

Revestrekar i Språkrådet

Språkrådet gjeng 21. september i BT endeleg ved at kørkje Stortinget eller departementet vedtok å taka bort klammeformsystemet i nynorsk, men svarar ikkje på kvifor dei til no har hevda det motsette. Svaret kan få oss til å tru at departementet avviste tidlegare rettskrivingsframlegg på grunn av framhaldet av klammeformsystemet.

Men tvært om viste departementet atterhald då dei skreiv at «det kan verka som eit ambisiøst mål å laga ei tydeleg, enkel og stram norm for nynorsk, utan sideformer, slik styret i Språkrådet har vedteke». At styret i Språkrådet ikkje veit kva dei sjølve har vedteke, er ikkje truverdige.

Departementet avviste rettskrivingsframlegget sist gong, av di Språkrådet kørkje kunne semjast om sjølve klammeformsystemet eller om kor stor valfridomen skulle vera i ei rettskriving utan klammeformer.

Valfridomen og klammeformsystemet var ikkje vurderte i samanheng – nettl som denne gongen òg. Dette veit Språkrådet, for i bolken «Språkrådets tilrådde norm» i sakpapir til styremøtet 20. mai heiter det at «nynorskrettskrivinga blir vevande vid» og at «som skriftspråk er ikkje nynorsk tent med så vilkårlig utføring. Det vil ikkje vere heldig at det veks fram ein stor underskog av husnormer som ikkje er synlege eller tilgjengelege for omverda».

Denne grunnleggjving for «tilrådd norm» tagde derimot Språkrådet oppportunt om i tilrådingi til departementet, for denne sannkjenningi syner klårt at mandatet om «ei tydeleg, enkel og stram norm, utan sideformer» er brote. Språkrådet grunnleggjv avslaget på innsyn med at «vi ser det slik at arbeidsdokument som er del av ein intern prosess, er til intern bruk arbeidsdokument». Dette held ikkje når dei alt har praktisert meiningsyn i tilsvarande arbeidsdokument.

Språkrådet har tvinga gjennom denne rettskrivingi med revestrekar og løyndehald, medan valfridomen i kjerneordtilfangnet har auka mot kollaps. Dei har ofra nynorsken for skuld eigen prestisje og eige omdømme.

SEERGE ALEXANDER MUNKVOLD, FORMANN I IVAR AASEN-SAMBANDET

På tide!

Tides nye busser er nye og fine, og det er gledelig at stoppsnoeren er tilbake.

Men: Stoppeannonsereser kun over høytalere! Det hjelper lite at stoppeannonsereser på skjerm når man ikke kan se den. Skys har lovet opprop av stoppeannonser. Hvor har det blitt av?

Sjåførene vil vissnok ikke vil ha opprop over høytalere, og avlesende Olsen og Jensen heller ikke vil ha det fordi det forstyrrer. Vel, da får disse bussjåførene finne seg en annen jobb, og avlesende Olsen og Jensen får heller lese avisen når de kommer hjem! Tide må iverksette opprop på bussene nå. Jeg er lei av å spørre sjåfører om å si ifra før riktig stopp, noe de ofte glemmer eller ikke vet hvor er.

THEA ØKLAND, NYBORG

Hordaland fylkeskommune bør ta innover seg problemene for rullestolbrukere i taxi i stedet for å motarbeide næringen.

Et vanskelig valg

BEVEGELSESHEMMEDE

Robert Aasmul, adm.dir., Taxi 1



TAXI 1 vurderer fortløpende utviklingen i næringen, og tror at det kan bli vanskelig å opprettholde et godt tilbud til rullestolbrukerne i fremtiden uten en aktiv politikk fra Hordaland fylkeskommune. Kun tre av fem drosjesentraler i Bergen tilbyr rullestoltransport.

Det er dessverre dyrt å være rullestolbruker i Bergen. Dette fordi rullestoltransporten er basert utelukkende på betaling direkte fra rullestolbrukerne. Dette slår svært uheldig ut for brukere som f.eks. Jannike Kayser. Vi er lei for det og det er beklagelig.

Ulike hendelser har over tid forverret situasjonen for rullestolbrukerne i Bergen.

HORDALAND fylkeskommune har i media gått ut og lovet gratis bussertifikat til dem som vil ta jobb som bussjåfør. Tilbudet konkurrerer direkte med drosjenæringens sjåførbehov og rekrutteringsmulighet, men på ulike vilkår. Det er nå påkrevd med kostbare kurs hvert 5. år. Dette reduserer antall sjåfører som velger å beholde minibussertifikat med rett til å kjøre drosje mot betaling. Dette reduserer igjen drosjenæringens evne til å beholde sjåfører som kan utføre rullestoltransport hvis ikke sjåførene får inndekning for kostnadene.

EU har innført nye og strenge krav til sjåfører som har klasse 2, samt for dem som vil ha minibussertifikat. Det er nå påkrevd med kostbare kurs hvert 5. år. Dette reduserer antall sjåfører som velger å beholde minibussertifikat med rett til å kjøre drosje mot betaling. Dette reduserer igjen drosjenæringens evne til å beholde sjåfører som kan utføre rullestoltransport hvis ikke sjåførene får inndekning for kostnadene.

BILTILSYNET og bilfabrikantene har ulikt syn på hva som er en godkjent rullestolbil. Innkjøp av rullestoler har derfor blitt unødvendig dyre. Uten økte inntek-



DYRT Å VÆRE RULLESTOLBRUKER: Det er vanskelig både for kundene og taxinæringen å tilby et tilbud til rullestolbrukere er så dårlig, mener Robert Aasmul.

FOTO: KNUDSEN, ANDERS

ter reduserer dette en drosjeievers evne til å kunne gjøre nye kostbare innkjøp av spesialbiler tilpasset rullestoltransport.

Bortfall av nasjonale kjøre- og hviletidsbestemmelser (EU-krav) for drosjer som har 9-11 passasjerplasser (rullestolbil), har gitt økte investeringskostnader for drosjenæringen. Nye regler medfører også at muligheten for å benytte seg av en sjåfør som kjører buss i ukedagene til også å kjøre rullestoldrosje i helgene nærmest bortfaller. Dette avkorter drosjenæringens mulighet til å tilby lovlig rullestoltransport utenom "vanlig" arbeidstid.

DET ER VELDIG positivt at Jannike Kayser tar opp kapasitets- og kostnadsspørsmålet. Som ansvarlig drosjesentral har Taxi

1 derfor sett seg nødt til å ta et vanskelig valg for fortsatt å kunne tilby slike tjenester.

Dessverre er prisøkning tidsvis et nødvendig virkemiddel slik vi ser det, da kostnaden slik systemet er i dag må belastes direkte på brukerne hvis disse skal sikres et tilbud.

IMIDLERTID er det like åpenbart at brukerne bør ha en tilstrekkelig god tilskuddsordning som kompenserer dem som har spesielle behov. Det er TT-ordningen som skal favne om dette.

Taxi 1 har ved flere anledninger overfor lokale samfunnsmyndigheter gitt innspill om de økende utfordringene næringen er påtvunget, uten respons. Taxi 1 anmoder nå det nylagte fylkesutvalget å ta problemene

innover seg og sørge for at rullestolbrukerne får opprettholdt sin bevegelsesfrihet parallelt med å sikre en forsvarlig transportløsning i Bergen.

RULLESTOLBRUKERE som Jannike Kayser bør og skal ha tilgang til rullestoltransport, og det til en like lav kostnad som for annen offentlig transport. Dette er en offentlig oppgave å besørge.

Løsningen er så enkel og naturlig at den åpenbart ikke kan være godt synlig for bestemmende organer. Løsningen er å gi rullestolbrukerne en kvote på TT-kortet som ikke er begrenset med en egenandelbetaling, som i dag er 15 prosent av turens kostnad. Merkostnaden for Hordaland fylkeskommune er svært begrenset og muligheten for å igangsette endringen er gjort ved et pennestøk på neste fylkesutvalgsmøte.

Ung, ufør og ubrukt

VELFERD

Laila Marie Reiertsen, stortingsrepresentant, Frp



DET ER urovekkende at antall unge uføre under 30 år øker – og det raskt. Hvorfor skjer dette? Hva gjøres feil i systemene siden det blir en slik utvikling? Og bør man ikke tenke annerledes for å få gjort noe med det?

Vi vet at mange ikke fullfører videregående skole. Her har man satt inn en del ressurser i ulike prosjekter. Jeg håper disse blir evaluert skikkelig, slik at man kan se om de har vært den rette medisinen for å løse flere gjennom

et utdanningsløp. Noen vet vi allerede har vært positive. Men fortsatt strever mange over lang tid, før de kommer dit at de blir gitt opp og erklært uføre.

EN UFØRHET som kanskje kunne vært unngått. Det skal mye til for overhodet ikke å finne noen restarbeidsevne hos et menneske, det være seg om man strever fysisk eller psykisk – eller begge deler.

Hvordan går man frem for å finne ut av dette? Er det kanskje lettere å erklære deg ufør fordi det er enklere for systemet? Slik kan og skal det ikke være. En jeg snakket med i valgkampen, sa det slik: "Det var ingen hos

Nav som brydde seg om hva jeg kunne, ønsket eller ville. Det at jeg hadde en psykisk diagnose var tydeligvis ikke noe som sto på dagsorden for å finne eventuell arbeidsevne."

Dessverre finnes det mange slike historier. Arbeidsminister Hanne Bjurstrøm (Ap) sier i BT (18.09) at utviklingen en tragedie for de det gjelder, og en kostbar ødsling med ressurser.

DETTE KAN VI være hjertens enige om. Men da må vi endre systemet, og rette enda flere ressurser inn mot unge mennesker. Vi må få inn andre grupper i Nav, som ser på yngre Nav-klienter på en annen måte enn i

dag. Personlige veiledere som er til stede, som unge får en god dialog med. Vi har i dag grønt fokus for dem som ønsker å få arbeidstrening innen det grønne element. Her i vest har vi store arbeidsressurser innen fiske og havbruk. Hva da med et «blått hav» som fokus, slik et prosjekt som Austevoll kommune holder på å utarbeide?

Dessuten er det kanskje på tide å få en egen avdeling i Nav, som bare skal arbeide med yngre mennesker. Det kan kanskje være løsningen for å få de unge med inn i fremtidens arbeidsliv. Vi har ikke råd til å la være.