fungerer for dem som må benytte seg av dem, og som ikke kan benytte seg av det ordinære kollektivtilbudet. Det var et viktig signal, og det var viktig at man påpekte at de statlige midlene som skulle komme i denne sammenhengen, ikke skulle erstatte de fylkeskommunale midlene, men skulle komme i tillegg.

Jeg ønsker i alle fall å signalisere til statsråden at det er viktig at man har et våkent øye på tidsperspektivet for evalueringen. Jeg tror det er mange gode argumenter for å gjøre dette

nasjonalt, og FFO er spesielt opptatt av å få dette på plass som en landsdekkende ordning fra 1. januar 2015. Jeg tror, som interpellanten, det er avgjørende at det er Samferdselsdepartementet som sikrer at kriteriene for ordningen blir som man ønsker seg. Jeg tror også det er avgjørende at organisasjonene trekkes aktivt med i evalueringen av ordningen.

Vi ønsker å være med på å legge press på at intensjonene med ordningen som de rød-grønne satte i gang et forsøksprosjekt på, har blitt så «arbeiderpartisk» at «Alle skal med» skal bli en realitet.

Jeg deler representanten Grøvans betraktninger rundt dette med at alle skal inkluderes i samfunnet. Jeg ønsker også å vente og se hva evalueringen sier, men jeg tenker at vi har ikke mer enn tid og vei for å få på plass en ordning som skal være god for dem som trenger denne mest av alt, nemlig de som faller utenfor alle de andre systemene vi har.

**Nils Aage Jegstad (H) [17:51:59]:** Som utgangspunkt i denne debatten tror jeg det er viktig å understreke noe som også er sagt av andre, at målet er å gjøre vanlig kollektivtransport så universelt utformet at de fleste kan bruke den transporten. Det nedlegges betydelig med investeringsmidler i nettopp det, ved at man skal kunne ta toget, og man skal kunne komme seg fra togstasjonen og videre. Det er et ansvar den enkelte fylkeskommune og den enkelte transportør har. Jeg har merket meg at NSB nå også tilbyr assistanse på stasjonen, slik at man får hjelp til å komme over dit man skal. Det legges opp til et bedre tilbud.

Det andre er selvfølgelig at man gjennom universell utforming greier å få de aller fleste gruppene til å kunne bruke vanlig kollektivtransport. Jeg må si at jeg ikke har den negative holdningen til bestillertransport, for jeg vet at fra fylker som har en utbredt bestillertransport, er ikke etterspørselen etter TT-transport så stor som den er i fylker som ikke har den ordningen. Dette ses også sammen med annen type transport, som syketransport osv. – noe man også var inne på.

Når det gjelder det videre arbeidet her, vil fylkene i seg selv være såpass forskjellige at å lage en nasjonal ordning, ikke sikkert er det som skal til. Men det er mulig å finne noen ting som må være nasjonale, fordi det ikke fungerer over grensene. Det er kanskje ankepunktet man har med TT-ordningen – at den gjelder veldig innenfor det enkelte fylke. Vi har i alle fall fått tilbakemeldinger om at den store utfordringen egentlig kommer når man har familie i et annet fylke og skal på besøk f.eks. fra Oslo til Kristiansand – det å få gode ordninger som gjør at man kan bli grensesprengende når det gjelder TT-ordning som er spesielt for dem som har de største behovene. Det er det representanten Grøvan tar opp her: de som uansett universell utforming av ulike grunner allikevel ikke kan bruke den offentlige transporten. Det er en gruppe som vi absolutt skal fokusere på.

Nå har Samferdselsdepartementet satt i gang et forsøk. Jeg mener også at vi må se evalueringen av det forsøket. Men jeg mener ikke uten videre at alt dette skal ordnes nasjonalt. Man må finne en naturlig fordeling av hva som bør være nasjonale retningslinjer, og hva som må tilpasses lokalt, fordi vi har forskjellige fylker med forskjellige transportordninger og forskjellig frekvens på transportene. Mulighetene er atskillig større i Oslo enn de er f.eks. i Hedmark og Oppland når det gjelder å komme fra og til ulike attraksjoner.

Jeg og Høyre imøteser med store forventninger evalueringen som kommer.

**Kari Raustein (FrP) [17:55:27]:** Å sikre at funksjonshemmede med stort behov for tilrettelagte transporttjenester, kan delta så mye som mulig i aktivt og normalt liv, er svært viktig. Mange er fortsatt i jobb. Det er viktig å tilrettelegge sånn at det faktisk er mulig å delta i arbeidslivet. I dag er det fylkeskommunen som har ansvaret for TT-ordningen, mens det i interpellasjonen er yttret ønske om en mer permanent ordning nasjonalt før prøveordningen er gått ut.



Norge er et langstrakt land, og fylkene kan ha ulike behov og løsninger for transport. Dersom det legges for mange restriksjoner nasjonalt, vil dette kunne skape unødvendige og kostbare løsninger. I dag legges det gjennom ulike lov- og planverk opp til at det tas hensyn til funksjonshemmede. Blant annet er det retningslinjer for antallet handikapparkeringsplasser både på næringsbygg og på offentlige bygg. Noen eksempler er at bussholdeplasser tilrettelegges for avstigning og påstigning for rullestol, og det legges ledelinjer til og fra.

Infrastruktur og transportmidler skal utformes slik at kollektivtransportløsninger kan nyttes av flest mulig uten å ty til særskilte hjelpemidler eller assistanse.

Jeg vil også nevne at det er svært positivt at fylkeskommuner kan samarbeide om gode løsninger for transport, også mellom fylkene.

Det er også sånn at mange fylkeskommuner etablerer mer fleksible transporttilbud, sånn at det kan være mulig for mange TT-brukere å benytte ordinær kollektivtransport. Et eksempel jeg ønsker å nevne spesielt, er Helseekspressen mellom Haugesund i Rogaland og Haukeland sykehus i Bergen i Hordaland. Det er busser som er spesialinnredet for syketransport som transporterer pasienter til og fra helseforetak.

Når det nå foregår en prøveordning i tre fylker som skal vare ut 2014, er det etter min mening klokt å avvente resultatene og den forestående evalueringen av prøveordningen og eventuelt ta opp igjen spørsmål om nasjonalt regelverk når denne foreligger. Intensjonen i interpellasjonen er god, men ved å avvente evalueringen vil man kunne treffe enda bedre ved å gi et godt og riktig transporttilbud for funksjonshemmede.

**Rigmor Andersen Eide (KrF) [17:58:03]:** Kristelig Folkeparti har løftet denne saken flere ganger og vil gjennom denne interpellasjonen få til en god permanent løsning på TT-saken. Jeg representerer Møre og Romsdal, og fylket er som nevnt et av fylkene i prøveordningen. Tilbakemeldingene til bl.a. Blindeforbundet har åpnet en helt ny verden for dem som har fått være med i denne prøveordningen. I Møre og Romsdal gjelder dette 150 deltakere i ni kommuner. Det er blinde, strekt svaksynte og rullestolbrukere som er deltakere. Møre og Romsdal hadde en av landets dårligste ordninger. Avvikling av en prøveordning vil være et stort steg tilbake for deltakerne og vil føre til større isolasjon. Alle må få samme ordning og mulighet som vi har i Møre og Romsdal, en nasjonal ordning der det blir bevilget et antall turer i stedet for et antall kroner. Det er store avstander, og det er forskjellige avstander. Derfor er det viktig at det er turer som blir avtalt.

Det var en stor og god overgang for mange av brukerne da man gikk fra papir- og kupongsystemet når man skulle ta buss og drosje, til et TT-kort som har fungert veldig godt. Møre og Romsdal har kommet godt i gang med evalueringen. Deltakerne byr virkelig på seg selv, og de bruker tid på å skrive sine opplevinger. Tilbakemeldingen så langt er veldig gode.

Deltakerne har fått et nytt og mer aktivt liv, og kommer med kommentarer som: Nå kan jeg komme meg ut og være sosial samt oppsøke de butikkene og tjenestene en er avhengig av.

Og en annen, som gikk rett til mitt hjerte: De første dagene gikk til å komme meg over gledessjokket – tenk at jeg kan være med på noe når jeg har lyst, føle meg gladere. Jeg har nå fått følelsen av å leve, ikke bare å være i live.

Det er sterke ord fra brukere, og det er sterke ord som viser hva denne ordningen betyr for enkeltmennesket.

Vi har en viktig oppgave her på huset: å ivareta disse brukernes hverdagsbehov. Jeg tror – og jeg har forventninger til – at regjeringen klarer å finne gode nasjonale ordninger som tilpasses lokale forhold. Det er andre saker vi behandler her på huset, som viser at regjeringen kan klare det, og jeg tror at dette er en så viktig sak at her er det ingen grunn til at det skal være noen mellomtid mellom en forsøksordning – en prøveordning – og til vi har fått dette som en nasjonal ordning.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:01:29]:** Tilgjengelighet for alle er et viktig prinsipp som vi alle sammen må bestrebe oss på å oppfylle. Retten til et aktivt liv, uansett alder og funksjonsnivå, er det samme.

At folk enkelt, effektivt og trygt kan flytte seg rundt, er avgjørende for at de skal kunne delta i arbeidsliv og sosiale aktiviteter. Vi må derfor utvikle transportsystemet slik at flest mulig blir mest mulig mobile, og at behovet for spesialløsninger blir minst mulig.

Men TT-ordningen vil fortsatt komme til å være viktig for de brukergruppene som har behov for dør-til-dør-transport og ikke så enkelt kan benytte seg av det tilbudet som ellers skal være på plass. I dag er det fylkeskommunene som har ansvaret for å tilby tilrettelagt transport som en del av den lokale kollektivtransporten. De 19 fylkeskommunene har valgt ulike løsninger, og de prioriterer ordningen ulikt. Så er jo også landet forskjellig, og det kan være ulike grunner til at man har gjort det sånn, men det er ingen tvil om at vi trenger å gå videre.

I den rød-grønne regjeringen, med Senterpartiet i Samferdselsdepartementet, foreslo vi i Nasjonal transportplan 2010–2019 å igangsette en forsøksordning med samordning av bestillingstransport og TT-ordningen, og i statsbudsjettet for 2012 foreslo vi å sette av 10 mill. kr til en ny forsøksordning for brukere med spesielt store behov. Utformingen av det nye forsøket skulle ta utgangspunkt i erfaringer fra det første forsøket med samordning mellom bestillingstransporten og TT-ordningen og innspill fra Nav, fylkeskommunene og de funksjonshemmedes organisasjoner.

Som det har vært nevnt tidligere i debatten, ble tre fylkeskommuner utpekt: Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold. Målet var å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til et forbedret tilbud. Nå er det viktig at disse forsøkene evalueres raskt, og vi har hørt statsråden si at man allerede er i gang med det. For når jeg peker på at det ikke må gå mye tid og peker på ordet «raskt», er det fordi det er behov for å komme seg videre og finne løsninger som sikrer at de brukerne vi snakker om, får et godt tilbud. En evaluering må ikke være noe hvileskjær, vi må bruke den mest mulig for å sikre at vi finner en ordning som er treffsikker nok til de forskjellige utfordringene som er i dette langstrakte landet vårt.

Jeg har møtt mange av brukerorganisasjonene, mange enkeltpersoner, og det er mange sterke historier om skjebner til de personene som ikke har fått det tilbudet de har trengt for å kunne være sosiale og delta i samfunnet med sine barn, eller delta godt nok i ulike andre typer aktiviteter. Jeg har også møtt sterke historier fra personer fra disse tre fylkene som har fått en utvidet ordning, som peker på at nå har de fått på plass et system som gir dem et bedre liv, som gir dem muligheten til å være sosialt aktive.

Vi må nå se på hvordan vi best kan gå videre, og Senterpartiet vil at folk skal ha et aktivt liv, uansett alder eller funksjonsnivå. Vi vil ha et samfunn for alle.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [18:05:30]:** Jeg tilhører dem som ikke var fornøyd med samferdselsministerens innlegg her tidligere i dag, og jeg vil gjerne gi uttrykk for det fordi jeg føler at han fortjener å få høre det. Det er fordi han i sitt innlegg bl.a. sa – jeg oppfattet det sånn, så får han korrigere meg hvis jeg tar feil – at det var meningsløst å gå videre med noen typer ordninger før vi hadde evaluert de forsøkene som var.

Men det var ikke det Fremskrittspartiet reiste rundt og drev valgkamp på verken i Oslo eller andre deler av landet. Tvert imot drev de valgkamp på partiprogrammet sitt – og dette er en av delene av Fremskrittspartiets partiprogram som jeg og SV er enig i – nemlig:

«FrP vil at det etableres en Nasjonal transportordning (TT) for personer med funksjonsnedsettelse og spesielt transportbehov, og at ordningen styrkes. Målsettingen med ordningen er at personer med funksjonsnedsettelse ikke skal hindres i å ha et aktivt og selvstendig liv.»

Spørsmålet mitt etter de innleggene som har vært nå, bl.a. fra andre representanter fra Fremskrittspartiet – som hørtes ut som de ikke mente at de ønsket en nasjonal TT-ordning i tråd med det som er Fremskrittspartiets program – er følgende: Er det sånn at Ketil Solvik-Olsen står på Fremskrittspartiets program? Er det sånn at regjeringen er enig i det som står som et valgløfte i Fremskrittspartiets program, eller er dette noe Høyre har kassert fordi de ikke har et tilsvarende engasjement? Vi hørte bl.a. Jegstad her tidligere referere til forskjellige typer ordninger, og det var andre som snakket om at reguleringene nasjonalt kunne bli for stramme til at de sikret, men la bånd på, den individuelle friheten.

Grunnleggende sett er det punktet i Fremskrittspartiets program som Ketil Solvik-Olsen gikk til valg på – eller som Fremskrittspartiet gikk til valg på – et frihetspoeng. Det er et frihetsvedtak, fordi det handler om mennesker med funksjonsnedsettelse som ikke kan benytte seg av de kollektivtransportmidlene.

Jeg er helt enig i at målsettingen må være universell utforming av alle transportmidler. Men det vi snakker om, og som interpellanten prisverdig har tatt opp i debatten, er nettopp en ordning for dem som ikke kan benytte seg av kollektivmidler, enten fordi de ikke har muligheten til å gjøre det fordi tilbudet ikke er universelt utformet, eller rett og slett fordi funksjonshemmingen deres er så sterk at selv med universelt utformede midler vil det være nødvendig med egne transportordninger for dem som har funksjonsnedsettelse.

Da er spørsmålet mitt: Er det sånn at dette er noe Fremskrittspartiet og regjeringen jobber for – dette som de har gått til valg på – eller er det sånn at dette ikke er noe som regjeringen kan garantere at de vil få på plass, eller garantere at de vil jobbe for?

Det handler om frihet, og det handler om deltakelse. Vi har folk i mitt eget parti som har muligheten til å delta aktivt i partiarbeid, nettopp fordi man har gode ordninger. Andre sier fra at de er partimedlemmer, men har ikke muligheten til å delta i politiske aktiviteter og på politiske møter. For det er helt riktig, som Arbeiderpartiet framhevet, at dette handler om deltakelse i et sosialt liv og i sosiale fellesskap. Men det handler i tillegg om noe så grunnleggende som retten til å kunne ytre seg i et demokrati, delta aktivt på den demokratiske arena.

Det kan være et tankekors for alle oss som har sittet her på Stortinget, folk som har sittet her lenge – jeg har sittet her nå i 13 år – at det tok sin tid før Stortinget hadde talerstoler som var universelt utformet. Det viser noe om at folk med funksjonsnedsettelse ikke har den samme aktive stemmen og den samme mulighet til å ha en aktiv stemme representert i de politiske organer. Derfor handler dette både om frihet og også om demokrati.

En av de tingene som Blindeforbundet og andre i møte med oss har tatt opp, er at hvis man ikke har en nasjonal TT-ordning, men har fragmenterte ordninger rundt omkring i forskjellige fylker, kan det gi utslag som f.eks. at man kan kjøre fra den ene enden av Groruddalen og ha anledning til å bruke TT-reiser derfra og til den andre enden av Oslo by, men man har ikke muligheten til å benytte det de fem minuttene over grensen til Akershus, fordi man har forskjellige systemer og

forskjellige ordninger, og dermed ikke har den samme friheten som jeg oppfatter at mange her i denne sal gir uttrykk for at de ønsker.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [18:10:38]:** Alle mennesker har rett til et aktivt liv. Det vi snakker om her, er familieliv, det er fritidslivet.

Stortinget behandlet 19. mars i fjor ratifikasjon av FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne. Den FN-konvensjonen ble ratifisert av Norge den 3. juni i fjor. Som Senterpartiets talsmann i debatten den gang la jeg vesentlig vekt på at en slik ratifikasjon må få konsekvenser i hverdagslivet, at det må få konsekvenser for budsjettprioriteringene, og når vi skal prioritere dette, så vil det, som jeg sa, bl.a. gi redusert realinntektsvekst for de funksjonsfriske. Den gangen gikk en i arbeids- og sosialkomiteen ganske nøye inn på bl.a. artikkel 5 nr. 2 i FN-konvensjonen, og en enstemmig komité sa at den artikkelen

«forplikter partene til å forby enhver diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Ved diskriminering menes her nektelse av rimelig tilrettelegging. Komiteen legger til grunn følgende tolkning av rimelig tilrettelegging: nødvendig og hensiktsmessig endring og justering som ikke innebærer en uforholdsmessig eller utilbørlig byrde, når det i et bestemt tilfelle er behov for det, for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne kan nyte eller utøve alle menneskerettigheter og grunnleggende friheter på linje med andre.»

Som flere har vært inne på, er dette en sak som har vært oppe flere ganger, i forbindelse med spørsmålet om i hvilken grad dette skal være et fylkeskommunalt eller et statlig ansvar.

Som også noen har vært inne på, la flere representanter fra Fremskrittspartiet fram et representantforslag den 11. november 2010, og der var både nåværende statssekretær Bård Hoksrud i Samferdselsdepartementet og nåværende statsråd i Arbeidsdepartementet, Robert Eriksson, med blant forslagsstillerne. Og det som var forslaget fra dem, var «nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene».

Det som altså har skjedd siden den gang, er at vi har ratifisert. Fra innstillingen der kan en lese at en slik politikk som Fremskrittspartiet da påpekte, med nasjonale retningslinjer, kan «medføre merkostnader, og bryte med den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene og prinsippet om at det er fylkeskommunene som skal bestemme omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet».

Det var altså det som ble sagt av flertallet den gangen. Siden da har vi ratifisert FN-konvensjonen, og alle i arbeids- og sosialkomiteen var klar over at når en gjorde det, ville det måtte innebære skrittvis forbedring av ordninger i hverdagslivet for funksjonshemmede.

Det som er vesentlig for Senterpartiet, er hvilke kriterier vi her skal legge til grunn. Det må være kriterier som gjør at det blir et likt tilbud over hele landet for en sårbar gruppe, og for å få til det bør en ha nasjonale retningslinjer og en nasjonal finansieringsordning.

Nasjonale krav til en slik TT-ordning bør være

- at ordningen kun skal gjelde for funksjonshemmede som på grunn av nedsatt funksjonsevne har stort behov for en slik ordning,
- at brukerne av ordningen skal tildeles et visst antall turer per kalenderår,
- at brukerne skal betale en egenandel for hver tur, tilsvarende billettpris på kollektivtransport for tilsvarende strekning ,

- at ordningen skal kunne brukes over hele landet og i kombinasjon med kollektivtransport ved lengre turer,
- at det er avgjørende at det er Samferdselsdepartementet som sikrer at kriteriene for ordningen blir dem man ønsker.

En nasjonal TT-ordning kan organiseres gjennom Nav eller fylkeskommunen. Bestilling av TT-drosje må utformes slik at det er mulig å bruke TT på kort varsel, slik flere har vært inne på, og det er jo da naturlig at organisasjonene trekkes aktivt inn i planlegging og gjennomføring og evaluering av ordningen. Men det som er situasjonen i Stortinget i dag, er at det sakte, men sikkert – som følge av at vi har ratifisert FN-dokumentet – må gi praktiske resultater. Og her står vi overfor ett område hvor en kan gjøre det. Her har det tidligere ikke vært en nødvendig forståelse, men nå må det på plass, som følge av en ny holdning generelt til de funksjonshemmede, slik som arbeidskomiteen har behandlet.

**Bente Stein Mathisen (H) [18:15:58]:** Jeg vil takke interpellanten for å fremme et viktig tema. TT-ordningen er en god ordning og viktig ordning for funksjonshemmede som ikke kan bruke kollektivtransport. Den er viktig for å leve et aktivt liv, og den er viktig for ikke å bli diskriminert. TT-transporten er et tilbud om fritidsreiser, og den er ikke ment å erstatte andre typer reiser som man kan få dekket fra andre offentlige ting, som f.eks. reiser til og fra lege eller arbeids- og utdanningsreiser. Derfor er det også viktig at man jobber videre med universell utforming, slik at flere kan benytte tog, buss, slik det har vært jobbet mye med her i hovedstadsområdet.

Jeg kjenner godt til Akershus, som er det fylket jeg kommer fra, og der vet jeg man har jobbet masse med TT-ordningen for å spisse den litt mer, slik at de som virkelig trenger det, får flere reiser. Der er det «ordinær reiserett», som du kan få innvilget hvis du er ute av stand til å bruke offentlig kommunikasjon. Det er en «utvidet reiserett» for dem som er helt avhengig av rullestol ved nesten all forflytning, og hvis du er psykisk utviklingshemmet, er blind eller synshemmet, eller hvis du må bruke surstoffapparat. Og det er også en «reduert reiserett» for dem som sliter med å ta seg fram med offentlig kommunikasjon på vinterstid når det er glatt og det er mye snø. Så der har man spisset det og differensiert det.

Jeg er nok litt skeptisk til å lage ordninger som skal være like i hele landet, for fylkene er ulike. Nå har man hatt et forsøk i tre forsøksfylker, og det skal bli spennende å se på den evalueringen. Jeg har ikke lyst til å mene så veldig mye om man skal ha nasjonale retningslinjer eller ei før man ser den rapporten, men målet må være at de som har funksjonsnedsettelse, og som ikke kan benytte offentlig kommunikasjon, må få gode ordninger, slik at de kan leve et aktivt liv og ikke bli diskriminert.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:18:14]:** Jeg synes det har vært en nyttig og interessant debatt om et veldig viktig tema som jeg opplever at vi alle er enige om at handler om mennesker som trenger et bedre tilbud enn de har i dag.

Jeg vil knytte et par kommentarer til noen av temaene som har vært berørt i debatten.

Universell utforming: Det ble sagt mye bra om universell utforming, og jeg tror ikke det er noen uenighet i denne salen om behovet for det, men det hjelper jo ikke den gruppen vi her snakker om. Det er poenget. En handikapparkeringsplass for en som er 100 pst. blind, og som ikke kan kjøre bil, er ikke det tilbudet som disse personene trenger. Vi må være klar over at det her er snakk om en spesiell målgruppe, som er begrenset – det er ikke mange vi snakker om – og som har spesielt store behov. Det er den gruppen som uansett hvor langt vi kommer med universell utforming, vil ha et udekket behov, og dem må vi prøve å gjøre noe med.

Da er det viktig, etter vår oppfatning – jeg tror mange her i salen er enige i det – at vi får en god TT-ordning, som er statlig finansiert og nasjonalt organisert. Jeg tror det er viktig med nasjonale

ordninger, som også Fremskrittsparti-representanter har vært opptatt av i tidligere debatter her, og som jeg også har lest i Fremskrittspartiets program. Om du bor i Akershus, Østfold eller Møre og Romsdal skal ikke være avgjørende for at tilbudet en får, tilfredsstillende kravene som stilles til tilbudet som gis til brukere med spesielle behov. Det må være ordninger som gjelder uansett hvor du bor, og en må tilrettelegge dette slik at dette også kan være fylkesoverskridende. Det er veldig viktig hvis dette skal oppleves som relevant, fleksibelt og tilrettelagt for den enkelte bruker.

En kan komme tilbake til spørsmålene om organisering, samarbeidet med regionale myndigheter osv.

Mitt spørsmål til slutt går til statsråden:

Jeg skjønner at en skal evaluere, og det er alltid viktig, men poenget er at vi ikke får en pause og et opphold i de ordningene som er i dag. Kan statsråden love at vi får en fortsettelse når det gjelder utformingen av en ordning som kan være nasjonal, og som kan være lik, uansett hvor en bor i landet, eller må vi vente på en lang evalueringsprosess som fører til at det går måneder og år før en kan komme videre? Dette er en viktig gruppe. De trenger et tilbud nå.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:21:31]:** Jeg vil også takke for en god debatt. Det har vært mange interessante synspunkter og rimelig stor enighet om både situasjonen og ønskene vi har. Det er viktig at regjeringen og Stortinget sammen diskuterer dette og finner ut hvordan en skal prioritere og innrette satsingen. Det er viktig, som representanten Grøvan tar opp, at vi også ser at det er ulike behov som må dekkes. Noe dekkes bedre ved å satse massivt på universell utforming, men selv det vil bety at det er enkelte grupper som trenger spesialordninger. Det ene må ikke gå på bekostning av det andre.

Når det gjelder framdriften, viser jeg igjen til at vi vil evaluere dette ferdig i løpet av tredje kvartal. Deretter må vi se hvordan vi skal gå sammen videre, og det vil kanskje være noe av det en må diskutere i Stortinget, når en skal diskutere budsjettet.

Helt til slutt: Jeg er også veldig glad for at det er en del representanter i denne salen som ivrer veldig for at mest mulig av regjeringspartienes individuelle partiprogrammer skal gjennomføres så raskt som mulig. At Fremskrittspartiet i opposisjon fremmet forslag om å få en nasjonal ordning, er en politikk vi fortsatt står for. Dessverre har vi ikke flertall alene i denne salen, men jeg kan love dere at det engasjementet som vi har i partiprogrammet, gjenspeiler seg i måten vi jobber på i regjering.

Jeg vil også minne om det som representanten Lundteigen nevnte, nemlig at da dette forslaget ble fremmet i denne salen, stemte de rød-grønne partiene imot det. Da er det spesielt sjarmerende, synes jeg, når noen av de rød-grønne representantene nå ivrer kjempe mye for at Fremskrittspartiet skal levere det som de selv stemte imot da de hadde makt. Det henger ikke helt sammen. Det er ikke en veldig konstruktiv tilnærming. Det handler mer om et ønske om å plage folk for ikke å ha levert i løpet av sju måneder det som en selv nektet å gjennomføre på åtte år.

Jeg kan love dere at det engasjementet som representanten Grøvan representerer, og som jeg opplever i hele hans parti, i partiet Venstre og i de to regjeringspartiene, lover godt for at vi i løpet av våre år framover vil levere langt bedre resultater her enn det som vi ble nektet å gjøre da vi prøvde i opposisjon. Sånn sett gleder jeg meg veldig – både på vegne av eget partiprogram og ikke minst på vegne av de brukerne som trenger et bedre tilbud.

**Presidenten:** Sak nr. 8 er dermed ferdigbehandlet.