

Samferdselsdepartementet
LEDSAGERE FOR FUNKSJONSHEMMEDE
I KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Utgave: F
Dato: 2008-12-11

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Samferdselsdepartementet
Rapportnavn: LEDSAGERE FOR FUNKSJONSHEMMEDE I KOLLEKTIVTRAFIKKEN
Utgave/dato: F / 2008-12-11
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 518555
Oppdragsbeskrivelse:
Oppdragsleder: Lars Erik Furu
Fag: Samferdsel/Transport
Tema: Funksjonshemmede
Leveranse:

Skrevet av: Lars Erik Furu
Kvalitetskontroll: Helle Sekkesæter

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Asplan Viak ble i juni 2008 engasjert av Samferdselsdepartementet for å utrede effekten av rabattordninger for funksjonshemmede ledsagere i kollektivtransporten.

Davoteam daVinci v/Oddbjørg Bakli har utredet virkningen av ledsagerordningen for NSB-konsernet og har medvirket i utformingen av sluttdokumentet.

Karl Rikard Løvhaug har vært Samferdselsdepartementets kontaktperson for oppdraget.

Asplan Viaks prosjektteam har bestått av Lars Erik Furu og Helle Sekkesæter, med førstnevnte som prosjektleder.

Sandvika, den 11. desember 2008

Lars Erik Furu
Oppdragsleder

Helle Sekkesæter
Kvalitetssikrer

INNHALDSFORTEGNELSE

1. Innledning og sammendrag.....	1
1.1 Innledning	1
1.2 Sammendrag	2
2. Historikk	5
3. To evalueringsrapporter fra 2004.....	8
3.1 Rogaland.....	8
3.2 Akershus	9
4. Ledsagerordningens omfang i kommunene i dag	12
4.1 Generelt	12
4.2 Kommunene utenom Oslo	13
4.3 Bydelene i Oslo.....	24
4.4 Ledsagerordningenes omfang – oppsummering	29
5. Ledsagerbevis i kollektivtrafikken - status, forbedringstiltak og konsekvensvurderinger	31
5.1 Hurtigruten	31
5.2 NSB.....	34
5.3 Lokal og regional kollektivtrafikk	38
6. Oppsummering.....	45

1. INNLEDNING OG SAMMENDRAG

1.1 Innledning

Samferdselsdepartementet gav juni 2008 Asplan Viak AS i samarbeid med Davoteam daVinci i oppdrag å gjennomgå rabattordningene for personer som reiser i følge med en person som har behov for ledsager. Arbeidet skulle "danne grunnlag for vurdering av eventuelle utvidelser av eksisterende ordninger, gjennom å vurdere hva som er riktig kompensasjon til fylkeskommunen, jernbanen (NSB og NSB Anbud) og kystruten Bergen-Kirkenes (Hurtigruten) for å dekke de inntekts- og kostnadsendringer som en innføring av obligatorisk ledsager-rabatt vil medføre".

Ordnningen med ledsagerbevis er i dag frivillig, men er innført i et stort antall kommuner. Kommunene utsteder ledsagerbevis til personer som har behov for følge eller assistanse for å gå på kino, teater, konserter osv., komme seg til svømmehaller eller idrettsarrangementer eller reise kollektivt som følge av ulike former for funksjonshemming. Ledsagerbeviset gir ledsageren gratis adgang eller adgang til redusert pris til arrangementet og kollektive transportmidler. Ledsagerbevisene står i den enkelte funksjonshemmede søkers navn. Kortholderen velger selv ledsager og kan ha ulike ledsagere.

Ordnningen er et virkemiddel for å forebygge isolasjon og derved medvirke til økt livskvalitet for funksjonshemmede.. Fylkeskommuner og transportselskaper har innarbeidet bestemmelser om ledsagerrabatter i sine takstregulativer.

I en henvendelse til Stortingets transport- og kommunikasjonskomite i 2007, slår imidlertid FFO fast at ordningen ikke virker tilfredsstillende i transportsektoren. FFO har også i henvendelser til Samferdselsdepartementet tatt opp spørsmålet om obligatorisk ledsagerrabatt på rutetransport i Norge.

Samferdselsdepartementet vil vurdere om ordningen – for så vidt gjelder kollektivtrafikken – bør innføres som en obligatorisk ordning for flere av de transportmidlene som mottar statlig eller fylkeskommunal støtte, dvs. NSB, Hurtigruten og lokale og regionale transporttilbud.

Samferdselsdepartementet ønsker som underlag for dette belyst hva ordningen koster i dag, hva det vil koste å gjøre den obligatorisk på alle transportmidler med 50 prosent rabatt, og hva det vil koste å innrømme ledsagerne 100 prosent rabatt, dvs. gratis reise.

For å belyse dette har vi gjennomført følgende:

1. Intervjuet nøkkelpersoner i statlige organer som behandler funksjonshemmedes forhold og i de funksjonshemmedes organisasjoner.
2. Fremskaffet tidligere evalueringsrapporter om ordningen fra Akershus og Rogaland
3. Gjennomført e-postbasert spørreundersøkelser i kommunene, fylkeskommunene og Oslo bydeler samt med koordinatoren for bydelene i Oslo for dette saksområdet.
4. Hatt samtaler og utvekslet synspunkter og konsekvensberegninger med NSB og Hurtigruten ASA.

5. Innhentet data og synspunkter fra Ruter AS som representerer kollektivtransporten i Oslo og Akershus med et befolkningsgrunnlag tilsvarende ca 1/4 av hele landet.

I denne rapporten redegjør vi for resultatet av disse arbeidene og sammenfatter det vi nå vet om ledsagerordningene i et oppsummerende avsnitt, hvor de spørsmålene Samferdselsdepartementet ønsket belyst, blir kommentert og besvart så langt datagrunnlaget i det hele tatt gir grunnlag for det.

Vi deler rapporten inn i følgende deler:

- Historikk
- To evalueringsrapporter fra 2004
 - Rogaland
 - Akershus
- Omfang i kommunene dag
 - Kommunene utenom Oslo
 - Bydelene i Oslo
- Ledsagerbevis i kollektivtrafikken - status, forbedringstiltak og konsekvensvurderinger
 - Hurtigruten
 - NSB
 - Lokal og regional kollektivtrafikk
 - Oslo/Akershus
 - Øvrige landsdeler
- Oppsummering

1.2 Sammendrag

Hovedproblemstillingen i prosjektet har vært å beregne de økonomiske konsekvensene av ledsagerordningen slik den er i dag, av å innføre obligatorisk 50 % ledsagerrabatt, og av å innføre obligatorisk 100 % rabatt til ledsagerne på alle transportmidler. Gjennom kartleggingen av omfanget av ordningen og innhenting av informasjon fra transportansvarlige i fylkeskommunene, Hurtigruten ASA, NSB og Ruter AS har vi etablert et tallgrunnlag for dette.

Ledsagerbevis utstedes av de aller fleste av landets kommuner. Trolig bor hele 96 prosent av landets befolkning i kommuner som har etablert ledsagerordningen. Ordningen er veletablert og fungerer i hovedsak godt til tross for at informasjonen om ordningen til og fra ulike operatører og tjenestetilbydere kan være svak i enkelte områder.

Ordningen er svært velsett både blant brukerne og mange av de personene i kommunene og bydelene som behandler søknader og forvalter ordningen.

Det kan anslås at mellom 20 000 og 25 000 funksjonshemmede innehar ledsagerbeviset i kommunene utenom Oslo, dvs. mellom 4,8 og 6,0 brukere per 1000 innbyggere. I Akershus og Rogaland viser evalueringsrapporter at begge disse fylkene har 3,7 ledsagerbevisinnehavere per 1000 innbyggere.

Antallet brukere synes å være i ferd med å stabilisere seg de fleste steder. I Oslo er antallet brukere stigende men i dag i utgangspunktet noe lavere, tilsvarende 2,5 – 4,2 per 1000 innbyggere eller mellom 1 400 og 2 400 brukere totalt.

Vi vil estimere antall brukere på landsbasis til minst 21 000 og høyst 27 500.

Kortene benyttes i en rekke ulike arrangementer, hvor kinobesøk, kommunale arrangementer, konserter og teater er de viktigste. Transport utgjør bare en mindre del (rundt 1/4) av bruken av kortene.

Bruken av ledsagerbevis i kollektivtransport på landsbasis kan anslås til et sted mellom 350 000 og 450 000 enkeltreiser per år.

Fylkeskommunene i Norge og de store transportaktørene tilbyr per 2008 følgende rabatter til innehaverne av ledsagerbevisene:

Tabell 1: Fylkeskommunene i Norge og de store transportaktørene tilbyr i 2008 følgende rabatter til de funksjonshemmedes ledsagere

	Ingen rabatt	Honnør-rab. 50%	100 % rabatt
Riksveifergene			X
Hurtigruten	X		
NSB/NSB Anbud		X	
Flytoget		X	
Østfold		X	
Oslo		X	
Akershus		X	
Hedmark			X
Oppland			X
Buskerud		X	
Vestfold		X	
Telemark		X	
Aust-Agder		X	
Vest-Agder			X
Rogaland			X
Hordaland	X		
Sogn og Fjordane			X
Møre og Romsdal			X
Sør-Trøndelag			X
Nord-Trøndelag			X
Nordland			X
Troms			X
Finmark	X		

Ved beregning av de økonomiske effektene av ledsagerordningen (se tabell 1) har vi skilt mellom:

- hva ordningen sannsynligvis koster trafikkselskapene og oppdragsgiverne i form av inntektsbortfall og eventuelle merkostnader i dag,
- hva det vil koste i form av ytterligere inntektsbortfall og eventuelle merkostnader å innføre 50 % ledsagermoderasjon der dette ikke finnes i dag, og
- virkningene av å innføre 100 prosent moderasjon for ledsagerne

Beregningene har gitt følgende resultater:

Tabell 2: Sammenfatning av økonomisk virkning av ledsagermoderasjonene

Forutsetning: Elastisitet = - 0,38		Ledsagerordningen koster i dag (inntekts- tap ift. ingen rabatt)	Innføring av 50 % alle steder ville gi inntektstap på kr	Innføring av 100 % overalt gir et samlet inntektstap på kr.
Hurtigruten	jf. tabell 14	0	72 000	168 000
Jernbanens regiontog	jf. tabell 17	90 000	0	173 000
Jernbanens lokaltog i og utenfor Ruter	jf. tabell 18	500 000	0	936 000
Lokale ruter med buss, båt og bane	jf. tabell 20	3 770 000	415 000	4 324 000
Totalt		4 360 000	487 000	5 601 000

Vi mener å kunne slå fast at:

- dagens ledsagerordninger innebærer et netto inntektsbortfall på ca. 4,4 mill.kr. på landsbasis forutsatt at prisfølsomheten i gruppen funksjonshemmede med ledsager er som i annen kollektivtrafikk. Inntektsbortfallet ligger i alle fall mellom 2,5 og 6,3 mill.kr.
- innføring av 50 prosent rabatt der dette ikke ytes i dag, vil trolig bare koste **ca. 0,5 mill.kr.** og neppe under 300 000 og neppe over 700 000 kroner.
- Utvidelse av ordningen til 100 prosent på landsbasis vil trolig gi et ytterligere inntektsbortfall på **5,1 mill.kr.** under den samme elastisitetsforutsetningen, (høyst sannsynlig mellom 4,8 og 5,6 mill.kr.), dvs. til sammen **5,6 mill.kr.** i forhold til dagens situasjon (5,3 -6,1 mill.kr.).

Trafikkøkningen som følge av utvidet ledsagermoderasjon for funksjonshemmede på et hvert nivå er marginal, og det er ikke regnet med kostnader for kapasitetstilpasninger av transportmidlene.

2. HISTORIKK

Ledsagerbevis for funksjonshemmede ble etablert på eget initiativ i noen kommuner tidlig på 1990-tallet. Ideen bredte seg til flere kommuner som tok i bruk ulike kort og ulike retningslinjer. Dette var ikke noe problem så lenge ordningen bare gjaldt innenfor den enkelte kommune. Men noen fylkeskommunale råd for funksjonshemmede syntes ordningen hadde potensial for videreutvikling, og tok dette opp på en konferanse i oktober 1997. Statens råd for likestilling av funksjonshemmede (SRFF) ble bedt om å ta en rolle som koordinator i arbeidet med å få til en landsdekkende ordning.

Fylkesrådet for funksjonshemmede i Vestfold tok våren 1998 kontakt med NSB for å få ordningen godkjent der. NSB var villige til dette, men stilte som betingelse at det måtte bli enighet om nasjonale retningslinjer og en nasjonal "kortmal" slik at ordningen ble gjenkjennelig på alle billettsalg. Statens råd for funksjonshemmede ble enige med Vestfolds fylkeskommunale råd og NSB om nasjonale retningslinjer som skulle gjelde for en prøveperiode på to år. Reviderte retningslinjer ble presentert på landskonferansen for fylkesrådene for funksjonshemmede i Kristiansand i august 1998.

Ved behandling av statsbudsjettet for 1999 for Sosial- og helsedepartementet gjorde Stortinget følgende vedtak, jf. Budsjett-innst. S. nr. 11 (1998-99), vedtak 148:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 1999 vurdere endringer i reglene slik at ledsagere til funksjonshemmede med spesielle behov, spesielt blinde og svaksynte, får redusert billettpriser på offentlige kommunikasjonstilbud, uavhengig om vedkommende er ektefelle."

Med utgangspunkt i innspill fra Rådet for funksjonshemmede sendte Samferdselsdepartementet saken på høring til fylkeskommunene og andre aktuelle høringsinstanser. Høringspartene ble anmodet om å vurdere innføring av ordningen på kommersiell basis.

Uttalelsene tydet på at en generell ordning med ledsagerrabatt ikke lot seg realisere uten kompensasjon for økonomiske konsekvenser utover det som det allerede var innarbeidet i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Departementet anså det ikke aktuelt å utvide sentralt fastsatte rabattordninger for ledsagere på samferdselssektoren, men oppfordret fylkeskommunene og transportselskaper til å utvikle frivillige ordninger.

Noen av fylkeskommunene hadde da eller ville innføre ordning med ledsagerrabatt på frivillig basis. En prøveordning var dessuten allerede igangsatt av NSB Persontrafikk (tog), og Vegdirektoratet anbefalte innføring av ordningen for riksvegferjene.

Komiteen tok dette til orientering (se pkt. 13.6 i nevnte innstilling).

De fylkeskommunale rådene påtok seg å informere kommunene om retningslinjene. Statens råd for likestilling av funksjonshemmede sendte informasjon til alle landsdekkende organisasjoner av funksjonshemmede og informerte departementer og større aktører innen kultur og transport.

I september 1999 ble ledsagerbevis igjen tatt opp som sak på landskonferansen for de fylkeskommunale rådene. Der ble det avtalt at Statens råd for likestilling av funksjonshemmede

skulle informere landets kommuner om ordningen, bl.a. fordi det hadde etablert seg forskjellige ordninger i ulike kommuner.

I mai 2000 ble det på konferansen for sekretærene i de fylkeskommunale rådene drøftet opplegg for evaluering og vurdering av ordningene etter de nasjonale retningslinjene. En gruppe med to fylkessekretærer og representanter for Statens råd innhentet erfaringer og foreslo endringer og presiseringer i retningslinjene. Det ble deretter utarbeidet nye retningslinjer, som har vært justert og revidert i samråd mellom Statens og de fylkeskommunale rådene. De siste, vedtatte retningslinjene er fra 1.4.2001 og finnes bl.a. på Statens råd sine Internett-sider¹.

Statens råd for likestilling av funksjonshemmede har fortsatt i rollen som sentral ivaretager av ordningen, og informerer og bistår kommuner som henvender seg til dem. Behovet for dette følger av at ordningen fortsatt er frivillig og at det fremdeles er lokale varianter. SRFF arbeider overfor departementene og sentrale aktører innen kultur og transport for at ledsagerbevis for funksjonshemmede skal bli akseptert flere steder. Nedfor vises de sist vedtatte retningslinjene.

Det sentrale for de funksjonshemmedes bruk av ledsagere i transportsammenheng er pkt. 4:

"Ledsagerbeviset skal gi den funksjonshemmedes ledsager fri adgang til offentlige kultur- og fritidsarrangementer samt offentlige transportmidler som den funksjonshemmede ikke ville kunne delta i / nyttiggjøre seg uten bistand."

En merker seg at intensjonen om "fri adgang" – som vel i utgangspunktet indikerer "gratis adgang" – ikke er gjennomført i viktige deler av transportsektoren. Kommunene gir ledsagere gratis adgang til lokal idrettsarrangementer samt til de fleste kulturarrangementer som støttes av vedkommende kommune. I transportsektoren har et stort antall fylkeskommuner og transportselskaper ikke strukket seg lengre enn til å innrømme honnørmoderasjon for ledsagerne.

I et nyere utkast til reviderte retningslinjer vi har fått tilgang til, er formuleringen om "fri adgang" beholdt. Det er også foreslått presisert at den funksjonshemmede "skal slippe å betale to billetter for å kunne delta på arrangementer og reise med offentlig transport".

¹ Beskrivelsen bygger på et brev fra Statens råd for likestilling av funksjonshemmede til Vest-Agder fylkeskommune den 11.6.2008

LEDSAGERBEVIS FOR FUNKSJONSHEMMEDE RETNINGSLINJER

GJELDENDE FRA 01.04.2001

1. Formål

Ordningen skal være et virkemiddel for å forebygge isolasjon og derved bidra til økt livskvalitet for den funksjonshemmede. Ordningen med ledsagerbevis omfatter personer med funksjonshemming normalt av minst 2-3 års varighet. Ordningen vedtas og administreres av bostedskommunen, men er gyldig for hele landet de stedene ordningen aksepteres.

2. Funksjonshemming

Med funksjonshemming forstås et misforhold mellom individets forutsetninger og miljøets og samfunnets krav til funksjon på områder som er vesentlige for etablering og opprettholdelse av selvstendighet og sosial tilværelse.

3. Ledsager

Ledsager er den som til enhver tid bistår den funksjonshemmede for at denne skal kunne oppnå formålet med ordningen.

4. Ledsagerbevis

Et ledsagerbevis er et dokument i form av et kort som utstedes til den funksjonshemmede. Ledsagerbeviset skal gi den funksjonshemmedes ledsager fri adgang til offentlige kultur- og fritidsarrangementer samt offentlige transportmidler som den funksjonshemmede ikke ville kunne delta i/nyttiggjøre seg uten bistand. Ledsagerbevis utstedes gratis av søkers bostedskommune. Nedre aldersgrense for søkere er normalt 8 år.

5. Søknad

Den funksjonshemmede søker bostedskommunen på fastsatt skjema om tilståelse av ledsagerbevis. Søknaden skal vedlegges passfoto. Ved behov kan det innhentes uttalelse fra enten primærlege, legespesialist, offentlig godkjent helseinstitusjon eller kommunens helse- og sosialetat om den funksjonshemmedes behov for ledsager.

6. Varighet

Ved utstedelse av beviset vurderer kommunen hvor lenge beviset skal være gyldig, det kan gis tidsbegrenset eller varig gyldighet. Gyldighetsdato påføres beviset.

7. Gyldighet

Ledsagerbeviset gjelder for adgang til de aktiviteter, bygninger, transportmidler m.v. som aksepterer ordningen. Offentlig fastsatt symbol bør settes opp på steder som aksepterer ordningen. Ordningen er landsdekkende og kan brukes over kommune- og fylkesgrensene.

8. Klage

Vedtak om å innvilge eller avslå søknad om ledsagerbevis blir å anse som et enkeltvedtak. Dette vedtaket kan i henhold til Forvaltningslovens § 28, 2. ledd påklages til det kommunale klageorgan.

3. TO EVALUERINGSRAPPORTER FRA 2004

3.1 Rogaland

i 2004 gjennomførte Kulturseksjonen i Rogaland fylkeskommunes regionalutviklingsavdeling en evaluering av ordningen med ledsagerbevis. Vi refererer fra sammendraget av evalueringen:

"Resultatene fra brukerundersøkelsen og evalueringsmøtet med kommunene viser at ordningen med ledsagerbevis fungerer som et viktig hjelpemiddel for funksjonshemmede til å bryte isolasjon og øke deltakelsen i kultur- og fritidsaktiviteter. Ledsagerbeviset benyttes av begge kjønn i alle aldersgrupper og med ulike typer funksjonshemming. Det er flest brukere med psykisk utviklingshemming, men også personer med bevegelseshemming og psykiske lidelser utgjør store grupper.

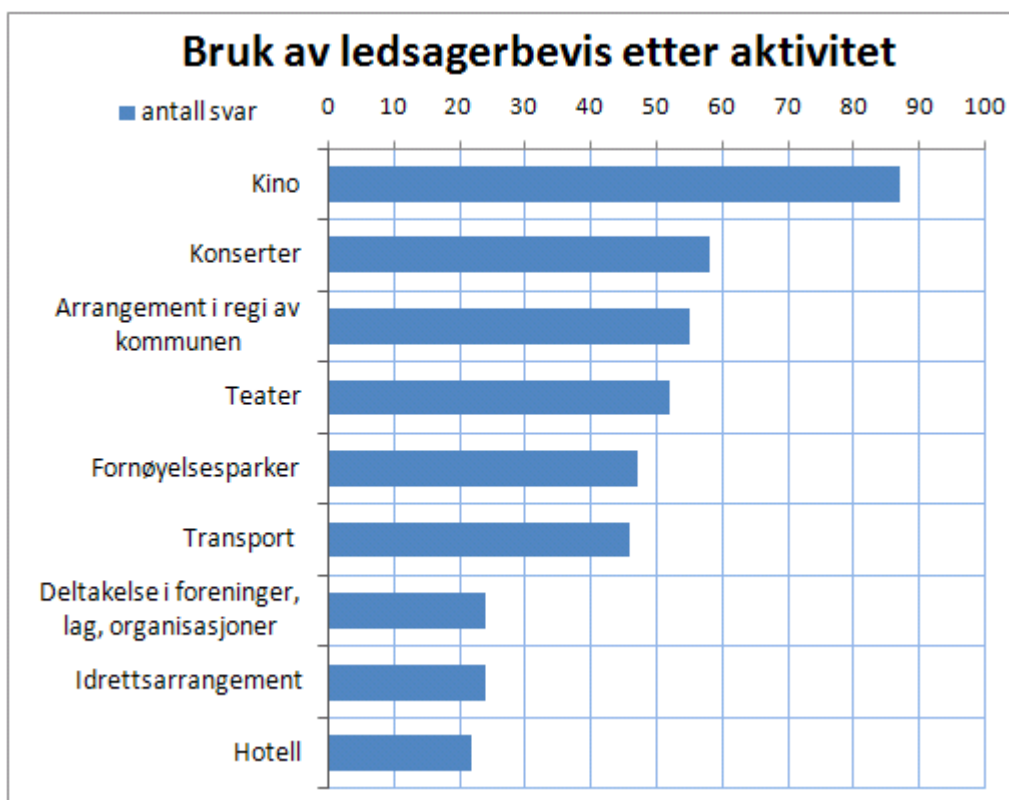
Over halvparten av de spurte opplyser at ordningen har ført til at de deltar i flere aktiviteter, og 90 % av respondentene brukte ledsagerbeviset til aktiviteter i hjemkommunen sin. Flere respondenter ga uttrykk for at de ønsket å bruke ledsagerbeviset oftere, men manglet informasjon om hvilke steder og organisasjoner som aksepterer ordningen, men en stor andel mente også at manglende merking / skilting av steder / arrangementer som aksepterer ordningen var et problem. I tillegg var ofte arrangør eller ansatte lite kjent med ordningen. Saksbehandlerne i kommunene rapporterte om usikkerhet og vanskeligheter i forhold til tolkning og anvendelse av punkt 5 i retningslinjene ved søknader fra personer under 8 år og eldre mennesker. Kommunene var opptatt av at retningslinjene skulle være klare og utvetydige, og at alle kommuner brukte de samme retningslinjer og maler for ledsagerkort."

Rogaland hadde på det tidspunktet 1 432 innehavere av ledsagerbevis. Dette utgjorde 3,7 per 1000 innbyggere.

Det kom inn 108 svar på tilsendt spørreskjema til 200 brukere av ledsagerbevis i fylket.

Over halvparten mente at ordningen gjorde at de var med på flere aktiviteter enn før. 11 prosent av respondentene brukte kortet flere ganger i uken, 37 prosent av respondentene brukte det ca. én gang i uken, mens 33 prosent brukte det ca. en gang i måneden. Ut fra dette kan det beregnes at kortene i gjennomsnitt blir benyttet ca. 30 - 35 ganger per år.

Evalueringen gav respondentene mulighet for å krysse av for hvilke aktiviteter/arrangementer de brukte ledsagerbeviset til. Respondentene kunne krysse av for flere alternativer:



Figur 1: Bruk av ledsagerbevis i ulike aktiviteter – Rogaland-evalueringen

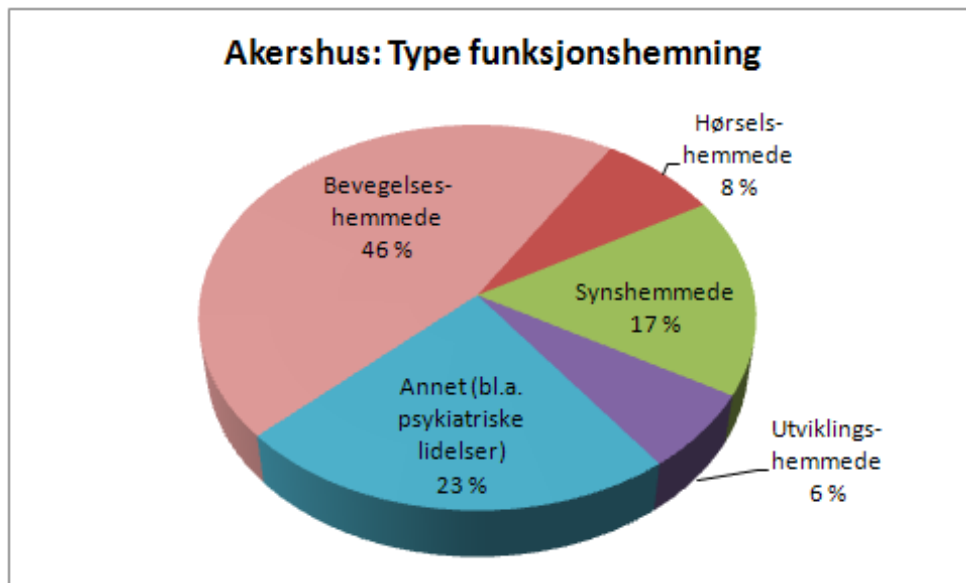
11 prosent av 415 avkryssninger gjaldt transport. I gjennomsnitt krysset hver respondent av for 3,9 aktiviteter. Det kan tyde på at 43 prosent av respondentene benytter kortet til transport. Tallmaterialet gir imidlertid ikke grunnlag for sikre anslag for hvor mange ganger kortet benyttes i den enkelte aktivitet. Kortet benyttes trolig ofte til transport i forbindelse med reiser til og fra aktiviteter. Vi legger anslagsvis til grunn at kortet benyttes i 30 prosent av alle aktiviteter. Det innebærer at hvert ledsagerbevis i Rogaland gjennomsnitt brukes 9 – 11 ganger per år til transport. Dette tilsvarer **18 – 22 enkeltreiser per år** per innehaver av ledsagerbevis.

3.2 Akershus

Akershus-evalueringen ble gjennomført av Vista Utredning i 2005 i hovedsak etter samme mal som Rogalandsrapporten.

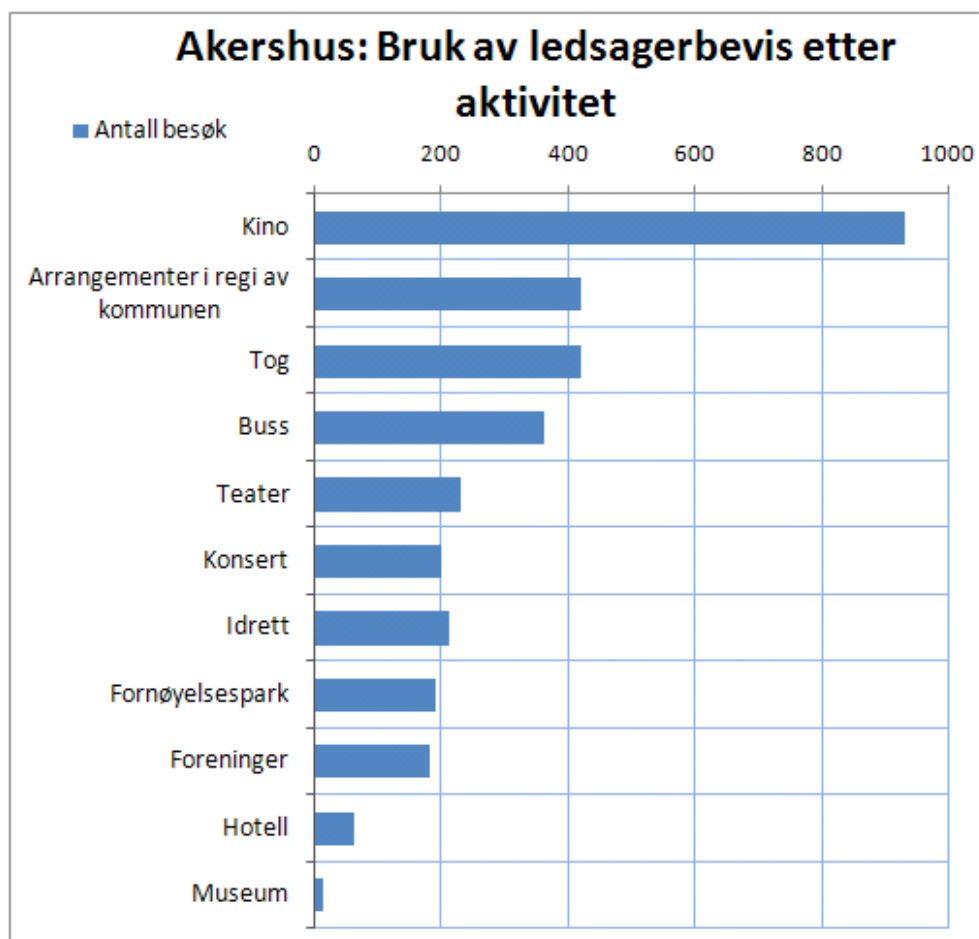
I Akershus var det i 2005 1 915 personer som har mottatt ledsagerbevis. Det utgjør 3,7 personer per 1000 innbyggere (jfr. 3,7 i Rogaland). Innehaverne besto av 91 kvinner og 81 menn, fra 10 til 80 år men flest i gruppen 12 til 30 år.

Innehaverne av ledsagerbevis hadde følgende typer av funksjonshemming:



Figur 2: Type funksjonshemning – Akershus

Til hvilke aktiviteter ble ledsagerbeviset benyttet – og hvor ofte ble kortet brukt?



Figur 3: Anvendelse av kortene i Akershus

Tog og buss står således for til sammen 23 prosent av anvendelsen av kortene (til forskjell fra Rogalandsundersøkelsen er respondentene i Akershus bedt om å anslå *hvor mange ganger* kortet er brukt i de ulike anvendelsesområdene).

Brukerne ble også spurt om hvor ofte ledsagerbeviset ble brukt totalt. Svarene fordelte seg slik:

Flere ganger i uken	6 %
En gang i uken	24 %
En gang i måneden	40 %
Sjeldnere enn en gang i måneden	30 %

Ut fra dette kan det beregnes at gjennomsnittsbrukeren benytter kortet ca. 24 ganger per år.

23 % av anvendelsen av kortene gjelder transport. Dette innebærer at gjennomsnittsbrukeren kan antas å benytte kortet **ca. 8 ganger per år** i transportsystemet. Vi legger til grunn at hver "gang" representerer én tur- og én returreise, dvs. to enkeltreiser. Gjennomsnittsbrukeren foretar i så fall 16 enkeltreiser per år (Rogaland: 18 - 22 reiser).

På spørsmål om ledsagerordningen har ført til at brukeren deltar i flere aktiviteter enn tidligere, svarer 55 prosent ja, mens 45 prosent svarer nei eller "vet ikke".

Også denne undersøkelsen har fokus på informasjonsbehovet knyttet til ledsagerordningen. Det rapporteres om manglende kunnskap blant f.eks. arrangørers ansatte som fører til uønskede konfrontasjoner i forhold til de funksjonshemmede.

4. LEDSAGERORDNINGENS OMFANG I KOMMUNENE I DAG

4.1 Generelt

Ledsagerbevis i Oslo utstedes av bydelsadministrasjonene og i øvrige kommuner som regel av personer tilknyttet kommunens servicetorg. Enkelte kommuner har lagt tildeling av ledsagerbevis til de stedlige NAV-kontorene.

Kommunene har også en viktig rolle mht. ledsagerbevisets innhold og nytte for brukerne, ved at kommunene i stor grad selv har myndighet til å definere hvor ledsagerbevisene har gyldighet. De fleste aktiviteter og arrangementer hvor ledsagerbevisene benyttes, er arrangert og tilrettelagt av kommunene selv, av kommunale bedrifter og av frivillige og private organisasjoner som mottar kommunal støtte. Økonomisk støtte gir kommunene anledning til å stille krav om at ledsagerbevis skal kunne benyttes som vilkår for den støtte og de bidrag kommunen selv yter til formålet.

I Oslo kommune har Helse- og velferdsetaten en koordinerende funksjon og leder arbeidet med ordningen. Etaten har ansvaret for et nettsted med informasjon om ordningen², herunder hvor ledsagerbeviset kan benyttes:

Tabell 3: Oversikt fra Oslo kommune over hvor ledsagerbeviset kan benyttes

<p>Transport: Ruter As gir ledsageren honnørrabatt NSB-tog (50 % rabatt for den funksjonshemmede og 50 % for ledsageren) Flytoget (50 % rabatt for den funksjonshemmede og 50 % for ledsageren) SAS Flybussen, Riksveifergene</p> <p>Museer: Alle kommunale museer i Oslo</p> <p>Teater, kino, opera, konserter: Oslokinoene (ledsageren slipper gratis inn, mens den funksjonshemmede betaler ordinær pris) Oslo Nye teater, Nationaltheatret, Det norske teatret, Det åpne teater Den norske opera Oslo-filharmonien, Rikskonsertene, Riksteateret</p> <p>Annet: Rådhuset Norges idrettsforbunds arrangementer Norlandia-hotellene, ledsager gratis i dobbeltrom med frokost. Tusenfryd Oslobadene Diverse andre virksomheter gir også rabatter, f.eks. Kristiansand Dyreparken og diverse badeland.</p>
--

For å søke å kartlegge omfanget av ordningen har vi sendt ut elektroniske spørreskjemaer til alle kommunene i Norge og bydelene i Oslo. Spørsmålene vi stilte og svarene vi fikk går frem av følgende avsnitt.

² http://www.helse-og-velferdsetaten.oslo.kommune.no/omsorg_og_sosiale_tjenester/funksjonshemmede/article7890-6502.html

4.2 Kommunene utenom Oslo

Alle landets kommuner, med unntak av Oslo, mottok i august 2008 et e-postbasert spørreskjema. Det ble sendt ut spørreskjema til 429 kommuner. 361 kommuner svarte på undersøkelsen, noe som ga en svarprosent på 84,1 prosent.

I det følgende går vi nærmere inn i undersøkelsens spørsmål og kommunenes svar:

1. Er ordningen med ledsagerbevis for funksjonshemmede iverksatt i din kommune?

Responsen på spørreundersøkelsen samlet sett og svaret på ovenstående spørsmål kan sammenfattes slik:

Tabell 4: Respons på spørreskjemaet til kommunene - utenom Oslo

	Antall	% av antall kommuner	% av antall svar	Folketall	% av folketall	% av folketall i kommuner som har svart
Antall kommuner	429	100 %	-	4 176 687	100 %	-
Ikke svar mottatt	68	16 %	-	327 479	8 %	-
Antall svar	361	84 %	100 %	3 849 208	92 %	100 %
JA	343	80 %	95 %	3 779 580	90 %	98 %
NEI	14	3 %	4 %	29 779	1 %	1 %
Ikke besvart	4	1 %	1 %	39 849	1 %	1 %

Svarprosenten på undersøkelsen til kommunene var 84,1. De 16 prosent av kommunene som ikke svarte, representerer 8 prosent av befolkningen i alle kommunene. Det er mao. stort sett mindre kommuner som ikke besvarte undersøkelsen. Svar ble gitt fra kommuner som representerer 92 prosent av folketallet i norske kommuner utenom Oslo.

95 prosent av de kommunene som svarte på skjemaet, har innført ledsagerordningen. Disse kommunene representerer 80 prosent av kommunene og 90 prosent av folketallet i kommunene utenom Oslo.

14 kommuner svarte nei på spørsmålet om de hadde innført ordningen eller ikke, mens 4 kommuner som svarte på skjemaet unnlot å svare på dette spørsmålet.. Disse utgjør 4 prosent og 1 prosent av innkomne svarskjemaer, respektive.

Hvis vi antar at halvparten av de kommunene som ikke har svart, *ikke* har innført ordningen, utgjør kommunene *med* ordningen 88 prosent av kommunene og de *uten*, 12 prosent. Dermed kommunene som ikke har svart ja er fordelt mellom kommuner uten og kommuner med ordningen med en størrelsesskjevhet lik den for de svarende kommunene, kan et **estimat** for antall kommuner utenom Oslo som har ordningen, og hvor mange innbyggere de representerer, utgjøre følgende:

Tabell 5: Estimert for antall kommuner med ledsagerordning

ESTIMAT	Antall		Folketall	
	JA	379	88 %	3 999 977
NEI	50	12 %	176 710	4 %

Det kan således sies at det med stor sannsynlighet er etablert ledsagerordninger i kommuner hvor ca. 96 prosent av befolkningen bor.

De 14 kommunene som aktivt har svart "Nei" på spørsmålet om de har etablert ordningen (4 %), ble bedt om å svare på følgende spørsmål:

2. Hva er årsaken til at ordningen ikke er innført?

Dette spørsmålet ble besvart av 12 av de 14 kommunene som svarte at de ikke hadde etablert ordningen. Svarene følger nedenfor:

Kommunen kan ikke pålegge transportbransjen denne merkostnaden uten at de får den refundert på noe vis. Det er da et evt. statlig og ikke kommunalt ansvar.

Ukjent

Vet ikke

Saken var opp til samtale for få år siden, men på den tiden så en ikke behovet for ordningen. Det har vært tatt opp igjen nå for svært kort tid siden, og det er vel på trappene med å innføre ordningen.

Manglende etterspørsel

Har ikkje vore noko tema

Usikker. Problemstillingen har ikke vært høyt nok på dagsordenen.

Behovet for ledsagerbevis har ikke vært stort i vår kommune.

Fagavdelingen har tatt opp spørsmålet med rådmannen. Det er foreløpig ikke kommet svar fra rådmannen.

Har ikke hatt forespørsel om dette tidligere, og lite kjent ordning.

Ingen har grepet fatt i saken

Saken har ikke vært vurdert

Vi spurte disse kommunene også om de hadde oversikt over hvor mange som ville ha benyttet seg av ordningen dersom den hadde eksistert. 4 av de 14 kommunene svarte ja, og angav fra 0 til ca 30. De øvrige hadde ikke noen oppfatning om dette.

De kommunene som har innført ordningen, svarte på følgende spørsmål:

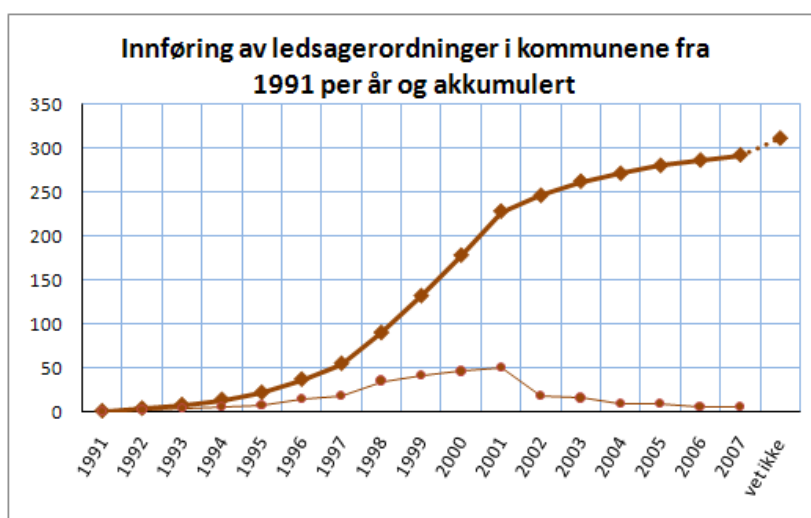
3. Hvilket år ble ordningen med ledsagerbevis for funksjonshemmede innført i kommunen?

Årstall	Antall svar
1991	1
1992	3
1993	4
1994	6
1995	8
1996	15
1997	18
1998	35
1999	42
2000	46
2001	50
2002	18
2003	16
2004	9
2005	9
2006	6
2007	6
vet ikke	19
(tom)	49
1980	1
Totalt	362
Totalt etablert:	343

Én kommune svarer "1980" på dette spørsmålet. 19 kommuner svarer "Vet ikke" og 49 kommuner har ikke svart på spørsmålet. I perioden 1991 – 2007 er det tidfestet etablert til sammen 292 ordninger av de 343 som er etablert.

Figuren illustrerer fremdriften av etableringen:

Figur 4: Etablering av ordningene, per år og akkumulert

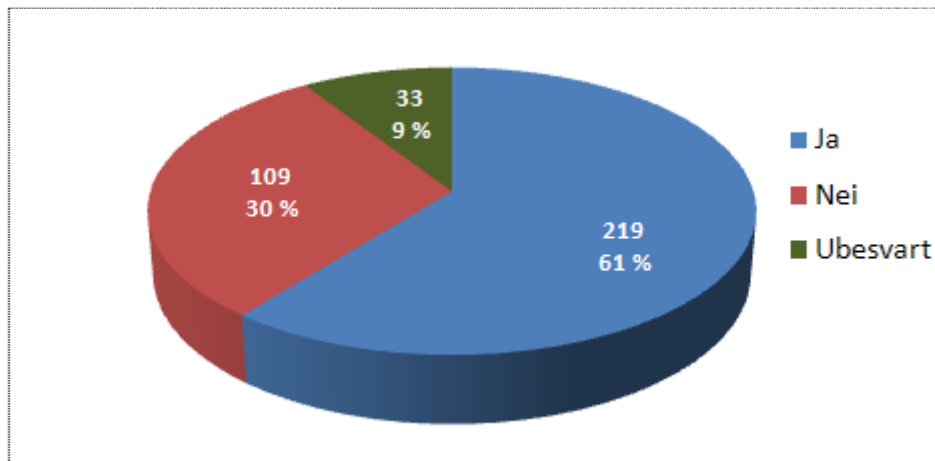


Året med flest etableringer var i 2001. I 2008 er ordningene i gjennomsnitt ca. 8,2 år gamle.

4. Vet du hvor mange (ev. omtrent hvor mange) ledsagerbevis som er utstedt siden ordningen ble innført?

Svarene fordeler seg slik:

Figur 5: Vet du hvor mange ledsagerbevis som er blitt utstedt siden ordningen ble innført?



Så vidt mye som 39 % av kommunene har ikke statistikk for eller kunne ikke svare på hvor mange ledsagerbevis som er utstedt siden kommunen etablerte ledsagerbevisordningen.

5. Vennligst oppgi antall ledsagerbevis som er utstedt siden ordningen ble innført:

217 kommuner har svart på dette spørsmålet.

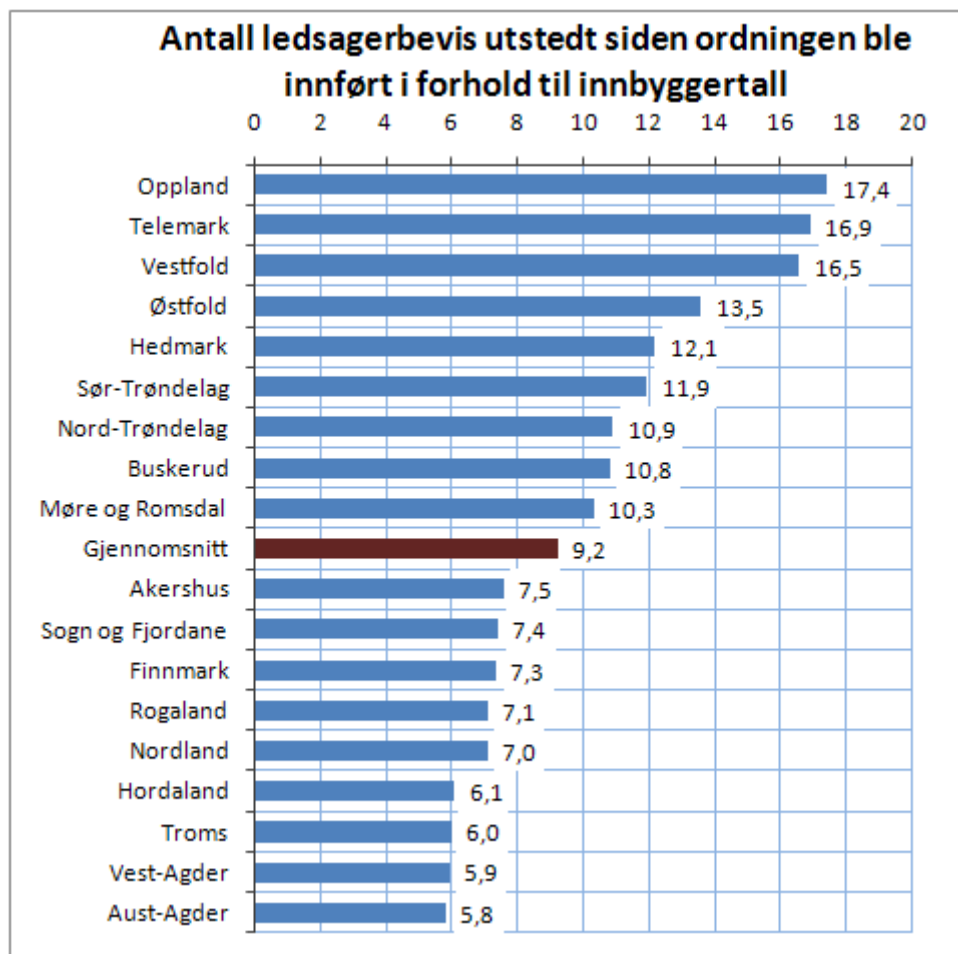
Tabell 6: Estimert for antall ledsagerbevis utstedt siden ordningen ble etablert.

	Antall	Sum	Folketall i de kommunene som har svart	Antall ledsagerbevis per 1000 innbyggere i de kommunene som har svart
Totalt	217	21 979	2 385 156	9,2
Estimat:	Alle kommuner *	38 488	4 176 687	

* Unntatt Oslo

I de 217 kommunene som har svart på spørsmålet, er det utstedt 21 979 ledsagerbevis siden ordningen var ny. I disse kommunene bor det 2,39 mill. innbyggere. Per 1000 innbyggere gir det totalt 9,2 ledsagerbevis siden ordningen ble etablert.

Det er forholdsvis store forskjeller mellom fylkene, som vist i diagrammet i Figur 5:



Figur 6: Antall ledsagerbevis utstedt fylkesvis siden ordningen ble innført, per 1000 innbyggere

Ordnningen har etter disse oppgavene størst omfang i Østlandsfylkene, med Oppland, Telemark og Vestfold på topp. Lavest ligger Agder-fylkene, flere av vestlandsfylkene og nordnorgefylkene sammen med Akershus.

Dersom de 217 kommunene som har svart på spørsmålet, som har 57 prosent av folketallet i alle kommunene unntatt Oslo, er representative, kan antallet ledsagerbevis utstedt siden ordningens begynnelse, estimeres til **ca. 40 000**. En del av disse utstedelsene vil være fornyelser, og mottakere faller bort av naturlige årsaker. Dette tallet alene er derfor ikke et sikkert grunnlag for å anslå hvor mange som per dags dato disponerer ledsagerbeviset. Størrelsesordenen 20 – 30 000 er vel det nærmeste en kan komme.

6. Hvor mange nye ledsagerbevis ble utstedt i 2007?

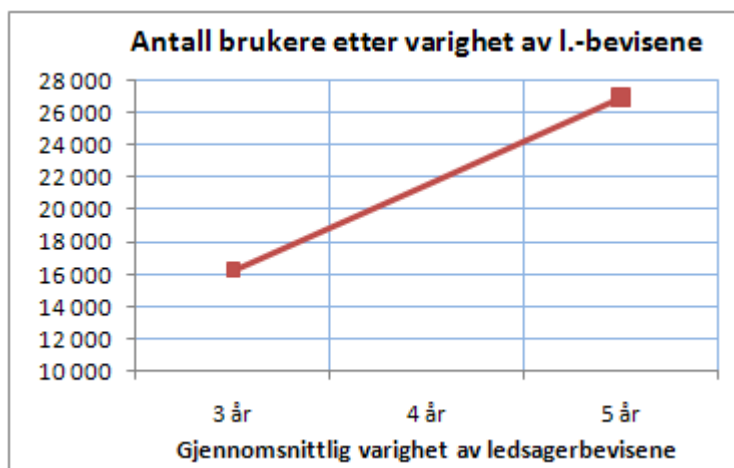
319 kommuner svarte på dette spørsmålet:

Tabell 7: Estimert for antall ledsagerbevis utstedt i 2007.

Fylke	Antall svar	Antall bevis	Folketall i kommunene som har svart	Snitt antall i 2007 per kommune	Antall ledsagerbevis per 1000 innbyggere
Gjennomsnitt	319	4 339	3 362 632	13,6	1,29
Estimat	(429 kommuner)	5 389	(4 176 687)		

Et sannsynlig antall av ledsagerbevis utstedt i 2007 i hele landet unntatt Oslo er ca. 5 400. Det tilsvarer 1,29 ledsagerbevis per 1000 innbyggere. Dersom dette forholdstallet er representativt for hele landet utenom Oslo, er antall bevis utstedt på landsbasis for 2007 ca. **5 400**.

Det finnes ikke retningslinjer for varigheten av ledsagerbevisene. Det opplyses i kommentarer fra en del av kommunene at kortene gis ubegrenset gyldighet eller gyldighet for fra 2 til 5 år, avhengig av vurdering av behovssituasjonen for den enkelte bruker. Dersom gjennomsnittlig varighet er **3, 4 eller 5 år** vil antallet brukere i 429 kommuner kunne anslås slik:



Sett i forhold til svarene og estimatet på forrige spørsmål, bekrefter dette at et sannsynlig antall brukere ligger mellom 20 og 25 000 i disse 429 kommunene, dvs. **mellom 4,8 og 6,0 per 1000 innbyggere**.

Vi har sammenlignet antall ledsagerbevis utstedt per år siden ordningen startet, med antall bevis utstedt i 2007. Dersom sistnevnte antall er større enn det første, kan det være en indikasjon på at antallet ledsagerbevis som utstedes er økende over tid.

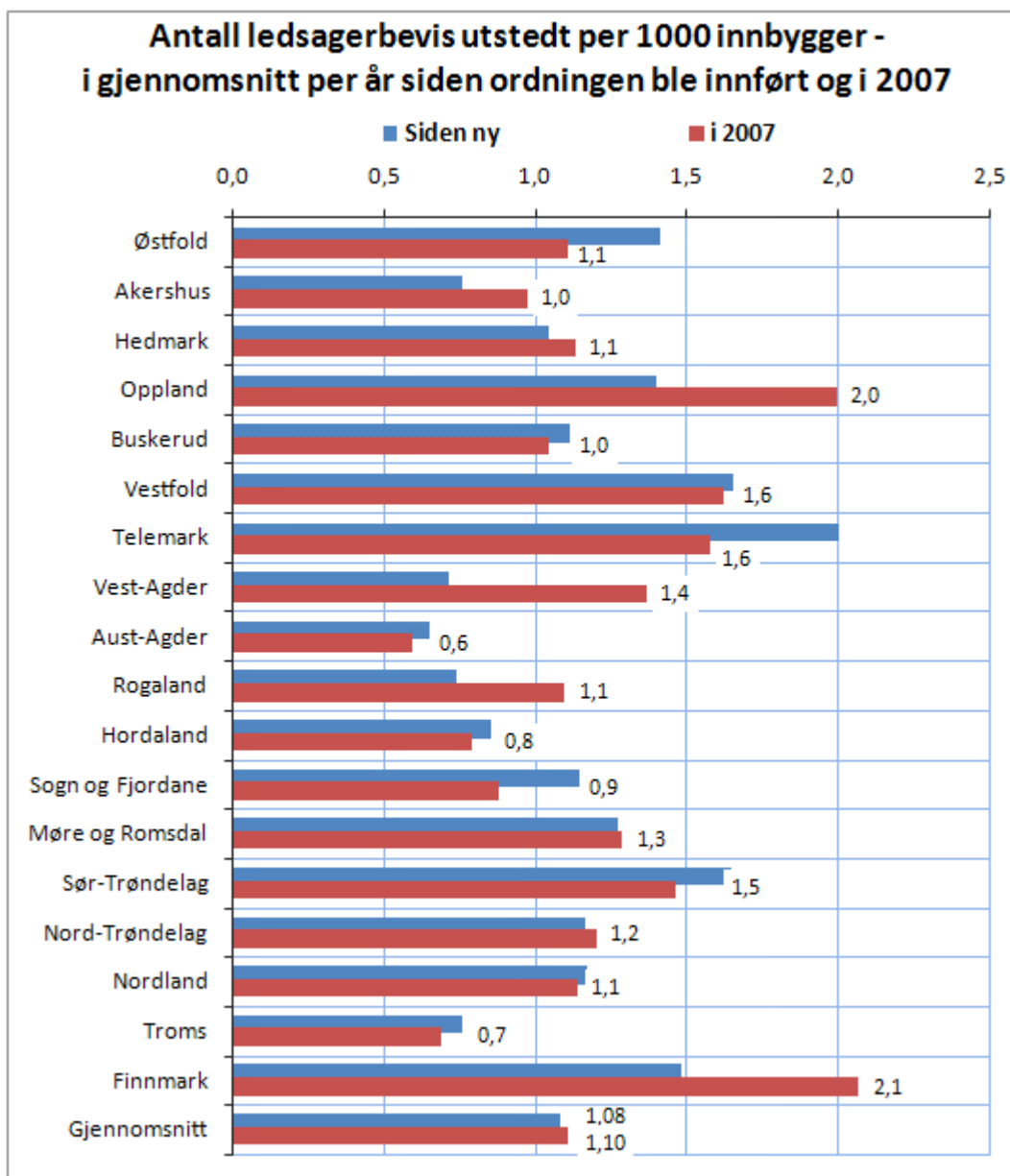
Det var 176 kommuner som *både* svarte på spørsmålet om antall ledsagerbevis siden starten og om antallet i 2007. For disse kommunene var resultatet slik:

Tabell 8: Utstedte ledsagerbevis i 176 kommuner, siden ordningen var ny og i 2007

Antall kommuner	Folketall i disse kommunene	Ledsagerbevis per innbygger per år siden ny	Ledsagerbevis per innbygger i 2007
176	2 259 633	1,08	1,10

Tabell 8 er en indikasjon på at antallet utstedte ledsagerbevis kan ha en økende tendens, men ikke svært stor økning. Dersom dette resultatet er representativt, er det nærmere å anta at antallet ledsagerbevis i dag er forholdsvis stabilt.

Det er ganske store forskjeller mellom fylkene (Figur 7):



Figur 7: Antall ledsagerbevis per 1000 innbygger i 176 kommuner – per år siden ny og i 2007

Oppland, Vest-Agder, Rogaland og Akershus er de fylkene hvor siste års uttak av ledsagerbevis har vært størst sammenlignet med gjennomsnittlig uttak siden ordningene ble etablert.

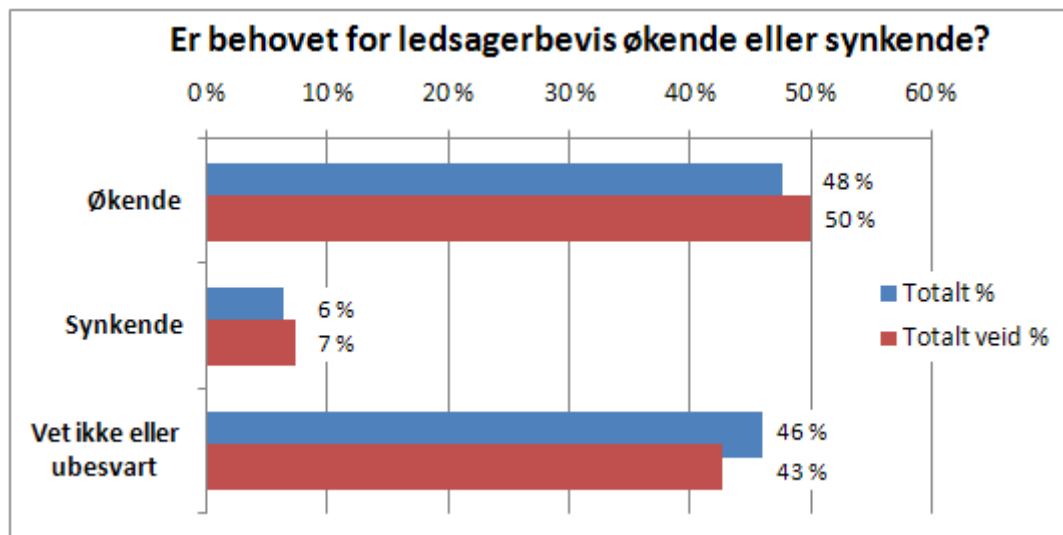
Østfold, Telemark, Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag er blant de som har klart lavere uttak av ledsagerbevis i 2007 enn tidligere.

7. Er behovet for ledsagerbevis økende eller synkende?

Vi har også stilt kommunene spørsmålet direkte om behovet for ledsagerbevis er økende eller synkende:

En klar overvekt av respondentene mente at behovet for ledsagerbevis er økende:

Figur 8: Er behovet for ledsagerbevis økende eller synkende?



Det var imidlertid også et stort antall kommuner som ikke kunne besvare dette spørsmålet.

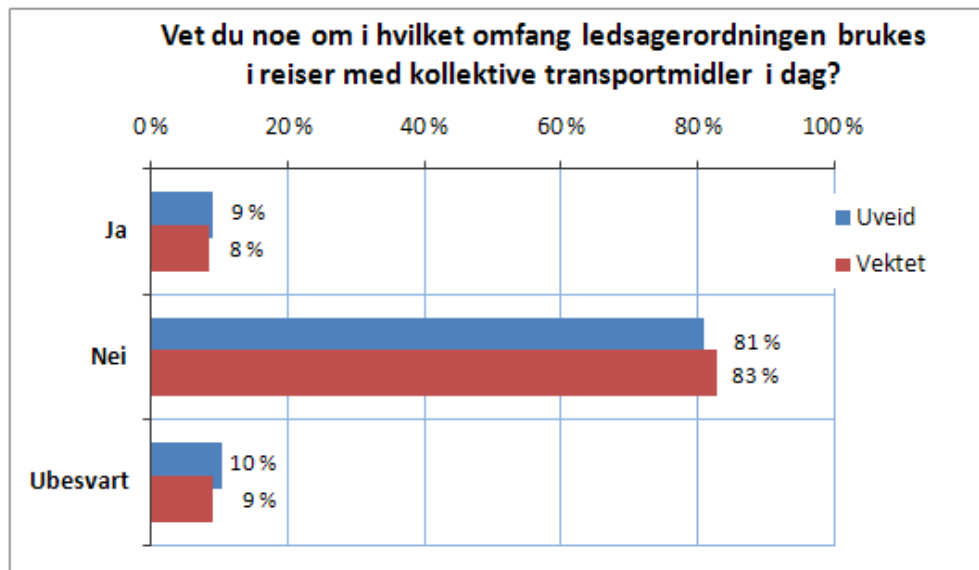
8. Vet du noe om i hvilket omfang ledsagerordningen brukes i reiser med kollektive transportmidler i dag?

Ut fra innledende samtaler med representanter for statlige, fylkeskommunale og kommunale organer, var vi forberedt på at kunnskapen om bruken av ledsagerbevisene var lav i kommunene. Dette ble bekreftet av svarene på dette spørsmålet:

Tabell 9: Kommunenes kjennskap til bruken av ledsagerbevis i kollektivtrafikken

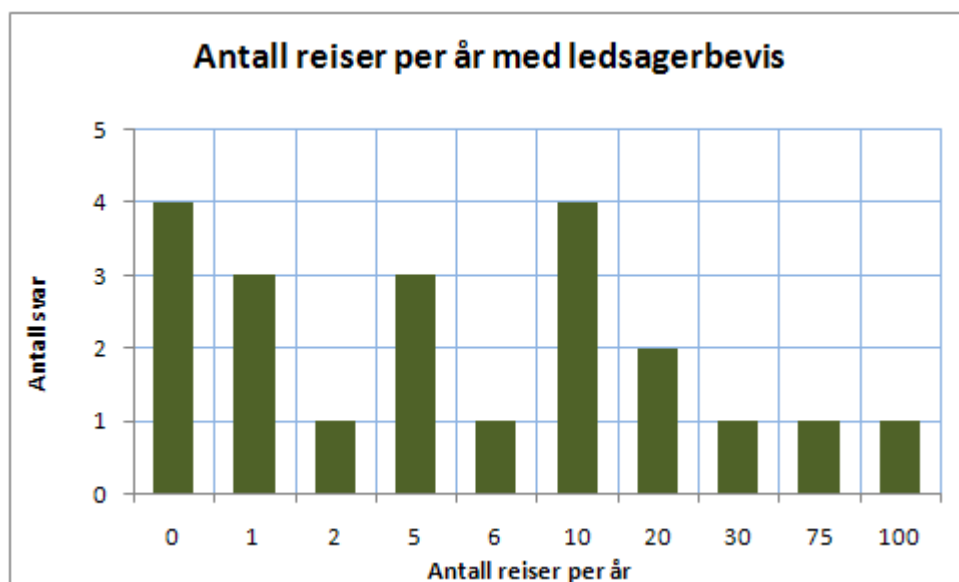
	Antall	% av antall svar	% av antall kommuner
Antall svar	361		
JA	32	9 %	8 %
NEI	292	81 %	83 %
Ubesvart	37	1 %	1 %

Figur 9: Kommunenes kjennskap til bruken av ledsagerbevis i kollektivtrafikken



9. Vennligst oppgi et omtrentlig, gjennomsnittlig antall kollektivreiser per bruker per år hvor ledsagerbeviset benyttes:

Av de 32 kommunene som svarte at de visste noe om bruken av ledsagerbevisene i kollektivtrafikken, gav 21 kommuner et tallfestet svar på spørsmålet. Antall reiser per bruker per år varierer fra 0 i fire kommuner opp til 100 per år i én kommune. Svarene grupper seg slik:



Figur 10: Antall reiser per år med ledsagerbevis

I gjennomsnitt benytter hver person ledsagerbeviset på reiser 14,8 ganger per år etter denne beregningen. Det er usikkerhet knyttet til dette tallet som følge av få svar, men vi holder det

for sannsynlig at brukerne i disse kommunene i gjennomsnitt kan antas å bruke kortet for mellom 10 og 20 enkeltreiser per år.

10. Omtrent hvor stor prosentandel av bruken av ledsagerbevisene er knyttet til kollektivreiser?

Kun 33 kommuner svarte på dette spørsmålet. Svarene sammendras i følgende tabell:

Tabell 10: Bruken av ledsagerbevis i kollektivtrafikken i forhold til annen bruk

Andel av kortbruken knyttet til kollektivtransport:	Antall svar	Andel av svarene
0-10 prosent	11	33,3 %
10-25 prosent	5	15,2 %
25-50 prosent	4	12,1 %
Over 50 prosent	3	9,1 %
Vet ikke	10	30,3 %
(tom)		0,0 %
Totalt	33	100,0 %
Ubesvart	328	
Beregnet uveid snitt:	20,5	prosent

Det er usikkerhet knyttet til dette tallet også som følge av få svar. Sett i forhold til indikasjoner evalueringsrapporten fra Rogaland, synes den beregnede andelen av ledsagerbevis-bruken i transport i disse kommunene å være noe lavere (ca. 20 mot ca. 30 prosent).

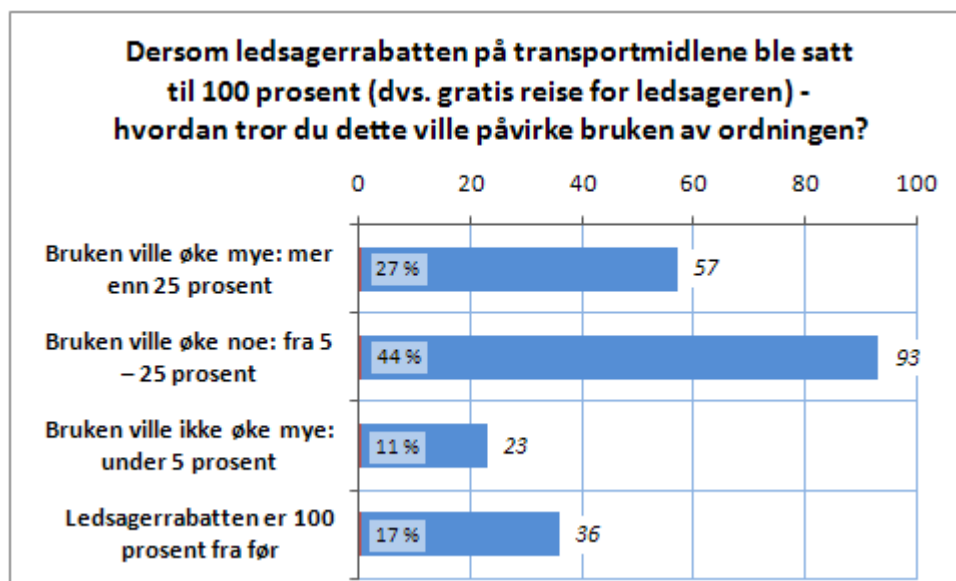
11. Dersom ledsagerrabatten på transportmidlene ble satt til 100 prosent (dvs. gratis reise for ledsageren) - hvordan tror du dette ville påvirke bruken av ordningen?

Et viktig spørsmål i utredningen er hva som ville bli effekten av å øke rabatten fra 50 til 100 prosent (der den ikke er 100 prosent fra før).

Tabell 11: Økt bruk med 100 prosent rabatt (gratis reise) for ledsager

Effekt	Antall svar	Andel av svar
Bruken ville øke mye: mer enn 50 prosent	57	15,79 %
Bruken ville øke noe: fra 5 – 25 prosent	93	25,76 %
Bruken ville ikke øke mye: under 5 prosent	23	6,37 %
Ledsagerrabatten er 100 prosent fra før	36	9,97 %
Vet ikke	118	32,69 %
Ubesvart	34	9,42 %
Totalt	361	100,00 %

En sannsynlig effekt ble angitt av til sammen 209 kommuner, de øvrige 159 svarte Vet ikke eller unlot å svare.



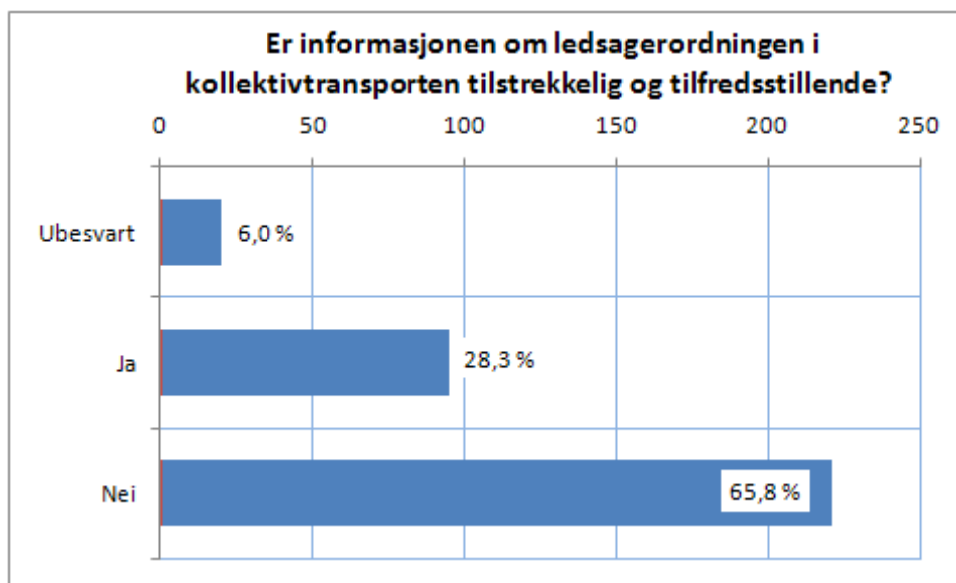
Figur 11: Antall reiser per år

Vi merker oss at antallet innbyggere i kommuner som omfattes av 100 prosent rabatt for ledsagere, synes å være ca. 10 prosent av samlet folketall i de kommunene som har svart.

Vi setter anslagsvis effekten i kategoriene ovenfor til 40 prosent, 15 prosent og 3 prosent respektive, 0 prosent der hvor ledsagerrabatten er 100 fra før, og får en samlet, gjennomsnittlig effekt på **11 prosent** basert på disse svarene. Vi understreker at det er stor usikkerhet knyttet til dette svaret.

12. Er informasjonen om ledsagerordningen i kollektivtransporten tilstrekkelig og tilfredsstillende?

Av de 316 kommunene som svarte på dette spørsmålet, svarte 30 prosent "Ja" og 70 prosent "Nei".



Figur 12: Informasjonen om ordningen

Vi ba respondentene om å utdype og kommentere dette spørsmålet. Svarene er vist i vedlegg til denne rapporten. Svarene etterlater inntrykket av en ordning hvor det er store svakheter knyttet til kjennskapen til ordningen både blant brukere og de tjenesteyterne som skal betjene den.

4.3 Bydelene i Oslo

Ordningen ble i Oslo først omtalt i Oslo kommunes handlingsplan for funksjonshemmede for 1998-2001 men ble formelt etablert i Oslo med bystyrevedtak i 2003. Enkelte bydeler var likevel ute med lokale ordninger før dette. Kollektivreiser var opprinnelig ikke en viktig side med ordningen men derimot Kino, teater og kultur- og idrettsarrangementer. Oslo Sporveier var derfor ikke inne i ordningen før i 2005. Årsaken til dette er at Oslo har en rimelig god TT-ordning. Etterspørselen etter ordningen har derfor ikke vært så stor som andre steder. Oslo Sporveier innførte ordningen i Oslo samtidig med at SL gjorde det for Akershus.

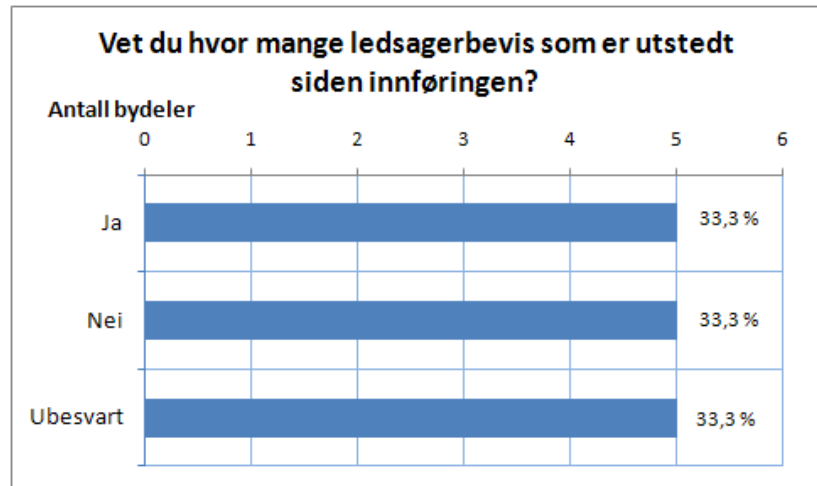
I en evaluering av ordningen i 2005 gjennomført av Helse- og velferdsetaten, slås det fast at 740 personer hadde fått tildelt ledsagerbevis i de 11 bydelene som svarte på spørsmål om dette. Det kan antas at antall brukere i hele Oslo da utgjorde ca. 1000. Dette forutsetter imidlertid at de bydelene som svarte er representative størrelsesmessig. Siden bydelsstrukturen nylig var endret (i 2004), kan de som svarte muligens ikke ha fått full oversikt over forholdene da undersøkelsen ble gjennomført.

Oslo kommune har lagt arbeidet med ledsagerbevisene til den enkelte bydel, mens Helse- og velferdsetaten koordinerer arbeidet. Vi sendte spørreskjemaer til bydelene med i hovedsak de samme spørsmålene som kommunene. Vi har også hatt møte med Helse- og velferdsetatens koordinator.

Svarene fra bydelene kan sammenfattes slik:

1. Vet du hvor mange ledsagerbevis som er utstedt siden innføringen?

Av 15 bydeler kunne hele 10 bydeler ikke svare på hvor mange ledsagerbevis som hadde vært utstedt siden starten (Figur 13):



Figur 13: Antall bydeler som vet hvor mange ledsagerbevis som har vært utstedt siden ordningen ble etablert

De 5 som har slik statistikk, angav følgende (Tabell 12):

Bydel	Antall ledsagerbevis utstedt siden starten	Per innbygger
Alna	227	5,0
Gamle Oslo	118	3,0
Grorud	124	4,9
Vestre Aker	32	0,8
Østensjø	200	4,5
Til sammen	701	3,6
Estimat for hele Oslo:	2000	

T

Tabell 12: Antall ledsagerbevis fra starten i bydelene

Disse 5 bydelene representerer 36 prosent av folketallet i kommunen. Med "ledsagertetthet" på 3,6 brukere per 1000 innbyggere også i de øvrige bydelene kan antall ledsagerbevis utstedt siden starten i hele byen, anslås til **ca. 2000** (i 2005 var det 740 i 11 av 14 bydeler eller ca. 1000 på bybasis). Hvis vi ser bort fra svaret fra Vestre Aker, som er atypisk og trolig feil, blir et korrigert estimat for hele Oslo **2 400 ledsagerbevis** fra starten.

Dersom gjennomsnittsbydelen har hatt ordningen siden 2001, dvs. i 7 år, betyr det at ca **340 ledsagerbevis** er utstedt per år i snitt siden ordningen var ny.

2. Hvor mange nye ledsagerbevis er utstedt i 2007?

8 av 15 bydeler svarte på dette spørsmålet.

Flest ledsagerbevis i 2007 utstedte Bydel Nordstrand med 48.

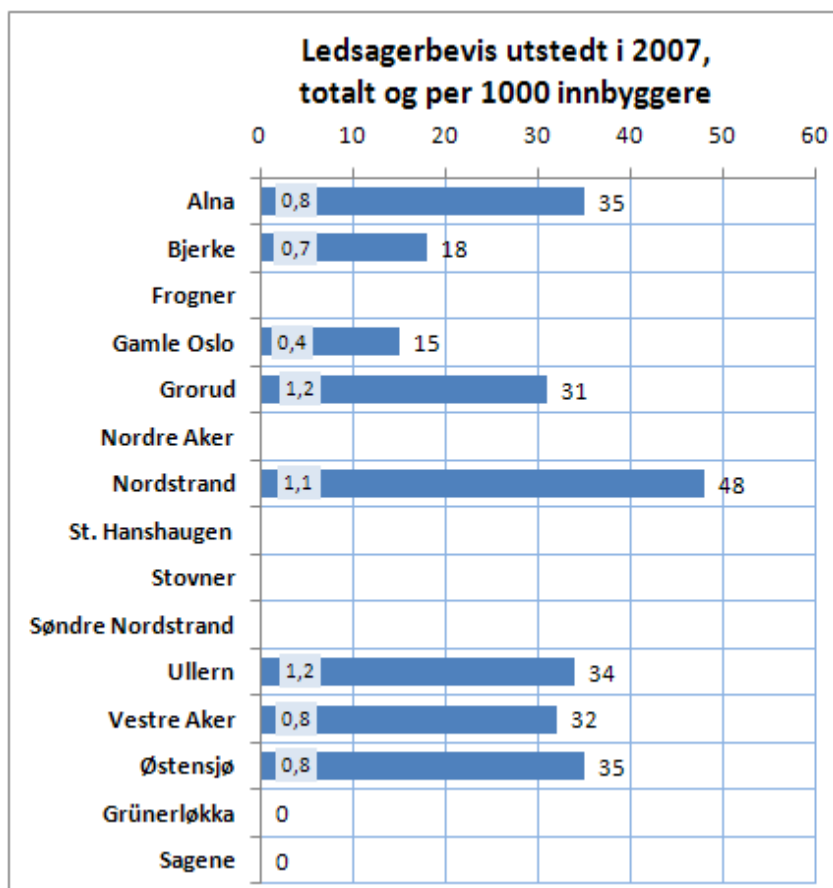
Antall ledsagerbevis per 1000 innbyggere utstedt i 2007 varierer i disse 8 bydelene mellom 0,4 (Gamle Oslo) og 1,2 per 1000 innbyggere (Grorud og Ullern bydeler) (figur 12):

Samlet er det utstedt 248 ledsagerbevis i disse 8 bydelene. De samme bydelene utgjør 58 prosent av byens befolkning. Med samme ledsagertetthet i resten av byen, blir et estimat over antall ledsagerbevis utstedt i 2007 **470**.

Sett i forhold til antallet ledsagerbevis utstedt i årene før (ca 340) er dette en indikasjon på at behovet og interessen for ledsagerbevis er i en økende fase.

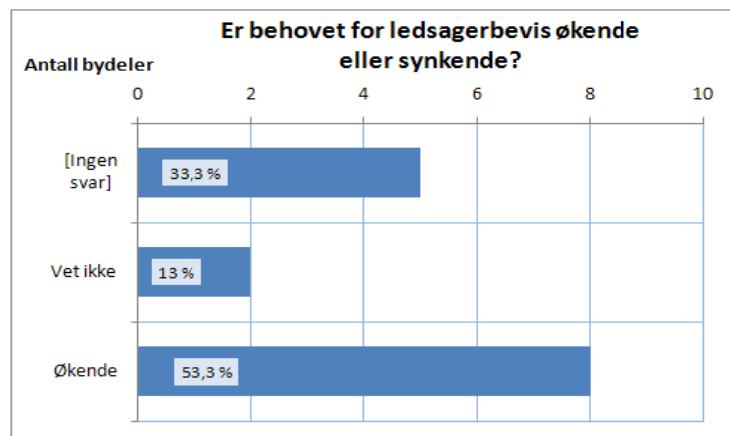
Dette innebærer at antall innehavere av ledsagerbevis til enhver tid vil utgjøre mellom 1800 og 2 800 i Oslo. Det tilsvarer **3,2 – 5,0 per 1000 innbyggere** (i resten av landet er antallet brukere anslått til mellom 4,8 og 6,0 per 1000 innbyggere).

Vi har stilt bydelene det samme spørsmålet direkte:



3. Er behovet for ledsagerbevis økende eller synkende?

10 av bydelene svarte på dette:

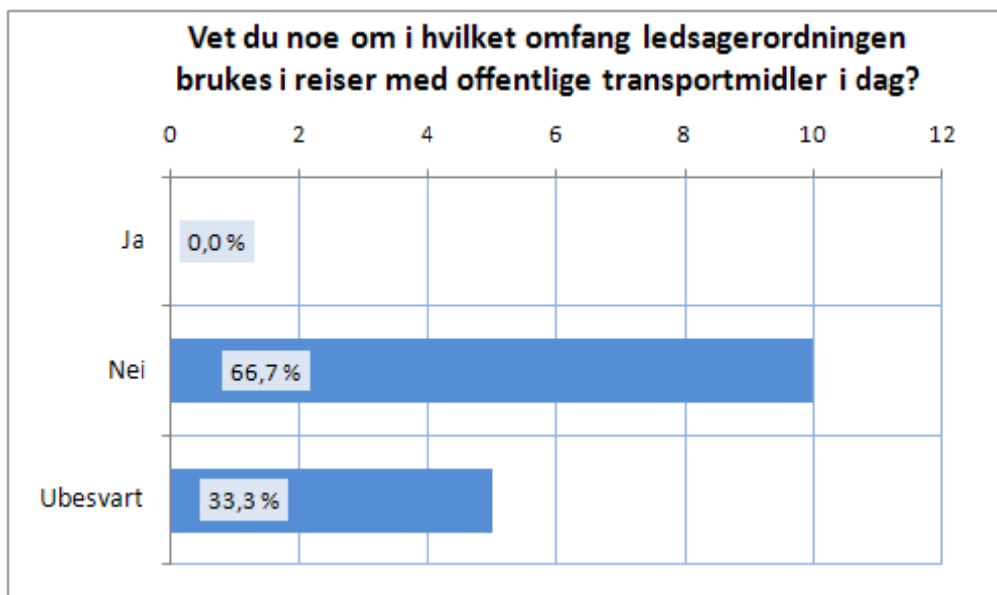


Figur 14: Er behovet for ledsagerbevis økende eller synkende?

Over halvparten svarte at behovet er økende, og ingen svarte at behovet er synkende, noe som sannsynliggjør at behovet faktisk er økende i Oslo.

4. Vet du noe om i hvilket omfang ledsagerordningen brukes i reiser med offentlige transportmidler i dag?

På dette spørsmålet fordelte svarene seg slik:

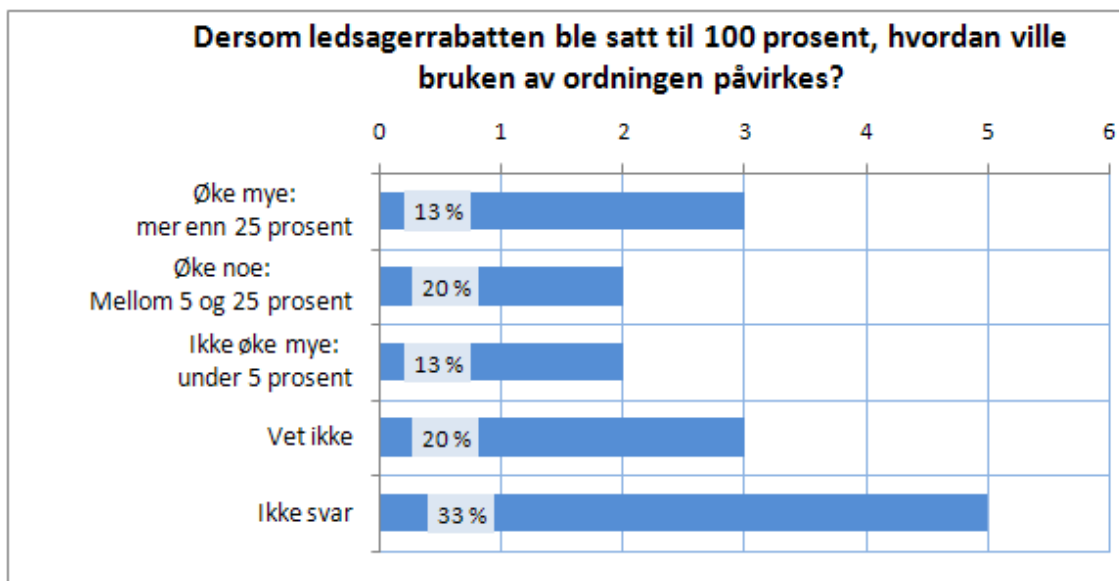


Figur 15: Bydelenes kjennskap til ledsagerbevisenes anvendelse på offentlige transportmidler

5. Dersom ledsagerrabatten på transportmidlene ble satt til 100 prosent (dvs. gratis reise for ledsageren) – hvordan antar du at dette ville påvirke bruken av ordningen?

Vi stilte spørsmålet om hvordan det ville påvirke bruken av ordningen hvis ledsageren fikk reise gratis, dvs. med 100 prosent rabatt.

Bare 5 av bydelene hadde noen oppfatning om dette spørsmålet. Svarene fordelte seg slik:

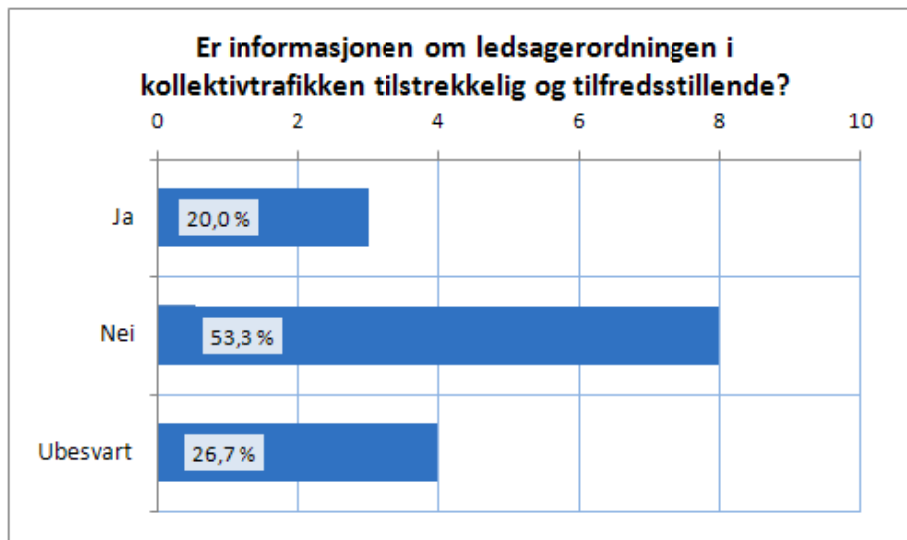


Figur 16: Virkningen av gratis reise for ledsagerne

Et estimat over mulig trafikkvirkning basert på svarene fra 1/3 av bydelene i Oslo er at virkningen av 100 prosent rabatt kan bli en økning av trafikken på 20 – 25 prosent. Usikkerheten i dette anslaget understrekes.

6. Er informasjonen om ledsagerordningen i kollektivtrafikken tilstrekkelig og tilfredsstillende?

På spørsmålet om informasjonen om ledsagerordningen er tilstrekkelig og tilfredsstillende, svarte et stort flertall av bydelene "nei".



Figur 17: Tilstrekkelig informasjon?

På spørsmålet om det er utarbeidet statistikk, evalueringer eller utredninger vedrørende ledsagerordningen i den enkelte bydel, var det ikke én bydel som svarte ja.

4.4 Ledsagerordningenes omfang – oppsummering

Vi mener det er mulig å slå fast følgende med relativt stor sikkerhet:

Ledsagerbevis utstedes av de aller fleste av landets kommuner. Trolig bor nærmere 96 prosent av landets befolkning i kommuner som har etablert ledsagerordningen.

Ordningsen er veletablert og fungerer i hovedsak godt til tross for at det kan skorte med informasjon til og fra ulike operatører og tjenestetilbydere i enkelte områder. Ordningen er velsett både blant brukerne og mange av de personene i kommunene og bydelene som behandler søknader og forvalter ordningen.

Det kan anslås at mellom 20 000 og 25 000 funksjonshemmede innehar ledsagerbeviset i kommunene utenom Oslo, dvs. mellom 4,8 og 6,0 brukere per 1000 innbyggere. I Akershus og Rogaland viser evalueringsrapporter at begge disse fylkene har 3,7 ledsagerbevis-innehavere per 1000 innbyggere.

Det kan se ut til at ordningen i mange av disse kommunene har vært så lenge i bruk at antallet brukere har eller er i ferd med å stabilisere seg. I Oslo er antallet brukere stigende, men i dag i utgangspunktet noe lavere, tilsvarende 2,5 – 4,2 per 1000 innbyggere eller mellom 1 400 og 2 400 totalt.

Vi vil estimere antall brukere på landsbasis til minst 21 000 og høyst 27 500.

Kortene benyttes i en rekke ulike arrangementer, hvor kinobesøk, kommunale arrangementer, konserter og teater er de viktigste. Transport utgjør bare en mindre del (rundt 1/4) av bruken av kortene.

Basert på en forutsetning om at hver bruker i gjennomsnitt reiser kollektivt 16 ganger per år, kan bruken av ledsagerbevis i transport på landsbasis anslås til et sted mellom **350 000 og 450 000 enkeltreiser per år.**

Retningslinjene for ledsagerordningen tilsier at ledsager skal kunne reise sammen med den funksjonshemmede uten å betale noe for seg. Dette er ikke hovedregelen i Norge. NSB, Flytoget og flybussekspressen har alle ordninger som innebærer at ledsager må betale 50 prosent av ordinær billettpris (honnørmoderasjon). Det samme gjelder lokal og regional kollektivtrafikk i 7 fylker. 2 fylker (Finnmark og Hordaland) har imidlertid ikke innført ledsagermoderasjon, mens hele 10 fylker tilbyr gratis reise for ledsager. Det samme gjelder riksveifergene

Rabattordningen slik den er i dag, er – med et par unntak – innført uten at det offentlige har betalt særskilt godtgjørelse for dette. For det første er antall reiser marginalt i forhold til samlet kapasitet og trafikk. For det andre antas stort sett de tapte inntektene av å tilby gratis reise for de funksjonshemmedes ledsagere, å bli oppveid av merinntekter ved at de funksjonshemmede som dette gjelder, vil foreta flere reiser. Unntakene gjelder Østfold som betalte et mindre beløp (50 000 kroner) for at selskapene skulle akseptere 50 prosent rabatt for ledsagere, og Sogn og Fjordane (110 000 kroner, kr. 0,01 per rutekilometer) for at selskapene i fylket skal akseptere gratis reise for funksjonshemmedes ledsagere.

Det økte reisevolum som ledsagerne representerer, bedømmes av aktørene gjennomgående som beskjedent. De aller fleste aktørene ser bort fra at ordningen medfører merkostnader til ny kapasitet. I spesielle tilfeller må det likevel tas høyde for at dette kan skjer, særlig hvis det bor mange funksjonshemmede med stort aktivitetsnivå innenfor et begrenset område.

5. LEDSAGERBEVIS I KOLLEKTIVTRAFIKKEN - STATUS, FORBEDRINGSTILTAK OG KONSEKVENSVURDERINGER

5.1 Hurtigruten

Rederiet Hurtigruten ASA seiler strekningen Bergen-Kirkenes og v.v. daglig hele året med 11 skip. Hurtigruten har avtale med Samferdselsdepartementet for driften frem til og med 2012. I følge St.prp. nr. 24 (2008-2009) "Om endringer i statsbudsjettet for 2008 mv. under Samferdselsdepartementet" har rederiet varslet at det ikke kan stå ved avtalen så lenge, og Samferdselsdepartementet forbereder ny utlysning av kjøp av transporttjenester på ruten. I 2008 betaler Samferdselsdepartementet rederiet en godtgjørelse på ca. 413 mill.kr. for å opprettholde ruten. 312 mill.kr. er foreløpig foreslått i budsjettproposisjonen for 2009. Departementet har varslet en tilleggsbevilgning for 2009.

De reisende består av rundreisepassasjerer (20 – 25 prosent) og distansepassasjerer (75 – 80 prosent av antall reiser – i 2007 ca 360 000 reiser). En økende andel av totaltrafikken er rundreisepassasjerer. Rundreiser er spesielt definerte reiserelasjoner som prises som "pakker" med lugar og måltider inkludert, spesielt rettet mot turister. Distansereiser er alle øvrige reiser.

Hurtigruten aksepterer ikke ledsagerbevisene, hverken med 50 eller 100 prosent rabatt. Selskapet har derfor ikke oversikt over hva en eventuell innføring av rabatt vil koste.

For å estimere et antall ledsagerreiser på Hurtigruten, tar vi utgangspunkt i det beregnede antall ledsagerreiser på landsbasis som vi estimerer til 350 – 450 000. Dette utgjør henholdsvis 0,08 og 0,1 prosent av det samlede antall reiser med buss, tog og båt på 453 465 000 i 2006³. Hvis vi antar at forholdstallet er representativt også for etterspørselen etter ledsagerreiser på Hurtigruten, får vi følgende oppsett:

Tabell 13: Estimering av antall ledsagerreiser for Hurtigruten

Personreiser i alt (2006)	Ledsagerreiser per år		%
453 465 000	Lavt alt.:	350 000	0,08 %
	Høyt alt.:	450 000	0,10 %
Hurtigruten		Ledsagerreiser per år	
360 000	Lavt alt.:	0,08 %	280
	Høyt alt.:	0,10 %	360

Vi antar bl.a. på bakgrunn av TØI-utredningen om Hurtigruten fra 2002⁴, at distansereisene på Hurtigruten i gjennomsnitt strekker seg over ca 1 døgn (3/4 av trafikken går mellom mellomsteder eller til/fra nærmeste store by). Vi har ut fra denne beskrivelsen valgt strekningen Bodø-Harstad som en representativ strekning i Hurtigruten. Normal billettpris på denne strekningen er i dag 594 kroner.

³ SSB Samferdselsstatistikk

⁴ Utredning av transportstandarden for kysten Bergen-Kirkenes, TØI-rapport 609/2002, Oslo 2002.

Hvis vi antar at ett representativt reisedøgn på normalpris koster kr. 600,- og den funksjonshemmede har 50 % honnørrabatt, blir samlet billettinntekt kr. 96 000,- for 320 funksjonshemmede uten ledsager. Dersom imidlertid ledsageren er med og betaler full pris, gir dette for samme reise en samlet billettpris på 900 kroner, til sammen 288 000 kroner. Dersom ledsageren får 50 prosent rabatt er inntekten 600 kroner per reise (192 000 kroner totalt), og hvis ledsageren reiser gratis, får selskapet den samme inntekten som dersom den funksjonshemmede reiste alene, dvs. 48 000 kroner. Effekten av å innføre ledsagerrabatt vil være redusert inntekt fordi ledsageren slipper å betale, men det vil på den annen side føre til at flere vil reise. Denne elastisitetseffekten er i de følgende beregningstablåene satt inn alternativt med verdier fra -0,1 til -1,0.

Det er oss bekjent ikke samlet inn empirisk materiale for hvordan prisen påvirker gruppen funksjonshemmedes etterspørsel etter reiser i Norge. Sannsynlig elastisitetseffekt i etterspørselen etter reiser for funksjonshemmede med ledsager er derfor særdeles vanskelig å anslå. Etterspørselen kan følge karakteren til andre reisendes etterspørsel, eller virkningen kan være helt særegen for gruppen. Den kan dessuten variere fra transportmiddel til transportmiddel, den kan variere regionalt og med arten av funksjonshemming. Det vil derfor være faglig uforutsvarlig å gjøre beregninger basert på presise forutsetninger om denne effekten. I beregningstablåene i det følgende er det vist effekten av fire ulike elastisitetsfaktorer, -0,1. - 0,25. -0,5 og -1,0. Ut fra erfaringstall for vanlige reisende er det mest sannsynlige området for elastisiteten mellom -0,25 og -0,5. De sammenfattende beregningene gjøres derfor med disse to elastisitetene, alternativt. En ytterligere drøfting og anbefaling vedrørende hvilken elastisitetsverdi som bør anvendes, følger i kapittel 6 på side 45.

Vi setter opp følgende beregningstablå basert på en "normalsituasjon" som antallet brukere på landsbasis er beregnet ut fra og som gir 320 reiser per år på Hurtigruten (mellom 280 og 360):

Tabell 14: Estimering av mulig inntektsvirkning ved innføring av ledsagerrabatter på Hurtigruten⁵

	Elastisitet	Ingen ledsagerrabatt	50 % ledsagerrabatt	100 % ledsagerrabatt
Samlet billettpris for funksjonshemmet og ledsager		900	600	300
Samlet rabatt for funksjonshemmet og ledsager		0 %	33,3 %	66,7 %
Antall ledsagerreiser	-0,1	320	331	341
	-0,25	320	347	373
	-0,5	320	373	427
	-1,00	320	427	533
Billettinntekter fra funksjonshemmet og ledsager	-0,1	288 000	198 000	102 000
	-0,25	288 000	208 000	112 000
	-0,5	288 000	224 000	128 000
	-1,0	288 000	256 000	160 000
Inntektsendring i forhold til dagens situasjon ca. kr.	-0,1	0	-90 000	-96 000
	-0,25	0	-80 000	-96 000
	-0,5	0	-64 000	-96 000
	-1,0	0	-32 000	-96 000

Tabellens øvre del viser hvor mange funksjonshemmede personer med ledsager som ville reise med Hurtigruten med ulike rabattforutsetninger for ledsageren og forutsatt ulike elastisitetsfaktorer. Tabellens midtre del viser inntekten, basert på de tre ulike prisforutsetningene og antall reiser under de ulike elastisitetene. Den nederste delen av tabellen viser inntektseffekten, dvs. endret inntekt av økt reiseomfang under de alternative rabattforutsetningene og elastisitetsforutsetningene.

Sett ut fra reisebillettinntektene representerer innføring av ledsagermoderasjon et begrenset inntektsbortfall for Hurtigruten. Avhengig av elastisiteten gir 50 % rabatt en mindreinntekt på fra ca 30 000 til 90 000 kroner i forhold til en situasjon hvor ledsageren betaler full pris. Dersom ledsageren får 100 prosent rabatt, er et mulig inntektsbortfall mellom ca 128 000 og ca 186 000 kroner. Netto inntektsbortfall er mindre jo større tallverdi på elastisiteten,

Vi har forelagt disse beregningene for Hurtigruten ASA som melder at

"HRG ASA forventer at etterspørsel av reiser for funksjonshemmende med ledsagere – om ledsagerabatt gjennomføres som angitt i rapporten – vil øke betydelig mer for Hurtigruten enn for øvrig kollektivtrafikk."

Hurtigruten ASA har på sine 11 skip i hurtigrutetrafikken til sammen 32 lugarer spesielt innrettet for funksjonshemmede. Disse lugarene har to eller 3 køyer, til sammen er det 73 køyer. Antall tilbudte køyedøgn utgjør 19 200.

⁵ Hvis normal billettpris for enkelt reise er 600 kroner, er samlet pris for reisen for den funksjonshemmede (som normalt får 50 % rabatt som uføretrygdet) + ledsageren **kr. 900** hvis ledsageren ikke får rabatt, **kr. 600** (33 % reduksjon) hvis ledsageren får 50 % rabatt og **kr. 300** (67 % reduksjon) hvis ledsageren får 100 % rabatt.

Med etterspørselsvirkning på -0,1, endres antall reiser med henholdsvis +3,3 (= -33 x -0,1) og +6,7 (= -67 x -0,1) prosent med disse prisendringene, osv.

Inntektene beregnes ut fra samlet pris ganger antall reiser.

Faktisk belegg på disse køylene er fra 8 til 44 prosent på de ulike skipene. I gjennomsnitt er belegget 31,4 prosent. Dette innebærer at det i gjennomsnitt er 13 200 ledige køyedøgn i seilingene. De ledsagerne som følger de funksjonshemmede kan representere under 2 prosent av disse. Det mulige tilleggssalget av køyeplasser som flere funksjonshemmede reisende representerer, kan derfor oppveie deler av det inntektstapet som er beregnet ovenfor.

Prisen per køye per natt varierer mellom kr. 210 og 540. Dersom det kjøpes køye til bare 100 overnattinger, gir dette alene en inntekt på mellom 21 000 og 54 000 kroner. Dersom både ledsager og den funksjonshemmede selv kjøper lugarplass, kan tapet på billettprisen komme til å bli kompensert fullt ut.

Ut fra dette synes kompensasjonsbehovet fra staten for å forplikte Hurtigruten til å innrømme ledsagermoderasjon, å være svært beskjedent, om noe i det hele tatt. Et worst-case scenario tilsvarer en tilleggskompensasjon på under kr. 200 000,-.

5.2 NSB

5.2.1 Generelt

NSB var positive til ordningen da den ble introdusert for om lag ti år siden, men de understreket behovet for felles, "nasjonale" ledsagerbevis. Dette fikk de gjennomslag for. Inntrykket er at ordningen etter hvert er rimelig godt kjent i hele NSB og at den fungerer tilfredsstillende.

Ordningen med ledsagerrabatt er beskrevet i operatørenes salgs- og billettbestemmelser (www.nsb.no) samt i salgssirkulærer som utgis årlig og i forbindelse med endringer. NSB og NSB Gjøvikbanen har de samme bestemmelsene. Det er generelt lite fokus på ledsagerordningen i NSB-systemet, og det legges ikke opp til verken å fremheve eller skjule den.

5.2.2 Dagens regler

Praksis i NSB-systemet er at både ledsager og funksjonshemmede får 50 prosent på fullprisbilletter. Ledsager til funksjonshemmet med ledsagerbevis, gis honnørrabatt tilsvarende 50 pst av en ordinær fullpris billett. Det kreves at ledsagerbevis utstedt av kommunen, fremvises ved kjøp av billett. Dersom ledsager, den/de funksjonshemmede eller begge har krav på andre rabatter, må de velge hvilken rabattordning de ønsker å bruke. Eksempelvis kan det lønne seg både for den funksjonshemmede og ledsager å benytte seg av tilbudet om minipris framfor å kjøpe honnørbilletter. Det er ingen begrensning hverken på strekning eller tid mht. bruk av rabattordningen.

5.2.3 Bruk av ordningen – omfang og økonomiske forhold

Hverken NSB eller NSB Gjøvikbanen har egen koding i billettsystemene for ledsagerreiser. Denne typen billetter registreres derfor normalt som "honnørbilletter" i systemene.

NSB's kundesenter på Lillehammer sier at ordningen er i bruk, men har ikke grunnlag for å kunne si noe om omfanget. Ingen av de informantene vi - direkte eller indirekte – har vært i kontakt med, tør å anslå omfang på hvor mye ordningen brukes i dag. Alle synes imidlertid å være enig om at ledsagerbilletter ikke utgjør noen stor andel, verken av totalt antall solgte billetter eller, av antall solgte honnørbilletter. Inntrykket er likevel at salget av denne typen billetter har økt noe de senere årene. Mulige årsaker til dette kan ifølge informantene være at

ordningen er bedre kjent og/eller at det har vært en generell økning i antall funksjonshemmede i samfunnet.

NSB registrerer heller ikke mange klager på denne ledsagerrabattordningen. Klager går stort sett på kriterier for å kunne få ledsagerrabatt.

På spørsmål om hvor mye ledsagerordningen koster virksomheten(e) pr år, får vi som svar at dette er vanskelig, for ikke å si umulig å beregne. Så langt våre informanter kjenner til, har det aldri vært gjort noe forsøk på å beregne de økonomiske konsekvensene av ledsagerordningene. Vårt inntrykk er imidlertid at ledsagerrabatten ikke anses å utgjøre noen vesenlig kostnadselement i NSB-systemet.

Med utgangspunkt i at et sannsynlig nivå på ledsagerreiser utgjør 0,08 – 0,1 prosent av totalt antall reiser på rutegående bakketransportmidler i Norge, kan et estimat på ledsagerreiser med tog beregnes slik:

Tabell 15: Estimering av mulig antall ledsagerreiser med NSB - regiontog og lokaltog

Personreiser i alt (2006)	Ledsagerreiser per år		%
453 465 000	Lavt alt.:	350 000	0,08 %
	Høyt alt.:	450 000	0,10 %
Jernbane - REGIONTOG			
2 421 000	Ledsagerreiser per år		
	Lavt alt.:	0,08 %	1870
	Høyt alt.:	0,10 %	2400
Jernbane - LOKALTOG			
52 400 000	Ledsagerreiser per år		
	Lavt alt.:	0,08 %	40 400
	Høyt alt.:	0,10 %	52 000

5.2.4 Konsekvenser av å innføre 100 pst rabatt for ledsager

Siden en ikke vet så mye om omfang og kostnader når det gjelder dagens ordning, er det også vanskelig å si noe om eventuelle konsekvenser av å innføre 100 prosent rabatt, dvs. gratis reise for ledsager. Her vil ifølge informantene flere ting spille inn, bl.a. usikkerhet knyttet til i hvilken grad det blir mer attraktivt for de funksjonshemmede å bruke tog hvis ledsager kan reise gratis.

NSB Gjøvikbanen gir uttrykk for at de forventer en økt bruk dersom ledsager reiser gratis. I forlengelsen av dette, mener både NSB og Gjøvikbanen at kombinasjonen forbedret ordning og mer aktiv markedsføring mot denne kundegruppen sannsynligvis vil gi flere reisende.

5.2.5 Beregning av mulige kostnader

Det har ikke vært mulig å få tak presise tall verken på omfang (målt som antall ledsagerreiser) eller kostnader, eventuelt inntekter, som følger av dagens praktisering av ordningen med ledsagerbevis i henholdsvis NSB og NSB Gjøvikbanen. Vi har derfor valgt å lage en form for "hvis - så" -analyse. Basert på opplysninger fra NSB v/Plan/Analyse, beregner vi mulige konsekvenser for alternative anslag på omfang og ulike estimater for etterspørselsvirkningen av gratis reise.

Fra NSB har vi fått følgende data/estimerer:

Tabell 16: Antall reiser og inntekt for honnørreiser i forhold til totalt antall reiser med lange regiontog

Type reiser	Januar – mai 2008		Estimat, hele 2008	
	Antall	Inntekt	Antall	Inntekt
Reiser med lange regiontog	1 008 640	284 mkr	2 420 736	681 mkr
Honnørreiser med lange regiontog	93 745	23,5 mkr	224 988	56 mkr
Totalt antall reiser med tog			55 000 000	1051 mkr
Totalt antall honnørreiser			5 156 000	86 mkr ⁶

NSBs beregninger indikerer at honnørreiser utgjør om lag 9 prosent av alle reiser i Norge. Dette stemmer godt overens med beregningene i en rapport ECON Analyse laget for NSB i 1997, "Prisfølsomhet på togreiser".

NSB opplyser videre at i denne rapporten kom det fram at til tross for til dels store variasjoner, var prisfølsomheten gjennomgående lavere jo kortere togreisen var. Man fant også at flyprisene påvirket etterspørselen etter lange togreiser som for eksempel Oslo-Bergen/Trondheim mens bilen var den viktigste konkurrenten på kortere strekninger som for eksempel Oslo-Drammen. I 1997 varierte beregnede etterspørselsetelastisiteten (prosentvis endring i etterspørsel ved én prosents økning i prisen) fra -0,3 (Oslo-Drammen) til -1,7 (Oslo-Bergen).

Vi har tatt samme utgangspunkt som beregningene for Hurtigruten og ser trafikk tallene i forhold til total reisevirksomhet i samfunnet.

Trafikken med regiontogene utgjør 2,42 mill passasjer på årsbasis i 2008, dvs. 0,53 % av samlet reiseaktivitet i henhold til SSB⁴. Funksjonshemmedes ledsagerreiser antas å utgjøre mellom 0,08 og 0,1 prosent av dette. Antallet reiser kan da beregnes til mellom 1 870 og 2 400 reiser per år, i snitt estimert til 2 135 reiser per år.

Gjennomsnittlig billettinntekt utgjør 117 kroner per reise. Det er da tatt hensyn til rabattordninger. Hvis vi antar at rabattordningene reduserer totalinntekten med 40 prosent, er prisen på normalprisbilletten for gjennomsnittsreisen ca kr. 200,-. Vi får da følgende beregningstablå:

⁶ Bygger på en forutsetning om at forholdet mellom samlede inntekter fra alle reiser og inntekter fra alle honnørreiser er det samme som for reiser med lange regiontog

Tabell 17: Estimering av mulig inntektsvirkning ved innføring av ledsagerrabatter i jernbanens regiontog

Jernbane - REGIONTOG				
	Elastisitet	Ingen ledsagerrabatt	50 % ledsagerrabatt	100 % ledsagerrabatt
Samlet billettpris for funksjonshemmet og ledsager		300	200	100
Samlet rabatt for funksjonshemmet og ledsager		0 %	33,3 %	66,7 %
Antall ledsagerreiser	-0,1	2 028	2 135	2 242
	-0,25	1 868	2 135	2 402
	-0,5	1 601	2 135	2 669
	-1,0	1 068	2 135	3 203
Billettinntekter fra funksjonshemmet og ledsager	-0,1	608 000	427 000	224 000
	-0,25	560 000	427 000	240 000
	-0,5	480 000	427 000	267 000
	-1,0	320 000	427 000	320 000
Inntektsendring i forhold til dagens situasjon ca. kr.	-0,1	181 000	0	-203 000
	-0,25	133 000	0	-187 000
	-0,5	53 000	0	-160 000
	-1,0	-107 000	0	-107 000

Heller ikke for jernbanens regiontog finner vi at det er et større tapspotensial knyttet til å innføre 100 prosent rabatt for ledsagere. Bare hvis elastisiteten er svært lav – -0,1 – ser det ut til at tapet kan komme opp i mer enn 200 000 kroner. Der hvor elastisiteten er høy, vil netto innteksreduksjon, gitt våre forutsetninger, utgjøre litt over 100 000 kroner.

Fordelingen av tapet mellom NSB Gjøvikbanen og øvrige deler av NSBs regiontrafikk kan beregnes pro rata i forhold til antall reisende på de to aktørenes tog. En vesentlig del av Gjøvikbanens trafikk er imidlertid lokaltog, og deler av dette igjen er integrert i RUTERs billett-system. Ytterligere finregning på effekten av dette antas ikke nødvendig da beløpene er små og de to aktørene har samme eier.

Samlet passasjertrafikk i NSB ventes å utgjøre 55 mill passasjerer i 2008. Det betyr at 52,6 mill reiser utføres i lokaltogene, med vesentlig kortere reiser og lavere billettpriser enn i regiontogene. Estimert antall reiser er mellom 40 400 og 52 000, i snitt 46 200 (se Tabell 15). Vi legger til grunn en gjennomsnittlig, nominell billettinntekt (normalpris) på 50 kroner per reise (tilsvarer en reise på noe over 20 km i Ruters trafikkområde) og får følgende beregningstablå:

Tabell 18: Estimering av mulig inntektsvirkning ved innføring av ledsagerrabatter i jernbanens lokaltog

Jernbane - LOKALTOG				
	Elastisitet	Ledsagerrabatt 0 %	Ledsagerrabatt 50 %	Ledsagerrabatt 100 %
Samlet billettpris for funksjonshemmet og ledsager		75	50	25
Samlet rabatt for funksjonshemmet og ledsager		0,0 %	33,3 %	66,7 %
Antall ledsagerreiser	-0,1	43 890	46 200	48 510
	-0,25	40 425	46 200	51 975
	-0,5	34 650	46 200	57 750
	-1,0	23 100	46 200	69 300
Billettinntekter fra funksjonshemmet og ledsager	-0,1	3 292 000	2 310 000	1 213 000
	-0,25	3 032 000	2 310 000	1 299 000
	-0,5	2 599 000	2 310 000	1 444 000
	-1,0	1 733 000	2 310 000	1 733 000
Inntektsendring i forh. til dagens situasjon ca. kr.	-0,1	982 000	0	-1 097 000
	-0,25	722 000	0	-1 011 000
	-0,5	289 000	0	-866 000
	-1,0	-577 000	0	-577 000

En vesentlig del av disse reisene utføres under Ruter AS' billettsystem og en eventuell tilleggskompensasjon skal ikke kompenseres NSB direkte. Ifølge PROSAM's tellinger ble det i 2006 utført ca 25 mill. reiser over bygrensen, dvs. ca. halvparten av alle lokaltogreisene. NSBs kompensasjon vil i så fall utgjøre en andel av beregnet inntektsendring (noe under halvparten som følge av ulik, gjennomsnittlig reiseavstand i og utenom Ruters trafikkområde). Resterende beløp skal i så fall kompenseres Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

5.3 Lokal og regional kollektivtrafikk

5.3.1 Fylkeskommunene utenom Oslo/Akershus

Fylkeskommunene er løyvemyndighet og tilskuddsmyndighet for kollektivtrafikk med buss og båt innenfor det enkelte fylke. Fylkeskommunen er videre delegert ansvaret for å fastsette hva det skal koste den enkelte å bruke de kollektive transportmidlene de har ansvaret for. Dette innebærer at det normalt gjelder helt like takstbestemmelser for hele fylker.

Vi sendte likelydende spørreskjema til 17 av de 19 fylkeskommunene. Fordi kollektivtrafikken i Oslo og Akershus fylker i dag administreres av Ruter AS, sendte vi en særskilt henvendelse til dette selskapet. 13 av 17 fylkeskommuner besvarte vårt spørreskjema. De resterende har besvart per telefon.

Vi stilte følgende spørsmål:

1. Hva slags, eller hvor stor rabatt på ordinær billettpris får ledsagerne til de funksjonshemmede som har ledsagerbevis i fylket?

To fylkeskommuner rapporterte at de ikke gir rabatt til ledsagere (Hordaland og Finnmark). 5 fylker opplyste at transportselskapene gir 50 % rabatt (honnørrabatt) mens 10 fylker gir ledsagere gratis reiser på transport med fylkeskommunal støtte. Sistnevnte var Hedmark, Oppland, Vest-Agder, Rogaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør- og Nord-Trøndelag, Nordland og Troms.

Svarene fordeler seg som vist i Tabell 19, som også omfatter Oslo og Akershus fylker:

Tabell 19: Ordningen i fylkene.

Svar	Ikke ledsagerrabatt	50 % rabatt	100 % rabatt
Antall fylker	2	7	10
Prosent	11 %	37 %	53 %
Vektet fordeling etter folketall	11 %	44 %	45 %

Fordelt etter innbyggertall i de fylkene som har de ulike ordningene, bor 45 prosent av innbyggerne i fylker med 100 prosentrabattordning, 44 prosent i 50 prosentrabattordning og 11 prosent i fylker hvor det ikke gis slik rabatt.

2. Gjelder dette hele fylket?

15 fylker har svart på dette. 14 av disse svarte ja. I Troms gjelder rabatten på fylkeskommunale ruter, men respondenten tok forbehold med hensyn til hvordan dette forholdt seg på riksveifergene.

3. Er det utført beregninger for å anslå hvor mange reiser funksjonshemmede med ledsagerbevis foretar med ledsager med rabatt på de buss- og båtutene som fylkeskommunen gir tilskudd til?

Samtlige fylkeskommuner har svart nei på dette spørsmålet.

4. Er det utført beregninger for å anslå de økonomiske virkningene ledsagerordningen har for rutetransporten i fylket i form av merinntekter, mindreinntekter, eller merkostnader?

5. Hva er omtrentlig nettovirkning i kroner av ledsagerordningen for rutedriften i fylket?

16 av 17 fylker – unntaket var Sogn og Fjordane – svarte nei på dette spørsmålet. I Sogn og Fjordane fikk selskapene tilleggsgodtgjørelser med kr. 110 000 for å akseptere økning av rabatten fra 50 til 100 prosent. Godtgjørelsen ble regnet ut fra 1 øre per vognkm. Den økte godtgjørelsen var knyttet til inntektsbortfallet ved at ledsagerne skulle få reise gratis.

I Østfold er det også gitt en slik kompensasjon på 50 000 kroner, knyttet til innføring av 50 prosent rabatt.

5. Vennligst oppgi omtrentlig beløp for eventuell økt trafikkinntekt som følge av at flere funksjonshemmede reiser kollektivt hvis ledsager reiser gratis:

Spørsmålet ble ikke besvart med konkrete beløp av noen av fylkeskommunene.

6. Vennligst oppgi omtrentlig inntektsbortfall fra ledsagere som i dag betaler for reisen;

De to fylkeskommunene som svarte på spørsmålet om kompensasjon for rabatten, henfører merutgiften til inntektsbortfallet fra de ledsagerne som tidligere betalte for seg. Til sammen 160 000 kroner i to fylker med til sammen 371 000 innbyggere, gir kr. 0,43 per innbygger. Dersom dette tallet er representativt for hele landet, blir en ev. kompensasjon beregnet på samme måte til sammen **1,8 mill.kr.**

7. Vennligst oppgi eventuelle merkostnader som følge av at flere funksjonshemmede reiser kollektivt hvis ledsager reiser gratis

Her har Troms svart kr. 500 000,-. Troms har i dette tallet imidlertid regnet med kostnader til tilpasninger av bussmateriellet til funksjonshemmede i sin alminnelighet. Dette vil gjelde et betydelig større antall trafikanter enn funksjonshemmede som trenger ledsagere. Vi har derfor sett bort fra denne beregningen.

Vi stilte også følgende spørsmål:

8. Vennligst oppgi hvordan disse beregningene er utført

- og fikk følgende svar:

Buskerud

Det er aldri gjort økonomiske beregninger knyttet til ledsagerordning på kollektivtrafikken i Buskerud. Men det er likevel innført for mange år siden.

Oppland

Er ikke utført noen beregninger

Rogaland

Vi har ikke oversikt over hvor mange som reiser gratis som ledsager - men anslår at det er et meget beskjedent antall. Har ikke egen telleknapp i billetteringssystemet og ønsker ikke å introdusere det, da det trolig kompliserer mer enn fordelene det gir for statistikken.

Sør-Trøndelag

Har dessverre ikke gjort noen beregninger på dette. Retningslinjer for TT-ordningen berører bare de som overhodet ikke kan ta kollektive transportmidler.

Troms

Det er et omtrentlig anslag, men det er vanskelig å spå effekten. Vi har tatt utgangspunkt i at det i seg selv ikke vil medføre større endringer for oss, dvs. relativt få nye reisende. Merkostnaden vil gå på tilrettelegging av transportmateriell. Dersom dette får en større effekt enn beregnet, vil selvsagt kostnaden øke. Dersom man kan gjøre installasjoner i materiell i forbindelse med anbudsrunder, vil trolig kostnaden bli noe mindre enn ellers.

Østfold

Skjønnsmessige vurderinger (vi har ingen god oversikt over omfanget av ledsagerordningen). Vi har ingen grunnlag for å tro at en slik endring vil medføre andre konsekvenser enn at vi taper noen inntekter fra ledsagere som i dag betaler honnørbillett. Forøvrig innfører vi et eget honnørkort fra 1. september som vil redusere prisen også for ledsagere som reiser ofte med buss.

5.3.2 Oslo/Akershus

I Oslo praktiseres det siden 1.1.2003 50 prosent rabatt for ledsagere til funksjonshemmede med ledsagerbevis. I kommunene i Akershus har ordningen vært gjeldende noe lengre, ulikt for den enkelte kommune. Først ute var Eidsvoll (1994), Gjerdrum sist (2002). De store kommunene Bærum, Asker og Skedsmo etablerte ordningen i perioden 1997-1999.

I et særskilt brev til Ruter AS stilte vi de samme spørsmålene som resten av fylkeskommunene fikk.

Av besvarelsen går det frem at:

2. Ruter AS har ikke kjennskap til hvor mange reiser som utføres av ledsagere til funksjonshemmede med ledsagerbevis.
3. Det er ikke foretatt beregninger som viser hvilke økonomiske virkninger ordningen har.
4. Ruter mottar ikke spesifisert kompensasjon fra noe hold for å opprettholde den rabattordningen de har i dag.
5. Informasjon til trafikkseksjonene som Ruter AS har kontrakt med gis gjennom taksthåndbok og takstinstrukser til alt trafikkpersonale.
6. Ruter har ikke kjennskap til hvilken effekt det ville ha på antall reiser funksjonshemmedes ledsagere utfører dersom rabatten for ledsagerne ble økt fra 50 prosent til 100 prosent.
7. De økonomiske effektene for Ruter AS av å innføre 100 prosent rabatt (gratis reise) for funksjonshemmedes ledsager ville bli ubetydelige.
8. Ruter AS mener også at det ikke ville bli innsparinger i kostnadene for TT-transport av å innføre 100 prosent rabatt for ledsagerne.

Ruter AS skriver følgende i en e-post som fulgte med vårt spørreskjema i utfylt stand:

"... Vi har ikke noen som helst statistikk over funksjonshemmedes reiser på vanlige transportmidler. Det eneste vi vet er at volumet er ubetydelig på de fleste linjer.

Jeg vil nevne at ledsagerbeviset fikk en dårlig start i kollektivtrafikken. Det skyldtes at det ble tatt i bruk av bydeler og kommuner uten noen avtale eller forhåndskontakt med Sporveien eller SL. Vi merket bare at det en gang i mellom dukket opp personer med et kort hvor det sto at de fikk reise gratis, uten at vi eller vårt personale hadde sett kortet før. Derfor avviste vi slike kort i starten.

Vi har faktisk fortsatt ikke fått en eneste henvendelse fra Oslo kommune eller Akershus fylke om realiteten i denne saken. Vi vet ingen ting om kriteriene for tildeling av ledsagerbevis.

Når det gjelder spørsmålet om gratis reise for små grupper, er det naturlig å legge rimelighetsbetraktninger mer enn økonomiske betraktninger til grunn. Vårt utgangspunkt er at alle skal betale for seg, også små grupper som ikke har økonomisk betydning for oss. Vi mener honnørrabatt til denne gruppen (ledsagere) er et godt tilbud.

Samferdselsdepartementet kom i sin tid med et pålegg om gratis reise for døvblindes ledsagere, som vi selvfølgelig har fulgt. Problemet med denne gruppen er at den er så liten at mange av trafikkpersonalet aldri får oppleve et slikt tilfelle, og at kunnskapen om ordningen derfor kan være mangelfull.

Hvis vi var blitt tatt med på råd i forbindelse med dagens spørsmål om fri reise for ledsagere generelt, ville vi nok hevdet at honnørrabatt bør være et tilstrekkelig godt tilbud for denne gruppen. Subsidiært at det må presiseres mye tydeligere at ordningen bare skal gjelde funksjonshemmede som ikke er i stand til å reise på egen hånd. ("Trenger ledsager" er et for svakt og generelt uttrykk.) Alle som gjerne vil reise sammen med noen, bør ikke kunne forvente å få med en reisekamerat gratis. Vi har heller ingen bedømmning av hva slags funksjonshemming den reisende har.

Vi i Ruter mener ikke det er riktig å innføre en generell gratis ordning for ledsagere, men hvis det kommer en instruks fra departementet eller våre eiere vil vi selvfølgelig rette oss etter det.

Vi vil da – på den annen side – nevne at mange gamle som har fått behov for ledsager, får hjelp av sin ektefelle/partner som i dag får honnørrabatt som dem selv. Dersom en gratisordning skulle bli innført, bør vel disse også likestilles eller gis mulighet til å søke slikt ledsagerbevis. Det vil uansett være utstedende myndighet, og ikke Ruter, som har oversikt over hvor mange som nyter godt av en slik ordning.

5.3.3 Konsekvensvurdering - lokale reiser

"Øvrige transportoppgaver" utgjøres av lokale reiser med buss, båt, T-bane og trikk. Disse utgjør i underkant av 400 mill. reiser totalt i samfunnet. Stipulert antall ledsagerreiser utgjør mellom 307 000 og 395 000 av totalt 350 - 450 000 reiser.

For reiser i Oslo har Ruter en enhetspris på kr. 34 (24 for forhåndskjøpte billetter). Ruters takstregulativ for Akershus fylke har følgende sonetakster:

Antall soner	Pris kr., voksne
1	30
2	38
3	46
4	54
5	62
6	70
7	78
8	86
9	94
10	102

Hver sone representerer ca 6 km. Gjennomsnittstreisen i Akershus ligger mellom sone 3 og 4, tilsvarende en voksenbillettpris på ca kr. 50,- per reise. De fleste fylkeskommuner og administrasjonsselskaper har takstregulativer med lignende struktur og takstnivå. Ut over landet brukes bussreiser ofte over lengre strekninger. Lokale båtruter betjener også ofte reiser over vesentlig lengre distanser enn rutene i Oslo og Akershus og til høyere priser.

Vi antar videre at de færreste funksjonshemmede som trenger ledsager, reiser så ofte at det er lønnsomt med månedskort eller andre billettformer med større rabatter. Vi har derfor valgt en gjennomsnittlig basispris for voksne på kr. 50,- som basis for beregningene. 50 % rabatt på normalprisbilletten for den funksjonshemmede selv er innarbeidet i alle beregningene. Dette innebærer at den gjennomsnittlige funksjonshemmede med ledsager samlet betaler kr. 75,- hvis ledsageren ikke får rabatt, kr. 50,- hvis ledsageren for 50 % rabatt og kr. 25,- dersom ledsageren reiser gratis.

Vi får følgende beregningstablå:

Tabell 20: Mulig inntektsvirkning ved innføring av ledsagerrabatt lokale reiser med buss, båt og bane

LOKALE REISER MED BUSS, BÅT OG BANE				
Antall ledsagerreiser	Elastisitet	Ledsagerrabatt 0 %	Ledsagerrabatt 50 %	Ledsagerrabatt 100 %
Samlet billettpris for funksjonshemmet og ledsager		75	50	25
Samlet rabatt for funksjonshemmet og ledsager		0,0 %	33,3 %	66,7 %
Antall ledsagerreiser	-0,1	333 450	351 000	368 550
	-0,25	307 125	351 000	394 875
	-0,5	263 250	351 000	438 750
	-1,0	175 500	351 000	526 500
Billettinntekter fra funksjonshemmet og ledsager	-0,1	25 009 000	17 550 000	9 214 000
	-0,25	23 034 000	17 550 000	9 872 000
	-0,5	19 744 000	17 550 000	10 969 000
	-1,0	13 163 000	17 550 000	13 163 000
Inntektstap i forhold til dagens situasjon ca. kr.	-0,1	7 459 000	0	-8 336 000
	-0,25	5 484 000	0	-7 678 000
	-0,5	2 194 000	0	-6 581 000
	-1,0	-4 387 000	0	-4 387 000

Beregningene i Tabell 20 forutsetter i utgangspunktet at ledsagere får 50 % rabatt. Dette er ikke tilfelle. Fylker som representerer 45 prosent av befolkningen har allerede innført 100 prosent rabatt. To fylker, som representerer 11 prosent av befolkningen, har ikke innført noen rabatt. De som har 50 % rabatt, representerer 44 prosent av folketallet.

Inntektsdifferansene i ovenstående tabell må derfor fordeles på

- a) inntektsvirkning ved å innføre 50 % rabatt der det ikke gis noen rabatt i dag, og
- b) inntektsvirkning ved å innføre 100 % rabatt i de kommunene som har 50 % rabatt fra før.

Summen av a) og b) utgjør samlet inntektsvirkning ved å innføre 100 % ledsagermoderasjon.

Denne fordelingen er gjennomført i Tabell 21 og gir følgende resultat:

Tabell 21: Estimering av mulig økt inntektstap ved å innføre ledsagerrabatt på 50 % i to fylker som ikke har det fra før, og for å innføre 100 prosent (gratis reise) i lokale ruter med buss, båt og bane i de 9 fylkene som ikke har dette i dag.

LOKALE REISER MED BUSS, BÅT OG BANE Økt inntektsbortfall (ca kr)		
Elastisitet	Ledsagerrabatt 0 - 50 % i to fylker (11 % av folketallet)	Ledsagerrabatt 100 % i 9 fylker (55 % av folketallet)
-0,1	820 000	4 585 000
-0,25	603 000	4 223 000
-0,5	241 000	3 620 000
-1,00	-483 000	2 413 000

5.3.4 Følsomhetsanalyse - lokale reiser

Beregningen er noe følsom for basisprisen for en normalreise i lokale ruter, her satt til 50 kr. Dersom denne settes til 40 kr., endres samlet inntektsbortfall ved å gjennomføre 50 % ledsagermoderasjon overalt i størrelsesordenen mellom 50 000 kroner (elastisitet = -0,5) og 120 000 kroner (elastisitet = -0,25). inntektsbortfallet ved å sette rabatten til 100 prosent reduseres med henholdsvis 772 000 og 965 000 kroner under tilsvarende elastisitetsforutsetninger.

6. OPPSUMMERING

Den samlede økonomiske effekten av ledsagerordningen kan beregnes slik:

Det skilles mellom

- hva ordningen sannsynligvis koster trafikkselskapene og oppdragsgiverne i dag,
- hva det vil koste i tillegg å innføre 50 % ledsagermoderasjon der dette ikke finnes i dag, og
- innføring av 100 prosent moderasjon

I Tabell 22 benyttes to alternative elastisitetsverdier, -0,25 og -0,5:

Tabell 22: Sammenfatning av økonomisk virkning av ledsagermoderasjonene

<i>Forutsetning: Elastisitet = - 0,25</i>		Ledsagerordningen koster i dag (inntekts- tap ift. ingen rabatt)	Innføring av 50 % alle steder ville gi inntektstap på kr	Innføring av 100 % overalt gir et samlet inntektstap på kr.
Hurtigruten	jf. tabell 14	0	80 000	176 000
Jernbanens regiontog	jf. tabell 17	133 000	0	187 000
Jernbanens lokaltog i og utenfor Ruter	jf. tabell 18	722 000	0	1 011 000
Lokale ruter med buss, båt og bane	jf. tabell 20	5 484 000	603 000	4 826 000
Totalt		6 339 000	683 000	6 200 000

<i>Forutsetning: Elastisitet = -0,5</i>		Ledsagerordningen koster i dag (inntekts- tap ift. ingen rabatt)	Innføring av 50 % alle steder ville gi inntektstap på kr	Innføring av 100 % overalt gir et samlet inntektstap på kr.
Hurtigruten	jf. tabell 14	0	64 000	160 000
Jernbanens regiontog	jf. tabell 17	53 000	0	160 000
Jernbanens lokaltog i og utenfor Ruter	jf. tabell 18	289 000	0	866 000
Lokale ruter med buss, båt og bane	jf. tabell 20	2 194 000	241 000	3 861 000
Totalt		2 536 000	305 000	5 047 000

Første tallkolonne viser hva dagens ledsagerordning koster transportselskapene og fylkeskommunene i form av tapte inntekter i forhold til en situasjon uten ledsagermoderasjon, med alternative elastisitetsnivåer. Andre kolonne viser det økte inntektstapet dersom 50 prosent rabatt innføres som obligatorisk ordning (der de som har 100 prosent i dag beholder dette), og tredje kolonne viser samlet inntektstap ved å øke rabatten til 100 prosent der den ikke er det i dag.

Dersom elastisiteten har større tallverdi enn angitt, blir inntektstapet lavere fordi det med økende rabatt kommer flere reisende inn i systemet. Dersom elastisitetens tallverdi er mindre, blir inntektstapet større.

Mellom elastisitetalternativene -0,25 og -0,5 skiller det ca 1,15 mill.kr. fra et inntektstap på 5,05 mill.kr. ved -0,5 til 6,20 mill.kr. ved elastisitet på -0,25 ved innføring av 100 prosent ledsagerrabatt.

Vi har sett bort fra kostnadmessige virkninger av økt trafikk med flere ledsagere fordi trafikkøkningen på et hvert rabattnivå vil være marginal.

Som tidligere nevnt, er det ikke gjennomført undersøkelser som kan gi veiledning for hvilken priselastisitet som vil være representativ for gruppen 'funksjonshemmede med ledsager'. Det er gjennomført mange undersøkelser for andre typer trafikk. I TØI-rapport 505/2001 er det gjort en systematisering av undersøkelser av hvordan takstene påvirker etterspørselen etter lokal kollektivtransport generelt. Denne undersøkelsen gir resultater som spenner fra -0,5 til -0,2. Gjennomsnittet av alle studiene var -0,38.

Det kan være argumenter både for å sette elastisiteten høyere og lavere enn dette. I mangel av entydig materiale som kan

underbygge den ene eller andre tendensen, vil vi anbefale at det gjennomsnitt som er beregnet i TØI-rapporten benyttes, og ta hensyn til den usikkerhet som ligger i materialet, og som her materialiseres i et standardavvik på 0,10. Dette innebærer at faktisk elastisitet med stor sannsynlighet ligger mellom -0,28 og -0,48, noe som ligger svært nær våre forhåndsvalgte alternativer på -0,25 og -0,50.

En elastisitet på -0,38 gir følgende beregningsresultat for de ulike transportmidlene og totalt:

Tabell 23: Inntektstap ved elastisitet = -0,38

Forutsetning: Elastisitet = - 0,38		Ledsagerordningen koster i dag (inntektstap ift. ingen rabatt)	Innføring av 50 % alle steder ville gi inntektstap på kr	Innføring av 100 % overalt gir et samlet inntektstap på kr.
Hurtigruten	jf. tabell 14	0	72 000	168 000
Jernbanens regiontog	jf. tabell 17	90 000	0	173 000
Jernbanens lokaltog i og utenfor Ruter	jf. tabell 18	500 000	0	936 000
Lokale ruter med buss, båt og bane	jf. tabell 20	3 770 000	415 000	4 324 000
Totalt		4 360 000	487 000	5 601 000

Samlet inntektstap ved å innføre 100 % ledsagerrabatt ut fra denne forutsetningen blir **5,6 mill.kr.** med 5,1 mill.kr. som nedre og 6,0 mill.kr. som sannsynlige, øvre og nedre nivåer.

ooo000ooo

"Er informasjonen om ledsagerordningen i kollektivtrafikken tilstrekkelig og tilfredsstillende?"

Østfold

Svar

Det er ulike svar, ordninger fra sjåførene.. dvs. at ledsager reiser for halv pris og noen ganger gratis..(er tilbakemeldingene jeg har fått)

Det kommer ingen informasjon automatisk, man må lete seg frem på egen hånd for å finne ut hva ordningen innebærer. Burde vært sendt automatisk til de i kommunene som forvalter ordningen med ledsagerbevis, også oppdateringer ved endringer i ordningen.

Det virker som om at informasjonen vedrørende denne ordningen kommer i kommunal regi.

Kjenner ikke til at ledsager får rabatt på kollektivtransport selv med ledsagerbevis.

Kollektivtransporten bør ha skilt som sier at de godtar ordningen. Noen er litt lei av å spørre. Enkel info brosjyre til de som har ledsager hadde også vært en fordel. Dette finnes kanskje uten at jeg er obs på det.

Skulle vært satt opp informasjon, i form av plakater i alle offentlige transportmidler, hvor ordningne gjelder.

Vi får ofte tilbakemeldinger fra brukerne om at de som jobber i næringen ikke er kjent med ledsagerordningen, og derfor ikke gir ledsagerne den rabatten som skal gis. Det er aldri/sjelden oppslag om at ledsagerordningen aksepteres.

Akershus

Svar

Brukerne vi snakker med blir avvist når de reiser kollektivt

Det er for lite informasjon og den er ikke så tilgjengelig. Det er stadig henvendelse fra mennesker som ikke vet om ordningen eller hva den dekker. Våren 2008 hadde vi informasjonsmøte i funksjonshemmedes lag i Eidsvoll om ledsagerbevisordningen. Der ble kollektivtransporten et viktig tema. Spørsmålet dreide seg om ledsageren skulle få gratisbillett. Etter henvendelse til NSB har vi fått opplyst at både den funksjonshemmede og ledsagere får honnørbillett.

Dårlig med merking

Eller tja.....Spørs fra hvilket hold man ser det.....Fra oss er den tilstrekkelig - men savner at ruteselskapene SELV reklamerer for dette. Den funksjonshemmede må i altfor stor grad hevde sin rett....

Har aldri fått noen informasjon om dette.

I vår kommune finnes det ikke en ordning med det lokale busselskapet som gir reduksjon i pris pga ledsagerbevis. Vi har heller ikke informasjon om hvor/hvilke selskap som aksepterer ordningen i andre kommuner.

Lite informasjon om hvor beviset kan benyttes

Manglende info til både innehavere av ledsagerbevis, og til ansatte i kollektivselskaper. Innehavere av ledsagerbevis forteller om situasjoner hvor ledsagerbevis ikke aksepteres på buss/tog, selv om ordningen er innført i Oslo/Akershus. Kommunene er for øvrig ikke rett adressat for spørsmålene vedr. ledsagerbevis i kollektivtransport.

Opplever at sjåfører hos SL ikke kjenner til ordningen.

Usikker på dette, men har inntrykk av at brukerne noen ganger må diskutere seg fram til ordningen på bl.a. NSB. Så det er nok litt lite informasjon innad i bedriften til de ansatte om ordningen.

Hedmark**Svar**

burde vært en liste over de som aksepterer beviset

Det informeres om muligheten til den som søker, men det mangler info oppslag på buss/tog

For liten tid til god nok informasjon.

Har ikke hørt at våre busselskaper i regionen har noen form for reduksjon eller gratis for ledsager. I så fall er det ikke godt nok informert.

Informasjonene på NSB tog /kjøp av bill er ikke alltid like klar. På nettbuss og andre buss selskaper innen fylket er det stort sett gratis for ledsagere. Oppfordrer innehavere om bevis til å spørre fra gang til gang, ved kryssing av fylkesgrenser.

Jeg har ikke registrert før nå at Hedmark Trafikk lar ledsagere kjøre gratis. Så det kan umulig være godt nok opplyst.

Jeg kjenner ikke til hvordan ordningen er for offentlig transport og de jeg har snakket med sier at det virker noe tilfeldig, avhengig av konduktør eller sjåfør

ledsager bevis blir brukt til arrangementer lokal og i regionen

Lite informasjon om dette både fra det offentlige og transportselskapene selv.

Mange som ikke vet hvilke rettigheter de har.

Noen i kommunen burde fått frigjort-/pålagt mere tid til informasjon. Samtidig som tjenesteapparatet har god oversikt over brukere i et lite lokalsamfunn. De fleste med støttekontaktordning har ledsagerbevis

Undertegnede har ikke registrert noen spesiell informasjon om dette.

Vet rett og slett ikke, ved søknad er det mest spørsmål ang bruk innen kultur

Oppland**Svar**

Brukere/pårørende har mange spørsmål og vi som saksbehandlere er usikre også.

Burde være mer informasjon på alle steder der kollektivtransporten finnes.

Den er kanskje tilstrekkelig skrevet, men lite tilfredsstillende markedsført. Tror på generelt grunnlag at ordningen må lovfestes for å nå ordentlig ut.

Det kan godt hende informasjonen finnes, men det spørs om den treffer målgruppen.

Det kunne gjerne vært sendt ut et skriv til kommunene om hvordan dette fungerer, noen retningslinjer. Hva og hvor mye som dekkes. Nå er det opp til den enkelte når billett kjøpes å forhøre seg om ledsagerbevis gjelder. Det kunne vært greit for den som utsteder ledsagerbevis å videreformidle informasjon om kollektivtransport.

I Oppland fylke gjelder ledsagerbevis med 100 % rabatt på offentlig transport, hvor fylkeskommunen har et overordnet ansvar. Det skal ligge permer bussene som sier noe om ordningen med ledsagerbevis, men jeg får tilbakemeldinger om at sjåførene ikke vet noe om denne ordningen. Det må være busselskapenes ansvar å informere om det. Vi har et skriv hvor retningslinjer og hvor bevisene gjelder. Dette skrivet leveres ut til nye brukere av ledsagerordningen, der opplysninger om offentlig transport står. Vi opplyser også muntlig om dette, men en får aldri innformert nok. På tog er det halv pris for ledsager, men også her er det dårlig informerte konduktører som ikke har hørt om ordningen. Jeg anbefaler alle som skal ut å reise og ta med seg arket der retningslinjene står for sikkerhets skyld. Dette burde ikke være nødvendig, så en ordentlig informasjonsrunde hadde vært ønskelig.

Innehavere av ledsagerbevis opplever at bussjåfører ikke kjenner til ordningen da beviset fremvises. Dette er selvsagt frustrerende for kortholder.

Vet ikke. Har utstedt ledsagerbevis i ca 1/2 år i et vikariat.

Vi har et dokument fra NHF (1999) hvor det står at off. transport drevet av oppland fylkeskommune skal være

gratis. Videre står dette også i kommunens interne retningslinjer. Men det er ikke laget noe blest om denne informasjonen så vidt jeg vet

Vi har ikke noen oversikt over hvilke busselskap som gir rabatter.

Ønsker nyhetsbrev med informasjon.

Buskerud

Svar

Det burde kanskje markedsføres mer..

Det er stadig spørsmål om hvilke tog, busser og ferger som godtar ledsagerbevis.

Generelt en lite kjent ordning. Kollektivtransporten har hatt rabatter uten at man konkret vet hvor mye det vil utgjøre i forkant. Jeg tror det har ført til at man ikke har valgt å bruke kollektiv i noen sammenhenger.

Kollektivtransporttilbudet er svært begrenset i kommunen

Ser ikke at informasjon er lagt ut i transportmidler. Ingen informasjon blir sendt oss som administrerer utstedelse av kort o.l. og som skal informere søkere om ordningen.

Togpersonale/bussjåfører er dessverre ikke oppdatert på ordningen, det hersker en del uvitenhet, da det ikke blir nødvendig oppdatering når nytt personale ansettes.

Vanskelig å finne ut hvem som godtar ordningen og hvor mye rabatt

Vestfold

Svar

Det er ikke alltid at de som selger billetter eller konduktører osv. vet om ordningen, hva den innebærer/skal fungere. Dette skaper store problemer for brukeren.

Vet ikke stort om det

Telemark

Svar

Dei fleste av brukarane våre har funksjonshemming som gjer at dei bur i kollektiv, der har dei sin eigen buss som blir brukt.

Det kan nok reklameres mer for ledsagerbevisordningen med å sette opp plakater overalt

Dårlig med skilting

Er usikker på dette spørsmålet, men vil tro at det kan gjøres bedre. Dette på grunnlag av samtaler med søkerne

Ikke nok info til oss i kommunen, men vi har heller ikke vært flinke til å undersøke selv. Derfor heller ikke god informasjon ut til bruker.

Jeg tror ordningen om ledsagerbevis ikke er godt nok kjent generelt. Det har nok også vært fokusert mest på den kulturelle biten fordi den er gratis. Det at ledsager må betale 1/2 pris på transport er nok et minus, selv om jeg er usikker på om mange flere ville benytte seg av ordningen dersom det ble gratis. Folk flest foretrekker å bruke bilen. Blir offentlig transport utbygd og bensinen dyrere vil nok flere bruke ordningen. Tror flere bruker ordningen i byer der busser og tog går oftere enn på landet.

Liten info.

Mener det er mange transportselskaper som f.eks. mangler ledsagerbevismerket.

Som mange andre offentlige ordningar er den ikkje gjort kjent for dei brukargruppene som treng det.

Vest-Agder**Svar**

Jeg kan ikke se å ha mottatt noe informasjon om det utover dette skrevet som dere nå holder på med.

Vi vet ikke hvor ledsageren får gratis tur eller hvor han må betale. Vi vet hvordan det virker internt i kommunen, men ikke når de skal reise ut av kommunen. Internt i kommunen reiser ledsager gratis på buss.

Vår kommune har ikke oversikt over steder som godkjenner ordningen. De som jobber ved stedene tror jeg ikke selv vet om ordningen alltid.

Aust-Agder**Svar**

Det er ikke utstedt noe felles skriv på dette de siste årene.

Eg grip sjansen her. I Aust-Agder gjeld følgjekortet på lokalbussar, men IKKJE på ekspressbussane t/r Oslo. Informasjonen er god, men det er altså dette eine tilbudet som manglar.

Finner ikkje noko informasjon i det heile tatt om ordninga her i kommunen, men så er eg også ny i stillinga.

Mange søkere gir uttrykk for at det er tilfeldig at de fikk høre om ordningen.

Vi har ikke gått ut og reklamert for at ledsagerbevis også gjelder transport. Vi gir disse opplysningene når det ligger en søknad som blir innvilget

Hordaland**Svar**

"Her på landsbygda er det sjelden det blir brukt i forbindelse med kollektivtransport da det er dårlig utbygd kollektivnett. Det virker tilfeldig med informasjonen; sjåførene har ikke kjennskap til ordninga"

Aldri sett/hørt noen info om dette hverken på kollektivtransporten eller i media

Brukere tilbakemelder at det er ulikt fra selskap til selskap hvilken rabatt som gis, og at enkelte selskap/sjåfører ikke kjenner til ordningen. Videre meldes det at enkelte selskap ikke gir annen rabatt enn den rabatten brukeren får gjennom sitt honnørkort.

Delar av kollektivtransporten aksepterar ikkje ordninga. Har fått den meldinga ved tidlegare forespørsel

Det mangler ofte informasjon om ledsagerordningen på kollektive transportmidler

Det råder forvirring om ordninga mellom transportørane. Me veit det vert gjeve rabatt til ledsager utan at transportøren er kjend med at det finnes ei refusjonsordning.

God informasjon, men ikke så tilgjengelig - dei som ikkje leiter etter han, kjem ikkje over han tilfeldig.

Hadde eit eksempel der vedkomande ikkje visste om ordninga.

Har fått tilbakemelding fra personer som har ledsagerbevis at reglene er uklare, de får ulike svar fra de ansatte i transportselskapene, virker som de ikke vet selv hvilke ordninger de har i sitt selskap. Noen ganger går ledsager gratis, og andre ganger må de betale halv pris. Det gjelder både på buss, ferje og hurtigbåten.

Har ingen informasjon

Ofte svak målgruppe, sterkare fokus på informasjon til hjelpeapparat som kjem i kontakt med potensielle brukarar.

Transportørane i Hordaland har ikke innført ordningen ennå.

Vi skriver ut ledsagerbevis, men vi vet ikke noe om hva kortene blir brukt til eller om info. er tilstrekkelig.

Virker som om dette er ein ordning det er lite orientering/kunnskap om.

Sogn og Fjordane**Svar**

Det er mange transportselskap i landet, og nærast uråd å ha oversikt over kva ordningar det enkelte selskap har. Så vidt vi kjenner til blir korta brukte på lange reiser, der selskap som vi ikkje kjenner til ofte er transportør.

Er ikkje kjent med korleis ledsagerordninga fungerer i praksis i kollektivtransporten

Etter tilbakemeldingar frå brukarar verkar det som ikkje alle sjåførar er likt informert. Der fleire ruteselskap trafikkerer på same ruta er det skilnad på bruk av ledsagerordninga, nokre selskap aksepterer ordninga - andre ikkje. Usikkerheit omkring når og kor ordninga kan nyttast og kva kollektivtilbod som har ordninga.

Flere som har fått ledsagerbevis opplyser at de ikke får brukt den på kollektivtransporten. F.esk. bussjåfører som ikke kjenner til ordningene.

Få ein del tilbakemelding om at sjåførane på bussane er uvillege. Dei kjenner ikkje til ordninga.

Kan ikke hente fram at dette er tilgjengelig informasjon når det gjelder buss reiser til eksempel.

Ledsagerordninga er ikkje gjort kjent i kommunen

Mange veit ikkje kva ledsagerkort er. Og korleis dei evt skal brukast

Ta inn informasjon om ledsagerordningen i dei ulike rutehefta.

Truleg lite kjent.

Trur ordninga er lite kjent og at dei som har mest bruk for det kanskje ikkje er klar over ordninga

Veldig dårlig informasjon om hvor ledsagerordningen gjelder.

Vår kommune har ikkje annonsert dette. Har heller ikkje sett det i andre media.

Møre og Romsdal**Svar**

All informasjon kan gjøres bedre og mer tilgjengelig

Burde ha vært symbol, med føringer fra Fylket på hvordan dette skal gjøres.

Dei fleste som får/har følgjekort brukar det på kultur- og fritidstilbod. Mange er nok ikkje klar over at det også kan gjelde transport.

Det er lite og ingen informasjon å finne om dette på offentlege kollektive transportmiddel i vårt distrikt

Eg har m.a. hatt fleire henvendinger, fordi Hurtigbåten frå Bergen/Selje har behandla passasjerer frå eige fylke ulikt i forhold til dei som kjem frå Vanylven kommune i Møre og Romsdal. Dei har hatt store diskusjoner ombord i båten og noen har då fått godteke ledsagerbeviset, mens andre ikkje. Det bør bli opplyst om det er begrensning av reisestrekning.

Eit behov fleire har peika på: Ei informasjonsside lett tilgjengleg for alle om kor ein kan bruke korta, om det er gratis eller rabattert for ledsagar osv. Informasjon om kor ein kan få kort, kven kan få kort m.m.

Fortsatt opplever innehavere av ledsagerbevis at mannskap ombord i busser og ferger ikke kjenner til ordningen/ ikke godtar ledsagerbevis.

Hadde eg ikkje hatt ansvar for å utsteda ledsagerbevis, hadde eg hatt lite kjennskap til at ledsagerbeviset kunne nyttast i kollektivtransporten,

Har inntrykk av at det er tilfeldig om ordningen er kjent av brukeren og at det er brukeren selv som må skaffe seg informasjon.

Kommunane kan sikkert bli flinkare til å ta direkte kontakt med dei som kan trenge ledsagerbeviset. Det må kanskje inn som faste rutinar som td. legar, sosialkontor, helsesøster etc. etc.

Kommunen burde sikkert ha gått ut mer med generell info om ordningen. et synes imidlertid som om grupper som f eks utviklingshemmede er klar over ledsagerordningen. Andre kan kanskje være mer usikre.

Kommunene bør få mer informasjon om ordningen.

Muligens litt lite informasjon fra reiseselskaper om ledsagerordningen gjelder for deres selskap.

Vanskeleg å vite kva som er meint med spørsmålet, men f. eks. informasjon om kva trafikkelskap som aksepterer ledsagerbevis er veldig mangelfull.

Vanskeleg å vite sikkert, men med meir informasjon vil truleg fleire få kjennskap til ordninga. Men som sagt dette er synsing.

Vanskelig å finne tilstrekkeleg/korrekt info frå transportselskapa.

Verken vi som kommune eller transportselskapene har hatt noen fokus på ledsagerbevisene de siste 5 årene. I kommunen skyldes dette mangel på administrative ressurser, hos transportselskapene i fylket er det varierende men bedre siste år da fylket har hatt en del informasjon. Hele ordningen kan bli mer systematisk markesført

Vi har ingen informasjon

Sør-Trøndelag

Svar

Det burde ha vært mer opplyst om ordningen i fra transporttjenestene, slik at brukerne vet hvilken transport som har ordningen.

Det burde vært opplyst mer i media.

Har aldri fått tilbakemelding fra kollektivtransport ang. andre ordninger, som f.eks. halv pris, en reiser gratis ol. Tror også at ordningen er lite kjent blant ansatte i selskapene.

Har ikke blitt informert når nye selskap sier ja til ordningen.

I retningslinjene vi har i våre mapper, nevnes off. transport bare i bisetninger. Ønsker gjerne tilsendt mer info.

Ikke all kollektivtransport godtar ledsagerbevis

Klæbu kommune utsteder kun ledsagerbevis for bruk på kulturarrangement, kino, teater etc. Transport utstedes i Sør-Trøndelag Fylkeskommune.

Ledsagerordningen i kollektivtransporten er ikke gjennomført i vår kommune.

Vi har fått tilbakemeldinger som går på at det er vanskelig å vite/finne ut av hvem som godtar reisebevis når man skal ut å reise. Noen aksepterer ledsagerbevis, andre ikke, og noen gir visse rabatter for ledsager. Å planlegge reiser ift. utgifter for ledsager blir dermed vanskelig. Det hadde kanskje vært enklere med nettsider med oppdatert info fra hvert fylke..

Nord-Trøndelag

Svar

Dette kunne sikkert blitt bedre, det er noen som spør hvordan dette fungerer og til hvilken pris ledsager reiser for.

Får tilbakemelding om at enkelte sjåførere/billettører ikke har hørt om ordningen. Burde bli en nasjonal lov om ledsagerbevis.

Kunne vært reklamert mer offentlig.

Lite informasjon via offentlig media til allmennheten.

Usikkerhet på hvilken rutettransport som godkjenner ordningen med ledsagerbevis og hvor stor moderasjon som gis.

Nordland**Svar**

Burde vært en noen innen helse/omsorg som informerte de med rettigheter for ledsagerbevis. Opplever at mange ikke vet hva det betyr.

det burde være mer info fra kollektivselskapene og fra det offentlige (kommune og fylke). Gjerne i form av brosjyrer som legges ut på offentlige kontorer (kommuner, lensmannskontorer, legekontorer osv). Mange vet ikke at ordningen finns.

Det burde vært mer generell informasjon fra sentralt hold, noe som ville vært lettere om ordningen ble obligatorisk. Savner lettere tilgjengelig informasjon for f.eks. tog, hurtigrute o.l.

Det er dårlig informasjon om hvem som gir rabatt til ledsagere når det gjelder kollektivtransporten

Det er ikke alle som vet at de får reduksjon i prisen

Det er vanskelig å si hvor mye ledsagerbevis blir brukt på offentlige transportmidler, men fylket burde informere mer om slik ordning - og hvilke selskaper som er med i en slik ordning. Det oppstår stadige spørsmål om buss - ferjeselskaper godtar ledsagerbevis.

det er vel en ordning som kun de som har behov for tjenesten vet om

for dårlig informasjon ut fra de enkelte avdelinger hvor dette er aktuelt

Generelt lite informasjon om hvor og når ledsagerbevis kan benyttes

Har inntrykk av at hele ordningen med ledsagerbevis er lite kjent.

Informasjonen om ledsagerbevisordningen er for ustrukturert og dårlig i alle ledd.

Kommunen får mange spørsmål rundt ordningen.

Kommunen skulle nok hatt mer informasjonsmateriale tilgjengelig.

Mange oppgir at NSB og busselskaper ikke kan noe om ordningen.

Under utarbeidelsen var det vanskeligere å finne informasjon om ordningen og kollektivtransporten. Det hadde også vært en fordel dersom merking av ordningen hadde vært gjort på busser etc. Gjenkjenneleseffekt

Vet ikke om det blir informert om dette i det hele tatt.

Vi har ikke inntrykk av at ordningen er så kjent.

Vi jobber med saken, for å få ut info.

Våre brukere av ordningen opplever ofte at f.eks. fergemannskap ikke kjenner til ordningen. Om det er noen av mannskapet som kjenner ordningen vet de gjerne ikke hvordan den fungerer.

Troms**Svar**

Behov for oppdatering og oppfølging ifra kollektivtransporten. Stadig nye ansatte og vikarer som trenger å få vite om ordningen.

Det finnes lite informasjon om ordningen på de ulike framkomstmidlene

Informasjonen kunne nok ha vært bedre.

Jeg var ikke kjent med dette.

Men det kunne blitt enda bedre hvis informasjonen ble kjent med jevne mellomrom i sentrale medier.

Vanskelig å få helt klare skriftlige avtaler med diverse transportselskap.

Vi har ikke aktivt informert innbyggerne pm at det finnes.

Vi har ikke fått svar på vår henvendelse til transportfirmaer om hvor vidt de vil gå inn på ordningen eller ikke, slik at vi vet ikke hvem som har innført ordningen.

Finnmark**Svar**

Aldri sett slik info derfra. Kjente heller ikke selv til at reiser også var omfattet før jeg nå leste info om dette fra 2001.

Generelt manglende info fra de ulike kollektivtransportaktørene

Generelt manglende info fra ulike aktører. Lite merking dersom ledsagerbevis godkjennes.

Nei, de fleste benytter ledsagerbevis i forbindelse med tilstelninger.
