

Bilag til Statens standardavtale om forsknings- og utredningsoppdrag

Sted og dato:

Oslo 1.9.11

Odd Walengren
Oppdragsgivers underskrift

Reidar Sævi
Oppdragstakers underskrift

OVERSIKT OVER BILAGENE I KONTRAKTEN

Alle rubrikker skal være krysset av (ja eller nei)	ja	nei
Bilag 1: Oppdragsgivers beskrivelse av Oppdraget	X	
Bilag 2: Oppdragstakers spesifikasjon av Oppdraget	X	
Bilag 3: Prosjekt- og fremdriftsplan	X	
Bilag 4: Administrative bestemmelser	X	
Bilag 5: Samlet pris og prisbestemmelser	X	
Bilag 6: Immaterielle rettigheter og tilgjengeliggjøring for allmennheten	X	
Bilag 7: Endringer i den generelle avtaleteksten		X
Bilag 8: Endringer i ytelsen etter avtaleinngåelsen		X
Andre bilag:		

Bilag 1 Oppdragsgivers beskrivelse av Oppdraget

Arbeids- og utdanningsreiser har vært en forsøksordning siden 2001. Arbeidsdepartementet ønsker en evaluering for å få et grunnlag til å vurdere om arbeids- og utdanningsreiser bør videreføres som en permanent ordning.

Formålet med evalueringen er å få avklart om gjennomføringen og organiseringen av arbeids- og utdanningsreiser i regi av NAV bidrar til å øke funksjonshemmedes muligheter for arbeid eller utdanning. Departementet ønsker også at evalueringen skal omfatte en kartlegging av de økonomiske konsekvensene av ordningen, forventet behov for tjenesten og hvordan en eventuell permanent ordning bør innrettes.

Bakgrunnen for forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser var blant annet at flere av de funksjonshemmedes organisasjoner mente at funksjonshemmede som ønsket arbeid eller utdanning ikke kunne gå inn i et arbeids- eller utdanningsløp på grunn av problemer relatert til transport. Formålet med forsøket var derfor å etablere et transporttilbud som skulle tette eventuelle hull i eksisterende ordninger og således gjøre det lettere for funksjonshemmede å delta i arbeidslivet eller gjennomføre en utdanning.

Forsøksordning med arbeids- og utdanningsreiser ble etablert av Samferdselsdepartementet og Sosial- og Helsedepartementet i 2001. Det var to ulike modeller som skulle prøves ut. I 12 fylker ble forsøket knyttet opp mot arbeids- og velferdsetaten, mens for de resterende fylkene var forsøket lagt til den fylkeskommunale transporttjenesten (TT-ordningen). Fra 1. januar 2008 ble ansvaret for ordningen i sin helhet overført til Arbeids- og velferdsetaten. Hovedbegrunnelsen for dette var at man ønsket å se ordningen i sammenheng med øvrige arbeidsrettede virkemidler i Arbeids- og velferdsetaten, med sikte på en tettere kopling opp mot etatens overordnede målsetting om å få flere funksjonshemmede i arbeid og aktivitet.

Formålet med forsøksordningen er å utvide/etablere transporttilbud som sikrer funksjonshemmede muligheter for deltakelse i arbeidsliv og utdanning, samt kompensere for merutgifter knyttet til transport. Formålet med forsøket er videre å kartlegge hvilken betydning et bedret transporttilbud for funksjonshemmede får for redusert tilgang til uførepensjon og om dette tilbudet kan føre til at uføre kommer ut i arbeid.

Arbeids- og utdanningsreiser er etablert som en forsøksordning i alle landets fylker, bortsett fra Oslo som har sin egen kommunale ordning. Bakgrunnen for at Oslo ikke ble omfattet av ordningen var at TT-ordningen i hovedstaden allerede dekker arbeids- og utdanningsreiser. Trondheim kommune ble innlemmet i ordningen fra og med 2008.

Kriteriene for å bli godkjent som bruker av forsøksordningen har vært at søkeren har et arbeids- eller utdanningsforhold, kombinert med forflytningsvansker av minst ett års varighet og at bruk av offentlige kommunikasjonsmidler er umulig eller svært vanskelig. Slik regelverket er utformet, er ordningen avgrenset mot personer som mottar ulike stønader til transport.

Administreringen av arbeids- og utdanningsreiser gjennomføres per i dag som et samarbeid mellom Arbeids- og velferdsetaten og kjørekontorene i de regionale helseforetakene. Den interne administreringen av ordningen er lagt til Arbeids- og velferdsetaten (ved NAV forvaltning Lillehammer), mens avtale med transportørene og den praktiske koordinering er lagt til kjørekontorene i de regionale helseforetakene. Etter at ansvaret for ordningen ble overført til Arbeids- og velferdsetaten i 2008, har Arbeidsdepartementet i en overgangsfase inngått avtale med Helse- og omsorgsdepartementet om videreføring av dette samarbeidet.

I St.prp. nr. 84 (2000-2001), "Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2001", beskrives rammer og planlagt gjennomføring av forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser. Tilsvarende har Samferdselsdepartementet i Ot.prp. nr. 76 (2000-2001) beskrevet formålet med forsøket. Gjeldende retningslinjer for ordningen er beskrevet på www.nav.no.

Forsøket har siden 2001 blitt videreført av Stortinget i forbindelse med behandlingen av de årlige statsbudsjettene. Det er i budsjettet for 2011 bevilget 26 mill kroner til ordningen. Dette gir rom for å gi et tilbud til i overkant av 400 brukere.

Oppdraget

Formålet med evalueringen er å få avklart om gjennomføringen og organiseringen av arbeids- og utdanningsreiser i regi av NAV bidrar til å øke funksjonshemmedes muligheter for arbeid eller utdanning. Departementet ønsker også at evalueringen skal omfatte en kartlegging av de økonomiske konsekvensene av ordningen, forventet behov for tjenesten og hvordan en eventuell permanent ordning bør innrettes.

Følgende problemstillinger bør belyses i evalueringen:

1. Hvilken betydning har arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmedes mulighet for deltakelse i arbeidsliv og til å gjennomføre utdanning? Hvilke kjennetegn har deltakerne som mottar tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser? I hvilken grad har ordningen ført til at flere funksjonshemmede har kommet i arbeid eller utdanning?
2. Hvilke samfunnsøkonomiske konsekvenser har ordningen og hvilke økonomiske konsekvenser har ordningen for den enkelte deltaker?
3. I hvilken grad bidrar tilbudet til å redusere tilgangen til uføretrygd og i hvilken grad kan tilbudet bidra til at uføre kommer tilbake i arbeid?
4. Hvordan bør en eventuell permanent ordning med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede utformes og organiseres? Hvilke mulige alternativer til dagens ordning kan være aktuelle? Hvordan bør målgruppen avgrenses for å sikre en målrettet bruk av ordningen?
5. Hvor mange brukere kan en forvente og hvor store vil de offentlige utgiftene bli dersom arbeids- og utdanningsreiser videreføres som et permanent tilbud? Det er ønskelig med et estimat for antall brukere og utgifter hvor Oslo ikke er inkludert i ordningen og et estimat hvor Oslo er inkludert.

Oppdragsgiver er åpen for å diskutere med oppdragstaker om andre problemstillinger også bør inngå. Evalueringen fordrer bruk av både kvalitative og kvantitative data. Forsøksordning med arbeids- og utdanningsreiser er evaluert tidligere:

Roar Amundsveen og Gisle Solvoll: "Arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Evaluering av forsøksordning". Nordlandsforskning. NF-rapport nr 22 – 2003.

Gjennomføring av evalueringen

Krav til innholdet i tilbudet

Tilbyderne bes om å levere tilbud på utførelse av hele evalueringen samlet. Tilbud om å utføre bare deler av evalueringen vil ikke bli vurdert. Tilbyderne står fritt til å utforme et opplegg for gjennomføring av evalueringen, gitt problemstilling, formål og andre forutsetninger som er omtalt i dette dokumentet.

AD vil inngå avtale med én leverandør. Leverandøren kan bruke underleverandører. Hvis evalueringen skal gjennomføres med bruk av underleverandører, skal det gjøres rede for hvordan deloppgavene vil bli fordelt. Leverandøren står helt og fullt ansvarlig for utførelsen av evalueringen og leveransen overfor AD. Dette ansvaret gjelder også for underleverandørers arbeid og leveranser i forhold til avtalen.

Tilbudet skal inneholde en fremdriftsplan med milepæler der det gjøres rede for hvilke oppgaver som vil bli utført i ulike faser og hvilke leveranser som vil foreligge til hvilke tidspunkter. Det skal fremgå hvordan oppdragsgiver vil bli holdt underrettet om fremdriften. Oppstart av evalueringen skjer umiddelbart etter kontraktsinngåelse hvis ikke annet blir avtalt.

Prosjektet skal være avsluttet senest 10. januar 2012.

AD representert ved Arbeidsmarkedsavdelingen er oppdragsgiver og kontraktspart.

Referansegruppe

AD vil etablere en referansegruppe for evalueringen. Referansegruppen vil løpende gi råd om evalueringen og ta stilling til spørsmål som eventuelt reises underveis.

Bilag 2 Oppdragstakers spesifikasjon av Oppdraget

Avtalen punkt 1.1 Avtalens omfang

Bakgrunn og formål

Å tilrettelegge samfunnet slik at det blir mer tilgjengelig for funksjonshemmede ses som et viktig virkemiddel for å oppnå full deltakelse og likestilling. Regjeringen har som målsetting å fremme deltakelse og likestilling for funksjonshemmede, blant annet ved en omfattende satsing på å gjøre utdanning og arbeid mer tilgjengelig for personer med funksjonshemming. Transport utgjør i denne sammenheng ofte en viktig betingelse for et arbeidsforhold (Anvik 2006, Anvik m.fl. 2007, Olsen 2006).

Av St. meld. nr. 46 (1999-2000) framgår det at regjeringen skulle se nærmere på omfang, organisering og finansiering av transporttjenesten for funksjonshemmede. En arbeidsgruppe nedsatt av statssekretærutvalget utarbeidet rammer for en forsøksordning knyttet til transport for funksjonshemmede studenter og arbeidstakere. Forsøkene ble basert på utprøving av to modeller for organisering av transportordningen. I halvparten av fylkene ble reiseordningen knyttet opp mot trygdeetaten og kjørekontorene. I de resterende fylkene ble ordningen knyttet til den fylkeskommunale transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-ordningen). Det ble forutsatt at de personene som deltok i forsøket skulle betale en egenandel. Oppland, Hedmark, Rogaland, Møre og Romsdal, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Troms organiserte tjenesten gjennom trygdeetaten, og gav kjørekontoret ansvaret for transportordningen. I de øvrige fylkene ble TT-ordningen utvidet til også å omfatte arbeids- og utdanningsreiser.

Ansvar for forsøket ble delt mellom Samferdselsdepartementet (SD) og Sosial- og helsedepartementet (SHD), og foregikk i samarbeid med Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Kirke, utdannings- og forskningsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og fylkeskommunene.

Formålet med forsøket var å utvide/etablere transporttilbud som sikret funksjonshemmede muligheter for deltakelse i arbeidsliv og utdanning, samt at ordningen skulle kompensere for merutgifter knyttet til transport. Forsøket skulle videre avdekke hvilken betydning et bedret transporttilbud for funksjonshemmede får for redusert tilgang til uførepensjon, og om dette tilbudet kan føre til at uføre kommer ut i arbeid. Forsøket er ment å tilpasses etablerte ordninger for transport og støtte, og skal fange opp funksjonshemmede som faller utenfor dagens ordninger. Forsøket har som mål å vinne erfaring før en permanent ordning eventuelt iverksettes. Forsøksordningen ble evaluert i 2003, etter å ha vært tilgjengelig i ca. 1 ½ år, jf. Amundsveen og Solvoll (2003).

Kriteriene for å bli godkjent som bruker av forsøksordningen har vært at søkeren har et arbeids- eller utdanningsforhold, kombinert med forflytningsvansker av minst ett års varighet og at bruk av offentlige kommunikasjonsmidler er umulig eller svært vanskelig. Slik regelverket er utformet, er ordningen avgrenset mot personer som mottar ulike stønader til transport.

Administreringen av AU-reiseordningen skjer i dag som et samarbeid mellom Arbeids- og velferdsetaten og kjørekontorene i de regionale helseforetakene. Den interne administreringen av ordningen er lag til Arbeids- og velferdsetaten (ved NAV forvaltning Lillehammer), mens avtale med transportørene og den praktiske koordinering er lagt til kjørekontorene i de regionale helseforetakene. Etter at ansvaret for ordningen ble overført til Arbeids- og velferdsetaten i 2008, har Arbeidsdepartementet (AD) i en overgangsfase inngått avtale med Helse- og omsorgsdepartementet om videreføring av dette samarbeidet.

I St.prp. nr. 84 (2000-2001), "Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2001", beskrives rammer og planlagt gjennomføring av forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser. Tilsvarende har Samferdselsdepartementet i Ot.prp. nr. 76 (2000-2001) beskrevet formålet med forsøket. Gjeldende retningslinjer for ordningen er beskrevet på www.nav.no. Forsøket har siden 2001 blitt videreført av Stortinget i forbindelse med behandlingen av de årlige statsbudsjettene. Det er i budsjettet for 2011 bevilget 26 mill. kr til ordningen. Dette gir rom for å gi et tilbud til i overkant av 400 brukere.

Formålet med evalueringen er å avklare om gjennomføringen og organiseringen av AU-reisene i regi av NAV bidrar til å øke funksjonshemmedes muligheter for arbeid eller utdanning. AD ønsker også at evalueringen skal omfatte en kartlegging av de økonomiske konsekvensene av ordningen, forventet behov for tjenesten og hvordan en eventuell permanent ordning bør innrettes.

Problemstillinger

Med det ovenstående som utgangspunkt ønsker AD følgende problemstillinger belyst i evalueringen:

1. Hvilken betydning har AU-reiser for funksjonshemmedes mulighet for deltakelse i arbeidsliv og til å gjennomføre utdanning? Hvilke kjennetegn har deltakerne som mottar tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser? I hvilken grad har ordningen ført til at flere funksjonshemmede har kommet i arbeid eller utdanning?
2. Hvilke samfunnsøkonomiske konsekvenser har ordningen og hvilke privatøkonomiske konsekvenser har ordningen for den enkelte deltaker?
3. I hvilken grad bidrar tilbudet til å redusere tilgangen til uføretrygd og i hvilken grad kan tilbudet bidra til at uføre kommer tilbake i arbeid?
4. Hvordan bør en eventuell permanent ordning med AU-reiser for funksjonshemmede utformes og organiseres? Hvilke mulige alternativer til dagens ordning kan være aktuelle? Hvordan bør målgruppen avgrenses for å sikre en målrettet bruk av ordningen?
5. Hvor mange brukere kan en forvente og hvor store vil de offentlige utgiftene bli dersom arbeids- og utdanningsreiser videreføres som et permanent tilbud? Det er ønskelig med et estimat for antall brukere og utgifter hvor Oslo ikke er inkludert i ordningen og et estimat hvor Oslo er inkludert.

Ad. punkt 1.

Når det gjelder hvilken betydning det nye transporttilbudet har hatt for funksjonshemmedes deltakelse i arbeidslivet og utdanningssystemet, så vil vi forsøke å få belyst om tilbudet om AU-reiser fører til at flere tar utdanning eller trer inn i arbeidslivet enn om tilbudet ikke hadde eksistert? I forhold til hvem som benytter tilbudet, vil vi i tillegg til antall brukere av ordningen og ressursbruk (utgifter til reiser og administrasjon av ordningen) beskrive deltakernes kjønn, alder (unge eller voksne), type funksjonshemming, personenes yrkesstatus da søknad ble innvilget (var personene i arbeid eller under utdanning eller trygdemottaker?). Punktene ovenfor vil bli brutt ned på fylkesnivå, for å kunne analysere om det er geografiske forskjeller i utdannings- og arbeidsdeltakelse? Hva skyldes i så fall dette? Et svært sentralt spørsmål er om de som har fått innvilget et transporttilbud til/fra utdanningsinstitusjon eller arbeidssted, ville ha tatt utdanning eller arbeid dersom transporttilbudet *ikke* hadde eksistert? Med andre ord: Har ordningen ført til at flere funksjonshemmede er kommet i arbeid eller utdanning, eller har ordningen kun ført til endrede reisevaner for personer som allikevel ville arbeidet eller tatt utdanning?

Ad. punkt 2

Med hensyn til hvilke samfunns- og privatøkonomiske konsekvenser forsøket med AU-reiser har hatt, så skal vi forsøke å sette opp et samfunnsøkonomisk regnskap for ordningen. For å etablere et slikt regnskap trenger vi informasjon om:

- *Utgiftene til ordningen.* Her må det beregnes hvilke utgifter ordningen har medført og medfører for det offentlige (utbetaling av reisemidler og eventuelt økte administrative kostnader ved NAV og kjørekontorene), hvor mye brukerne har betalt i egenandeler samt reisemidler pr. person som har fått tilgang til det nye transporttilbudet. Her er det mulig å tallfeste det meste rimelig sikkert.
- *"Inntekter" av ordningen.* Har transportordningen medført innsparinger i uførepensjoner ved at tilbudet om transport har ført til at flere funksjonshemmede har kommet seg ut i arbeidslivet eller har startet på en utdanning? Her må det beregnes hvor store reduksjonene i utbetalinger av uførepensjoner har vært. Holder NAV sin målsetting om at transportordningen skal gi mindre utgifter til uførepensjoner tilsvarende de utgifter som ordningen påfører staten? Her er det også mulig å kvantifisere virkningene, dog vil det nok måtte legges til grunn en god del skjønn når det gjelder AU-ordningens betydning for uførepensjonene.
- *Velferdsmessige virkninger.* Hvordan har AU-ordningen påvirket brukernes og disses familie/ venners/pårørendes/foresattes hverdag. Slike ikke-kvantifiserbare virkninger skal også inkluderes i et samfunnsøkonomisk regnskap dersom effekter kan påvises.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av AU-ordningen blir da ordningens kostnader fratrasket nytten av ordningen både for brukerne, andre involverte og samfunnet generelt.

Ad. punkt 3

Dette punktet henger nært sammen med punkt 1 og 2. Beregninger av AU-ordningens betydning for utbetaling av uføretrygd er viktig informasjon i den samfunnsøkonomiske analysen. Det samme vil ordningens betydning for funksjonshemmedes arbeidsdeltakelse være. Det vil være viktig å skaffe til veie kunnskaper om de velferdsmessige virkninger AU-reiseordningen har hatt for brukerne. Hvordan beskriver brukerne "nyttene" av å komme ut i arbeid eller utdanning? Nordlandsforskning gjennomfører og har gjennomført flere forskningsprosjekter som viser at arbeid og utdanning også for personer med funksjonshemming er av stor betydning for mulighetene til å påvirke sine levekårsbetingelser. Her kan vi nevne Anvik (2006), Anvik m.fl. (2007), Olsen (2006) og Solvoll, Amundsveen og Anvik (2001). Imidlertid påpeker personer med funksjonshemming at det ofte er samfunns-messige barrierer som legger hindringer i veien for å kunne ta del i det utdanningstilbudet som eksisterer, samt det å kunne være en aktiv deltaker i arbeidslivet.

Ad. punkt 4

AU-reiseordningen har vært forsøkt organisert både under fylkeskommunens og trygdeetatens vinger. I dag ligger ordningen under NAV, delvis begrunnet ut fra at utgiftene til AU-reiser direkte påvirker utgifter til trygdeutbetalinger. Et sentralt spørsmål er imidlertid hva som bør skje med AU-reiseordningen fremover. Her bør det blant annet diskuteres om kriteriene for å slippe inn i ordningen er riktige i forhold til ordningens formål. I tillegg må forventede konsekvenser av ulike måter å organisere selve ordningen på drøftes. Her ser vi for oss at følgende alternativer kan legges til grunn:

- *Avvikling.* Ordningen avvikles og brukerne henvises til bruk av ordinær kollektivtransport og andre selektive ordninger (primært TT-ordningen og grunnstønad til transport).
- *Statlig modell.* Ordningen videreføres i sin nåværende form (som en rettighet under NAV).
- *Fylkeskommunal modell.* Ordningen avvikles og fylkeskommunene "instrueres" til å innlemme AU-reiser i sin TT-ordning.

I drøftingen kan vi blant annet støtte oss på "Transport for funksjonshemmede" (2005) og Solvoll (2005). Førstnevnte rapport er en gjennomgang av alle transportstøtteordninger som skal sikre økt mobilitet for funksjonshemmede, der ordningenes organisering drøftes.

Ad. punkt 5

Her ønskes det en prognose over forventet antall brukere av AU-reiseordningen og et anslag på offentlige utgifter til ordningen dersom den etableres som et permanent transporttilbud. Slik vi tolker dette skal prognosen ta utgangspunkt i en videreføring av ordningen i statlig regi som i dag, jf. "statlig modell" under punkt 4. Det skal lages prognoser med og uten Oslo. Basert på analogibetraktninger mot antall brukere av arbeids- og utdanningsreiser i hovedstaden (som er en integrert del av TT-ordningen i Oslo), ble det i Amundsveen og Solvoll (2003) utarbeidet prognoseanslag for forventede utgifter til AU-reiseordningen dersom den ble permanent. Her var det laveste anslaget årlige utgifter på 90 mill. kr fordelt på 4 500 brukere, Oslo inkludert. I 2010 var anslagsvis kostnadene til AU-reiser 50 mill. kr fordelt på 1 800 brukere (Oslo inkludert), så det må sees på de forutsetningene som skal legges til grunn for prognostiseringen. Det er imidlertid viktig å ha i bakhodet at AU-reiser, som andre typer reiser, er *avledet* av reiseformålet. Således vil den generelle integreringspolitikken rettet mot å få flere funksjonshemmede ut i arbeid eller utdanning i stor grad påvirke etterspørselen etter AU-reiser.

Metodisk opplegg og datakilder

Metodisk tilnærming

Under arbeidet med evalueringen vil vi legge til grunn både en *kvalitativ* og en *kvantitativ* tilnærming. Ved den kvantitative tilnærmingen vil vi i all hovedsak benytte sekundærdata i form av dokumenter, statistikker, regnskap, spørreskjema etc., mens den kvalitative tilnærmingsmåten i hovedsak tar utgangspunkt i intervjuer med brukere og sentrale aktører i NAV og funksjonshemmedes organisasjoner, som Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Handikapforbund.

Nedenfor har vi kort skissert hvordan vi rent metodisk vil angripe de 5 ulike problemstillingene samt hvilke datakilder vi vil legge til grunn.

Punkt 1 (AU-reiseordningens betydning, deltakernes kjennetegn) vil bli belyst delvis gjennom statistikk over nåværende og tidligere deltakere i forsøket, samt gjennom samtaler med Bjarne Dysthe i NAV forvaltning Oppland, avd. Raufoss, som er ansvarlig for brukergodkjenningen. Intervjuet gjennomføres ved bruk av telefon. I tillegg vil det bli sendt ut et spørreskjema til alle nåværende brukere og det vil bli foretatt personlige intervjuer med 5-8 brukere av ordningen. Det vil også gjennom intervju benyttes informasjon fra funksjonshemmedes organisasjoner.

Punkt 2 (Samfunnsøkonomiske konsekvenser) vil i hovedsak besvares ved å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse etter retningslinjer gitt av Finansdepartementet (2005). Viktig input til analysen vil bli fremskaffet under besvarelsen av problemstilling 1 og 3. Dette gjelder hvor mange som har kommet seg helt eller delvis ut i arbeid på grunn av AU-reiseordningen, anslag på reduksjoner i uføretrygden samt offentlige utgifter til ordningen. Informasjon fra spørreundersøkelsen vil også benyttes.

Punkt 3 (Reduksjon i uføretrygd og økt arbeidsdeltakelse) vil bli belyst både ved bruk av sekundære og primære datakilder. Besparelser i utbetalinger av utførepensjoner vil vi måtte skaffe til veie fra NAV. Her vil vi mest sannsynlig basere våre beregninger på standardsatser for uføretrygd. Det må gjøres vurderinger knyttet til hvor mange som allikevel ville arbeidet selv uten AU-reiseordningen, hvor mange som ville arbeidet mindre uten AU-reiseordningen samt hvor mange som ikke ville vært i arbeid uten denne ordningen. Indikasjon på dette vil vi kunne få gjennom svar på spørsmål knyttet til problemstillingen i den spørreundersøkelsen vi skal gjennomføre. I tillegg vil informasjon fra både saksbehandler i NAV (Bjarne Dysthe) samt funksjonshemmedes organisasjoner, benyttes.

Punkt 4 (Utforming og organisering av ordningen) vil bli besvart gjennom prinsipielle diskusjoner knyttet til fordeler og ulemper for brukerne og det offentlige av de tre modellene vi har skissert. Det vil også være viktig å diskutere om selve organiseringen kan tenkes å påvirke samfunnsøkonomisk lønnsomhet av AU-reiseordningen. I tillegg vil mer kvalitativ informasjon fra både saksbehandler i NAV (Bjarne Dysthe) samt funksjonshemmedes organisasjoner, benyttes.

Punkt 5 (Prognose over antall brukere og offentlige utgifter) vil bli besvart ved i hovedsak å benytte analogimetoden, der det gjøres analogibetraktninger knyttet til dagens AU-reiseordning i TT-ordningen i Oslo. Ut fra de første prognoseanslag som ble laget i Amundsveen og Solvoll (2003), kan det se ut som vi må studere Oslo-modellen litt grundigere, og justere prognosen i forhold til de erfaringer som snart 10 år med AU-reiser har gitt oss. Det kan også være aktuelt å gjennomføre fremskrivninger basert på veksten i AU-reiser og utgifter til AU-reiseordningen fra 2001 til 2011. Det er mulig at både saksbehandler i NAV (Bjarne Dysthe) samt de funksjonshemmedes organisasjoner, kan komme med momenter som vil være relevante å diskutere i tilknytning til utarbeidelsen av prognosen.

I forbindelse med vårt metodiske triangulerende opplegg, kan vi nevne at vi har svært god erfaring med både telefonintervjuer og personlige intervjuer med målgruppen, både ved HHB og Nordlandsforskning. Dette gjorde seg gjeldende blant annet i prosjektet om evalueringen av TT-ordningen gjennomført av Nordlandsforskning (Solvoll, Amundsveen og Anvik 2001) samt undersøkelser av TT-ordningen i fylkene som HHB har gjennomført i 2004, 2006, 2008 og 2010, jf. Solvoll (2004), (2006), (2008) og (2010). I tilknytning til samfunnsøkonomiske analyser og prognostisering, har HHB nettopp avsluttet et arbeid for Samferdselsdepartementet knyttet til virkninger av endrede lufthavnavgifter, jf. Jørgensen, Mathisen og Solvoll (2011). Deler av metodikken her er overførbar til de analysene som skal gjøres i tilknytning til AU-reiseordningen.

Til slutt vil vi presisere at SIB AS og Nordlandsforskning har utarbeidet særskilte instruksjoner for håndtering av datamateriale som er i henhold til Datatilsynets retningslinjer, og er tilknyttet Personvernombudet for forskning. Instituttene følger også de nasjonale forskningsetiske retningslinjene.

Datakilder

Basert på beskrivelsen av det metodiske opplegget ovenfor, vil den informasjonen vi trenger for å kunne gjennomføre dette arbeidet i all hovedsak skaffes til veie fra følgende kilder:

- Spørreundersøkelse (postal) rettet mot brukerne av AU-reiseordningen.
- Personlige intervju av 5-8 brukere av transporttilbudet.
- Telefonintervju med saksbehandler Bjarne Dysthe i NAV forvaltning Oppland, avd. Raufoss.
- Intervju/samtaler med sentrale personer i AD og noen av de funksjonshemmedes organisasjoner.
- Statistikk over brukere av AU-reiseordningen, samt økonomi (utgifter og egenandeler).

Formidling

Resultatene fra arbeidet vil bli dokumentert i en SIB-rapport som vil bli oversendt Oppdragsgiver i 20 eksemplarer når evalueringen er avsluttet. Det vil også bli skrevet et arbeidsnotat med foreløpige resultater fra evalueringen. Dette notatet skal være ferdig senest 15. november 2011. Dere vil også motta rapporten i elektronisk form (som PDF- og Word-fil), og rapporten vil bli lagt ut på hjemmesiden både til Handelshøgskolen i Bodø (v/ SIB AS) og Nordlandsforskning AS.

Kompetanse og aktuelle arbeider

Kompetanse

Nordlandsforskning og Handelshøgskolen i Bodø arbeider for tiden og har gjennom flere år arbeidet med problemstillinger knyttet til transportutfordringer for funksjonshemmede samt forhold knyttet til funksjonshemmedes deltakelse i utdanning og arbeidsliv.

I 1999 og 2000 arbeidet vi med et prosjekt for Nordland fylkeskommune, der hovedformålet var å kartlegge de funksjonshemmedes reisebehov i Nordland og deres bruk av ordinære buss- og hurtigbåtruter, jamfør Kolstad m.fl. (2000). I tillegg bistod vi fylkeskommunen i planleggingen og evalueringen av forsøk med serviceruter i Vefsn og Vågan. Prosjektet ble gjennomført i nært samarbeid med fylkesrådet for funksjonshemmede. Sommeren 2000 startet Nordlandsforskning arbeidet med en nasjonal kartlegging av TT-ordningen finansiert av Samferdselsdepartementet. I dette arbeidet, som er dokumentert i Solvoll m.fl. (2001), har vi analysert utviklingen i antall TT-brukere og ressursbruken knyttet til TT-ordningen i fylkene fra 1988 til 2000. Regelverkene er gjennomgått, og det er gjennomført en brukerundersøkelse i 5 fylker samt dybdeintervju med 18 TT-brukere fordelt på 8 kommuner i 3 fylker. På bakgrunn av brukerundersøkelsen, ble det også skrevet et eget notat til Samferdselsavdelingen i Sør-Trøndelag fylkeskommune, Amundsveen (2001a). I tillegg ble det gjennomført en egen undersøkelse rettet mot studenter med forflytningshemninger, der omfanget av denne kategorien studenter er anslått i tillegg til at TT-ordningens betydning for valg av studiested er analysert. Resultatene fra denne undersøkelsen er særskilt dokumentert i Amundsveen (2001b) og hovedkonklusjonene er tatt med i Solvoll m.fl. (2001).

Handelshøgskolen i Bodø har hatt ansvaret for utarbeidelsen av statusrapportene for TT-ordningen både i 2004, 2006, 2008 og 2010, jf. Solvoll (2004), (2006), (2008) og (2010). I alle disse arbeidene har Solvoll vært sentral. Solvoll var også sentral i arbeidet til en tverrdepartemental arbeidsgruppe som i 2005 la frem rapporten "Transport for funksjonshemmede. Gjennomgang av og forslag til bedre målretting av de offentlige transportstøtteordninger som er ment å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemninger". Under arbeidet hadde Solvoll en sekretærfunksjon knyttet til utarbeidelsen av rapporten. Han deltok også på alle arbeidsmøter samt bistod med faglige innspill og skriftlige bidrag til rapporten. Solvoll har også vært med på evalueringer av TT-ordningen i Rogaland og i Buskerud (to ganger), jf. Solvoll og Amundsveen (2003), Amundsveen (2002) samt Hanssen m.fl. (2006). I tillegg har Solvoll skrevet et notat om graden av overlapping mellom TT-ordningen og andre transportrelaterte trygdeytelser, jf. Solvoll (2004a). Til slutt kan det nevnes at Solvoll har god kompetanse knyttet til gjennomføring av samfunnsøkonomiske analyser av tiltak generelt og av transporttiltak spesielt. Dette inkluderer også kompetanse knyttet til prognostisering. Relevante arbeider er Jørgensen, F, Mathisen, T og Solvoll, G (2011), Jørgensen, F, Mathisen, T og Solvoll, G (2010) og Mathisen, T og Solvoll, G (2009).

Ved Nordlandsforskning er det i løpet av årene bygd opp et bredt flerfaglig forskningsmiljø knyttet til funksjonshemmingsforskning med nasjonal så vel som internasjonal forankring. Gruppen for forskning om velferd, arbeid og oppvekst arbeider med forskning om offentlig velferdspolitik og velferdstjenester i vid forstand, og har også et sterkt miljø av forskning om funksjonshemming, deltakelse og barrierer, knyttet til utdanning, arbeidsliv, transport, tilgjengelighet og lovgivning. Herunder kan spesielt nevnes forskningsstudier om funksjonshemming, utdanning og arbeidsliv, hvor mobilitet og transport har inngått som viktige dimensjoner (Anvik 2006, Anvik m.fl. 2007; Olsen 2006). I samarbeid med NOVA (Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring) gjennomfører Nordlandsforskning (ved Anvik) for tiden en forskningsstudie om personer med bevegelseshemming og mobilitet og deltakelse, hvor transport og mobilitet som forutsetning for arbeidslivsdeltakelse er hovedfokus (prosjektet er finansiert av stiftelsen Sophies Minde og Statens Vegvesen).

Ved evalueringen av forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser vil vi koble den kvantitativt rettede kompetansen innenfor transportforskningen ved HHB med den mer kvalitative kompetansen innenfor funksjonshemmingsforskningen ved Nordlandsforskning AS. Dette innebærer at vi behandler problemstillingene rundt tilbudet om arbeids- og utdanningsreiser både ut fra en mer kvantitativ transport- og samfunnsøkonomisk tilnærming og et mer kvalitativ samfunnsfaglig velferdsperspektiv. Denne koblingen har vi hatt gode erfaringer med i vårt arbeid med TT-ordningen tidligere, og Nordlandsforskning i samarbeid med Handelshøgskolen i Bodø skulle derfor ha gode forutsetninger til å kunne gjennomføre et nyttig og faglig godt fundert arbeid knyttet til problemstillinger rundt arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede.

Bilag 3 Prosjekt- og fremdriftsplan

Avtalen punkt 1.3 Fremdriftsplan for Oppdraget

Fremdriftsplan

Når det gjelder framdriften i prosjektet vil Oppdragstaker kunne starte arbeidet i uke 33 i år. Vedrørende arbeidet med de ulike problemstillingene, så ser vi for oss følgende progresjon:

Måned	Aktivitet/milepæl
August 2011	• Planlegging av arbeidet. • Innhenting av data fra NAV forvaltning. • Informasjonssøk.
September 2011	• Utarbeidelse av spørreskjema og intervjuguider. • Utsendelse av spørreskjema. • Intervju med Bjarne Dysthe.
Oktober 2011	• Punching og analyse av innkomne spørreskjema. • Gjennomføring av brukerintervju og intervju av brukerorganisasjoner. • Rapportskriving.
November 2011	• Dataanalyser og bearbeiding av intervju. • Rapportskriving. • Levering av underveisrapport (senest 15. november).
Desember 2011	• Dataanalyser. • Rapportskriving. • Levering av utkast til sluttrapport (senest 16. desember).
Januar 2012	• Rapportskriving og kvalitetssikring. • Levering av sluttrapport (senest 10. januar).

Oppdragsgiver vil bli holdt underrettet om fremdriften i arbeidet via jevnlig mail korrespondanse.

Underveisrapport, som skal leveres senest 15. november, er grunnlag for første delutbetaling. Sluttrapport som skal leveres senest 10. januar, er grunnlag for andre delutbetaling.

Oppdragstaker skal orientere Oppdragsgiver om fremdriften i oppdraget og eventuelle funn. Oppdragsgiver skal ha rett til innsyn i rådata undervei. Orienteringen skal skje når Oppdragstaker/oppdragsgiver finner det hensiktsmessig. Orienteringen skal foregå muntlig og/eller skriftlig.

Avtalen punkt 3.2 Bruk av metoder og kvalitetssikring

Under arbeidet med evalueringen vil Oppdragstaker legge til grunn både en *kvalitativ* og en *kvantitativ* tilnærming. Ved den kvantitative tilnærmingen vil Oppdragstaker i all hovedsak benytte sekundærdata i form av dokumenter, statistikker, regnskap, spørreskjema etc., mens den kvalitative tilnærmingen i hovedsak tar utgangspunkt i intervjuer med brukere og sentrale aktører i NAV og funksjonshemmedes organisasjoner, som Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Handikapforbund.

Nedenfor har Oppdragstaker kort skissert hvordan man rent metodisk vil angripe de 5 ulike problemstillingene samt hvilke datakilder som vil legges til grunn.

Punkt 1 (*AU-reiseordningens betydning, deltakernes kjennetegn*) vil bli belyst delvis gjennom statistikk over nåværende og tidligere deltakere i forsøket, samt gjennom samtaler med Bjarne Dysthe i NAV forvaltning Oppland, avd. Raufoss, som er ansvarlig for brukergodkjenningen. Intervjuet gjennomføres ved bruk av telefon. I tillegg vil det bli sendt ut et spørreskjema til alle nåværende brukere og det vil bli foretatt personlige intervjuer med 5-8 brukere av ordningen. Det vil også gjennom intervju benyttes informasjon fra funksjonshemmedes organisasjoner.

Punkt 2 (*Samfunnsøkonomiske konsekvenser*) vil i hovedsak besvares ved å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse etter retningslinjer gitt av Finansdepartementet (2005). Viktig input til analysen vil bli fremskaffet under besvarelsen av problemstilling 1 og 3. Dette gjelder hvor mange som har kommet seg helt eller delvis ut i arbeid på grunn av AU-reiseordningen, anslag på reduksjoner i uføretrygden samt offentlige utgifter til ordningen. Informasjon fra spørreundersøkelsen vil også benyttes.

Punkt 3 (*Reduksjon i uføretrygd og økt arbeidsdeltakelse*) vil bli belyst både ved bruk av sekundære og primære datakilder. Beparelser i utbetalinger av utførepensjoner vil vi måtte skaffe til veie fra NAV. Her vil vi mest sannsynlig basere våre beregninger på standardsatser for uføretrygd. Det må gjøres vurderinger knyttet til hvor mange som allikevel ville arbeidet selv uten AU-reiseordningen, hvor mange som ville arbeidet mindre uten AU-reiseordningen samt hvor mange som ikke ville vært i arbeid uten denne ordningen. Indikasjon på dette vil vi kunne få gjennom svar på spørsmål knyttet til problemstillingen i den spørreundersøkelsen vi skal gjennomføre. I tillegg vil informasjon fra både saksbehandler i NAV (Bjarne Dysthe) samt funksjonshemmedes organisasjoner, benyttes.

Punkt 4 (*Utforming og organisering av ordningen*) vil bli besvart gjennom prinsipielle diskusjoner knyttet til fordeler og ulemper for brukerne og det offentlige av de tre modellene vi har skissert. Det vil også være viktig å diskutere om selve organiseringen kan tenkes å påvirke samfunnsøkonomisk lønnsomhet av AU-reiseordningen. I tillegg vil mer kvalitativ informasjon fra både saksbehandler i NAV (Bjarne Dysthe) samt funksjonshemmedes organisasjoner, benyttes.

Punkt 5 (Prognose over antall brukere og offentlige utgifter) vil bli besvart ved i hovedsak å benytte analogimetoden, der det gjøres analogibetraktninger knyttet til dagens AU-reiseordning i TT-ordningen i Oslo. Ut fra de første prognoseanslag som ble laget i Amundsveen og Solvoll (2003), kan det se ut som vi må studere Oslo-modellen litt grundigere, og justere prognosen i forhold til de erfaringer som snart 10 år med AU-reiser har gitt oss. Det kan også være aktuelt å gjennomføre fremskrivninger basert på veksten i AU-reiser og utgifter til AU-reiseordningen fra 2001 til 2011. Det er mulig at både saksbehandler i NAV (Bjarne Dysthe) samt de funksjonshemmedes organisasjoner, kan komme med momenter som vil være relevante å diskutere i tilknytning til utarbeidelsen av prognosen.

I forbindelse med vårt metodiske triangulerende opplegg, kan vi nevne at vi har svært god erfaring med både telefonintervjuer og personlige intervjuer med målgruppen, både ved HHB og Nordlandsforskning. Dette gjorde seg gjeldende blant annet i prosjektet om evalueringen av TT-ordningen gjennomført av Nordlandsforskning (Solvoll, Amundsveen og Anvik 2001) samt undersøkelser av TT-ordningen i fylkene som HHB har gjennomført i 2004, 2006, 2008 og 2010, jf. Solvoll (2004), (2006), (2008) og (2010). I tilknytning til samfunnsøkonomiske analyser og prognostisering, har HHB nettopp avsluttet et arbeid for Samferdselsdepartementet knyttet til virkninger av endrede lufthavnavgifter, jf. Jørgensen, Mathisen og Solvoll (2011). Deler av metodikken her er overførbar til de analysene som skal gjøres i tilknytning til AU-reiseordningen.

Til slutt vil Oppdragstaker presisere at SIB AS og Nordlandsforskning har utarbeidet særskilte instruksjoner for håndtering av datamateriale som er i henhold til Datatilsynets retningslinjer, og er tilknyttet Personvernombudet for forskning. Instituttene følger også de nasjonale forskningsetiske retningslinjene.

Forskningsprosjektet meldes rutinemessig inn til Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD) personvern for forskning gjennom et eget meldeskjema (<http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeskjema>). Dette gjøres fordi det under arbeidet med forskningsprosjektet vil samles inn og lagres personopplysninger, selv om disse ikke er sensitive opplysninger.

Datakilder

Basert på beskrivelsen av det metodiske opplegget ovenfor, vil den informasjonen vi trenger for å kunne gjennomføre dette arbeidet i all hovedsak skaffes til veie fra følgende kilder:

- Spørreundersøkelse (postal) rettet mot brukerne av AU-reiseordningen.
- Personlige intervju av 5-8 brukere av transporttilbudet.
- Telefonintervju med saksbehandler Bjarne Dysthe i NAV forvaltning Oppland, avd. Raufoss.
- Intervju/samtaler med sentrale personer i AD og noen av de funksjonshemmedes organisasjoner.
- Statistikk over brukere av AU-reiseordningen, samt økonomi (utgifter og egenandeler).

Kvalitetssikringen av arbeidet vil skje underveis i prosjektet og ivaretas av de enkelte prosjektmedarbeiderne. Solvoll har et særskilt ansvar for kvalitetssikringen av sluttproduktet.

Kvalitetssikring vil også gjennomføres ved bruk av referansegruppe.

Avtalen punkt 6.4.2 Dagbot ved forsinkelse

Frister tilknyttet dagbot:

Blir ikke avtalt tidspunkt for levering overholdt, påløper dagbot i tråd med avtalens punkt 6.4.2. Andre frister som utløser dagbot ved forsinkelse:

Bilag 4 Administrative bestemmelser

Avtalen punkt 1.4 Partenes representanter:

For Oppdragsgiver:

Navn: Elisabet Røhme Sivertsen

Stilling: Seniorrådgiver

Telefon: 22244704

E-post: ers@ad.dep.no

For Oppdragstaker:

Navn: Gisle Solvoll

Stilling: Forskningsleder

Telefon: 75517632/97720380

E-post: gso@uin.no

Dersom bemyndiget representant for en part skiftes ut, skal den andre part bli varslet om dette 14 virkedager i forkant.

Ellers gjelder følgende prosedyrer for utskifting av bemyndiget representant:

Avtalen punkt 1.5 Nøkkelpersonell

Oppdragstakers nøkkelpersonell:

Navn	Stilling	Kompetanseområde	Prosentvis bidrag
<i>Gisle Solvoll</i>	<i>Prosjektleder</i>	<i>Transport, samfunnsøkonomiske analyser, funksjonshemming</i>	60%
<i>Cecilie Høj Anvik</i>	<i>Forsker</i>	Funksjonshemming, arbeidsliv, utdanning	35%
<i>Terje Olsen</i>	<i>Kvalitetssikrer</i>	Funksjonshemming, arbeidsliv, velferdsstaten	5%

Avtalen punkt 3.5 Gjensidig informasjonsplikt

Frist for innkallelse til møter:

Dersom en part finner det nødvendig, kan parten med minst <5> virkedagers varsel innkalle til møte med den andre part for å drøfte avtaleforholdet og måten avtaleforholdet blir gjennomført på.

Rutiner for gjennomføring av møter:

Det vil bli gjennomført to referansegruppemøter

Avtalen punkt 3.8 Bruk av underleverandør

Oppdragstakers godkjente underleverandører:

Navn	organisasjonsnummer	leveranseområde	prosentvise bidrag
<i>Nordlandsforskning</i>	989 714 309	Ansvarlig for bruker-intervjuer samt bistand i tilknytning til utforming av spørreskjema og rapportskriving.	40%

Bilag 5 Samlet pris og prisbestemmelser

Avtalen punkt 4.1 Vederlag

Vederlag for Oppdraget er avtalt som følger:

Budsjett

Det arbeidet vi legger opp til har et budsjett på 480 000 kr (ekskl. mva.). I tabellen på neste side har vi satt opp forventet ressursbruk på ulike aktiviteter.

Aktivitet	Kostnader (kr)
Datainnsamling, inkl. spørreundersøkelse	110 000
Dataanalyser og bearbeiding av intervjumateriale	120 000
Rapportskriving	220 000
Reisekostnader	20 000
Diverse driftsutgifter	10 000
Sum:	480 000
Moms	120 000
Totalt:	600 000

Prosjektet har en økonomisk ramme på 480 000 kroner ekskl. moms. Moms vil da utgjøre 120 000 kroner. Vi vil anslå at rundt 450 000 kroner (ekskl. moms) vil bli brukt i 2011.

Følgende arbeidsinnsats for de ulike prosjektmedarbeiderne vil bli lagt til grunn under gjennomføringen av prosjektet.

Person	Timer	Timepris (kr)	Kostnader (kr)
Gisle Solvoll	255	1 100	280 500
Cecilie Høj Anvik	144	1 100	158 500
Terje Olsen	10	1 100	11 000
Sum:	409		450 000
Moms			112 500
Totalt			562 500

Arbeidsinnsatsen i prosjektet tilsvarer 409 timeverk. Med en timepris på 1 100 kr, vil timekostnadene bli 450 000 kr. De resterende 30 000 kr er reise- og driftsutgifter.

Avtalen punkt 4.2 Fakturering

Som vederlag for oppdraget skal Oppdragsgiver betale totalt kr 600 000 inkl. mva til Oppdragstaker.

Oppdragstakers kontonummer er: 4509.21.40494.

Betalingen skal foretas ved følgende fastsatte betalingsterminer:

Dato	Beløp
21.11.2011	250 000
14.01.2012	350 000

Fakturaadresse

Arbeidsdepartementet
v/DSS E faktura
Postboks 8129 Dep
0032 OSLO

Faktura skal merkes med:

Referansenummer: **70220** - Evaluering av forsøksordning med arbeids- og utdanningsreiser i Arbeids- og velferdsetaten.

Navn: Elisabet Røhme Sivertsen

Bilag 6 Immaterielle rettigheter og tilgjengeliggjøring for allmennheten

Avtalen pkt. 5.2 Tilgjengeliggjøring

Resultatene fra arbeidet vil bli dokumentert i en SIB-rapport som vil bli oversendt Oppdragsgiver i 20 eksemplarer når evalueringen er avsluttet. Det vil også bli skrevet et arbeidsnotat med foreløpige resultater fra evalueringen. Dette notatet skal være ferdig senest 15. november 2011. Oppdragsgiver vil også motta rapporten i elektronisk form (som PDF- og Word-fil), og rapporten vil bli lagt ut på hjemmesiden både til Handelshøgskolen i Bodø (v/ SIB AS) og Nordlandsforskning AS.

Oppdragsgiver og oppdragstaker skal sammen drøfte når og på hvilken måte offentliggjøringen skal skje.

De endelige resultatene som oppdraget fører til skal normalt gjøres allment tilgjengelig.

Dato for offentliggjøring	Publiseringsform (tidsskrift, web, rapport, seminar, annet)

Bilag 7 Endringer i den generelle avtaleteksten

Avtalen pkt. 2.1 Bilag til avtalen

< Endringer til den generelle avtaleteksten skal samles i bilag 7, med mindre den generelle avtaleteksten særlig henviser slike endringer til et annet bilag.>

<Det er mulig å gjøre endringer i alle punkter i avtalen, også der hvor det ikke klart henvises til at endringer kan avtales. Endringene til avtaleteksten skal fremkomme her, slik at teksten i den generelle avtaleteksten forblir uendret. Det må fremkomme klart og utvetydig hvilke bestemmelser i avtalen det er gjort endringer til.>

<Det følger av avtalens punkt 5.1 at rettighetene til resultatet av Oppdraget skal avtales i bilag 6. Praksis har ofte vist at sameieløsninger kan være kilde til konflikt. Det bør derfor overveies nøye om det skal inngås slike avtaler.>

Punkt	Erstattes med

Bilag 8 Endringer i ytelsen etter avtaleinngåelsen

Avtalen pkt. 2.1 Endringer av Oppdraget etter avtaleinngåelsen

<Endringer i Oppdraget etter avtaleinngåelsen skal følge prosedyrene i avtalens punkt 2.1, og gjøres skriftlig. Oppdragstaker skal føre en fortløpende katalog over endringene som utgjør dette bilaget. Det minnes om at lov og forskrift om offentlige anskaffelser begrenser muligheten for å endre Oppdrag etter avtaleinngåelse.>

Nr	Dato	Endringen gjelder	