

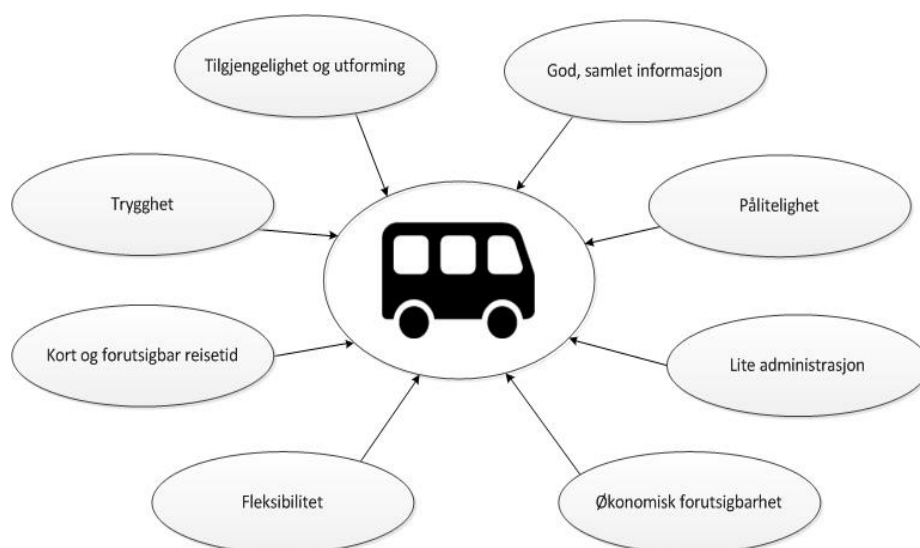
# Rapport

## Transportordninger og arbeidsdeltakelse

Transport og arbeid blant personer med nedsatt funksjonsevne.

### Forfattere

Kristin Ystmark Bjerkan  
Liv Øvstedal  
Marianne Elvsaa Nordtømme  
An-Magritt Kummeneje  
Gisle Solvoll





# Transportordninger og arbeidsdeltakelse

Transport og arbeid blant personer med nedsatt funksjonsevne.

EMNEORD:  
Arbeidsdeltakelse  
Transport  
Funksjonsnedsettelse  
Transportordning  
Samordning

VERSJON  
2.0

DATO  
2015-09-09

FORFATTERE

Kristin Ystmark Bjerkan  
Liv Øvstedal  
Marianne Elvsaa Nordtømme  
An-Magritt Kummeneje  
Gisle Solvoll

OPPDRAGSGIVER  
NAV Farve

OPPDRAGSGIVERS REF.  
-

PROSJEKTNR  
102006186

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:  
114+ vedlegg

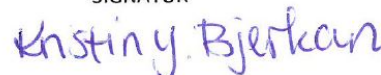
SAMMENDRAG

Hovedmålet med prosjektet har vært å utvikle og vurdere forslag til samordning av transportordninger rettet mot personer med nedsatt funksjonsevne. Prosjektet foreslår en Nasjonal samordningsmodell for AU-reiser, TT-reiser og bilstønaden. Modellen er utviklet med utgangspunkt i kunnskap om i) hvilken betydning transport har for personer med nedsatt funksjonsevne sin arbeidsdeltakelse og mulighet til å gjøre karriere: i) utforming av og erfaringer med dagens støtteordninger for transport, iii) tidligere drøftinger av mulige samordningsmodeller og iv) støtteordningenes oppfyllelse av funksjonskrav.

Den foreslåtte modellen består av fem hovedelementer: 1) felles nasjonale rettigheter for arbeids og fritidsreiser, 2) forenklet administrasjon, 3) AU-ordning med fleksible tidspunkt og oppmøtested, 4) bilstønad med tilhørende antall AU-reiser, og 5) et minimumsantall fritidsreiser.

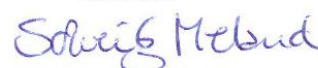
UTARBEIDET AV  
Kristin Ystmark Bjerkan

SIGNATUR



KONTROLLERT AV  
Solveig Meland

SIGNATUR



GODKJENT AV  
Roar Norvik

SIGNATUR



RAPPORTNR  
A27047

ISBN  
9788214059663

GRADERING  
Åpen

GRADERING DENNE SIDE  
Åpen



## Forord

Denne rapporten presenterer resultatene fra prosjektet *Samordning av offentlige støtteordninger for transport*. Prosjektet er gjennomført av SINTEF Teknologi og samfunn avd. Transportforskning, i samarbeid med Universitetet i Nordland, Handelshøgskolen i Bodø (UiN). Arbeidet er finansiert av NAV gjennom programmet FARVE – forsøksmidler arbeid og velferd. Programmet skal gjennom forsøks-, forsknings- og analyseprosjekter øke kunnskapen og bidra med kunnskapsformidling om hvordan målene innen arbeids- og velferdspolitikken kan nås på en bedre måte

Den overordnede målsettingen med prosjektet har vært å utvikle og vurdere forslag til samordning av offentlige støtteordninger for transport. Herunder har prosjektet hatt mål om å i) opparbeide kunnskap om samsvaret mellom dagens støtteordninger og målgruppens reelle behov, ii) opparbeide kunnskap om konsekvenser dagens støtteordninger har for målgruppens karriere og arbeidsdeltakelse, iii) utvikle og vurdere forslag til samordning av støtteordninger for transport og iv) vurdere samfunnsøkonomiske virkninger av forslag til samordning.

Prosjektgruppen har bestått av prosjektleder Kristin Ystmark Bjerkan (SINTEF), prosjektmedarbeidere Liv Øvstedal (SINTEF), Gisle Solvoll (UiN), Marianne Elvsaa Nordtømme (SINTEF) og An-Magritt Kummeneje (SINTEF). Solveig Meland (SINTEF) har vært kvalitetssikrer i prosjektet.

Det har vært knyttet en rådgivende referansegruppe til prosjektet. Denne har bestått av:

- Laila Bakke, Norges Handikapforbund (NHF)
- Ellen Braarud, NAV Hjelpemiddelsentralen
- Karsten Engen, NAV Forvaltning
- Ingvild G. Myhre, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO)
- Magne Skjetne, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO)

Referansegruppens funksjon har vært å gi kritiske innspill og vurderinger av arbeidsprosess og resultater. Det har vært gjennomført 2 møter med referansegruppen

Trondheim, juni 2015



Roar Norvik  
forskningssjef



# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING.....</b>	<b>11</b>
1.1	PROSJEKTETS MÅLSETTINGER .....	11
1.2	RAPPORTENS OPPBYGGING.....	12
<b>2</b>	<b>METODE.....</b>	<b>13</b>
2.1	KUNNSKAPSSTATUS .....	13
2.2	SPØRREUNDERSØKELSE BLANT PERSONER MED NEDSATT FUNKSJONSEVNE .....	13
2.2.1	<i>Utvikling og pilotering</i> .....	13
2.2.2	<i>Utsending</i> .....	14
2.2.3	<i>Utvalg</i> .....	14
2.3	UTVIKLING AV ALTERNATIVE MODELLER .....	20
<b>3</b>	<b>ARBEIDSDELTAKELSE OG TRANSPORT .....</b>	<b>21</b>
3.1	KUNNSKAPSSTATUS: ARBEIDSDELTAKELSE BLANT PERSONER MED NEDSATT FUNKSJONSEVNE .....	21
3.1.1	<i>Transportens betydning for arbeidsdeltakelse</i> .....	22
3.2	RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSE .....	23
3.2.1	<i>Vansker med bruk av transport i hverdagen</i> .....	23
3.2.2	<i>Arbeidsrelaterte reisevaner</i> .....	26
3.2.3	<i>Transport, arbeidsdeltakelse og karriere</i> .....	30
<b>4</b>	<b>STØTTEORDNINGER FOR TRANSPORT .....</b>	<b>37</b>
4.1	DAGENS STØTTEORDNINGER.....	37
4.1.1	<i>Transportordninger</i> .....	38
4.1.2	<i>Ordninger for praktisk støtte</i> .....	47
4.1.3	<i>Ordninger for økonomisk støtte og rabattordninger</i> .....	49
4.2	KUNNSKAPSSTATUS OM SAMORDNING .....	51
4.2.1	<i>Hva skal samordnes?</i> .....	51
4.2.2	<i>Enklere og mer helhetlig transportordning for brukeren</i> .....	51
4.2.3	<i>Samordning for mest mulig transport for begrensede ressurser</i> .....	53
4.2.4	<i>Samordningsmodeller</i> .....	54
4.2.5	<i>Barrierer mot samordning</i> .....	56
4.2.6	<i>Erfaringer med samordning og manglende samordning</i> .....	57
4.3	FUNKSJONSKRAV FOR TRANSPORTORDNINGER.....	61
4.3.1	<i>God, samlet informasjon for brukeren</i> .....	63
4.3.2	<i>Lite administrasjon</i> .....	63
4.3.3	<i>Økonomisk forutsigbarhet</i> .....	64
4.3.4	<i>Pålitelighet</i> .....	64
4.3.5	<i>Fleksibilitet</i> .....	65
4.3.6	<i>Kort og forutsigbar reisetid</i> .....	65
4.3.7	<i>Trygghet</i> .....	66
4.3.8	<i>Tilgjengelighet og utforming</i> .....	66
4.3.9	<i>Andre brukerbehov</i> .....	67
4.4	RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSE .....	68
4.4.1	<i>Hvem bruker støtteordningene?</i> .....	69

4.4.2	Transportordninger og arbeidsreiser .....	71
4.4.3	AU-ordningen.....	73
4.4.4	TT-ordningen.....	76
4.4.5	Grunnstønad .....	82
4.4.6	Honnørrabatt .....	84
4.4.7	Betydning for arbeidsdeltakelse .....	86
4.4.8	Oppsummering .....	87
<b>5</b>	<b>FORSLAG TIL SAMORDNING.....</b>	<b>92</b>
5.1	FUNKSJONSKRAV FOR STØTTEORDNINGER SOM SKAL FREMME KARRIERE ARBEIDSDELTAKELSE .....	92
5.1.1	Å søke jobb.....	92
5.1.2	Å være i jobb .....	92
5.1.3	Å gjøre karriere .....	95
5.2	FUNKSJONSKRAV SOM KAN INNFRIS MED ADMINISTRATIVE ENDRINGER .....	95
5.2.1	Endringer som kan forenkle administrasjon og informasjon .....	96
5.2.2	Endringer som kan fremme fleksibilitet .....	96
5.2.3	En nasjonal samordningsmodell av AU-reiser, TT-reiser og bilstønad.....	97
5.2.4	Forslag og anbefalinger: oppsummering .....	100
5.3	SAMFUNNSØKONOMISKE VURDERINGER .....	102
5.3.1	Nytte og kostnader .....	102
5.3.2	Samfunnsøkonomiske virkninger av tilrettelagt transport for arbeidsreiser .....	105
5.3.3	Erfaringer fra AU-reiseordningen.....	105
5.3.4	Samfunnsøkonomisk virkninger av økt arbeidsdeltakelse blant funksjonshemmede.....	107
5.3.5	Avsluttende bemerkninger.....	109
<b>6</b>	<b>KONKLUSJON .....</b>	<b>111</b>



**BILAG/VEDLEGG**

Vedlegg 1. Utsnitt fra Dokumentasjonsrapport av LKF undersøkelsen i 2007 (se Bjørshol 2008). Rød rute viser variabel for valg av utvalg sammenlignbart med SAMT.

Vedlegg 2 Hvor ofte må du jobbe utenfor arbeidsplassen (møter, kurs/seminar, oppdrag eller lignende)? Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke. n=120.

Vedlegg 3. Hvilke(n) reisemåte(r) benytter du/hender det at du benytter til/fra jobb hvis du må jobbe utenfor arbeidsplassen? (nevnt opp til de 3 vanligste). Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke, og som av og til jobber utenfor arbeidsplassen. n=99

Vedlegg 4. Benyttet reisemåte til/fra jobb dersom man har forpliktelser eller ærend på veien til/fra jobb. Flere svar mulig, opp til tre vanligste reisemåter. Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke. n=119

Vedlegg 5. Egenskaper ved respondenter som er (n=120) og har vært i arbeid de siste 10 årene (n=87)

Vedlegg 6. Ulike påstander om reise til/fra jobb og i jobbsammenheng. Blant yrkesaktive (n=120)

Vedlegg 7. Ulike påstander om reise til/fra jobb og i jobbsammenheng. Blant tidligere yrkesaktive (n=87)

Vedlegg 8 Hva er årsaken til at du jobber deltid? Blant de som jobber deltid (n=49).

Vedlegg 9 I den siste jobben du hadde, hva var årsaken til at du jobbet deltid? Blant de som tidligere har jobbet deltid (n=33).

Vedlegg 10. Fordeling av brutto husholdningsinntekt blant brukere av TT-ordningen (N=48), AU-ordningen (N=17), bilstønad (N=50) og reisetilskudd (N=11) sammenlignet med totalutvalget (N=261).

Vedlegg 11. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av TT-ordningen (uthevet p<0.05)

Vedlegg 12. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av AU-ordningen (uthevet p<0.05)

Vedlegg 13. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av bilstønad (uthevet p<0.05)

Vedlegg 14. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av reisetilskudd (uthevet p<0.05)

Vedlegg 15. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av grunnstønad (uthevet p<0.05)

Vedlegg 16. I hvilken grad imøtekommer reisetilskudd transportbehovet ved arbeidsreisen. (n=10)

Vedlegg 17. Spørsmål som inngikk i nettbasert spørreundersøkelse

## Tabelliste

TABELL 1. HOVEDGRUPPER AV SPØRSMÅL I SPØRRESKJEMA .....	13
TABELL 2. HVORDAN RESPONDENTENE FIKK VITE OM UNDERSØKELSEN .....	14
TABELL 3. UTVALGSBESKRIVELSE OG SAMMENLIGNING MED UTVALGT I LKF .....	16
TABELL 4. EKSPLISITT (N=228) OG IMPLISITT (N=240) MÅL PÅ FUNKSJONSNEDETTELSE .....	17
TABELL 5 TYPER VANSKER SOM I NOEN ELLER STOR GRAD BEGRENSER HVA MAN KAN GJØRE I HVERDAGEN .....	18
TABELL 6. YRKESAKTIVITET I UTVALGET. INNTEKTSGIVENDE ARBEID AV 1 TIMES VARIGHET/UK. HELTID OG DELTID (UNDER 20 TIMER) (N=258) .....	20
TABELL 7. KATEGORISERTE STØTTEORDNINGER .....	37
TABELL 8: OVERSIKT OVER TRANSPORTORDNINGER.....	38
TABELL 9: MOTTAKERE AV STØNAD TIL KJØRETØY ETTER ALDER I 1999, 2001 OG 2003 KILDE: ARBEIDS- OG SOSIALDEP. 2005:55 .....	42
TABELL 10: MOTTAKERE AV BILSTØNAD ETTER ANNEN STØNAD FRA FOLKETRYGDEN 2000 OG 2001. KILDE: ARBEIDS- OG SOSIALDEP. 2005:56 .....	42
TABELL 11. OVERSIKT OVER ORDNINGER FOR PRAKTISK STØTTE .....	47
TABELL 12. OVERSIKT OVER ORDNINGER FOR ØKONOMISK STØTTE OG RABATTORDNINGER .....	49
TABELL 13: OVERSIKT OVER MODELLER, FORDELER OG ULEMPER (ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENTET 2005) .....	55
TABELL 14: OVERSIKT OVER SENTRALE KILDER FOR IDENTIFISERING AV FUNKSJONSKRAV KNYTTET TIL BRUKERNES TRANSPORTBEHOV.....	61
TABELL 15. UTSAGN KNYTTET TIL FUNKSJONSKRAV I VURDERING AV STØTTEORDNINGER .....	72
TABELL 16. FUNKSJONSKRAV KNYTTET TIL Å SØKE JOBB, VÆRE I JOBB OG GJØRE KARRIERE .....	94
TABELL 17. MULIGE FORENKLINGER I ADMINISTRASJON AV TRANSPORTORDNINGER SOM BØR VURDERES .....	99
TABELL 18: NYTTE OG KOSTNADER FOR MÅLGRUPPEN, STATSKASSEN OG SAMFUNNET AV EN BEDRE OFFENTLIG ARBEIDSREISEORDNING.....	104
TABELL 19: BUDSJETTMESSIGE OG SAMFUNNSØKONOMISKE VIRKNINGER AV AU-REISEORDNINGEN. REGNEEKSEMPEL .....	106

## Figurliste

FIGUR 1. IDENTIFISERING AV RESPONDENTER MED NEDSATT FUNKSJONSEVNE .....	15
FIGUR 2. FORDELING PÅ TYPE VANSKER I SAMT (N=290) OG LKF (N=1652).....	19
FIGUR 3 TRANSPORT UTGJØR EN UTFORDRING I MITT HVERDAGSLIV. PROSENT. N=260. ....	24
FIGUR 4 JEG FÅR OPPFYLT MITT REISEBEHOV I HVERDAGEN. PROSENT, N=260. ....	24
FIGUR 5 UTFORDRINGER MED BRUK AV TRANSPORT OG KONSEKVENSER FOR AKTIVITETER. ....	24
FIGUR 6 HAR DU VANSKER KNYTTET TIL Å REISE MED FØLGENDE TRANSPORTMIDLER UTEN LEDSAGER? .....	25
FIGUR 7 HVILKE REISEMÅTER KAN DU VELGE MELLOM NÅR DU SKAL TIL/FRA JOBB? OG ANDEL SOM BENYTTET REISEMIDDEL TIL/FRA JOBB MINST ÉN GANG PER UKE. BLANT RESPONDENTER MED INNTEKSGIVENDE ARBEID AV MINST ÉN TINES VARIGHET/UK. ....	26
FIGUR 8 HVOR OFTE BENYTTET DU HVER AV DISSE REISEMÅTENE TIL/FRA ARBEID PÅ DENNE TIDEN AV ÅRET? BLANT RESPONDENTER MED INNTEKSGIVENDE ARBEID AV 1 TINES VARIGHET/UK. ....	27
FIGUR 9 PÅVIRKER JOBBING UTENFOR ARBEIDSPLASSEN VALG AV REISEMÅTE TIL/FRA JOBB? BLANT RESPONDENTER MED INNTEKSGIVENDE ARBEID AV 1 TINES VARIGHET/UK, OG SOM OFTERE ENN "ALDRI" JOBBET UTENFOR ARBEIDSPLASSEN .....	28
FIGUR 10 HENDER DET AT DU REISER PÅ LANGE JOBBREISER (MER ENN 10 KM) MED ULIKE REISEMÅTER? BLANT RESPONDENTER MED INNTEKSGIVENDE ARBEID AV 1 TINES VARIGHET/UK. ....	28
FIGUR 11 I DITT NÅVÆRENDE ARBEIDSFORHOLD, FØRER VANSKELIGHETER KNYTTET TIL TRANSPORT TIL AT DU BEVISST UNNGÅR MØTER UTENFOR ARBEIDSPLASSEN, LANGE JOBBREISER (MER ENN 10 KM) ELLER SOSIALE ARRANGEMENTER IFM. JOBB? BLANT RESPONDENTER MED INNTEKSGIVENDE ARBEID AV 1 TINES VARIGHET/UK. ....	29
FIGUR 12 HAR DU UTFORDRINGER KNYTTET TIL FØLGENDE FORHOLD VED TRANSPORTEN TIL/FRA ARBEIDSTED? SVARFORDELING BLANT YRKESAKTIVE OG TIDLIGERE YRKESAKTIVE. ....	30
FIGUR 13 HENDER DET AT TRANSPORTEN DIN TIL/FRA JOBB IKKE GÅR ETTER PLANEN? SVARFORDELING BLANT DE SOM ER YRKESAKTIVE OG DE SOM ER TIDLIGERE YRKESAKTIVE. ....	31
FIGUR 14 ULIKE PÅSTANDER OM REISE TIL/FRA JOBB OG I JOBBSAMMENHENG. BLANT YRKESAKTIVE (N=120) OG TIDLIGERE YRKESAKTIVE .....	32
FIGUR 15 HVA ER ÅRSAKEN TIL AT DU JOBBET DELTID? BLANT YRKESAKTIVE MED DELTID OG TIDLIGERE YRKESAKTIVE MED DELTID. ....	33
FIGUR 16 NÅR DU TENKER PÅ DIN YRKESKARRIERE, HVOR ENIG ER DU I FØLGENDE PÅSTANDER? BLANT YRKESAKTIVE OG TIDLIGERE YRKESAKTIVE. .....	33
FIGUR 17 HVOR ENIG ER DU I FØLGENDE PÅSTANDER OM DITT NÅVÆRENDE ELLER SISTE ARBEIDSFORHOLD? BLANT YRKESAKTIVE OG TIDLIGERE YRKESAKTIVE. ....	34
FIGUR 18 HVOR ENIG ER DU I FØLGENDE PÅSTANDER OM DITT NÅVÆRENDE ELLER SISTE ARBEIDSFORHOLD? BLANT YRKESAKTIVE OG TIDLIGERE YRKESAKTIVE. N=245. ....	35
FIGUR 19. FUNKSJONSKRAV TRANSPORTLØSNINGER FOR PERSONER MED NEDSATT FUNKSJONSEVNE .....	63
FIGUR 20. BRUK OG KJENNSKAP TIL ULIKE ORDNINGER (N=261) .....	68
FIGUR 21. ALDERSSAMMENSETNING FOR BRUKERE TT-ORDNINGEN (N=48), AU-ORDNINGEN (N=17), BILSTØNAD (N=50) OG REISETILSKUDD (N=11) SAMMENLIGNET MED TOTALUTVALGET (N=261).....	69
FIGUR 22. HOVEDAKTIVITET BLANT BRUKERE AV TT-ORDNING (N=48), AU-ORDNING (N=17), BILSTØNAD (N=50) OG REISETILSKUDD (N=11) SAMMENLIGNET MED TOTALUTVALGET (N=261).....	70
FIGUR 23. BOSTED BLANT BRUKERE AV TT-ORDNING (N=48), AU-ORDNING (N=17), BILSTØNAD (N=50) OG REISETILSKUDD (N=11) SAMMENLIGNET MED TOTALUTVALGET (N=261). ....	70
FIGUR 24. UTFORDRINGER BLANT BRUKERE AV TT-ORDNING, AU-ORDNING, BILSTØNAD OG REISETILSKUDD SAMMENLIGNET MED TOTALUTVALGET .....	71
FIGUR 25. BRUK AV DE ULIKE ORDNINGENE PÅ REISER TIL/FRA JOBB, TIL JOBBREISER I LØPET AV DAGEN ELLER TIL ÆREND FØR/ETTER ARBEID .	72
FIGUR 26. HVOR OFTE BENYTTET DU DEG AV AU-REISER? .....	74
FIGUR 27. BRUKERVURDERING AV OPPFYLLELSE AV FUNKSJONSKRAV KNYTTET TIL AU-REISER. ....	75
FIGUR 28. I HVILKEN GRAD AU-REISER IMØTEKOMMER TRANSPORTBEHOVET VED ARBEIDSREISEN .....	76
FIGUR 29. HVOR OFTE BENYTTET DU DEG AV TT-ORDNINGEN?.....	77
FIGUR 30. BRUKERVURDERING AV OPPFYLLELSE AV FUNKSJONSKRAV KNYTTET TIL TT-ORDNINGEN. ....	78
FIGUR 31. I HVILKEN GRAD TT-ORDNINGEN IMØTEKOMMER TRANSPORTBEHOVET VED ARBEIDSREISEN. (N=22).....	79
FIGUR 32. BRUKERVURDERING AV OPPFYLLELSE AV FUNKSJONSKRAV KNYTTET TIL BIL MED STØTTE FRA NAV. ....	80
FIGUR 33. I HVILKEN GRAD IMØTEKOMMER BIL MED STØTTE FRA NAV TRANSPORTBEHOVET VED ARBEIDSREISEN. ....	82
FIGUR 34. BRUKERVURDERING AV OPPFYLLELSE AV FUNKSJONSKRAV KNYTTET TIL GRUNNSTØNADEN. ....	83
FIGUR 35. I HVILKEN GRAD GRUNNSTØNADEN IMØTEKOMMER TRANSPORTBEHOVET VED ARBEIDSREISEN. ....	84

FIGUR 36. BRUKERVURDERING AV OPPFYLLELSE AV FUNKSJONSKRAV KNYTTET TIL HONNØRRABATT. ....	85
FIGUR 37. I HVILKEN GRAD IMØTEKOMMER HONNØRRABATT TRANSPORTBEHOVET VED ARBEIDSREISEN. ....	86
FIGUR 38. DERSOM DU IKKE LENGER KUNNE BRUKE DENNE ORDNINGEN, HVA VILLE SKJE MED DITT ARBEIDSFORHOLD? BLANT YRKESAKTIVE. AU- ORDNINGEN N=9, TT-ORDNINGEN N=61, BILSTØNAD N=20, GRUNNSTØNAD N=49, HONNØRRABATT PROSENT. ....	87
FIGUR 39. GRAD AV IMØTEKOMMELSE AV FUNKSJONSKRAV. LAV IMØTEKOMMELSE=1, HØY IMØTEKOMMELSE=5. ALLE ORDNINGER .....	88
FIGUR 40. OPPSUMMERING FUNKSJONSKRAV INFORMASJON: .....	88
FIGUR 41. OPPSUMMERING FUNKSJONSKRAV ADMINISTRASJON: .....	89
FIGUR 42. OPPSUMMERING FUNKSJONSKRAV ØKONOMISK FORUTSIGBARHET: .....	89
FIGUR 43. OPPSUMMERING FUNKSJONSKRAV PÅLITELIGHET: .....	90
FIGUR 44. OPPSUMMERING FUNKSJONSKRAV FLEKSIBILITET: .....	90
FIGUR 45. OPPSUMMERING FUNKSJONSKRAV REISETID: .....	91
FIGUR 46. OPPSUMMERING FUNKSJONSKRAV TRYGGHET .....	91
FIGUR 47. HOVEDELEMENTER I NASJONAL SAMORDNINGSMODELL .....	98
FIGUR 48. PRINSIPPSKISSE AV SAMMENHENGEN MELLOM ARBEIDSREISEORDNINGENS KVALITET OG SAMFUNNSØKONOMISKE LØNNSOMHET	108



## 1 Innledning

Sysselsettingen blant personer med nedsatt funksjonsevne har i lang tid vært lavere enn i befolkningen for øvrig. Mens under halvparten av personer med nedsatt funksjonsevne er i arbeid, gjelder dette tre fjerdedeler i befolkningen sett under ett (Bø og Håland 2014). Funksjonshemmedes svake tilknytning til arbeidslivet kommer også til syne i deres overrepresentasjon blant deltidsarbeidende, og særlig kort deltid (under 20 timer per uke).

Den lave arbeidsdeltakelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne kan forklares av en rekke forhold. Typiske forklaringer er utdanningsforskjeller, et ensidig fokus på individuelle forklaringer, for lite fokus på etterspørselssiden, svake reguleringer av arbeidsgivers ansvar (Hvinden 2004) fordommer og utilstrekkelig tilrettelegging. Transport, eller mangelen på sådan, bidrar til å ekskludere personer med nedsatt funksjonsevne fra arbeidslivet. Norske studier har vist at transportutfordringer medfører tidkrevende organisering av hverdagen og vansker knyttet til å utføre visse arbeidsoppgaver (Bjerkan m.fl. 2013). Dette bidrar til at arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne har svekkede muligheter og motivasjon for å delta i arbeidslivet på lik linje med andre.

For å styrke deltakelse i samfunnslivet generelt og arbeidslivet spesielt, utgjør støtteordninger for funksjonshemmede en viktig del av den offentlige virkemiddelbruken. Personer med nedsatt funksjonsevne er definert som en prioritert gruppe innenfor arbeids- og velferdspolitikken, og en rekke tiltak er iverksatt for å tilrettelegge likeverdig tilgang til arbeidslivet. Blant de viktigste virkemidlene rettet mot funksjonshemmede, er en rekke offentlige støtteordninger for transport.

Forskning har vist at flere av disse tiltakene er avgjørende for at personer med nedsatt funksjonsevne kommer i og forblir i jobb (Bjerkan m.fl. 2011). Slike støtteordninger ser imidlertid ut til å treffe visse deler av målgruppen mer enn andre. Det er per i dag liten samlet kunnskap om de faktiske brukerne og ikke-brukerne av de ulike ordningene, samt de behov og motivasjoner som ligger bak bruk av støtteordninger. Dersom målsettinger i arbeids- og velferdspolitikken om økt sysselsetting skal nås, må støtteordninger utformes på en slik måte at de dekker de reelle behovene til målgruppen. Man kan anta at det er betydelig variasjon i behov blant personer med nedsatt funksjonsevne, og det er usikkert hvorvidt denne variasjonen gjenspeiles i tilbudet av støtteordninger for transport. Det er derfor tydelige kunnskapshull både knyttet til de mangfoldige behovene ulike grupper funksjonshemmede har, hvilke grupper dagens støtteordninger faktisk når, og hvem som faller utenfor. Slik kunnskap er avgjørende for å tilrettelegge sysselsetting i ulike undergrupper av personer med nedsatt funksjonsevne. Videre er det i liten grad vurdert om samspillet mellom støtteordningene, eller mangelen på sådan, er hensiktsmessig. Dagens portefølje av støtteordninger er dels overlappende og dels innbyrdes utelukkende, og bidrar ikke nødvendigvis til smidige reisekjeder eller fleksibilitet i valg av reisemåter.

Det er derfor behov for å vurdere større samordning av dagens individuelt baserte støtteordninger for transport, både med tanke på å fremme arbeidsdeltakelse og karriereadvancement blant personer med nedsatt funksjonsevne. Dette gjelder både i et brukerperspektiv og i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

### 1.1 Prosjektets målsettinger

Hovedmålet med prosjektet har vært *å utvikle og vurdere forslag til samordning av transportordninger*. Dette fordrer inngående kunnskap om hvilken betydning transport har for funksjonshemmedes karriere- og arbeidsdeltakelsen. En viktig målsetting med prosjektet er derfor å innhente kunnskap om den relative og kvalitative betydningen av transport, hvilket fordrer konkretisering av de funksjoner som offentlige støtteordninger for transport må oppfylle for ulike grupper. Prosjektarbeidet er derfor gjennomført etter fire delmål:

Delmål 1	Opparbeide kunnskap om samsvaret mellom dagens støtteordninger og målgruppens reelle behov
Delmål 2	Opparbeide kunnskap om konsekvenser dagens støtteordninger har for målgruppens karriere og arbeidsdeltakelse
Delmål 3	Utvikle og vurdere alternative modeller for samordning av støtteordninger for transport
Delmål 4	Vurdere samfunnsøkonomiske virkning er av alternative modeller for samordning

Prosjektet startet med gjennomgang av foreliggende kunnskap om dagens støtteordninger for transport, dokumenterte erfaringer og evalueringer av ordningene, samt eventuelle forslag til samordning. Videre ble eksisterende litteratur og dokumentasjon av hvilke forutsetninger som ligger til grunn for at personer med nedsatt funksjonsevne skal kunne gjennomføre reiser på lik linje med befolkningen for øvrig. Dette har resultert i et sett med funksjonskrav som ligger til grunn for vurderinger av nåværende støtteordninger.

For å opparbeide kunnskap om samsvaret mellom støtteordninger og målgruppens transportbehov, samt å belyse betydningen støtteordninger har for arbeid og karriere, ble det gjennomført en nettbasert spørreundersøkelse blant 261 personer med nedsatt funksjonsevne. Undersøkelsen inkluderte spørsmål knyttet til i) funksjonsnedsettelse og helse, ii) transportbehov og vansker med ordinær transport, iii) arbeid og arbeidsliv, iv) reisevaner for arbeidsreiser og karrieremuligheter, v) transportutfordringer, vi) transportordninger og transportbehov, og vii) kostnader knyttet til transport.

Undersøkelsen ble formidlet gjennom nettsidene til Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Handikapforbund samt noen av deres medlemsorganisasjoner, i tillegg til NAVs og SINTEFs nettsider. Noen medlemsorganisasjoner formidlet også undersøkelsen via e-post til sine medlemmer og noen respondenter ble invitert til å delta gjennom NAVs bilsentre. Fordi undersøkelsen er formidlet som en åpen lenke, er det ikke mulig å vurdere hvor mange som har sett lenken og derfor heller ikke hvor stor andel av mulige respondenter som har svart.

## 1.2 Rapportens oppbygging

Rapporten begynner med en nærmere beskrivelse av metoder benyttet i prosjektet, med hovedvekt på gjennomføring av spørreundersøkelse blant personer med nedsatt funksjonsevne. Kapittel 3 omhandler betydningen av transport for arbeidsdeltakelse blant funksjonshemmede, og gir både oversikt over eksisterende kunnskap og resultater fra spørreundersøkelsen i dette prosjektet. Kapittel 4 er viet støtteordninger for transport. Kapitlet begynner med en redegjørelse av dagens støtteordninger for transport, samt foreliggende kunnskap om hvordan ordningene brukes og oppleves. Videre gjøres det rede for funksjonskrav til transport som er identifisert i forskningslitteraturen. Dette er krav transporten må oppfylle for at den skal være et godt og reelt alternativ for potensielle brukere. Kapitlet avsluttes med resultater fra spørreundersøkelsen vedrørende funksjonshemmedes bruk og opplevelse av ulike støtteordninger, samt hvordan de ulike ordningene vurderes å oppfylle funksjonskrav til transport.

Basert på foreliggende kunnskap og resultater fra spørreundersøkelsen i dette prosjektet, gjøres det i kapittel 5 rede for et forslag til samordning av støtteordninger for transport. Forslaget er utformet med hensyn til forenkling og forbedring for brukerne av støtteordninger, men forslaget vurderes også ut fra samfunnsøkonomiske hensyn.

## 2 Metode

Dette kapitlet beskriver hvordan målsettinger i prosjektet er besvart og hvilke metoder som er benyttet. Først beskrives hva som ligger til grunn for kunnskapsstatus som er beskrevet i kapittel 3 og 4, før det gis en grundig beskrivelse av spørreundersøkelsen blant funksjonshemmede. Til sist gis en kort beskrivelse av arbeidet med å utvikle et forslag til samordning av offentlige støtteordninger for transport.

### 2.1 Kunnskapsstatus

I prosjektet ble det gjennomført litteraturstudie for å kartlegge forskningsstatus. Dette er særlig knyttet til kartlegging av de funksjoner transporten må oppfylle for at den skal tilrettelegge for arbeid og/eller karriere, og kunnskapsstatus om samordning av støtteordninger. Det ble også gjort en sammenstilling av tidligere forskning knyttet til transportbehov og arbeidsdeltakelse blant funksjonshemmede, og en kartlegging av dagens transportrelaterte støtteordninger.

Kartleggingen av transportbehov og arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne og kartleggingen av dagens transportrelaterte støtteordninger, er i stor grad basert på litteratur som er samlet inn gjennom tidligere prosjekter. I tillegg ble det gjort supplerende litteratursøk ved bruk av Google, og på nettsidene til NAV, kommuner og fylkeskommuner. For kartlegging av funksjonskrav og kunnskapsstatus om samordning, er det gjennomført nye litteratursøk ved bruk av Google og Google Scholar.

### 2.2 Spørreundersøkelse blant personer med nedsatt funksjonsevne

#### 2.2.1 Utvikling og pilotering

For å oppnå målsettingene i prosjektet, ble det gjennomført en nettbasert spørreundersøkelse. Spørreskjemaet er gjengitt i vedlegg 17, og hovedgrupper av spørsmål er gjengitt i Tabell 1. Spørsmålsformuleringer og alternativutforming er så langt som mulig basert på andre undersøkelser innen samme temaområde, som bl.a. Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne 2007, og de nasjonale reisevaneundersøkelsene, for å gjøre det mulig med sammenlignende analyser. En referansegruppe med representanter fra Norges Handikapforbund (NHF), Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) og NAV vurderte og ga innspill til spørreskjemaet.

Tabell 1. Hovedgrupper av spørsmål i spørreskjema

Spørsmålsgrupper
Bakgrunnsspørsmål
Funksjonsnedsettelse og helse
Transportbehov og vansker med ordinær transport
Arbeid og arbeidsliv
Reisevaner for arbeidsreiser og karrieremuligheter
Transportutfordringer
Transportordninger og transportbehov
Kostnader knyttet til transport
Om undersøkelsen

Spørreskjemaet ble også prøvd ut gjennom kvalitative intervjuer med personer med nedsatt funksjonsevne. I alt ble det gjennomført intervjuer med tre informanter med ulike funksjonsnedsettelser; én person med nedsatt bevegelighet (bevegelseshemmet), én blind (orienteringshemmet) og én person med epilepsi

(anfallssykdom). Intervjuene ble gjennomført for å kvalitetssikre spørreskjemaet, og for å sikre at spørsmålene opplevdes som relevante og forståelige i den forventede mottakergruppen.

### 2.2.2 Utsending

Fordi hensikten med spørreundersøkelsen både var å i) kartlegge betydningen av transport for arbeidsdeltakelse og karriere, og ii) vurdere hensiktsmessigheten til eksisterende støtteordninger for transport, ble undersøkelsen formidlet til et bredt utvalg relevante respondenter. Informasjon om prosjektet og lenke til undersøkelsen ble formidlet i samarbeid med NHF, FFO og NAV.

Tabell 2. Hvordan respondentene fikk vite om undersøkelsen

	Antall	Andel
Fikk tilsendt lenke på e-post	128	45 %
På sosiale medier	82	29 %
Leste om prosjektet på en nettside	36	13 %
I medlemsblad/nyhetsbrev	27	9 %
Annet	8	3 %
Jeg ble kontaktet direkte	5	2 %
Total	286	100 %

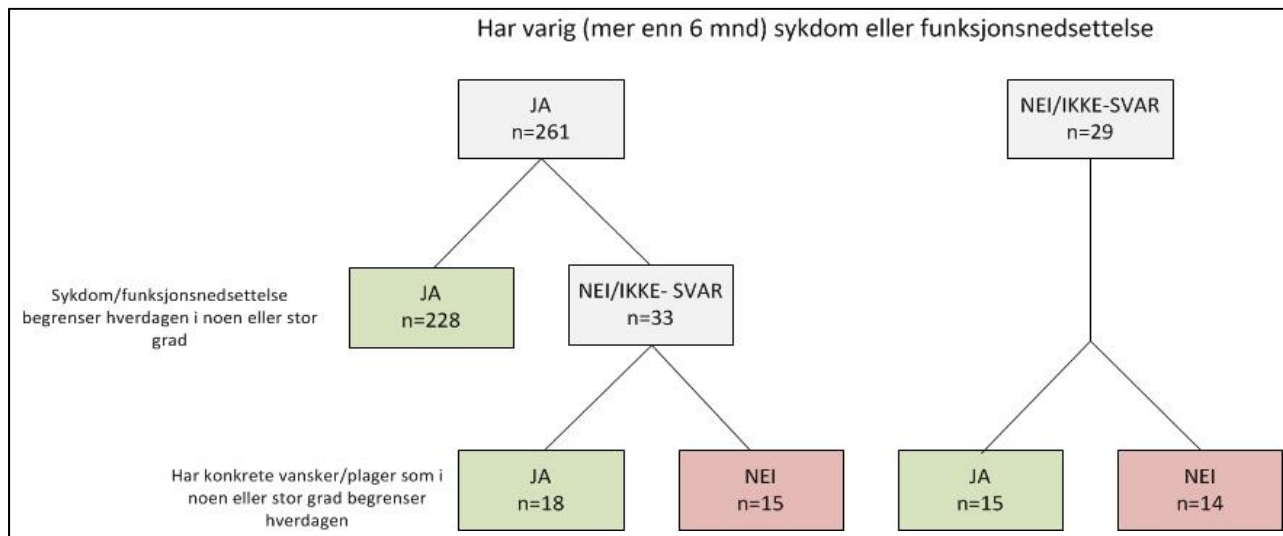
Den mest hensiktsmessige måten å formidle en nettbasert spørreundersøkelse på, er gjennom direkte kontakt med mulige respondenter på e-post. Fordi interesseorganisasjoner ikke har mulighet til å videreformidle e-postadresser til sine medlemmer, oppfordret NHF og FFO sine medlemsorganisasjoner til å videreformidle informasjonen til sine medlemmer. Både NHF, FFO og en rekke av deres medlemsorganisasjoner publiserte informasjonen på sine nettsider, i nyhetsbrev og i sosiale medier. En rekke medlemsorganisasjoner ble også kontaktet direkte for å spre informasjon ytterligere. I tillegg ble informasjon og lenke gjort tilgjengelig på NAV sine nettsider, og ble formidlet direkte til mulige respondenter gjennom NAVs bilsentre.

Fordi undersøkelsen er formidlet som en åpen lenke, er det ikke mulig å vurdere hvor mange som har sett lenken, og derfor heller ikke hvor stor andel av mulige respondenter som har svart. Det er også vanskelig å vurdere hvilke formidlingskanaler som har vært mest effektive. Tabell 2 viser imidlertid at de fleste respondentene oppgir å ha fått lenken tilsendt på e-post, mens mange også har fått tilgang til lenken via sosiale medier.

### 2.2.3 Utvalg

Undersøkelsen var tilgjengelig i perioden 25. november 2014 – 17. februar 2015, og ga til sammen 290 svar. Blant disse oppgir 261 respondenter at de har varig sykdom (mer enn 6 mnd) eller funksjonsnedsettelse som i liten, noen eller stor grad begrenser hva de kan gjøre i hverdagen. De 29 respondentene som i liten eller ingen grad har sykdom eller funksjonsnedsettelse som begrenser hva de kan gjøre, holdes utenfor analysene. Figur 1 viser hvordan respondentene har fordelt seg på spørsmål som identifiserer personer med nedsatt funksjonsevne. Grønne bokser viser respondenter som inngår i analysegruppen, mens røde bokser viser respondenter som er holdt utenfor.





*Figur 1. Identifisering av respondenter med nedsatt funksjonsevne*

Tabell 3 beskriver bakgrunnsvariabler for utvalget i dette prosjektet (i det videre omtalt som SAMT) og sammenligner dette med utvalget i Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne (LKF) fra 2007<sup>1</sup>. Fordi det finnes en rekke ulike definisjoner for hva som regnes som funksjonsnedsettelse, er det utfordrende å vurdere representativiteten til utvalget i dette prosjektet. For å unngå dekningsfeil, som kan oppstå når registerdata ligger til grunn for rekrutteringen, benyttet LKF en screeningsundersøkelse som ved hjelp av et utvalg spørsmål skulle bidra til mer treffsikker identifikasjon av målgruppen personer med nedsatt funksjonsevne (se Bjørshol 2008). En hensiktsmessig måte å vurdere treffsikkerheten og fordelingen i utvalget fra SAMT-prosjektet på, kan derfor være å sammenligne med utvalget fra LKF. Utvalget fra LKF som ligger til grunn for tallene i tabellen, er personer som oppgir å ha funksjonsnedsettelse, sykdom eller konkrete vansker som i noen eller stor grad legger begrensninger på hverdagen (se også vedlegg 1). Dette utvalget bør derfor i utgangspunktet være direkte sammenlignbart med analyseutvalget i SAMT.

<sup>1</sup> Data fra LKF er hetnet fra Statistisk sentralbyrå. Undersøkelsen er finansiert av Sosial- og helsedirektoratet, NTNU Samfunnsforskning, Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring (NOVA) og Nasjonalt kompetansesenter for personer med nedsatt funksjonsevne (Dok-senteret). Data er tilrettelagt og stilt til disposisjon i anonymisert form av Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS (NSD). Verken Statistisk sentralbyrå, Sosial- og helsedirektoratet, NTNU Samfunnsforskning, NOVA Dok-senteret eller NSD er ansvarlig for analysen av dataene eller de tolkninger som er gjort her.

Tabell 3. Utvalgsbeskrivelse og sammenligning med utvalgt i LKF

	SAMT (n=261)		LKF (n=1375)	
	antall	andel	antall	andel
<b>Kjønn</b>				
Mann	96	38 %	567	41 %
Kvinne	157	62 %	808	59 %
<b>Alder</b>				
18-25 år	17	7 %	84	6 %
26-35 år	38	15 %	193	14 %
36-45 år	70	27 %	287	21 %
46-55 år	75	29 %	380	28 %
56-65 år	41	16 %	375	27 %
Over 65 år	16	6 %	56	4 %
<b>Utdanning</b>				
Grunnskole eller mindre	29	11 %	375	27 %
Videregående skole	98	38 %	642	47 %
Høgskole/universitet, lavere nivå	71	27 %	282	21 %
Høgskole/universitet, høyere nivå	48	18 %	46	3 %
Uoppgitt	15	6 %	27	2 %
<b>Hovedaktivitet</b>				
Yrkesaktiv, heltid eller deltid	101	39 %	711	52 %
Trygdemottaker/pensjonist	98	38 %	513	38 %
Student/skoleelev	12	5 %	48	4 %
Arbeidssøker/ledig	12	5 %	58	4 %
Annet	37	14 %	35	3 %
<b>Selvopplevd helse</b>				
Meget god	14	5 %	73	5 %
God	58	22 %	458	33 %
Hverken god eller dårlig	80	31 %	467	34 %
Dårlig	93	36 %	321	23 %
Meget dårlig	15	6 %	55	4 %
<b>Sykdom/funksjonsnedsettelse begrenser hverdagen</b>				
i noen grad	74	28 %	814	59 %
i stor grad	187	72 %	561	41 %

Tabell 3 viser forholdsvis lik kjønns- og aldersfordeling i SAMT og LKF, men at SAMT-utvalget har en noe lavere gjennomsnittsalder med flere respondenter i aldersgruppen 36-45 år. Derimot utgjør aldersgruppen 56-65 år en større andel av LKF-utvalget. Tabellen viser videre betydelige utdanningsforskjeller, ved at SAMT-utvalget har høyere utdanningsnivå. Det skiller seg særlig ut med større innslag av universitets- og høyskoleutdanning på høyere nivå. Tabellen viser forholdsvis lik fordeling hva angår hovedaktivitet. Unntaket er yrkesaktivitet, der tabellen viser at 39 % av SAMT-utvalget og 52 % av LKF-utvalget er

yrkesaktive på heltid eller deltid. Den reelle andelen i SAMT-utvalget er imidlertid noe høyere enn det som fremgår av tabellen, fordi mange av respondentene som har oppgitt "annet" jobber deltid i kombinasjon med stønad, arbeidsavklaringspenger eller annet. Man kan derfor anta at utvalgene er forholdsvis like også på dette punktet.

Videre viser tabellen at sammenlignet med LKF-utvalget, opplever SAMT-utvalget egen helse som noe dårligere, og i dette utvalget opplever majoriteten (nær tre firedele) at sykdom, funksjonsnedsettelse eller vansker i stor grad begrenser hverdagen, mot halvparten i LFK-utvalget. Ulikheter med tanke på type funksjonsnedsettelse beskrives nedenfor.

Disse funnene tyder på at utvalget i SAMT har en særskilt sammensetning. På tross av at SAMT-utvalget oppgir dårligere helse, større vansker og funksjonsnedsettelse enn respondenten i LKF, har de høyere utdanning og forholdsvis lik yrkesaktivitet. Dette kan tyde på at dette er et utvalg som i stor grad mestrer utfordringer i hverdagen og har funnet løsninger som gjør det mulig å fullføre utdanningsløp og komme i arbeid.

### Type funksjonsnedsettelse

Undersøkelsen inneholder ett eksplisitt og ett implisitt mål på funksjonsnedsettelse. Disse er gjengitt som henholdsvis funksjonsnedsettelse A (N=228) og funksjonsnedsettelse B (N=240) i Tabell 4. Spørsmålene er hentet fra LKF i 2007. I henhold til disse målene er til sammen 29 av respondentene ikke definert som personer med nedsatt funksjonsevne. Disse vil holdes utenfor analysene presentert i kapittel 4 og kapittel 5, men er med i datagrunnlaget for resultatene som presenteres her.

Tabell 4. Eksplisitt (n=228) og implisitt (n=240) mål på funksjonsnedsettelse.

Funksjonsnedsettelse A (n=228)	Har du varig sykdom eller nedsatt funksjonsevne	
Funksjonsnedsettelse B (n=240)	<p><i>Har du</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nedsatt syn</li> <li>nedsatt hørsel</li> <li>talevansker eller vansker med å uttrykke deg</li> <li>kroniske smerter eller ubehag</li> <li>epileptiske anfall, blackouts eller mister bevisstheten</li> <li>vansker med å lære eller forstå</li> <li>hukommelsesproblemer eller konsentrasjonsvansker</li> <li>redusert førrlighet i armer eller fingre</li> <li>redusert førrlighet i føtter eller bein</li> <li>psykiske eller følelsesmessige problemer/vansker</li> <li>opplevd følelse av angst ila de siste 6 mnd</li> <li>har du følt deg nedstemt eller deprimert ila de siste 6 mnd</li> <li>noen gang fått hodeskade, hjerneskade eller hjerneslag</li> <li>andre problemer eller vansker</li> </ul> <p><i>Er du</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kortpustet eller har problemer med å puste</li> <li>det vanskelig for deg å utøve fysisk arbeid</li> </ul>	<p>som i noen eller stor grad begrenser hva du kan gjøre (f.eks. arbeid, utdanning, husarbeid, fritidsaktiviteter, hvor du bor, hvor du kan dra eller annet)?</p>

Med utgangspunkt i vansker spesifisert i funksjonsnedsettelse B, er respondenter fordelt på underkategorier av vansker. Vanskene er gruppert i tråd med kategorier brukt i analyser av LKF (Molden m.fl. 2009). Tabell

5 gir en oversikt over disse kategoriene og hvor mange som oppgir å ha vansker som i noen eller stor grad begrenser hva de kan gjøre i hverdagen. Hver respondent kan oppgi flere typer vansker, og tabellen kan derfor ikke summeres til 100 %.

*Tabell 5* *Typer vansker som i noen eller stor grad begrenser hva man kan gjøre i hverdagen*

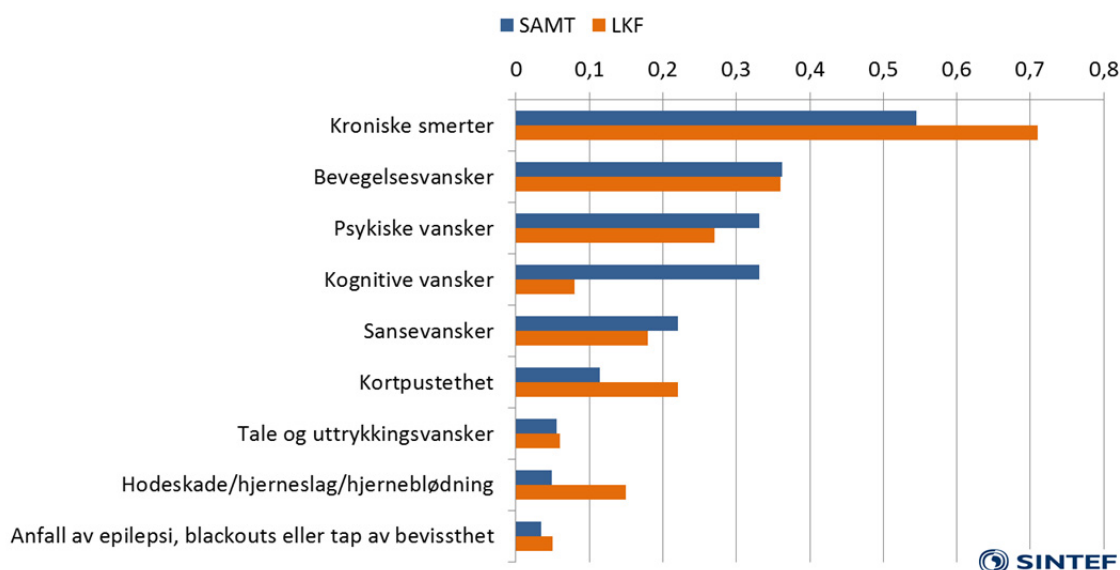
Type funksjonsnedsettelse	Antall	Andel
Vansker med å utøve fysisk aktivitet/arbeid	164	57 %
Kroniske smerter	158	54 %
Andre vansker	106	37 %
Bevegelsesvansker	105	36 %
Psykiske vansker	96	33 %
Kognitive vansker	96	33 %
Sansevansker	64	22 %
Kortpustethet	33	11 %
Tale og uttrykingsvansker	16	6 %
Hodeskade/hjerneslag/hjerneblødning	14	5 %
Anfall av epilepsi, blackouts eller tap av bevissthet	10	3 %
N	290	

Tabellen viser at vansker med å utøve fysisk aktivitet eller arbeid blir hyppigst oppgitt i utvalget: 57 % oppgir at dette i noen eller stor grad begrenser hva de kan gjøre i hverdagen. Videre oppgir 54 % at de har kroniske smerter som er begrensende. Rundt en tredel rapporterer om hhv. bevegelsesvansker, psykiske vansker og/eller kognitive vansker. Sansevansker oppgis som begrensende av 22 %.

En nokså stor andel av utvalget, 37 %, oppgir at de har "andre vansker" som er begrensende i hverdagen. Samtlige som oppgir "andre vansker", har i tillegg oppgitt én eller flere av vanskene nevnt tidligere.

Figur 2 viser hvordan ulike vansker som begrenser hverdagen fordeler seg i utvalget i denne undersøkelsen og i LKF. Figuren viser at utvalgene er forholdsvis like når det kommer til bevegelsesvansker, sansevansker, tale- og uttrykingsvansker og epilepsi, mens SAMT-utvalget skiller seg fra LKF med langt høyere andel med kognitive vansker, noe høyere andel med psykiske vansker, og lavere andeler med hhv. kroniske smerter, kortpustethet og hodeskade/hjerneslag/hjerneblødning. Type funksjonsnedsettelse vist i tabell 5 er videre delt inn i tre hovedgrupper: funksjonsnedsettelse knyttet til i) bevegelse og forflytning (bevegelsesvansker, kortpustethet, vansker med å utføre fysisk aktivitet<sup>2</sup>), ii) orientering (sansevansker, tale- og uttrykingsvansker, psykiske vansker, kognitive vansker), iii) andre og kombinerte funksjonsnedsettelse (øvrige vansker).

<sup>2</sup> Finnes ikke i LKF.



Figur 2. Fordeling på type vansker i SAMT (N=290) og LKF (N=1652)

Som tidligere nevnt, er kun respondenter som faller inn under denne undersøkelsens definisjon av nedsatt funksjonsevne, inkludert i analysene som omhandler støtteordninger for transport i kapittel 5. Kriteriet for å motta støtte til transport er som regel knyttet til redusert funksjonsevne, og denne statusen dokumenteres gjennom diagnose eller utsagn fra helsevesenet. I SAMT-prosjektet benyttes imidlertid ikke diagnose eller objektive helse- og/eller funksjonsvurderinger for å identifisere personer med nedsatt funksjonsevne: som beskrevet over er det den grad av begrensning den enkelte opplever som følge av funksjonsnedsettelse eller sykdom i hverdagen, som er førende. Det er dermed ikke nødvendigvis samsvar mellom de definisjoner for funksjonsnedsettelse som faktisk ligger til grunn for tildeling av transportstøtte, og definisjoner som benyttes i dette prosjektet. Dette er blant annet gjort for å sikre felles definisjon på funksjonsnedsettelse for brukere på tvers av de ulike støtteordningene.

### Arbeidsdeltakelse i utvalget

Som vist i forrige kapittel, oppgir 39 % av respondentene at de har yrkesaktivitet som hovedaktivitet. Mange kombinerer imidlertid yrkesdeltakelse med andre aktiviteter, f.eks. studier, og for å kartlegge omfanget av yrkesaktivitet har respondentene oppgitt hvorvidt de *utførte inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet forrige uke eller har inntektsgivende arbeid som de var midlertidig borte fra eller hadde fri fra forrige uke*. Dette målet på yrkesaktivitet må skilles fra målet benyttet i tabell 3, "Hovedaktivitet". En person kan ha tilknytning til arbeidslivet selv om vedkommende ikke regner yrkesaktivitet som sin hovedaktivitet. F.eks. kan studenter regne studier som sin hovedaktivitet selv om de har en 20 % stilling parallelt studiene.

Tabell 6. Yrkesaktivitet i utvalget. Inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke. Heltid og deltid (under 20 timer)  
(n=258)

	Antall	Andel
Yrkesaktiv, heltid	70	27 %
Yrkesaktiv, deltid	48	19 %
Ikke yrkesaktiv	140	54 %
Totalt	258	100 %

Til sammen 120 personer svarer bekreftende på dette, tilsvarende 46 % av det totale utvalget. Av disse har 118 oppgitt om de jobber heltid eller deltid. Som det fremgår av Tabell 6, jobber 27 % av respondentene heltid, mens 19 % jobber under 20 timer per uke. De fleste yrkesaktive er ansatte (80 %), men 14 % har også lederansvar. Halvparten av de yrkesaktive (48 %) har fast arbeidstid, mens 31 % har fleksible arbeidstidsordninger. Videre jobber 10 % skift- eller turnusarbeid.

### 2.3 Utvikling av alternative modeller

Utgangspunktet for å utvikle alternative modeller for transportordninger, som i større grad enn i dag legger til rette for arbeidsdeltakelse og karriere for personer med nedsatt funksjonsevne, har vært å identifisere hvilke funksjonskrav transportordningen bør oppfylle. Denne informasjonen er framskaffet gjennom litteraturstudier (se kapittel 4.2 og 4.3) og funn i den nettbaserte spørreundersøkelsen gjennomført i dette prosjektet.

Informasjon om dagens transportordninger og organiseringen av disse, samt studier om og erfaringer fra samordning av transportordninger, som presentert i kapittel 4.1, er basert på gjennomgang av faglitteratur og informasjon på Internett.

I de økonomiske vurderingene (kapittel 5.3) har vi tatt utgangspunkt i de vurderingene som ble foretatt i Solvoll og Anvik (2012) og brukt dette som utgangspunkt for en drøfting. En offentlig transportstøtteordning er samfunnsøkonomisk lønnsom hvis samfunnets nytte av ordningen overstiger kostnadene for det offentlige ved å tilby ordningen. Kostnadene for det offentlige ved å etablere og drifte en transportstøtteordning vil være utgifter til reisene (drosjeregninger fratrukket egenandeler betalt av brukerne), samt administrative kostnader (kostnader til brukergodkjenning og administrasjon av reisene).

### 3 Arbeidsdeltakelse og transport

#### 3.1 Kunnskapsstatus: Arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne

Sysselsettingen av funksjonshemmede har holdt seg uendret de siste 20 årene. På tross av større fokus på inkluderende arbeidsliv generelt og inklusjon av personer med nedsatt funksjonsevne spesielt, vedvarer den uforholdsmessig svake tilknytningen denne gruppen har til arbeidslivet, og avstanden mellom denne gruppen og befolkningen forøvrig er i dag like stor som for tjue år siden. I 2014 var om lag 74 % av den norske befolkning sett under ett i arbeid, sammenlignet med 43 % av personer med nedsatt funksjonsevne, og dette forholdet har vært uendret i lang tid (Bø og Håland 2014). Forskning foreslår flere årsaker til denne gruppens lave yrkesaktivitet: Ensidig fokus på individuelle forklaringer (Anvik m.fl. 2007, Grue 2006), for lite fokus på etterspørselssiden (Vedeler og Mossige 2009), svake reguleringer av arbeidsgivers ansvar (Hvinden 2004), utilstrekkelig tilrettelegging (Hansen og Svalund 2007), fordommer (Gundersen 2008) og utdanningsforskjeller (Bliksvær og Hansen 2006).

Funksjonshemmedes svake tilknytning til arbeidslivet kommer ikke bare til syne i den lave sysselsettingsraten, men er også fremtredende i den store andelen deltidsarbeidende. Funksjonshemmede er særlig overrepresentert når det gjelder kort deltid (under 20 timer per uke) (Hansen og Svalund 2007). I 2010 jobbet 44 % av yrkesaktive med nedsatt funksjonsevne deltid, mot 26 % av yrkesaktive sett under ett (Bø og Håland 2014:36). Fordi disse 26 % også inkluderer personer med nedsatt funksjonsevne, vil forskjellen i realiteten være enda større.

Noe av deltidsarbeidet henger sammen med visse nærings- og yrkesforskjeller mellom personer med og uten nedsatt funksjonsevne. Studier har vist at utdanning har større betydning for yrkesdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne (Borg 2008), samtidig som denne gruppen i mindre grad enn andre fullfører høyere utdanning. Dette legger visse føringer på hvor i arbeidsmarkedet personer med nedsatt funksjonsevne har mulighet for arbeid. Som følge av blant annet utdanningsforskjeller, er personer med nedsatt funksjonsevne underrepresentert i akademiske yrker og lederyrker, men overrepresentert i salgs- og serviceyrker, særlig knyttet til pleie- og omsorgsarbeid (Bø m.fl. 2010:15, Hansen og Svalund 2007).

Personer med nedsatt funksjonsevne opplever ofte vansker med å komme seg inn på arbeidsmarkedet. Særlig personer med visse funksjonsnedsettelse har mindre sannsynlighet for å bli kalt inn til intervju hos en potensiell arbeidsgiver enn andre. Tronstad (2010) påpeker at å være blind eller rullestolbruker er kjennetegn som i enda større grad enn innvandrerbakgrunn reduserer sjansene for å bli innkalt til intervju. Lav yrkesdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne skyldes imidlertid også lavere utdanningsnivå i denne gruppen enn i befolkningen for øvrig (Borg 2008). Forskjellen i yrkesdeltakelse er minst i grupper med høy utdanning, og Grue (2006) argumenterer for at lang utdanning og høy kompetanse kompenserer for reduserte valgmuligheter i arbeidsmarkedet. Samtidig står unge med nedsatt funksjonsevne overfor visse barrierer når det gjelder høyere utdanning. Utdanning fremstår derfor som særlig viktig for yrkesaktiviteten til personer med nedsatt funksjonsevne.

Utdanning og yrkestilhørighet legger ikke bare føringer på mulighetene for arbeidsdeltakelse, men kan også påvirke i hvor stor grad den enkelte evner å forbli yrkesaktiv i møtet med funksjonsnedsettelse. Personer hvis arbeid tillater stor grad av selvstendighet og kontroll over eget arbeid, vil ha bedre forutsetninger for å mestre egen yrkesaktivitet dersom de blir rammet av sykdom eller funksjonsnedsettelse (Bjerkan 2010a). Slik mestring vil også henge sammen med tilrettelegging på arbeidsplassen. I 2010 hadde 55 % av yrkesaktive med nedsatt funksjonsevne tilpasset arbeidssituasjonen med tanke på arbeidsoppgaver, arbeidstid eller fysisk tilrettelegging (Bø m.fl. 2010:16). Denne andelen har holdt seg stabil etter innføringen av avtalen om inkluderende arbeidsliv (IA-avtalen) i 2001, men likevel oppgir omtrent 1 av 5 et udekket behov for

arbeidstilpasning (ibid.). Tilpasning handler imidlertid ikke bare om hva som skjer på selve arbeidsplassen, ettersom manglende tilrettelegging og tilgjengelighet på arenaer utenfor arbeidssituasjonen kan også ha stor betydning for den enkeltes yrkesaktivitet. For mange utgjør utilgjengelig transport en vesentlig barriere.

### 3.1.1 Transportens betydning for arbeidsdeltakelse

Som nevnt har både forskningsfeltet og det politiske feltet vært preget av et noe ensidig fokus på individuelle forklaringer på funksjonshemmedes arbeidsdeltakelse. Det betyr at de overordnede og strukturelle føringene som påvirker funksjonshemmedes muligheter for et aktivt yrkesliv, i liten grad vies oppmerksomhet. Transport er ett eksempel på en overordnet barriere som kan bidra til å ekskludere personer med nedsatt funksjonsevne. Selv om årsakene til funksjonshemmedes lave arbeidsdeltakelse er sammensatte, er manglende eller utilgjengelig transport en viktig forklaringsfaktor. Tidligere forskning har vist at transport, eller mangelen på sådan, bidrar til å ekskludere personer med nedsatt funksjonsevne (Anvik 2006, Bjerkan m.fl. 2013, Molden m.fl. 2009, Voorhees og Bloustein 2005). Norske studier har vist at transportutfordringer medfører tidkrevende organisering av hverdagen og vansker knyttet til å utføre visse arbeidsoppgaver (Bjerkan m.fl. 2011, Grut og Kvam 2001, Nordbakke m.fl. 2007, Solvoll og Høy-Anvik 2012). Dette bidrar til at muligheter og motivasjon for å delta i arbeidslivet på like premisser med andre, er svekket for arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne.

Funksjonshemmede opplever større vansker med transport enn andre. Samtidig er yrkesdeltakelsen i denne gruppen lavere enn i befolkningen forøvrig. Disse fenomenene eksisterer ikke uavhengig av hverandre. Personer med nedsatt funksjonsevne som opplever vansker med å reise kollektivt, er sjeldnere i arbeid enn andre (Bjerkan 2009:38). Det er også en tendens til at det er sysselsettingen blant personer med ellers gode forutsetninger for yrkesaktivitet (høy utdanning, god helse) som i størst grad påvirkes av utilgjengelig transport. For disse vil transport være en av hovedårsakene til inaktivitet.

Man kan anta at manglende eller dårlig tilrettelagt transport utgjør en barriere mot arbeid på flere måter. Transport er blant annet en fremtredende utfordring i studenttilværelsen. Én av fire studenter med nedsatt funksjonsevne har på grunn av sykdom eller funksjonsnedsettelse valgt et annet studium enn de ellers ville ha valgt, og dette skyldes i stor grad manglende tilrettelegging (Bjerkan og Veenstra 2008). Personer med nedsatt funksjonsevne bruker mye tid på å administrere egen transport (NOU 2001b:532), og halvparten av studenter med nedsatt funksjonsevne oppgir at organisering av hverdagen gjør det utfordrende å skulle studere (Bjerkan og Veenstra 2008). Samtidig peker omtrent én av ti studenter på nettopp transport som en særlig utfordring i studiehverdagen.

Manglende eller dårlig tilrettelagt transport kan også utgjøre en barriere i overgangen til arbeidslivet. Mobilitet er en forutsetning for å være i yrkesaktivitet, og en studie fra New Jersey viser at én av tre personer med nedsatt funksjonsevne har latt være å søke på en jobb på grunn av vansker med transport (Voorhees og Bloustein 2005). I Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne (LKF) fra 2007, oppga fem prosent av de yrkesaktive at de hadde transportvansker til og fra arbeidsstedet (Molden m.fl. 2009:61). Omtrent halvparten av disse mente dette skyldtes uforutsigbarhet og uregelmessighet, mens én av fire viste til mangelfull tilrettelegging. Utfordringer knyttet til arbeidsreisen kan være et hinder for yrkesaktivitet og medføre store praktiske barrierer mot arbeidsdeltakelse. Utredningen *Fra bruker til borger* forteller eksempelvis om Ole, som er avhengig av å ha opparbeidet mertid fordi upålitelige transporttjenester (TT-transport) gjør at han ofte kommer for sent på jobb (NOU 2001b).

For noen innebærer transportbarrierer at de velger å bo nært arbeidsstedet slik at de kan gå imellom, og derfor slipper å forholde seg til transporttilbudet (Anvik 2006). Dette kan antas å være en særlig aktuell



strategi ute i distriktene, der transporttilbudet er mindre utbygd. Samtidig vil manglende mobilitet der kunne ha enda større konsekvenser, fordi arbeidsmarkedet kan antas å være mindre.

Selv for funksjonshemmede som er i arbeid, kan utilgjengelig transport bidra til å vanskeliggjøre hverdagen. Transport kan for noen også gjøre det vanskeligere å utføre arbeidet sitt. For mange innebærer arbeidet en viss grad av reising, og aktiviteter kan foregå på ulike steder. Mangel på tilgjengelig transport kan derfor hindre yrkesaktive i å komme seg rundt i embets medfør (Anvik 2006:79). I tillegg opplever noen vansker knyttet til anskaffelse av spesialbil, parkeringstillatelse og tilgjengelig parkeringsplass (NOU 2001b, Voorhees og Bloustein 2005).

Arbeidsgiver kan også legge føringer på den enkeltes arbeidshverdag. Siden 1. januar 2009 har arbeidsgivere hatt plikt til å arbeide aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering. I 2010 hadde kun omlag 40 % av offentlig og 15 % av private arbeidsgivere en likestillingsplan som omfatter personer med nedsatt funksjonsevne (Tronstad 2010:56).

## **3.2 Resultater fra spørreundersøkelse**

Dette kapitlet viser resultater fra spørreundersøkelsen som er gjennomført i prosjektet, og dokumenterer hva slags transportutfordringer og -behov funksjonshemmede kan ha for å kunne delta i arbeidslivet slik de ønsker.

### **3.2.1 Vansker med bruk av transport i hverdagen**

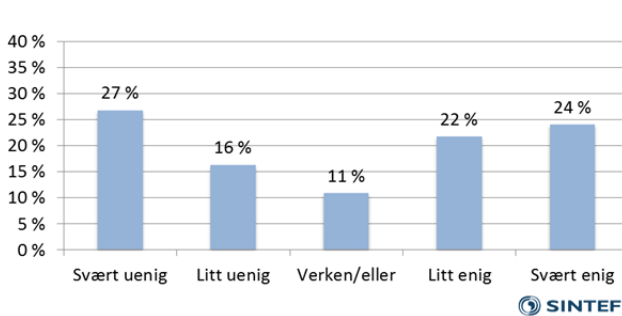
Dette avsnittet belyser hvordan transport fungerer i hverdagen, knyttet til deltakelse i både jobb- og fritidsaktiviteter.

#### *Transportbehov og deltakelse i aktiviteter*

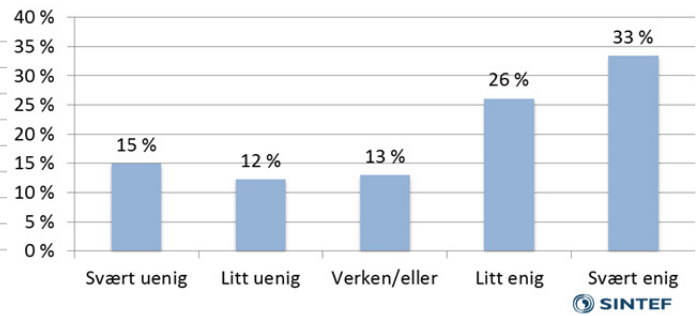
Til sammen 46 % av respondentene er svært eller litt enige i påstanden om at transport utgjør en utfordring i hverdagslivet (se Figur 3). I motsatt ende av skalaen er 43 % svært eller litt uenige, mens 11 % er verken enige eller uenige.

På tross av at transport kan være en utfordring og en hindring for å delta på aktiviteter for nær halvparten av respondentene, er et flertall enige i påstanden om at de får oppfylt sitt reisebehov i hverdagen. Likevel er 27 % svært eller litt uenige i en slik påstand, mens 13 % er verken enige eller uenige i dette (se Figur 4).

Datamaterialet viser at det – naturlig nok - gjerne er personer som ikke opplever transport som en utfordring i hverdagen, som også opplever at de får oppfylt sitt reisebehov. Selv om datamaterialet tyder på at de fleste finner en løsning for å få oppfylt sine reisebehov i hverdagen, bruker også mange tid og energi på å finne transportmessige løsninger for å delta på det de vil eller bør.

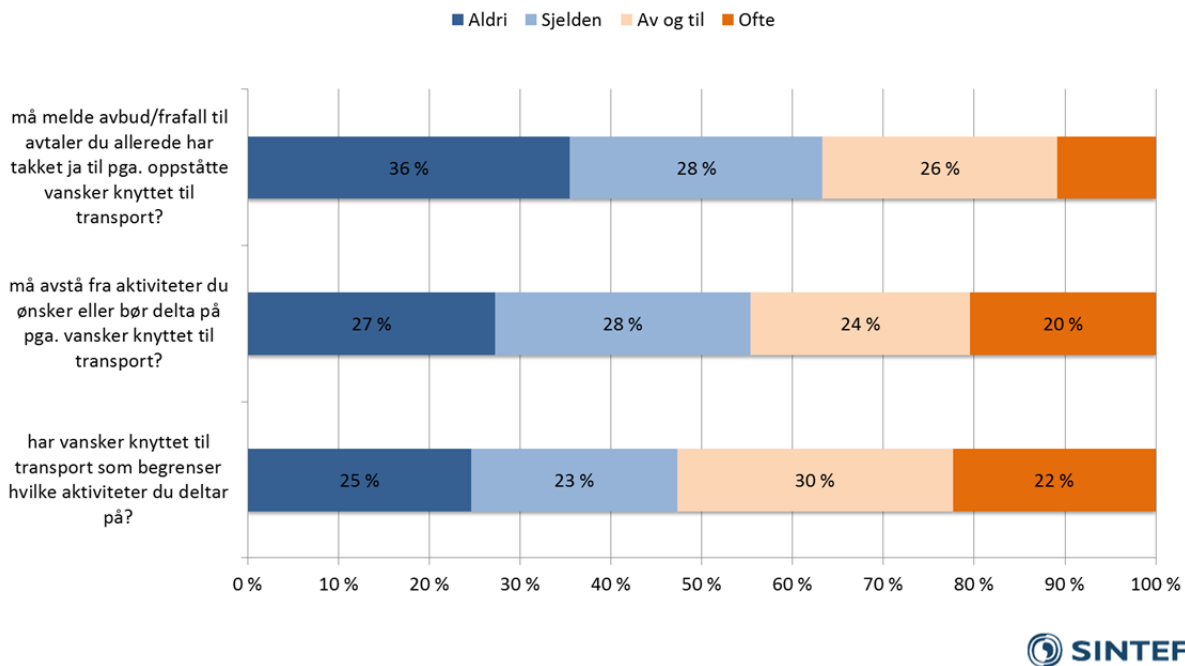


Figur 3 Transport utgjør en utfordring i mitt hverdagsliv. Prosent (n=260).



Figur 4 Jeg får oppfylt mitt reisebehov i hverdagen. Prosent (n=260).

Nærmere halvparten av respondentene (både yrkesaktive og ikke yrkesaktive) oppgir at vansker knyttet til transport ofte eller av og til legger begrensninger på hva de deltar på (se Figur 5). Litt over 40 % sier transportvansker fører til at de må avstå fra aktiviteter de ønsker eller burde delta på ofte eller av og til, mens 34 % ofte eller av og til må melde avbud pga. oppståtte vansker med transport.

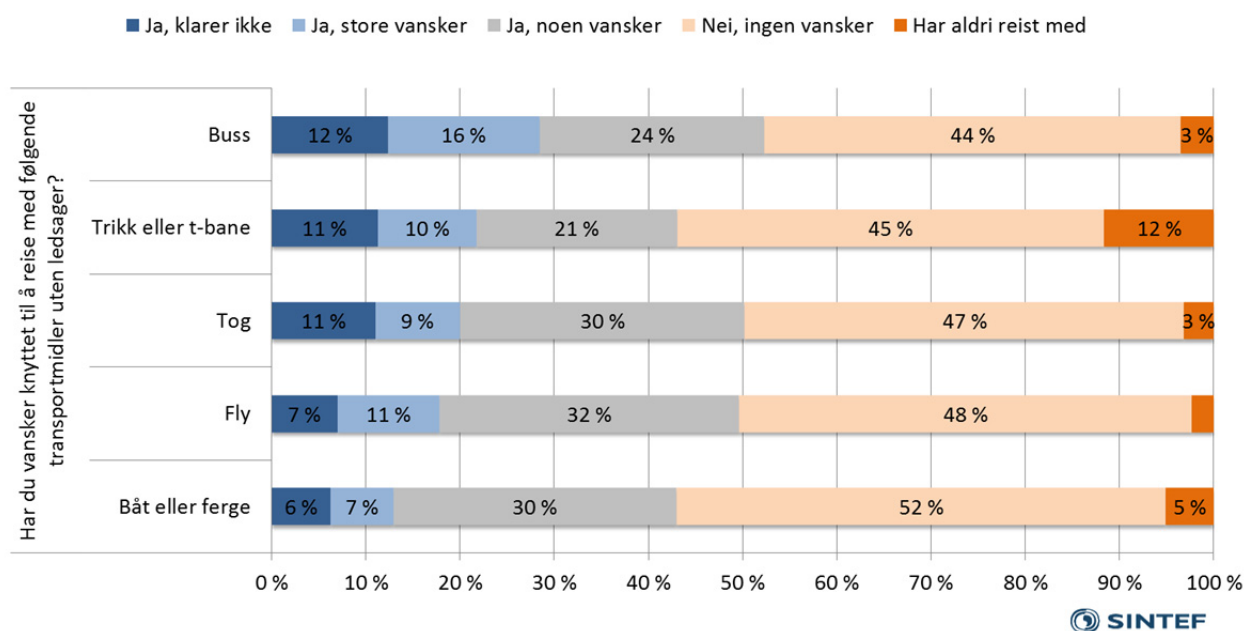


Figur 5 Utfordringer med bruk av transport og konsekvenser for aktiviteter (n=261).

Blant dem som oppgir at vansker knyttet til transport ofte eller av og til legger begrensninger på hva de deltar på, er 42 % yrkesaktive. Omtrent halvparten av disse jobber deltid. Sammenlignet med fordelingen i hele utvalget (Tabell 6), kan dette indikere at opplevde utfordringer avtar med økende yrkesaktivitet – eller kanskje snarere omvendt: at yrkesaktiviteten øker med avtagende forekomst av opplevde utfordringer.

### Ulike utfordringer med ulike reisemåter

Ulike transportmidler kan representere ulike typer og grader av vansker. Respondentene ble derfor spurt om grad av vansker med å reise med ulike typer transportmidler uten ledsager. Resultatene er vist i Figur 6.



Figur 6 Har du vansker knyttet til å reise med følgende transportmidler uten ledsager? (N=261)

Som figuren viser, sier ca. én av ti at de ikke klarer å reise med buss, trikk/t-bane eller tog uten ledsager. For fly og båt/ferge er det 6-7 % som oppgir det samme. Buss har høyest andel som svarer at de har store vansker med bruk uten ledsager, og til sammen oppgir ca. halvparten av respondentene at de har vansker i noen grad med å bruke denne reisemåten uten ledsager. Båt eller ferge er reisemåten færrest har vansker med å reise med.

### Vansker med bruk av transport – oppsummerende diskusjon

Resultatene fra undersøkelsen viser tydelig at transport er en barriere for mange med nedsatt funksjonsevne, når det gjelder å få delta på aktiviteter de ønsker å være med på. Disse resultatene gir likevel ikke grunnlag for å slå fast om det er transportutfordringer eller andre forhold, f.eks. knyttet til funksjonsnedsettelsen, som gjør at halvparten av disse ikke jobber, og kun 1 av 4 jobber heltid. Dette undersøkes nærmere i kapittel 3.2.3.

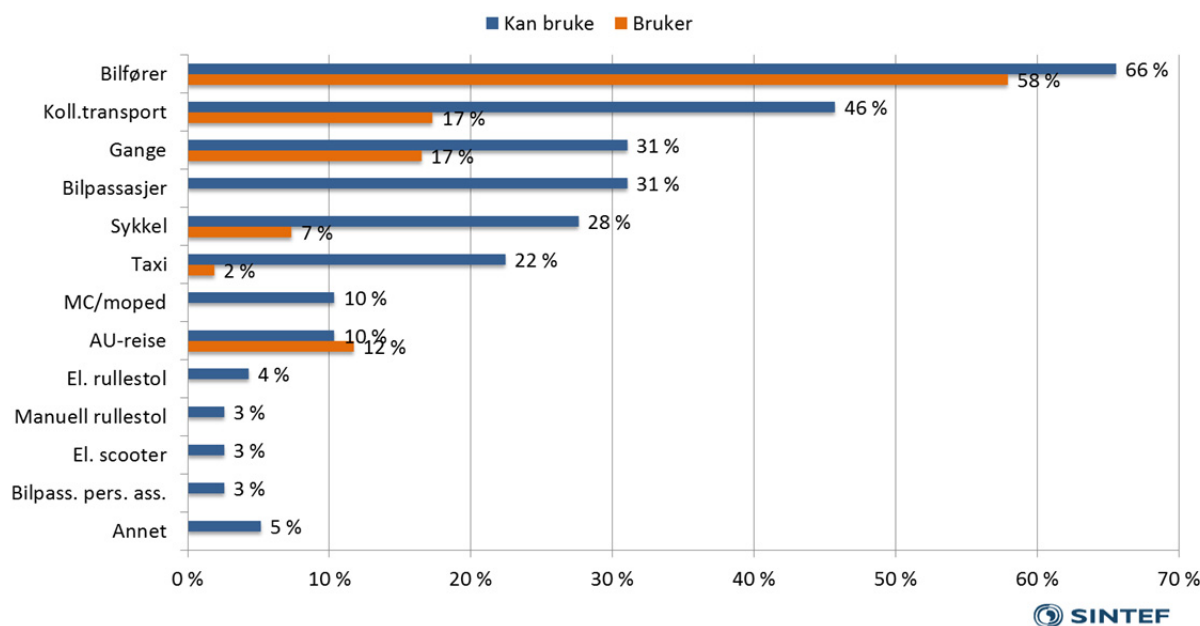
Resultatene indikerer imidlertid at opplevde utfordringer avtar med økende yrkesaktivitet – eller kanskje snarere omvendt: at yrkesaktiviteten øker med avtagende forekomst av opplevde utfordringer. Mange opplever transport som en utfordring i hverdagen og at utfordringene fremtvinger strategier og handlingsmønstre for å håndtere transport. Resultatene viser videre at de fleste får oppfylt sitt reisebehov i hverdagen, og man kan således anta at mange finner løsninger på transportutfordringene de møter. Likevel opplever 1 av 4 at de ikke får dekket sitt reisebehov.

Undersøkelsen viser videre at ca. halvparten av personer med nedsatt funksjonsevne har vansker med å bruke andre reisemåter enn bil. Særlig buss er utfordrende som reisemåte, til sammen oppgir 28 % at de har store vansker eller ikke kan benytte buss. I LKF-undersøkelsen oppgir 16 % å ha opplevd vansker med å reise med buss (Molden m.fl. 2009). Spørsmålsstillingen i LKF er imidlertid ikke sammenlignbar med studien i SAMT-prosjektet, da denne studien spesifiserer at spørsmålet gjelder reiser uten ledsager. Dette kan forklare en noe høyere andel med vansker i dette utvalget.

### 3.2.2 Arbeidsrelaterte reisevaner

#### Til og fra jobb

Figur 7 viser hvor stor andel av yrkesaktive funksjonshemmede (tilsvarende 120 personer), som kan benytte ulike reisemåter til/fra jobb. Figuren viser også hvor stor andel av respondentene som bruker hver reisemåte minst én gang per uke.



Figur 7 Hvilke reisemåter KAN DU VELGE MELLOM når du skal til/fra jobb? og andel som benytter reisemiddel til/fra jobb minst én gang per uke. Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av minst én times varighet/uke (N=116)

To av tre yrkesaktive har mulighet til å selv kjøre bil til/fra jobb, og for 21 personer (18 % av de yrkesaktive) er bil eneste mulige reisemåte. Nær halvparten har mulighet til å reise kollektivt, mens ca. en tredel kan gå eller være bilpassasjer til familie, venner eller kolleger. I overkant av en firedel kan sykle til/fra jobb, mens en femdel kan ta taxi<sup>3</sup>. En av ti kan reise med MC/moped, og like mange kan benytte AU-reiseordningen. For 4 personer (3 % av de yrkesaktive) er AU-reise eneste mulige reisemåte til/fra jobb.

Figuren viser at veldig mange av de som har mulighet til å kjøre bil til/fra jobb selv, gjør det. Det samme gjelder respondenter som kan gå til/fra jobb. Derimot er det under halvparten av respondentene som har mulighet til å reise kollektivt til/fra jobb, som reiser kollektivt. Dette kan henge sammen med at en betydelig andel har vansker med å reise kollektivt.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 (Hjorthol m.fl. 2014) viser at 62 % av arbeidsreiser foretatt av den generelle befolkningen gjøres som bilfører, og at 16 % gjennomføres med kollektivtransport. Videre viser den nasjonale undersøkelsen at 11 % og 7 % av arbeidsreiser henholdsvis gjennomføres til fots og med sykkel. Fordi SAMT-undersøkelsen som beskrives i denne rapporten ikke kartlegger den enkelte arbeidsreisen, er ikke funnene direkte sammenlignbare med reisevaneundersøkelsen, men reisemiddel-fordelingen er likevel forholdsvis lik de nasjonale tallene.

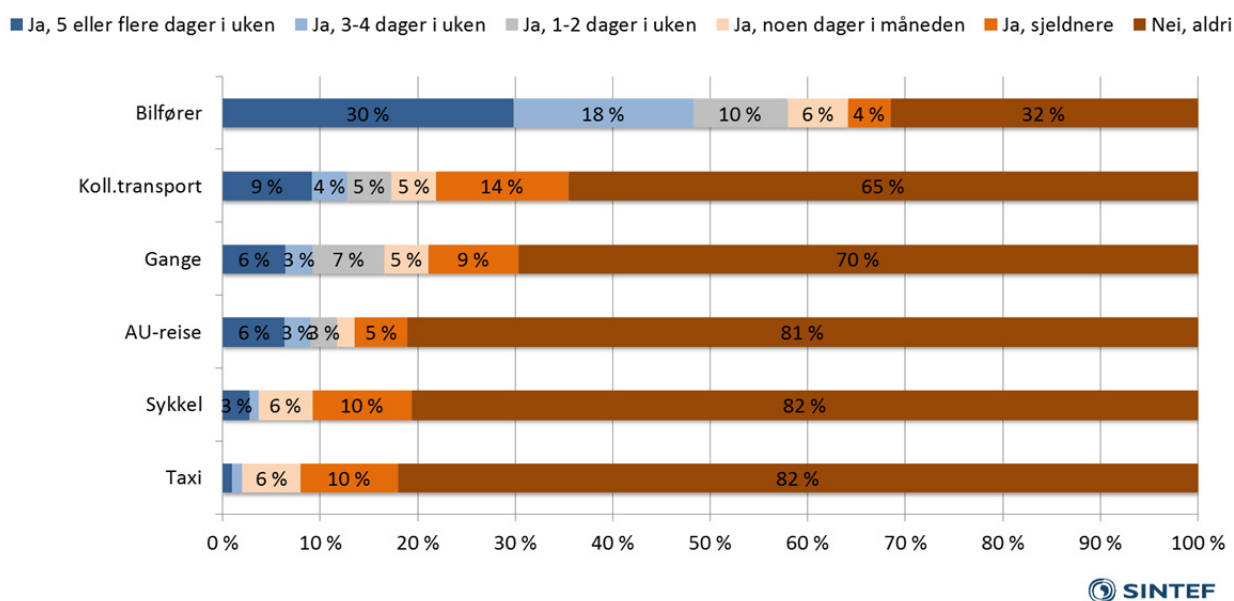
<sup>3</sup> I spørsmålsformuleringen definert som "Bli kjørt av ordinær drosje (betaler selv)". Det er ikke forutsatt at man har vedtak på AU-reise for å kunne velge dette som alternativ.

Figur 8 viser hyppighet i bruk av ulike reisemåter til jobb. Figuren viser kun fordeling blant reisemåter som brukes av mer enn 10 personer i utvalget. Mens 66 % altså kan velge å kjøre bil selv til/fra jobb, gjør kun 30 % dette 5 eller flere dager i uken. Ytterligere 18 % kjører bil til/fra jobb 3-4 dager i uken, 10 % 1-2 dager i uken, mens 10 % kjører bil til/fra jobb sjeldnere enn dette. 32 % kjører aldri bil selv til/fra jobb. Å kjøre bil selv er den klart vanligste reisemåten til/fra jobb.

Kollektivtransport er den nest vanligste reisemåten til/fra jobb, totalt benytter 35 % av yrkesaktive (39 personer) kollektivtransport i noen grad på slike reiser. Kollektivtransport er reisemåte 5 eller flere dager i uken for 9 %, mens 4 % bruker kollektivtransport 3-4 dager i uken. To tredeler reiser aldri kollektivt til/fra jobb.

Kun 6 % går til/fra jobb 5 eller flere dager i uka. Det er 70 % som aldri går til/fra jobb.

For AU-reiser er fordelingen nokså lik som for gange, men det er noe flere som aldri benytter denne ordningen. Blant dem som benytter AU-reiser til/fra jobb, er det en tredel som benytter den 5 eller flere dager i uken. Nesten like mange svarer at de bruker ordningen, men sjeldnere enn hver måned.



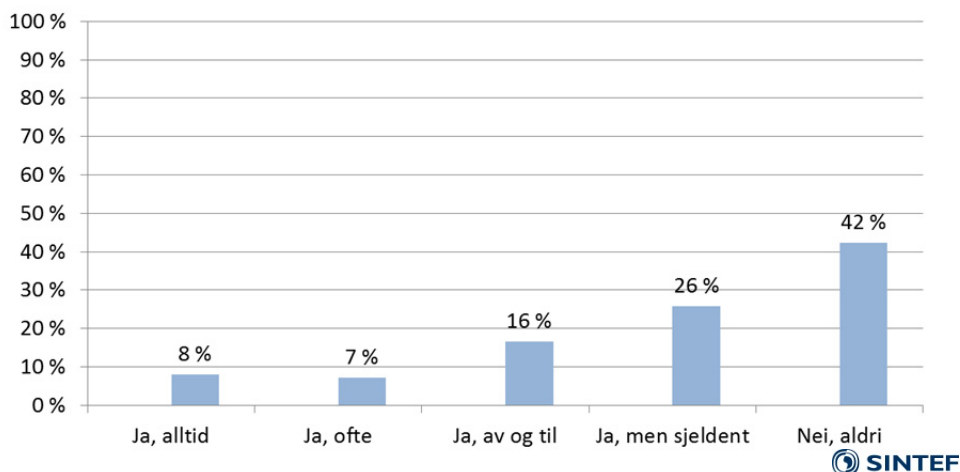
Figur 8 Hvor ofte benytter du hver av disse reisemåtene til/fra arbeid på denne tiden av året? Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke (N=116).

### Jobb utenfor vanlig arbeidssted

Både lange og korte reiser som foretas i jobbsammenheng kan legge føringer for hva slags reisemåter som er mulige til/fra jobb, redusere antall mulige reisemåter og dermed gjøre det vanskelig for personer med nedsatt funksjonsevne å gjennomføre reisen. I ytterste konsekvens kan det medføre at personer med nedsatt funksjonsevne unnlater å søke på stillinger som innebærer slike reiser.

Svært få respondenter (5 %) har ofte (3 eller flere dager i uken) reiser pga. møter, kurs/seminar, oppdrag eller lignende utenfor arbeidsplassen. Omtrent én av ti foretar slike reiser 1-2 dager i uken, mens én av fire gjør det noen dager i måneden (se også Vedlegg 2).

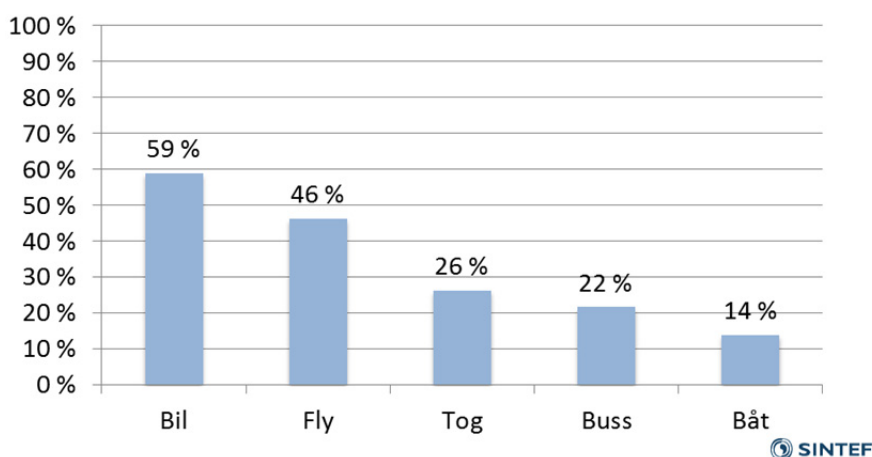
Over halvparten av de yrkesaktive oppgir at jobb utenfor vanlig arbeidssted påvirker valg av reisemåte til/fra jobb (se Figur 9). Dette skjer sjeldent for 26 %, av og til for 16 %, mens det skjer ofte eller alltid for 15 %.



Figur 9 Påvirker jobbing utenfor arbeidsplassen valg av reisemåte til/fra jobb? Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke, og som oftere enn "aldri" jobber utenfor arbeidsplassen (n=97)

Respondenter som oftere enn "aldri" jobber utenfor arbeidsplassen kunne oppgi tre reisemåter de da velger for å reise til/fra jobb. Resultatene fra dette spørsmålet (vedlegg 3) kan tyde på at jobbing utenfor arbeidsplassen innskrenker valgmulighetene for reisemåter i noen grad, og da særlig for reisemåter som ikke innebærer at man selv kjører bil.

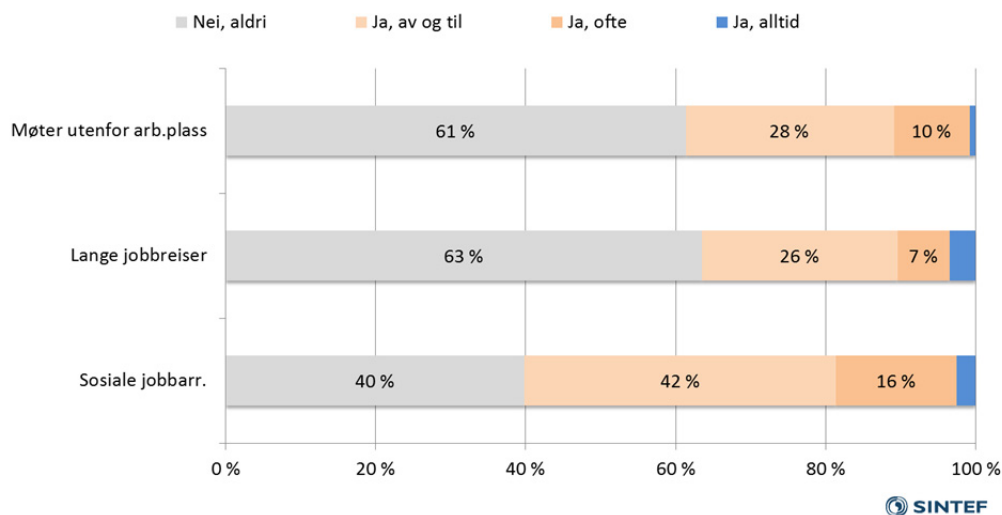
En stor del av de yrkesaktive reiser på lange jobbreiser (mer enn 10 km) fra tid til annen. Figur 10 viser at 59 % oppgir at det hender de reiser på lange jobbreiser med bil, og 46 % med fly. Videre oppgir 26 % at det hender de foretar slike reiser med tog, og 22 % med båt. Kun 14 % foretar slike reiser med båt. Til sammen 23 % av yrkesaktive oppgir at de ikke reiser på lange jobbreiser, verken med bil, buss, tog, fly eller båt.



Figur 10 Hender det at du reiser på lange jobbreiser (mer enn 10 km) med ulike reisemåter? Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke (n=120).

Yrkesaktive fikk videre spørsmål om hvorvidt evt. vanskeligheter knyttet til transport fører til at man unngår møter utenfor arbeidsplassen, lange jobbreiser eller sosiale arrangementer i forbindelse med jobb. Figur 11 viser at dette hender noe oftere for sosiale arrangementer enn for møter og lange jobbreiser. Henholdsvis

61 % og 63 % oppgir at dette aldri skjer for møter eller lange jobbreiser, mens det er en lavere andel (40 %) som sier at dette aldri er tilfelle når det gjelder sosiale arrangementer.



Figur 11 I ditt nåværende arbeidsforhold, fører vanskeligheter knyttet til transport til at du bevisst unngår møter utenfor arbeidsplassen, lange jobbreiser (mer enn 10 km) eller sosiale arrangementer ifm. jobb? Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke (N=120).

Yrkesaktive fikk videre spørsmål om de bevisst har unngått å søke jobber med mange møter utenfor arbeidsplassen, lange jobbreiser eller mange sosiale arrangementer i forbindelse med jobb. For lange jobbreiser svarer 19 % bekreftende på dette, mens 13 % oppgir at de har unngått å søke på jobber med mange møter utenfor arbeidsplassen. En langt mindre andel - 7 % - sier de har unngått å søke på jobber med mange sosiale arrangementer.

### Ærend på vei til/fra jobb

Mange har ærend eller forpliktelser underveis til/fra jobb, som f.eks. hente/bringe barn eller foreta innkjøp. Dette legger føringer for hva slags transportbehov man har på reisen til/fra jobb. Til sammen 66 % av yrkesaktive sier de aldri har slike forpliktelser eller ærend, mens 8 % svarer at de har det 5 eller flere dager i uka. Det er 12 % som har slike ærend 1-4 dager i uka, og 15 % på sjeldnere basis.

Nesten alle yrkesaktive (82 %) med ærender eller forpliktelser underveis til/fra jobb, kjører bil til/fra jobb. TT-transport blir nevnt som en aktuell reisemåte av 10 % når man har ærend underveis (se vedlegg 4).

### Arbeidsrelaterte reisevaner – oppsummerende diskusjon

Bilen dominerer som den mest brukte reisemåten til og fra jobb for funksjonshemmede. Nær halvparten av de yrkesaktive kjører bil til/fra jobb 3-4 dager i uka eller mer, og 18 % av de yrkesaktive oppgir at å kjøre bil selv er eneste mulige reisemåte til/fra jobb. Nest etter å kjøre bil selv, er kollektivtransport viktigste reisemåte, men dette er langt mindre vanlig enn å kjøre bil. Reisemiddelfordelingen har likhetstrekk med det som er vist i andre undersøkelser for befolkningen som helhet.

De fleste av de yrkesaktive respondentene må fra tid til annen jobbe utenfor vanlig arbeidssted, pga. møter, kurs/seminar, oppdrag eller lignende. Kun 17 % har en jobb hvor dette aldri forekommer. Bil er vanligste reisemåte også når man må jobbe utenfor vanlig arbeidssted, og jobbreiser kan slik sett øke avhengigheten av bil for at man skal kunne fungere i sitt arbeid. For mange legger slike jobbreiser også føringer for hva slags

reisemåte man benytter for å komme seg til/fra jobb, og resultatene tyder på at jobbreiser påvirker mulighetene for å bruke andre reisemåter enn bil også til/fra jobb.

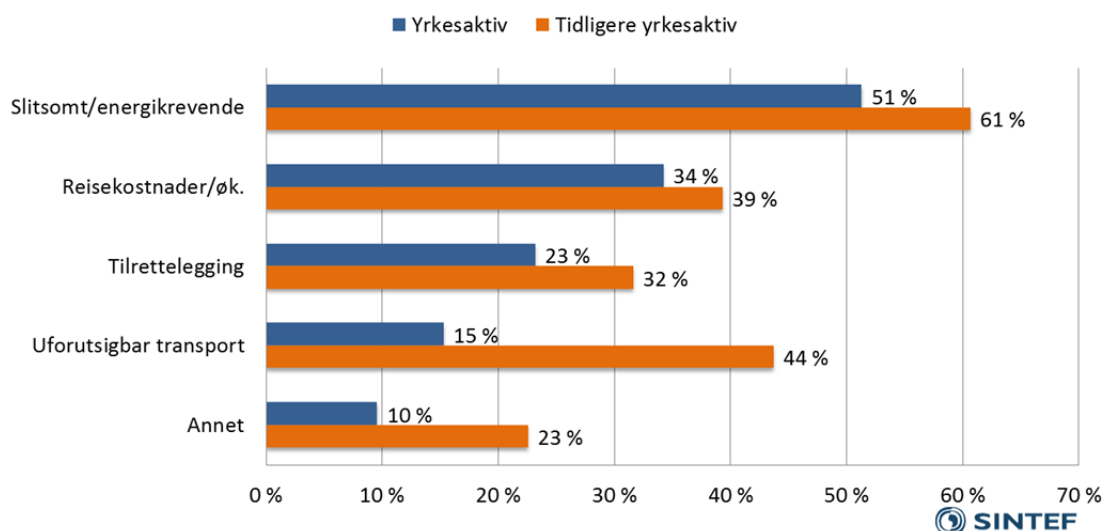
Lange jobbreiser er mindre vanlig enn kortere jobbreiser, men legger i større grad føringer for hvilke stillinger personer med nedsatt funksjonsevne søker på. Mens 13 % sier de har unnlatt å søke på jobber med mange møter o.l. utenfor arbeidsplassen, svarer 19 % at de har unnlatt å søke på jobber med lange jobbreiser. Sosiale jobbearrangementer er ikke på langt nær like viktig for å unnlate å søke jobb, antakelig fordi dette som regel er mer frivillig å delta på.

I likhet med jobbreiser, kan ærend til/fra jobb være avgjørende for hva slags reisemåte man bruker til/fra jobb. Dette kan være ærend som er nødvendige for å få hverdagen til å gå opp og for å kunne jobbe så mye som man ønsker, f.eks. henting/bringing av barn i barnehage eller SFO. Ca. 20 % av de yrkesaktive respondentene har slike forpliktelser minst én gang i uka, og resultatene viser tydelig at bilen i større grad brukes som reisemåte for denne delen av utvalget. Kollektivtransport er derimot uaktuelt for de fleste som har slike ærend.

### 3.2.3 Transport, arbeidsdeltakelse og karriere

#### Transportutfordringer i jobbsammenheng

Funn fra tidligere studier (Bjerkan m.fl. 2011) viser at personer med nedsatt funksjonsevne kan oppleve transport som uforutsigbar, slitsomt, økonomisk utfordrende og at manglende tilrettelegging forsterker dette. Figur 12 viser hvordan og i hvor stor grad personer med nedsatt funksjonsevne som er i jobb eller som tidligere har vært i jobb, opplever utfordringer knyttet til transport.



Figur 12 Har du utfordringer knyttet til følgende forhold ved transporten til/fra arbeidssted? Svarfordeling blant yrkesaktive (N=120) og tidligere yrkesaktive (N=127).

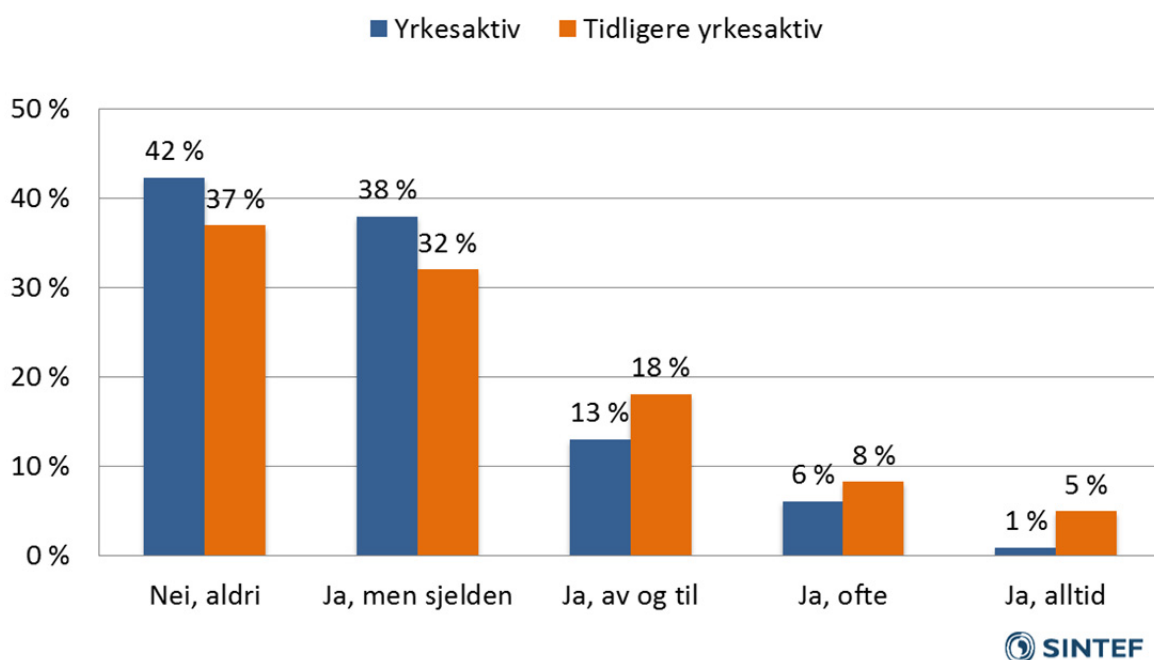
Først og fremst viser resultatene en systematisk forskjell mellom de som er i jobb og de som tidligere har vært yrkesaktiv: De som tidligere har vært i jobb, opplevde transport til/fra jobb som mer utfordrende enn personer som er i jobb nå. Dette kan ha sammenheng med at personer som ikke lenger er i jobb hadde funksjonsnedsettelse(r) som gjorde både transport og yrkesdeltakelse særlig vanskelig. Dette støttes av at det er flere i denne gruppen enn blant de som nå er yrkesaktive, som oppgir at sykdom eller vansker i stor grad



begrenser hva de kan gjøre i hverdagen. Det kan også være at transporten i seg selv er en årsak til at enkelte ikke lenger jobber, fordi den var for utfordrende.

Figur 12 viser videre at både blant de som er i jobb nå, og de som har vært det tidligere, er den største utfordringen at transporten er slitsom og energikrevende. Over halvparten opplever dette. Videre er/var økonomi en utfordring for rundt en tredel. Manglende tilrettelegging er også en utfordring for mange, og uforutsigbar transport har vært en utfordring for nær halvparten av de som tidligere var i jobb. Kun 15 % av de som nå er i jobb, opplever dette. Flere årsaker kan ligge til grunn for at transport oppleves som vanskeligere for tidligere yrkesaktive enn for nåværende. Som nevnt over kan det skyldes ulik grad av funksjonsnedsettelse, og data viser at personer som tidligere har vært yrkesaktive har lavere utdanning, dårligere helse og større grad av funksjonsnedsettelse enn personer som er yrkesaktive i dag (se vedlegg 5). Videre kan denne gruppens opplevelse av transport som mer utfordrende skyldes faktiske endringer i transporttilbudet etter at disse gikk ut av arbeidslivet, men også at denne gruppen har større behov for forutsigbarhet og tilrettelagt transport.

På spørsmål om det hender at transport til/fra jobb ikke går/gikk etter planen, er fordelingen mer lik mellom de som nå er yrkesaktive og de som tidligere var yrkesaktive (se Figur 13).



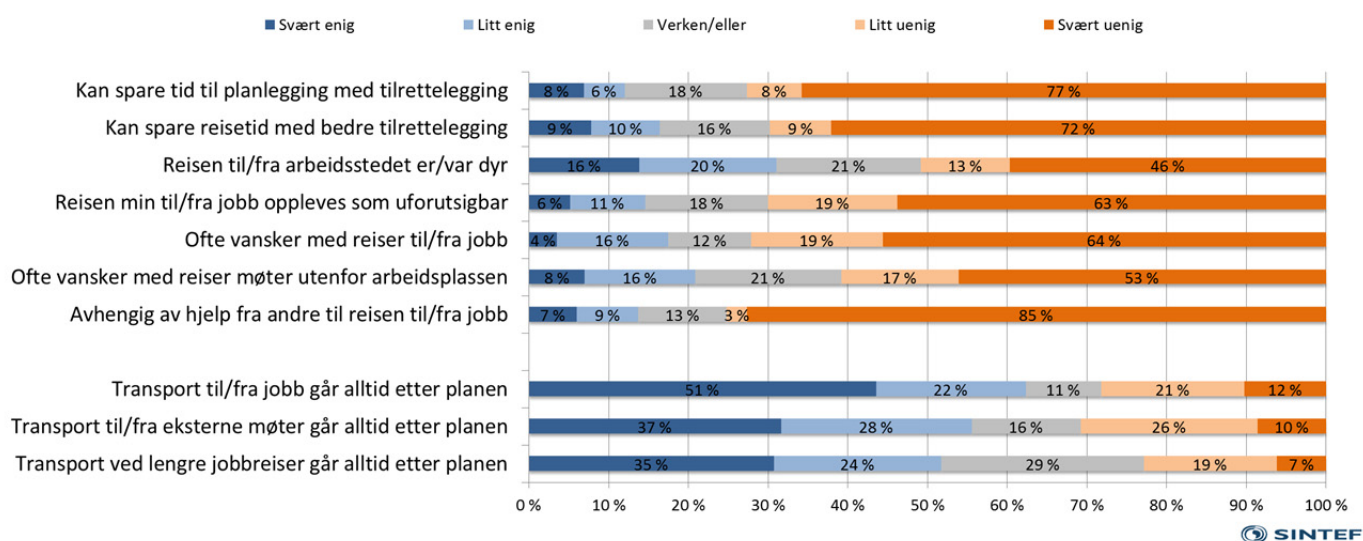
Figur 13 Hender det at transporten din til/fra jobb ikke går etter planen? Svarfordeling blant yrkesaktive (N=116) og tidligere yrkesaktive (N=122).

Det er kun en liten andel som opplever at transporten ofte ikke går etter planen. Langt flere opplever at dette skjer av og til: dette svarer 13 % av de som er yrkesaktive og 18 % av de tidligere yrkesaktive. De aller fleste (70-80 %) opplever sjelden eller aldri at transporten til/fra jobb ikke går etter planen.

Både nåværende og tidligere yrkesaktive respondenter ble bedt om å ta stilling til en rekke påstander om reisen til/fra jobb eller møter i jobbsammenheng, for å avdekke mer konkrete problematiske forhold rundt slike reiser. Til sammen 11 påstander ble presentert, og respondentene skulle oppgi grad av enighet i disse. De samlede resultatene er presentert i Figur 14. Ikke overraskende er mønsteret i grove trekk likt for respondenter som er yrkesaktive og respondenter som tidligere har vært yrkesaktive (se Vedlegg 6 og 7 for separate analyser).

Figuren viser at transport til/fra jobb og i jobbsammenheng kan by på problemer mht. økonomi og uforutsigbarhet. Omtrent 36 % av nåværende og tidligere yrkesaktive er svært eller litt enig i at reisen til/fra arbeidsstedet er dyr. Videre er omlag 1 av 4 *uenig* i at reiser til/fra jobb eller reiser i forbindelse med jobb (møter eller lange jobbreiser) alltid går etter planen.

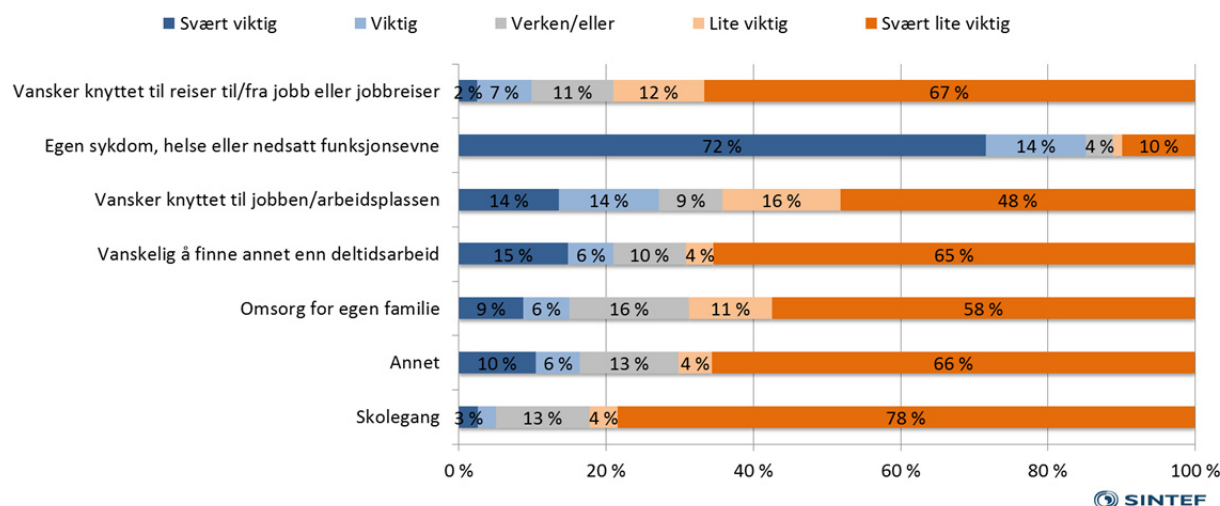
Videre er ca. 30 % svært eller litt *uenige* i at transport til/fra jobb og i forbindelse med møter alltid går etter planen. Henholdsvis 20 % og 24 % er svært eller litt enige i at de ofte opplever vansker med reiser til/fra jobb og i forbindelse med møter utenfor arbeidsplassen. Kun en liten andel – 16 % – er svært eller litt enige i at de er avhengig av hjelp fra andre for reisen til/fra jobb.



Figur 14 Ulike påstander om reise til/fra jobb og i jobbsammenheng. Blant yrkesaktive (N=120) og tidligere yrkesaktive (N=87)

### Deltidsarbeid og transport

De som nå eller tidligere har jobbet deltid fikk spørsmål om hvilke faktorer de selv vurderer som viktige årsaker til at de ikke jobber/jobbet heltid. Resultatene er vist i Figur 15.



Figur 15 Hva er årsaken til at du jobber deltid? Blant yrkesaktive med deltid (n=49) og tidligere yrkesaktive med deltid (n=33).

Av figurene ser vi at respondentene selv vurderer vansker knyttet til å komme seg til og fra jobb eller på jobbreiser, som lite viktig for egen arbeidsdeltakelse. Kun 9 % mener dette er en viktig eller svært viktig årsak, men andelen er betydelig større (15 %) blant nåværende yrkesaktive enn tidligere yrkesaktive (3 %) (se vedlegg 6 og 7).

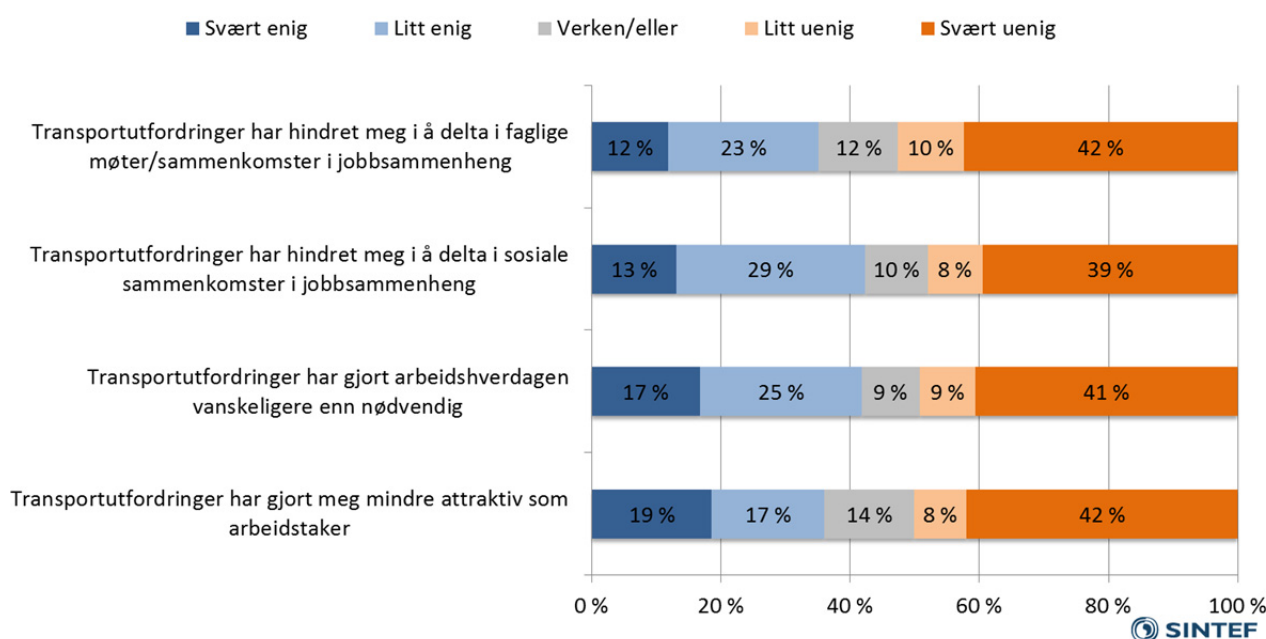
Den viktigste årsaken til deltidsarbeid er egen sykdom/helse (viktig for 86 %), fulgt av vansker knyttet til jobb eller arbeidsoppgaver (viktig for 28 %), og at det er vanskelig å finne annet enn deltidsarbeid (21 %). Det er ikke overraskende at andre forhold enn transport oppleves som viktigere for heltidsarbeid. Det er imidlertid viktig å understreke at figuren over gjengir subjektive vurderinger av et svært sammensatt spørsmål, og det er mulig at transport som årsak blekner i forhold til en mer altoverskyggende faktor som f.eks. personens totale helsebilde.

### Transport og muligheter for karriere

For å undersøke i hvilken grad transport har påvirket muligheter for karriere, ble respondentene presentert for påstander knyttet til dette. Resultatene er vist i Figur 16. Figuren viser flere momenter.

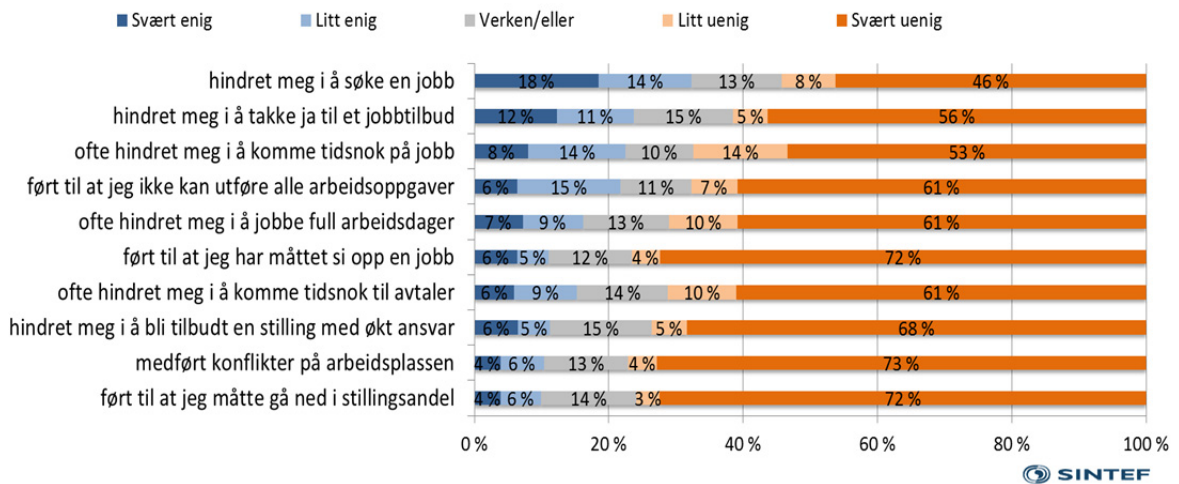
Det første vi kan legge merke til er at 36 % av yrkesaktive eller tidligere yrkesaktive mener transportutfordringer har gjort dem mindre attraktive som arbeidstakere. Det oppleves altså som at hensyn de må ta for å få transporten til å fungere, påvirker hvordan de blir sett på av arbeidsgiver (evt. også kolleger) i negativ retning.

Det er også 42 % som opplever at transportutfordringer gjør hverdagen vanskeligere enn nødvendig. Videre har 35 % opplevd at vansker med transport har hindret dem i å delta i faglige møter i jobbsammenheng, og 42 % i å delta i sosiale jobbsammenkomster.



Figur 16 Når du tenker på din yrkeskarriere, hvor enig er du i følgende påstander? Blant yrkesaktive og tidligere yrkesaktive (N=245).

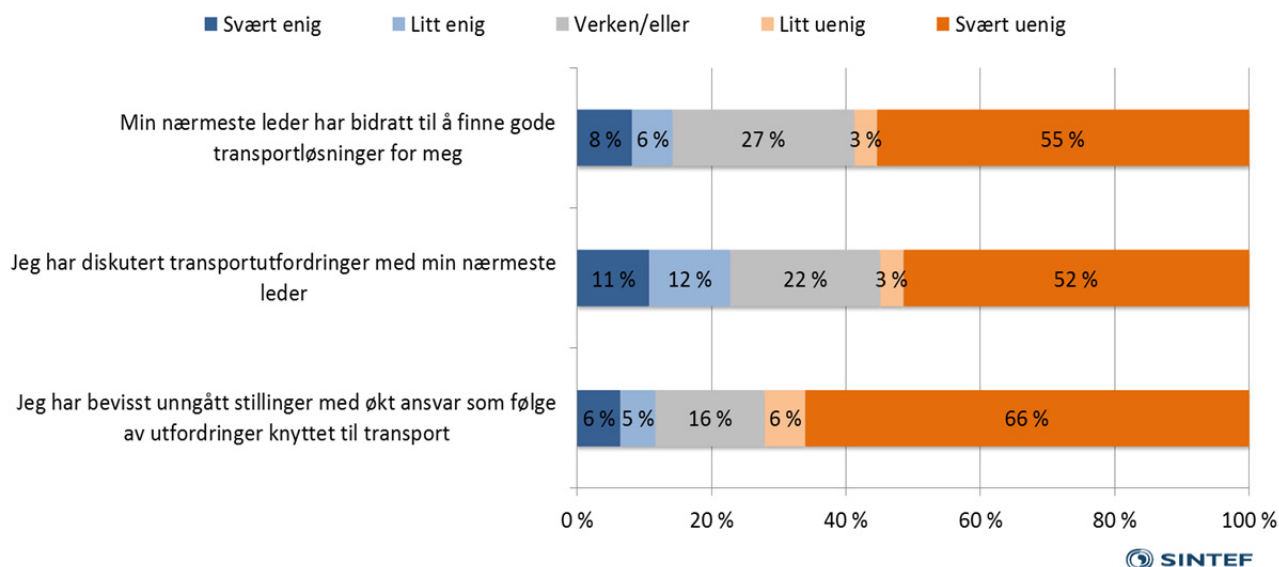
Figur 17 viser resultater fra mer konkrete spørsmål rundt hvordan vansker med transport har slått ut for arbeidsdeltakelse. Den gjennomgående tendensen er at transport stort sett er lite til hinder for utøvelse av arbeid, men 32 % er likevel svært eller litt enige i at utfordringer knyttet til transport har hindret dem i å søke en jobb. Videre er 23 % svært eller litt enige i at slike vansker har hindret dem i å takke ja til et jobbtilbud.



Figur 17 Hvor enig er du i følgende påstander om ditt nåværende eller siste arbeidsforhold? Blant yrkesaktive og tidligere yrkesaktive (N=245).

Av andre interessante funn er at 22 % er svært eller litt enige i at transportvansker har ofte hindret dem i å komme tidsnok på jobb, og 21 % er svært eller litt enige i at slike vansker har ført til at de ikke kan utføre alle arbeidsoppgaver. Av mer alvorlige forhold er det også få, men noen som har opplevd at transportutfordringer har ført til konflikter på arbeidsplassen, at de måtte gå ned i stillingsandel, at de ikke har blitt tilbudt stilling med økt ansvar, og at de har måttet si opp en jobb.

Videre har 23 % diskutert transportutfordringer med sin nærmeste leder (se Figur 18). Kun 14 % er svært eller litt enige i at lederen har bidratt til å finne gode løsninger. Videre er ca. 1 av 10 svært eller litt enige i at utfordringer knyttet til transport har gjort at de bevisst har unngått stillinger med økt ansvar.



Figur 18 Hvor enig er du i følgende påstander om ditt nåværende eller siste arbeidsforhold? Blant yrkesaktive og tidligere yrkesaktive (n=245).

### Transport, arbeidsdeltakelse og karriere – oppsummerende diskusjon

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at transport oppleves som slitsom og energikrevende for mange funksjonshemmede. Utfordringene er først og fremst knyttet til uforutsigbarhet og økonomi, og til en viss grad til tilrettelegging. Her er det visse forskjeller mellom de som er yrkesaktive nå og de som tidligere var yrkesaktive. Sistnevnte gruppe oppgir større grad av utfordringer med transport enn de som er i arbeid i dag.

Når det gjelder årsaker til at man jobber deltid, vurderes faktorer som egen sykdom/helse, vansker knyttet til jobb eller arbeidsoppgaver som langt viktigere enn transporten i seg selv. Videre er det få som oppgir at transportutfordringer har ført til ulike typer konkrete vanskeligheter i jobbsituasjonen. Likevel har så mange som 10-11 % opplevd at transportutfordringer har ført til konflikter på arbeidsplassen, at de måtte gå ned i stillingsandel, at de ikke har blitt tilbudt stilling med økt ansvar, og/eller at de har måttet si opp en jobb. Selv om dette gjelder små andeler av utvalget, er det svært alvorlig for dem det gjelder, og viser at transport kan ha vesentlig betydning for arbeid og karriere for enkeltpersoner.

Resultatene fra undersøkelsen viser at funksjonshemmede har behov for transport som er mer tilgjengelig slik at de kan utføre arbeidsoppgavene sine, forutsigbar slik at de kommer tidsnok på jobb, og at den muliggjør å jobbe utenfor vanlig arbeidssted når dette er nødvendig, og å gjennomføre ærend på vei til/fra jobb. Derfor er det heller ikke overraskende at bilen er viktig for de fleste som er yrkesaktive. Nærmere én av fem oppgir at de er avhengig av bilen som eneste mulige reisemåte til/fra jobb. Bilen er et personlig fremkomstmiddel som svarer på behov for tilpasning, fleksibilitet og forutsigbarhet.

Nest etter å kjøre bil selv, er kollektivtransport den mest vanlige reisemåten til/fra jobb. Samtidig er buss den reisemåten flest opplever problemer med å reise med uten ledsager.

Resultatene viser også at uforutsigbarhet er den største utfordringen med transport for de som er eller har vært yrkesaktive. Flere har opplevd å komme for sent på jobb eller å ikke være i stand til å utføre arbeidsoppgaver på grunn av transportutfordringer. Mange personer med nedsatt funksjonsevne mener transportutfordringer har gjort dem mindre attraktive som arbeidstakere.

Videre viser undersøkelsen at behov knyttet til transport hindrer en betydelig andel funksjonshemmede i å søke på jobber og akseptere jobbtillbud. Karrieremuligheter blir som sådan påvirket av mangel på et godt nok transporttilbud. Særlig lange jobbreiser legger føringer for hvilke stillinger personer med nedsatt funksjonsevne søker på, men også kortere jobbreiser i forbindelse med møter o.l. har betydning.

## 4 Støtteordninger for transport

Dette kapitlet handler om dagens støtteordninger for transport. Kapitlet gir først en oversikt over hvilke støtteordninger som i dag kan ha betydning for den enkeltes transportmuligheter, og skiller mellom tre grupper av støtteordninger: i) transportordninger, ii) ordninger for praktisk støtte, og iii) ordninger for økonomisk støtte og rabattordninger. Ordningene beskrives med tanke på målsetting, innhold og regelverk, målgrupper og tildelingskriterier og brukere. I den grad det foreligger dokumenterte erfaringer gjennom eksisterende forskning eller evalueringer, gjengis disse kort.

Videre gjøres rede for tidligere forslag til samordning av støtteordninger, foreslåtte samordningsmodeller og forventede barriere mot samordning. Kapitlet definerer videre åtte funksjonskrav som må oppfylles for at en transportordning skal utgjøre et reelt alternativ. Til sist presenterer kapitlet resultater fra spørreundersøkelsen i dette prosjektet knyttet til bruk og opplevelse av støtteordninger for transport.

### 4.1 Dagens støtteordninger

For å styrke funksjonshemmedes deltakelse i samfunnslivet generelt og arbeidslivet spesielt, utgjør støtteordninger en viktig del av den offentlige virkemiddelbruken. Personer med nedsatt funksjonsevne er definert som en prioritert gruppe innenfor arbeids- og velferdspolitikken, og en rekke tiltak er iverksatt for å tilrettelegge likeverdig tilgang til arbeidslivet. Blant de viktigste virkemidlene rettet mot funksjonshemmede, er en rekke offentlige støtteordninger som kan påvirke transportalternativer og gjennomføring av reiser. Disse er her delt inn i tre kategorier som vist i Tabell 7.

*Tabell 7. Kategoriserte støtteordninger*

<b>Transportordninger</b>	<b>Ordninger for praktisk støtte</b>	<b>Ordninger for økonomisk støtte og rabattordninger</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bil med støtte fra NAV</li> <li>• Arbeids- og utdanningsreiser (AU-ordningen)</li> <li>• Tilrettelagt transport (TT-ordningen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funksjonsassistent</li> <li>• Brukerstyrt personlig assistent</li> <li>• Førerhund</li> <li>• Servicehund</li> <li>• Hjelpemidler til forflytning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grunnstønad</li> <li>• Honnørrabatt</li> <li>• Ledsagerbevis</li> <li>• Reisetilskudd</li> </ul>

Forskning har vist at flere av disse tiltakene er avgjørende for at personer med nedsatt funksjonsevne kommer i og forblir i jobb (Bjerkan m.fl. 2011, Solvoll og Høy-Anvik 2012). Slike støtteordninger treffer noen deler av målgruppen bedre enn andre. Dagens portefølje av støtteordninger er dels overlappende og dels innbyrdes utelukkende, og bidrar ikke nødvendigvis til smidige reisekjeder eller fleksibilitet i valg av reisemåter. Det kan derfor synes hensiktsmessig å vurdere større samordning av dagens individuelt baserte støtteordninger for transport, med tanke på å fremme både arbeidsdeltakelse og karriereavansment blant personer med nedsatt funksjonsevne. Dette gjelder både i et brukerperspektiv og i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

I det følgende presenteres sentrale støtteordninger. Ordningene presenteres med tanke på

- Målsetting
- Innhold og regelverk
- Målgrupper og tildelingskriterier
- Brukere
- Erfaringer med ordningen

#### 4.1.1 Transportordninger

Tabell 8: Oversikt over transportordninger

Transportordninger	Målgrupper	Administreres av	Støtte/ytelse	Brukere
Bil med støtte fra NAV <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppe 1: Tilskudd til bil til arbeid og utdanning</li> <li>• Gruppe 2: Rente- og avdragsfritt lån til spesialtilpasset kassebil</li> </ul>	Gruppe 1 (tilskudd): Personer som på grunn av varig nedsatt funksjonsevne ikke kan benytte offentlige transportmidler til arbeid eller utdanning (ut over videregående skole)  Gruppe 2 (lån): Rullestolbrukere med behov for kassebil med heis/rampe for å dekke transportbehov i dagliglivet (avhenger ikke av arbeid eller utdanning)	NAV / Bilsentre i Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen og Tromsø i tilknytning til hjelpemiddel-sentralen. NAV har felles enhet for godkjenning av søkere og felles klageenhet.	Ordningen ble sist endret i 1. januar 2015. For de som kan benytte vanlig bil ytes et behovsprøvd tilskudd til valgfri bil. Videre dekkes nødvendig utstyr og ombygging med tilskudd uten behovsprøving. For de som trenger heis/rampe ytes et rente- og avdragsfritt lån til kassebil (gjenbruksbil) med nødvendig utstyr, utover en behovsprøvd egenandel .	Arbeids- og velferdsdirektoratet anslår 25 000 kjøretøy i 2011 (Solvoll og Anvik 2012) <sup>4</sup> . I 2014 ble totalt 1750 søknader innvilget. NAV venter en sterk nedgang i antall søknader for gruppe 1 etter endringen 1. januar 2015. <sup>5</sup> Brukere er oftest personer med nedsatt bevegelighet (60 prosent over 60 år), halvparten kvinner (Solvoll 2004).
Arbeids- og utdanningsreiser (AU-ordning)	Personer med varig nedsatt funksjonsevne (forflytningsvansker minst 1 år) som ikke kan reise til og fra arbeid eller utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler og som har dokumentert arbeids- og utdanningsforhold. Personer som av medisinske årsaker midlertidig er fratatt førerkortet og ikke kan komme seg til	NAV	Støtte til reiser mellom hjem skole/arbeidsplass (ikke reiser i jobb). Støtten dekker de faktiske utgiftene til tilrettelagt transport, fratrukket en egenandel (tilsvarende kollektivtakst + 10 %).	Tall fra NAV viser at det i januar 2015 er 575 aktive brukere av denne transportordningen.

<sup>4</sup> Tallene gjelder gammel ordning (før endring 1.1.2015), som også dekket transportbehov for å forhindre eller bryte en isolert tilværelse.

<sup>5</sup> Etter korrespondanse med Kunnskapsstaben i Arbeids- og velferdsdirektoratet.



	arbeid/utdanning på annen måte, kan innvilges stønad til tilrettelagt transport i den aktuelle perioden.			
Tilrettelagt transport (TT-ordning)	Personer som pga. nedsatt funksjonsevne ikke kan bruke kollektive transportmidler.	Fylkeskommunen, Brukere godkjennes av kommunene, i Akershus og Rogaland av fylkeskommunen.	Støtte til <i>fritidsreiser</i> . Verdikort (beløp) eller reisekuponger (antall reiser, ofte elektroniske). Egenandel, antall turer, og reisebeløp for ulike grupper varierer mellom fylkene.	Rundt 114 000 godkjente og 95 000 aktive brukere i 2012 Oftest bevegelseshemmede og rullestolbrukere, ca. to tredjedeler over 70 år (Solvoll 2012)

## Stønad til bil

Bilstønadsordningen administreres av NAV. Informasjonen om ordningen som presenteres her er hentet fra evaluering av bilstønadsordningen (Deloitte 2012), NAV sine nettsider og lovdata.no.

### Målsetting

Formålet med bilstønadsordningen er at personer med funksjonsnedsettelse skal kunne delta i samfunnslivet på samme premisser som funksjonsfriske. "*Stønad til bil gjennom folketrygden, bilstønadsordningen, skal sikre at mennesker med varig funksjonsnedsettelse som er avhengige av bil skal kunne klare seg i dagliglivet og komme seg til og fra arbeid eller utdanning*" (Deloitte 2012 s.4). Formålet med ytelse etter kapittel 10 i Folketrykkeloven er økonomisk kompensasjon for bestemte utgifter til bedring av arbeidsevnen og funksjonsevnen i dagliglivet.

### Innhold og regelverk

Bilstønadsordningen gir økonomisk støtte til *anskaffelse av bil* og nødvendig spesialtilpasning<sup>6</sup>. Tilskudd til ny bil er mulig etter 11 år, eller ved bruk av bilen til/fra arbeid etter 8 år og min. kjørt 150 000 km. Bilstønadsordningen omfatter ikke kostnadsdekning til drift av bilen. Stønadsordningen skiller mellom ytelse til personbil (gruppe 1) og spesialtilpasset kassebil fra NAV (gruppe 2). Mottakere i gruppe 1 er personer som kan komme inn i bil på egenhånd, mens mottakere i gruppe 2 er avhengig av heis eller rampe for å komme inn i bilen. Tilskudd til personbil gis kun til personer i arbeid eller utdanning ut over videregående skole, som ikke kan benytte offentlige transportmidler. Fra 1. januar 2015 gis det ikke lenger tilskudd til bil til bruk i dagliglivet. Stønad til spesialtilpasset kassebil fra NAV gis til å dekke transportbehov i dagliglivet og avhenger ikke av om du er i arbeid eller under utdanning.

De som fyller vilkårene for bilstønad, kan også få tilskudd til nødvendig *kjøreopplæring*. Tilskuddet er økonomisk behovsprøvd og beregnes på samme måte som støtte til bil.

*Spesialutstyr og tilpasning* av bilen gis som tilskudd uten økonomisk behovsprøving både til personbil og kassebil, og til personer med bil som ikke er anskaffet ved hjelp av bilstønad (Deloitte 2012:13). Dette inkluderer utgiftene til opplæring i bruk av utstyret, samt nødvendig drift og vedlikehold.

**Gruppe 1** mottar et behovsprøvd *tilskudd til kjøp av bil (til arbeid og utdanning* fra 1. januar 2015) der bruker kan velge bil fritt, enten behovet er personbil uten tilpasning eller bil (personbil eller kassebil) med tilpasning (utenom heis/rampe)<sup>7</sup>. Stønaden er behovsprøvd etter familiens inntekt, med støtteandel 0-100 % opp til maksbeløpet. Brukere med alminnelig inntekt over 6 G før særfradrag, vil ikke få utbetalt tilskudd.

Bruker er ansvarlig for at bilen er hensiktsmessig – også med spesialtilpasning – og at bilen varer ut tidsperioden. Ansvar for å velge bil medfører risiko for å anskaffe en bil som ikke dekker behovene til tilpasning.

**Gruppe 2** mottar et *rente- og avgiftsfritt lån* til på forhånd definerte kassebiler (gjenbruksbil) med nødvendig standardutstyr, og tilstås normalt også ytelse til spesialutstyr, tilpasning og ombygging av bil. Det kan gis stønad til gruppe 2-bil til personer med sterkt begrenset gangfunksjon. Egenandelen på kr 150 000 underlegges økonomisk behovsprøving. For personer under 18 år er det foreldrenes inntekt som legges til grunn.

<sup>6</sup> <https://www.nav.no/Helse/Hjelpemidler/Hjelpemiddelomrader/Bilstonad.1015.cms>,  
<https://www.nav.no/rettskildene/forskrift/F20030307-290> (hentet 2014-05-19)

<sup>7</sup> Erfaringsmessig kan de som trenger bil med spesialtilpasning ha behov for mer veiledning i valg av bilmodell og bilmodellene som egner seg er gjerne i noe høyere prisklasser (Deloitte 2012).

### *Målgrupper og tildelingskriterier*

*Målgruppen* for bilstønadordningen er personer med varig funksjonsnedsettelse som har oppstått før fylte 70 år, med transportbehov til arbeid, utdanning eller i dagliglivet, og som ikke kan benytte offentlige transportmidler (eller andre transportordninger), eller der bruk av offentlig transport vil medføre urimelige belastninger. Bilen må dekke et transportbehov og bedre funksjonsevnen. For de som kan benytte personbil, er tilskuddet behovsprøvd. For personer som er avhengig av bil med rampe eller heis, er en egenandel på kr 150 000 behovsprøvd. Bil som benyttes i egen næringsvirksomhet inngår ikke i ordningen. Tildelingskriteriene består av medisinske vilkår og transportvilkår.

- *Medisinsk vilkår*: Bruker må ha en varig funksjonsnedsettelse som har oppstått før fylte 70 år. Følgende blir vurdert: Er bruker i stand til å benytte offentlig transport? Kan bruker gå til holdeplass, stige av og på og sitte på kollektivtransportmidlet? Ordningen skal kompensere ekstrautgifter pga. funksjonsnedsettelse, men ikke kompensere for dårlig kollektivtilbud. I denne vurderingen vil avstand til holdeplass komme med i betraktning, mens avgangsfrekvens og andre forhold ved kollektivtilbudet ikke tillegges vekt.
- *Transportvilkår*: Det er en forutsetning at bruker har et transportbehov til arbeid, utdanning eller dagligliv som ikke kan dekkes på annen måte enn ved stønad til bil, der tilgang til bil bidrar til å bedre brukerens funksjonsevne og gi økt selvstendighet. Det skilles mellom arbeids- og utdanningsreiser og reiser i dagliglivet:
  - o *Arbeids- og utdanningsreiser* (§ 10-5): Bruker har behov for bil til reise til og fra arbeids- eller utdanningssted for å kunne bedre funksjonsevnen i arbeidslivet. Det legges vekt på at bilen bidrar til å bevare brukerens helse. Videre gjelder unntaksbestemmelsen i paragraf 4 *attføringstiltak* og muligheten for å *komme i jobb*: Selv om vilkårene i paragraf 3 ikke er oppfylt kan det i særlige tilfeller gis stønad til anskaffelse av kjøretøy, spesialutstyr til kjøretøy og kjøreopplæring, dersom anskaffelse av kjøretøy er av avgjørende betydning for at bruker skal kunne gjennomføre attføringstiltak eller overta tilbudt arbeid.
  - o *Reiser i dagliglivet* (§ 10-6): Bruker har behov for bil for å bedre funksjonsevnen i dagliglivet for å i) utføre sin funksjon som hjemmearbeidende, ii) forhindre eller bryte en isolert tilværelse eller iii) avlaste familien i tilfeller hvor funksjonsnedsettelsen fører til særlig stor pleiebyrde, og derved kan forhindre innleggelse i helseinstitusjon.

Ved tildeling vurderes det om brukeren har behov for transport (til arbeid, utdanning eller dagligliv), hvor stort omfanget av transportbehovet er, og hvordan det kan dekkes. Ved vurdering av om bil er nødvendig skal kollektivtilbudet og andre transportordninger vurderes (grunnstønad til transport, TT-ordning, arbeids/utdanningsreiser, skoletransport). Alt transportbehov skal legges til grunn i en helhetlig vurdering av livssituasjonen. Det er i utgangspunktet like strenge krav for transportbehov i dagliglivet og i arbeid, men i praksis vurderes belastningen større med daglige jobb- eller utdanningsreiser, og man er da mer avhengig av å reise til fastsatte tider. Videre prioriteres (tidsmessig) saker relatert til arbeid i saksgangen.

### *Brukere*

Arbeids- og velferdsdirektoratet anslår at bilstønadordningen samlet gjelder om lag 25 000 kjøretøy i 2011 (Solvoll og Anvik 2012). I 2014 ble totalt 1750 søknader innvilget. I første halvdel av 2015 er det innvilget 418 søknader i gruppe 1 og 356 søknader i gruppe 2. Dette antallet inkluderer en viss restanse av eldre saker

og klagesaker og antas å synke sterkt i tiden som kommer.<sup>8</sup> Solvoll (2004) oppga at de fleste brukerne er personer med nedsatt bevegelighet, der 60 % var over 60 år, med like mange kvinner og menn.

Tabell 9 viser antall mottakere av stønad til kjøretøy etter alder. Det er usikkerhet knyttet til kvaliteten på materialet; om registreringen er fullstendig og likeartet.

Tabell 9: Mottakere av stønad til kjøretøy etter alder i 1999, 2001 og 2003 Kilde: Arbeids- og sosialdep. 2005:55

Aldersgruppe (år)	1999		2001		2003	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
1-9	214	6 %	169	5 %	158	7 %
10-17	146	4 %	127	4 %	97	4 %
18-29	407	11 %	370	12 %	306	13 %
30-39	543	15 %	516	16 %	381	16 %
40-49	647	18 %	583	18 %	459	19 %
50-59	743	21 %	663	21 %	478	20 %
60-66	405	11 %	370	12 %	289	12 %
67+	466	13 %	389	12 %	260	11 %
Totalt	3 572	100 %	3 186	100 %	2 428	100 %

Tabell 10 viser at den største gruppa som mottok bilstønad i 2000-2001 hadde uførepensjon. Mottakere som er i arbeid inngår i gruppa "Grunn- eller hjelpestønad" som utgjorde 22-23 %.

Tabell 10: Mottakere av bilstønad etter annen stønad fra folketrygden 2000 og 2001. Kilde: Arbeids- og sosialdep. 2005:56

Stønadstype	2000		2001	
	Antall	Andel	Antall	Andel
Alderspensjon AFP	363	11 %	363	11 %
Uførepensjon	1 946	60 %	1 970	62 %
Annen stønad til livsopphold	15	0 %	14	0 %
Forsørget ektefelle eller barn	39	1 %	34	1 %
Grunn- eller hjelpestønad	736	23 %	689	22 %
Ikke oppgitt	150	5 %	110	3 %
Totalt	3 572	100 %	3 186	100 %

### Erfaringer med bilstønadsordningen

Evalueringen av bilstønadsordningen tar utgangspunkt i endringer i bilstønadsordningen i 2003, og hvorvidt formålet med endringene er oppnådd (Deloitte 2012). Et vesentlig formål med endringene i 2003 var å overføre en større andel av veiledningstid og stønadsmidler til brukere med behov for kassebil med heis eller rampe. Evalueringsrapporten tar opp mange forhold ved behandlingen av søknader, saksgang og administrasjon, og i mindre grad brukernes transportbehov og suksesskriterier for å dekke dette, og gjennomføres samtidig som NAV er inne i en omorganisering av bilstønadsområdet.

Evalueringen er basert på dokumentgjennomgang og intervju av sentrale aktører samt en spørreundersøkelse via e-post til et mindre utvalg brukere<sup>9</sup>. Brukerundersøkelsen har 65 respondenter og svarprosenten er 79 %.

<sup>8</sup> Etter korrespondanse med Kunnskapsstaben i Arbeids- og velferdsdirektoratet.

I det følgende presenteres resultater fra evalueringen som angår måloppfyllelse ved ordningen og brukeropplevelser.

Evalueringsrapporten (Deloitte 2012) konkluderer med at transportordningen oppfylder målsettingen med å bedre funksjonsevnen i forhold til dagligliv, arbeid og utdanning. Flere brukere oppgir at det ikke ville vært mulig for dem å kjøpe bil uten bilstønsordningen og bilstønsordningen fungerer hensiktsmessig for personer i både gruppe 1 og 2.

Brukerne rapporterer at ordningen er kritisk for deres hverdag: for 95 % er bilen nødvendig for å opprettholde det dagliglivet de ønsker (Deloitte 2012:4). Flertallet er fornøyd med ordningen og bilen, og flere brukere oppgir at det ikke ville vært mulig for dem å kjøpe bil uten ordningen. Om lag halvparten var enig (helt eller delvis) i at stønsordningen er fleksibel nok for dem som brukere og at de har fått den individuelle løsningen (bil og tilpasning) de har behov for. Samme andel er enig i at saksbehandler tok hensyn til alle relevante sider ved deres livssituasjon ved behandling av deres søknad.

Blant de 65 respondentene i undersøkelsen er det 20 % som bruker bilen til arbeid, og for disse er bilen nødvendig for at de skal kunne være yrkesaktive. Brukerne opplever videre at innvilget bilstønning har vært et bidrag til at de bevarer sin helse (73 % er helt enig og 12 % er delvis enig).

Flere utfordringer knyttet til bilstønsordningen tas imidlertid opp i evalueringen. For det første er *brukerne* delte i synet på om de i tilstrekkelig grad kompenseres for ekstrautgifter til bil. Det hevdes at støtteordninger til anskaffelse og drift av bil bør sees under ett, fordi driftskostnadene vil øke med bilens alder og kan være ekstra store på grunn av funksjonsnedsettelsen og utstyret. Særlig er brukere som har fått spesialtilpasset personbil misfornøyd med nivået på stønsordningen, blant annet fordi de selv må betale kostnadene ved at ekstrautstyret krever større og dyrere bil.

For det andre opplever flere det som urettferdig at ektefellers inntekt skal være avgjørende for et hjelpemiddel rettet mot et individuelt behov, og at ektefelles bil tas i betraktning ved vurdering av dekning av transportbehov, så lenge bruker ikke kan låne bort NAV-bilen til ektefellen. Tilsvarende bør ikke foreldrenes bil være relevant for voksne hjemmeboende barns transportbehov (Deloitte 2012:54).

For det tredje faller deler av målgruppen utenfor ordningen: Personer som blir vurdert til ikke å trenge heis eller rampe, men som trenger spesialtilpasning av bilen, kommer i en mellomgruppe der (endringen av) ordningen ikke fungerer godt nok. De kan trenge mer veiledning og oppfølging enn det systemet legger opp til, og kan risikere å velge en bil som ikke egner seg for den spesialtilpasningen de trenger, eller at de ikke har råd til å skaffe den bilen som er hensiktsmessig.

*Sist påpekes tidkrevende saksbehandling. Ved tildeling av stønsordning gjøres en helhetlig vurdering av brukerens behov gjennom hele driftsperioden for bilen mht. valg av bil og spesialtilpasning, men det er behovet i øyeblikket som avgjør om man får stønsordning (vedtak). Det kan ta inntil et år fra man starter prosessen til bilen er ferdig spesialtilpasset og godkjent, dermed kan det gå lang tid fra behovet oppstår til brukeren har (riktig) bil.*

### **Arbeids- og utdanningsreiser (AU-ordningen)**

Ordningen Arbeids- og utdanningsreiser administreres av NAV, og ble landsdekkende fra 1. september 2014. Informasjon om ordningen er i hovedsak hentet fra Solvoll og Anvik (2012) og nettsidene til NAV ([www.nav.no](http://www.nav.no)).

---

<sup>9</sup> En interdepartemental arbeidsgruppe (Arbeids- og sosialdep. 2005) viser til en brukerundersøkelse gjennomført i 2004/2005 av eksternt konsulentfirma, og det er uklart om dette er den samme som er publisert av Deloitte i 2012.

### *Målsetting*

Formålet er et transporttilbud som sikrer funksjonshemmede mulighet for deltakelse i arbeidsliv og utdanning og kompensere for merutgifter til transport. AU-ordningen er et særtiltak og ett av flere offentlige samferdsels- og velferdspolitiske tiltak med hensikt å bidra til at mennesker med funksjonsnedsettelse skal kunne ha de samme forutsetningene for yrkeslivs- og samfunnsdeltakelse som andre.

### *Innhold og regelverk*

AU-ordningen omfatter reiser til/fra jobb eller utdanning, men ikke reiser i jobb. Bruker betaler en egenandel per reise til drosjesjåføren, tilsvarende den rimeligste kostnaden til transport med offentlig kommunikasjon med et tillegg på 10 prosent. Transporten kan samordnes med andre passasjerer. Fra 1. september 2014 mottar brukeren et reisekort og bestiller reisene selv. I 2008-2014 ble alle reiser bestilt gjennom kjørekontorene ved de statlige helseforetakene.

I 2001 ble ordningen etablert som en forsøksordning for transport av studenter og arbeidstakere med funksjonsnedsettelse (AU-reiseordning) for å etablere et transporttilbud og kompensere for merutgifter, med to modeller:

- Administrert av trygdeetaten og kjørekontorene i halvparten av fylkene
- Administrert av fylkeskommunene (TT-ordning) i resten av landet.

Ordningen skulle tilpasses etablerte ordninger og fange opp de som falt utenfor disse. En målsetting var at besparelsene skulle tilsvare utgiftene. Forsøket ble evaluert i 2003 (Amundsveen og Solvoll 2003).

Fra 2008 ble ordningen administrert av NAV forvaltning Oppland, avd. Raufoss, og kjørekontorene. Alle reiser ble bestilt gjennom kjørekontorene, som hadde ansvar for best mulig samordning av turene. En viktig begrunnelse for å legge administrasjonen til NAV var at flere brukere var rekruttert i de fylkene som ble administrert av NAV i forsøksperioden 2001-2008, enn der ordningen ble administrert som del av TT-transporten.

Fra 1. september 2014 ble det innført ny forskrift for ordningen. Brukerne får tilsendt et reisekort (verdikort) og velger selv hvem de vil bestille reisene hos og om de vil avtale reiser med en fast transportør. Reisekortet kan benyttes hos alle som har løyve for persontransport i Norge. Det betales en egenandel (tilsvarende kollektivtakst + 10 %) for turen.

### *Målgruppe og tildelingskriterier*

Målgruppen for ordningen er personer med varig funksjonsnedsettelse som ikke kan bruke offentlige kollektivmidler eller hvor dette er vanskelig, og som har transportbehov til arbeid eller utdanning.

- *Medisinsk vilkår:* Bruker må dokumentere gjennom legeerklæring varige forflytningsvansker (minst ett år) som medfører at bruk av offentlige kommunikasjonsmidler er umulig eller svært vanskelig. Både belastningen ved selve reisen og hvordan det påvirker arbeidsevnen tillegges vekt. Blinde og svaksynte omfattes av ordningen. Personer som av medisinske årsaker er midlertidig fratatt førerkortet, kan innvilges transport til de får førerkortet tilbake.
- *Arbeids-/utdanningsreisevilkår:* Bruker må kunne dokumentere at det foreligger et arbeids-/utdanningsforhold. Søkere med 100 % uførepensjon må være i en arbeidsavklaringssituasjon med plan om inntektsgivende arbeid.

Søkeren må ikke motta annen stønad til arbeids- eller utdanningsreiser fra andre offentlige instanser, som stønad til bil fra folketrygden, grunnstønad til transport (grunnstønad og AU-ordningen kan samordnes), TT-

transport til arbeid/utdanning eller daglige reiseutgifter fra NAV. Det er ett unntak: Søkere som har stønad til bil kan komme inn under ordningen når bilen er på service eller reparasjon utover en uke, og når værforhold gjør det vanskelig å benytte egen bil.

Personer som kan gå, sykle eller kjøre egen bil til utdanning eller arbeid inngår ikke som målgruppe i AU-ordningen.

### *Brukere*

Tall fra NAV viser at det i januar 2015 var 575 aktive brukere av denne transportordningen. En evaluering av ordningen fra 2011 viste at i forhold til antall innbyggere var det flest brukere i fylkene Troms og Hordaland (0,21 og 0,16 per 1000 innbyggere) og færrest i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane (0,03 og 0,01 per 1000 innbyggere) (Solvoll og Anvik 2012). Evalueringen av jobbstrategien for personer med nedsatt funksjonsevne (Dyrstad m.fl. 2014) antyder at arbeids- og utdanningsreiseordningen er lite kjent og lite brukt blant saksbehandlere som jobber med arbeidstilknytning i NAV.

Evalueringen av AU-ordningen (Solvoll og Anvik 2012) inkluderte en spørreundersøkelse blant de aktive brukerne som gir mer detaljerte beskrivelser av personer som bruker AU-ordningen med tanke på blant annet funksjonsnedsettelse, bosted, sivilstand, tilgang til bil og yrke.

### *Erfaringer med arbeids- og utdanningsordningen*

Stønadordningen for arbeids- og utdanningsreiser ble evaluert i 2003 etter vel ett års erfaring (Amundsveen og Solvoll 2003) og i 2012 (Solvoll og Anvik 2012). Formålet med evalueringsrapporten i 2012 var å evaluere forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Sentralt er om ordningen bidrar til å øke funksjonshemmedes muligheter for arbeid eller utdanning, ordningens økonomiske konsekvenser og om og hvordan en permanent ordning bør innrettes. Evalueringen er basert på statistikk, spørreskjemaundersøkelse og intervju med brukere, brukerorganisasjoner, saksbehandlere i NAV og representanter fra fem kjørekontor.

Siden mange av AU-reisebrukerne har til dels omfattende funksjonsnedsettelser, er ordningen av stor betydning for dem, både helsemessig, økonomisk, fysisk og sosialt (Solvoll og Anvik 2012). Ordningen medfører at de kan arbeide mer og lenger enn de ellers hadde kunnet gjøre. Brukerne peker spesielt på følgende virkninger:

- Ordningen avlaster familie, slekt og venner som kjørte dem tidligere.
- Ordningen har betydning for personlig økonomi, med lavere utgifter til drosjeturer.
- Brukerne opplever at ordningen er avgjørende for yrkesdeltakelse og for å stå i jobben over tid. Flere vil slutte eller redusere arbeidsinnsatsen dersom ordningen avsluttes. Det er en belastning ikke å vite om man er sikret full dekning av transporten gjennom hele året, fordi en reduksjon i antall reiser får konsekvenser for å fortsette i arbeid eller utdanning.
- Den enkelte opplever å bidra til samfunnet, få bedre selvfølelse, et mer aktivt og sosialt liv og økt livskvalitet. Det blir mer verdiskaping, færre helseskader og færre langtidssykemeldinger.

AU-ordningen har altså stor betydning for brukernes arbeidsdeltakelse. Ordningen har også betydning for muligheter til å gjøre *karriere*, fordi mange måtte ha redusert arbeidsdeltakelsen uten denne ordningen.

For de fleste er ordningen trygg og forutsigbar. For brukere som tidligere har opplevd uforutsigbarhet, har dette ligget i samkjøringen ordningen tidligere omfattet. Dette førte til at enkelte var usikre på om de rakk fram i tide, hvor lang tid de ville bruke og hvor slitne de ville være når de kom hjem. Etter endringen i 2014

er det ikke lenger krav om samkjøring. En annen uforutsigbarhet ligger i at ordningen har vært en forsøksordning med årlige budsjetttrammer. Brukerne har derfor ikke visst hvor lenge de får beholde ordningen eller om pengene rekker ut året.

AU-ordningen dekker bare deler av brukernes behov. Ordningen har fram til i dag ikke dekket brukernes behov for fleksible arbeids- og utdanningsreiser, der de spontant kan jobbe lengre en dag eller delta på møter på et annet oppmøtested. Dette kan endres med den nye ordningen med verdikort, der brukeren selv bestiller transporten. Videre dekker ikke ordningen reiser i arbeidstida, og dette er en vesentlig utfordring for mange.

Evalueringen av AU-ordningen fra 2013 konkluderer med at *en permanent AU-reiseordning* bør legges til NAV som har informasjon om hvilke trygdeytelser den enkelte mottar, kan samordne ytelser og gi likebehandling. Siden staten tjener på at flere kan arbeide lengre, er det rimelig at staten også har ansvaret for ordningen. AU-ordningen bør fortsette med drosjeturer med egenandel der transportene konkurranseutsettes, og for arbeidsreisene kan evt. egenandelen økes. Fra brukernes ståsted er viktig med forutsigbarhet, men om ordningen skal være rettighetsstyrt eller budsjettstyrt, er en politisk beslutning.



## 4.1.2 Ordninger for praktisk støtte

Tabell 11. Oversikt over ordninger for praktisk støtte

Ordninger for praktisk støtte	Målgrupper	Administreres av	Støtte/ytelse	Brukere
Brukerstyrt personlig assistent	Individer med omfattende funksjonsnedsettelse som har behov for støtte til å mestre sin hverdag kan få brukerstyrt personlig assistanse (BPA), hjemlet i lov om helse- og omsorgstjenester § 3-8.	Brukeren, kommunen eller private selskap kan være arbeidsgiver.	Formålet med BPA er å bidra til at brukeren får et aktivt og mest mulig uavhengig liv (Rundskriv I-20/2000). En personlig assistent hjelper mennesker med daglige gjøremål og bistår slik at brukeren kan delta i fritidsaktiviteter eller jobb.	
Funksjons-assistent	Individer med omfattende fysiske funksjonsnedsettelser og for blinde og svaksynte med behov for ledsager i arbeidssituasjonen.	Lønnsmidlene til assistenten styres av NAV.	Ordningen dekker utgifter til nødvendig, praktisk hjelp i arbeidssituasjonen for at den enkelte skal kunne utføre sine ordinære arbeidsoppgaver.	
Førerhund	Blinde og svaksynte Dokumentere tilstrekkelig synsnedsettelse og livssituasjon forenelig med hundehold (intervju).	NAV (Førerhunden eies formelt av NAV.)	Får dekket utgifter til innkjøp av førerhund, opplæring og reise til og fra førerhundskolen. Rett til grunnstønadsats 3 til hundehold. Førerhunden reiser gratis med kollektive transportmidler.	300 brukere (NOU 2010, Blindeforbundet 2014) Blide og svaksynte
Servicehund	Personer med nedsatt funksjonsevne med behov for tilrettelegging i arbeidsliv og dagligliv	NAV (Toårig prøveordning)	Servicehunder er spesialtrente hunder som kan bistå med praktiske gjøremål til personer med nedsatt funksjonsevne.	I 2014 plukket NAV ut åtte deltakere et prøveprosjekt for å bl. a. undersøke om bruk av Servicehund fører til bedring av funksjonsevnen og muligheter for arbeid.
Hjelpemidler til forflytning	Personer med varig funksjonsnedsettelse (over 2 år).	NAVs hjelpemiddel-sentraler	Dekker alle typer hjelpemidler, f.eks. rullestol. Uavhengig av reisemål.	Usikkert hvor mange brukere hvor hjelpemiddel bidrar til å dekke transportbehov.

Nedenfor beskrives kort ordningene funksjonsassistent, personlig brukerstyrt assistent, førerhund, servicehund og hjelpemidler til forflytning. Dette er i utgangspunktet ikke en transportordning, men kan ha betydning for den enkeltes valg av og tilgang til transportløsninger.

### Funksjonsassistent

Funksjonsassistent er en ordning for praktisk hjelp i arbeidstida. Lønnsmidlene til assistenten styres av NAV. Funksjonsassistentene kan ha betydning for den enkeltes transportmuligheter i arbeidstida. De kan bidra med

planlegging, bestilling av billetter og være med på selve reisen. Funksjonsassistentene benyttes også av enkelte som sjåfører.

### **Brukerstyrt personlig assistent**

Individer med omfattende funksjonsnedsettelse som har behov for støtte til å mestre sin hverdag, kan få brukerstyrt personlig assistanse (BPA), hjemlet i lov om helse- og omsorgstjenester § 3-8. Formålet med BPA er å bidra til at brukeren får et aktivt og mest mulig uavhengig liv. En personlig assistent hjelper til med daglige gjøremål og bistår slik at brukeren kan delta i fritidsaktiviteter eller jobb. Mange brukere stiller krav om førerkort og tilgang til bil i jobb-beskrivelsen. Ordningen ble utvidet i 2014 (fra ca. 7500 aktuelle brukere til potensielt 14000). Brukeren, kommunen eller private selskap kan være arbeidsgiver.

### **Førerhund**

Førerhund er en ordning for blinde, svaksynte eller personer med innskrenket synsfelt. Andre forhold som kan spille inn er varende syn på grunn av nedsatt mørkesyn, nedsatt kontrastsyn og redusert tilpassing til skiftende lysforhold. For å få tildelt førerhund stilles det krav om at du må kunne bruke å stelle hunden på en tilfredsstillende måte, kan gå tur med hunder ute hver dag og at hunden ikke medfører helsemessige problemer (f.eks. allergi) for personer i nære omgivelser. Hvis bruker er i arbeid eller under utdanning, er det en forutsetning at hunden kan være med på utdannings- eller arbeidssted.

Etter at NAV har innvilget søknad om førerhund, vil man bli kontaktet av Norges Blindeforbunds Førerhundskole for deltakelse på kurs. På kurset gjøres det en vurdering av om man kan godkjennes for samtrening med hund eller ikke. Personer som blir godkjent som potensiell førerhundbruker, vil så motta et skriftlig vedtak fra NAV Hjelpemiddelsentral i Hedmark.

### **Servicehund**

Ordningen med Servicehund er foreløpig et prøveprosjekt i NAV som startet opp i 2014 og skal gå over to år fram til en sluttevaluering. Servicehunder er spesialtrente hunder som kan bistå med praktiske gjøremål for personer med nedsatt funksjonsevne i arbeidstid og fritid. Stortinget har bevilget midler til prøveordningen over statsbudsjettet med mål å undersøke om bruk av servicehund kan redusere behovet for kommunale tjenester. Gjennom prøveordningen vil det også undersøkes om bruk av servicehund fører til bedring av funksjonsevnen og om muligheten for arbeid vil øke.

### **Hjelpemidler til forflytning**

Hjelpemidler til forflytning er en ordning for personer med dårlig balanse eller som har problemer med å gå. For å kunne få låne hjelpemidler til forflytning fra Hjelpemiddelsentralen, må problemene må være varige, altså ha vart i mer enn 2 år. For kortvarige behov for hjelpemidler er det kommunen som er ansvarlig. De vanligste forflytningshjelpemidlene er rullestol, krykker, rullator, trehjulsmoped, vogner for barn og spesielle sykler. Rullestolene kan være elektriske eller bensindrevne og enkelte typer er terrenggående.

### 4.1.3 Ordninger for økonomisk støtte og rabattordninger

Tabell 12. Oversikt over ordninger for økonomisk støtte og rabattordninger

Ordninger for økonomisk støtte og rabatter	Målgrupper	Administreres av	Støtte/ytelse	Brukere
Grunnstønad	Økonomisk kompensasjon for ekstrautgifter på grunn av varig sykdom eller skade.	NAV	Ytes etter seks satser, fastsatt av Stortinget. Laveste sats utgjør kr 7 836 og høyeste sats utgjør kr 39 168 per år (2014).	Solvoll anslår 55 000 mottakere av grunnstønad til transport i 2011, usikkert anslag. NAV estimerte 67 800 mottakere for dekning av transportrelaterte utgifter i 2008. Halvparten over 60 år, 60 prosent kvinner (Solvoll 2004).
Honnørrabatt	Alle over 67 år, personer med uførepensjon med uføregrad 50 prosent eller mer, blinde og sterkt svaksynte	NAV for personer med uførepensjon, Norges Blindeforbund for blinde og svaksynte	50 prosent rabatt for reise med offentlig transport.	Alle over 67 år, uførepensjonister, blinde og sterkt svaksynte (Samferdselsdepartementet)
Ledsagerbevis	Personer med nedsatt funksjonsevne med behov for ledsager på offentlig transport.	Ca. 300 kommuner har ordningen (Statens råd for funksjonshemmede)	Betaler kun for seg selv ved reise med offentlig transport.	Ca. 8 000 personer personer med nedsatt funksjonsevne. (Statens råd for funksjonshemmede)
Reisetilskudd	Yrkesaktive med ekstraordinært, midlertidig transportbehov som følge av sykdom eller skade. Reiser til og fra arbeids- eller utdanningssted i en avgrenset periode.	NAV	Reisetilskudd gis som et alternativ til arbeidsavklaringspenger og sykepenger. Dekker merutgifter til transport som overstiger utgifter man normalt ville hatt til transport. Tilsvarende utgifter med billigste reisemåte med offentlig transport (Forskrift om tilleggsstønader etter Folketrygdloven, kap. 11 og kap. 8).	Eksakte brukertall fra NAV er ikke tilgjengelig

## Grunnstønad til transport

Grunnstønad til transport administreres av NAV. Informasjonen om ordningen som presenteres her er hentet fra Solvoll (2012), Arbeids- og sosialdepartementet (2005) og NAV sine nettsider ([www.nav.no](http://www.nav.no)).

*Målsetting.* Det gis grunnstønad til dekning av ekstrautgifter til hjelpemidler, transport og drift av egen bil, som et virkemiddel for å gjøre personer med funksjonsnedsettelse mer mobile og likestilte.

*Innhold og regelverk.* Det vurderes om funksjonsnedsettelsen medfører at personen har behov knyttet til transport som medfører ekstrautgifter. Dette kan være utgifter til drosje, drift av egen bil, at man blir kjørt av familie og venner og unntaksvis bruk av kollektivtransport. Dersom bruker allerede har TT-ordning, skal dette legges til grunn (Arbeids- og sosialdep. 2005). Grunnstønad til transport utbetales månedlig, med 6 satser i forhold til størrelsen på dokumenterte ekstrautgifter.

*Målgruppe og tildelingskriterier.* Grunnstønad til transport kan tilstås den som etter hensiktsmessig behandling fortsatt har varig sykdom, skade eller lyte som medfører nødvendige, varige og løpende ekstrautgifter. Funksjonsnedsettelsen må ha oppstått før fylte 70 år.

*Brukere.* Det anslås at om lag 55 000 personer har grunnstønad til transport, men dette anslaget er forbundet med usikkerhet (Solvoll 2012). For 2003 ble det anslått at 44 000 personer har grunnstønad med transport som eneste grunn, og tilsammen 78 000 personer fikk innvilget grunnstønad med transport som primær- eller sekundærårsak (Arbeids- og sosialdep. 2005). Halvparten av brukerne er 60 år eller eldre, mens 20 % er under 40 år (Arbeids- og sosialdep. 2005:60)

*Erfaringer med ordningen.* Det ser ikke ut til å finnes evalueringer av ordningen med grunnstønad til transport.

## Reisetilskudd ved sykepenges

Reisetilskudd til dekning av nødvendige ekstrautgifter til transport til/fra jobb, gis til yrkesaktive som har et midlertidig transportbehov til/fra jobb pga. helseplager. En varig sykdom kan gi grunnlag for reisetilskudd dersom ekstra transportbehov er midlertidig. Rett til sykepenges må være oppfylt.

## 4.2 Kunnskapsstatus om samordning

En målsetting i dette prosjektet er å vurdere hensiktsmessigheten av den samlede virkemiddelbruken for tilrettelegging av transport for arbeidsdeltakelse og karriere for personer med nedsatt funksjonsevne. Støtteordninger for transport er en del av den offentlige virkemiddelbruken for at flere skal kunne ta utdanning og arbeid. Dersom målsettinger i arbeids- og velferdspolitikken om økt sysselsetting skal nås, må støtteordninger utformes på en slik måte at de dekker de reelle behovene til målgruppen.

Dette avsnittet beskriver erfaringer med samordning av transportordninger, utfordringer og muligheter.

### 4.2.1 Hva skal samordnes?

Arbeids- og sosialdepartementet (2005) peker på ulike målsettinger for å vurdere endringer i og samordning av transportordninger. I det følgende diskuteres noen alternative prinsipper og modeller.

Formålet med samordning kan være å oppnå en kvalitativt bedre transportordning som er enklere og gir flere reisemuligheter for brukeren, eller å gi et best mulig tilbud for begrensede ressurser. Ett grunnlag kan være behov for bedre, enklere og mer likeverdige transporttjenester for personer med nedsatt funksjonsevne, med brukeren i sentrum. Ett annet grunnlag er rasjonell bruk av offentlige midler til transportordninger med behov for hensiktsmessig organisering og samordning av ulike transportordninger og stønader. Skal vi samordne ordningene med brukeren i sentrum eller transportene med samfunnsøkonomi i fokus?

En sentral diskusjon er forholdet mellom individuelle rettigheter til tjenester, og generelle ordninger. Noen lukkede ordninger er individuelle rettigheter. Dette gjelder eksempelvis syketransportordningen (kalles også pasientreiser) som rett til dekning av nødvendige reiseutgifter for helsetjenester som omfattes av lov om folketrygd (se syketransportforskriften). Andre lukkede ordninger er et tilbud til brukeren, som f.eks. TT-ordningen. Skal vi samordne ulike lukkede (spesial-)transportordninger, eller både lukkede og åpne transportordninger (eksempelvis servicelinjer, bestillingsruter, skole- og kollektivruter osv.)?

En annen avveining gjelder sektoransvarsprinsippet. Som et ledd i å profesjonalisere og gjøre transport for personer med nedsatt funksjonsevne til et offentlig ansvar, har det vært et førende prinsipp at transportordninger for funksjonshemmede utføres av de som har transport som profesjon. Hensikten har både vært å gi personer med funksjonsnedsettelse et likestilt og likeverdig tilbud, og å bidra til universell utforming av det offentlige transporttilbudet. Leiren m.fl. (2014, s. 38) peker imidlertid på at "en samordning på transportfeltet vil gå i motsatt retning av å se transporttjenester i sammenheng med tjenester, som ikke er transport". Eksempler på det siste kan være kjøring til dagsenter med ansatte på dagsenteret og transport med personlig assistent. Bør alle transporter utføres av yrkesførere (løyvehavere) i henhold til sektoransvarsprinsippet? Eller blir kvaliteten for brukeren bedre når transporten inngår i en pakke omsorgs-, pleie- eller aktivitetstjenester?

En målsetting i dette prosjektet er å vurdere hvordan transportordninger best kan legge til rette for arbeidsdeltakelse og karriere for personer med nedsatt funksjonsevne. En problemstilling som også bør belyses, er om samordning av transportordninger for å bedre utdannings- og arbeidshverdagen, vil bidra til bedre eller dårligere transportordninger for andre brukere.

### 4.2.2 Enklere og mer helhetlig transportordning for brukeren

Her oppsummeres noen hovedpunkter fra tidligere evalueringer og studier. Dersom brukeren er i sentrum, kan følgende punkter være viktige:

- Å etablere felles punkt for informasjon, søknadsbehandling og klageinstans.

- Å samordne og standardisere søknader, slik at man ikke må fylle ut samme informasjon mange ganger. Mange ordninger bygger på varig funksjonsnedsettelse som medfører forflytningssvanser, og en godkjenning av dette punktet kunne evt. gjelde flere ordninger. Videre bør en påse at godkjenninger har en fornuftig varighet, men krever fornying når det foreligger ny informasjon.
- Videre er det viktig for brukeren at ordningen er forutsigbar, enkel å bruke og fleksibel nok til å dekke reisebehovet.

En interdepartemental arbeidsgruppe har pekt på flere elementer som kan bidra til et mer helhetlig tilbud for brukeren (Arbeids- og sosialdep. 2005), først og fremst med tanke på å gjøre TT-ordningen mer lik for hele landet, men flere elementer kan også forenkles og samordnes på tvers av transportordninger:

**Felles godkjenningsorgan:** Det kan utarbeides felles regler for sammensetning av godkjenningsorgan og etat for TT-ordningen over hele landet. Det bør være felles godkjenningsorgan på fylkesnivå eller nasjonalt. Det kan fastsettes brukerkvoter på fylkesnivå, eksempelvis 30 promille av befolkningen, mens fordelingen avgjøres av etterspørselen på tvers av kommunegrenser.

**Felles regler for klagebehandling,** felles klagenemnd: Det kan etableres felles regler for klagebehandling. Klagenemnda for TT-ordning bør være fylkeskommunal eller nasjonal.

**Felles legeerklærings skjema:** Det kan utarbeides felles legeerklærings skjema for TT-ordning over hele landet. Deler av legeerklærings skjemaet kan være likt for mange transportytelser og etater.

**Felles godkjenningskriterier:** For TT-ordningen kan det utarbeides like godkjenningskriterier for hele landet med sentralisert søknadsbehandling og klagebehandling, nasjonalt eller på fylkesnivå. Godkjenningskriterier kan samordnes mellom ulike transportytelser og etater.

**Fastsetting av differensieringskriterier** for tildeling av reisebeløp: For TT-ordningen kan det etableres felles kriterier for differensiering av ytelse basert på:

- *Brukerstatus;* eksempelvis *funksjonsnedsettelse* (blinde/svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmede), *alder* (unge under 40/60 år), transportbehov og tilgang til *transportressurser* (tilgang til bil i husholdningen, trygdeytelser til transport, institusjonsbeboer) og evt. andre forhold.
- *Reiseavstand* til kommunesenter/servicesenter, evt. reisekuponger innenfor en gitt maksimal avstand.

**Fastsettelse av reiseomfang;** maksimalt beløp eller maksimalt antall reiser for ulike brukergrupper. Det kan evt. være forskjellig maksimalt reiseomfang for individuelle ordninger og samkjøringsordninger/bestillingstransport. De fleste fylker sender av erfaring ut flere reisebevis enn budsjettet tilsier, fordi en viss andel ikke benyttes.

**Fastsettelse av egenandel.** Det kan evt. være ulike egenandeler for individuell transport og fellestransportordninger (samkjøring, bestillingsruter). Det kan med fordel være felles fastsettelse av egenandel for TT-ordning, arbeidsreiser og syketransport. Felles regler for egenandel på tvers av transportytelser og etater vil redusere bruken av noen ordninger til formål som dekkes av andre ordninger.

**Standardisering av reisebevis;** felles kort kan bidra til å gjøre det enklere for brukeren å belaste riktig ordning for reiser med ulike formål. Felles kortsystem vil kunne bidra til å redusere terskelen for fylkesoverskridende reiser.

#### 4.2.3 Samordning for mest mulig transport for begrensede ressurser

Samordning kan ta utgangspunkt i ulike deler av transporttilbudet: Aktør, operatør, kjøretøypark og brukernes behov. For å oppnå best mulig transporttilbud for befolkningen innenfor begrensede ressurser, peker Leiren m.fl. (2014) på tre områder som kan gi økonomisk uttelling:

- Samkjøring, dvs. flere passasjerer per kjøretøykilometer.
- Samordning, dvs. bedre utnyttelse av kjøretøypark og mannskap over døgnet og uka.
- Stordriftsfordeler ved felles planlegging, anskaffelser og drift.

#### Samkjøring med flere personer per kjøretøykilometer

Samkjøring kan måles ved antall passasjerer per kjøretøykilometer eller antall passasjerer per kjøretøytime, og kan innebære *passasjer på retur* (Leiren m.fl. 2014), avhengig av om kontraktene er basert på personkilometer eller timebasis. Siden det er dyrere å kjøre minibuss enn vanlig drosje, må turene fordeles hensiktsmessig i forhold til kjøretøystørrelse. Potensialet for å samordne turer er størst i byene, men med korte avstander er det mindre å spare på å bruke ekstra reisetid på å hente flere passasjerer. Store avstander gir mindre potensial for å samordne turer, mens inntjeningen ved samkjøring kan være betydelig. I distriktene vil bestillingsruter, dvs. å åpne spesialtransporten for alle reisende, innebære å etablere et kollektivtilbud som gir velferdseffekter.

#### Samordning ved å utnytte kjøretøyparken over døgnet

Investeringer og timelønn til transportordninger kan reduseres ved å utnytte at ulike delmarkeder har aktivitet på ulike tider av døgnet. Krav til kjøretøyene og tidspunkt for turene påvirker graden av samkjøring som kan oppnås, men ved å se på aktivitetsmønsteret over dagen, kan faste, semifaste og variable transporter planlegges for å utnytter kapasitet og kjøretøytypene best mulig. Noen turer går på bestemte tider av døgnet (skolereiser, utdanningsreiser, arbeidsreiser, transport til dagsenter o.l.), mens andre fordeler seg over døgnet (pasientreiser, TT-ordning, turkjøring). Noen brukere og turer stiller krav til kjøretøy for rullestol, minibuss eller lignende, med ulik passasjerkapasitet. Leiren m.fl. (2014) påpeker at kommunalt eide kjøretøy kjører lite, og kjøretøy skaffet gjennom veldedighet kjører enda mindre. De har derfor høye km-kostnader, mens de årlige kostnadene ikke nødvendigvis oppleves som betydelige, siden investeringene allerede er gjort. Det bør også vurderes hvilke krav som stilles til opplæring og oppdatering av ferdigheter for førere av kommunalt eide kjøretøy.

*Faste transporter* kan planlegges slik at returkjøring og pauser utnyttes, der materiell og førere omdisponeres ved forsinkelser og kanselleringer. Leiren m.fl. (2014) peker på eksempler der skoler justerer starttidspunktene for å utnytte transportmidlene bedre.

*Semifaste transporter* er turer der tidspunkt og antall passasjerer varierer noe, men kapasiteten reserveres, som for bestillingsruter og dagsenterkjøring. Ulønnsomme kollektivruter i distriktene kjøres billigere som åpne bestillingsruter, og kan evt. legges i lavtrafikkperioder.

*Variable transporter* kjører på grunnlag av bestilling. Eksempler er pasienttransport og TT-ordning. Pasientreiser og dagsenterkjøring skjer i hovedsak mellom rushperiodene (skole, utdannings- og arbeidsreiser).

#### Felles planlegging og innkjøp

Erfaringer fra Danmark viser at kostnadsbesparelsene kan være betydelige ved felles planlegging og anbud/innkjøp (Leiren m.fl. 2014), og stordriftsfordeler ved disponering av personale og materiell. Effektiv administrasjon med spesialistkompetanse kan gi bedre informasjon til bruker, effektiv og rettferdig

behandling av godkjenning/søknader, samt effektive rutiner for registrering av turer, regnskap og rapportering mv. Det er et spørsmål om stordrift vil gi bedre kapasitetsutnyttelse eller forsvinner mulighetene til samordning med fritt brukervalg.

Samordning og store anbud kan gi økonomiske besparelser, men kan på sikt bidra til færre store operatører og redusert konkurranse, og drosjeberedskapen i distriktene kan stå i fare. I motsetning til andre transporttjenester, har drosjene transportberedskap hele døgnet og året. Mens det i bynære områder er et spot-marked for drosjene, er distriktsdrosjenes inntekt grunnlag i større grad avhengig av offentlig kjøring. Det kan bli flere ledd der transporten planlegges hos en samordningssentral og deretter hos drosjesentralen, med flere å rapportere til (f.eks. flere eiere i et samordningsselskap).

#### 4.2.4 Samordningsmodeller

Samordning av transport- og støtteordninger vil møte på organisatoriske, juridiske og politiske barrierer (se avsnitt 4.2.5). De ulike ordningene er organisert hos aktører i ulike sektorer, ansvaret i etaten kan være fragmentert, og det kan være manglende samsvar mellom ansvar og finansiering. Videre kan kjøretøy og førere i ulik grad være dedikert til en ordning eller inngå i andre oppgaver.

##### Legge flere transportordninger til samme organisasjon

Dersom samme administrative nivå/etat har ansvar for flere transportordninger, gir dette mulighet for administrativ samordning som felles administrasjon av godkjenning og klagebehandling, anbud, transportbestilling, og stordriftsfordeler hvis ulike spesialtransportordninger legges i samme bestilling/anbud.

##### Samordne transportordninger gjennom samarbeid

Arbeids- og sosialdepartementet (2005) beskriver tre hovedmodeller for framtidig organisering av transportordninger (se Tabell 13). For alle tre alternativ anbefaler rapporten at det opprettes en førstelinjetjeneste i alle kommuner, slik at søkere av transportstøtte har ett sted å henvende seg.

- *Statlig modell:* All transportstøtte gis gjennom grunnstønad eller ny transportordning der arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) og fritidsreiser (TT-ordning) inngår.
- *Fylkeskommunal modell:* Transportordningene er fylkeskommunalt ansvar i tråd med ansvar for kollektivtransporten og sektoransvarsprinsippet, mens brukergodkjenning skjer hos kommunene.
- *Blandingsmodell:* Et nullalternativ er å fortsette ansvarsfordelingen som før. I høringsnotatet foreslo den interdepartementale arbeidsgruppa en ansvarsfordeling etter reiseformål, der arbeids- og utdanningsreiser er statlig ansvar mens andre reiseformål er fylkeskommunalt ansvar, slik det også er gjennomført i ettertid.

Transportene kan samordnes med ulike modeller for samarbeid mellom organisasjoner. Samordning av offentlig betalte transport har lenge vært et tema i samferdselspolitikken, med fokus på best mulig transporttilbud for begrensede ressurser. Hjorthol m.fl. (2009) skiller mellom tre modeller for samordning av transportordninger:

- 1) Den tradisjonelle forhandlingsmodellen:
  - a. Lokalt rutegående selskap på forhandlet kontrakt med fylkeskommunen med delegert ansvar for skoletransport
  - b. Kommunal brukergodkjenning og fylkeskommunal fordeling av midlene for TT-transport
- 2) Den altomfattende anbudsmodellen: Anbud på
  - a. Rutegående transport



- b. Pasientreiser
  - c. TT-ordningen
- 3) Den innovative bestillingsmodellen
- a. Rutegående transport på anbud eller forhandlinger
  - b. Kobling mellom rutegående transport og TT-ordning gjennom bestillingstransport

Tabell 13: Oversikt over modeller, fordeler og ulemper (Arbeids- og sosialdepartementet 2005)

	<b>Statlige modeller</b>	<b>Fylkeskommunal modell</b>	<b>Blandingsmodeller</b>
Beskrivelse	<i>Grunnstønad</i> til transport dekker formålene arbeids- og utdanningsreiser, fritidsreiser og stønad til bil, som et gitt pengebeløp eller reisebevis for et antall reiser innenfor en bestemt reiseavstand, geografisk område eller samlet pengebeløp. Det etableres en <i>transportordning</i> som inkluderer arbeids- og utdanningsreiser (AU-ordning) og fritidsreiser (TT-ordning)	Det etableres en transportordning som inkluderer arbeids- og utdanningsreiser (AU-ordning), fritidsreiser (TT-ordning), grunnstønad til transport og bilstønad med brukergodkjenning og saksbehandling i kommunene og praktisk gjennomføring og budsjettansvar hos fylkeskommunene.	<i>Dagens modell</i> ; videreføring av dagens ordninger der arbeids- og utdanningsreiser er et statlig ansvar. <i>Formålsmodell</i> der transportordninger for arbeids- og utdanningsreiser er statlig ansvar, mens andre reiseformål er fylkeskommunalt ansvar.
Adm. fordeler	Samordning av ulike ytelser	Budsjettmessig styringmulig	Etablert arbeidsfordeling.
Adm. ulemper	Kostnadsdrivende, budsjettstyring vanskelig	Administrativt krevende	Fragmentering av ordningene.
Fordeler for bruker	Likebehandling, rettighetsfestet tilbud.	Nærhet til saksbehandler.	Kjent ordning
Ulemper for bruker	Dårligere tilbud i Oslo.	Budsjettstyrt tilbud.	Uoversiktlig

Leiren m.fl. (2014) foreslår at Oslo og Akershus kan opprette *aksjeselskap eller interkommunalt selskap* for å samordne transportene, og diskuterer fordeler og ulemper med de to modellene. Etatene kan gå sammen om å etablere et administrasjonsselskap med praktisk ansvar for spesialtransportene. Et interkommunalt selskap gir eierne større innflytelse enn det aksjeloven gir deltakere i et aksjeselskap, men mindre mulighet for låneopptak for selskapet. Videre beskrives eierrollen og bestillerrollen, samt selskapsavtale, representantskap, styre, generalforsamling og bestillerråd.

Flere etater kan velge å la *alle bestillinger av reise gå gjennom en bestillingssentral* (skysstasjon) som har ulike operatører (drosje, turbuss etc.) knyttet til seg (se eksempelvis Börjesson 2010). Etatene kan ha ulike avtaler med transportørene og ulike krav til transporten. En bestillingssentral vil vanligvis ha IT-verktøy for å håndtere bestillinger og ruteplanlegging, noe som kan bidra til samkjøring på tvers av ansvarlige etater.

En annen løsning er å *samordne transportene gjennom felles operatør*. Ved at flere spesialtransportordninger (fra flere etater) legges til samme transportør (operatør), kan volumet bli tilstrekkelig til å disponere kjøretøy og mannskap godt og samordne passasjerturer på samme bil og returer. Dette må sees i sammenheng med hvilke kjøretøytyper de ulike transportørene har (drosje, spesialbil, minibuss osv.) og om transportør har døgneredskap (drosje) eller kjører på timebasis på deler av døgnet.

#### 4.2.5 Barrierer mot samordning

##### *Politiske barrierer*

Eksempler på politiske barrierer er kryssende interesser eller at politikere ønsker å unngå upopulære avgjørelser:

En vesentlig prinsipiell politisk avveining vil være om transporttjenester skal profesjonaliseres som transportfaglige ytelser eller inngå i annen tjenesteyting. *Sektoransvarsprinsippet* har vært styrende i norsk politikk. Som et ledd i å profesjonalisere og gjøre transport for funksjonshemmede til et offentlig ansvar, ble det påpekt at de som har transport som profesjon også skal besørge transportordninger for funksjonshemmede. Dette er også et ledd i å likestille transportbrukerne og utforme et universelt utformet tilbud til alle. Leiren m.fl. (2014) påpeker på den annen side kvaliteter ved kommunale ordninger der vaktmestere eller andre ansatte kjører til og fra dagsenter, organiserte aktiviteter osv., fordi brukeren møter faste førere som også har tid til tilleggstjenester. Videre pekes det på at TT-ordningen i Oslo ble overført fra samferdsel til pleie og omsorg i 2004 for å kunne sees i sammenheng med andre omsorgsoppgaver og lokale løsninger. Når transporttjenestene knyttes opp mot andre oppgaver, blir det vanskeligere å samordne ulike transportordninger.

Samordning kan også vanskeliggjøres fordi politikere ønsker å gi *verdikort* for å gi passasjerene fritt brukervalg (Leiren m.fl. 2014). Arbeids- og utdanningsreisene blir verdikort-baserte fra 2014 der bruker selv bestiller reisen. Disse blir da vanskeligere å samordne enn før, fordi de ikke går gjennom en felles bestillingssentral.

Politikere ønsker også å unngå *upopulære bestemmelser* blant eksisterende brukere. "*Man må være villig til å akseptere at dette (samordning) ikke handler om å styrke tilbudet til (de eksisterende) brukerne*" (Leiren m.fl. 2014). Dagens TT-brukere opplever at tilbudet reduseres i forhold til tidligere dør-til-dør transport, når de får omstigning til kollektivtransport eller må tilpasse tidspunktet til bestillingsruter.

##### *Organisatoriske barrierer*

Sektorspesifikke hensyn, fragmentert ansvar, ulike finansieringskilder og praktiske utfordringer er eksempler på organisatoriske barrierer.

For flere transportordninger er det ikke samsvar mellom *ansvar og finansiering*. Samordning av ansvar og finansiering krever lovendring og kan gjøres uavhengig av samordning av transport. Ett eksempel som trekkes fram, er at kommunens persontakst (kollektivtakst) for elever og voksne gjelder for skoleskyss organisert av fylkeskommunen.

Videre er de ulike spesialtransportene organisert hos *ulike aktører og sektorer*. For noen transport utfører føreren tilleggstjenester eller andre oppgaver. Kommunal egentransport kan være organisert sammen med vaktmestertjenester der førerrollen bare tar en del av arbeidsdagen, og der de faste sjåførene har vesentlige omsorgs- og sosiale oppgaver.

*Ansaret er også fragmentert i den enkelte organisasjon*: I kommunene er ansvaret fragmentert, med manglende oversikt over det totale kommunale transporttilbudet (fast og sporadisk skoleskyss, kjøring til dagsenter, aktivitetstilbud osv.) (Leiren m.fl. 2014). Beslutninger og den daglige oppfølgingen blir tatt på et lavt nivå. Noen peker på fordelene ved at det nettopp er de som har nærkontakt med brukeren som bestiller transporttjenester.

Mange ulike aktører kan medføre *praktiske utfordringer*, som ulikt regelverk og IT-system som ikke snakker sammen. Ett eksempel er at NAV ikke kan bruke samme IT-system som helseforetakenes kjørekontor (når

disse overtar det praktiske ansvaret for arbeids- og utdanningsreiser) (Leiren m.fl. 2014:39). Videre har Staten et økonomireglement som krever at reisen er dokumentert før utbetaling kan skje, mens andre ordninger som TT-ordningen har reisekuponger der brukeren bare betaler en egenandel.

*Fordeling av utgifter og inntekter:* Det er misnøye med at drosjesentraler i enkelte tilfeller tar dobbel betaling ved å sende full regning eller samme regning til ulike oppdragsgivere, når de har samkjørt brukere av ulike transportordninger. Omfanget av dette er uklart og kan være lite (Leiren m.fl. 2014:17).

Organisatoriske barrierer kan bygges ned ved involvering av relevante brukergrupper i samordningsprosesser. Rambøll (2012) peker på gode erfaringer der fylkeskommuner har benyttet referansegrupper som involveres i andre samferdselsprosjekt, noe som medfører bedre kontinuitet og helhetlig tilnærming til det totale kollektivtilbudet (kollektivtilbud, syketransport, skolekjøring, TT-tilbud), med kontinuerlig forbedringsarbeid framfor enkeltprosjekt. Bred brukermedvirkning har også bidratt til aksept av at bedre ordinært kollektivtilbud reduserer behovet for særordninger, med forankring av mål og prosess hos elderåd, funksjonshemmedes organisasjoner og andre.

### *Juridiske barrierer*

Passasjerrettigheter og lovverket setter begrensninger for samordning. I det følgende gis noen eksempler:

*Lov om offentlige anskaffelser* gjelder for statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter, offentligrettslige organer og rettssubjekter som driver virksomhet innenfor forsyningssektorene. Hovedregelen er at en anskaffelse "så langt det er mulig" skal være basert på konkurranse (§ 5). Konkurransetsetting kan føre til fragmentering og motvirke et mål om samordning.

*Forsyningsforskriften* som gjelder vannforsyning, energi, transport og post, gir unntak fra konkurranseregelen for tjenester som produseres i egenregi, når aktivitetskontroll og omsetningskriterier er oppfylt. For å oppfylle kravene til egenregi (omsetningskriteriet), må om lag 90 % av oppdragene komme fra eier/eierne.

*Løyver:* Noen ønsker flere løyver eller løyver som ikke er bundet i drosje- eller turbilløyve (minibuss) (Leiren m.fl. 2014). Drosje har døgnberedskap og betalingen er per tur, men minibusser kan være store og dyre for drosjeeiere. For minibuss på turløyve betaler man vanligvis per time.

### **4.2.6 Erfaringer med samordning og manglende samordning**

Nedenfor kommenteres noen erfaringer og funn i litteraturen om erfaringer med samordning eller manglende samordning. Det finnes imidlertid få dokumenterte erfaringer med samordning knyttet til arbeids- og utdanningsreiser utover skoleskys.

**Arbeids- og utdanningsreiser og TT-transport:** I forsøksperioden 2001-2011 ble TT-ordningen i halvparten av landets fylker utvidet til også å gjelde arbeids- og utdanningsreiser. Evalueringsrapporten (Solvoll og Anvik 2012) legger vekt på at det var langt færre brukere og reiser i de fylkene der fylkeskommunen administrerte ordningen, enn i fylkene der NAV administrerte ordningen. Dette kan ha årsak i at NAV har informasjon om hvilke personer som mottar trygdeytelser og som kan være aktuelle for AU-ordningen, samt at Staten har økonomisk motiv for å bidra til at flest mulig kan delta i arbeidslivet.

Fram til 1. september 2014 inngikk arbeids- og utdanningsreiser i Oslo kommunes TT-ordning. Denne ordningen var generelt bedre enn TT-ordninger i de fleste andre kommunene. Leiren m.fl. (2014) oppgir at TT-ordningen i Oslo ble overført fra samferdselsmyndighetene til helse- og sosialsektoren, for bedre å se de ulike tiltakene i sammenheng.

**Bilstønadsordningen – samordne anskaffelse og drift av bil:** Flere mener at det er hensiktsmessig å vurdere stønad til anskaffelse av og drift av bil samlet; grunnstønad, hjelpstønad og bilstønad (Deloitte 2012). Gjennom bilstønadsordningen gis det støtte til anskaffelse av bil. Anskaffelse, tilpasning, vedlikehold og reparasjon av ekstrautstyr dekkes fullt ut.

Gjennom bilstønaden gis det ikke stønad til drift av bilen, men det kan søkes grunnstønad til drift av bil (sats 3; i underkant av kr 2000 per måned). Brukere kommenterer behov for å øke grunnstønaden. Driftsutgifter øker normalt med bilens alder. Gjenskaffelsestidspunkt er 8 år, med krav til antall kilometer for bil som brukes til arbeid og 11 år ellers. Bilene kan være mer utsatt for slitasje, spesielt de med spesialtilpasning, samtidig kan bruker bli holdt ansvarlig for høy slitasje på bilen. Dette medfører at noen ikke søker eller ikke får støtte til bil pga. økonomi, mens andre ikke klarer å beholde bilen.

**Tilskuddsordning for kollektivtransport i distriktene:** Siden 2008 har Stortinget øremerket midler til *Tilskuddsordning for kollektivtransport i distriktene* (KID). "Formålet med ordningen er på kort sikt å stimulere til gjennomføring av tiltak for bedre organisering av offentlig transport i distriktene på tvers av sektorgrenser og/eller forvaltningsnivåer, og på lang sikt gjennomføring av strukturelle kollektivtiltak som bidrar til økt livskvalitet og bolyst i spredt bebygde områder". De to første årene viste samordning mellom rutetransport og bestillingstransport, mellom TT-transport og bestillingstransport og mellom bestillingstransport og ulike fritidsarrangement og aktiviteter (Kjørstad m.fl. 2010). Det har vært vanskeligere å få til samordning mellom forvaltningsnivåer.

**Kollektivtrafikk/skoleruter:** Når tidligere ordinære skoleruter legges om til spesialtransport (lukkede ruter) med minibuss eller drosje, mister området kollektivtilbudet sitt (Leiren m.fl. 2014, s. 22).

**Kollektivtrafikk/TT-ordning:** I Vest-Agder får ikke nye brukere med lettere funksjonshemming TT-kort der både bussmateriell og holdeplasser er tilrettelagt (Solvoll 2012).

**Service-, bestillingsruter/TT-ordning:** I 8 av 16 fylker som oppgir å ha service- eller bestillingsruter, er disse rutene et supplement der personer med TT-ordning får utvidet sitt transporttilbud (Solvoll 2012). Tre fylker oppgir at de gir redusert antall TT -ruter for de som bor i områder med bestillingsruter, mens tre fylker oppgir at funksjonshemmede som bor i ruteområdet, ikke får TT -ordning.

Rambøll (2012) har evaluert en forsøksordning 2009-2012 med samordning av bestillings- og TT-transport i sju fylker, der noen bestillingsruter erstatter rutegående transport mens andre kommer i tillegg. Det er en klar oppfatning at bestillingsruter med begrensede ressurser gir et utvidet transporttilbud med flere passasjerturer og økt tilgjengelighet, både for TT-brukere og befolkningen generelt. Bestillingsrutene utvider tilbudet for brukergrupper som tidligere i liten grad har benyttet kollektivtrafikk og TT-tilbud, og er en kostnadseffektiv måte å gi et godt kollektivtilbud på i områder med lavt kundegrunnlag. Drift og oppgjør ivaretas av etablerte system uten vesentlig merarbeid, med klare arbeids- og ansvarsområder for involverte aktører.

Evalueringen viser at det er færre passasjerer enn forventet, og at endring av reisevaner tar tid. Bruken er høyere i kommuner som allerede har bestillingstransport og der bestillingstransporten er utformet som tilbringertransport. Tilbudet har gitt økt mobilitet for de som har tatt det i bruk, også for TT -brukere med særskilte behov. De som bruker bestillingsordningene er veldig fornøyd. De framhever at de blir hentet hjemme, hjulpet med varer, har økt mobilitet og blir mer selvhjulpne. Selve turen er også en sosial hendelse. *Sjåførene* er vesentlige for å oppnå et godt tilbud med bestillingstransport. *Trygghet* oppgis som vesentlig for at eldre skal endre reisevaner og benytte bestillingstransport.

Tilbudet er spesielt benyttet av eldre som ikke er kvalifisert for TT-kort, men som finner det utfordrende å benytte ordinær kollektivtrafikk (nedsatt funksjonsevne grunnet alder, lang vei til holdeplass, tungt å bære

handleposer), siden bestillingstransporten er lagt til dagtid mellom skolebarnkjøring. Dette stemmer godt med Wretstrands (2012) observasjon om at bestillingstransport passer best for eldre brukere, som sammenlignet med andre aldersgrupper har mindre krav til spontanitet. Respondentene i Rambøll sin undersøkelse oppgir at økt tilgjengelighet bidrar til at eldre kommer mer ut, blir mindre isolerte og får bedre helse, og at bestillingstransport bidrar til at eldre kan bo hjemme lenger.

Få TT-brukere benytter bestillingstilbudet selv om det er tilrettelagt og dør-til-dør. Sammenlignet med TT-ordningen er tilbudet mindre fleksibelt med hensyn til reisetidspunkt, reisetid, og å dele transportmidlet med andre. Videre er mange redd for å være til bry ved at transporten tar lengre tid for andre passasjerer når de skal på og av, eller de lar være å bestille for ikke å utløse en tur som eneste passasjer på ruta. Noen informanter tror også (ikke bekreftet) at TT-brukere lar være å bruke bestillingsordningen fordi de er redd for å miste TT-ordningen sin.

Samordningen har bidratt til større kollektivtilbud, men i liten grad besparelser i TT-transporten. Tre av syv fylkeskommuner har endret regelverket for hvem som kan benytte TT-ordningen. At færre får TT-kort vil kunne gi innsparinger på lengre sikt. Det har vært mindre reaksjoner enn ventet, noe som kan være et resultat av god involvering i forkant og god informasjon om endringene og begrunnelsen for endringer.

Rambøll peker videre på at arbeidet med samordning av bestillings- og TT-transport har synliggjort et *behov for å samordne med andre transportordninger*, spesielt syke-transport og kommunale transporttjenester som transport til daghjem og skoletransport. Videre er det synliggjort et potensial for effektivisering av offentlig betalte transport gjennom bedre samordning. Brukermedvirkning må gjennomføres på et tidspunkt der brukerne kan påvirke resultatet. Politisk forankring har vært viktig for omdisponering av midler fra ordinære ruter til bestillingstransport og for endringer i regelverket for TT-ordningen.

Bestillingsruter i distriktene dekker et behov blant eldre og funksjonshemmede som ikke har tilgang til bil (Kjørstad m.fl. og 2010). Handlereiser, fritid og privat besøk er hyppige reisemål. Uten bestillingsrute ville de fleste blitt kjørt av andre eller ikke reist. Brukerne er tilfredse med ordningen som har bidratt til økt mobilitet, økt sosial omgang og økt livskvalitet for et flertall av brukerne. Wretstrand (2012) peker på at TT-tjeneste og bestillingstransport er bedre tilpasset eldre trafikanter, som utgjør størstedelen av brukerne, enn yngre mennesker. Yngre som tilbys tjenestene er ofte mindre fornøyde enn eldre, fordi de har større forventninger til på samme måte som andre å kunne leve et aktivt og uavhengig liv. For unge kan andre støtteordninger være viktige.

**Pasientreiser:** Helseforetakene samordner pasientreiser. Bl.a. innkaller sykehus pasienter etter bosted, slik at flere fra samme område har time samme dag og kan dele transport (Leiren m.fl. 2014). Helse Sør-Øst oppgir til Leiren m.fl. (2014) at de har fokus på intern samordning, blant annet med ambulansetransport og pasienter som kan sitte oppreist, og at de anser samordning med andre ordninger som mindre fruktbart.

**Pasientreiser og kollektivtrafikk:** Flere fylker har helsebusser med rullestoltilgjengelighet og god service underveis. I Hedmark og Oppland kan pasienter som skal til undersøkelse eller behandling ved Sykehuset Innlandets avdelinger eller samarbeidende spesialister, reise gratis med buss<sup>10</sup>. Etter et vellykket prosjekt (mai 2013-desember 2014) i regi av Samferdselsdepartementet, er det vedtatt å fortsette ordningen. Målet med ordningen er å få flere pasienter til å velge buss framfor bil ved reiser til og fra sykehuset. Innkallingsbrev og SMS fra sykehuset gjelder som billett for de reisende og eventuell ledsager. Om lag 50 000 pasienter har benyttet seg av tilbudet om gratis transport til behandling siden prosjektet ble satt i drift. Det har ført til en redusert pasientreisekostnad på rundt 3 millioner kroner (7,5 %) for Sykehuset Innlandet i

<sup>10</sup> <http://www.pasientreiser.no/nyheter>. Oppslag: *Suksess med gratis buss*, publisert 05.02.2015 av Line Fuglehaug, Kommunikasjonsavdelingen ved Sykehuset Innlandet.

2014. Antall kommunekryssende reiser med drosje i Innlandet er redusert med 1,8 %, som tilsvarer 1 500 turer. I tillegg gir ordningen miljøgevinster knyttet til mindre bruk av privatbil og økt bruk av kollektivtransport, og bidrar til å styrke det kollektive rutetilbudet i Innlandet.

**Pasientreiser og TT-ordning:** I praksis skjer en utilsiktet "samordning" ved at enkelte brukere i de fleste fylker betaler behandlingsreiser med verdi- eller kupongkort for TT-ordning. Noen søker også om å få flere TT-reiser (fritidsreiser) grunnet behandlingsbehov. Noen TT-brukere oppgir at om lag 1 av 3 turer med TT-ordning går til medisinsk behandling (Solvoll 2012). Disse reisene vil ikke bli registrert som pasientreiser og det kan derfor være vanskelig å anslå omfanget. Dette kan både være reise som er berettiget som pasientreiser og andre reiser til fysioterapeut eller lignende som ikke tilfredsstillt krav til å få dekt reiseutgifter. Årsaken til fortsatt feilbruk til tross for tydelig informasjon, er at pasientreiseordningen er praktisk og økonomisk vanskeligere for brukeren. Det kan være vanskelig å finne enkel og tydelig informasjon og være sikker på at reisa blir refundert. Videre må brukeren legge ut og dokumentere alle utgifter, og egenandelen på kr 130 er betydelig høyere enn egenandelen på TT-ordning.

### 4.3 Funksjonskrav for transportordninger

Mange internasjonale studier viser at en rekke barrierer må overvinnes for at personer med nedsatt funksjonsevne skal kunne reise. Dette kan være fysiske, tidsmessige, økonomiske, arealmessige, kognitive, psykologiske og sosiale barrierer (se blant annet Lodden 2001). Eksempler på barrierer kan være utrygghet, for høy kostnad, for omstendelig, for tidkrevende, manglende komfort, lav status eller at andre valg som å gå, sykle eller bli kjørt av andre oppleves bedre (Stradling m.fl. 2007, Wretstrand 2012). Dette delkapittelet gjør rede for åtte funksjonskrav som må oppfylles for at funksjonshemmedes transportbehov skal kunne realiseres. Å definere slike funksjonskrav er et viktig steg på veien til å etablere kriterier for å vurdere eksisterende støtteordninger, og kan brukes som et verktøy for å vurdere hensiktsmessigheten til nye ordninger som foreslås. Det er imidlertid viktig å understreke at ikke alle funksjonskravene vil være relevante for alle ordninger.

Funksjonskravene er definert på grunnlag av foreliggende forskning om transportvansker og transportbehov blant personer med nedsatt funksjonsevne og brukernes egne opplevelser av transport og transportordninger. En oversikt over sentrale kilder er vist i tabellen nedenfor (se også litteraturlisten).

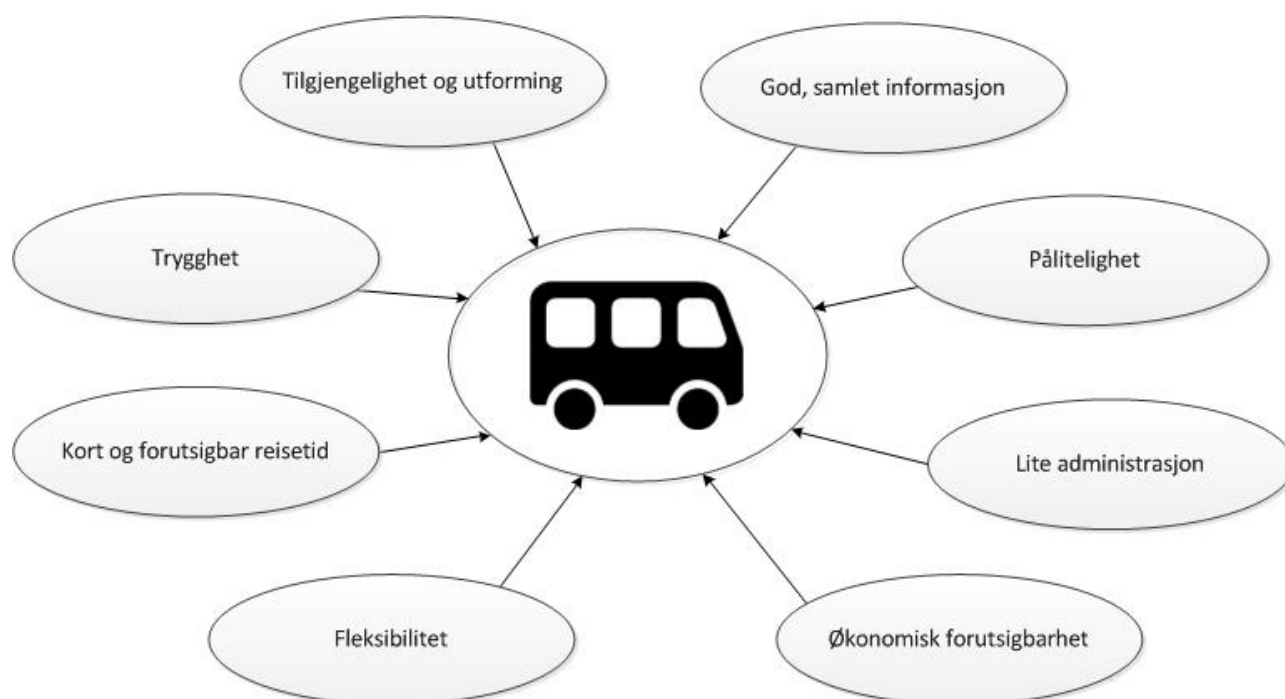
Tabell 14: Oversikt over sentrale kilder for identifisering av funksjonskrav knyttet til brukernes transportbehov

Publikasjon	Beskrivelse av studie og datagrunnlag	Relevante tema
Leiren, M.D., Aarhaug, J., Krogstad, J.R., Skollerud, K. (2014): <i>Samordning av offentlig betalt spesialtransport i Akershus og Oslo</i> . TØI-rapport 1297/2014. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.	Målet med rapporten er å vurdere organisering og konsekvenser av samordning av offentlig betalte transporttjenester. Den baserer seg i hovedsak på informasjon samlet inn gjennom 20 intervju (14 semi-strukturerte dybdeintervju) og statistikk fra transporttjenester i Oslo og Akershus.	Forutsigbar ankomsttid er vesentlig ved arbeids- og utdanningsreiser. For noen reisende er trygghet i forhold til andre passasjerer vesentlig. Å kunne reise når har behov og å slippe omstigning er kvalitetsfaktorer som verdsettes ved reiser.
Rambøll (2012): <i>Evaluering av prøveprosjekt med samordning av bestillingstransport og t-transport 2009-2011</i> . Oppdrag utført for Samferdselsdepartementet. Oslo: Rambøll.	Formålet med rapporten er å evaluere forsøksordninger med samordning av TT-transport og bestillingstransport. Rapporten bygger på dokumentstudier og casebesøk i sju prosjekt med intervju av representanter for brukerorganisasjoner, transportnæring, kommunen m.fl.	Brukernes erfaringer med bestilling, bestillingsruter framfor individuell transport, trygghet mv.
Solvoll, G., Anvik, C.H. (2012): <i>Arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Erfaringer etter 10 år</i> . SIB-rapport nr. 1-2012. Bodø: Handelshøgskolen i Bodø / Nordlandsforskning, Universitetet i Nordland.	Formålet med rapporten er å evaluere forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Datakilder er spørreundersøkelse (post) til brukere (n = 297), intervju med 13 brukere, intervju med sentrale aktører, og statistikk.	Brukernes erfaringer med arbeids- og utdanningsreiser.

Publikasjon	Beskrivelse av studie og datagrunnlag	Relevante tema
Wretstrand, Anders (2012): <i>Latent resande hos grupper med mobilitetsrestriksjoner. Översikt och kunskapsbehov</i> . Bulletin 281 - 2012. Lund: Lund universitet, Institutionen för teknik och samhälle.	Litteraturstudie med søk i internasjonale faglitteraturbaser.	Peker på at individets mobilitet avhenger av sosial kontekst, avhengig av husholdning, familie, arbeidsplass, venner, nærmiljø, og samfunnet. Dokumenterer behov for fleksibilitet, barrierer for å reise og utfordringer på reiser som gjennomføres.
Deloitte (2012): <i>Rapport – Evaluering av bilstøtadsordningen</i> . Deloitte Consulting.	Målet med rapporten er å evaluere om bilstøtaden og endringer av denne i 2003 oppfyller formålet med ordningen. Dette er belyst ved dokumentstudier, spørreundersøkelse til brukere (n = 79), etaten, bilombyggere og brukerorganisasjoner, samt gruppeintervju med sentrale aktører.	Brukernes erfaringer med bilstøtadsordningen.
Bjerkan, K.Y., Nordtømme, M.E., Kummeneje, A.M. (2011): <i>Transport til arbeid og livet. Transport og arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne</i> . SINTEF rapport A20434. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.	Studien er basert på kartlegging av støtteordninger og dybdeintervju om transport – løsninger i dagliglivet og utfordringer.	Intervju om muligheter og utfordringer knyttet til transport ved utdanning, jobbsøking, jobb og karriere.
Nordbakke, S. (2011): <i>Fysiske problemer med å bruke transportmidler. Omfang, kjennetegn, reisevaner og opplevelse av barrierer</i> . TTØI-rapport 1148/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.	Studien er basert på Reisevaneundersøkelsen i 2009 (n = 149337) og postal oppfølgingsstudie (n = 659) av de som svarte at de hadde varige fysiske problemer knyttet til transport. Rapporten presenterer målgruppen, reisevaner og barrierer.	Beskriver omfang av transportutfordringer og sammenheng mellom barrierer for ulike transportformer (gå, sykle, kollektivt, bilpassasjer, fører av bil).
Börjesson, M. (2010): <i>Internationella erfarenheter av kollektivtrafik på landsbygden. En del av KID evalueringen</i> . Notat 28/2010. Oslo: Urbanet Analyse.	Rapporten viser internasjonale eksempler på løsninger for kollektivtrafikk i spredtbygde strøk, med vekt på samordning av planlegging, kjøp av tjenester, informasjon, person og godstransport osv.	Brukerbehov knyttet til informasjon om transporttilbudet.



Publikasjon	Beskrivelse av studie og datagrunnlag	Relevante tema
Grut, L., Kvam, M.H. (2001): <i>De sier du skal ha det tilnærma likt et annet liv, men det er jo slettes ikke det. En kvalitativ intervjuundersøkelse om funksjonshemmedes opplevelse av deltakelse og hindringer i dagliglivets aktiviteter</i> . SINTEF Rapport STF78 A014510. Oslo: SINTEF Helse.	Vedlegg 1 i Sosial- og helsedepartementet (2001): NOU 2001:22 Fra bruker til borger. En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer. Det er gjennomført kvalitative intervju med 11 informanter, der hovedtemaet er informantenes hverdag.	Hovedfokus på temaet transport. Flere tema er relevante, som transport, arbeid, nærmiljø, ferie og fritid.



Figur 19. Funksjonskrav transportløsninger for personer med nedsatt funksjonsevne

#### 4.3.1 God, samlet informasjon for brukeren

Det er viktig for brukeren å kunne få god informasjon om ordningen, at det er enkelt å søke og enkelt å administrere transportordningen uten mye tidsbruk. Generelt har trafikanter behov for ett punkt for informasjon om transporttilbudet og samordnet betalingssystem (Börjesson 2010). Det er tidligere dokumentert at man ikke nødvendigvis får informasjon om de trygdesatsene man skal ha, f.eks. ved støtte til egen bil (NOU 2001a:343).

#### 4.3.2 Lite administrasjon

Mange transportløsninger krever mye administrasjon og planlegging fra brukeren sin side, enten det er snakk om offentlige transportordninger eller ordinære kollektivreiser. En evaluering av bilstønsordningen påpekte at saksgangen tar lang tid og at systemet er tungt og vanskelig (Deloitte 2012). Det pekes på at bilstønsordningen stiller krav til brukermedvirkning fra den enkelte og etterarbeid. Videre påpekes det at mange ikke kjenner til mulighetene de har for veiledning. Det kan ta lang tid å få bilen godkjent, ikke alle

kontrollstasjoner i Statens vegvesen har god kunnskap og rutiner, og det er uklarerheter mht. til framskaffelse av dokumentasjon, EU-krav osv. (ibid.).

Det er også tidligere pekt på behov for samordning av støtteordninger til transport. Det oppleves komplisert å forholde seg til mange forskjellige støtteordninger samtidig, og flere synes å mangle informasjon om alternativene (Hjorthol m.fl. 2009:65). Selv om dette ikke er hensikten, påpeker Rambøll (2012) at TT-turer brukes til syketransport både pga. manglende informasjon, fordi egenandelen er høyere for syketransport, og fordi det er krevende for brukeren å få refundert utleggene.

### 4.3.3 Økonomisk forutsigbarhet

Det er videre viktig at transportløsningene gir annen og økonomisk forutsigbarhet. Brukere av AU-ordningen peker på at det er en belastning ikke å vite om den økonomiske støtten fortsetter hele året og om de vil beholde ordningen neste år (Solvoll og Anvik 2012). Dette har vært en usikkerhet de har hatt så lenge dette har vært en prøveordning med årlige budsjetter. Flere brukere sier at de må slutte eller redusere jobbinnsatsen dersom transportordningen bortfaller, hvilket vil ha betydelige økonomiske konsekvenser.

Evalueringen av bilstøtteordningen viste at forutsigbar økonomi der *støtteordninger for anskaffelse og drift sees samlet*, kan ha betydning for å stå i jobb og dermed også for karriere (Deloitte 2012). Med bilstøttnadsordningen får man støtte til anskaffelse, men ikke drift. Driftsutgiftene kan være spesielt store pga. spesialtilpasning og utstyr som skal ut og inn. Driftsutgiftene forventes å øke utover levetiden til bilen, men kan være uforutsigbare. Samtidig kan brukeren bli erstatningspliktig hvis bilen ikke er vedlikeholdt tilstrekkelig med tanke på slitasje. Noen grupper med dårlig økonomi står i fare for ikke å kunne skaffe seg bil, skaffe en bil som er egnet for deres behov eller ikke å beholde bilen (klare å betjene driftsutgiftene). Man kan tenke seg at dette spesielt gjelder personer som jobber deltid av helsemessige eller andre grunner. Evalueringen av bilstøttnaden viser at for de som brukte bil til jobb eller utdanning er bilen helt vesentlig for at de er i jobb/utdanning, og at de ville måttet slutte eller redusere jobbinnsatsen uten bilen (ibid.). Dette støttes også av senere studier (Bjerkan m.fl. 2013).

### 4.3.4 Pålitelighet

Transportløsninger bør også være pålitelige, stabile og robuste. Brukere av AU-ordningen har tidligere påpekt at det er vesentlig at de kan stole på at transporten kommer og at de *kommer til jobb til rett tid* (Solvoll og Anvik 2012). Dette innebærer blant annet at operatør må ha en robust ordning når fast fører blir syk eller det skjer andre endringer i transportopplegget. Leiren m.fl. (2014) påpeker at dette sjelden er utfordring med drosje som får betalt taksameterpris og minibuss som kjører på turbilløyve, mens det kan være en utfordring hvis drosje samtidig har andre oppdrag som gir bedre betaling (NOU 2001a:22). Det er grunn til å anta at påliteligheten ved ordningen har bedret seg etter at brukerne etter 1. september 2014 har anledning til å bestille drosje selv.

Også når det gjelder bilstøttnaden er robusthet og stabilitet viktig. Bilen bør være tilpasset brukeren og så brukervennlig som mulig. Evalueringen av bilstøttnaden påpeker også den kan medføre at man investerer i dyr bil, men sparer på utstyret som skal gjøre den brukervennlig (Deloitte 2012:27). Brukere av bilstøttnadsordningen påpekte at det er utfordrende hvis de må ha lang reisevei for å ha service på spesialutstyret i bilen (til fem sentraliserte bilsentra). Det er også utfordrende hvis bilen er på verksted ofte eller over lang tid. Dette betyr at kravet til levetid på bilen kan være en utfordring.

Et annet problem kan være tiden som går fra behovet oppstår til bilen er ferdig tilpasset. Det er behovet i øyeblikket som avgjør om man får stønad (vedtak). Det kan ta inntil et år fra man starter prosessen til bilen er ferdig spesialtilpasset og godkjent. Dermed kan det gå lang tid fra behovet oppstår til brukeren har (riktig)

bil. Bilen må videre tilpasses behovet også når *behovene endres*, det være seg pga. endret helsetilstand eller øvrig livssituasjon.

#### 4.3.5 Fleksibilitet

Fleksibilitet i transportløsningen er avgjørende for å utføre de aktiviteter den enkelte ønsker. Wretstrand (2012) peker på at nedsatt funksjonsevne og mobilitetskapasitet må kompenseres gjennom målrettede tiltak, individuelt tilpassede løsninger, støtteordninger og mellomformer av kollektivtrafikk som gir økte samfunnskostnader: "*De mobilitetssubstitutt som erbjuds i en sådan situation kan, beroende på tidigare beslut, erfarenheter och vanor upplevas som otillräckliga eller rent av oanvändbara.*" Fordi mange med nedsatt funksjonsevne har utfordringer knyttet til flere fremkomstmidler samtidig (Nordbakke 2011) må transportordningen være tilpasset den enkeltes behov.

Mange brukere av bilstønsordningen opplever den som en forutsetning for å ha jobb eller ta utdanning. For de som kan kjøre selv og benytte bil, er egen bil til og fra jobb det klart foretrukne alternativet fordi det er *fleksibelt* mht. tid, målpunkt, avstand, å frakte med seg noe eller utføre ærender. Mange opplever at de er helt avhengig av bilen og at de i liten grad har reserveløsning for dager der bilen ikke kan benyttes (Bjerkkan m.fl. 2011, Deloitte 2012). Videre opplever de det som urettferdig og lite fleksibelt at partner ikke kan benytte bilen, samtidig som ektefelles bil og inntekt (jfr. kap 4.1.1) inngår i vurderingen om de kan få støtte til bil.

Fleksibilitet er også særlig viktig for arbeidsdeltakelse, blant annet med tanke på å kunne møte presis, delta på møter i løpet av dagen, bli hentet andre steder enn på arbeidsplassen og å kunne gjøre ærender underveis. Disse brukerbehovene dekkes ikke fullgodt av ordningen for arbeids- og utdanningsreiser (Solvoll og Anvik 2012). Møter utenfor arbeidsplassen krever mye tid og planlegging, og flere kvier seg for å ta opp dekning av drosjekjøring i løpet av arbeidsdagen med arbeidsgiver. Disse forholdene kan imidlertid ha blitt noe forbedret etter at ordningen ble endret med virkning fra 1. september 2014.

I den svenske kartleggingen er yngre personer som tilbys TT-ordning og bestillingstransport ofte mindre fornøyde enn eldre, fordi de har større forventninger til på samme måte som andre å kunne leve et aktivt og uavhengig liv (Wretstrand 2012). Andre støtteordninger kan være viktige, og foreldre til barn med funksjonsnedsettelse opplever at støtte til tilpasset bil medfører økt mobilitet, trygghet, kontakt med venner og slektninger, og mulighet for spontanitet, frihet og uavhengighet.

Fleksibilitet handler også om selv å vurdere hvilken transportløsning som er egnet fra dag til dag eller situasjon til situasjon. F.eks. peker brukerne av TT-ordning på at transportbarrierer varierer med dagsform, vær og føreforhold (Rambøll 2012). Derfor har de behov for selv å velge når på året man benytter TT-ordningen til reiser, f.eks. med flere turer i vinterhalvåret enn om sommeren.

#### 4.3.6 Kort og forutsigbar reisetid

En rekke studier (se f.eks. Killi 1999, Norheim m.fl. 2012) viser at reisende i stor grad verdsetter tidsbesparelser. Et sentralt funksjonskrav er derfor at reisetiden ved å bruke ulike transportløsninger ikke er uforholdsmessig lang. Lang reisetid kan bidra til å gjøre reisende unødvendig slitne. Samtidig kan mange oppleve uforutsigbarheten i reisetiden som vanskelig og gjøre det vanskelig å planlegge den økte reisetiden inn i dagsprogrammet (Solvoll og Anvik 2012). Mange har behov for å planlegge dagen sin, blant annet på grunn av ekstra behov for hvile og egenpleie, og fordi alle aktiviteter i løpet av dagen krever ekstra planlegging og tid.

### 4.3.7 Trygghet

Trygghet i transportløsningen er knyttet til den enkeltes opplevelse underveis på reisen. Noen brukere er avhengig av *fast sjåfør* som kjenner deres behov godt og kan tilrettelegge transporten (Leiren m.fl. 2014). Sjåførene er sentrale for brukerens opplevelse av trygghet og for å etablere gode transportløsninger fordi de kjenner brukerne, deres behov og de lokale forholdene (Rambøll 2012).

Videre handler trygghet om medpassasjerer. Noen brukere opplever det som *utrygt å reise sammen med andre passasjerer* (Leiren m.fl. 2014). For noen vil dette også gjelde en fast gruppe passasjerer, mens andre vil være utrygge hvis det varierer hvem som er med bilen. Motsatt vil andre oppleve det som trygt og sosialt å reise sammen med andre. Leiren m.fl. (2014) trekker spesielt fram skoleelever og eldre som kjøres til dagsenter eller aktivitetstilbud. Spesialordninger kan forsterke følelsen av å stå utenfor (NOU 2001a:346).

### 4.3.8 Tilgjengelighet og utforming

Tilgjengelighet og utforming handler om de praktiske forutsetningene for å benytte en gitt transportløsning. Det vil i det videre vises til to eksempler: gode parkeringsløsninger og godt kollektivtilbud.

Med tanke på den sentrale posisjonen bilen har i funksjonshemmedes transportløsninger, er gode parkeringsløsninger avgjørende. En *god parkeringsordning på jobb* tillater lett forflytning fra bilen til/fra egen arbeidsplass. Dette kan betinge fast parkeringsplass nær inngang eller i parkeringskjeller, trinnfrie gangveier og gode snøryddingsløsninger. Tilgang til gode parkeringsløsninger kan være vesentlig for å få full nytte av bilstønadordningen, og manglende tilgang kan utløse behov for andre transportordninger (se f.eks. NOU 2001a:22).

Også for *reiser i jobben* er gode parkeringsløsninger helt vesentlig. Mange bruker unødvendig tid og krefter på å sikre at de kan finne en tilgjengelig parkeringsplass i mulig avstand før møtet begynner. Mulighet for å *reservere handicap-parkingsplass i forbindelse med møter* vil være til uvurderlig hjelp for å redusere slitasje i jobben; grad av bekymringer, krefter og tid til planlegging, i hvilken grad man er opplagt når man kommer til møtet osv. (Bjerkan m.fl. 2011).

For de som reiser i jobb kan egen bil være et godt alternativ for reiser innen en viss reiselengde. Reiser der egen bil ikke kan benyttes, må planlegges nøye og er ikke alltid gjennomførbare. Kritiske faktorer er ombordstigning, forflytning, samt mobilitet på målpunktet.

Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne (LKF) fra 2007 viste at 27 % av personer med nedsatt funksjonsevne opplever vansker med å benytte kollektivtransport (Bjerkan 2009, Molden m.fl. 2009). I Levekårsundersøkelsen om helse fra 2008 rapporterte nesten 5 % av befolkningen sett under ett og 9 % av personer med noen eller høy grad av funksjonsnedsettelse, at de hadde vansker med å benytte kollektivtransport (Bjerkan 2010b)<sup>11</sup>. Man kan imidlertid anta at begge disse studiene lider under en underrapportering av barrierer i kollektivtransporten. For mange vil det å unngå forhold som vanskeliggjør reising være en naturlig måte å håndtere utilgjengelighet på. Ved bevisst å unngå eller omgå barrierene i kollektivtransport, vil man heller ikke kunne rapportere om dem (Molden m.fl. 2009:55).

---

<sup>11</sup> Den store forskjellen mellom Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne fra 2007 og Levekårsundersøkelsen Helse fra 2008 skyldes trolig at førstnevnte var spesielt rettet mot personer med nedsatt funksjonsevne og brukte mer tid og ressurser på å inkludere personer som vanligvis utelates fra levekårsundersøkelser og som det er vanskelig å rekruttere fordi de bor på institusjoner eller har en sykdom eller funksjonsnedsettelse som gjør det vanskelig å delta. Det vil antakeligvis også være disse gruppene som i størst grad opplever vansker med kollektivtransport, hvilket medfører potensiell underrapportering av transportvansker i Levekårsundersøkelsen Helse fra 2008.

#### **4.3.9 Andre brukerbehov**

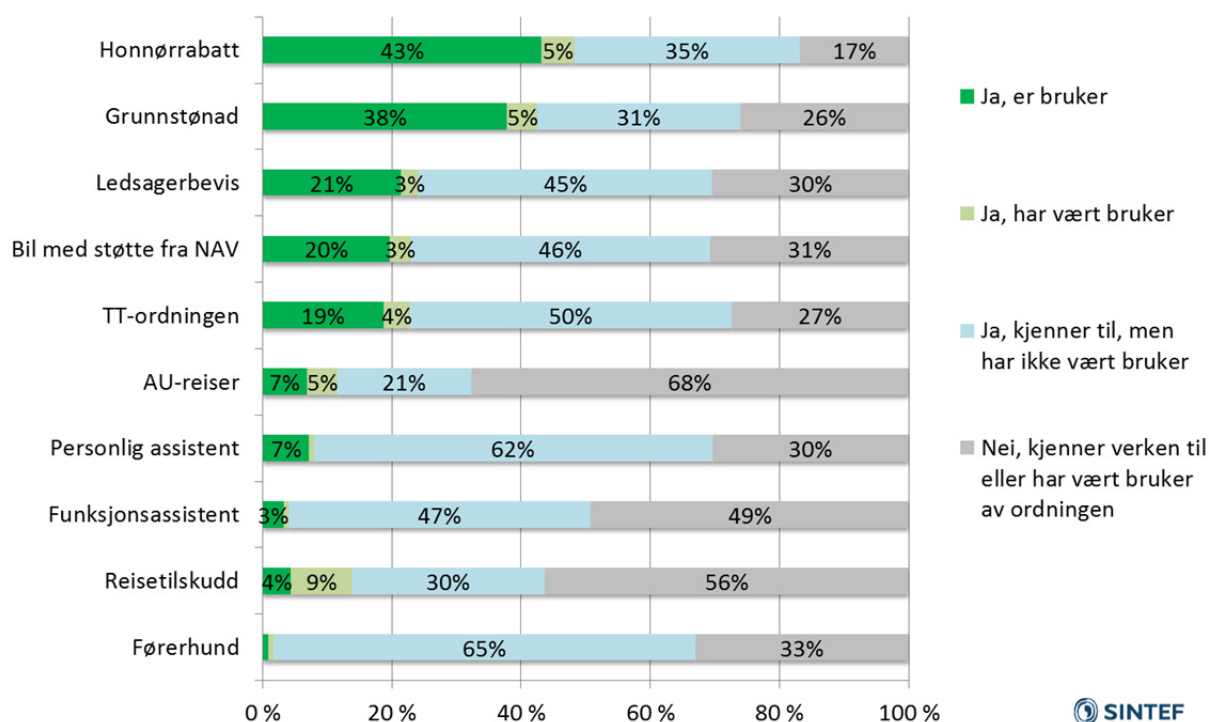
Som beskrevet over, har tidligere studier vist at vesentlige brukerbehov for transportordninger kan knyttes til åtte ulike funksjonskrav. Dette er generelle krav som gjelder uavhengig av egenskaper ved enkeltpersoner og deres livssituasjon.

Det understrekes likevel at ulike brukergrupper har ulike behov og krav til transporten. Leiren m.fl. (2014) gir eksempler knyttet til variabler som alder, reisehensikt, type og grad av funksjonsnedsettelse: i) kjøretøy som tar rullestol, ii) hjelp i forbindelse med reisen (som hjelp til påkledning, ombordstigning o.l.), iii) en fast sjåfør, iv) personer med psykiske vansker og blinde som føler seg utrygge med medpassasjerer som feker og har ukontrollerte bevegelser kan ønske å reise uten medpassasjerer, v) skoleelever og eldre kan ønske å kjøre flere sammen fordi de setter pris på det sosiale aspektet ved reisen.

#### 4.4 Resultater fra spørreundersøkelse

Dette delkapittelet beskriver resultater fra spørreundersøkelsen knyttet til bruk og opplevelse av ulike støtteordninger. I det følgende vil brukere og ikke-brukere av de ulike støtteordningene beskrives, og brukernes erfaringer og vurderinger av de enkelte ordningene vil gjøres rede for. Beskrivelsen av brukere og ikke-brukere presenterer kun tendenser i utvalget, og et fåtall av korrelasjonene er statistisk signifikante. Samtlige korrelasjoner med signifikansnivå er gjengitt i vedlegg 11 til 15. Som beskrevet i kapittel 2, gjør størrelsen på utvalget det ikke mulig å gi inngående beskrivelser av samtlige støtteordninger. Fokus ligger derfor på de ordningene som har flest brukere blant de yrkesaktive i utvalget: TT-ordningen, AU-ordningen, bilstønad, grunnstønad og honnørrabatt.

### Kjenner du til eller har du vært bruker av..



Figur 20. Bruk og kjennskap til ulike ordninger (N=261)

Figur 20 viser bruk av de ulike ordningene blant respondentene i utvalget. Honnørrabatt er den ordningen som benyttes av flest, med 43 % brukere i utvalget, etterfulgt av grunnstønad med 38 % brukere. Ordningene ledsagerbevis, bil med støtte fra NAV og TT-ordningen har omtrent like mange brukere, med rundt 20 % av utvalget. Kun 7 % av respondentene benytter ordningen UA-reise, og en like stor andel benytter seg av personlig assistent. Det er relativt få som benytter seg av funksjonsassistent, reisetilskudd eller førerhund.

Flere respondenter benytter seg av en kombinasjon av ulike ordninger: Blant de 52 brukerne av TT-ordningen, er det 41 % som i tillegg benytter seg av bil med støtte fra NAV, og 27 % som i tillegg benytter seg av AU-reise. Blant de 54 brukerne av bil med støtte fra NAV, er det 7 % som i tillegg benytter seg av AU-reise.

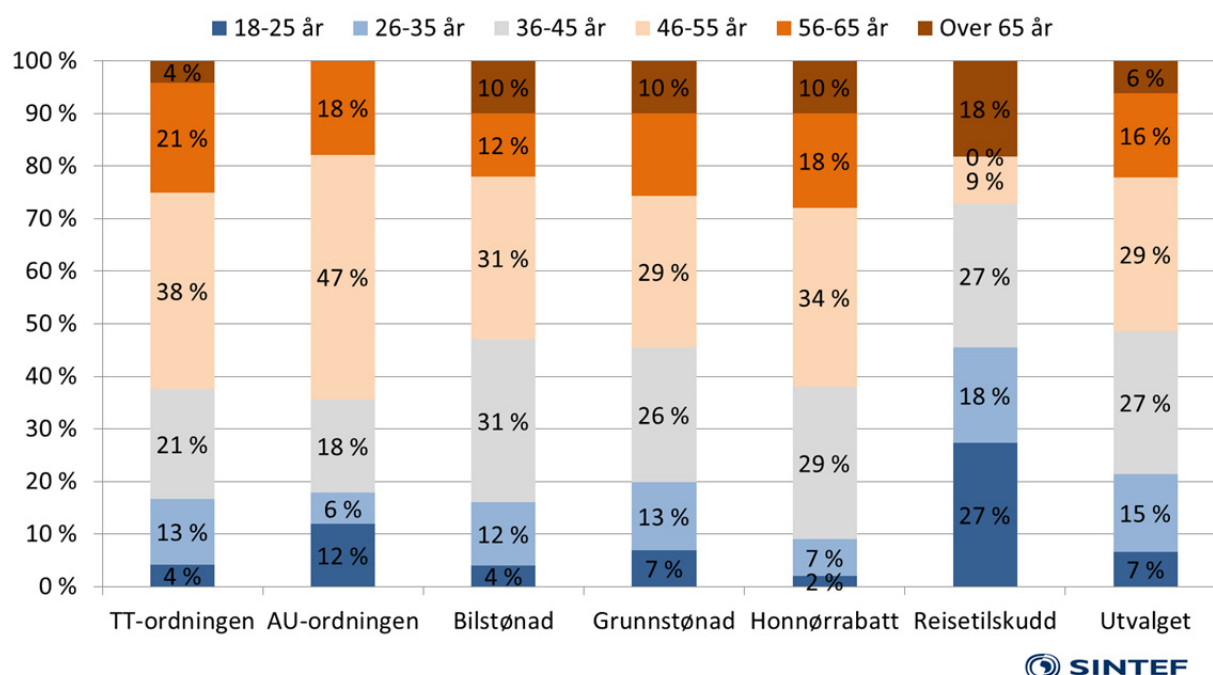
De ulike ordningene er relativt godt kjent blant respondentene i undersøkelsen. AU-reise er den ordningen som er minst kjent: to av tre respondenter har verken kjennskap til eller vært bruker av ordningen.

#### 4.4.1 Hvem bruker støtteordningene?

Brukerne av de offentlige støtteordningene som er kartlagt i spørreundersøkelsen skiller seg på noen punkter fra utvalget for øvrig. I det følgende gis en kort beskrivelse av sosioøkonomiske egenskaper ved de ulike brukergruppene sammenlignet med det samlede utvalget.

På samme måte som kvinner utgjør størsteparten av utvalget, utgjør de en like stor andel av brukergruppen til støtteordningene. Unntaket er brukere av bilstønad: her utgjør kvinner under halvparten (47 %) av brukeren. For de øvrige er omtrent to av tre brukere kvinner.

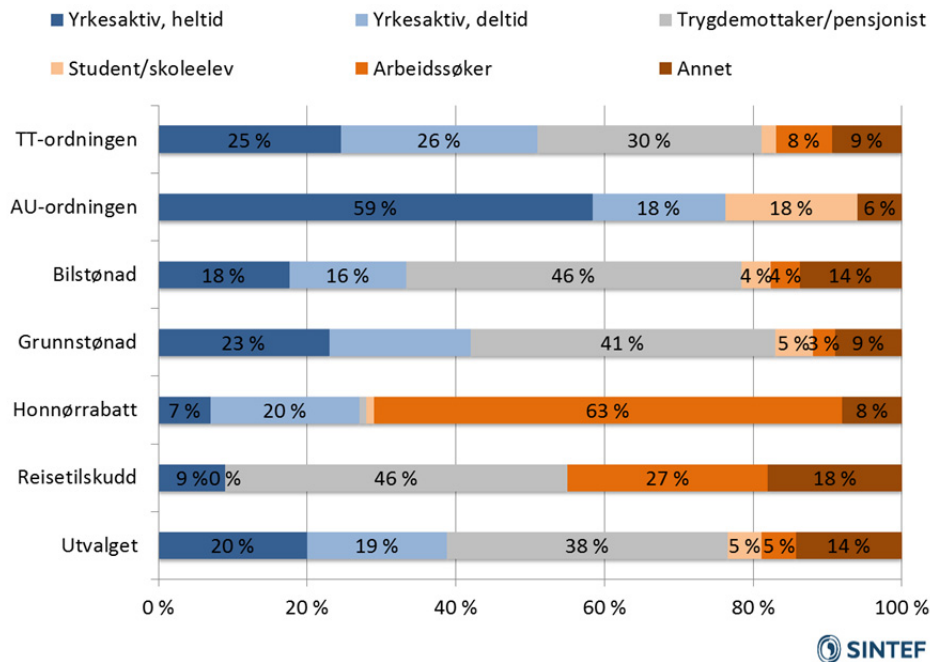
Den aldersmessige fordelingen for brukere av de største støtteordningene (i antall brukere) er gjengitt i Figur 21. Det er små forskjeller mellom ordningen, særlig tatt i betraktning størrelsen på utvalget. Aldersfordelingen for mottakere av bilstønad er forholdsvis lik fordelingen i utvalget samlet sett, mens mottakerne av reisetilskudd i noe større grad finnes i den yngste og eldste aldersgruppene enn andre brukergrupper. Det er imidlertid verdt å bemerke en forholdsvis liten gruppe mottakere av reisetilskudd (N=11), hvilket gjør at resultatene må leses med forsiktighet.



Figur 21. Alderssammensetning for brukere av TT-ordningen (N=48), AU-ordningen (N=17), bilstønad (N=50) og reisetilskudd (N=11) sammenlignet med totalutvalget (N=261)

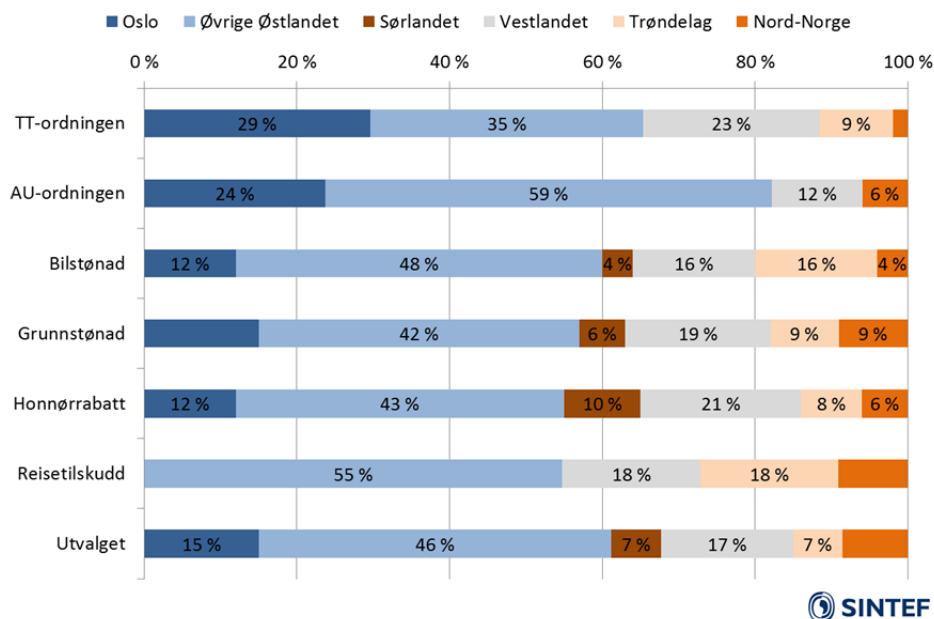
TT-ordningen og AU-ordningen skiller seg også fra de andre ordningene ved at de i større grad har brukere med høyere utdanning (se vedlegg 15-18). Dette henger dels sammen med at brukere av disse ordningene i større grad enn andre er yrkesaktive. Mens 51 % av TT-brukere er yrkesaktive (heltid eller deltid) gjelder dette 77 % av AU-brukere (Figur 22). Med tanke på at AU-ordningen forutsetter et dokumentert arbeids- og/eller utdanningsforhold, er dette som forventet for brukere av AU-ordningen. For både TT-ordningen, AU-ordningen og bilstønad gjelder at brukerne har høyere utdanningsnivå enn ikke-brukere. Dette kan være

en indikasjon på at særlig ressurssterke personer med sosial og kulturell kapital er i posisjon til å innhente informasjon og gjennomføre søkeprosesser enn andre.



Figur 22. Hovedaktivitet blant brukere av TT-ordning (N=48), AU-ordning (N=17), bilstønad (N=50) og reisetilskudd (N=11) sammenlignet med totalutvalget (N=261).

Figur 23 viser bosted for brukere av de ulike støtteordningene og i totalutvalget. Figuren viser at personer bosatt i Oslo er noe overrepresentert blant brukerne av AU-ordning og TT-ordning.

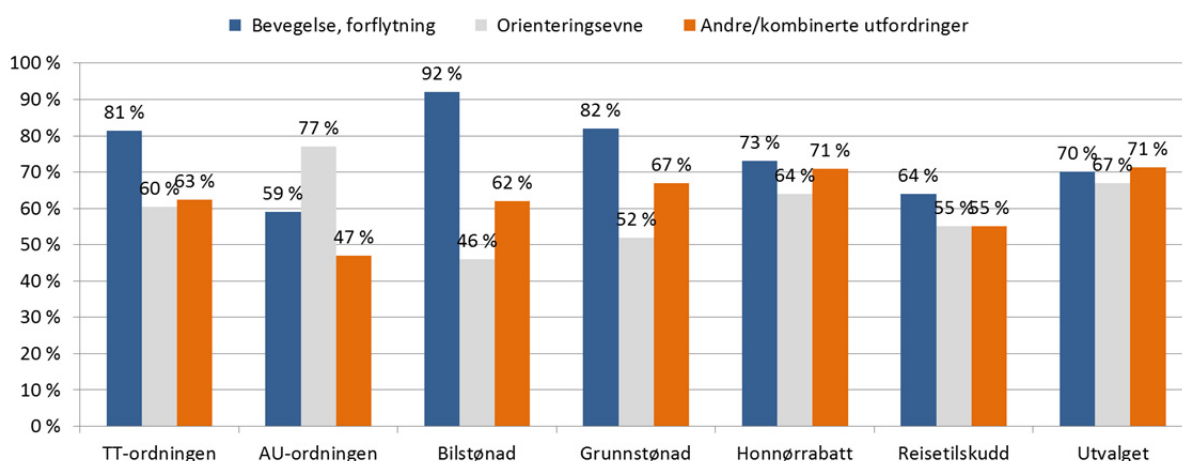


Figur 23. Bosted blant brukere av TT-ordning (N=48), AU-ordning (N=17), bilstønad (N=50) og reisetilskudd (N=11) sammenlignet med totalutvalget (N=261).



Husholdningsinntekten til brukere av de ulike støtteordningene er forholdsvis likt fordelt som i utvalget sett under ett. Den laveste inntektsgruppen (under kr 400 000 pr år) er noe mindre blant brukere av TT-ordning og AU-ordning, men den gjennomsnittlige inntekten i disse gruppen er ikke lavere enn i det samlede utvalget<sup>12</sup>.

Figur 24 viser hvor stor andel av brukergruppene som har utfordringer knyttet til i) bevegelse og forflytning, ii) orienteringsevne og iii) andre og kombinerte utfordringer. Ikke overraskende viser den at brukere av TT-ordningen og særlig mottakere av bilstønad i stor grad har utfordringer knyttet til bevegelse og forflytning. AU-ordningen har større innslag av brukere av med redusert orienteringsevne.



Figur 24. Utfordringer blant brukere av TT-ordning, AU-ordning, bilstønad og reisetilskudd sammenlignet med totalutvalget

#### 4.4.2 Transportordninger og arbeidsreiser

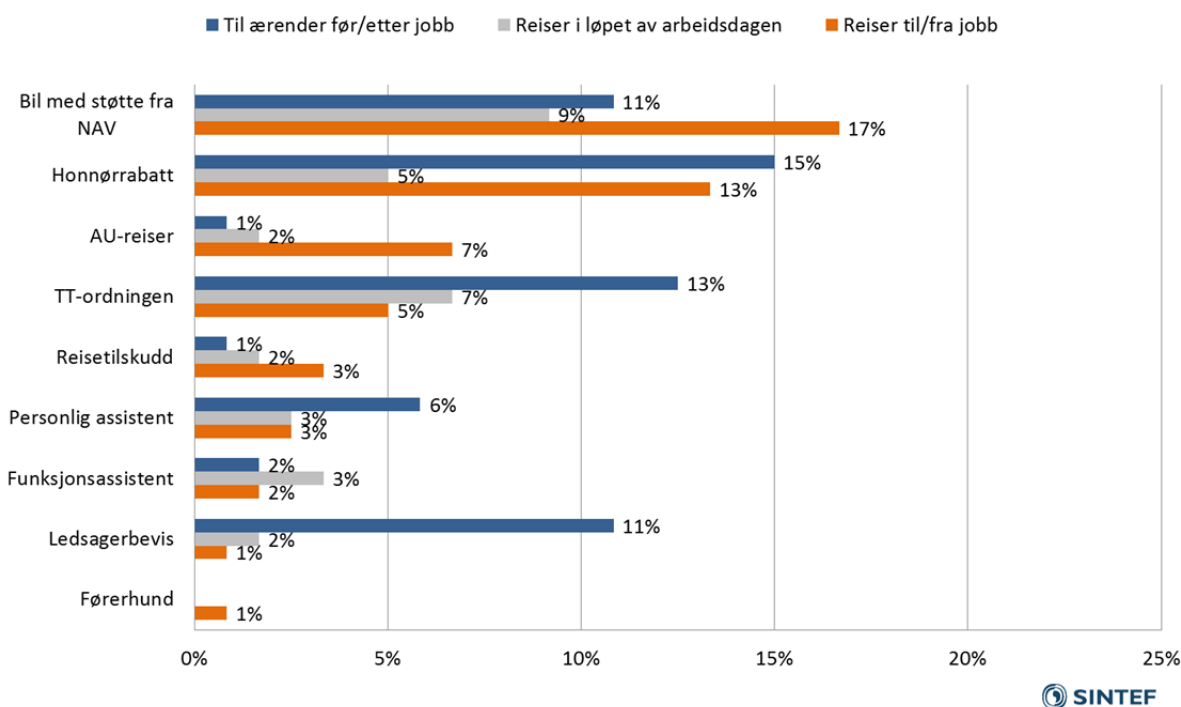
I spørreundersøkelsen ble alle yrkesaktive deltakere (120 respondenter), spurt om de bruker noen av de offentlige støtteordningene for transport til arbeidsreiser. Dette omfatter både reiser til/fra jobb, reiser i løpet av arbeidsdagen og reiser til ærender før/etter jobb, som innkjøp eller hente og bringe barn.

Figur 25 viser hvor stor andel av respondentene i spørreundersøkelsen som bruker hver av de ulike ordningene til reiser hhv. til/fra jobb, i løpet av arbeidsdagen og til ærender før/etter jobb. Bil med støtte fra NAV er den ordningen som brukes mest på arbeidsreiser i utvalget: 17 % benytter denne ordningen på reiser til/fra jobb og 9 % benytter den på reiser i løpet av arbeidsdagen. Tretten prosent benytter honnørrabatt i forbindelse med reisen til og fra jobb og 5 % benytter denne ordningen på reiser i løpet av arbeidsdagen.

AU-reiser skal benyttes for reiser til og fra arbeids- eller utdanningssted. Til sammen 7 % av yrkesaktive respondenter benytter AU-reiser til og fra arbeidssted. Enkelte (2 %) benytter også ordningen på reiser i løpet av arbeidsdagen.

Selv om TT-ordningen kun skal benyttes på fritidsreiser, oppgir 5 % av yrkesaktive respondenter at de benytter denne ordningen på til reiser til/fra jobb og 7 % benytter ordningen på reiser i løpet av arbeidsdagen.

<sup>12</sup> Inntektsfordeling for hver brukergruppe er gjengitt i vedlegg 11-15.



Figur 25. Bruk av de ulike ordningene på reiser til/fra jobb, til jobbreiser i løpet av dagen eller til ærend før/etter arbeid (n=120)

Så mange som 43 % av de yrkesaktive respondentene mottar grunnstønad. Dette er ikke en ordning som direkte er knyttet til arbeidsreiser, men gir økonomisk kompensasjon for ekstraavgifter som følge av varig sykdom eller skade. Ordningen skal dekke transportrelaterte utgifter om man må bruke annen og dyrere transport enn andre som bor på samme sted. Dette kan blant annet være utgifter til drift av egen bil. De øvrige ordningene brukes i liten grad i forbindelse med arbeidsreisen.

Tabell 15. Utsagn knyttet til funksjonskrav i vurdering av støtteordninger

Funksjonskrav	Utsagn
Informasjon	Jeg har tilstrekkelig informasjon om ordningen Det er enkelt å få/finne informasjon om ordningen
Administrasjon	Ordningen medfører mye administrasjon for meg i søknadsfasen Det går mye tid til planlegging og administrasjon knyttet til ordningen i hverdagen
Økonomisk forutsigbarhet	Jeg er trygg på at ordningen dekker de merutgiftene jeg har knyttet til transport
Pålitelighet	Ordningen gjør transport i hverdagen mer forutsigbart Ordningen er tilpasset/dekker mine behov Jeg er trygg på at jeg får fortsette med ordningen
Fleksibilitet	Ordningen gir meg tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen
Reisetid	Jeg er trygg på at transporten kommer til riktig tid Ordningen medfører unødvendig mye reisetid
Trygghet	Jeg er trygg på sjåførene og de jeg reiser sammen med Jeg reiser ofte sammen med de samme sjåførene eller de samme medreisende
Tilgjengelighet/utforming	-

I de følgende analysene vil det derfor fokuseres på ordningene *bilstønad*, *honnørrabatt*, *AU-reiser*, *TT-ordningen* og *grunnstønad*. Analysene omfatter respondenter som benytter ordningen i forbindelse med reiser til/fra jobb, reiser i løpet av arbeidsdagen eller reiser til ærender før/etter jobb. Disse ordningene vil i det videre vurderes etter hvordan brukerne mener de oppfyller funksjonskravene definert i kapittel 4.3, og de vil også vurderes etter i hvilken grad yrkesaktive brukere opplever at ordningen imøtekommer deres behov ved arbeidsreiser. I spørreundersøkelsen er funksjonskravene representert ved ulike utsagn som deltakerne ble bedt om å ta stilling til. Disse er gjengitt i Tabell 15.

Kun forhold som er relevant for den enkelte ordning er inkludert. F.eks. er forutsigbarhet knyttet til faste sjåfører eller medpassasjerer ikke inkludert i vurderinger av bilstønad og honnørrabatt. Som det fremgår av tabellen, har heller ikke tilgjengelighet og utforming vært tema i denne undersøkelsen, da dette ofte er knyttet til utforming av kollektive reisemidler og dermed store regionale variasjoner.

### 4.4.3 AU-ordningen

#### *Brukere*

Støtte til arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) gis til personer med varig nedsatt funksjonsevne (forflytningsvansker av minst 1 års varighet), med dokumentert arbeids- og utdanningsforhold og som ikke mottar annen støtte til transport med samme formål. Støtten skal dekke reiser mellom hjem og skole eller arbeidsplass (ikke reiser i jobb), og har en egenandel tilsvarende kollektivtakst med et tillegg på 10 prosent.

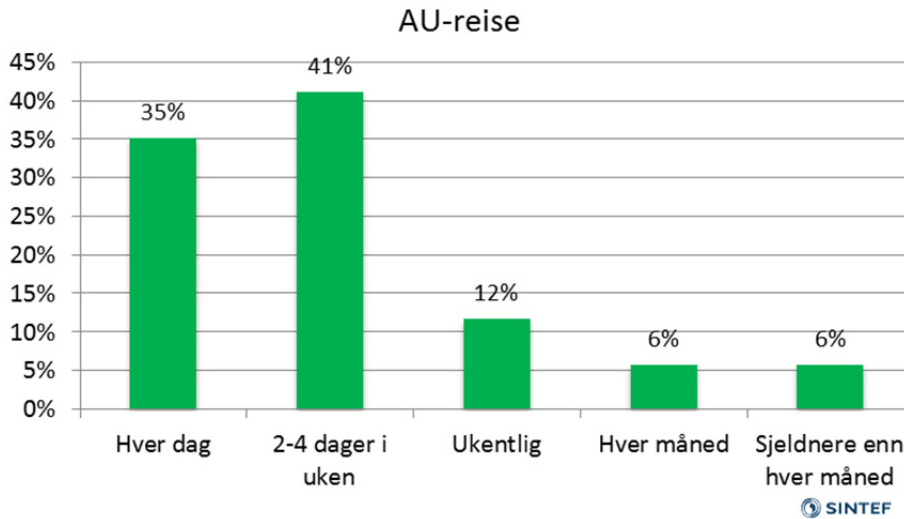
I sin evaluering av AU-ordningens første ti år, gir Solvoll og Anvik en beskrivelse av AU-brukerne (Solvoll og Anvik 2012). I deres redegjørelse er i overkant av halvparten av brukerne (52 %) kvinner. Blant brukerne har 57 % bevegelseshemming, mens 25 % har orienteringshemming. De fleste brukerne bor i byer (59 %), og det er flest brukere i Rogaland (15 %), Akershus (13 %) og Hordaland (11 %). Fordi arbeids- og utdanningsreiser i Oslo faller under TT-ordningen, er ikke disse inkludert.

Til sammen 18 respondenter i undersøkelsen presentert i denne rapporten er brukere av AU-ordningen, og 17 av disse er definert som personer med nedsatt funksjonsevne. Med tanke på det lave antallet, vil ikke utvalget nødvendigvis være beskrivende for den generelle populasjonen av AU-brukere, noe som bekreftes av følgende karakteristika for respondentene: 63 % av er kvinner, 77 % har orienteringshemming og 57 % bevegelseshemming, 88 % er bosatt i byer, og 35 % er bosatt i Akershus. Utvalget i denne undersøkelsen er derfor ikke representativt for den samlede befolkningen av AU-brukere, som beskrevet hos Solvoll og Anvik (2012), men grundig beskrivelse av utvalget er likevel gitt i vedlegg 12.

Fordi brukere av AU-ordningen "per definisjon" er yrkesaktive/studenter, skiller de seg en del fra ikke-brukere. Ikke overraskende har brukere av AU-ordningen høyere utdanning enn ikke-brukere, og betydelig bedre selvrapportert helse. Sammenlignet med ikke-brukere har gruppen en lavere andel personer med utfordringer knyttet til bevegelse, forflytning eller annet, men noe flere personer med redusert orienteringsevne. På tross av høy utdanning og høy yrkesaktivitet viser datamaterialet at brukere av AU-ordningen har noe større variasjon i brutto husholdningsinntekt enn ikke-brukere: noen flere tilhører den laveste inntektsgruppen (under kr 250 000) og noen flere tilhører de høyeste inntektsgruppene (over kr 700 000). Dette skyldes trolig innslaget av studenter, samtidig som den høye yrkesaktiviteten i brukergruppen plasserer flere i de høyeste inntektsgruppene.

### Erfaringer med ordningen

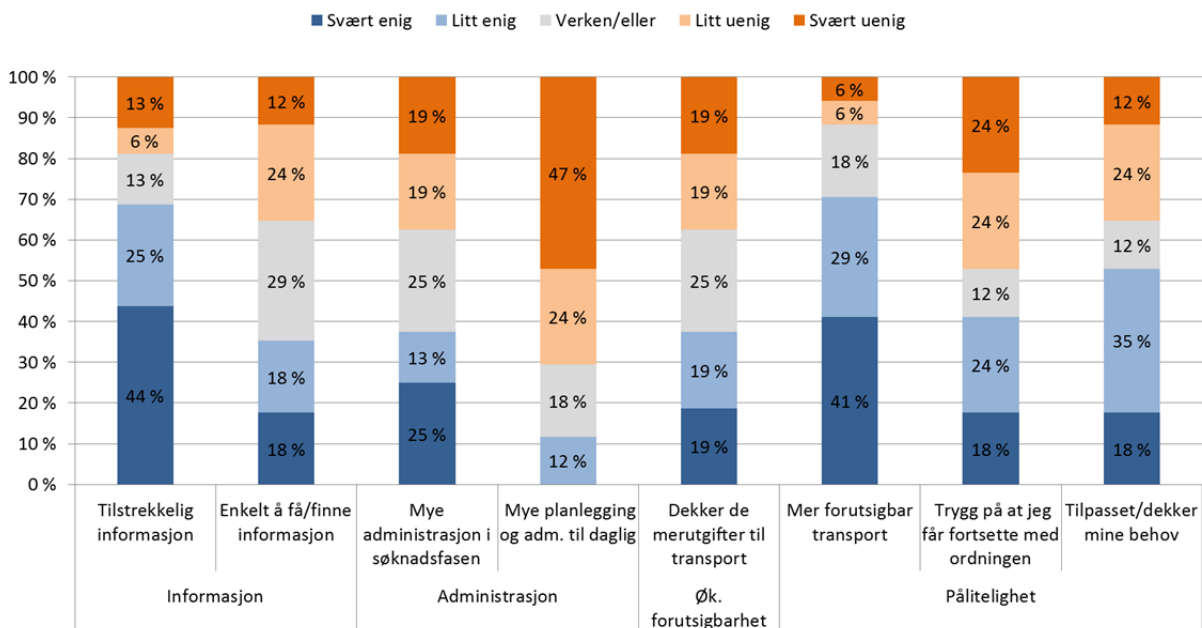
AU-reise er en ordning som skal benyttes for reiser til/fra arbeids- eller utdanningssted, og alle brukerne er altså enten i arbeid eller under utdanning. AU-reiser blir tildelt personer med forflytningstvangs, som ikke har mulighet til å benytte offentlige kommunikasjonsmidler.

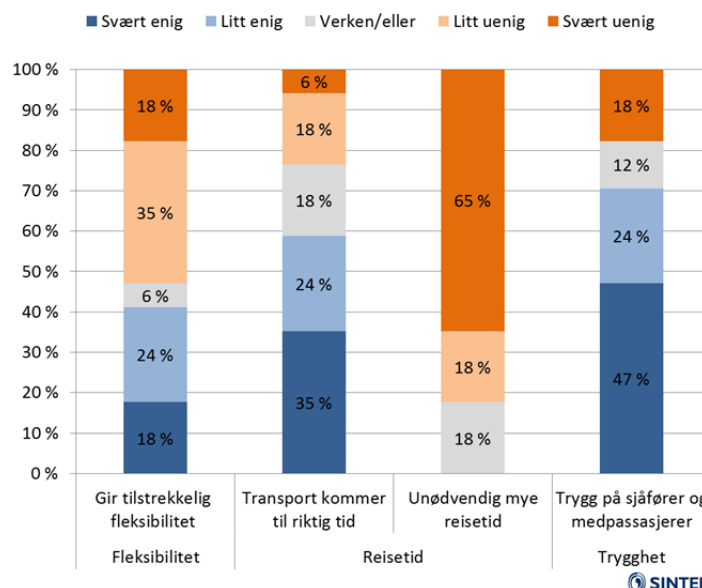


Figur 26. Hvor ofte benytter du deg av AU-reiser? (n=17)

Så mange som 35 prosent av brukerne benytter ordningen hver dag og 42 prosent benytter ordningen fra 2 til 4 ganger i uka. Kun 12 benytter ordningen ukentlig og en like stor andel benytter AU-reise hver måned eller sjeldnere.

Videre presenteres brukernes vurdering av i hvilken grad ordningen AU-reiser oppfyller ulike funksjonskrav.





Figur 27. Brukervurdering av oppfyllelse av funksjonskrav knyttet til AU-reiser (n=18).

**Informasjon.** En stor andel av brukerne opplever at de selv har tilstrekkelig informasjon om ordningen, mens det er færre som mener at denne informasjonen er enkel å få eller finne. Det er 44 prosent som oppgir å være svært enige i at de selv har tilstrekkelig informasjon om ordningen, mens bare 18 prosent er svært enig i at denne informasjonen er enkel å få eller finne.

**Administrasjon.** En firedel av brukerne er svært enige at ordningen medførte mye administrasjon i søknadsfasen, mens ytterligere 13 prosent er litt enig i dette. Det er ingen som er svært enige i at ordningen med AU-reiser medfører mye planlegging og administrasjon i hverdagen og kun 12 prosent er litt enig i dette.

**Økonomisk forutsigbarhet.** Brukere av AU-reise må betale et engangsbeløp per drosjetur tilsvarende kollektivtakst med et tillegg på 10 prosent. Blant brukerne av AU-reiser oppgir 19 prosent å være svært enig i at ordningen dekker merutgiftene de har knyttet til transport og 19 prosent er litt enig i dette. Like mange er svært eller litt uenig i at ordningen dekker merutgiftene knyttet til transport.

**Pålitelighet.** For svært mange av brukerne gjør AU-reiser transporten i hverdagen mer forutsigbar. Kun 6 prosent av brukerne er svært uenig i dette og 6 prosent er litt uenige. På påstanden om de er trygg på å få fortsette med ordningen, oppgir kun 18 prosent at de er svært enig i dette, mens 24 prosent er litt enig. Årsaker til den lave andelen som er enig i dette, kan være knyttet til usikkerhet om å fortsette i jobb eller om å få jobb etter endt utdanningsløp hvor bruk av AU-reiser vil være aktuelt. Usikkerheten kan også knyttes til hvorvidt offentlige budsjetter tillater fortsatt tildeling av støtte. Over halvparten av brukerne av AU-reiser er svært eller litt enig i at ordningen er tilpasset og dekker deres behov. En fjerdedel er litt uenig i dette, mens 12 prosent er svært uenig i at ordningen er tilpasset og dekker deres behov.

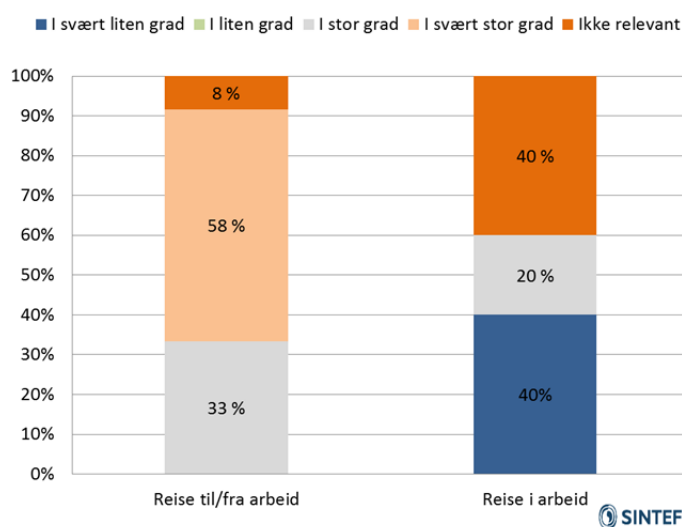
**Fleksibilitet.** Transporten oppleves som lite fleksibel for mange. Så mange som 53 prosent er litt eller svært uenig i at ordningen gir tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen.

**Reisetid.** Godt over halvparten er svært eller delvis enig i at de er trygg på at transporten kommer i riktig tid. Samtidig er det så mange som en fjerdedel som er svært eller delvis uenig i dette. Det er ingen som mener ordningen medfører unødvendig mye reisetid.

**Trygghet.** Omtrent 70 prosent av brukerne oppgir å være svært eller delvis enig i at de er trygg på sjåfører og evt. medpassasjerer de reiser med, mens 18 prosent er svært uenig i dette.

### *Imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen*

AU-reiser skal først og fremst benyttes på reiser til og fra jobb. I undersøkelsen ble det også spurt om i hvilken grad ordningen dekker transportbehovet for reiser i jobb. Det er 40 prosent av brukerne som har svart ikke relevant på dette spørsmålet, da ordningen for mange ikke kan benyttes til denne typen reiser.



Figur 28. I hvilken grad AU-reiser imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen (n=12)

Blant respondentene som benytter AU-reiser til og fra arbeidssted, oppgir samtlige at ordningen i stor eller svært stor grad dekker transportbehovet for slike reiser. Av dem som også kan benytte ordningen for reiser i arbeid, oppgir majoriteten at ordningen i svært liten grad dekker behovet for denne typen reiser. Dette kan henge sammen med endringen i ordningen som trådte i kraft 1. september 2014. Etter dette er det ikke lenger anledning til å bruke AU-ordningen til reiser i arbeid.

#### **4.4.4 TT-ordningen**

##### *Brukere*

Som for AU-reiser vil TT-ordningen bli tildelt personer med forflytningsvansker, som ikke har mulighet til å benytte offentlige kommunikasjonsmidler. Støtte for tilrettelagt transport (TT-ordningen) gis til personer som pga. nedsatt funksjonsevne ikke kan bruke kollektive transportmidler. Støtten gjelder fritidsreiser, og egenandel, antall turer, og reisebeløp for ulike grupper varierer mellom fylkene.

Til sammen 53 respondenter i denne undersøkelsen er brukere av TT-ordningen, og 48 av disse er i spørreundersøkelsen definert som personer med nedsatt funksjonsevne. Ingen av personene som faller utenfor denne definisjonen oppgir at de ikke klarer å reise med kollektivtransport. Disse er derfor holdt utenfor analyser knyttet til bruk av og erfaring med TT-ordningen.

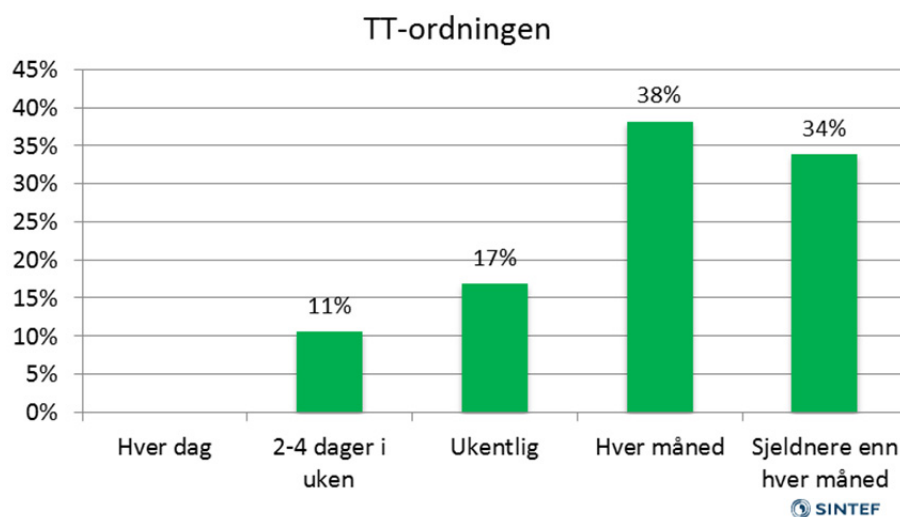
I sin statuskartlegging av TT-ordningen fra 2012 beskriver Solvoll godkjente og aktive brukere. I 2012 fantes totalt 113 863 godkjente TT-brukere i Norge, og 83 % av disse hadde reist minst én tur med TT-ordningen (såkalte "aktive brukere"). Kartleggingen gir også noen beskrivelser av hva som kjennetegner brukere av TT-

ordningen: 70 % av brukerne over 70 år, en like stor andel er bevegelseshemmet, 20 % er orientershemmet og 10 % har andre forflytningshemninger.

Brukere av TT-ordningen i denne undersøkelsen skiller seg dermed betydelig fra brukerne i andre studier. Dette skyldes særlig at brukerne i denne undersøkelsen er langt yngre, hvilket betyr at gruppen kan antas å være mer yrkesaktiv og ha høyere utdanning enn den generelle brukergruppen. I dette utvalget har 71 % av brukerne høyere utdanning, sammenlignet med 44 % av ikke-brukerne. Sammenlignet med kartleggingen i Solvoll (2012), er det videre underrepresentasjon av brukere på Vestlandet og i Nord-Norge, men en betydelig overrepresentasjon av brukere fra Østlandet og Trøndelag.

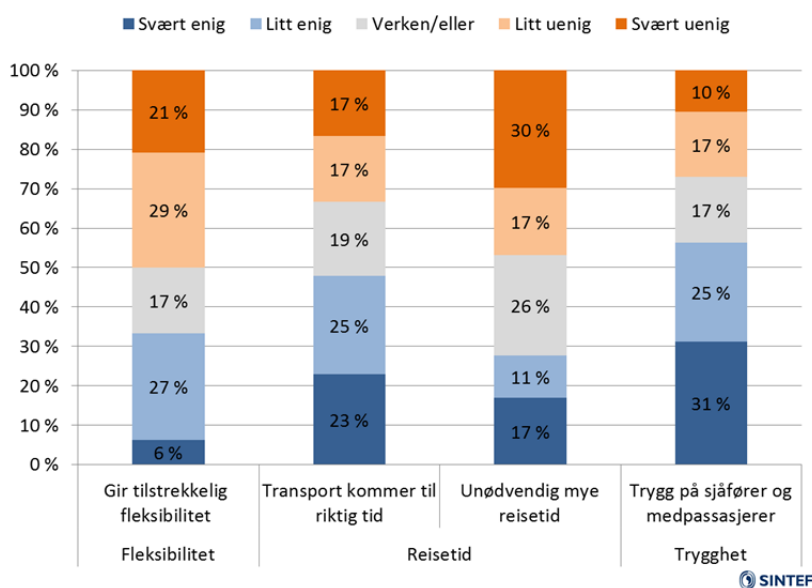
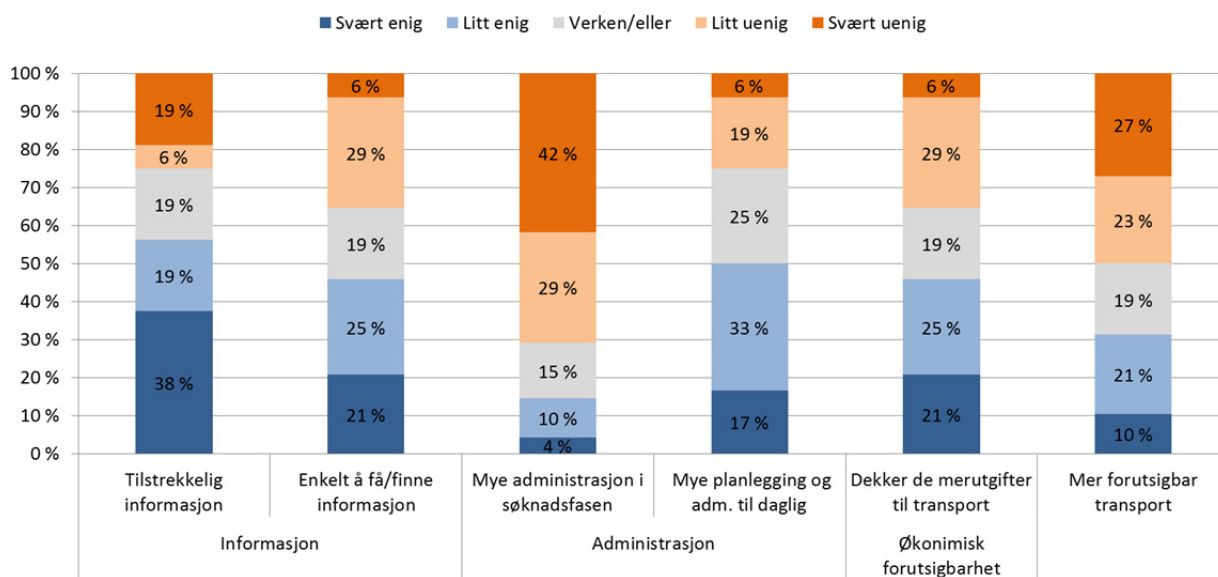
Selv om det lave antallet brukere ikke gjør det mulig å trekke noen generelle slutninger, tyder data på at brukerne av TT-ordningen i stor grad opplever begrensninger i hverdagen, men høyere utdanningsnivå, høyere yrkesaktivitet og bedre helse tyder likevel på at dette er en forholdsvis ressurssterk gruppe. Oversikt over sosioøkonomiske egenskaper ved brukere av TT-ordningen i utvalget for denne undersøkelsen gis i vedlegg 11.

### Erfaringer med ordningen



Figur 29. Hvor ofte benytter du deg av TT-ordningen? (n=52)

Figur 29 viser hvor ofte brukerne benytter TT-ordningen. Det er ingen som oppgir å benytte TT-ordningen daglig. Dette er naturlig da TT-ordningen er en ordning hvor antall turer eller reisebeløp er begrenset og er derfor en ordning med begrensninger i hvor ofte man kan benytte. Omtrent en tidel benytter TT-ordningen 2-4 ganger i uka, mens en av seks oppgir å benytte ordningen ukentlig. Drøyt en tredel benytter ordningen hver måned, og nesten like mange benytter TT-ordningen sjeldnere enn hver måned. Figur 30 presenterer brukernes vurdering av i hvilken grad TT-ordningen oppfyller ulike funksjonskrav.



Figur 30. Brukervurdering av oppfyllelse av funksjonskrav knyttet til TT-ordningen (n=52).

**Informasjon.** Som for AU-ordningen oppgir mange at har tilstrekkelig informasjon om ordningen, mens færre mener det er enkelt å finne informasjon om ordningen. Så mange som tre av fire er svært eller litt enige i at de selv har tilstrekkelig informasjon om ordningen. Omtrent en av fem er svært eller litt uenig i at de har tilstrekkelig informasjon. Over halvparten mener det er enkelt å finne informasjon om ordningen.

**Administrasjon.** Bruk av ordningen krever også en del administrasjon, spesielt i søknadsfasen. Vel en tredel er svært enig i at ordningen krevde mye administrasjon i søknadsfasen. Når det gjelder administrasjon i hverdagen, er nær halvparten litt eller svært enig i at ordningen krever mye administrasjon.

**Økonomisk forutsigbarhet.** Kun et fåtall av brukerne opplever at TT-ordningen dekker merutgiftene knyttet til transport. Årsaker til dette kan skyldes at TT-ordning er begrenset til antall turer eller et gitt reisebeløp. I tillegg er TT-ordningen knyttet til kollektivtilbudet på stedet man skal reise, og man får ikke benytte TT-ordningen på drosjeturen om man f.eks. reiser tidlig om morgenen eller sent på kvelden når det ikke er



kollektivtilbud i området man ønsker å reise. Da kan reisen oppleves som urimelig kostbar, og ordningen dekker ikke merutgiftene knyttet til transporten. Videre kan egenandelen man må betale oppleves som urimelig høy.

**Pålitelighet.** Bruken av TT-ordningen i hverdagen gir mer forutsigbarhet og fleksibilitet for mange. Halvparten er enig i at ordningen gjør transporten i hverdagen mer forutsigbar, mens en firedel er uenig i dette. Én av tre brukere er enig i at TT-ordningen er tilpasset og dekker deres behov. Nesten halvparten er trygge på å få fortsette med ordningen.

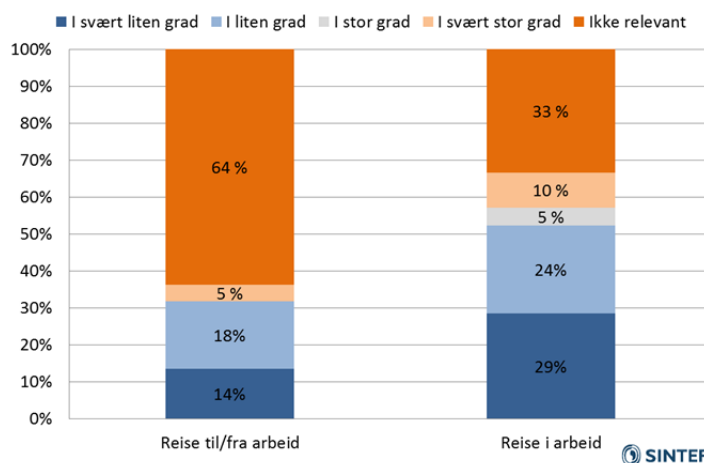
**Fleksibilitet.** Til sammen en tredel er enig eller svært enig i at ordningen gir dem tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen, mens halvparten er litt eller svært uenig i dette. Ordningen er som nevnt kun knyttet til fritidsreiser, noe som i seg selv kan oppleves som en begrensning.

**Reisetid.** Tjueåtte prosent er enig i at ordningen medfører unødvendig mye reisetid, og mange opplever at transporten ikke kommer til riktig tid med bruk av TT-ordningen.

**Trygghet.** Andelen som er trygg på sjåførene og medpassasjerene de reiser sammen med er noe lavere for TT-ordningen enn for AU-reiser. Drøyt halvparten av brukerne av TT-ordningen føler seg trygge på sjåførene og medpassasjerene de reiser sammen med.

### *Imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen*

Selv om TT-ordningen kun skal benyttes til fritidsreiser, inkluderte spørreundersøkelsen spørsmål om bruk av TT-ordningen til/fra og i arbeid. Årsaken til dette er at det gjennom tidligere prosjekter og i kvalitative pilotintervjuer før undersøkelsen kom frem at mange likevel benytter ordningen i forbindelse med arbeidsreiser. Spørsmålet om i hvilken grad TT-ordningen imøtekommer transportbehovet i forbindelse med arbeidsreiser er gått til brukere av ordningen som er i arbeid.



Figur 31. I hvilken grad TT-ordningen imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen. (n=22)

TT-ordningen dekker i liten grad transportbehovet på reiser til/fra og i arbeid. Kun én person oppgir at ordningen i svært stor grad dekker transportbehovet for reiser til/fra arbeid, mens 15 % oppgir at ordningen i stor eller svært stor grad dekker transportbehovet for reiser i arbeid.

Siden TT-ordningen i utgangspunktet ikke skal benyttes i forbindelse med fritidsreiser og er det naturlig at mange har svart ikke relevant på spørsmålene om bruk av TT-ordningen til/fra og i arbeid.

## Brukere

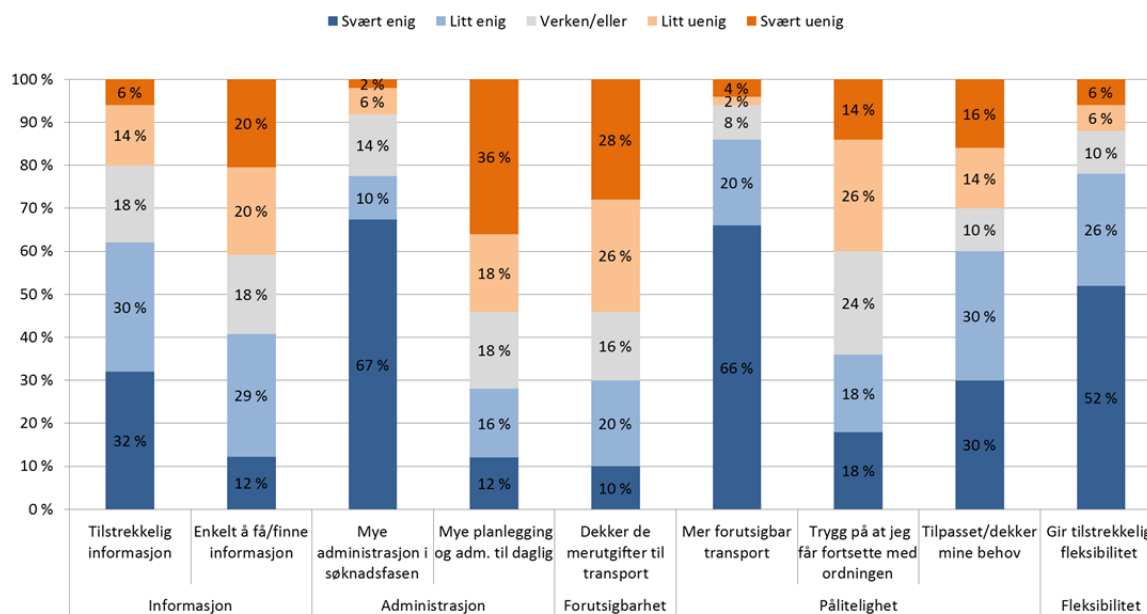
Bilstønad gis til personer med varig nedsatt funksjonsevne (oppstått før fylte 70 år) som trenger bil for å i) reise til og fra arbeids-/opplæringssted, ii) utføre sin funksjon som hjemmearbeidende eller iii) forhindre/bryte en isolert tilværelse. Stønaden kan også gis for å avlaste familier der funksjonshemmingen medfører særlig stor pleiebyrde, og derved bidra til å forhindre innleggelse i helseinstitusjon e.l.

Til sammen 56 respondenter i denne undersøkelsen er mottakere av bilstønad, og 50 av disse er i spørreundersøkelsen definert som personer med nedsatt funksjonsevne. Mottakerne av bilstønad skiller seg noe ut fra brukere av TT-ordningen og AU-ordningen. For det første er 53 % av mottakerne menn. Dette henger sammen med at menn noe oftere enn kvinner har førerkort, men forklarer ikke hele forskjellen.

Nesten halvparten av alle som mottar bilstønad er pensjonister eller trygdemottakere, og er noe sjeldnere i arbeid enn andre. Dette gjenspeiles også i aldersfordelingen: 10 % av mottakerne er over 65 år, sammenlignet med 4 % av ikke-mottakere. Aldersprofilen kan også være en av årsakene til at utdanningsnivået er noe lavere i denne brukergruppen enn blant brukere av TT-ordningen og AU-ordningen, men det er fremdeles flere med høyere utdanning blant mottakere enn ikke-mottakere.

På spørsmål om egen helse, gir mottakere av bilstønad en mer positiv vurdering enn personer som ikke mottar bilstønad, men nesten samtlige av mottakerne har utfordringer knyttet til bevegelse og/eller forflytning. Selv om også personer med nedsatt sanseevne, f.eks. nedsatt syn, har mulighet til å søke på bilstønad, er denne gruppen underrepresentert blant mottakerne dersom man sammenligner med ikke-mottakere<sup>13</sup>.

## Erfaringer med ordningen



Figur 32. Brukervurdering av oppfyllelse av funksjonskrav knyttet til bil med støtte fra NAV (n=50).

<sup>13</sup> Samlet oversikt over mottakere og ikke-mottakere av bilstønad finnes i vedlegg 13.

**Informasjon.** Nær to tredeler av respondentene som har bil med støtte fra NAV opplever å ha tilstrekkelig informasjon om ordningen, mens ikke like mange er enig i at det er enkelt å finne eller få informasjon om ordningen.

**Administrasjon.** Svært mange av brukerne opplever mye administrasjon med bilstøtten, og dette gjelder særlig i søknadsfasen. Tre av fire er enige i at det er mye administrasjon i søknadsfasen. Planlegging og administrasjon i hverdagen er mindre fremtredende: vel en av fire er enig i at det er mye administrasjon med bilstøtten i hverdagen.

**Økonomisk forutsigbarhet.** Når det gjelder økonomisk forutsigbarhet, tyder resultatene på at mange opplever bil med støtte fra NAV som en utgiftspost. Materialet viser at godt over halvparten er uenig i et utsagn om at ordningen dekker merutgiftene knyttet til transport, mens snaut én av tre sier seg enig i dette utsagnet.

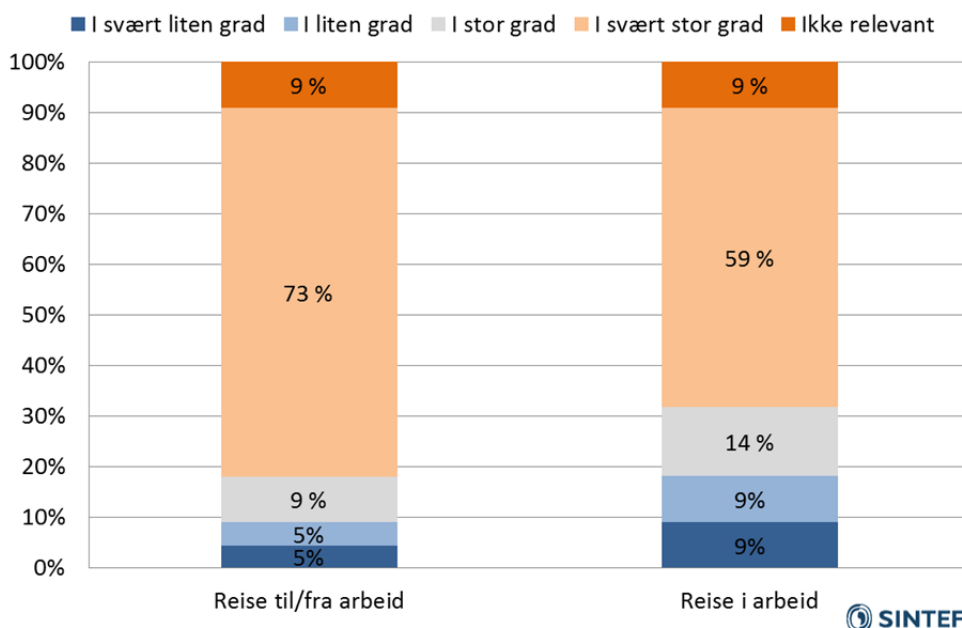
Størrelsen på bilstøtten er knyttet til egen inntekt og hvilken type bil brukeren har behov for, og svarene på påstanden om i hvilken grad ordningen dekker merutgifter knyttet til transport vil sannsynligvis påvirkes av størrelsen på den enkelte stønad. Mens enkelte kun får dekket utgifter til kjøp av bil, får andre i tillegg dekket utgifter til transportbehov i hverdagen (gjennom grunnstønden). Det kan også være vanskelig for den enkelte å vurdere hva som er merutgifter og ikke. Videre er det i spørsmålsteksten vist til "bil med støtte fra NAV". Respondentene kan enten ha tolket dette kun som bilstøtten, eller som alle utgifter knyttet til bilhold som dekkes av NAV, dvs. bilstøtten og grunnstønden samlet. Svarene er derfor heftet med en viss usikkerhet.

**Pålitelighet.** Bilstøtten ser ut til å være svært viktig for forutsigbarhet i respondentenes hverdag. Det store flertall av brukerne er enig i påstanden om at bilstøtten gjør transporten mer forutsigbar i hverdagen. Figur 32 indikerer også en viss usikkerhet om hvorvidt de som får bilstøtten fra NAV får fortsatt med dette: under halvparten føler seg trygge på at de får fortsette med ordningen. Samtidig opplever de ordningen som robust: så mange om 60 % er litt eller svært enig i utsagn om at ordningen med bil støttet fra NAV er tilpasset og dekker egne behov. Kun 30 % er uenig i dette.

**Fleksibilitet.** Datamaterialet bekrefter funn fra tidligere studier som viser at bilstøtten er svært viktig for fleksibilitet i hverdagen. Vel tre av fire mener ordningen gir tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen.

#### *Imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen*

Yrkesaktive respondenter som oppgir at de bruker bil med støtte fra NAV i forbindelse med jobbreiser, fikk også spørsmål om ordningen imøtekommer deres transportbehov knyttet til arbeidsreiser. Figur 33 viser hvordan respondentene har svart.



Figur 33. I hvilken grad imøtekommer bil med støtte fra NAV transportbehovet ved arbeidsreisen (n=22).

Både for reiser hhv. til/fra og i arbeid, oppgir én av ti brukere at bil med støtte fra NAV ikke er relevant for deres arbeidsreiser. Det er vanskelig å si hva dette skyldes, men det er nærliggende å tro at for noen respondenter kan dette være et uttrykk for at transportordningen imøtekommer deres behov i så liten grad at den ikke lenger vurderes som aktuell, eller at de benytter andre transportmåter på sine arbeidsreiser.

Figuren viser imidlertid at bil med støtte fra NAV i stor grad treffer brukernes behov. For majoriteten av de yrkesaktive brukerne imøtekommer denne ordningen transportbehovet til og fra jobb i stor grad, og den imøtekommer også langt på vei transportbehovet for reiser i arbeid for en stor del av brukerne.

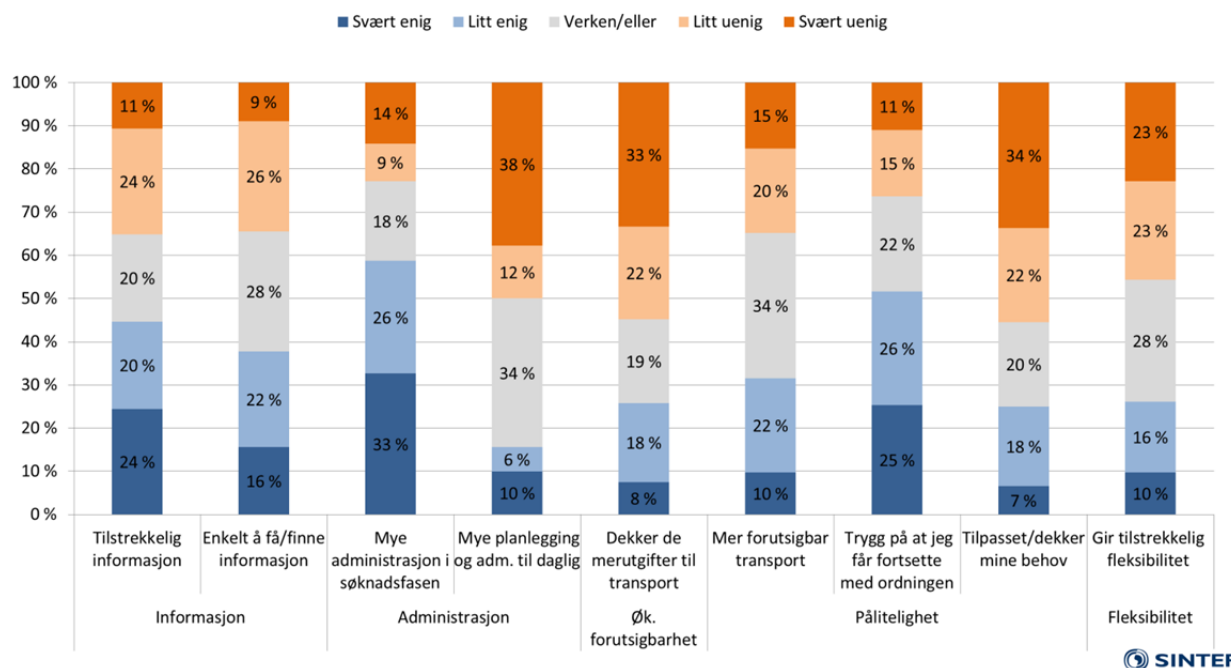
#### 4.4.5 Grunnstønad

##### Brukere

Grunnstønaden er en økonomisk kompensasjon for ekstraavgifter som skyldes varig sykdom eller skade, og kan f.eks. benyttes til å dekke drift av (tilpasset) bil. Til sammen 96 respondenter oppgir å motta grunnstønad. Gruppen har en noe jevnere kjønnsfordeling enn andre brukergrupper (46 % menn), og har signifikant høyere utdanning enn ikke-brukere. Mens 60 % av personer som mottar grunnstønad har utdanning fra høyskole eller universitet, gjelder dette 42 % av ikke-brukere. Likeledes har mottakere av grunnstønad noe høyere arbeidsdeltakelse. En større andel av mottakerne oppgir å ha nedsatt bevegelsessevne, mens en signifikant lavere andel har nedsatt orienteringsevne (se vedlegg 15 for detaljer).

##### Erfaringer med ordningen

Grunnstønad er en ordning som er ment å dekke ekstraavgifter som følge av sykdom, skade, medfødte feil eller misdanninger. Transportutgifter er kun én av mange utgifter som denne ordningen helt eller delvis dekker. De videre analysene dreier seg om funksjonskrav knyttet til denne ordningen. Brukerne er bedt om å gjøre en vurdering av ni påstander relatert til denne ordningen. De fleste påstandene dreier seg om ordningen generelt, mens to av påstandene er spesifikt knyttet til transport.



Figur 34. Brukervurdering av oppfyllelse av funksjonskrav knyttet til grunnstønaden (n=96).

**Informasjon.** Relativt få brukere rapporterer at de har tilstrekkelig informasjon om ordningen grunnstønad, og enda færre rapporterer at det er enkelt å få eller finne informasjon om ordningen. Snaut halvparten av brukerne er enig i utsagn om at de har tilstrekkelig informasjon om ordningen, og noe færre er enig i at det er enkelt å finne informasjon om ordningen. Vel en tredel er uenige i begge utsagnene.

**Administrasjon.** Oppunder to tredeler er enig i utsagn om at grunnstønaden medfører mye administrasjon i søknadsfasen, mens kun ca. én av seks mener det går mye tid til planlegging og administrasjon knyttet til ordningen i hverdagen.

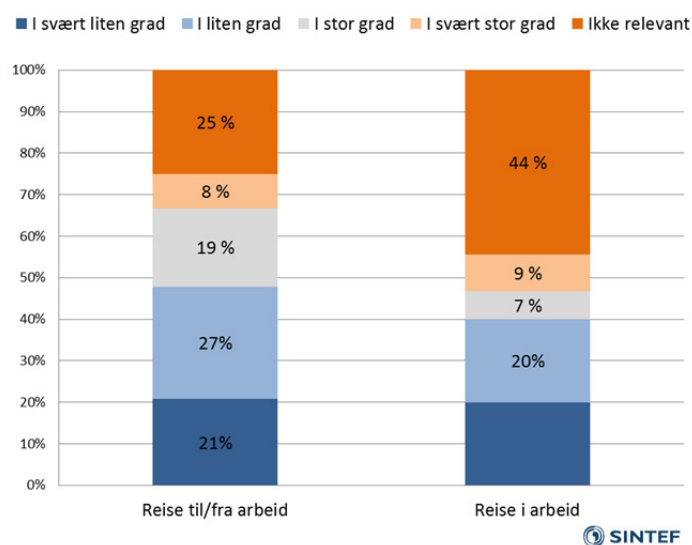
**Økonomisk forutsigbarhet.** Kun halvparten av brukerne er trygge på at ordningen dekker merutgiftene de har knyttet til transport. Dette kan skyldes at flere av mottakerne får dekket andre utgifter enn transportutgifter gjennom grunnstønaden.

**Pålitelighet.** Én av tre rapporterer at grunnstønadsordningen gjør transporten i hverdagen mer forutsigbar, og halvparten føler seg trygge på at de får fortsette med ordningen. Mange opplever imidlertid at ordningen i liten grad er tilpasset og dekker deres behov. Kun én av fire opplever at ordningen er tilpasset og dekker deres behov.

**Fleksibilitet.** Nær halvparten av brukerne er uenig i at ordningen med grunnstønad gir tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen, mens én av fire er enig i dette.

#### Imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen

Spørsmålene om i hvilken grad grunnstønaden imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen, er gått til alle brukerne av grunnstønaden som er i arbeid. Omtrent en tredjedel av brukerne har svart "ikke relevant" på disse spørsmålene. Årsakene til dette kan være at de mottar grunnstønad for å dekke andre utgifter enn transportutgifter ved arbeidsreisen.



Figur 35. I hvilken grad grunnstønadene imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen (n=50).

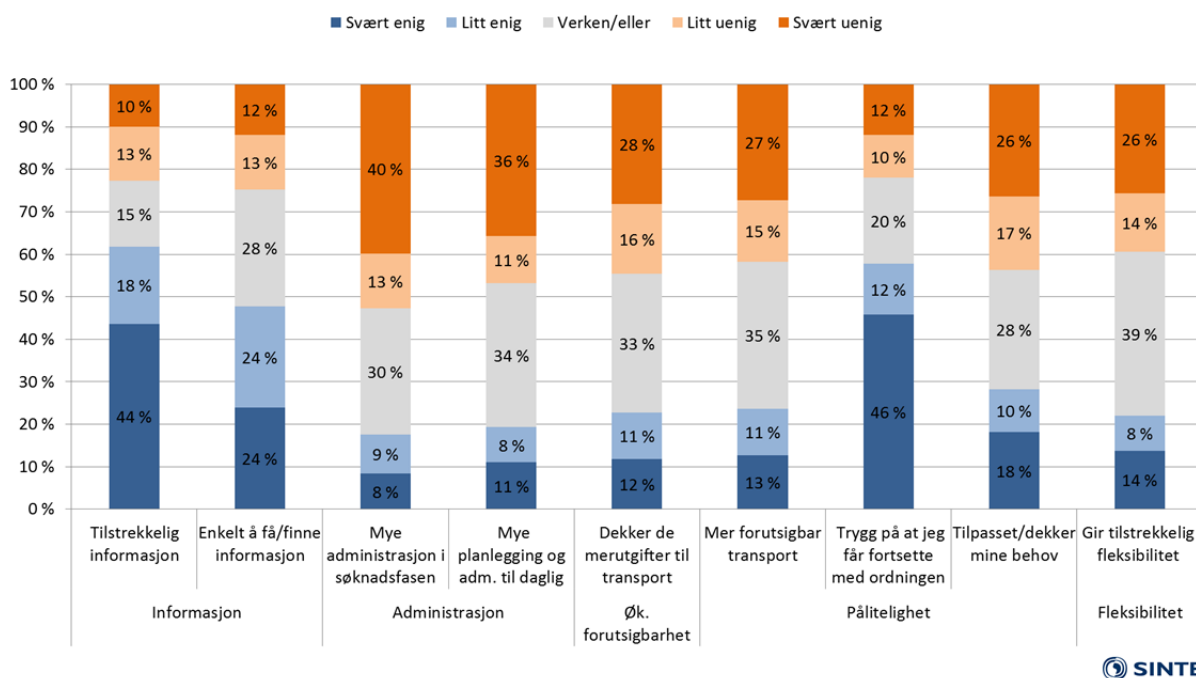
Blant de yrkesaktive respondentene som mottar grunnstønad, oppgir vel en tredel at ordningen i stor eller svært stor grad imøtekommer transportbehovet for reiser til og fra arbeidssted, mens nesten like mange oppgir at det i liten grad er tilfelle. Når det gjelder for reiser i arbeid, ser det ut til at ordningen i noe større grad imøtekommer transportbehovet.

#### 4.4.6 Honnørrabatt

##### Brukere

For å få honnørrabatt må man enten være uføretrygdet over 50 %, blind eller alderspensjonist. Ordningen med honnørrabatt gir 50 % avslag på vanlig personbillett ved reiser med kollektivtransport. I tillegg har personer med bil med støtte fra folketrygden, rett til 50 % rabatt på enkeltbillett for kjøretøy på fylkes- og riksveifergeer når bileier er med i bilen. Som tidligere nevnt benytter 43 % av utvalget honnørrabatt (111 personer), og 14 % (16 personer) benytter ordningen på reiser til og fra jobb.

## Erfaringer med ordningen



Figur 36. Brukervurdering av oppfyllelse av funksjonskrav knyttet til honnørrabatt (n=111).

**Informasjon.** Omtrent halvparten av respondentene som bruker honnørrabatt er enig i at det er enkelt å få eller finne informasjon om ordningen, og igjen er noen flere er enig i at de selv har tilstrekkelig informasjon om ordningen.

**Administrasjon.** De fleste brukerne opplever at honnørrabatt ikke medfører mye administrasjon, verken i søknadsfasen eller i hverdagen. Likevel er én av seks er enig i utsagn om at ordningen krever mye administrasjon i søknadsfasen, og omtrent like mange rapporterer at ordningen krever mye planlegging og administrasjon til daglig.

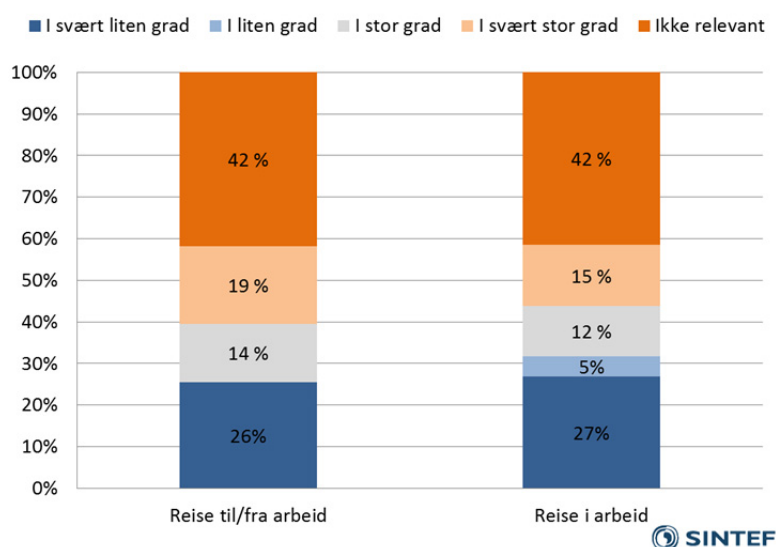
**Økonomisk forutsigbarhet.** Honnørrabatten oppleves i liten grad å dekke merutgiftene knyttet til transport. Kun én av fire sier seg enig i dette.

**Pålitelighet.** Få brukere (24 %) rapporterer at honnørrabatt gjør transporten i hverdagen mer forutsigbar, mens 28 % er enig i at ordningen er tilpasset og dekker deres behov. Dette er ikke overraskende med tanke på at ordningen kun er ment å gi redusert pris ved bruk av eksisterende kollektivtilbud. Over halvparten (58 %) av brukerne er trygge på at de får fortsette med ordningen.

**Flexibilitet.** Få brukere (22 %) opplever at ordningen med honnørrabatt gir tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen. Med tanke på at ordningen i hovedsak gjelder allmenne transportløsninger, som kollektivtransport, er ikke dette overraskende.

### Imøtekommer transportbehovet ved arbeidsreisen

Blant yrkesaktive brukere av honnørrabatt er store variasjoner i hvilken grad de opplever at ordningen dekker deres transportbehov i forbindelse med arbeidsreisen.



Figur 37. I hvilken grad imøtekommer honnørrabatt transportbehovet ved arbeidsreisen (n=45).

En av tre oppgir at honnørrabatt i stor eller svært stor grad dekker transportbehovet for reiser til og fra arbeid. En mulig årsak til at honnørrabatt i liten grad dekker transportbehovet kan være at rabatten kun gjelder for enkeltbilletter. Den opplevde tilgangen til og tilgjengeligheten på kollektivtilbudet kan også være en mulig årsak. Honnørrabatten ser ut til å omtrent like viktig for reiser i arbeidet: én av fire mener rabatten i stor eller svært stor grad dekker behovet for slike reiser.

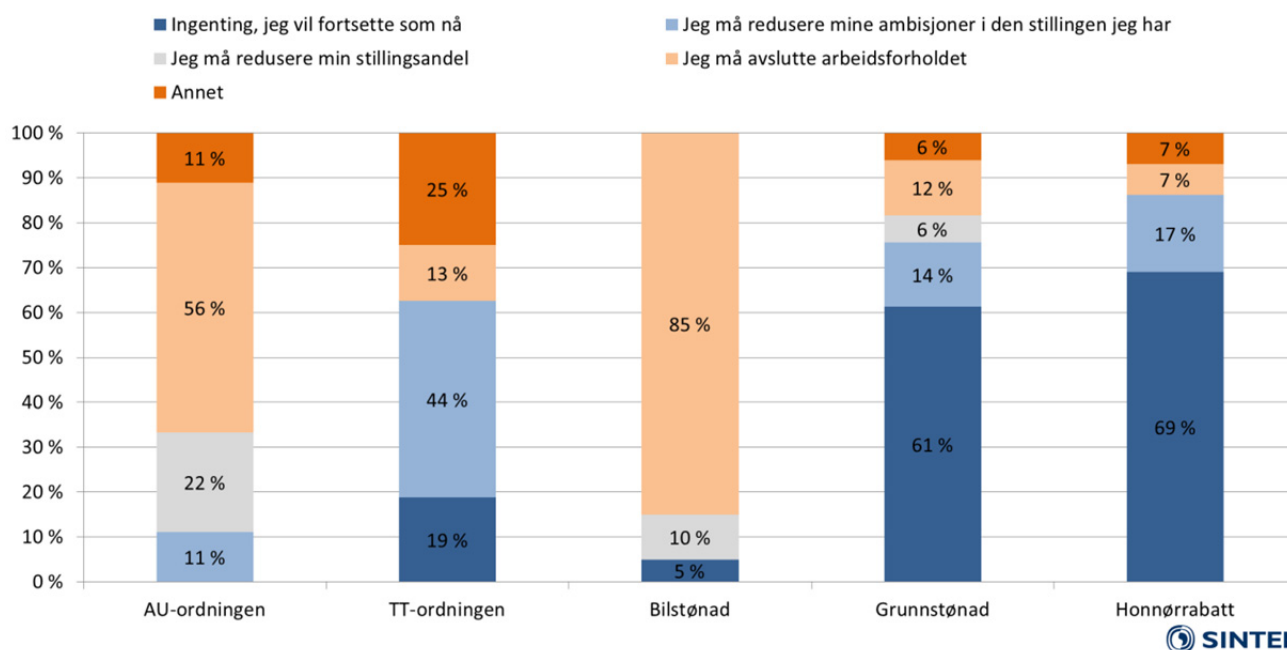
Nær en tredel av yrkesaktive som bruker honnørrabatt oppgir at den ikke er relevant for reiser til, fra eller i arbeid. Det kan være flere årsaker til dette. Mulige årsaker kan være et manglende kollektivtilbud eller lite kjennskap til kollektivtilbudet mellom hjem og arbeidssted. Det er imidlertid kun 1 av 4 som oppgir kollektivreiser som en vanlig reisemåte til jobb (kfr. Figur 8), og for mange vil derfor ikke honnørrabatt være aktuelt for den transportløsningen de velger til/fra jobb.

#### 4.4.7 Betydning for arbeidsdeltakelse

De yrkesaktive brukerne ble også spurt om hvilken betydning de ulike støtteordningene har for deres arbeidsdeltakelse. Figur 38 gir en oversikt over hvordan ordningenes betydning vurderes, og er begrenset til de ordningene som brukes av mer enn 9 yrkesaktive personer. Fordi nesten ingen av de som mottar reisetilskudd er yrkesaktive, er den ordningen utelatt fra denne sammenstillingen. Det understrekes at for enkelte ordninger, særlig AU-ordningen og TT-ordningen, at antallet yrkesaktive brukere er svært lavt.

Figuren viser at transportordningene ser ut til å ha større betydning for arbeidsdeltakelse enn de andre støtteordningene. Det er imidlertid verdt å merke at utvalgsstørrelsen for flere av ordningene er så liten at man må forvente stor usikkerhet knyttet til generaliserbarhet.





Figur 38. Dersom du ikke lenger kunne bruke denne ordningen, hva ville skje med ditt arbeidsforhold? Blant yrkesaktive. AU-ordningen n=9, TT-ordningen n=61, bilstønad n=20, grunnstønad n=49, honnørrabatt Prosent.

Av transportordningene er det TT-reisen som later til å ha minst betydning for arbeidsdeltakelse, og i tråd med tidligere studier ser bilstønaden ut til å være svært avgjørende. Det store flertallet av de som bruker bilstønaden, hevder at de måtte ha avsluttet arbeidsforholdet dersom stønaden skulle falle bort.

Også AU-ordningen er viktig for arbeidsdeltakelse, men sammenlignet med bilstønaden har denne også i større grad betydning for den enkeltes mulighet for karriere. Én av fem sier de må redusere sine ambisjoner dersom AU-ordningen bortfaller, mens én av fire sier de må redusere sin stillingsandel.

TT-ordningen er den ordningen som i størst grad påvirker ambisjoner innen den stillingen brukeren allerede har. Det er vanskelig å si hva som ligger bak dette, men en mulig forklaring kan være at TT-ordningen benyttes for å dekke arbeidsreiser som i dag ikke dekkes av AU-ordningen (f.eks. reiser i til møter, seminarer, kurs o.l.) og som har en merkostnad som gjør at arbeidstaker ikke er bekvem med å be arbeidsgiver dekke reisen.

#### 4.4.8 Oppsummering

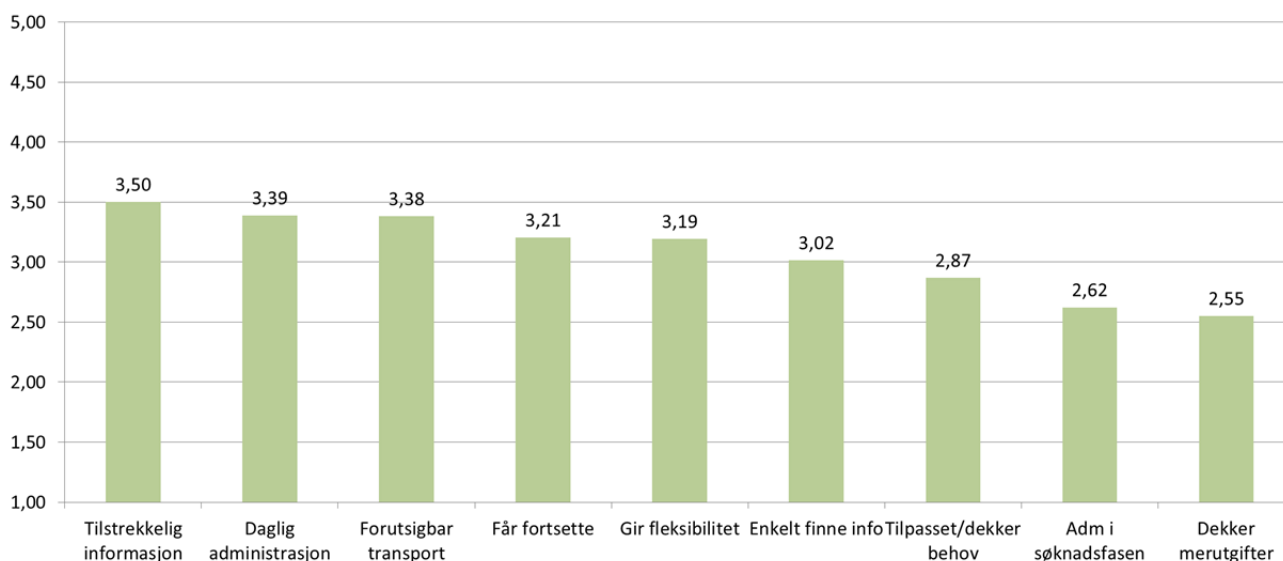
Honnørrabatt er den ordningen som er mest brukt blant respondentene i utvalget, etterfulgt av grunnstønad. Ledsagerbevis, bil med støtte fra NAV og TT-ordningen har omtrent en like stor andel brukere i utvalget, på omtrent 20 %. Ordningen med AU-reiser benyttes av 7 % av utvalget, og er den ordningen som er minst kjent blant respondentene.

Blant de yrkesaktive brukerne er bil med støtte fra NAV den ordningen som er mest brukt for reiser til og fra jobb, etterfulgt av honnørrabatt. Omtrent 7 % benytter AU-reiser, mens 5 % benytter TT-ordningen for reiser til og fra jobb. Blant de yrkesaktive respondentene mottar 43 % grunnstønad.

Transportordninger ser ut til å ha større betydning for arbeidsdeltakelse enn ordninger for praktisk eller økonomisk støtte. Når det gjelder bilstønaden, og dels AU-ordningen, sier mange av brukerne at et evt. bortfall av ordningen vil tvinge dem til å avslutte arbeidsforholdet. TT-ordningen og AU-ordningen ser ut til å ha noe større betydning for karrieremuligheter.

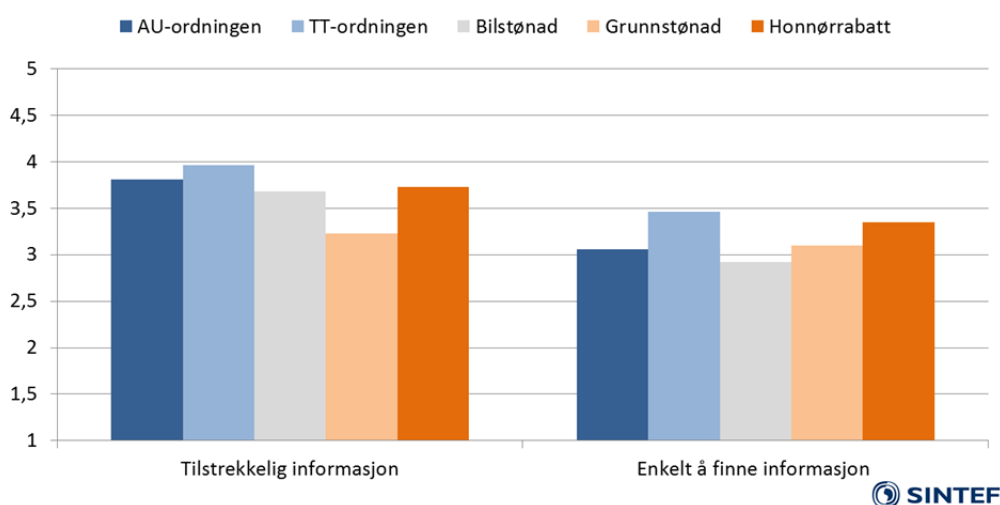
Dersom man ser alle ordningene under ett får man et oversiktsbilde over generelle opplevelser av støtteordninger. Figur 40 viser i hvor stor grad støtteordningene samlet sett imøtekommer ulike funksjonskrav. Score for hvert funksjonskrav er basert på samlet gjennomsnitt for TT-ordningen, AU-ordningen, bilstønad, grunnstønad, honnørrabatt og reisetilskudd.

Figuren viser at den største utfordringen ved støtteordninger er knyttet til dekning av merutgifter personer med nedsatt funksjonsevne har til transport, sammen med mye administrasjon søknadsfasen og at ordningen ikke er tilpasset den enkeltes behov.

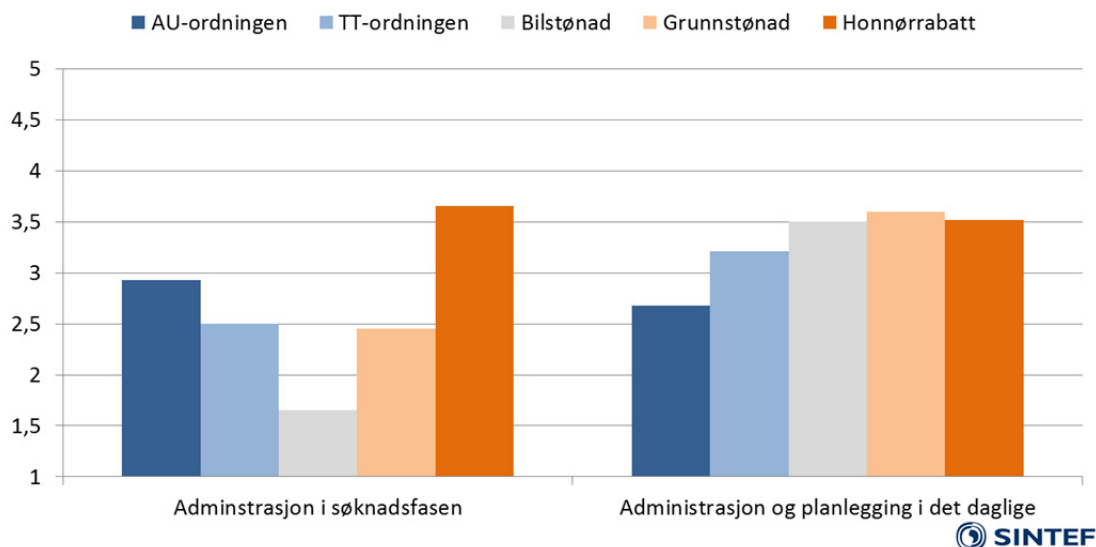


Figur 39. Grad av imøtekommelse av funksjonskrav. Lav imøtekommelse=1, høy imøtekommelse=5. Alle ordninger

Sammenligning av de ulike ordningenes oppfyllelse av funksjonskrav, viser at brukere av AU-ordningen og TT-ordningen i størst grad opplever å ha tilstrekkelig informasjon om ordningen. Brukere av reisetilskudd oppgir i minst grad å ha tilstrekkelig informasjon. Halvparten av brukerne synes ikke det er enkelt å finne informasjon om sine støtteordninger, uavhengig av hvilken ordning det er snakk om. Det ser imidlertid ut til å være enklere å finne informasjon om TT-ordningen og AU-ordningen.

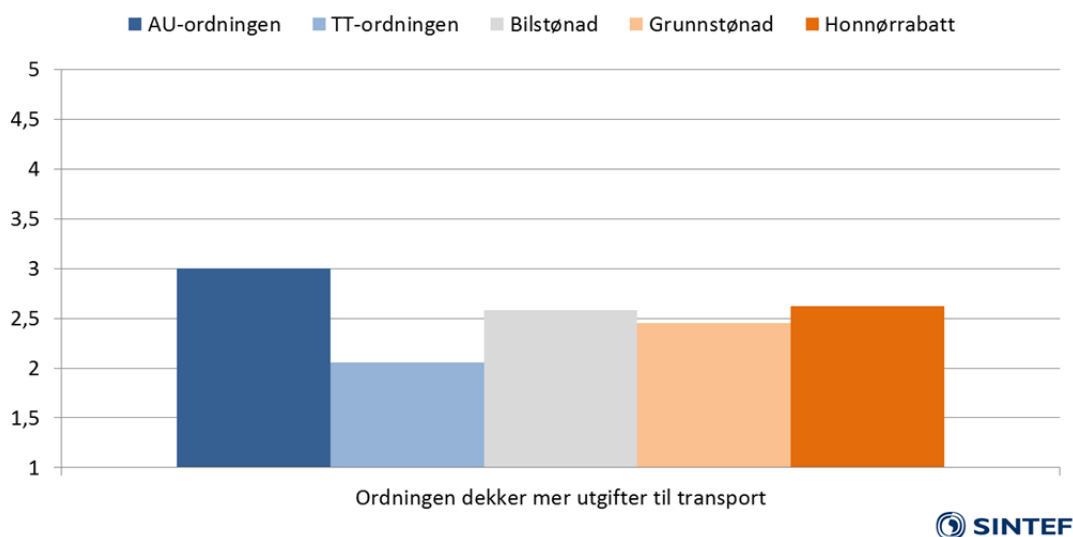


Figur 40. Oppsummering av funksjonskrav informasjon: lav imøtekommelse av funksjonskrav=1, høy imøtekommelse av funksjonskrav=5



Figur 41. Oppsummering av funksjonskrav administrasjon:  
lav imøtekommelse av funksjonskrav=1, høy imøtekommelse av funksjonskrav=5

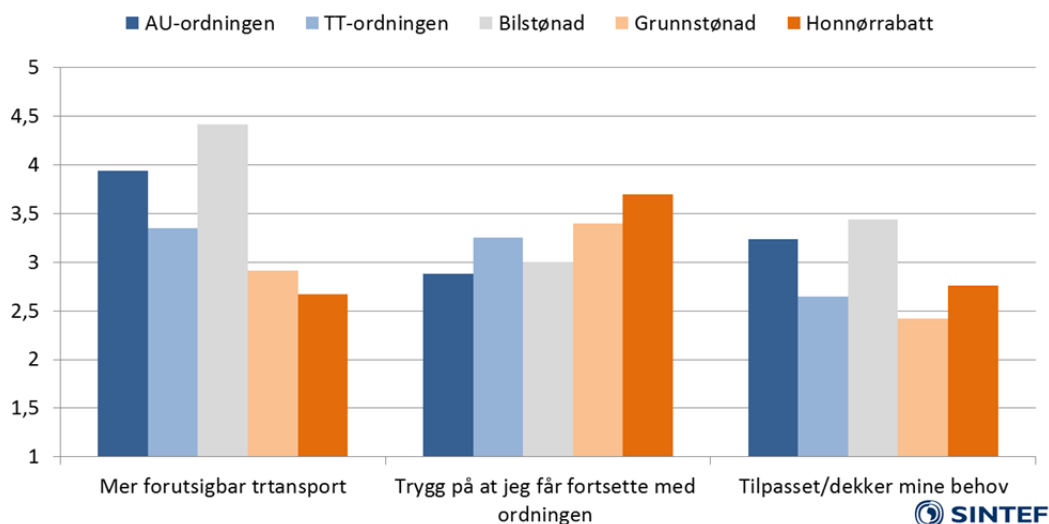
Undersøkelsen viser at den ordningen som krever desidert mest *administrasjon* i søknadsfasen, er bil med støtte fra NAV. Honnørrabatt er den ordningen som krever minst administrasjon av brukerne i søknadsfasen. Bruk av de ulike ordningene krever relativt lite planlegging og administrasjon til daglig. Den ordningen som krever mest planlegging og administrasjon til daglig er TT-ordningen. Planlegging og administrasjon kan her være knyttet til bestillingen av taxi og vurderinger av hvor vidt man skal benytte seg av ordningen eller om man skal spare turen til en annen gang hvor behovet er større.



Figur 42. Oppsummering av funksjonskrav økonomisk forutsigbarhet:  
lav imøtekommelse av funksjonskrav=1, høy imøtekommelse av funksjonskrav=5

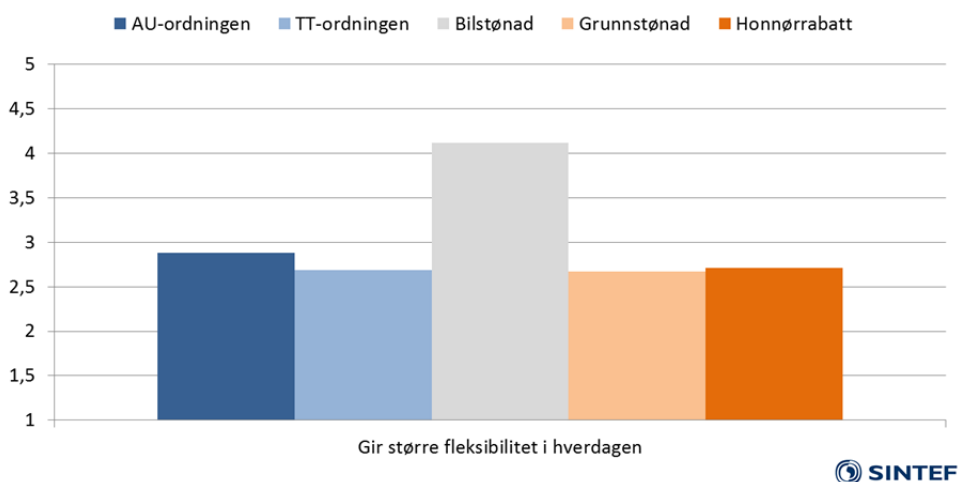
Når det gjelder *økonomisk forutsigbarhet*, er relativt få brukere enige i at de ulike ordningene dekker merutgiftene man har knyttet til transport. Spørsmålet er imidlertid noe vanskelig formulert, og det er ikke entydig hva respondentene legger i merutgifter. TT-ordningen er den ordningen hvor brukerne i minst grad

opplever at ordningen dekker merutgifter til transport i hverdagen, mens brukere av AU-ordningen i størst grad opplever å få dekket disse merutgiftene.



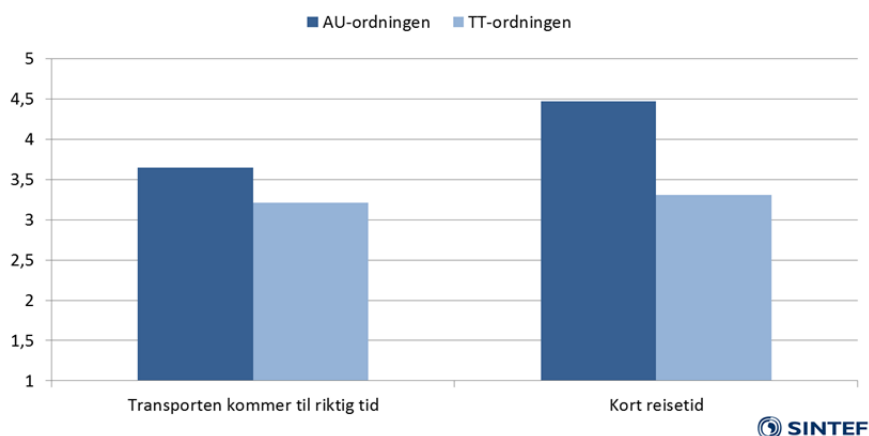
Figur 43. Oppsummering av funksjonskrav pålitelighet:  
lav imøtekommelse av funksjonskrav=1, høy imøtekommelse av funksjonskrav=5

Funksjonskravet *pålitelighet* er målt ut fra om ordningen gjør transporten mer forutsigbar, om man er trygg på å få fortsette med ordningen, og om ordningen er tilpasset/dekker egne behov. Den ordningen som gjør transporten mest forutsigbar for de fleste av brukerne, er bil med støtte fra NAV. Ordningen med AU-reise gjør også transporten mer forutsigbar for mange. Relativt få brukere er trygge på å få fortsette med ordningen de benytter seg av. Under halvparten av brukerne av ordningene Bil med støtte fra NAV, AU-reise, TT-ordningen og Reisetilskudd er trygg på å få fortsette med ordningen. For ordningene Grunnstønad og Honnørrabatt er mellom 50 % og 60 % av brukerne trygge på å få fortsette med ordningen. De fleste av ordningene vurderes i liten grad å være tilpasset hver enkelt bruker sine behov. De ordningene som i størst grad vurderes å dekke brukernes behov, er Bil med støtte fra NAV, hvor 60 % av brukerne er enig i at ordningen dekker egne behov, og AU-reise hvor omtrent halvparten av brukerne er enig i det samme.

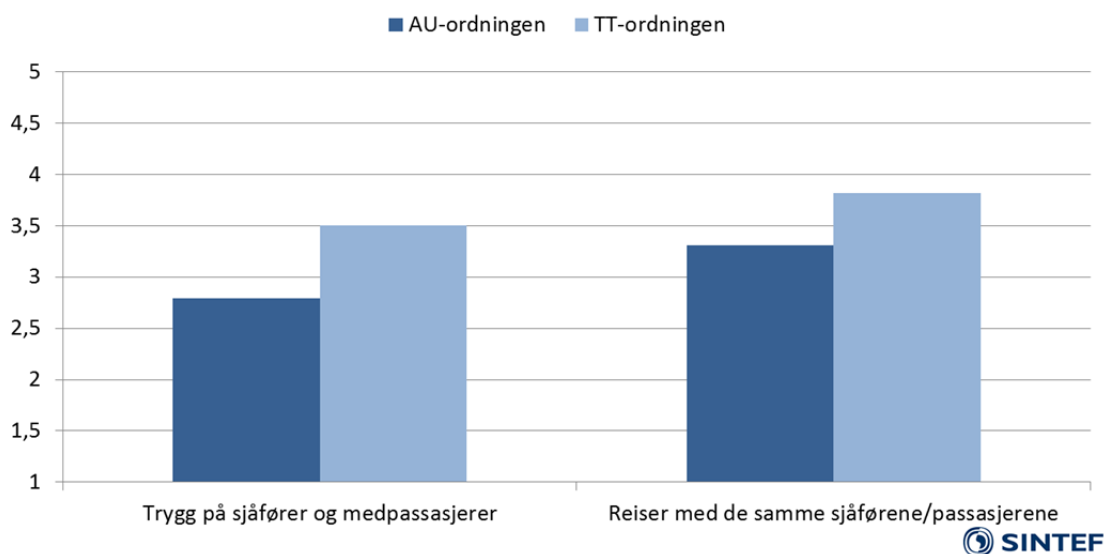


Figur 44. Oppsummering av funksjonskrav fleksibilitet:  
lav imøtekommelse av funksjonskrav=1, høy imøtekommelse av funksjonskrav=5

Funksjonskravet *fleksibilitet* er målt ut fra om ordningen gir tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen. Den ordningen som i størst grad oppfyller dette funksjonskravet for brukerne er Bil med støtte fra NAV. For de andre ordningene er det godt under halvparten av brukerne som er enige i at ordningen de benytter seg av, gir tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen.



Figur 45. Oppsummering funksjonskrav reisetid: lav imøtekommelse av funksjonskrav=1, høy imøtekommelse av funksjonskrav=5



Figur 46. Oppsummering funksjonskrav trygghet: lav imøtekommelse av funksjonskrav=1, høy imøtekommelse av funksjonskrav=5

For ordningene AU-reise og TT-ordningen har vi i tillegg til de nevnte funksjonskravene, undersøkt om ordningene dekker funksjonskravene knyttet til reisetid og trygghet. Funksjonskravet *reisetid* er målt ut fra om transporten kommer i riktig tid og om transporten medfører unødvendig mye reisetid. Mellom 50 % og 60 % av brukerne av AU-reise og TT-ordningen er enige i utsagn om at transporten kommer i riktig tid. Ingen av brukerne av AU-reise mener transporten medfører unødvendig mye reisetid. AU-ordningen viser seg i stor grad å oppfylle funksjonskravet *trygghet*. Over 70 % av brukerne av AU-reise er enige i utsagn om at de er trygg på sjåførene og evt. medpassasjerer de reiser sammen med. Blant brukerne av TT-ordningen sier godt over halvparten seg enig i dette utsagnet.

## 5 Forslag til samordning

De foregående kapitlene har gjort rede for hvilken betydning transport har for personer med nedsatt funksjonsevne sin arbeidsdeltakelse og mulighet til å gjøre karriere. De har også redegjort for eksisterende kunnskap om dagens støtteordninger for transport, og tidligere drøftinger av mulige samordningsmodeller. I tillegg er brukernes vurdering av støtteordningenes oppfyllelse av funksjonskrav beskrevet.

Med denne kunnskapen som utgangspunkt vil det i dette kapitlet diskuteres nærmere hvordan støtteordninger bør utformes for å fremme arbeidsdeltakelse. Diskusjonen munner ut i et forslag til en nasjonal samordningsmodell for AU-reiser, TT-reiser og bilstønad.

### 5.1 Funksjonskrav for støtteordninger som skal fremme karriere arbeidsdeltakelse

Som beskrevet i forrige kapittel, må gitte krav oppfylles dersom en transportordning skal utgjøre et reelt alternativ for personer med nedsatt funksjonsevne. Ved utforming av en støtteordning som skal fremme arbeidsdeltakelse, er det viktig å ha i mente at disse kravene kan ha ulik betydning og innhold knyttet til ulike aspekter ved arbeidsdeltakelsen. I det følgende gis en oversikt over hva som kjennetegner funksjonskrav med tanke på jobbsøking, å være i jobb og å gjøre karriere (se tabell 16 for oppsummering). Felles for de fleste funksjonskravene er at manglende oppfyllelse av kravene medfører merarbeid, økt tidsbruk og tap av energi for den enkelte, noe som gjør det mer krevende å mestre karriere og arbeidsdeltakelse

#### 5.1.1 Å søke jobb

For å søke arbeid er det behov for praktiske og økonomisk overkommelige løsninger for å oppsøke arbeidsgivere, offentlige kontorer, kursholdere og aktører med informasjon om arbeidsmarked og muligheter. Behovene kan være vesentlig forskjellige avhengig av om man søker jobb etter endt utdanning, er aktivt jobbsøkende som arbeidsledig, eller om man sporadisk søker på ledige stillinger mens man er i fast arbeid. I en aktiv jobbsøkefase kan omfang og kostnader være uforutsigbare, samtidig som økonomi kan være en vesentlig begrensning.

Dette er turer som krever fleksibilitet. Det kan være vanskelig å forutsi hvor mange turer det er behov for og når de skal gjennomføres. Turene vil ha ulike tidspunkt og målpunkt, og kan kreve at man tar raske avgjørelser. Noen respondenter peker på at det er viktig å få tilgang til transport som er tilpasset individuelle behov<sup>14</sup> f.eks. knyttet til reisetid og komfort, fordi man må være opplagt til å gjennomføre de aktivitetene som er hensikten med reisen, som intervju eller opplæring.

En utfordring ved utforming av støtteordninger for reiser ved jobbsøking, kan være å avgjøre hva det er relevant for brukerne å søke om støtte til, dvs. å utforme gode kriterier for hva som er relevant for den enkelte jobbsøker, samt hvem som skal avgjøre dette.

#### 5.1.2 Å være i jobb

Større fleksibilitet i hverdagen og mindre administrasjon er sentrale stikkord for å redusere gapet i premisser for å delta i arbeidslivet på lik linje med andre. Det bør være enkelt å planlegge og gjennomføre reisene. Ut fra de utfordringene i hverdagen som respondentene oppgir (se kapittel 3.2 og kapittel 4.4), er det viktig at reisene er enkle å planlegge, med liten kognitiv belastning og tidsbruk for den som benytter transportordningen, eksempelvis med ett sted for bestilling, uavhengig av reisehensikt.

---

<sup>14</sup> For personer med sosial angst kan det være vesentlig å få være alene som passasjer i drosje.

En stabil og forutsigbar ordning for reiser til og fra jobb vil være vesentlig for å kunne delta i arbeidslivet. For at det skal være enkelt å reise, må transportordningen tilfredsstillende minimumskrav mht. pålitelighet, reisetid, tilgjengelighet, service og komfort, der strevsomme forflytninger unngås. Videre har en vesentlig del av funksjonshemmede behov for forutsigbarhet og trygghet. Dette kan være i motsetning til de som har behov for fleksibilitet, både mht. å kunne benytte ulike reisemåter og å kunne endre reisemåte og tidspunkt kort tid i forveien.

Det er behov for fleksibilitet mht. reisemåte, avreisetidspunkt, oppmøtested og kombinasjon av reisehensikter. For personer med bilstønad innebærer økt fleksibilitet blant annet at de bør kunne velge å benytte andre transportmuligheter ut fra egen dagsform, mulighet for parkering, reisehensikt og situasjon, med tilsvarende muligheter som andre bilførere. For brukere av andre ordninger innebærer økt fleksibilitet at det må være mulig å kombinere reise til/fra jobb med andre ærend. Dette vil bidra til å redusere gapet i premisser for å delta i arbeidslivet "på lik linje" med andre. Samlet tids- og energibruk på reiser for jobb og fritid vil påvirke både hvilken stillingsandel man kan ha og hvor lenge man blir i jobb.

Tabell 16. Funksjonskrav knyttet til å søke jobb, være i jobb og gjøre karriere

Funksjonskrav	Å søke jobb	Å være i jobb	Å gjøre karriere
God, samlet informasjon	Bør være lett å finne informasjon om rettigheter og muligheter.	Bør være lett å finne informasjon om rettigheter og muligheter. Å lete frem utilgjengelig informasjon stjeler energi som kunne blitt bruk i arbeid	Bør være lett å finne informasjon om rettigheter og muligheter. Å lete frem utilgjengelig informasjon stjeler energi som kunne blitt brukt på å fremme egen karriere
Lite administrasjon		Lite administrasjon er vesentlig for å bli i jobb Mye administrasjon krever tid, og stjeler energi som kunne blitt brukt i arbeid	Mye administrasjon krever tid, og stjeler energi som kunne blitt brukt på å fremme egen karriere
Økonomisk forutsigbarhet	Økonomisk overkommelig	Uforutsigbarhet og usikkerhet krever mye energi	Økonomisk overkommelig
Pålitelighet	Pålitelighet transport som gjør at man kommer tidsnok og opplagt til jobbintervju etc.	Minstekrav til pålitelighet. Usikkerhet pga. upålitelighet eller stadige endringer krever mye energi.	Minstekrav til trygghet, pålitelighet og maks. reisetid.
Fleksibilitet	Behov for fleksibilitet mht. antall turer.	Antall turer tilpasset behovet. For å være i jobb på lik linje med andre er det behov for fleksibilitet mht. reisehensikter, valg av reisemåter, start- og målpunkt.	Antall turer tilpasset behovet. For å gjøre karriere på lik linje med andre er det behov for fleksibilitet mht. reisehensikter, valg av reisemåter, start- og målpunkt.
Kort og forutsigbar reisetid	Usikkerhet pga. uforutsigbar reisetid gjør det vanskelig å overholde forplikters og krever energi	Krav til maksimal reisetid. Usikkerhet pga. uforutsigbar reisetid gjør det vanskelig å overholde forplikters og krever energi	Krav til maksimal reisetid. Usikkerhet pga. uforutsigbar reisetid gjør det vanskelig å overholde forplikters og krever energi
Trygghet		Minstekrav til trygghet	Minstekrav til trygghet
Tilgjengelighet og utforming	Transport tilpasset individuelle behov slik at man er opplagt til jobbintervju etc. Godt kollektivtilbud og landsdekkende transportordninger.	Minstekrav til tilgjengelighet og komfort for å unngå slitasje. Å kunne parkere nær inngang er vesentlig for å ha godt utbytte av bilstønad. Godt kollektivtilbud og landsdekkende transportordninger.	Minstekrav til tilgjengelighet og komfort for å unngå slitasje. Å kunne parkere nær inngang er vesentlig for å ha godt utbytte av bilstønad. Godt kollektivtilbud og landsdekkende transportordninger.



Hvis målet er at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i jobb og blir lengre i jobb, bør én og samme transportordning dekke muligheten for ulike reisealternativ til/fra jobb både mht. transportmiddel, tidspunkt og oppmøtested, for reiser i løpet av jobbdagen, og for lengre arbeidsreiser (som reiser ut av egen region, med overnatting osv.). Dette berører både de som lar være å søke på jobber som de vet innebærer reiseaktivitet, de som har reiser i løpet av arbeidsdagen eller som har behov for noe fleksibilitet i de daglige arbeidsreisene.

Utgangspunktet i dag er at arbeidsgiver skal dekke alle utgifter ved reiser i jobb. I praksis innebærer dette ofte at den ansatte selv tar belastningen når vedkommende har høyere transportutgifter enn "funksjonsfriske" kollegaer, enten ved å dekke evt. drosjeregninger av egen lomme eller ved å la være å reise. Det er derfor behov for å se muligheter for å dekke nødvendige utgifter ut over kollektivtakst.

Det er behov for en ordning som inkluderer reiser i jobb og noen jobbrelaterte aktiviteter på fritida. Reisehensikter i grenseland mellom fritid og arbeid er eksempelvis møter, kurs og lignende utenom arbeidstid, og sosiale sammenkomster i forbindelse med jobb som kan være viktige for tilhørighet, faglig utvikling og nettverk. Det vil være hensiktsmessig å kunne velge reisemåte ut fra dagsform, oppmøtested og type sammenkomst.

### 5.1.3 Å gjøre karriere

For å ha overskudd til å ta på seg nye utfordringer, vurdere andre oppgaver og stillinger, må man kunne stole på at man får en stabil forutsigbar arbeidsreise som vil fungere i den nye hverdagen, samtidig som forventet fleksibilitet med hensyn til tidspunkt og oppmøtested, reiser i arbeidstida og lengre reiser vil ha betydning for arbeidskarriere. Noen vil oppleve at det er viktig å ha transportordninger som er fleksible nok til å dekke behovet for fleksible arbeidsdager og både korte og lange reiser i arbeid, for å gjøre seg aktuell for nye oppgaver eller stillinger, og for å kunne takke ja til et tilbud.

Det kan være aktuelt å søke på stillinger med ujevne mellomrom, der informasjonsmøter, opplæring og intervju i forbindelse med jobbsøking vil kunne innebære korte eller lengre reiser.

De samme kravene til forutsigbarhet, fleksibilitet og lite administrasjon som er viktige for å være i jobb, vil være viktige når man vurderer endringer i arbeidssituasjonen. Nasjonale AU- og TT-ordninger vil gi større fleksibilitet og forutsigbarhet, både ved reiser i arbeid og ved flytting i forbindelse med ny stilling. Ordningene bør fungere som tilbringertransport ved lengre kollektivreiser og for reiser ved målpunktet.

## 5.2 Funksjonskrav som kan innfris med administrative endringer

Én hensikt med dette prosjektet er å vurdere om dagens støtteordninger kan samordnes slik at personer med nedsatt funksjonsevne får en reisehverdag som gjør det lettere å søke jobb, være i jobb og gjøre karriere. Mange av funksjonskravene som er diskutert i denne rapporten, er betinget av selve gjennomføringen av transporten mer enn hvordan ordningen er administrativt utformet. Økonomisk forutsigbarhet er videre i stor grad knyttet til juridiske betingelser og rettigheter som ligger til grunn for bruk av de ulike ordningene. Det er også knyttet til forutsigbarhet i administrasjon og organisering av ordningene: hvorvidt ordningen inngår hos NAV eller er (fylkes)kommunalt ansvar, grad av endringer i regelverk og iverksettelse av politiske reformer.

De funksjonskravene som således kan innfris med administrative endringer av støtteordninger, er dermed knyttet til informasjon, administrasjon og fleksibilitet.

### 5.2.1 Endringer som kan forenkle administrasjon og informasjon

For det første kan administrasjon forenkles betydelig med større samkjøring av kriterier for godkjenning og differensiering, og dersom man i større grad kan benytte felles skjema og prosedyrer for å søke, vurdere og påklage tildeling/ikke-tildeling av støtte. Dette kan f.eks. være samordning av eller felles godkjenningskriterier, legeerklæringskjema, differensieringskriterier, godkjenningsorgan, regler for klagebehandling, regler for egenandel, standardisering av reisebevis. For eksempel bør én og samme godkjenningsordning kunne omfatte behov for type bil, hvorvidt den potensielle brukeren skal reise alene eller kan reise sammen med andre, om ledsager skal benyttes, honnørrabatt osv. Andre forhold kan fastsettes for hver ordning, f.eks. hvilke av de felles godkjenningskriteriene som gjelder for ordning A og fastsettelse av reiseomfang.

Administrasjon kan også forenkles ved å gi brukeren større bestemmelsesrett. Dersom én eller flere transportordninger gir ytelser i form av kontantbeløp f.eks. på et reisekort (verdikort), kan brukeren selv bestille transporten. I tillegg til at dette reduserer administrasjon både for brukeren og ansvarlig etat for ordningen, gir det brukeren større fleksibilitet og forutsigbarhet. Det kan knyttes betingelser til bruken av verdikortet, slik at offentlige etater kan innhente informasjon om reiseaktiviteten. Fordi det kan bli vanskelig å skaffe detaljert statistikk over reiseformål for hver tur, vil det også fordre nye løsninger for å fordele utgiftene på ulike offentlige regnskapsposter eller evt. forskjellige etaters regnskap. Utgiftene kan imidlertid fordeles etter samme forholdstall som ytelsene, noe som samsvarer med hensikten som er å gi brukeren medbestemmelse og fleksibilitet.

En slik løsning vil gi mindre grunnlag for å kontrollere bruken av verdikortet og hvor mye som brukes på ulike reisehensikter. Men om man aksepterer at det er grunnlaget for hver bevilgning som er avgjørende for kostnadsfordelingen, vil dette spare både transportør (drosjesjåfør), drosjeselskap og det offentlige mye tidkrevende administrasjon og papirarbeid.

Den største utfordringen knyttet til forenkling av administrasjon skyldes at ulike ordninger i dag administreres av både NAV og fylkeskommunene. De fleste ordningene i NAV er rettighetsstyrt. Hvis man oppfyller visse vilkår har man rett til visse ytelser. Imidlertid kan det ytes skjønn i tildelingen av størrelsen på ytelsen (beløpet).

Fylkeskommunen har sektoransvar for kollektivtransporten og tilbyr et best mulig transporttilbud til innbyggerne innenfor sine årlige budsjetter. TT-reiser er ikke en rettighet, men et tilbud til godkjente brukere der tilbudet tilpasses de årlige budsjettene. Dersom godkjenningsordningen for TT-reiser samordnes med rettighetsstyrte ordninger, vil ikke fylkeskommunene ha samme frihet som i dag til å påvirke hvem og hvor mange som tildeles ordningen, eller tildelingen i ulike brukerkategorier (differensiering). De årlige budsjettene vil imidlertid bestemme størrelsen på ytelsen, og fylkeskommunen kan påvirke fordelingen mellom ulike grupper brukere (hvor mye de som får mest skal ha i forhold til de som får en mindre ytelse).

### 5.2.2 Endringer som kan fremme fleksibilitet

Større fleksibilitet for brukeren handler i stor grad om sømløs kombinasjon av eller overgang mellom ordninger eller ordningenes administrative områder. I dag har brukere av støtteordninger i liten grad mulighet til å kombinere ulike ordninger når reisen de foretar er sammensatt. F.eks. kan man med AU-reiser ikke delta på jobbrelaterte sammenkomster utenfor arbeidstid eller arbeidssted. Ordningen er også lite fleksibel om man ønsker å utføre ærender på vei til eller fra jobb (hente/levere barn i barnehage/SFO, handle mat). Ved behov for faste stopp underveis, for eksempel stopp for å levere barn i barnehage, må det gis særskilt vedtak om dette. Merkostnadene for eventuelle stopp skal inngå i beregningen av egenandelen.

Én måte å fremme fleksibilitet for brukeren på er å la brukeren selv bestemme endepunkt for reisen. Endepunkt for reisen, f.eks. hjem fra jobb, kan variere fra dag til dag, alt etter hvilke ansvar og ærender man har. Det betyr ikke at brukeren vil få dekket flere reiser (f.eks. først til barnehage, så til hjemmet), men at start- og/eller endepunkt blir fleksibelt. Siste del av reisen (f.eks. fra barnehage til hjemmet) vil da måtte dekkes utenfor AU-ordningen. Videre er det viktig for den enkeltes fleksibilitet at en ordning kan benyttes uavhengig av hvor man skal reise. Fordi mange arbeidsreiser foretas på tvers av fylkesgrenser, er det viktig at AU-ordningen også kan benyttes til tilbringertransport og reiser til/fra oppmøtested på lengre jobbreiser.

Denne og tidligere studier viser at bilen er sentral for personer med nedsatt funksjonsevne, og at støtte til bil derfor er viktig. Likevel har personer som kjører bil med støtte fra NAV av og til behov for å reise på andre måter (pga. f.eks. reisehensikt, reisemål, vær og føre, varierende dagsform). De kan derfor ha sporadisk behov for å benytte AU- og/eller TT-ordningen selv om bilen er deres viktigste daglige transportmiddel. I dag er det mulig å benytte andre transportordninger når bilen er på verksted i mer enn en uke, hvis værforhold eller parkeringsforhold gjør det vanskelig å benytte egen bil eller pga. helsemessige forhold. En ordning som åpner for et mindre antall turer også når bilen er disponibel, vil bidra til større fleksibilitet og selvstendighet.

Det er flere utfordringer knyttet til å fremme fleksibilitet i transportordningene. En forutsetning for fleksibilitet er at brukerens behov vurderes samlet, på tvers av administrasjonsnivå (NAV, fylkeskommune). Det kan være krevende å tilrettelegge større samhandling mellom disse nivåene, både med tanke på regelverk, systemer, praktisk samarbeid og at tilgang til ordninger styres av ulike mekanismer (rettigheter eller budsjett). For eksempel er TT-ordningen budsjettstyrt, noe som gir forskjellig tilbud til brukeren, avhengig av bosted. Flere forhold ved TT-ordningen kan i større grad samkjøres på tvers av kommunegrenser, noe som vil oppleves mer rettferdig og forutsigbart (f.eks. ved skifte av studie- og jobbsted). En landsdekkende TT-ordning som kan benyttes ved lengre reiser, og arbeids- og studieopphold utenfor egen kommune vil bidra ytterligere til dette. Man kan imidlertid anta at dette fordrer sterke sentrale føringer som setter rammer for hvordan fylkeskommunene skal organisere TT-ordningen.

### 5.2.3 En nasjonal samordningsmodell av AU-reiser, TT-reiser og bilstønad

Ovenfor har vi argumentert for en rekke forhold som i større grad kan gjøre at transportordninger fremmer arbeidsdeltakelse blant personer i yrkesaktiv alder. I det følgende presenteres elementer av eksisterende ordninger som kan samordnes eller kombineres i større grad enn i dag, og som kan bidra til større oppfyllelse av funksjonskrav for transportordninger. Elementene kan samlet sees som en modell for *nasjonal samordning av AU-ordningen, TT-ordningen og bilstønaden* (se Figur 47).

#### *Hovedelementer i nasjonal samordningsmodell*

I en nasjonal samordning av disse transportordningene bør *brukere som tildeles arbeids- og utdanningsreiser* samtidig tildeles et minimum antall fritidsreiser for å kunne utføre ærend til/fra jobb eller delta på jobbrelevante aktiviteter utenom arbeidstid. Behov for flere fritidsreiser utover et minimumsantall vurderes individuelt. Fritidsreiser viser her i stor grad til de samme reisehensiktene som i dag faller inn under TT-ordningen. Begrepet "fritidsreiser" gir et bedre bilde på hva TT-ordningen faktisk er rettet mot.

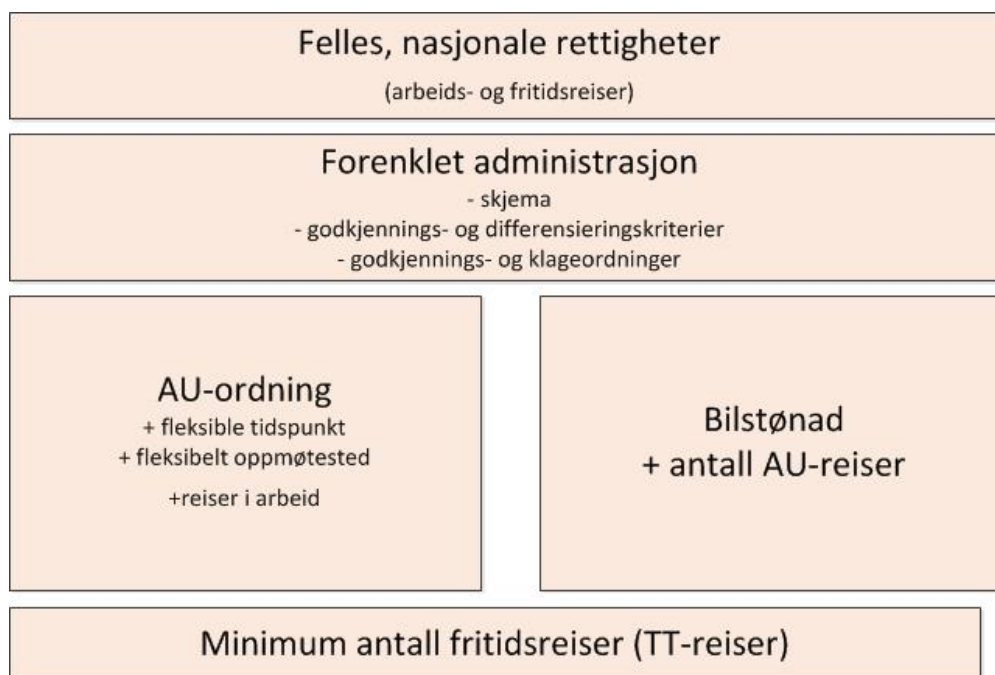
Videre bør *yrkesaktive brukere* som får bilstønad, samtidig tildeles et minimum antall AU-reiser og fritidsreiser for å kunne velge ulike reisemåter til/fra jobb, ved ærend til/fra jobb og for å delta på jobbrelevante aktiviteter utenom arbeidstid. Disse AU-reisene vil komme i tillegg til dagens ordning der AU-reiser kan benyttes når bilen er mer enn en uke på verksted, bilen ikke kan benyttes pga. vanskelige vær- eller parkeringsforhold eller av helsemessige årsaker.

Fordi AU-ordningen står særlig sentralt med tanke på arbeidsdeltakelse, er det også viktig å vurdere hvordan *AU-ordningen* i seg selv kan oppfylle sentrale funksjonskrav. AU-ordningen bør i større grad enn i dag være fleksibel med hensyn til tidspunkt og oppmøtesteder. I tillegg bør AU-ordningen omfatte en løsning for reiser i arbeid. Dette kan f.eks. gjøres ved at arbeidsgiver betaler egenandelen, mens kostnader utover dette dekkes av det offentlige.

En nasjonal samordning vil videre forutsette *felles rettigheter* for brukere i hele landet, både for arbeidsreiser og fritidsreiser. Dette vil gjøre det lettere for brukere å ta på seg arbeidsoppgaver som innebærer lengre reiser, samt å søke nye jobber andre steder. I dag gjelder dette allerede rettighetsbaserte ytelser hos NAV, men det kan være ulike godkjenningskriterier, differensieringskriterier og ytelser hos fylkeskommunene.

For å redusere og *forenkle administrasjonen* for brukeren og for det offentlige, anbefales det å gå igjennom organiseringen av transportordningene for å samordne og forenkle skjemaer, godkjennings- og differensieringskriterier, samt godkjennings- og klageordninger. Samordning av transportordninger *med utgangspunkt i brukeren* (fremfor administrasjonsnivå) vil kunne forenkle administrasjonen av ordningene, både for brukeren og det offentlige. Vi anbefaler å sette ned et utvalg som kan se på samordning og forenkling av en rekke administrative forhold (se tabell 17). Ett forhold utvalget bør vurdere er om det er nødvendig å dokumentere reisehensikter ved bruk av transportordningene. I dag har slik dokumentasjon som hovedhensikt å fordele utgifter på mellom administrative nivåer og enheter, innhente statistikk og føre kontroll over hvordan virkemidler brukes.

Som beskrevet tidligere bør det, for å forenkle administrasjon for både bruker og det offentlige, derfor vurderes om brukeren selv ikke pålegges å skille mellom reisehensikter, men at den samlede støtten brukeren mottar fordeles på ulike utgiftsposter etter brøk basert på hvor stor andel av kostnadene som skal dekke ulike reisehensikter.



Figur 47. Hovedelementer i nasjonal samordningsmodell

### Utelatte elementer

En nasjonal samordning som beskrevet over, er forventet å bidra til en noe mer fleksibel arbeidshverdag med mulighet for fleksibel arbeidstid, ulike oppmøtesteder og reiser i jobb. Det vil fremdeles kunne være vanskelig å ta høyde for økt reisebehov og kostnader som kan oppstå i perioder, f.eks. knyttet til jobbsøking, langvarige kurs, eller at arbeidet for en periode utføres på et annet sted enn vanlig.

Videre ville ikke en ordning som beskrevet her dekke behovet for personer som ikke er i jobb, men som er aktive jobbsøkere. Dette bør dekkes av ordninger spesielt rettet mot denne gruppen.

### Organisering av nasjonal samordningsmodell

Dette prosjektet har hatt til hensikt å foreslå en modell for samordning av transportordning som i større grad ivaretar brukerens behov og som fremmer den enkeltes mulighet for arbeid og karriere. Prosjektet har ikke omfattet grundig gjennomgang av hvordan en slik samordningsmodell bør administreres i praksis, men i det følgende gis to korte eksempler på mulig organisering.

Tilbudet kan organiseres ved samordning hos NAV, og at NAV dermed også overtar deler av ansvaret for TT-ordningen. F.eks. kan NAV være ansvar for TT-reiser blant personer i yrkesaktiv alder, eller for yrkesaktive som allerede har bilstønad eller AU-reiser. Dette vil imidlertid medføre store organisatoriske endringer og betydelig overføring av ansvarsoppgaver og tilhørende budsjettposter mellom administrative nivåer. Videre vil dette i stor grad være et politisk spørsmål, og kan derfor ikke anses som en nærliggende løsning.

Som et alternativ kan nasjonal samordning skje gjennom frivillig samarbeid mellom NAV og fylkeskommunene. Et frivillig samarbeid består kort i at NAV med utgangspunkt i generelle retningslinjer anbefaler at personer i jobb med bilstønad og/eller AU-ordning får tildelt et gitt antall TT-reiser. Det vil imidlertid fremdeles være den enkelte kommune/fylkeskommune som tildeler og organiserer reisene.

Tabell 17. Mulige forenklinger i administrasjon av transportordninger som bør vurderes

Forenkling	Kommentar
Felles legeerklæringskjema	Utgangspunktet bør være brukerens samlede behov for støtte til transport. Skjema og krav til fornying kan samordnes for bilstønad, AU-reiser og TT-reiser. Brukeren slipper å fylle inn samme informasjon flere steder, og tema grupperes slik at brukeren bare fyller ut relevant informasjon.
Felles godkjenningkriterier og differensieringskriterier (for grupper som får ulikt støttenivå, f.eks. ulike stønadsatser, antall turer, o.l.):	Der det er hensiktsmessig, harmoneres godkjennings- og differensieringskriterier. Der det er nødvendig opprettholdes imidlertid særegne kriterier for den enkelte transportordning/ reisehensikt. Det må vurderes om det er nødvendig at transportordningene skiller mellom reisehensikter, som i dag har som hovedhensikt å fordele utgifter på mellom administrative nivåer og enheter, innhente statistikk og føre kontroll over hvordan virkemidler brukes. For å forenkle administrasjon for både bruker og det offentlige bør det derfor vurderes om brukeren selv ikke pålegges å skille mellom reisehensikter, men at den samlede støtten brukeren mottar fordeles på ulike utgiftsposter etter brøk basert på hvor stor andel av kostandene som skal dekke ulike reisehensikter.

<b>Forenkling</b>	<b>Kommentar</b>
Felles godkjenningsorgan	Søknader for AU-reiser, TT-reiser og bilstønad for yrkesaktive sendes til ett organ, med samme godkjenningsperioder. Det vil være en fordel å se brukerens behov for ytelser til transport i sammenheng. Det vil kunne bidra til mer rettferdige ordning med større likhet uavhengig av bosted og ved reiser i andre deler av landet. Et utvalg bør søke å belyse om lokalkunnskap for å vurdere brukerens behov bør veie tyngre enn fordelene med et felles organ, eller om lokalkunnskap kan hentes inn også med en felles ordning.
Felles klageordning med felles klageorgan og felles regler for klagebehandling	En felles ordning der alle behov og ytelser til transport blir vurdert samlet, har grunnlag for å bli en mer rettferdig ordning. Hvordan den håndheves avgjør om det blir en "strammere" ordning for brukerne, eller om man søker å kompensere for faktiske begrensinger i hverdagen. En slik ordning vil være svært tidsbesparende for brukeren som slipper å henvende seg mange steder og gjennomføre en rekke ulike søknadsprosesser. Utfordringen vil være de som får avslag på alle ytelser, og som da ikke vil ha noen flere muligheter for å prøve sin sak.
Standardisering av reisebevis	Felles reisebevis for flere ordninger. Det samme kortet kan vise at vedkommende har rett til AU-ordning, TT-ordning, honnørrabatt, ledsager mv., samt gyldig periode for hver ordning.
Fastsettelse av egenandel	Tidligere studier peker på at felles regler for egenandel kan bidra til mindre misbruk av transportordninger til andre reisehensikter. Dette har betydning for hvordan utgifter fordeles mellom ulike offentlige regnskapskonti, og statistikkgrunnlag for å følge utviklingen.

#### 5.2.4 Forslag og anbefalinger: oppsummering

Det anbefales å utrede muligheten for en nasjonal samordning av bilstønad, AU-reiser og TT-reiser særlig rettet mot yrkesaktive og personer i yrkesaktiv alder. Målet med samordningen vil være å gi bedre fleksibilitet i valg av reisemåte, reisetidspunkt, hvor man reiser til/fra, reisehensikter og kombinasjoner av reisehensikter. Transportordningen bør være nasjonal, slik at rettighetene (og mulighetene) er forutsigbare ved reiser på tvers av kommune- og fylkesgrenser, og ved skifte av jobb og bosted.

Det anbefales videre å utrede muligheten for å inkludere reiser i arbeid. Dagens ordning, der arbeidsgiver betaler alle utgifter til reiser i arbeid, overlater i praksis mange utfordringer til brukeren som kan ende med å velge bort reiser eller selv betale ekstra utgifter transporten medfører.

Videre bør det vurderes om det er mulig å forenkle og samordne administrative regler og kriterier for de ulike ordningene som er basert på ulike reisehensikter.

Til sist anbefales det å gi TT-ordningen et navn som tydeliggjør hensikten med ordningen, eksempelvis tilrettelagte fritidsreiser.

En utregning av en mulig nasjonal samordning må ta hensyn til at fullt utbytte av noen støtteordninger fordrer samvirkende tiltak. For eksempel vil parkering nær inngang med god tilgjengelighet ha betydning for bruk av egen bil i jobb og til møter i løpet av arbeidsdagen. Flere virkemidler kan være aktuelle for å oppnå god tilrettelegging, både fysisk tilrettelegging av parkeringsplasser og sanntidsinformasjon om hvilke plasser som er ledige. Det kan være behov for god informasjon til arbeidsgivere, og dette vektlegges spesielt for IA - bedrifter. Som et ledd i å bevisstgjøre arbeidsgivere, kan noen forhold ved arbeidsreiser og parkering i en

periode inngå som spesifikke punkt i rapporteringsplikten. Det er derfor viktig å ha en helhetlig tilnærming til transportbehov og reisekjeder i utredning og utforming av transportordninger som skal fremme arbeidsdeltakelse.

### 5.3 Samfunnsøkonomiske vurderinger

Dette delkapittelet gir en vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet som følge av en bedre arbeidsreiseordning for personer med nedsatt funksjonsevne. Forslaget til samordning som er presentert i dette kapittelet, er blant annet basert på innspill fra spørreundersøkelsen gjennomført i prosjektet (se kapittel 3 og 4), men det finnes ikke datagrunnlag for å vurdere hvilke effekter en evt. omlegging i tråd med dette forslaget til ha for arbeidsdeltakelse, sykefravær og livskvalitet blant personer med nedsatt funksjonsevne. Vurderingen i det følgende er derfor basert på foreliggende kunnskap om samfunnsøkonomisk lønnsomhet knyttet til transportstøtteordninger.

I en samfunnsøkonomisk analyse gjennomføres en systematisk vurdering av alle relevante fordeler og ulemper som et tiltak vil ha for samfunnet. Fordelene og ulempene kan være både prissatte (kan måles i kroner) og ikke-prissatte (kan eller bør ikke måles i kroner). I en nytte-kostnadsanalyse (NKA) er det de prissatte konsekvensene (fordelene og ulempene) som står i fokus. En NKA er altså en beregning av den nytte og de kostnader (målt i kroner) som et tiltak gir opphav til. Dersom nytten er større enn kostnadene, er tiltaket samfunnsøkonomisk lønnsomt. En NKA gir således et godt grunnlag for å kunne vurdere om et tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt, samt om et tiltak fremstår som mer eller mindre lønnsomt for samfunnet enn et annet. Slik gir en NKA beslutningstaker et grunnlag for å *rangere* og *prioritere* mellom alternative tiltak. Finansdepartementet (2014) gir en grundig innføring i hvordan en NKA skal gjennomføres, og Direktoratet for økonomistyring (2014) gir en relativt kortfattet og pedagogisk fremstilling av bruken av dette verktøyet.

Et viktig utgangspunkt for den samfunnsøkonomiske analysen, er å klargjøre hva formålet med tiltaket er. Vårt utgangspunkt er at dagens portefølje av støtteordninger, som delvis er overlappende og innbyrdes utelukkende, i en del tilfeller ikke bidrar til smidige reisekjeder eller fleksibilitet i valg av reisemåter. På denne bakgrunn kan det være hensiktsmessig med større *samordning* av dagens individuelt baserte transportstøtteordninger for transport, både med tanke på å fremme arbeidsdeltakelse så vel som karriere-muligheter blant personer med nedsatt funksjonsevne. I dette prosjektet er således ett formål å vurdere hensiktsmessigheten i den samlede virkemiddelbruken når det gjelder tilrettelegging av transport for karriere og arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne.

En bedre offentlig arbeidsreiseordning betraktes som samfunnsøkonomisk lønnsom dersom samfunnets nytte av ordningen overstiger samfunnets kostnader (ressursoppofringer) ved ordningen og kostnadene til den "nye" ordningen (utgiftene til arbeidsreiser og administrasjon av ordningen). Utfordringen ved en slik NKA vil være knyttet både til å kvantifisere kostnads- og nyttesiden av en ny ordning.

#### 5.3.1 Nytte og kostnader

Den samfunnsøkonomiske *nytt* av en bedre arbeidsreiseordning kan primært knyttes til fire hovedpunkter. Punktene er i stor grad basert på diskusjoner i Ljunggren m.fl. (2012) og Solvoll og Anvik (2012).

- Nytt av økt verdiskaping i målgruppen
- Nytt av reduksjon i offentlige ytelser gjennom NAV
- Nytt av bedre livskvalitet for målgruppen
- Nytt for familie og venner til målgruppen

*Økt verdiskaping.* En bedre offentlig arbeidsreiseordning vil rimeligvis føre til økt verdiskaping i målgruppen ved at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer seg ut i arbeidslivet. I tillegg vil det oppstå



nytte av at en del funksjonshemmede som allerede er i arbeid, kan øke sin stillingsbrøk, i tillegg til at funksjonshemmede arbeidstakere generelt kan stå lengre i arbeidslivet. Samfunnsøkonomisk nytte er tilnærmet lik brutto lønn pluss sosiale kostnader av den økte arbeidsinnsatsen. Vi antar at den økte arbeidsdeltakelsen ikke fortrenger ordinære arbeidstakere fra arbeidsmarkedet. Dersom dette skjer, vil verdiskapingen i målgruppen reduseres tilsvarende den verdiskapingen som «fortrenges».

*Reduksjon i offentlige ytelser.* At personer i målgruppen kommer seg ut i arbeidslivet, eller at flere personer i målgruppen kan arbeide mer og stå lengre i arbeidslivet, innebærer en reduksjon i utbetalinger av uføretrygd. Samfunnsøkonomisk nytte av dette er reduserte skattekostnader (20 % av reduksjonen i trygdeutbetalinger). Vi antar, som nevnt i punktet ovenfor, at økt arbeidsdeltakelse ikke fortrenger ordinære arbeidstakere fra arbeidsmarkedet. Dersom dette skjer vil reduksjonen i skattekostnader bli mindre. Det er også rimelig å anta at en bedre arbeidsreiseordning for målgruppen vil bidra til å redusere antall langtidssykemeldinger, noe som vil medføre en reduksjon i utbetaling av sykepenger. Også her vil samfunnsøkonomisk nytte være 20 % av reduksjonen i sykepengeutbetalinger.

*Bedre livskvalitet.* Det at bedre offentlige transportordninger gjør at flere personer i målgruppen kommer seg ut i arbeidslivet, gir rimeligvis bedre selvfølelse og en nytte av å føle at man «bidrar» i samfunnet for de personene det gjelder. Det er heller ikke urimelig å anta at økt arbeidsdeltakelse kan være med på å forebygge helseskade. Alt dette er forhold som er svært vanskelig å kvantifisere.

*Familie og venner.* Det at personer i målgruppen får tilgang til en bedre transportordning for arbeidsreiser, gjør også at det blir mindre kjørebelastning og bekymringer hos familie og venner. Nyten av dette er imidlertid særdeles vanskelig å kvantifisere.

Med utgangspunkt i det ovenstående kan vi sette opp en tabell (Tabell 17) som kortfattet oppsummerer sentrale nytte- og kostnadsvirkninger av en bedre offentlig transportordning ved arbeidsreiser for funksjonshemmede. I tabellen skilles mellom virkninger på personnivå (funksjonshemmede, deres familie og bekjente, i.e. målgruppen), på statlig nivå (statskassen) samt for nasjonen samlet (samfunnsøkonomiske virkninger). Samfunnsøkonomiske virkninger vil da i prinsippet være summen av nettovirkningene for alle som på en eller annen måte berøres. Det skilles ikke mellom type transportordning, da effektene av en bedre offentlig arbeidsreiseordning for funksjonshemmede vil være mye de samme, uavhengig av ordningens innretning.

Som det fremgår av tabellen, kan nyten for målgruppen kvantifiseres som økte inntekter. Ikke-kvantifiserbare virkninger vil være bedre selvfølelse, verdien av å delta, forebygging av helseskade og mindre arbeidsbelastning på venner og bekjente. På kostnadssiden vil vi, som en ikke-kvantifiserbar virkning, ta med eventuelle sosiale belastninger av at man ikke lykkes i arbeidslivet på tross av den transportmessige tilretteleggingen.

Tabell 18: Nytte og kostnader for målgruppen, statskassen og samfunnet av en bedre offentlig arbeidsreiseordning.

Virkninger for			Virkninger av en bedre offentlig arbeidsreiseordning
Målgruppen	Nytte	Kvantifiserbar	Økte inntekter.
		Ikke-kvantifiserbar	Bedre selvfølelse. Verdien av å kunne ”bidra”. Forebygging av helseskade. Mindre arbeidsbelastning og bekymring hos slekt og bekjente.
	Kostnader	Kvantifiserbar	Ingen.
		Ikke-kvantifiserbar	Belastningen ved ikke å lykkes.
Statskassen	Nytte	Kvantifiserbar	Reduksjon i utbetaling av uføretrygd til målgruppen. Reduksjon i utbetaling av sykepenger til målgruppen. Økte skatteinntekter.
		Ikke-kvantifiserbar	Ingen.
	Kostnader	Kvantifiserbar	Utgifter til flere arbeidsreiser. Utgifter til omlegging og ny organisering.
		Ikke-kvantifiserbar	Ingen.
Samfunnet	Nytte	Kvantifiserbar	Økt verdiskaping. Endring i skattekostnader.
		Ikke-kvantifiserbar	Effekt av forbedret selvbylde gjennom utnyttelse av eget potensial. Brukerne av ordningen blir et positivt forbilde for andre personer i målgruppen.
	Kostnader	Kvantifiserbar	Alle utgifter ved ordningen.
		Ikke-kvantifiserbar	Mulig fortrenning av ordinære arbeidstakere.

Staten (statskassen) vil ha en kvantifiserbar nytte av en transportordning som fører til at flere personer kommer seg ut i arbeidslivet, gjennom reduserte offentlige ytelser (uføretrygd og sykepenger) samt økte skatteinntekter av den økte arbeidsinnsatsen hos målgruppen. Ellers vil staten ha kostnader knyttet til omlegging, etablering og organisering av en ny transportordning, samt utgifter til flere arbeidsreiser dersom den nye ordningen øker antall arbeidsreiser hos målgruppen. Når det gjelder statskassen, kan vi ikke se at det er aktuelt med ikke-kvantifiserbare virkninger.

Når det gjelder virkninger for samfunnet, er dette i prinsippet nettovirkningen for alle berørte grupper. På nyttesiden vil økt verdiskaping og reduserte skattekostnader (på grunn av reduksjon i utbetalte offentlige ytelser) være de kvantifiserbare størrelsene. Som vi har redegjort for ovenfor, vil det også være en rekke ikke-kvantifiserbare forhold som eksempelvis forbedret selvbylde og nytten av å «lykkes» som igjen vil kunne gjøre at også andre i målgruppen kommer seg ut i arbeidslivet med de nyttevirksomheter dette gir samfunnet. Samfunnets kostnader vil da være alle merutgifter som en forbedret arbeidsreiseordning medfører, samt en mulig ikke-kvantifiserbar kostnad dersom noen i målgruppen, på grunn av den transportmessige tilretteleggingen, fortrenger ordinære arbeidstakere fra arbeidsmarkedet.

### 5.3.2 Samfunnsøkonomiske virkninger av tilrettelagt transport for arbeidsreiser

Samfunnsøkonomiske virkninger av en bedre arbeidsreiseordning er oppsummert i *Tabell 18*. Forskjeller i samfunnsøkonomisk lønnsomhet knyttet til ulike transportstøttemodeller er vanskelig å anslå, da både modellenes kostnader og nytte for målgruppen kan variere. I de økonomiske vurderingene vil vi derfor ta utgangspunkt i de vurderingene som ble foretatt i Solvoll og Anvik (2012), og bruke dette som utgangspunkt for en drøfting. En offentlig transportstøtteordning er samfunnsøkonomisk lønnsom hvis samfunnets nytte av ordningen overstiger det offentliges kostnader ved å tilby ordningen. Det offentliges kostnader ved å etablere og drifte en transportstøtteordning vil inkludere utgifter til reisene (f.eks. drosjeregninger fratrukket egenandeler betalt av brukerne), samt administrative kostnader (kostnader til brukergodkjenning og administrasjon av reisene). Den største utfordringen ved å gi et anslag på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, er å få et godt anslag på nytten av transportstøtteordningen. Nytten av en arbeidsreiseordning kan relateres til følgende forhold:<sup>15</sup>

- Nytteten av at flere personer med funksjonsnedsettelse kan arbeide mer og lenger, eller en kombinasjon av disse. Dette innebærer en reduksjon i utbetalinger av uføretrygd. Samfunnsøkonomisk nytte er reduserte skattekostnader (20 % av reduksjonen).<sup>16</sup>
- Økt verdiskaping av at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer ut i arbeidslivet. Samfunnsøkonomisk nytte er tilnærmet lik brutto lønn pluss sosiale kostnader.<sup>17</sup>
- Færre langtidssykemeldinger. Dette innebærer en reduksjon i utbetaling av sykepenger. Samfunnsøkonomisk nytte er reduserte skattekostnader (20 % av reduksjonen).
- Forebyggelse av helseskade. Dette innebærer bedre livskvalitet for den enkelte og reduserte utgifter til medisinsk og annen behandling.
- Bedre selvfølelse (vanskelig å måle i penger)
- Betydningen for den enkelte av å kunne delta, (vanskelig å måle i penger)
- Redusert belastning på familie og venner (vanskelig å måle i penger)

Å vurdere den samfunnsøkonomiske nytten av forslaget til samordning beskrevet i dette kapittelet, fordrer estimater på hvilken virkning forslaget har på overnevnte forhold. Fordi slike data ikke foreligger, gjøres det rede for forventet nytte ved transportordning som tilrettelegger arbeidsreiser som vist i evaluering av AU-reiseordningen.

### 5.3.3 Erfaringer fra AU-reiseordningen

I evalueringen av AU-reiseordningen (Solvoll og Anvik 2012), ble de samfunnsøkonomiske virkningene av ordningen forsøkt anslått. Beregningen bygde på følgende forutsetninger:

- Antall AU-reisebrukere som er i arbeid: 400<sup>18</sup>
- Antall årsverk utført: 330<sup>19</sup>
- Offentlige utgifter: 26 mill. kr<sup>20</sup>

<sup>15</sup> Den samfunnsøkonomiske analysen bygger på anbefalte forutsetninger og metodikk i Finansdepartementet (2012) «popularisert» i Direktoratet for økonomistyring (2014).

<sup>16</sup> Dersom funksjonshemmede fortrenger andre arbeidstakere kan det føre til en mindre reduksjon i trygdeutbetalinger. Det antas at dette ikke er tilfelle her.

<sup>17</sup> Også her antas det at AU-reisebrukerne ikke fortrenger andre arbeidstakere.

<sup>18</sup> Av 440 AU-reisebrukerne mottok om lag 10 % tilskudd til utdanningsreiser.

<sup>19</sup> Gjennomsnittlig stillingsandel blant respondentene var 75 %.

<sup>20</sup> Offentlige kostnader er utgifter til reisene (drosjeregninger fratrukket egenandeler betalt av brukerne), samt administrative kostnader (kostnader til brukergodkjenning og administrasjon av reisene).

- Egenandeler betalt av brukerne: 4 mill. kr
- Offentlige kostnader ved utbetaling av uføretrygd: 66 % av brutto lønn
- Gjennomsnittlig brutto lønn: 350 000 kr<sup>21</sup>
- Sosiale kostnader: 30 % av brutto lønn
- Gjennomsnittlig skatteprosent: 26 %

Ut fra samtaler med saksbehandler i NAV, og tilbakemeldingene fra spørreundersøkelsen og de personlige intervjuene med brukerne, ble det anslått at AU-reiseordningen medførte en økning i antall årsverk på 25 % (lavt anslag) og 50 % (høyt anslag) sammenlignet med en situasjon uten tilbudet. Det ble også lagt til grunn et middels anslag mellom disse ytterpunktene.

Med utgangspunkt i forutsetningene ovenfor, ble det laget et regneeksempel over både de budsjettmessige og samfunnsøkonomiske effektene av AU-reiseordningen. Resultatene av beregningen er vist i Tabell 19.

*Tabell 19: Budsjettmessige og samfunnsøkonomiske virkninger av AU-reiseordningen. Regneeksempel.  
Tall i mill. 2011-kr. Kilde: Solvoll og Anvik 2012.*

	Effekt av AU-reiseordningen		
	Lavt anslag	Middels anslag	Høyt anslag
Kostnader for det offentlige (1)	-26	-26	-26
Egenandeler betalt av brukerne (2)	-4	-4	-4
Økt verdiskaping (3)	30	49	75
Økte skatteinntekter (4)	6	10	15
Reduksjon i utbetaling av uføretrygd (5)	15	25	38
Skattekostnad (6)	3	5	8
Budsjettmessig virkning (1+4+5)	-5	9	27
Samfunnsøkonomisk virkning (1+2+3+6)	3	24	53

Som det fremgår av Tabell 19, ble AU-reiseordningen, med de gitte forutsetninger, anslått å være samfunnsøkonomisk lønnsom, selv med et lavt anslag på ordningens effekt på økt arbeidsdeltakelse.

I regneeksemplet ble det ikke tatt hensyn til at AU-reiseordningen reduserer antall langtidssykemeldinger og dermed utbetalingen av sykepenger. Det ble heller ikke forsøkt å verdsette betydningen av å forebygge helseskade, betydningen av bedre selvfølelse, betydningen av å kunne «bidra» i samfunnet samt nytten av redusert belastning på familie og venner.

I regneeksemplet ble alle offentlige utgifter til AU-reiseordningen medtatt, men det ble kun tatt med nytten til de som benytter ordningen til arbeidsreiser. Samfunnets nytte av at anslagsvis 40 personer benyttet ordningen til utdanningsreiser, er vanskeligere å anslå. Utdanning gjør imidlertid at de personene det gjelder vil stå sterkere i arbeidsmarkedet når de etter endt utdanning skal skaffe seg jobb. Jo høyere utdanning, jo større sannsynlighet er det for funksjonshemmede å få arbeid, og betydningen av utdanning for å få en jobb er større for denne gruppen enn for ikke-funksjonshemmede (Bliksvær og Hansen 2006, Borg 2008, Olsen og Van 2007). Dersom AU-reiseordningen bidrar til at funksjonshemmede klarer å gjennomføre en

<sup>21</sup> Gjennomsnittlig brutto lønn i Norge i 2010 var 440 000 kr. Etter samtale med NAV ble det lagt til grunn en lavere sats for den aktuelle målgruppen.

utdanning, kan de offentlige utgiftene til utdanningsreisene ses som en investering i framtidige offentlige skatteinntekter og reduserte utgifter til sykepenger og uføretrygd, jf. regneeksemplet.

Til slutt kan det nevnes at selv om AU-reiseordningen skulle vise seg å være samfunnsøkonomisk ulønnsom ut fra en ren nytte- kostnadsbetraktning (inkl. en subjektiv verdsetting av de ikke-kvantifiserbare punktene), kan det likevel forsvares å beholde ordningen dersom den gir politisk ønskede fordelingsmessige virkninger knyttet til en gruppe i samfunnet.

### 5.3.4 Samfunnsøkonomisk virkninger av økt arbeidsdeltakelse blant funksjonshemmede

Vi har ovenfor redegjort for forventede samfunnsøkonomiske virkninger av AU-reiseordningen slik den var før endringene som trådte i kraft 1. september 2014. Da evalueringen av denne ordningen ble gjennomført i 2011, var det om lag 440 aktive AU-reisebrukere, hvorav ca. 40 var studenter. Tall fra NAV viser at det i januar 2015 er 575 aktive brukere av denne transportordningen. Dersom andelen studenter er den samme, er det 520 personer som benytter ordningen til arbeidsreiser i 2015. I 2014 var statens utgifter til AU-reiser i følge NAV 61 000 kr pr. bruker (administrasjonskostnader holdt utenfor). Administrasjonskostnadene (søknadsbehandling og utgifter til Rogaland taxi som utsteder reisekort og drifter programvaren der reisene registreres) var i 2014 vel 6 000 kr pr. bruker. I følge NAV vil administrasjonsutgiftene være noe høyere i 2014 enn de vil være i 2015, da noen oppstartskostnader er belastet i 2014. Hvis eksempelvis flere ordninger som er etablert for å nå et felles mål (få flere funksjonshemmede ut i arbeidslivet) samordnes, er det rimelig å anta at administrasjon og drift av ordningene effektiviseres slik at offentlige administrasjonsutgifter pr. bruker reduseres.

Det vi kan gjøre oss noen tanker rundt, er hvilken virkning én eller flere offentlig finansierte transportordninger som gjør at flere funksjonshemmede kan delta i arbeidslivet, har på det samfunnsøkonomiske regnskapet som ble presentert i Tabell 19. Drøftingen gjøres i utgangspunktet modelluavhengig, da vi her kun er interessert i å synliggjøre noen generelle virkninger både for «støttegiverne», som kan være både staten og fylkeskommunene, og støttemottakerne. Med utgangspunkt i Tabell 19 kan vi sette opp følgende enkle modell som kan benyttes til en drøfting av den årlige samfunnsøkonomiske lønnsomheten (SO) av ulike arbeidsreiseordninger for funksjonshemmede:

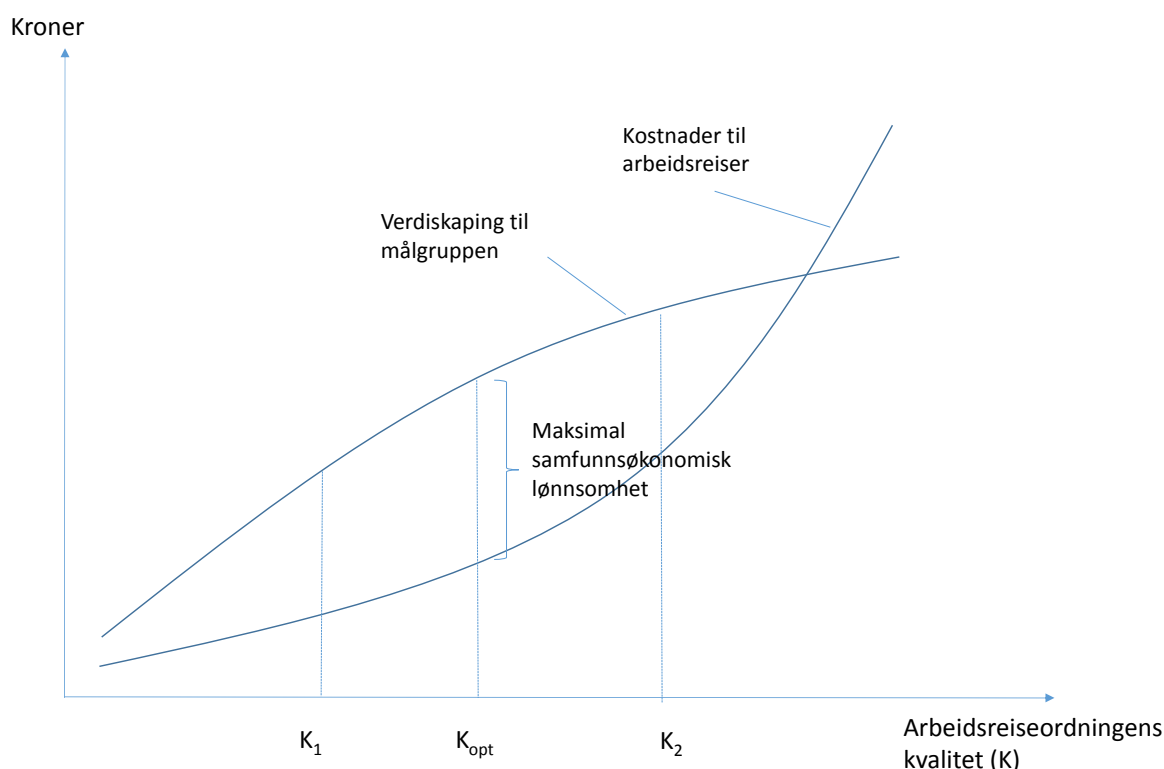
$$(1) \quad SO = l\Delta\dot{A} - A - p(1 - e)Y - peY - s\Delta T$$

I modell (1) er  $Y$  antall årlige arbeidsreiser,  $A$  er årlige administrasjonskostnader,  $\Delta\dot{A}$  er antall nye årsverk på grunn av arbeidsreiseordningen, mens  $\Delta T$  er årlig reduksjon i utbetaling av uføretrygd. Videre er  $l$  brukernes brutto lønn (inkl. sosiale kostnader),  $p$  er gjennomsnittlig turpris,  $e$  er egenandelen som andel av turprisen, mens  $s$  er skattekostnaden.

For myndighetene vil administrasjonskostnadene ( $A$ ) og egenandelen brukerne må betale ( $e$ ) måtte betraktes som størrelser som gjennom ulike tiltak kan påvirkes. En større grad av administrativ samordning av transportordningene vil redusere  $A$ , mens en økning av egenandelen vil påvirke reisekostnadene per bruker og til en viss grad antall brukere av ordningen og antall reiser ( $Y$ ) som gjennomføres ved at ordningen blir dyrere for brukerne. La oss diskutere modell (1) litt nærmere.

*Verdiskaping.* Det første leddet i modellen ( $l\Delta\dot{A}$ ) uttrykker den økte verdiskapingen på grunn av at flere funksjonshemmede kan stå lengre i arbeid eller arbeide mer på grunn av arbeidsreiseordningen. Verdiskapingen øker jo flere «nye» årsverk som skapes og desto høyere lønn brukeren har, siden det er naturlig å forutsette at lønnen gjenspeiler verdsettingen av det arbeidet som utføres. En bedre arbeidsreiseordning gjør at flere i målgruppen kan bidra i arbeidslivet. Dette vil øke verdiskapingen i

samfunnet. Det er imidlertid vanskelig å si noe sikkert om hvor mye verdiskapingen øker. I Solvoll og Anvik (2012) ble det lagt til grunn at antall årsverk for brukerne av AU-reiseordningen økte med mellom 25 % og 50 % sammenlignet med en situasjon uten AU-reisetilbudet. Siden ordningen er relativt lite kjent blant målgruppen i dag, er det ikke urimelig å anta at økt kjennskap til AU-reiseordningen vil medføre økt bruk av ordningen blant personer med tilsvarende arbeidsevne som dagens brukere. Det er imidlertid rimelig å anta at en utvidet ordning som gjør at flere får tilgang til tilrettelagte arbeidsreiser over tid vil gi en gradvis redusert effekt på den økte arbeidsdeltakelsen. Dette skyldes at det er grunn til å tro at den økte verdiskapingen «nye» brukere vil bidra med er lavere enn den økte verdiskapingen fra de brukerne som er inne i dagens AU-reiseordning. Ordningen vil dermed etter hvert ha avtakende grensenytte, jf. Figur 19. Det er imidlertid svært vanskelig å si noe sikkert om hvor omfattende ordningen må bli før grensenytten avtar.



Figur 48. Prinsippskisse av sammenhengen mellom arbeidsreiseordningens kvalitet og samfunnsøkonomiske lønnsomhet

**Administrasjonskostnader.** Dagens AU-reiseordning innebærer om lag 6 000 kr i administrasjonskostnader pr. bruker.<sup>22</sup> Dette er knapt 10 % av kostnadene til selve reisene. Årlige administrasjonskostnader ( $A$ ) vil nok øke når flere brukere kommer til, men i og med at de fleste kostnadene er faste (i hvert fall inntil et visst brukervolum), er det stordriftsfordeler på administrasjonssiden. Da vil administrasjonskostnadene pr. bruker avta desto flere brukere som er knyttet til en ordning. Dermed vil en administrativ samordning der dette er fornuftig, redusere kostnadene pr. bruker og bedre ordningens samfunnsøkonomiske lønnsomhet.

**Reisekostnader.** Utgiftene til arbeidsreisene øker naturlig nok når flere brukere innlemmes i en arbeidsreiseordning og antall reiser ( $Y$ ) øker. Dette er den største kostnaden ved AU-reiseordningen; anslagsvis 90 % av kostnadene. Turprisen ( $p$ ) kan «eieren» av transportordningen til en viss grad påvirke. For eksempel kan det settes et tak på maksimal reiseavstand eller det kan pålegges samordning av reiser der

<sup>22</sup> I følge tall fra NAV

flere personer har om lag sammenfallende start- og målpunkt for reisene. Det kan også settes et maksimalt årlig støttebeløp pr. bruker. Slike tiltak vil redusere de offentlige utgiftene til arbeidsreiser (i hvert fall på kort sikt) men kan føre til redusert nytte for brukerne og dermed en reduksjon i årlig verdiskaping ( $I\Delta\dot{A}$ ) i hvert fall på lengre sikt, ved at reisebelastningen til brukerne øker slik at de i mindre grad klarer å ta ut sitt arbeidspotensial, se Figur 48. Hvordan eksempelvis økt samordning av turer påvirker samfunnsøkonomisk lønnsomhet av en arbeidsreiseordning, er derfor usikkert.

For å redusere den offentlige delen av turkostnadene [ $p(1 - e)Y$ ], kan egenandelen ( $e$ ) økes slik at brukernes utlegg til arbeidsreisene ( $peY$ ) øker. Dette er i utgangspunktet en fordelingsvirkning mellom «eieren» av arbeidsreiseordningen og brukerne. Eventuelt økte reisekostnader for brukerne skal derfor ikke tas med som en samfunnsøkonomisk kostnad. Det er for øvrig flere argumenter som tilsier at egenandelen for en tilrettelagt arbeidsreise kan settes høyere enn det en bussreise av samme lengde som den aktuelle reisen koster. Her kan det gjøres en vurdering av kvaliteten på transporten (dør-til-dør transport vs. ordinær kollektivtransport med gange til/fra holdeplass). Den samfunnsøkonomiske virkningen av eksempelvis økt egenandel er knyttet til den virkningen dette måtte ha på målgruppens bidrag i arbeidslivet.

*Skattekostnader.* Når det gjelder skattekostnadene, effektivitetstapet i økonomien ved skatteinnkreving, så vil disse reduseres dersom flere funksjonshemmede kommer seg ut i arbeidslivet gjennom at de får tilgang til en arbeidsreiseordning. Skattekostnaden ( $s$ ) skal etter retningslinjer gitt av Finansdepartementet settes til 20 % (0,20). Den samfunnsøkonomiske virkningen av reduksjonen i utbetaling av uføretrygd ( $\Delta T$ ) på grunn av økt arbeidsdeltakelse hos målgruppen, er derfor reduksjonen i skattekostnader ( $s\Delta T$ ).

### 5.3.5 Avsluttende bemerkninger

Resultatene fra spørreundersøkelsen bekrefter at tilrettelagte arbeidsreiser er viktige for jobbdeltakelsen til målgruppen. Svarene indikerer at en mer fleksibel transportordning sannsynligvis vil øke verdiskapingen til målgruppen både ved økt arbeidsdeltakelse, en lengre yrkeskarriere og bedre muligheter til karriereutvikling. Dette er positivt fra et samfunnsøkonomisk ståsted, så fremt merkostnadene ved en bedre transportordning ikke overstiger merverdien for samfunnet av den økte verdiskapingen. Dette er forsøkt illustrert i Figur 48.

I Figur 48 er kvaliteten på arbeidsreiseordningen ( $K$ ), sett fra brukernes ståsted, angitt på den horisontale akse. Jo lenger mot høyre, desto bedre transportordning. De to buete linjene illustrerer hvilken innvirkning økt kvalitet på arbeidsreiseordningen har på henholdsvis verdiskapingen til målgruppen og kostnadene til arbeidsreisene (administrasjons- og turkostnader). Som tidligere diskutert, er det rimelig å anta at en arbeidsreiseordning har en avtakende grensenytte. Derfor er sammenhengen mellom  $K$  og verdiskapingen tegnet konkav (avtakende vekst). Det er også rimelig å forutsette at sammenhengen mellom  $K$  og kostnadene til arbeidsreiser er tiltakende, dvs. konveks (tiltakende vekst).

Dersom samfunnet i utgangspunktet tilbyr funksjonshemmede en arbeidsreiseordning til en kvalitet  $K_1$  vil nytten av en kvalitetsøkning på transportordningen overstige merkostnadene. Dette vil være tilfelle helt til transportordningens kvalitet er  $K_{opt}$ . Ut fra samme resonnement (kun med motsatt fortegn) vil det være samfunnsøkonomisk lønnsomt å redusere kvaliteten på en arbeidsreiseordning med kvalitet lik  $K_2$ . En slik ordning koster mer enn den smaker. Slik kurvene i prinsippskissen er tegnet, vil riktig samfunnsøkonomisk kvalitet på en arbeidsreiseordning for funksjonshemmede være der avstanden mellom kurvene er størst, ved  $K_{opt}$ .

Utfordringen er å bestemme den kvaliteten på transportordningen som er samfunnsøkonomisk optimal ut fra en nytte-kostnadsbetraktning. Dette er en særdeles krevende øvelse. Som nevnt tidligere vil fordelingsmessige preferanser gjøre at ordningens kvalitet vil kunne legges til høyre for  $K_{opt}$  med den

begrunnelsen at man politisk ønsker å prioritere tiltak rettet mot denne målgruppen foran tiltak rettet mot andre grupper i samfunnet. Til slutt er det viktig å poengtere at en arbeidsreiseordning kan sees på som en nødvendig men langt fra tilstrekkelig betingelse for økt arbeidsdeltakelse og dermed verdiskaping blant funksjonshemmede. Vel så viktig er arbeidsgivernes vilje til å tilrettelegge arbeidsplassene for personer med forflytningshemninger, myndighetenes tiltak rettet mot tilrettelegging av offentlige arbeidsplasser for funksjonshemmede, og den mer generelle politikken (blant annet universell utforming) for å gjøre samfunnet mer tilgjengelig for personer med funksjonsnedsettelse.



## 6 Konklusjon

Den overordnede målsettingen med dette prosjektet har vært å utvikle og vurdere alternative modeller for samordning av støtteordninger for transport. I det følgende gis en kortfattet besvarelse av de fire delmålene som var prosjektets utgangspunkt.

### **Delmål 1: Opparbeide kunnskap om samsvaret mellom dagens støtteordninger og målgruppens reelle behov**

#### *Funksjonskrav*

Målgruppens behov er definert gjennom funksjonskravene til transport som er beskrevet i kapittel 4.3. Å definere slike funksjonskrav er et viktig steg på veien til å etablere kriterier for å vurdere eksisterende støtteordninger, og kan brukes som et verktøy for å vurdere hensiktsmessigheten til nye ordninger som foreslås. Funksjonskravene benyttes derfor som utgangspunkt når brukere av transportordninger vurderer hensiktsmessigheten til ordningene.

Spørreundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne viser at i hvilken grad ulike støtteordninger imøtekommer ulike funksjonskrav varierer. Ikke minst varierer hvilke funksjonskrav støtteordningene oppfyller. Samlet sett er samsvaret mellom støtteordninger og behov minst når det gjelder dekning av merutgifter til transport, administrasjon i søknadsfasen og tilpasning til den enkeltes behov.

Videre har støtteordningene sine særskilte utfordringer. Brukere av *AU-ordningen* gir lav score på funksjonskrav knyttet til administrasjon, både i hverdagen og i søknadsfasen, og er usikre på om de får mulighet til å fortsette med ordningen. *TT-ordningen* skiller seg ut ved at behovet for å dekke merutgifter i liten grad er imøtekommet. Administrasjon i søknadsfasen er en utfordring, men det ser likevel ut som brukerne har tilstrekkelig informasjon om selve ordningen. Når det gjelder *bilstønad* er hovedutfordringen administrasjon i søknadsfasen, samtidig som brukerne ikke opplever at ordningen dekker deres merutgifter.

For *økonomiske støtteordninger* er også mangelfull dekning av merutgifter tilbakevendende. Kostnader (merutgifter til transport) ser generelt ut til å være en betydelig utfordring og ordningene ser i liten grad ut til å dekke merutgifter til transport. Dette gjelder særlig *TT-ordningen*, der 7 av 10 mener er uenig i at den dekker merutgifter.

#### *Transportbehov og arbeid*

Ikke overraskende viser undersøkelsen også at det er transportordningene som i størst grad oppfyller transportbehov knyttet til arbeidsdeltakelse. Mens *bilstønad* ser ut til å være veldig viktig for både reiser til/fra jobb og reiser i løpet av arbeidsdagen, dekker *AU-ordningen* hovedsakelig behov på reiser til/fra jobb. *TT-ordningen* er naturlig nok ikke like sentral for arbeidsreisen, men en viss andel opplever også at den dekker behov ved reiser i arbeid. I den grad de økonomiske støtteordningene oppfyller transportbehov i tilknytning til arbeid er også dette først og fremst i forbindelse med reiser i arbeid.

### **Delmål 2: Opparbeide kunnskap om konsekvenser dagens støtteordninger har for målgruppens karriere og arbeidsdeltakelse**

#### *Betydningen av transport for arbeid og karriere*

Mangelfull eller utilgjengelig transport er ikke den viktigste forklaringen på at personer med nedsatt funksjonsevne ikke er yrkesaktive eller jobber deltid. Egen sykdom/helse og vansker knyttet til jobb eller arbeidsoppgaver er de viktigste årsakene til dette. Likevel kommer det tydelig frem av spørreundersøkelsen

at transport kan ha vesentlig betydning for arbeid og karriere for enkeltpersoner. Dette gjelder både forutsetninger for å være i arbeid, i å søke jobber og akseptere jobbtillbud.

#### *Betydning av støtteordninger*

Støtteordningenes betydning for arbeidsdeltakelse og karriere varierer naturlig nok fra én ordning til en annen. Transportordningene ser ut til å ha større betydning for arbeidsdeltakelse enn praktiske og økonomiske støtteordninger, og er for en betydelig andel avgjørende for om man kan være i arbeid. Særlig AU-ordningen og TT-ordningen er avgjørende for karriere; at brukerne skal kunne opprettholde stillingsandel og egne ambisjoner.

### **Delmål 3: Utvikle og vurdere alternative modeller for samordning av støtteordninger for transport**

Dette prosjektet skulle komme med et forslag til samordning av støtteordninger, og har foreslått en nasjonal samordningsmodell for AU-reiser, TT-reiser og bilstønad. Modellen er særlig tenkt å oppfylle funksjonskrav som er sentrale for arbeidsdeltakelse, og består av fem hovedelementer.

*Felles nasjonale rettigheter for arbeids og fritidsreiser* for brukere i hele landet både for arbeidsreiser og fritidsreiser gjør det lettere å gjennomføre lengre arbeidsreiser og søke jobb.

*Forenklet administrasjon* skjer hovedsakelig gjennom forenkling og samordning av skjemaer, godkjennings- og differensieringskriterier, samt godkjennings- og klageordninger.

En *AU-ordning* med fleksible tidspunkt og fleksibelt oppmøtested som inkluderer reiser i arbeid vil gi brukerne større fleksibilitet i dag.

Dette gjelder også *bilstønad med tilhørende antall AU-reiser*, der AU-reiser som supplement til bil vil gi brukerne større valgmuligheter på dager der værforhold, arbeidsoppgaver eller egen helse ikke gjør det mulig å kjøre bil.

I tillegg vil yrkesaktive brukere av AU-ordningen og bilstønad gis et *minimum antall fritidsreiser* (dagens TT-reiser). Dette vil legge til rette for å utføre ærend til/fra jobb eller delta på jobberelaterte aktiviteter utenom arbeidstid.

### **Delmål 4: Vurdere samfunnsøkonomiske virkninger av alternative modeller for samordning**

Resultater fra spørreundersøkelsen i dette prosjektet indikerer at en mer fleksibel transportordning sannsynligvis vil øke verdiskapingen til målgruppen både ved økt arbeidsdeltakelse, en lengre yrkeskarriere og bedre muligheter til karriereutvikling. Dette er positivt fra et samfunnsøkonomisk ståsted så fremt merkostnadene ved en bedre transportordning ikke overstiger merverdien for samfunnet av den økte verdiskapingen.

Utfordringen ligger imidlertid i å bestemme den kvaliteten på transportordningen som er samfunnsøkonomisk optimal ut fra en nytte-kostnadsbetraktning. Videre er det viktig å poengtere at en arbeidsreiseordning kan sees på som en nødvendig men langt fra tilstrekkelig betingelse for økt arbeidsdeltakelse og dermed verdiskaping blant funksjonshemmede. Vel så viktig er arbeidsgivernes vilje til å tilrettelegge arbeidsplassene for personer med forflytningshemninger, myndighetenes tiltak rettet mot tilrettelegging av offentlige arbeidsplasser for funksjonshemmede og den mer generelle politikken (blant annet universell utforming) for å gjøre samfunnet mer tilgjengelig for personer med funksjonsnedsettelse.

## LITTERATURLISTE

- Amundsveen, R. og G. Solvoll (2003): *Arbeids- eller utdanningsreiser for funksjonshemmede. Evaluering av forsøksordning*. NF-rapport nr 17/2006 Nordlandsforskning
- Anvik, C. H. (2006): *Mellom drøm og virkelighet? Unge funksjonshemmede i overganger mellom utdanning og arbeidsliv*. NF-rapport nr. 17/2006 Nordlandsforskning
- Anvik, C. H., T. Olsen, L. Lien, M. Sollund og T. A. Hansen (2007): *Kunnskapsstatus for IA-avtalens delmål 2: rekruttere og beholde personer med redusert funksjonsevne*. 11/2007 Nordlandsforskning
- Arbeids- og sosialdepartementet (2005): *Transport for funksjonshemmede. Gjennomgang av og forslag til bedre målretting av de offentlige transportstøtteordninger som er ment å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemminger*. Arbeids- og sosialdepartementet. Høringsnotat <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing--transport-for-funksjonshemmede/id97892/>
- Bjerkan, K. Y. (2009): *Funksjonshemmende kollektivtransport? Transportbruk og transportvansker blant personer med nedsatt funksjonsevne*. NOVA Notat 2/09 Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring
- Bjerkan, K. Y. (2010a): *Selvstendighet og sykefravær*. Søkelys på arbeidslivet, 27 (1/2), s. 19-30.
- Bjerkan, K. Y. (2010b): *Tilgjengelighet og deltakelse. Barrierer i kollektivtransporten*. NOVA Notat 7/2010 Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring
- Bjerkan, K. Y., M. Nordtømme og A.-M. Kummeneje (2013): *Transport to employment*. Scandinavian Journal of Disability Research, 15 (4), s. 342-360.
- Bjerkan, K. Y., M. E. Nordtømme og A.-M. Kummeneje (2011): *Transport til arbeid og livet. Transport og arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne*. SINTEF Technology and society
- Bjerkan, K. Y. og M. Veenstra (2008): "Utdanning, arbeid, bolig og transport blant unge voksne 20-35 år", i (red.): *Statusrapport 08. Samfunnsutviklingen for personer med nedsatt funksjonsevne*, Oslo: Nasjonalt dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne, s.
- Bjørshol, E. (2008): *Levekårsundersøking blant personar med nedsett funksjonsevne 2007. Dokumentasjonsrapport*. 2008/65 Notater Statistics Norway [https://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/notat\\_200865/notat\\_200865.pdf](https://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/notat_200865/notat_200865.pdf).
- Bliksvær, T. og J. I. Hansen (2006): *Funksjonshemming, utdanning og arbeidsmarkedsdeltakelse*. Respekt: Magasin om funksjonshemming, rehabilitering og samfunn, 2 s. 52-55.
- Borg, E. (2008): *Funksjonshemming og arbeidsmarkedet. Om betydningen av utdanning for yrkesaktivitet*. Tidsskrift for velferdsforskning, 11 (2), s. 83-95.
- Bø, T. P. og I. Håland (2014): *Funksjonshemma på arbeidsmarknaden i 2014*. Rapportar 2014/35 Statistisk Sentralbyrå <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/artikler-og-publikasjoner/attachment/206703?ts=149c32ae668>.
- Bø, T. P., I. Håland og T. Køber (2010): *Funksjonshemma på arbeidsmarknaden*. Rapportar 52/2010 Statistisk Sentralbyrå
- Börjesson, M. (2010): *Internationella erfarenheter med kollektivtrafikk i landsbygden*. UA Notat 28/2010 Urbanet Analyse
- Deloitte (2012): *Evaluering av bilstøttsordningen*. Deloitte Consulting [http://evalueringsportalen.no/evaluering/evaluering-av-bilstoetnsordningen-rapport/Deloitte\\_Rapport\\_Evaluering%20av%20bilst%C3%B8ttsordningen.pdf/@@inline](http://evalueringsportalen.no/evaluering/evaluering-av-bilstoetnsordningen-rapport/Deloitte_Rapport_Evaluering%20av%20bilst%C3%B8ttsordningen.pdf/@@inline).

- Direktoratet for økonomistyring (2014): *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*. Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke, Oslo
- Dyrstad, K., R. Mandal og S. O. Ose (2014): *Evaluering av Jobbstrategien for personer med nedsatt funksjonsevne*. SINTEF Rapport A25820 SINTEF Teknologi og samfunn
- Finansdepartementet (2014): Rundskriv R-109/14. Finansdepartementet.
- Grue, L. (2006): "Forståelser og virkemidler", i Hammer, T. og E. Øverbye (red.): *Inkluderende arbeidsliv? Erfaringer og strategier*, Oslo: Gyldendal Akademisk, s.
- Grut, L. og M. H. Kvam (2001): *De sier du skal ha det tilnærma likt et annet liv, men det er jo slettes ikke det. En kvalitativ intervjuundersøkelse om funksjonshemmedes opplevelse av deltakelse og hindringer i dagliglivets aktiviteter*. SINTEF rapport A6692 SINTEF
- Gundersen, T. (2008): *Kvoteordninger i europeiske land for personer med nedsatt funksjonsevne*. Rapport 08/2008 NOVA
- Hansen, I. L. S. og J. Svalund (2007): *Funksjonshemmede på arbeidsmarkedet*. Fafo-notat 2004:04 FAFO
- Hjorthol, R., Ø. Engebretsen og T. P. Uteng (2014): *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport* TØI rapport 1383/2014 Transportøkonomisk institutt
- Hjorthol, R., F. Longva, K. H. Skollerud og L. Vågane (2009): *Transportløsninger for eldre i distriktene*. TØI rapport 1043/2009 Transportøkonomisk Institutt
- Hvinden, B. (2004): "How to get employer take on greater responsibility for the inclusion of disabled people in working life?", i Marin, B., C. Prinz og M. Quessier (red.): *Transforming disability welfare policies: towards work and equal opportunities*, Aldershot: Ashgate, s. 333-340
- Killi, M. (1999): *Anbefalte tidsverdier for persontransport*. TØI rapport 459/1999 Transportøkonomisk institutt
- Kjørstad, K. N., A. Ruud og J. N. N. Analyse (2010): *Bedre og mer samordnet kollektivtransport i distriktene? Evaluering av KID-ordningen 2007-2009*. 17/2010 Urbanet Analyse og Nivi Analyse [http://www.nivianalyse.no/images/NIVI\\_rapportarkiv/2010/Fellesrapport\\_Urbanet\\_og\\_NIVI\\_2010\\_Evaluering\\_av\\_KID\\_ordningen.pdf](http://www.nivianalyse.no/images/NIVI_rapportarkiv/2010/Fellesrapport_Urbanet_og_NIVI_2010_Evaluering_av_KID_ordningen.pdf).
- Leiren, M. D., J. Aarhaug, J. R. Krogstad og K. Skollerud (2014): *Samordning av offentlig betalt spesialtransport i Akershus og Oslo*. TØI-rapport 1297/2014 Transportøkonomisk institutt
- Ljunggren, E., G. Solvoll og E. Vinogradov (2012): *Finansieringsordninger for innvandrere/etablerer. Identifisering og utvikling av gode modeller*. NF-rapport nr. 6/2012 Nordlandsforskning [http://www.nordlandsforskning.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter/2012/Rapport\\_06\\_2012.pdf](http://www.nordlandsforskning.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter/2012/Rapport_06_2012.pdf).
- Lodden, U. B. (2001): *Enklere kollektivtilbud. Barrierer mot kollektivbruk og tiltak for et enklere tilbud*. TØI-rapport 540/2001 Transportøkonomisk institutt
- Molden, T. H., C. Wendelborg og J. Tøssebro (2009): *Levekår blant personer med nedsatt funksjonsevne. Analyse av levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne 2007 (LKF)*. NTNU Samfunnsforskning <http://www.google.com/url?sa=t&source=web&cd=2&ved=0CBsQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.ntonusamfunnsforskning.no%2Ffile2.axd%3FfileDataID%3D50931215-cd1e-436a-b892-ca2e7f01340a&ei=IJI1Te-gDMqBOtbOILUC&usq=AFQjCNGoLEE3wUba1SMhZdXkDjd8si7lPw&sig2=UFSrKRnzPeVvGLrbqOenhQ>.
- Nordbakke, S. (2011): *Fysiske problemer med å bruke transportmidler. Omfang, kjennetegn, reisevaner og opplevelse av barrierer*. TØI rapport 1148/2011 Transportøkonomisk Institutt

- Nordbakke, S., T. Assum, K. S. Eriksen og T. Grunnan (2007): *Forsøk med alkohol i Sverige. Evaluering av forsøksordningen med betinget førerkortinnndragning ved promillekjøring*. TØI-rapport 905/2007 Transportøkonomisk Institutt,
- Norheim, B., A. Ruud og I. Ellis (2012): *Tidsverdi og regional variasjon – er verdsetting av tid blant kollektivtrafikantene i Osloregionen høyere enn resten av landet?* UA notat 46/2012 Urbanet Analyse
- NOU (2001a): *Fra bruker til borger*. NOU 2001:22 Sosial- og helsedepartementet
- NOU (2001b): *NOU 2001:22. Fra bruker til borger. En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer*. Sosial- og helsedepartementet
- Olsen, B. og M. T. Van (2007): *Funksjonshemmede på arbeidsmarkedet: rapport fra tilleggsundersøkelse til Arbeidskraftundersøkelsen (AKU) 2. kvartal 2007*. Statistisk sentralbyrå
- Rambøll (2012): *Evaluering av prøveprosjekt med samordning av bestillingstransport og t-transport 2009-2011*.  
Rambøll  
<https://mrfylke.no/content/download/166667/1122551/version/1/file/Sluttrapport+samordning+av+bestillingstransport+og+TT-transport.pdf>.
- Solvoll, G. (2004): *Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) og sentrale transportrelaterte ytelser*. NF-arbeidnotat nr. 1009/2004 Nordlandsforskning  
[http://www.nordlandsforskning.no/getfile.php/Dokumenter/Arbeidsnotater/2004/Notat\\_1009\\_2004.pdf](http://www.nordlandsforskning.no/getfile.php/Dokumenter/Arbeidsnotater/2004/Notat_1009_2004.pdf).
- Solvoll, G. (2012): *Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2012*. SIB-rapport nr 4-2012 Handelshøgskolen i Bodø. Senter for Innovasjon og bedriftsøkonomi, SIB AS
- Solvoll, G. og C. H. Anvik (2012): *Arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Erfaringer etter 10 år*. SIB-rapport nr. 1-2012 Handelshøgskolen i Bodø, Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi, SIB AS.
- Solvoll, G. og C. Høy-Anvik (2012): *Arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Erfaringer etter 10 år*. SIB-rapport nr.1-2012 Handelshøgskolen i Bodø/Universitetet i Nordland/Nordlandsforskning
- Stradling, S. G., J. Anable og M. Carreno (2007): *Performance, importance and user disgruntlement: A six-step method for measuring satisfaction with travel modes*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 41 (1), s. 98-106.
- Tronstad, K. R. (2010): *Mangfold og likestilling i arbeidslivet. Holdninger og erfaringer blant arbeidsgivere og tillitsvalgte*. Fafo-rapport 2010:39 Fafo
- Vedeler, J. S. og S. Mossige (2009): "Barriere for karriere", i Tøssebro, J. (red.): *Funksjonshemming - politikk, hverdagsliv og arbeidsliv*, Oslo:Universitetsforlaget, s. 119-131
- Voorhees, A. M. og E. J. Bloustein (2005): *Meeting the Employment Transportation Needs of People with Disabilities in New Jersey*. Final Report for the New Jersey Department of Human Services The State University of New Jersey
- Wretstrand, A. (2012): *Latent resande hos grupper med mobilitetsrestriksjoner. Översikt och kunskapbehov*. Bulletin 281-2012 Lund Universitet, Institutionen för teknik och samhälle



## Vedlegg

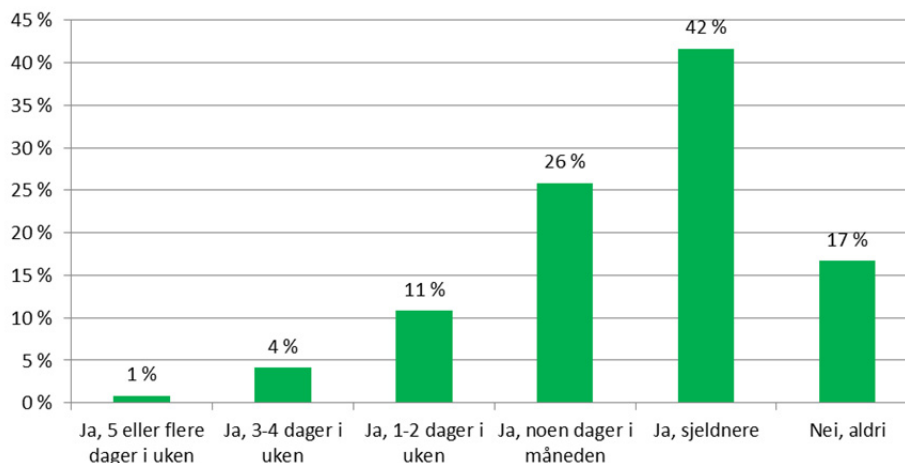
VEDLEGG 1. UTSNITT FRA DOKUMENTASJONSRAPPORT AV LKF UNDERSØKELSEN I 2007 (SE BJØRSHOL 2008). RØD RUTE VISER VARIABEL FOR VALG AV UTVALG SAMMENLIGNBART MED SAMT.....	118
VEDLEGG 2 HVOR OFTE MÅ DU JOBBE UTENFOR ARBEIDSPLASSEN (MØTER, KURS/SEMINAR, OPPDRAG ELLER LIGNENDE)? BLANT RESPONDENTER MED INNTEKTSGIVENDE ARBEID AV 1 TIMES VARIGHET/UKE. N=120. ....	119
VEDLEGG 3. HVILKE(N) REISEMÅTE(R) BENYTTET DU/HENDER DET AT DU BENYTTET TIL/FRA JOBB HVIS DU MÅ JOBBE UTENFOR ARBEIDSPLASSEN? (NEVN OPP TIL DE 3 VANLIGSTE). BLANT RESPONDENTER MED INNTEKTSGIVENDE ARBEID AV 1 TIMES VARIGHET/UKE, OG SOM AV OG TIL JOBBER UTENFOR ARBEIDSPLASSEN. N=99. ....	119
VEDLEGG 4. BENYTTET REISEMÅTE TIL/FRA JOBB DERSOM MAN HAR FORPLIKTELSE ELLER ÆREND PÅ VEIEN TIL/FRA JOBB. FLERE SVAR MULIG, OPP TIL TRE VANLIGSTE REISEMÅTER. BLANT RESPONDENTER MED INNTEKTSGIVENDE ARBEID AV 1 TIMES VARIGHET/UKE. N=119. ....	120
VEDLEGG 5. EGENSKAPER VED RESPONDENTER SOM ER (N=120) OG HAR VÆRT I ARBEID DE SISTE 10 ÅRENE (N=87).....	120
VEDLEGG 6. ULIKE PÅSTANDER OM REISE TIL/FRA JOBB OG I JOBBSAMMENHENG. BLANT YRKESAKTIVE (N=120) .....	121
VEDLEGG 7. ULIKE PÅSTANDER OM REISE TIL/FRA JOBB OG I JOBBSAMMENHENG. BLANT TIDLIGERE YRKESAKTIVE (N=87) .....	121
VEDLEGG 8 HVA ER ÅRSAKEN TIL AT DU JOBBER DELTID? BLANT DE SOM JOBBER DELTID (N=49). ....	122
VEDLEGG 9 I DEN SISTE JOBBEN DU HADDE, HVA VAR ÅRSAKEN TIL AT DU JOBBET DELTID? BLANT DE SOM TIDLIGERE HAR JOBBET DELTID (N=33). ....	122
VEDLEGG 10. FORDELING AV BRUTTO HUSHOLDNINGSINNTEKT BLANT BRUKERE AV TT-ORDNINGEN (N=48), AU-ORDNINGEN (N=17), BILSTØNAD (N=50) OG REISETILSKUDD (N=11) SAMMENLIGNET MED TOTALUTVALGET (N=261). ....	123
VEDLEGG 11. BESKRIVELSE AV BRUKERE OG IKKE-BRUKERE AV TT-ORDNINGEN (UTHEVET P<0.05).....	124
VEDLEGG 12. BESKRIVELSE AV BRUKERE OG IKKE-BRUKERE AV AU-ORDNINGEN (UTHEVET P<0.05).....	125
VEDLEGG 13. BESKRIVELSE AV BRUKERE OG IKKE-BRUKERE AV BILSTØNAD (UTHEVET P<0.05) .....	126
VEDLEGG 14. BESKRIVELSE AV BRUKERE OG IKKE-BRUKERE AV REISETILSKUDD (UTHEVET P<0.05) .....	127
VEDLEGG 15. BESKRIVELSE AV BRUKERE OG IKKE-BRUKERE AV GRUNNSTØNAD (UTHEVET P<0.05) .....	128
VEDLEGG 16. BESKRIVELSE AV BRUKERE OG IKKE-BRUKERE AV HONNØRRABATT (UTHEVET P<0.05).....	129
VEDLEGG 17. I HVILKEN GRAD IMØTEKOMMER REISETILSKUDD TRANSPORTBEHOVET VED ARBEIDSREISEN. (N=10).....	130
VEDLEGG 18. SPØRSMÅL SOM INNGIKK I NETTBASERT SPØRREUNDERSØKELSE.....	131

- S1  
Har du varig sykdom eller varig nedsatt funksjonsevne?  
MED VARIG MENES AT DET HAR VART ELLER ANTAS Å VARE 6 MÅNEDER ELLER MER.  
1. JA  
2. NEI
- S2  
Har du i løpet av de siste 6 månedene vært plaget med [smerter i kroppen]?  
Regn bare med mer varige eller stadig tilbakevendende plager.  
REGN IKKE MED FORBIGÅENDE PLAGER SOM F.EKS. FORKJØLELSE.  
a. Smerter i kroppen  
b. Pustebesvær KORTPUSTETHET OG TUNGPUSTETHET  
c. Hukommelsesproblemer eller konsentrasjonsvansker  
d. Følelse av angst  
e. Følt deg nedstemt eller deprimert  
f. Hatt andre psykiske vansker  
1. JA  
2. NEI
- Hvis S2a-f = Ja  
S3a-f  
Vil du si at du har vært...  
1. svært plaget  
2. noe plaget  
3. lite plaget
- S4  
Nå skal jeg stille noen spørsmål om å utføre enkelte gjøremål eller aktiviteter.  
Kan du uten vansker...  
GJELDER KUN VARIGE ELLER STADIG TILBAKEVENDENDE VANSKER.  
a. gå trapper en etasje opp eller ned uten å hvile?  
b. gå en tur på 5 minutter i raskt tempo?  
c. løfte og bære en gjenstand på 5 kilo over en kortere strekning, si 10 meter?  
d. høre hva som blir sagt, eventuelt med høreapparat, i en samtale med minst to andre?  
e. høre hva som blir sagt i en vanlig telefon?  
f. se vanlig tekst i aviser, eventuelt med briller?  
1. JA  
2. NEI
- Hvis S4 = Nei  
S5  
Vil du si at du har noe vansker, store vansker eller klarer du det ikke?  
1. NOE VANSKER  
2. STORE VANSKER  
3. KLARER IKKE
- Hvis S1 = Ja eller S2a = Ja eller S2b = Ja eller S2c = Ja eller S2d = Ja eller S2e = Ja eller S2f = Ja eller S4a = Nei eller S4b = Nei eller S4c = Nei eller S4d = Nei eller S4e = Nei eller S4f = Nei  
S9a  
Påvirker vanskene eller sykdommen(e) på noen måte hverdagen din, slik at det fører til begrensninger i hva du kan gjøre?  
For eksempel i forhold til arbeid, utdanning, husarbeid, fritidsaktiviteter, hvor du kan dra eller annet?  
1. JA  
2. NEI
- Hvis S9a = Ja  
S9b  
Vil du si at det påvirker hverdagen din i stor grad, i noen grad eller i liten grad?  
1. I STOR GRAD  
2. I NOEN GRAD  
3. I LITEN GRAD

Vedlegg 1. Utsnitt fra Dokumentasjonsrapport av LKF undersøkelsen i 2007 (se Bjørshol 2008). Rød rute viser variabel for valg av utvalg sammenlignbart med SAMT.

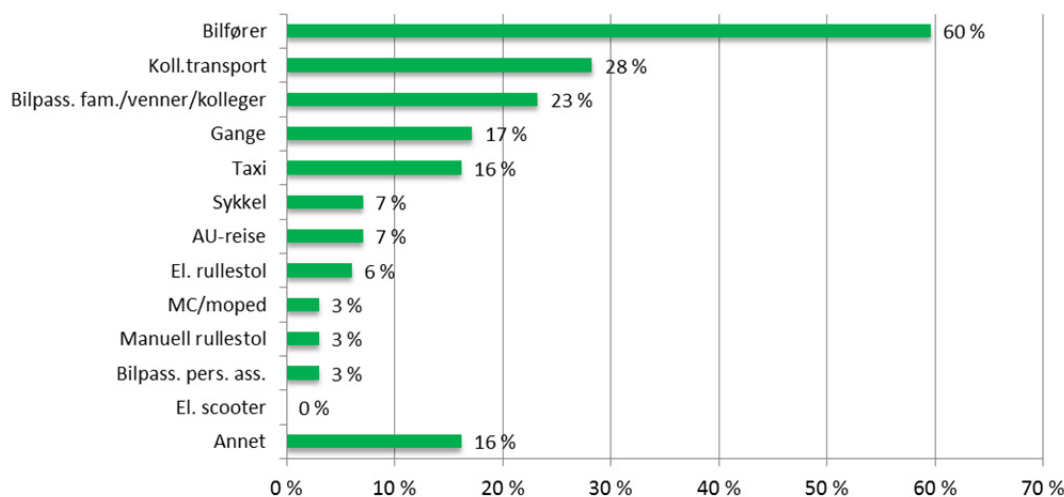


## Må jobbe utenfor arbeidsplassen



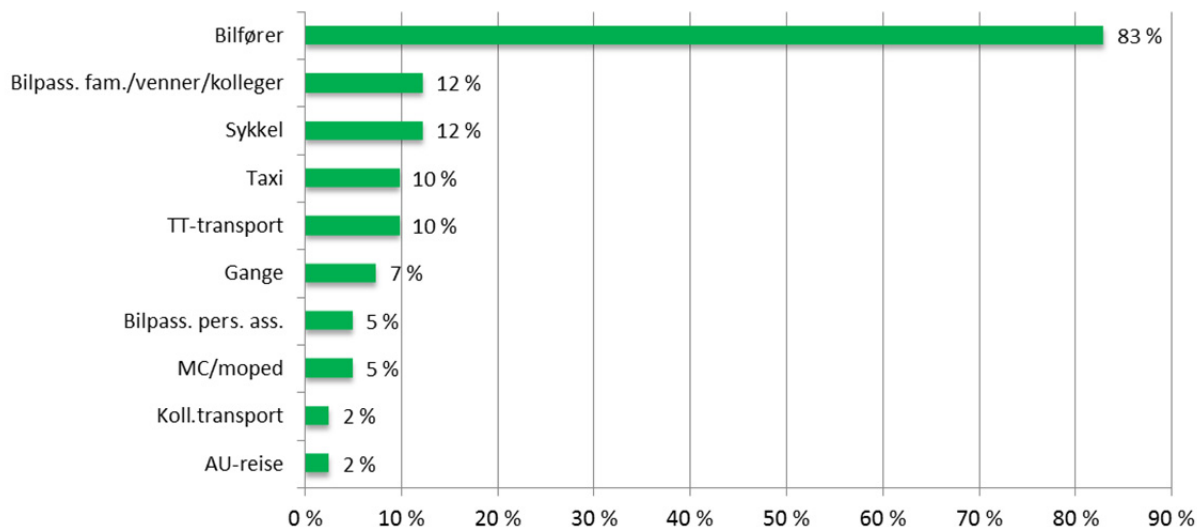
Vedlegg 2 Hvor ofte må du jobbe utenfor arbeidsplassen (møter, kurs/seminar, oppdrag eller lignende)? Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke. n=120.

## Reisemåte til/fra jobb ved jobb utenfor arbeidsplassen



Vedlegg 3. Hvilke(n) reisemåte(r) benytter du/hender det at du benytter til/fra jobb hvis du må jobbe utenfor arbeidsplassen? (nevnt opp til de 3 vanligste). Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke, og som av og til jobber utenfor arbeidsplassen. n=99.

## Reisemåte til/fra jobb ved ærend/forpliktelser underveis

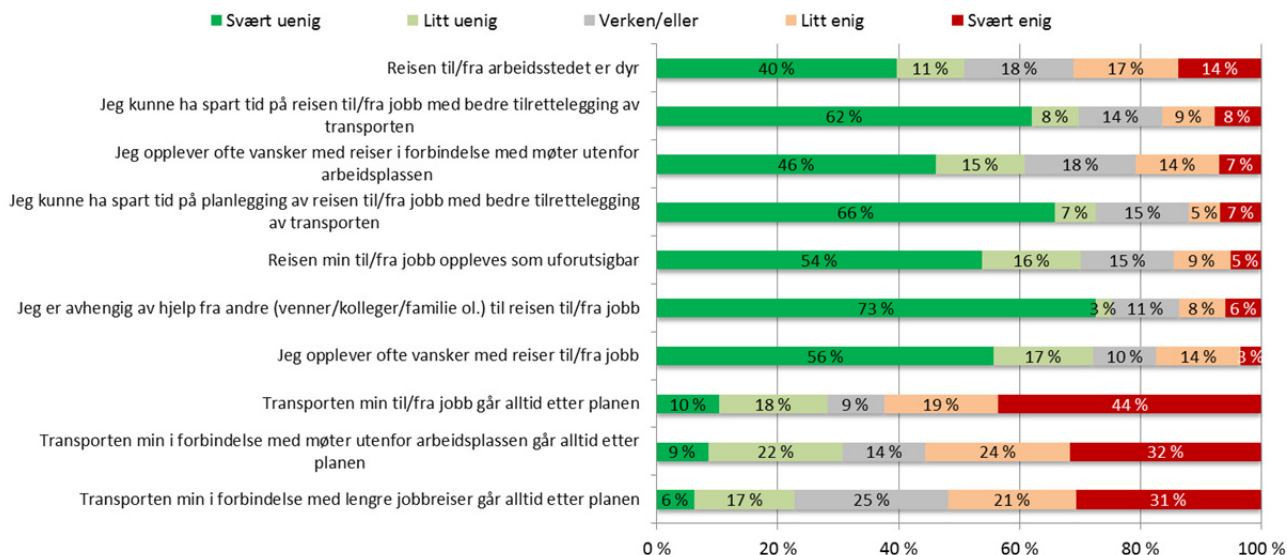


Vedlegg 4. Benyttet reisemåte til/fra jobb dersom man har forpliktelser eller ærend på veien til/fra jobb. Flere svar mulig, opp til tre vanligste reisemåter. Blant respondenter med inntektsgivende arbeid av 1 times varighet/uke. n=119.

	Yrkesaktiv	Tidligere yrkesaktiv
<b>Gjennomsnittsalder*</b>	46,4 år	43,1 år
<b>Utdanning**</b>		
Grunnskole eller mindre	6 %	15 %
Videregående skole	31 %	46 %
Høgskole/universitet, lavere nivå	36 %	27 %
Høgskole/universitet, høyere nivå	27 %	12 %
<b>Selvopplevd helse**</b>		
Meget god	8 %	5 %
God	32 %	14 %
Hverken god eller dårlig	30 %	28 %
Dårlig	26 %	48 %
Meget dårlig	4 %	6 %
<b>Grad av funksjonsnedsettelse</b>		
Noen grad	93 %	90 %
Stor grad*	63 %	78 %
***p<.001, **p<0.1, *p<.05		

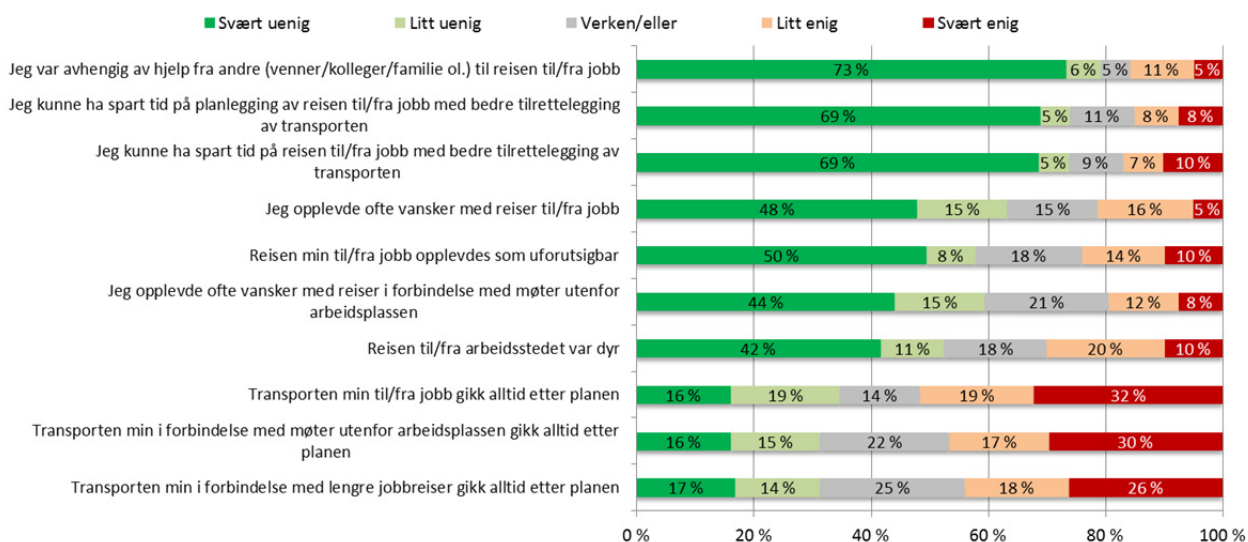
Vedlegg 5. Egenskaper ved respondenter som er (n=120) og har vært i arbeid de siste 10 årene (n=87)

### Reisen til/fra jobb og møter (yrkesaktive)



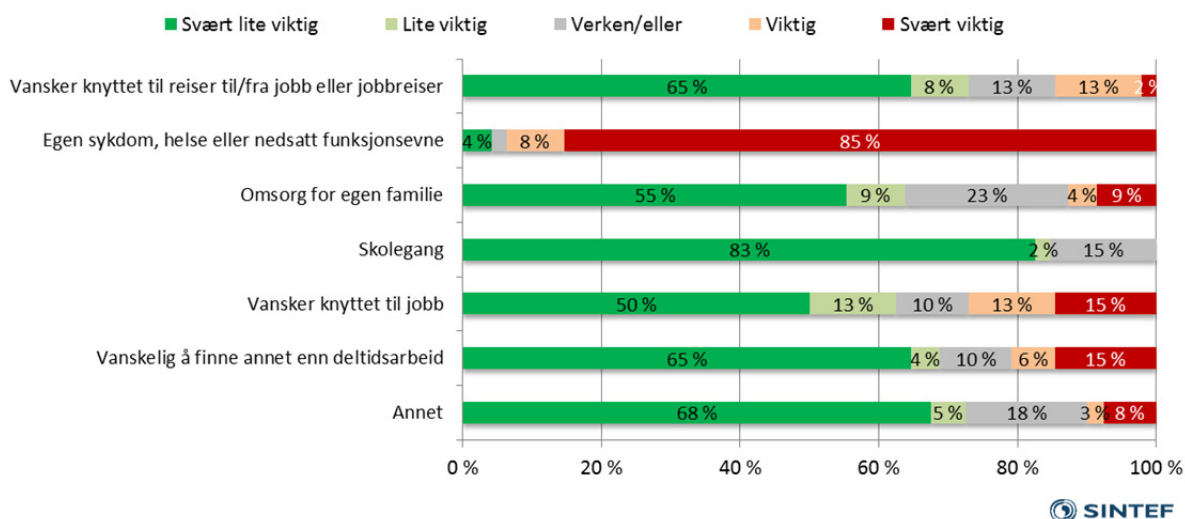
Vedlegg 6. Ulike påstander om reise til/fra jobb og i jobbsammenheng. Blant yrkesaktive (n=120)

### Reisen til/fra jobb og møter (tidligere yrkesaktiv)



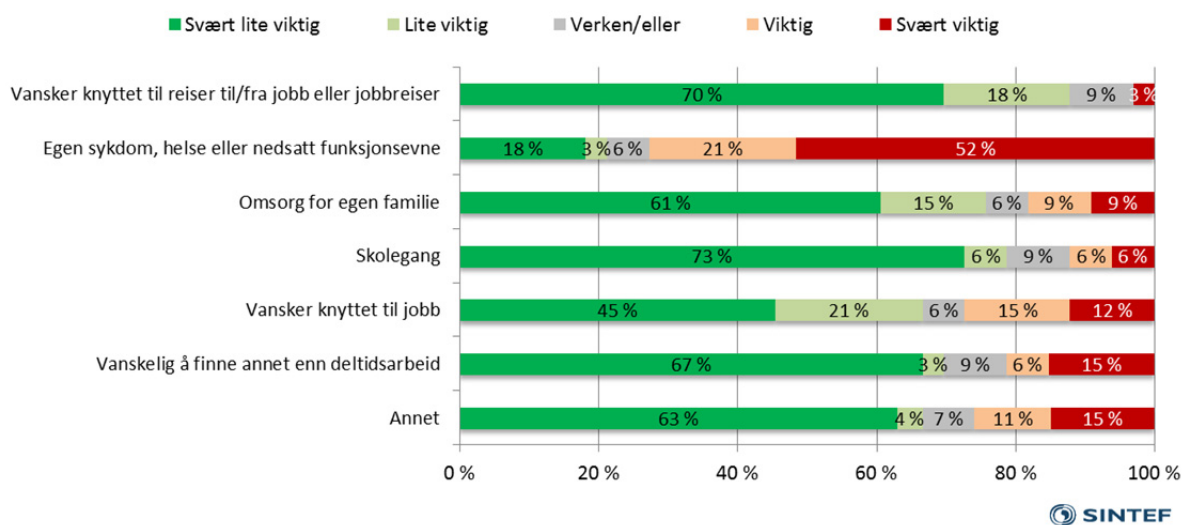
Vedlegg 7. Ulike påstander om reise til/fra jobb og i jobbsammenheng. Blant tidligere yrkesaktive (n=87)

## Årsaker til deltid, nåværende jobb

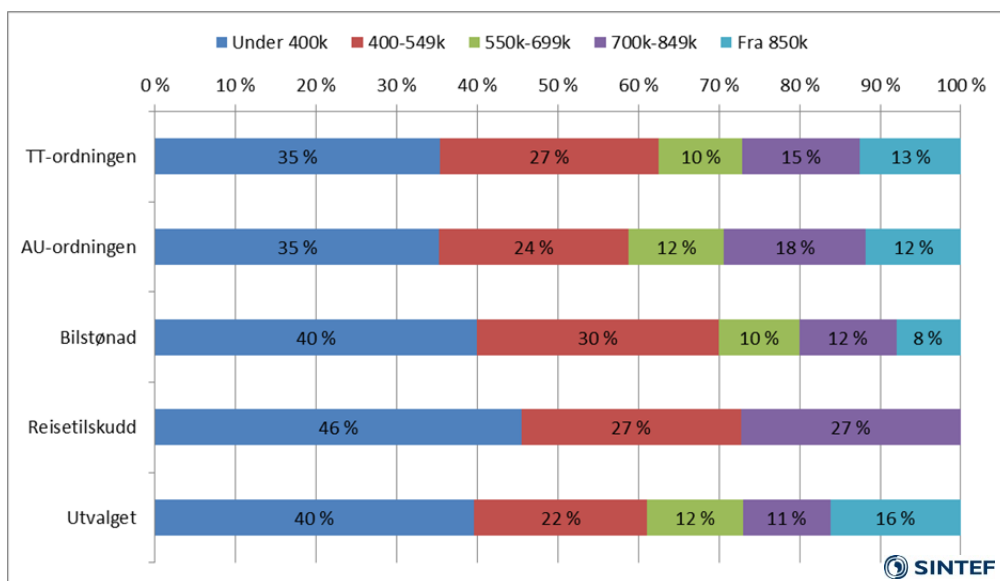


Vedlegg 8 Hva er årsaken til at du jobber deltid? Blant de som jobber deltid (n=49).

## Årsaker til deltid, tidligere jobb



Vedlegg 9 I den siste jobben du hadde, hva var årsaken til at du jobbet deltid? Blant de som tidligere har jobbet deltid (n=33).



Vedlegg 10. Fordeling av brutto husholdningsinntekt blant brukere av TT-ordningen (N=48), AU-ordningen (N=17), bilstønad (N=50) og reisetilskudd (N=11) sammenlignet med totalutvalget (N=261).

Vedlegg 11. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av TT-ordningen (uthevet  $p < 0.05$ )

	<b>Brukere (N=48)</b>	<b>Ikke-brukere (N=207)</b>		<b>Brukere (N=48)</b>	<b>Ikke- brukere (N=207)</b>
<b>Kjønn</b>			<b>Husholdningsinntekt</b>		
Menn	39 %	38 %	Under 250 000	19 %	21 %
Kvinner	61 %	62 %	250 000 – 399 000	15 %	20 %
<b>Alder</b>			400 000 – 549 000	26 %	20 %
18-25 år	4 %	7 %	550 000 – 699 000	9 %	13 %
26-35 år	13 %	16 %	700 000 – 849 000	13 %	10 %
36-45 år	21 %	29 %	850 000 - 999 000	6 %	8 %
46-55 år	38 %	27 %	Over 1 00 000	11 %	8 %
56-65 år	21 %	15 %			
Over 65 år	4 %	6 %			
<i>Gjennomsnitt</i>	44,5 år	48 år			
<b>Utdanning</b>			<b>Sykdom/funksjonendsettelse begrenser hverdagen</b>		
Grunnskole eller mindre	7 %	12 %	i noen grad	8 %	33 %
Videregående	23 %	43 %	i stor grad	92 %	67 %
Høyskole/universitet	71 %	44 %			
<b>Hovedaktivitet</b>			<b>Funksjonsnedsettelse</b>		
Yrkesaktiv, heltid	25 %	20 %	Begevelse, forflytning	81 %	67 %
Yrkesaktiv, deltid	26 %	17 %	Orienteringsevne	60 %	70 %
Trygdemottaker/pensjonist	30 %	38 %	Andre/kombinerte utfordringer	63 %	73 %
Student/skoleelev	2 %	5 %	<b>Helse</b>		
Arbeidssøker	8 %	4 %	Meget dårlig	6 %	5 %
Annet	9 %	16 %	Dårlig	29 %	38 %
<b>Boområde</b>			Hverken god eller dårlig	31 %	31 %
By (over 10 000 innbyggere)	85 %	70 %	God	23 %	22 %
Tettsted (under 10 000 innbyggere)	10 %	16 %	Meget god	10 %	4 %
Spredtbygd område	6 %	14 %			
<b>Landsdel</b>					
Oslo	29 %	11 %			
Øvrige Østlandet	35 %	49 %			
Sørlandet	0 %	8 %			
Vestlandet	23 %	16 %			
Trøndelag	9 %	6 %			
Nord-Norge	2 %	10 %			

Vedlegg 12. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av AU-ordningen (uthevet  $p < 0.05$ )

	<b>Brukere (N=17)</b>	<b>Ikke-brukere (N=244)</b>		<b>Brukere (N=17)</b>	<b>Ikke- brukere (N=244)</b>
<b>Kjønn</b>			<b>Husholdningsinntekt</b>		
Menn	38 %	38 %	Under 250 000	29 %	21 %
Kvinner	63 %	62 %	250 000 – 399 000	6 %	20 %
<b>Alder</b>			400 000 – 549 000	24 %	22 %
18-25 år	12 %	7 %	550 000 – 699 000	12 %	12 %
26-35 år	6 %	16 %	700 000 – 849 000	18 %	10 %
36-45 år	18 %	28 %	850 000 - 999 000	6 %	8 %
46-55 år	47 %	28 %	Over 1 00 000	6 %	8 %
56-65 år	18 %	16 %			
Over 65 år	0 %	6 %			
<i>Gjennomsnitt</i>	45,8	44,8			
<b>Utdanning</b>			<b>Sykdom/funksjonsnedsettelse begrenser hverdagen</b>		
Grunnskole eller mindre	0 %	13 %	i noen grad	18 %	29 %
Videregående	20 %	41 %	i stor grad	82 %	71 %
Høyskole/universitet	80 %	46 %			
<b>Hovedaktivitet</b>			<b>Funksjonsnedsettelse</b>		
Yrkesaktiv, heltid	59 %	17 %	Bevegelse, forflytning	59 %	71 %
Yrkesaktiv, deltid	18 %	19 %	Orienteringsevne	77 %	67 %
Trygdemottaker/pensjonist	0 %	40 %	Andre/kombinerte utfordringer	47 %	74 %
Student/skoleelev	18 %	4 %	<b>Helse</b>		
Arbeidssøker	0 %	5 %	Meget dårlig	6 %	6 %
Annet	6 %	16 %	Dårlig	18 %	38 %
<b>Boområde</b>			Hverken god eller dårlig	29 %	31 %
By (over 10 000 innbyggere)	88 %	72 %	God	29 %	22 %
Tettsted (under 10 000 innbyggere)	12 %	15 %	Meget god	18 %	4 %
Spredtbygd område	0 %	13 %			
<b>Landsdel</b>					
Oslo	24 %	14 %			
Øvrige Østlandet	59 %	45 %			
Sørlandet	0 %	7 %			
Vestlandet	12 %	19 %			
Trøndelag	0 %	7 %			
Nord-Norge	6 %	9 %			

Vedlegg 13. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av bilstønad (uthevet  $p < 0.05$ )

	<b>Brukere (N=50)</b>	<b>Ikke-brukere (N=211)</b>		<b>Brukere (N=50)</b>	<b>Ikke- brukere (N=211)</b>
<b>Kjønn</b>			<b>Husholdningsinntekt</b>		
Menn	<b>53 %</b>	<b>35 %</b>	Under 250 000	14 %	23 %
Kvinner	<b>47 %</b>	<b>65 %</b>	250 000 – 399 000	26 %	17 %
<b>Alder</b>			400 000 – 549 000	30 %	20 %
18-25 år	4 %	8 %	550 000 – 699 000	10 %	12 %
26-35 år	12 %	16 %	700 000 – 849 000	12 %	10 %
36-45 år	31 %	27 %	850 000 - 999 000	4 %	9 %
46-55 år	31 %	28 %	Over 1 00 000	4 %	9 %
56-65 år	12 %	17 %			
Over 65 år	10 %	4 %			
<i>Gjennomsnitt</i>	46,7	44,5			
<b>Utdanning</b>			<b>Sykdom/funksjonsnedsettelse begrenser hverdagen</b>		
Grunnskole eller mindre	9 %	13 %	i noen grad	20 %	31 %
Videregående	34 %	41 %	i stor grad	80 %	69 %
Høyskole/universitet	57 %	46 %			
<b>Hovedaktivitet</b>			<b>Funksjonsnedsettelse</b>		
Yrkesaktiv, heltid	18 %	21 %	Bevegelse, forflytning	<b>92 %</b>	<b>65 %</b>
Yrkesaktiv, deltid	16 %	20 %	Orienteringsevne	<b>46 %</b>	<b>73 %</b>
Trygdemottaker/pensjonist	46 %	35 %	Andre/kombinerte utfordringer	62 %	74 %
Student/skoleelev	4 %	5 %			
Arbeidssøker	4 %	5 %			
Annet	14 %	14 %			
<b>Boområde</b>					
By (over 10 000 innbyggere)	72 %	73 %			
Tettsted (under 10 000 innbyggere)	20 %	14 %			
Spredtbygd område	8 %	13 %			
<b>Landsdel</b>					
Oslo	<b>12 %</b>	<b>15 %</b>			
Øvrige Østlandet	<b>48 %</b>	<b>46 %</b>			
Sørlandet	<b>4 %</b>	<b>7 %</b>			
Vestlandet	<b>16 %</b>	<b>18 %</b>			
Trøndelag	<b>16 %</b>	<b>4 %</b>			
Nord-Norge	<b>4 %</b>	<b>10 %</b>			



Vedlegg 14. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av reisetilskudd (uthevet  $p < 0.05$ )

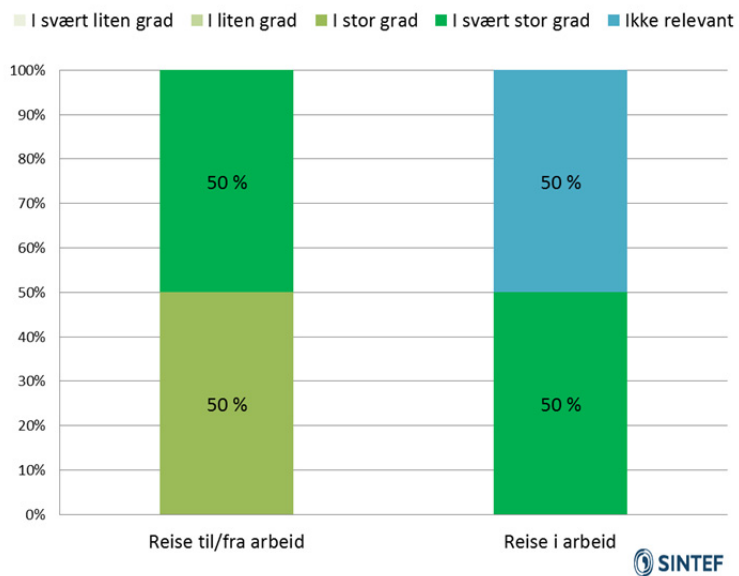
	<b>Brukere (N=11)</b>	<b>Ikke-brukere (N=250)</b>		<b>Brukere (N=11)</b>	<b>Ikke- brukere (N=250)</b>
<b>Kjønn</b>			<b>Husholdningsinntekt</b>		
Menn	36 %	38 %	Under 250 000	27 %	21 %
Kvinner	64 %	62 %	250 000 – 399 000	18 %	19 %
<b>Alder</b>			400 000 – 549 000	27 %	22 %
18-25 år	<b>27 %</b>	<b>6 %</b>	550 000 – 699 000	0 %	12 %
26-35 år	<b>18 %</b>	<b>15 %</b>	700 000 – 849 000	27 %	10 %
36-45 år	<b>27 %</b>	<b>28 %</b>	850 000 - 999 000	0 %	8 %
46-55 år	<b>9 %</b>	<b>30 %</b>	Over 1 00 000	0 %	8 %
56-65 år	<b>0 %</b>	<b>17 %</b>			
Over 65 år	<b>18 %</b>	<b>5 %</b>			
<i>Gjennomsnitt</i>	39,1	45,2			
<b>Utdanning</b>			<b>Sykdom/funksjonsnedsettelse begrenser hverdagen</b>		
Grunnskole eller mindre	9 %	12 %	i noen grad	9 %	60 %
Videregående	46 %	39 %	i stor grad	91 %	70 %
Høyskole/universitet	46 %	49 %			
<b>Hovedaktivitet</b>			<b>Funksjonsnedsettelse</b>		
Yrkesaktiv, heltid	<b>9 %</b>	<b>21 %</b>	Bevegelse, forflytning	64 %	70 %
Yrkesaktiv, deltid	<b>0 %</b>	<b>20 %</b>	Orienteringsevne	55 %	68 %
Trygdemottaker/pensjonist	<b>46 %</b>	<b>36 %</b>	Andre/kombinerte utfordringer	55 %	72 %
Student/skoleelev	<b>0 %</b>	<b>4 %</b>			
Arbeidssøker	<b>27 %</b>	<b>2 %</b>			
Annet	<b>18 %</b>	<b>14 %</b>			
<b>Boområde</b>					
By (over 10 000 innbyggere)	73 %	73 %			
Tettsted (under 10 000 innbyggere)	18 %	15 %			
Spredtbygd område	9 %	12 %			
<b>Landsdel</b>					
Oslo	0 %	15 %			
Øvrige Østlandet	55 %	46 %			
Sørlandet	0 %	7 %			
Vestlandet	18 %	18 %			
Trøndelag	18 %	6 %			
Nord-Norge	9 %	9 %			

Vedlegg 15. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av grunnstønad (uthevet  $p < 0.05$ )

	<b>Brukere (N=96)</b>	<b>Ikke-brukere (N=158)</b>		<b>Brukere (N=96)</b>	<b>Ikke- brukere (N=158)</b>
<b>Kjønn</b>			<b>Husholdningsinntekt</b>		
Menn	<b>46 %</b>	<b>33 %</b>	Under 250 000	18 %	22 %
Kvinner	<b>54 %</b>	<b>67 %</b>	250 000 – 399 000	19 %	19 %
<b>Alder</b>			400 000 – 549 000	24 %	20 %
18-25 år	7 %	6 %	550 000 – 699 000	10 %	13 %
26-35 år	13 %	17 %	700 000 – 849 000	15 %	9 %
36-45 år	26 %	29 %	850 000 - 999 000	6 %	9 %
46-55 år	29 %	29 %	Over 1 00 000	8 %	8 %
56-65 år	16 %	16 %			
Over 65 år	10 %	3 %			
<i>Gjennomsnitt</i>	46,5	44,2			
<b>Utdanning</b>			<b>Sykdom/funksjonsnedsettelse begrenser hverdagen</b>		
Grunnskole eller mindre	<b>8 %</b>	<b>15 %</b>	i noen grad	25 %	22 %
Videregående	<b>32 %</b>	<b>44 %</b>	i stor grad	75 %	68 %
Høyskole/universitet	<b>60 %</b>	<b>42 %</b>			
<b>Hovedaktivitet</b>			<b>Funksjonsnedsettelse</b>		
Yrkesaktiv, heltid	23 %	19 %	Bevegelse, forflytning	<b>82 %</b>	<b>63 %</b>
Yrkesaktiv, deltid	19 %	19 %	Orienteringsevne	<b>52 %</b>	<b>76 %</b>
Trygdemottaker/pensjonist	41 %	35 %	Andre/kombinerte utfordringer	67 %	74 %
Student/skoleelev	5 %	5 %			
Arbeidssøker	3 %	6 %			
Annet	9 %	17 %			
<b>Boområde</b>					
By (over 10 000 innbyggere)	73 %	73 %			
Tettsted (under 10 000 innbyggere)	17 %	15 %			
Spredtbygd område	11 %	13 %			
<b>Landsdel</b>					
Oslo	15 %	14 %			
Øvrige Østlandet	42 %	50 %			
Sørlandet	6 %	7 %			
Vestlandet	19 %	17 %			
Trøndelag	9 %	5 %			
Nord-Norge	9 %	8 %			

Vedlegg 16. Beskrivelse av brukere og ikke-brukere av honnørrabatt (uthevet  $p < 0.05$ )

	<b>Brukere (N=96)</b>	<b>Ikke-brukere (N=158)</b>		<b>Brukere (N=96)</b>	<b>Ikke- brukere (N=158)</b>
<b>Kjønn</b>			<b>Husholdningsinntekt</b>		
Menn	34 %	41 %	Under 250 000	19 %	22 %
Kvinner	66 %	59 %	250 000 – 399 000	22 %	17 %
<b>Alder</b>			400 000 – 549 000	23 %	21 %
18-25 år	2 %	10 %	550 000 – 699 000	14 %	10 %
26-35 år	7 %	21 %	700 000 – 849 000	13 %	10 %
36-45 år	29 %	27 %	850 000 - 999 000	6 %	9 %
46-55 år	34 %	26 %	Over 1 00 000	5 %	11 %
56-65 år	18 %	15 %			
Over 65 år	10 %	2 %			
<i>Gjennomsnitt</i>	<b>49,25</b>	<b>42,08</b>			
<b>Utdanning</b>			<b>Sykdom/funksjonsnedsettelse begrenser hverdagen</b>		
Grunnskole eller mindre	9 %	14 %	i noen grad	24 %	32 %
Videregående	41 %	39 %	i stor grad	76 %	68 %
Høyskole/universitet	50 %	47 %			
<b>Hovedaktivitet</b>			<b>Funksjonsnedsettelse</b>		
Yrkesaktiv, heltid	7 %	30 %	Bevegelse, forflytning	73 %	68 %
Yrkesaktiv, deltid	20 %	18 %	Orienteringsevne	64 %	70 %
Trygdemottaker/pensjonist	1 %	8 %	Andre/kombinerte utfordringer	71 %	71 %
Student/skoleelev	1 %	8 %			
Arbeidssøker	63 %	18 %			
Annet	8 %	19 %			
<b>Boområde</b>					
By (over 10 000 innbyggere)	65 %	78 %			
Tettsted (under 10 000 innbyggere)	22 %	10 %			
Spredtbygd område	14 %	12 %			
<b>Landsdel</b>					
Oslo	12 %	17 %			
Øvrige Østlandet	43 %	49 %			
Sørlandet	10 %	4 %			
Vestlandet	21 %	15 %			
Trøndelag	8 %	5 %			
Nord-Norge	6 %	10 %			



Vedlegg 17. I hvilken grad imøtekommer reisetilskudd transportbehovet ved arbeidsreisen. (n=10)

## **SPØRRESKJEMA**

SINTEF og Universitetet i Nordland er nå i gang med et forskningsprosjekt om arbeidsliv og transport, der vi blant annet ønsker å belyse hvilken rolle transport spiller for den enkeltes arbeids- og karrieremuligheter. I prosjektet skal vi også belyse bruk av eksisterende støtteordninger, hvordan de oppleves av brukerne, hvilken rolle ordningene spiller for arbeidsdeltakelse og hvilke funksjonskrav ordninger oppfyller/ikke oppfyller.

Vi håper derfor at alle med og uten erfaringer fra arbeidslivet kan tenke seg å delta i denne undersøkelsen, dele sine erfaringer og gi innspill til mulige forbedringer.

**Alle som deltar er med i trekningen av 5 gavekort à 1000 kr.**

Vi håper derfor at du har anledning til å dele dine innspill med oss! Det tar inntil 30 minutter å besvare undersøkelsen.

Dersom du ønsker å gjennomføre undersøkelsen per telefon, ta kontakt på [e-post](mailto:).

For mer informasjon om prosjektet, gå inn på <http://www.sintef.no/samt>

På forhånd takk for din deltakelse!

Vennlig hilsen

Kristin Ystmark Bjerkan  
Prosjektleder, SINTEF Teknologi og samfunn

navn	Spørsmål	Svarkategorier
Innl		
Fodt	Hvilket år er du født?	1900-2014
Kjonn	Er du mann eller kvinne?	1 Mann 2 Kvinne
Fylke	I hvilket fylke bor du?	1 Finnmark 2 Troms 3 Nordland 4 Nord-Trøndelag 5 Sør-Trøndelag 6 Møre og Romsdal 7 Sogn og Fjordane 8 Hordaland 9 Rogaland 10 Vest-Agder 11 Aust-Agder 12 Telemark 13 Vestfold 14 Buskerud 15 Akershus 16 Oslo 17 Østfold 18 Oppland 19 Hedmark
Bosted	Hvordan vil du beskrive stedet der du bor?	1 By med over 100 000 innbyggere 2 By med 50 – 100 000 innbyggere 3 By med 25 – 50 000 innbyggere 4 By med 10 – 25 000 innbyggere 5 Tettsted med under 10 000 innbyggere 6 Spredtbygd område
sivst	Hva er din sivilstand?	1 Enslig 2 Gift/samboer 3 Enke/enkemann
Hush )	Bor du sammen med egne eller andres barn?  a) Barn under 5 år b) Barn under 10 år c) Barn under 18 år d) Voksne barn	1 Nei 2 Ja
Inntekt_hush	Hva var samlet inntekt for deg og evt. ektefelle/ partner/ samboer før skatt (brutto) i 2013?	1 Under 250 000 2 250 000 – 399 000 3 400 000 – 549 000 4 550 000 – 699 000 5 700 000 – 849 000

		6 850 000 - 999 000 7 1 000 000 – 1 249 000 8 1 250 000 – 1 499 000 9 1 500 000 – 1 749 000 10 1 750 000 – 1 949 000 11 Mer enn 2 000 000
Utd SSB, NOS C 617	Hva er din høyeste fullførte utdanning?	1 Ingen fullført utdanning 2 Grunnskole (folkeskole, barne- eller ungdomsskole) 3 Videregående skole, yrkesfaglig studieretning 4 Videregående skole, allmennfaglig studieretning 5 Høgskole/universitet, 4 år eller mindre 6 Høgskole/universitet, mer enn 4 år 7 Annen type utdanning (spesifiser)
Hovakt Basert på LKF	Hva er din hovedaktivitet i dag?	1 Inntektsgivende arbeid, heltid 2. Inntektsgivende arbeid, deltid 3. Aktiviteter på et dagsenter eller lignende 4. Student eller skoleelev 5. Arbeidssøker 6. Hjemmearbeidende 7. I militær- eller siviltjeneste 8. Trygdet eller pensjonist 9. Annet (spesifiser)
Frivillig_1	Jobber du aktivt med frivillig arbeid? (f.eks. i interesseorganisasjon, politisk parti, idrettslag, omsorgsarbeid utenfor hjemmet)	1 Ja 2 Nei
<b>FØRERKORT OG BILBRUK</b>		
Fører kort	Har du førerkort for bil?	1 Ja 2 Nei

Bil	Eier du eller andre i husholdningen bil? (Vi tenker her på alle typer biler som brukes til privat persontransport)	1 Ja, jeg eier bil 2 Ja, andre i husholdningen eier bil 3 Nei
parbevis	<i>[alle]</i> Har du tillatelse (parkeringsbevis) til å parkere på parkeringsplasser for forflytningshemmede?	1 Ja 2 Nei
Bil_disp	<i>[Hvis[bil=3 og førerkort=1]</i> Har du mulighet til å bruke bil til egen kjøring ved behov?	1 Ja, alltid 2 Ja, som oftest 3 Ja, av og til 2 Nei, aldri
kjørelengde	<i>[Hvis førerkort=1]</i> Hvor mye vil du anslå at du kjører bil (som bilfører) per år?	1 Mindre enn 2 000 km 2 2 000 – 8 000 km 3 8 000 – 12 000 km 4 12 000 – 16 000 km 5 Mer enn 16 000 km 6 Vet ikke



<b>Funksjonsnedsettelse og helse</b>		
Helse	How do you evaluate your own health and overall health? Would you say it is...	1. meget dårlig 2. dårlig 3. verken god eller dårlig 4. god 5. meget god
Funk	Do you have a chronic disease or a chronic reduction in functional capacity? <i>Med varig menes at det har vart eller antas å vare 6 måneder eller mer</i>	1 Ja 2 Nei
Malgr	<i>[hvis funk=1]</i> Does the disability or disease(s) in any way affect your daily life, such as it leads to restrictions in what you can do (e.g. work, education, housework, leisure activities, etc.)?	1 Nei, ikke i det hele tatt 2 Ja, i liten grad 3 Ja, i noen grad 4 Ja, i stor grad
funk_alder	<i>[Hvis Malgr=2, 3 or 4]</i> Approximately how old were you when you first got a chronic disease or a chronic reduction in functional capacity that led to restrictions in daily life?	1 Medfødt 2 [alder] 3 Husker ikke/usikker
<b>Detaljert om type funksjonsnedsettelse og begrensninger i hverdagen</b>		
Funk_type	Du vil nå få spørsmål om du har ulike typer funksjonsnedsettelser og i hvilken grad de begrenser deg hva du kan gjøre i hverdagen (f.eks. arbeid, utdanning, husarbeid, fritidsaktiviteter).  a. Har du nedsatt syn (også etter evt. korreksjon med briller/linser)? b. Har du nedsatt hørsel? c. Har du talevansker eller vansker med å uttrykke deg slik at andre kan forstå deg? d. Er du kortpustet eller har problemer med å puste? e. Har du kroniske smerter eller ubehag? f. Hender det at du har epileptiske anfall, blackouts eller at du mister bevisstheten? g. Har du hukommelsesproblemer eller konsentrasjonsvansker? h. Har du vansker med å lære eller forstå? i. Har du redusert førlighet/funksjon i armer og fingre? j. Har du redusert førlighet/funksjon i føtter og ben? k. Har du psykiske eller følelsesmessige problemer eller vansker? l. Har du opplevd følelse av angst i løpet av de siste 6 månedene? m. Har du følt deg nedstemt eller deprimeret i	1 Nei 2 Ja, men begrenser meg i liten grad i hverdagen 3 Ja, begrenser meg i noen grad i hverdagen 4 Ja, begrenser meg i stor grad i hverdagen

	<p>løpet av de siste 6 månedene?</p> <p>n. Er det vanskelig for deg å være i fysisk aktivitet eller utøve fysisk arbeid?</p> <p>o. Har du eller har du noen gang fått hodeskade, en hjerneskade eller hatt hjerneslag?</p> <p>p. Har du andre <u>problemer</u> eller <u>vansker</u> som medfører begrensninger i hva du kan gjøre enn de som er nevnt til nå?</p>	
Funk_åpen	Dersom du ønsker å utdype/forklare vansker, sykdom og/eller funksjonsnedsettelse kan du gjøre det her.	[åpent]

<b>Transportbehov og vansker med bruk av ordinært transporttilbud</b>		
Trans_utf	<p>a) Hender det at du har vansker knyttet til transport som begrenser hvilke aktiviteter du deltar på?</p> <p>b) Hender det at du må avstå fra aktiviteter du ønsker eller bør delta på pga. vansker knyttet til transport?</p> <p>c) Hender det at du må melde avbud til avtaler du allerede har takket ja til pga. oppståtte vansker knyttet til transport?</p> <p><i>Med aktiviteter mener vi her skole/utdanning, arbeid, jobbrelaterte aktiviteter utenom arbeidstid, fritidsaktiviteter, ferie, ærend, besøk mv.</i></p>	<p>1 Aldri</p> <p>2 Sjeldent</p> <p>3 Av og til</p> <p>4 Ofte</p>
Transp_status	<p>Hvor enig er du i følgende utsagn:</p> <p>a) jeg får oppfylt mitt reisebehov i hverdagen</p> <p>b) transport utgjør en utfordring i mitt hverdagsliv</p>	<p>1 Svært uenig</p> <p>2 Uenig</p> <p>3 Hverken/eller</p> <p>4 Enig</p> <p>5 Svært enig</p>
<b>Kollektivtransport</b>		
Koll	<p>Har du i løpet av de siste tolv månedene reist med..</p> <p>a. Buss</p> <p>b. Trikk eller t-bane</p> <p>c. Tog</p> <p>d. Båt eller ferge</p> <p>e. Fly</p>	<p>1 Ja</p> <p>2 Nei</p>
Koll_vansk	<p>Har du vansker knyttet til å reise med..</p> <p>a. Buss</p> <p>b. Trikk eller t-bane</p> <p>c. Tog</p> <p>d. Båt eller ferge</p> <p>e. Fly</p>	<p>1 Nei, ingen vansker</p> <p>2 Ja, noen vansker</p> <p>3 Ja, store vansker</p> <p>4, Ja klarer ikke</p> <p>5 Har aldri reist med</p>
buss_vansk	<p>[Hvis koll_vansk a=2,3 eller 4]</p> <p>Er vanskene med å reise med buss knyttet til...</p> <p>a. Informasjon om avgangstider, stoppesteder</p> <p>b. Å komme til eller inn på holdeplass</p> <p>c. Forhold på holdeplass</p>	<p>1 I svært liten grad</p> <p>2 I liten grad</p> <p>4 I stor grad</p> <p>5 I svært stor grad</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>d. Å komme av og på bussen</li> <li>e. Forhold inne på bussen (plass, luft, informasjon e.l.)</li> <li>f. Mangelfullt eller manglende rutetilbud</li> </ul>	
Trikk_vansk	<p><i>[Hvis koll_vansk b=2,3 eller 4]</i></p> <p>Er vanskene med å reise med trikk knyttet til...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Informasjon om avgangstider, stoppesteder</li> <li>b. Å komme til eller inn på stasjon eller perrong</li> <li>c. Forhold på stasjon eller perrong</li> <li>d. Å komme av og på trikken</li> <li>e. Forhold inne på trikken (plass, luft, informasjon e.l.)</li> <li>f. Mangelfullt eller manglende rutetilbud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 I svært liten grad</li> <li>2 I liten grad</li> <li>4 I stor grad</li> <li>5 I svært stor grad</li> </ul>
Tog_vansk	<p><i>[Hvis koll_vansk c=2,3 eller 4]</i></p> <p>Er vanskene med å reise med tog knyttet til...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Informasjon om avgangstider, stoppesteder</li> <li>b. Å komme til eller inn på stasjon eller perrong</li> <li>c. Forhold på stasjon eller perrong</li> <li>d. Å komme av og på toget</li> <li>e. Forhold inne på toget (plass, toalett, luft, informasjon e.l.)</li> <li>f. Mangelfullt eller manglende rutetilbud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 I svært liten grad</li> <li>2 I liten grad</li> <li>4 I stor grad</li> <li>5 I svært stor grad</li> </ul>
Båt_vansk	<p><i>[Hvis koll_vansk d=2,3 eller 4]</i></p> <p>Er vanskene med å reise med båt eller ferge knyttet til...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Informasjon om avganger, endringer og anløp</li> <li>b. Å komme til eller inn på kai eller fergeleie</li> <li>c. Forhold på kai eller fergeleie</li> <li>d. Å komme av og på båten eller ferga</li> <li>e. Forhold inne på båten eller ferga (plass, toalett, luft, informasjon e.l.)</li> <li>f. Mangelfullt eller manglende rutetilbud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 I svært liten grad</li> <li>2 I liten grad</li> <li>4 I stor grad</li> <li>5 I svært stor grad</li> </ul>
Fly_vansk	<p><i>[Hvis koll_vansk e=2,3 eller 4]</i></p> <p>Er vanskene med å reise med fly knyttet til...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Informasjon om avganger, endringer og innganger/utganger</li> <li>b. Å komme til eller inn til terminalen</li> <li>c. Forhold på flyplass</li> <li>d. Å komme av og på flyet</li> <li>e. Forholdene inne på flyet (plass, toalett, luft, informasjon e.l.)</li> <li>f. Manglende rutetilbud eller for langt til flyplass</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 I svært liten grad</li> <li>2 I liten grad</li> <li>4 I stor grad</li> <li>5 I svært stor grad</li> </ul>

Koll_vansk_åp	<i>[hvis koll_vansk a-e=2, or3 or 4]</i> Her kan du fortelle nærmere om hvilke vansker du har med å reise kollektivt dersom du ønsker det.	[åpent]
	<b>Sykkel</b>	
Sykle	Kan du sykle?	1 Ja 2 Nei
Sykkel	Eier eller disponerer du sykkel?	1 Ja 2 Nei
	<i>[hvis sykkel=1]</i>	
Sykkel_ombygd	Er det en spesialtilpasset sykkel?	1 Ja 2 Nei

<b>Arbeid og arbeidsliv</b>		
funk_hovakt	<i>[Hvis funk_alder=2] (spør kun de som har svart at de var 15 eller eldre da de fikk nedsatt funksjonsevne)</i> På det tidspunktet du fikk varig sykdom eller nedsatt funksjonsevne, var du i arbeid (over 15 t/uke) eller utdanning på dette tidspunktet (over 10 t/ uke)?	1 Ja, i utdanning 2 Ja, i arbeid 3 Ja, både i arbeid og utdanning 4 Ingen av delene
funk_utd	<i>[Hvis funk_hovakt=1 or 3]</i> Hva slags utdanning var du i gang med da varig sykdom eller nedsatt funksjonsevne inntraff? Var dette mens du gikk på...	1 grunnskole (barneskole, folkeskole, ungdomsskole, framhaldsskole) 2 videregående skole (gymnas, yrkesskole, folkehøgskole, realskole) 3 høyere utdanning
funk_utd2	<i>[Hvis funk_hovakt=2 or 3 or 4]</i> Hadde du allerede fullført en utdannelse da du fikk varig sykdom eller nedsatt funksjonsevne?	1 Ja 2 Nei
yrkesakt	Utførte du inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet forrige uke eller har du inntektsgivende arbeid som du var midlertidig borte fra eller hadde fri fra forrige uke?  <i>Som inntektsgivende arbeid regner vi også arbeid som familiemedlem uten fast avtalt lønn på gårdsbruk, i forretning, i familiebedrift og annet.</i>	1 Ja 2 Nei
	<i>[hvis yrkesakt=1]</i>	

Arbtim	Hvor mange timer jobber du per uke?	[oppgi antall]
	<i>[hvis yrkesakt=1]</i>	
Arbdager	Hvor mange dager jobber du normalt per uke?	[oppgi antall]
	<i>[hvis yrkesakt=1]</i>	
arbprosent	Hvilken stillingsandel tilsvarer dette?	[oppgi andel i prosent]
	<b>Spørsmål til de som er yrkesaktive</b>	
	<i>[hvis yrkesakt =1]</i>	
Arb_varighet	Hvor lenge (antall år til sammen) har du vært yrkesaktiv?	[oppgi antall år]
	<i>[hvis yrkesakt =1]</i>	
Varighet_nå	Hvor lenge har du vært i den stillingen du nå har?	[oppgi antall år]
	<i>[hvis yrkesakt =1]</i>	
Stilling_nå	Hva slags stilling har du?  B	1 Leder 2 Mellomleder 3 Ansatt 4 Selvstendig næringsdrivende
	<i>[hvis yrkesakt =1]</i>	
Yrke nå	<i>Hva er ditt yrke?</i>	[åpent svar]
	<i>[hvis yrkesakt =1]</i>	
selvst_nå	I din nåværende jobb, i hvilken grad kan du selv bestemme  a. Hvilke oppgaver du skal gjøre b. Hvor du kan utføre arbeidet c. Når du utfører arbeidsoppgavene? d. Når du er til stede på arbeidsplassen? e. Arbeidstempo	1 I liten grad 2 I noen grad 3 I stor grad
	<i>[hvis yrkesakt =1]</i>	
Arb_tid	Hva slags arbeidstidsordning har du?	1 Fast 2 Fleksibel 3 Skift/ turnus/ nattarbeid 4 Annen ordning (spesifiser)
	<i>[hvis hovakt=2]</i>	
deltid_årsak	Hva er hovedårsaken til at du jobber deltid?	1. Egen sykdom, helse eller nedsatt funksjonsevne 2. Omsorg for egen familie

		3. Går på skole 4. Vansker knyttet til jobben eller arbeidsplassen (f.eks. tilrettelegging, reiser til/fra jobb, jobbreiser, arbeidsoppgaver eller lignende) 5. Fant ikke annet enn deltidsarbeid 6. Ønsker ikke jobbe mer 7. Annet (spesifiser)
	<b>Spørsmål til de som tidligere var yrkesaktive</b>	
Yrkesakt_tidl	<i>[hvis yrkesakt=2]</i> Har du tidligere hatt et fast arbeidsforhold som varte mer enn 6 måneder og hvor du jobbet minimum 15 timer i uka?	1 Ja 2 Nei
Varighet_før	<i>[hvis yrkesakt_tidl =1]</i> Hvor lenge (antall år til sammen) har du vært yrkesaktiv?	[oppgi antall år]
Yrkesakt_tidl_år	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i> Hvor lengde er det siden sist du var i jobb?	1 0-5 år 2 6-10 år 3 Mer enn 10 år siden
Stilling_tidl	<i>[hvis yrkesakt_tidl_år=1 or 2]</i> I den siste jobben du hadde, hva slags stilling hadde du?	1 Leder 2 Mellomleder 3 Ansatt 4 Selvstendig næringsdrivende
selvst_før	<i>[hvis yrkesakt_tidl_år=1 or 2]</i> I den siste jobben du hadde, i hvilken grad kunne du selv bestemme <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Hvilke oppgaver du skal gjøre</li> <li>b. Hvor du kan utføre arbeidet</li> <li>c. Når du kan utføre arbeidet</li> <li>d. Arbeidstempo</li> </ul>	1 I liten grad 2 I noen grad 3 I stor grad
arbtid_før	<i>[hvis yrkesakt_tidl_år=1 or 2]</i> I den siste jobben du hadde, arbeidet du da hovedsakelig heltid eller deltid?	1 Heltid 2 Deltid
	<i>hvis [arbtid_før=2]</i>	

deltid_før	I den siste jobben du hadde, hva var hovedårsaken til at du jobbet deltid?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Egen sykdom, helse eller nedsatt funksjonsevne</li> <li>2. Omsorg for egen familie</li> <li>3. Gikk på skole</li> <li>4. Vansker knyttet til jobben eller arbeidsplassen (f.eks. tilrettelegging, reiser til/fra jobb, jobbreiser, arbeidsoppgaver eller lignende)</li> <li>5. Fant ikke annet enn deltidsarbeid</li> <li>6. Ønsker ikke jobbe mer</li> <li>7. Annet (spesifiser)</li> </ol>
	<b>Spørsmål til de som verken er eller har vært yrkesaktive</b>	
arbled_y	<p><i>hvis [yrkesakt_1=2and yrkesakt_tidl=2] ]</i></p> <p>Hva opplever du som de(n) viktigste årsaken(e) til at du ikke har vært i jobb? (ranger maks 3 valg)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Egen sykdom, helse eller nedsatt funksjonsevne</li> <li>2. Omsorg for egen familie</li> <li>3. Går på skole</li> <li>4. Vansker knyttet til jobben eller arbeidsplassen (f.eks. tilrettelegging, reiser til/fra jobb, jobbreiser, arbeidsoppgaver eller lignende)</li> <li>5. Fant ikke annet enn deltidsarbeid</li> <li>6. Ønsker ikke jobbe mer</li> <li>7. Annet (spesifiser)</li> </ol>

<b>Reisevaner for arbeids-/utdanningsreiser og karriere</b>		
	<b>Spørsmål til de som er yrkesaktive</b>	
Transp_km	<p><i>[hvis yrkesakt_1=1]</i></p> <p>Omtrent hvor langt er det fra ditt bosted til ditt arbeidssted (oppmøtested)?</p>	[oppgi antall km]
transparb	<p><i>[hvis yrkesakt_1=1]</i></p> <p>Hvor ofte benytter du hver av disse reisemåtene til/fra arbeid (på denne tiden av året)?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Gå</li> <li>b) Manuell rullestol</li> <li>c) Elektrisk rullestol</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 5 eller flere dager i uken</li> <li>2 3-4 dager i uken</li> <li>3 1-2 dager i uken</li> </ol>

	d) Sykler e) MC/moped f) Elektrisk scooter g) Reiser kollektivt h) Kjører bil selv i) Blir kjørt av familie/venner/kolleger j) Blir kjørt av personlig assistent k) Blir kjørt av ordinær drosje l) Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reise) m) Annet, spesifiser  a.	4 Noen dager i måneden 5 Sjeldnere 6 Aldri
Transparb_valg	<i>[hvis yrkesakt_1=1]</i>  I ditt nåværende arbeidsforhold, hvilke reisemåter <u>kan du velge mellom</u> når du skal til og fra jobb (på denne tiden av året)? (flere valg mulig)	1 Gå 2 Manuell rullestol 3 Elektrisk rullestol 4 Sykler 5 MC/moped 6 Elektrisk scooter 7 Reiser kollektivt 8 Kjører bil selv 9 Blir kjørt av familie/venner/kolleger 10 Blir kjørt av personlig assistent 11 Blir kjørt av ordinær drosje 12 Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reise) 13 Annet, spesifiser
Transparb_tid	<i>[hvis yrkesakt_1=1]</i>  Hvor lang tid bruker du daglig på å a) planlegge transport til/fra arbeid og b) planlegge transport som gjennomføres i arbeidssammenheng?	[oppgi antall minutter]
Transparb_planB	<i>[hvis yrkesakt_1=1]</i>  Hender det at transporten din til/fra jobb ikke går etter planen n?	1 Nei, aldri 2 Ja, men sjeldent 3 Ja, av og til 4 Ja, ofte 5 Ja, alltid
	<i>[hvis yrkesakt_1=1]</i>	



Transparb_planB_åpen	Hva gjør du om transporten din ikke går etter planen for reiser til/fra jobb?	Åpen
arb_møte	<i>[hvis yrkesakt_1=1]</i> Hvor ofte må du jobbe utenfor arbeidsplassen (møter, kurs/seminar, oppdrag eller lignende)?	1 5 eller flere dager i uken 2 3-4 dager i uken 3 1-2 dager i uken 4 Noen dager i måneden 5 Sjeldnere 6 Aldri
arbmøte_valg	<i>[hvis arb_møter=1 or 2 or 3 or 4 or 5]</i> Påvirker jobbing utenfor arbeidsplassen valg av reisemåte til/fra jobb?	1 Nei, aldri 2 Ja, men sjeldent 3 Ja, av og til 4 Ja, ofte 5 Ja, alltid
Arbmøte_reise	<i>[hvis arb_møter=1 or 2 or 3 or 4 or 5]</i> Hvilke(n) reisemåte(r) benytter du/hender det at du benytter til/fra jobb hvis du må jobbe utenfor arbeidsplassen? (nevnt opp til de 3 vanligste)	1 Gå 2 Manuell rullestol 3 Elektrisk rullestol 4 Sykle 5 MC/moped 6 Elektrisk scooter 7 Reise kollektivt 8 Kjøre bil selv 9 Bli kjørt av familie/venner/kolleger 10 Bli kjørt av personlig assistent 11 Bli kjørt av ordinær drosje (betaler selv) 12 Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reise) 13 Annet, spesifiser
ærend	<i>[hvis yrkesakt =1]</i> Har du faste forpliktelser som medfører stopp på vei til eller fra arbeidsplassen din, som f.eks. å bringe/hente barn i barnehage/skole?	1 5 eller flere dager i uken 2 3-4 dager i uken 3 1-2 dager i uken 4 Noen dager i måneden 5 Sjeldnere 6 Aldri

Ærend__reise	<p><i>[hvis ærend=1 or 2 or 3 or 4 or5]</i></p> <p>Hvilke(n) reisemåte(r) benytter du til/fra jobb hvis du har nødvendige ærend underveis? (nevnt opp til de tre vanligste)</p>	<p>å</p> <p>2 Manuell rullestol</p> <p>3 Elektrisk rullestol</p> <p>4 Sykle</p> <p>5 MC/moped</p> <p>6 Elektrisk scooter</p> <p>7 Reise kollektivt</p> <p>8 Kjøre bil selv</p> <p>9 Bli kjørt av familie/venner/kolleger</p> <p>10 Bli kjørt av personlig assistent</p> <p>11 Bli kjørt av ordinær drosje (betaler selv)</p> <p>12 Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reise)</p> <p>13 TT-transport</p> <p>14 Annet, spesifiser</p>
jobbreise	<p><i>[hvis yrkesakt_1 =1 ]</i></p> <p>I ditt nåværende arbeidsforhold, hender det at du reiser på lange jobbreiser (mer enn 10 km) med:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Bil</li> <li>Buss</li> <li>Tog</li> <li>Fly</li> <li>Båt</li> </ol>	<p>1 Ja</p> <p>2 Nei</p>
Jobbvalg_1	<p><i>[hvis yrkesakt_1 =1]</i></p> <p>I ditt nåværende arbeidsforhold, fører vanskeligheter knyttet til transport til at du bevisst unngår</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Møter utenfor arbeidsplassen</li> <li>Lange jobbreiser (mer enn 10 km)</li> <li>Sosiale arrangementer i forbindelse med jobb</li> </ol>	<p>1 Nei, aldri</p> <p>2 Ja, av og til</p> <p>3 Ja, ofte</p> <p>4 Ja, alltid</p>
Jobbvalg_2	<p><i>[hvis yrkesakt_1 =1]</i></p> <p>Da du søkte på jobb unngikk du bevisst å søke på jobber med mange</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Møter utenfor arbeidsplassen</li> <li>Lange jobbreiser (mer enn 10 km)</li> </ol>	<p>1 Ja</p> <p>2 Nei</p>
Transparb_TOT	<p><i>[hvis yrkesakt_1=1]</i></p> <p>Hvor enig er du i følgende påstander?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Reisen min til/fra jobb oppleves som</li> </ol>	<p>1 Helt enig</p> <p>2 Litt enig</p>

	<p>uforutsigbar</p> <p>b. Reisen til/fra arbeidsstedet er dyr</p> <p>c. Jeg er avhengig av hjelp fra andre (venner/kolleger/familie ol.) til reisen til/fra jobb</p> <p>d. Jeg kunne ha spart tid på planlegging av reisen til/fra jobb med bedre tilrettelegging av transporten</p> <p>e. Jeg kunne ha spart tid på reisen til/fra jobb med bedre tilrettelegging av transporten</p> <p>f. Transporten min til/fra jobb går alltid etter planen</p> <p>g. Transporten min i forbindelse med møter utenfor arbeidsplassen går alltid etter planen</p> <p>h. Transporten min i forbindelse med lengre jobbreiser går alltid etter planen</p> <p>i. Jeg opplever ofte vansker med reiser til/fra jobb</p> <p>j. Jeg opplever ofte vansker med reiser i forbindelse med møter utenfor arbeidsplassen</p> <p>k. Jeg opplever ofte vansker i forbindelse med lange jobbreiser</p>	<p>3 Verken/eller</p> <p>4 Litt uenig</p> <p>5 Helt uenig</p> <p>6 Ikke aktuelt</p>
Transparb_TOT2	<p><i>[hvis yrkesakt_1=1]</i></p> <p>Har du utfordringer knyttet til følgende forhold ved transporten til/fra arbeidssted?</p> <p>a. Uforutsigbar transport</p> <p>b. Tilrettelegging</p> <p>c. Det er slitsomt/energikrevende</p> <p>d. Reisekostnader/økonomi</p> <p>e. Annet, spesifiser</p>	<p>1 Ja</p> <p>2 Nei</p>
	<b>Yrkesaktive, parkering ved arbeidsplass</b>	
arbpark	<p><i>[hvis yrkesakt=1]</i></p> <p>Hvordan er parkeringssituasjonen på ditt arbeidssted? (flere valg mulig)</p>	<p>1 Mulig å få personlig reservert parkeringsplass</p> <p>2 Det finnes reserverte parkeringsplasser for forflytningshemmede</p> <p>3 Det er tilstrekkelig parkeringskapasitet, men ingen parkeringsplasser reservert for forflytningshemmede</p> <p>4 Det er ingen reserverte plasser og vanskelig å finne ledig plass</p> <p>5 Vet ikke</p>
	<i>[hvis yrkesakt=1 and transparb (h) =1, 2, 3 or 4]</i>	

arbpark_tidper_3	Omtrent hvor lang tid bruker du på å komme deg fra parkering til inngangsdøren du vanligvis benytter ved din arbeidsplass?	[oppgi antall minutter]
arbpark_lete	<i>[hvis yrkesakt_1=1 and transparb (h) =1, 2, 3 or 4]</i> Hvor lang tid bruker du vanligvis på å lete etter ledig parkeringsplass ved ditt arbeidssted?	[oppgi antall minutter]
arbpark_finne	<i>[hvis arbpark_resper=2]</i> Hvor lett er det å finne ledig parkeringsplass ved ditt arbeidssted?	1 Jeg finner alltid ledig parkeringsplass 2 Jeg finner som regel ledig parkeringsplass 3 Jeg finner sjelden ledig parkeringsplass 4 Jeg finner aldri ledig parkeringsplass
Arbpark_planB	<i>[hvis arbpark_finne =2,3,4 or 4]</i> Hva gjør du om du ikke finner parkeringsplass ved ditt arbeidssted?	1 Parkerer ulovlig 2 Parkerer et annet sted lengre unna 3 Jobber hjemmefra 4 Jobber ikke den dagen 5 Annet, spesifiser
Arbpark_hjelp	<i>[hvis yrkesakt_1=1 and transparb (h) =1, 2, 3 or 4]</i> Har du behov for hjelp fra andre for å komme deg fra parkeringsplassen til arbeidssted?	1 Nei 2 Ja
Arbpark_hjelp_nok	<i>[hvis arbpark_hjelp=1 or 2]</i> Får du tilstrekkelig hjelp for å komme seg fra parkeringsplassen til arbeidssted?	1 Nei 2 Ja

<b>Yrkesaktive, kollektivtransport</b>			
Kollarb	82	<p><i>[hvis (Transparb_1 g=1, 2, 3) and (yrkesakt_1=1)]</i></p> <p>Du vil nå få noen spørsmål om bruk av kollektivtransport mellom hjem og arbeidssted.</p> <p>Hvor lang tid er det vanligvis mellom avgangene på din foretrukne holdeplass...</p> <p>a. Fra hjem til arbeid? b. Fra arbeid til hjem?</p>	<p>1 0-10 minutter 2 11-20 minutter 3 mer enn 20 minutter</p>
Kollarb_bytte	73	<p><i>[hvis (Transparb_1 g=1, 2, 3) and (yrkesakt_1=1)]</i></p> <p>Må du vanligvis bytte kollektivtransportmiddel underveis til/fra jobb?</p>	<p>1 Nei, ingen bytter 2 Ja, ett bytte 3 Ja, flere bytter</p>
kollarb_avstjobb	84	<p><i>[hvis (Transparb_1 g=1, 2, 3) and (yrkesakt_1=1)]</i></p> <p>Omtrent hvor lang tid bruker du fra holdeplass til inngangsdøren du vanligvis benytter på ditt arbeidssted?</p>	[oppgi antall minutter]
kollarb_avstjhem	85	<p><i>[hvis (Transparb_1 g=1, 2, 3) and (yrkesakt_1=1)]</i></p> <p>Omtrent hvor lang tid bruker du fra holdeplass til hjemmet ditt?</p>	[oppgi antall minutter]
kollarb_hpl	86	<p><i>[hvis (Transparb_1 g=1, 2, 3) and (yrkesakt_1=1)]</i></p> <p>Er du fornøyd med forholdene på din foretrukne holdeplass</p> <p>a. Vinterstid? b. Sommerstid?</p>	<p>1 Svært misfornøyd 2 Misfornøyd 3 Hverken/eller 4 Fornøyd 5 Svært fornøyd</p>
kollarb_kjt	87	<p><i>[hvis (Transparb_1 g=1, 2, 3) and (yrkesakt_1=1)]</i></p> <p>Hvor fornøyd er du med</p> <p>a) forholdene ved av-/påstigning b) b) forholdene inne på kollektivtransportmiddelet du vanligvis benytter (f.eks. rampe, plass, informasjon o.l.)? c) Adkomst til holdeplass/stasjon/kai?</p>	<p>1 Svært misfornøyd 2 Misfornøyd 3 Hverken/eller 4 Fornøyd 5 Svært fornøyd</p>
Kollarb_hjelp	88	<p><i>[hvis (Transparb_1 g1, 2, 3) and (yrkesakt_1=1)]</i></p> <p>Har du behov for hjelp fra andre for å komme deg</p> <p>a. av/på kollektivtransportmiddel b. fra hjem til holdeplass c. fra holdeplass til arbeidssted</p>	<p>1 Ja 2 Nei</p>
<i>[hvis (Transparb_1 g=1, 2, 3) and (yrkesakt_1=1)]</i>			

Kollarb_TOT	89	<p>Hvor enig er du i følgende påstander?</p> <p>a. Jeg har valgt <u>bosted</u> slik at jeg unngår eller har færrest mulig bussbytter på arbeidsreisen</p> <p>b. Jeg har valgt <u>arbeidssted</u> slik at jeg unngår eller har færrest mulig bussbytte på arbeidsreisen</p> <p>c. Jeg har valgt <u>bosted</u> på bakgrunn av tilgang til godt kollektivtilbud for arbeidsreisen</p> <p>d. Jeg har valgt <u>arbeidssted</u> på bakgrunn av tilgang til godt kollektivtilbud for arbeidsreisen</p>	<p>1 Svært uenig</p> <p>2 Litt uenig</p> <p>3 Hverken/eller</p> <p>4 Litt enig</p> <p>5 Svært enig</p>
-------------	----	---	--

<b>Spørsmål til de som tidligere var yrkesaktive</b>		
	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i>	
Transp_km_tidl	I den siste jobben du hadde, omtrent hvor langt var det fra ditt bosted til ditt arbeidssted (oppmøtested)?	[oppgi antall km]
transparb_tidl	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i> I den siste jobben du hadde, hva var de viktigste reisemåtene til/fra arbeid (på denne tiden av året)? (maks 3 valg)	<p>1 Gikk</p> <p>2 Manuell rullestol</p> <p>3 Elektrisk rullestol</p> <p>4 Sykling</p> <p>5 MC/moped</p> <p>6 Elektrisk scooter</p> <p>7 Reiste kollektivt</p> <p>8 Kjørte bil selv</p> <p>9 Ble kjørt av familie/venner/kolleger</p> <p>10 Blir kjørt av personlig assistent</p> <p>11 Blir kjørt av ordinær drosje</p> <p>12 Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reise)</p> <p>13 Annet, spesifiser</p>
Transparb_valg_tidl	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i> I den siste jobben du hadde, hvilke reisemåter <u>kunne du velge mellom</u> for reise til og fra jobb (på denne tiden av året)? (flere valg mulig)	<p>1 Gange</p> <p>2 Manuell rullestol</p> <p>3 Elektrisk rullestol</p>

		4 Sykkel 5 MC/moped 6 Elektrisk scooter 7 Reise kollektivt 8 Kjøre bil selv 9 Bli kjørt av familie/venner/kolleger 10 Bli kjørt av personlig assistent 11 Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reise) 12 Annet, spesifiser
Transparb_tid_tidl	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i> Hvor lang tid brukte du daglig på å a) planlegge transporten til/fra arbeid og b) planlegge transport som ble gjennomført i arbeidssammenheng?	[oppgi antall minutter]
Transparb_pla_nb_tidl	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i> Hadde du en plan B i tilfelle transporten din til/fra jobb av ulike årsaker ikke gikk etter planen?	1 Nei, aldri 2 Ja, men sjeldent 3 Ja, av og til 4 Ja, ofte 5 Ja, alltid
Transparb_pla_nb_åpen_tidl	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i> Hva gjorde du om transporten din ikke gikk etter planen for reiser til/fra jobb?	Åpen
Arbmøte_tidl	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i> I ditt tidligere arbeidsforhold, hendte det at du hadde a. Arbeidsoppgaver utenfor arbeidsplassen (møter, kurs/seminar, oppdrag eller lignende) b. Nødvendige ærend til/fra jobb (hente/bringe barn, handle, legetime eller lignende)	1 Ja 2 Nei
Jobbreise_tidl	<i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i> I ditt tidligere arbeidsforhold, hendte det at du reiste på lange (mer enn 10 km) jobbreiser med: a. Bil b. Buss	1 Ja 2 Nei

	<ul style="list-style-type: none"> <li>c. Tog</li> <li>d. Fly</li> <li>e. Båt</li> </ul>	
Jobbvalg1_tidl	<p><i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i></p> <p>I ditt tidligere arbeidsforhold, førte vanskeligheter knyttet til transport til at du bevisst unngikk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. arbeidsoppgaver utenfor arbeidsplassen</li> <li>b. Lengre jobbreiser</li> <li>c. Sosiale arrangementer i forbindelse med jobb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Nei, aldri</li> <li>2 Ja, av og til</li> <li>3 Ja, ofte</li> <li>4 Ja, alltid</li> </ul>
Transparb_TO T_tidl	<p><i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i></p> <p>Hvor enig er du i følgende påstander?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Reisen min til/fra jobb opplevdes som uforutsigbar</li> <li>b. Jeg var avhengig av hjelp fra andre (venner/kolleger/familie ol.) til reisen til/fra jobb</li> <li>c. Jeg kunne ha spart tid på planlegging av reisen til/fra jobb med mer tilrettelegging av transport</li> <li>d. Jeg kunne ha spart tid på reisen til/fra jobb med mer tilrettelegging av transport</li> <li>e. Transporten min i forbindelse med eksterne møter gikk alltid etter planen</li> <li>f. Transporten min i forbindelse med lengre jobbreiser gikk alltid etter planen</li> <li>g. Jeg opplevde ofte vansker med reiser til/fra jobb</li> <li>h. Jeg opplevde ofte vansker med reiser i forbindelse med eksterne møter</li> <li>i. Jeg opplevde ofte vansker i forbindelse med lengre jobbreiser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Svært uenig</li> <li>2 Uenig</li> <li>3 Hverken/eller</li> <li>4 Enig</li> <li>5 Svært enig</li> </ul>
transparb_TO T2	<p><i>[hvis yrkesakt_tidl=1]</i></p> <p>Hadde du utfordringer knyttet til følgende forhold ved transport til/fra arbeidssted i ditt tidligere arbeidsforhold?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Uforutsigbarhet</li> <li>b. Tilrettelegging</li> <li>c. Det var slitsomt/energikrevende</li> <li>d. Reisekostnader/økonomi</li> <li>e. Annet, spesifiser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Nei, ingen utfordringer</li> <li>2 Ja, i noen grad</li> <li>3 Ja, i stor grad</li> </ul>



<b>Transportutfordringer, alle</b>		
Transp_utd	Hvor enig er du i følgende påstander: <ol style="list-style-type: none"> <li>Transportutfordringer har hindret meg i å <u>begynne</u> på den utdanningen jeg ønsket/ønsker</li> <li>Transportutfordringer har hindret meg i å <u>fullføre</u> planlagt utdanningsløp</li> <li>Transportutfordringer har hindret meg i å delta i sosiale aktiviteter i skoletiden/studietiden.</li> </ol>	1 Svært uenig 2 Uenig 3 Hverken/eller 4 Enig 5 Svært enig
<b>Til yrkesaktive og tidligere yrkesaktive</b>		
Karriere_1	<i>[hvis yrkesakt_1=1 or yrkesakt_tidl=1]</i> Når du tenker på din yrkeskarriere. Hvor enig er du i følgende påstander: <ol style="list-style-type: none"> <li>Transportutfordringer har hindret meg i å delta i faglige møter/sammenkomster i jobbsammenheng</li> <li>Transportutfordringer har hindret meg i å delta i sosiale sammenkomster i jobbsammenheng</li> <li>Transportutfordringer har hindret meg i å søke eller takke ja til en ny jobb eller ny stilling</li> <li>Transportutfordringer har gjort arbeidshverdagen vanskeligere enn nødvendig</li> <li>Transportutfordringer har gjort meg mindre attraktiv som arbeidstaker</li> </ol>	1 Svært uenig 2 Uenig 3 Hverken enig eller uenig 4 Enig 5 Svært enig
Karriere_2	<i>[hvis yrkesakt_1=1 or yrkesakt_tidl=1]</i> Hvor enig er du i følgende påstander når det gjelder ditt nåværende eller tidligere arbeidsforhold? <ol style="list-style-type: none"> <li>Utfordringer knyttet til transport har hindret meg i å søke en jobb</li> <li>Utfordringer knyttet til transport har hindret meg i å takke ja til et jobbtilbud</li> <li>Utfordringer knyttet til transport har ført til at jeg har måttet si opp en jobb</li> <li>Utfordringer knyttet til transport har ofte hindret meg i å komme tidsnok på jobb</li> <li>Utfordringer knyttet til transport har ofte hindret meg i å komme tidsnok til avtaler i løpet av arbeidshverdagen</li> <li>Utfordringer knyttet til transport har ofte hindret meg i å jobbe fulle arbeidsdager</li> <li>Utfordringer knyttet til transport har ført til at jeg ikke kan utføre alle arbeidsoppgaver</li> <li>Min nærmeste leder har bidratt til å finne gode transportløsninger for meg</li> <li>Jeg har diskutert transportutfordringer med min nærmeste leder</li> <li>Utfordringer knyttet til transport har medført konflikter på arbeidsplassen</li> <li>Utfordringer knyttet til transport har ført til at jeg måtte gå ned i</li> </ol>	1 Svært uenig 2 Uenig 3 Hverken enig eller uenig 4 Enig 5 Svært enig

	stillingsandel l. utfordringer knyttet til transport har hindret meg i å bli tilbudt en stilling med økt ansvar m. Jeg har bevisst unngått stillinger med økt ansvar som følge av utfordringer knyttet til transport	
--	--	--

<b>Bruk av transportordninger og dekning av transportbehov</b>		
Transpord	<i>[alle]</i> Kjenner du til eller er du eller har du vært bruker av følgende ordninger? a. Tilrettelagt transport (TT-ordningen) b. Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) c. Bilstønad d. Grunnstønad e. Reisetilskudd f. Ledsagerbevis g. Førerhund h. Honnørrabatt i. Personlig assistent j. Funksjonsassistent	1 Ja, er bruker 2 Ja, har vært bruker 3 Ja, kjenner til, men har ikke vært bruker 4 Nei, kjenner verken til eller har vært bruker av ordningen
Transpord_arb	<i>[hvis yrkesakt=1]</i> Benytter du noen av disse ordningene på reiser til fra/jobb, til jobbreisen i løpet av dagen eller til ærender før/etter arbeid (f.eks. handling eller levering/følge av barn)?  a. Tilrettelagt transport (TT-ordningen) b. Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) c. Bil med støtte fra NAV d. Grunnstønad e. Reisetilskudd f. Ledsagerbevis g. Førerhund h. Honnørrabatt i. Personlig assistent	<i>(matrise)</i> 1 På reiser til/fra jobb 2 På reiser i løpet av arbeidsdagen 3 Til ærender før/etter jobb 4 Ingen av delene/nei
Transpord_bortfall	<i>[hvis transpord_arb a-i =1,2 or 3]</i> Dersom du ikke lenger kunne bruke denne ordningen, hva ville skje med ditt arbeidsforhold?	1 Ingenting, jeg vil fortsette som nå 2 Jeg må redusere mine ambisjoner i den stillingen jeg

		har 3 Jeg må redusere min stillingsandel 4 Jeg må avslutte arbeidsforholdet 5 Annet (spesifiser)
Transport_betale	<i>[hvis Transpord_arb a/b=1,2 or3]</i> Hva er du maksimalt villig til å betale for tilrettelagt transport mellom bosted og arbeidssted per arbeidsdag?	[Oppgi et kronebeløp]
hjelpemidler	<i>[alle]</i> Benytter du noen av følgende hjelpemidler til utendørsturer? a. Ganghjelpemiddel b. Manuell rullestol c. Elektrisk rullestol d. Elektrisk scooter	1 Ja 2 Nei
TT_ofte	<i>Hvis [transpord a= 1]</i> Hvor ofte benytter du deg av TT-ordningen?	1 Hver dag 2 2-4 dager i uken 3 Ukentlig 4 Hver måned 5 Sjeldnere enn hver måned
TT-tur	<i>Hvis [transpord a= 1]</i> Hvor mange TT-turer fikk du tildelt sist år?	[oppgi antall]
TT_turalle	<i>Hvis [transpord a= 1]</i> Brukte du alle TT-turene du fikk tildelt sist år?	1 Ja 2 Nei
TT_tur_gjenstående	<i>Hvis [TT_turalle= 1]</i> Hva er årsaken til at du ikke brukte alle TT-turene du fikk tildelt sist år?	[Åpen]
TT_sluttet	<i>Hvis [transpord a= 2]</i> Hva er årsaken til at du ikke lenger er bruker av TT-ordningen?	[Åpen]
	<b>Brukere av AU-reiser</b>	
	<i>Hvis [transpord b= 1]</i>	

AU_ofte Ny	Hvor ofte benytter du deg av AU-reiser?	1 Hver dag 2 2-4 dager i uken 3 Ukentlig 4 Hver måned 5 Sjeldnere enn hver måned
AU_varighet	<i>Hvis [transpord b= 1]</i> Hvor lenge har du vært bruker av AU-reiser?	[År]
AU_likert	<i>Hvis [transpord b= 1]</i> Når det gjelder AU-reiser, hvor enig er du i følgende påstander? a. Kontakten med drosjesentral er god b. Drosjene ankommer bosted presist (ved hjemreise) c. Drosjene ankommer arbeids-/studiested presist (ved reiser til arbeids-/utdanningssted) d. Det er lett å endre hentetidspunkt e. Det er lett å avbestille turer f. Sjøførene er serviceinnstilte	1 Svært uenig 2 Uenig 3 Hverken enig eller uenig 4 Enig 5 Svært enig
AU_viktig	<i>Hvis [transpord b= 1]</i> Hvor viktig vil du si ordningen med AU-reiser er for din arbeidsdeltakelse/mulighet for utdanning?	1 Svært lite viktig 2 Lite viktig 3 Hverken/ eller 4 Viktig 5 Svært viktig
AU_sluttet	<i>Hvis [transpord b= 2]</i> Hva er årsaken til at du ikke lenger er bruker av AU-reiser?	[Åpen]
	<b>Brukere av bilstønad</b>	
BIL_varighet	<i>Hvis [transpord c= 1]</i> Hvor lenge har du vært mottaker av bilstønad?	[År]
BIL_viktig	<i>Hvis [transpord c= 1]</i> Hvor viktig vil du si bilstønaden er for din mulighet for arbeidsdeltakelse/ utdanning?	1 Svært lite viktig 2 Lite viktig 3 Hverken/ eller 4 Viktig 5 Svært viktig
	<i>[hvis transpord c=1 and (yrkesakt_1 =1 or yrkesakt_2=1)]</i>	

Utenbil	Har det i løpet av det siste året hendt at du ikke kunne kjøre bil til jobb selv om dette var din foretrukne reisemåte?	1 Ja 2 Nei
Utenbil_årsak	<i>[hvis utenbil=1]</i> Hva var årsaken til dette?	1 Fikk ikke start på bilen 2 Bilen var på verksted 3 Føreforhold (snø, glatt) som gjorde det vanskelig å komme til og inn i bilen 4 Føreforhold som gjorde det uforsvarlig å kjøre 5 Helsemessige årsaker 4 Annet
Utenbil_fravær	<i>[hvis utenbil=1]</i> Var du på arbeidsplassen din den/ de dagene du ikke kunne kjøre bil til jobb?	1 Ja, kom meg til jobb på andre måter 2 Nei, hadde hjemmekontor 4 Nei, jobbet ikke
Utenbil_reise	<i>[hvis utenbil_fravær=1]</i> Hvordan kom du deg til/fra jobb de dagene du ikke kunne kjøre bilen?	1 Kjørte annen bil selv 2 Ble kjørt av familie/venner/kolleger 3 Ble kjørt av personlig assistent 4 Ble kjørt av ordinær drosje 5 Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reise) 6 Reiste kollektivt 7 Gikk 8 Sykklet 9 Manuell rullestol 10 Elektrisk rullestol 11 Elektrisk scooter 12 Annet, spesifiser
Verksted	<i>[hvis transpord c=1]</i> Har bilen din i løpet av det siste året vært på verksted?	1 Ja, på et vanlig verksted 2 Ja, på et ombyggingsverksted 3 Ja, både på vanlig verksted og ombyggingsverksted 4 Nei
Verksted_varighet	<i>[hvis verksted=1]</i> Hvor lenge var bilen din på verksted?	[oppgi antall dager]

<b>Brukere av førerhund</b>		
	<i>[hvis transpord g=1]</i>	
hund_varighet	Hvor lenge har du hatt førerhund?	[År]
	<i>[hvis transpord g=1]</i>	
hund_viktig	Hvor viktig vil du si førerhunden er for din mulighet for arbeidsdeltakelse/ utdanning?	1 Svært lite viktig 2 Lite viktig 3 Hverken/ eller 4 Viktig 5 Svært viktig
	<i>[hvis transpord g=1]</i>	
Hund_syk	Har det i løpet av det siste året hendt at førerhunden din har vært syk eller ikke disponibel av andre årsaker?	1 Ja 2 Nei
	<i>[hvis hund_syk=1 and (yrkesakt_1 =1 or yrkesakt_2=1)]</i>	
Utenhund_reise	Hvordan kom du deg til/fra jobb da førerhunden var syk eller ikke disponibel?	1 Ble kjørt av familie/venner/kolleger 2 Ble kjørt av personlig assistent 3 Ble kjørt av ordinær drosje 4 Arbeids- og utdanningsreiser (AU-reise) 5 Reiste kollektivt 6 Gikk 7 Annet, spesifiser
<b>Brukere av personlig assistent</b>		
	<i>[hvis transpord i=1]</i>	
perass_varighet	Hvor lenge har du hatt personlig assistent?	[oppgi antall år]
	<i>[hvis transpord i=1]</i>	
persass_viktig	Hvor viktig vil du si din personlige assistent er for å dekke reisebehov a) Til/fra jobb b) I jobb (møter, seminar etc.) c) På fritiden	1 Svært lite viktig 2 Lite viktig 3 Hverken viktig eller ikke 4 Viktig 5 Svært viktig
<b>Samlet transportbehov</b>		
	<i>[hvis transpord a-f=1]</i> <i>[til eksisterende brukere av samtlige ordninger]</i>	
Ordning_reisetype	Imøtekommer ordningene du benytter deg av transportbehovet ditt med tanke på ... a. Reise til/fra arbeid	1 I svært liten grad 2 I liten grad

	<ul style="list-style-type: none"> <li>b. Reise til/fra skole/ utdanningssted</li> <li>c. Reise i arbeid</li> <li>d. Innkjøp og ærender</li> <li>e. Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)</li> <li>f. Hente/bringe/følge barn eller andre</li> <li>g. Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)</li> <li>h. Fritidsaktiviteter (kultur, musikk, idrett/trening)</li> <li>i. Ferie/helgereiser</li> <li>j. Annet formål</li> </ul>	<p>3 I stor grad 4 I svært stor grad</p>
funkkrav	<p><i>[hvis transport a-f=1]</i></p> <p>Vi ønsker nå at du gir din mening om de transportordningene du er bruker av i dag.</p> <p>Hvor enig er du i følgende påstander?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Jeg har tilstrekkelig informasjon om ordningen (alle)</li> <li>b. Det er enkelt å få/finne informasjon om ordningen (alle)</li> <li>c. Ordningen medfører mye administrasjon for meg (alle)</li> <li>d. Jeg er trygg på at jeg får fortsette med ordningen (alle)</li> <li>e. Jeg er trygg på at ordningen dekker de merutgiftene jeg har knyttet til transport (bilstønad, TT, AU, grunnstønad, honnørrabatt)</li> <li>f. Ordningen er til passet/dekker mine behov (alle)</li> <li>g. Jeg er trygg på at transporten kommer til riktig tid (TT, AU?,</li> <li>h. Jeg er trygg på sjåførene og de jeg reiser sammen med (TT, AU?)</li> <li>i. Jeg reiser ofte sammen med de samme sjåførene eller de samme medreisende (TT, AU?)</li> <li>j. Ordningen gir meg tilstrekkelig fleksibilitet i hverdagen</li> <li>k. Ordningen gjør transport i hverdagen mer forutsigbart (alle)</li> <li>l. Det går mye tid til planlegging og administrasjon knyttet til ordningen i hverdagen (Alle)</li> <li>m. Ordningen medfører unødvendig mye reisetid (alle unntatt bilstønad?)</li> <li>n.</li> </ul>	<p>1 Svært uenig 2 Uenig 3 Hverken/ eller 4 Enig 5 Svært enig</p>

transpbehov	<i>[alle]</i> Alt i alt, hvordan opplever du at ditt samlede transportbehov blir ivaretatt i dag?	1 Svært dårlig 2 Dårlig 3 Hverken/ eller 4 Bra 5 Svært bra

<b>Kostnader knyttet til transport</b>		
Kostnader_1	<i>[alle]</i> Hvor store utgifter vil du anslå at du hadde for transport sist måned? a. Parkering b. Bensin/drivstoff c. Bompenger d. Forsikring e. Verksted f. Taxi g. Kollektivtransport h.	<i>[kr.]</i>
Kostnader_bil	<i>[hvis bil=1 eller 2]</i> Hvor store utgifter vil du anslå du har til bilhold i løpet av et år?	<i>[oppgi omtrentlig beløp]</i>

<b>Undersøkelsen</b>		
Und_1	Har du noen kommentarer til denne spørreundersøkelsen?	Åpen
Und_2	Hvordan fikk du vite om denne spørreundersøkelsen?	1 Fått tilsendt lenke på e-post 2 På sosiale medier 3 Leste om prosjektet på en nettside 4 I medlemsblad/nyhetsbrev 5 Jeg ble kontaktet direkte 6 Annet
Und_3	Dersom du ønsker å være med i trekningen av 5 gavekort à 1000 kr, vennligst benytt denne lenken for å oppgi din epostadresse. Den vil ikke kunne knyttes til dine svar.	







Teknologi for et bedre samfunn

[www.sintef.no](http://www.sintef.no)