



UNIVERSITETET I  
NORDLAND

HANDELSHØGSKOLEN

---

Gisle Solvoll og Thor-Erik Sandberg Hanssen  
Transportordningen for funksjonshemmede  
(TT-ordningen)

Status 2015



Gisle Solvoll og Thor-Erik Sandberg Hanssen  
**Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)**  
Status 2015

UiN-rapport nr. 5/2015

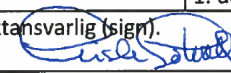
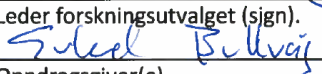
© Universitetet i Nordland  
ISBN: 978-82-7314-757-8  
ISSN 1892-476X

Trykk: Trykkeriet UiN

Universitetet i Nordland  
8049 Bodø  
Tlf: +47 75 51 72 00  
[www.uin.no](http://www.uin.no)

Alle rettigheter forbeholdes.  
© Universitetet i Nordland



<b>Tittel:</b> Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) Status 2015	Offentlig tilgjengelig: Ja	UiN-rapport nr. 5/2015
	ISBN 978-82-7314-757-8	ISSN 1892-476X
	Antall sider og bilag: 105	Dato: 1. desember 2015
Forfatter(e) / prosjektmedarbeider(e) Gisle Solvoll og Thor-Erik Sandberg Hanssen	Prosjektansvarlig (sign). 	
	Leder forskningsutvalget (sign). 	
<b>Prosjekt</b> Transportordningen for funksjonshemmede	Oppdragsgiver(e) Samferdselsdepartementet	
	Oppdragsgivers referanse Arnold Langaas	
<b>Sammendrag</b> I rapporten gis en statusgjennomgang av transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen i Norge i 2015. Antall brukere, ytelser og organisering av ordningen beskrives på fylkesnivå. Det gis i tillegg en oversikt over tilretteleggingen av bussmateriellet og omfanget av service- og bestillingsruiter. Det gis også en kvantifisering av den kollektive transportstandarden for funksjonshemmede. Status i 2015 sammenholdes med status i 2012.	<b>Emneord:</b> Transport Funksjonshemmede TT-ordningen	
<b>Summary</b> This report gives a status review of the specialized transport service for disabled (STS) in Norway in 2015. The number of users, number of trips offered and the organization of the service are described for each county. In addition, an overview of the universal design of buses and the extent of service routes and demand driven services is given. A quantification of the quality of public transport for the disabled is also given. Status in 2015 is compared with the status in 2012.	<b>Keywords:</b> Transport Disability Transport service for disabled	
Andre rapporter innenfor samme forskningsprosjekt/program ved Universitetet i Nordland:		



# INNHALDSFORTEGNELSE

<b>SAMMENDRAG .....</b>	<b>10</b>
<b>FORORD .....</b>	<b>17</b>
<b>1 INNLEDNING .....</b>	<b>18</b>
1.1 Bakgrunn og formål .....	18
1.2 Metodisk opplegg og datakilder .....	19
<b>2 ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN .....</b>	<b>21</b>
2.1 Oppgavefordeling .....	21
2.2 Godkjenningskriterier .....	24
2.3 Egenandel .....	28
2.4 Korttyper og fordeling av ytelser .....	29
2.4.1 Korttype/reisebevis.....	29
2.4.2 Brukerstatus.....	33
2.4.3 Bruksområde.....	34
2.4.4 Avstand og brukerkategori .....	34
2.4.5 Spesielt om differensiering av ytelsene .....	34
2.5 Brukerkategorier og reiseaktivitet .....	36
2.5.1 Data basert på brukerundersøkelser .....	36
2.5.2 Brukerkategorier og reiseaktivitet i 2015 .....	38
2.6 Endringer i regelverket.....	40
2.7 Elektroniske kortløsninger .....	43
2.8 Kommentarer angående feilbruk/misbruk av TT-kortet.....	44
2.8.1 Synspunkter fra fylkeskommunene .....	44
2.9 Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særskilte behov .....	46
2.9.1 Nord-Trøndelag.....	46
2.9.2 Møre og Romsdal.....	48
2.9.3 Østfold .....	49
2.10 Oppsummering.....	50

<b>3</b>	<b>TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK</b> .....	<b>53</b>
3.1	Antall TT-brukere.....	53
3.1.1	Godkjente TT-brukere.....	53
3.1.2	«Aktive» TT-brukere .....	56
3.2	Brukerandel.....	57
3.3	Offentlige utgifter .....	58
3.4	Ytelser pr. TT-bruker og pr. innbygger.....	60
3.4.1	Ytelser pr. godkjent TT-bruker .....	60
3.4.2	Ytelser pr. «aktiv» TT-bruker .....	62
3.4.3	Ytelser pr. innbygger .....	63
3.5	Ytelser og brukerandel.....	65
3.5.1	Godkjente TT-brukere.....	65
3.5.2	«Aktive» TT-brukere .....	67
3.6	Antall tilbudte og gjennomførte turer.....	68
3.6.1	Tilbudte turer .....	68
3.6.2	Gjennomførte turer .....	69
3.7	Økonomiske konsekvenser av å styrke TT-ordningen .....	70
3.7.1	Kostnader ved å gi et bedre tilbud til «tyngre» brukere.....	70
3.7.2	Kostnader og konsekvenser av en bedre TT-ordning for alle .....	72
3.8	Oppsummering .....	72
<b>4</b>	<b>TILRETTELEGGING I KOLLEKTIVTRAFIKKEN</b> .....	<b>76</b>
4.1	Universell utforming av bussmateriell .....	76
4.2	Service- og bestillingstransport.....	78
4.3	Oppsummering .....	85
<b>5</b>	<b>KOLLEKTIV TRANSPORTSTANDARD FOR PERSONER MED FORFLYTNINGSHEMMINGER</b> .....	<b>86</b>
5.1	Kollektiv transportstandard ved fritidsreiser .....	86
5.2	Avsluttende kommentarer.....	88

<b>6</b>	<b>ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER (AU-REISER)</b> .....	<b>90</b>
6.1	Forsøksordning fra 2001 til 2013.....	90
6.2	Permanent ordning fra 2013.....	91
6.3	Antall brukere.....	91
	<b>REFERANSER</b> .....	<b>95</b>
	<b>VEDLEGG 1</b> .....	<b>97</b>
	<b>VEDLEGG 2</b> .....	<b>102</b>
	<b>VEDLEGG 3</b> .....	<b>103</b>

## Figurliste

Figur 2-1: Omfang av misbruk og feilbruk av TT-kortet vurdert av de TT-ansvarlige i fylkeskommunene i 2015.....	45
Figur 3-1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2015.....	54
Figur 3-2: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2015. Tall i 1000. 2015-kroner. ....	58
Figur 3-3: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjent TT-bruker i 2012 og 2014. Ekskl. Oslo. 2015-kroner. ....	62
Figur 3-4: Gjennomsnittlige offentlige TT-ytelser pr. «aktive» TT-bruker i 2014. Ekskl. Oslo. 2015-kroner. ....	63
Figur 3-5: Gjennomsnittlige offentlige TT-ytelser pr. innbygger ekskl. Oslo i 2012 og 2014 (budsjett). 2015-kroner. ....	64
Figur 3-6: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2014. 2015-kroner.....	65
Figur 3-7: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2014. 2015-kroner. ....	66
Figur 3-8: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelser pr. «aktive» TT-bruker og brukerandel (antall «aktive» TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2015. 2015-kroner. ....	67
Figur 3-9: Antall tilbudte turer for en «ordinær» TT-bruker i 2015.....	69
Figur 3-10: Antall turer pr. «aktive» TT-bruker i 2014.....	70
Figur 3-11: Forventede årlige kostnader ved å styrke TT-tilbudet til rullestolbrukere avhengig av spesialbil samt blinde og svaksynte. Referanseår 2014. Tall i 1 000 2015-kr. .	71
Figur 6-1: Antall aktive brukere pr. 1 000 innbyggere i AU-reiseordningen fordelt på fylker. Status pr. oktober 2015. ....	93
Figur 6-2: Offentlige utgifter til AU-reiseordningen (ekskl. administrasjon). Periode: 2003-2015. Løpende kroner. Tall i 1 000. ....	94



## Tabelliste

Tabell 2-1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2015.....	22
Tabell 2-2: Sentrale forhold ved godkjenningskriteriene i fylkene i 2015. ....	25
Tabell 2-3: Egenandeler ved TT-reiser i 2015. ....	28
Tabell 2-4: Korttype/reisebevis, kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere og differensiering av årlig støttebeløp. Status i 2015.....	31
Tabell 2-5: Laveste og høyeste årlige støttebeløp til TT-brukerne i 2015. ....	35
Tabell 2-6: Hovedårsak til forflytningshemming hos TT-brukere. ....	37
Tabell 2-7: Reiseaktivitet blant ulike kategorier brukere. Status 2014.....	38
Tabell 2-8: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske betalingskort (e-kort) i TT-tjenesten. Status pr. 1. januar 2016. ....	43
Tabell 2-9: Forsøksordningen med forbedret tt-tilbud for brukere med særskilte behov. Status etter ca. 2 års drift. ....	46
Tabell 2-10: Gjennomsnittlig lengde pr. tur.....	47
Tabell 3-1: Antall godkjente TT-brukere fordelt på fylker. 1988-2015. ....	55
Tabell 3-2: Antall «aktive» TT-brukere fordelt på fylker. 2014.....	56
Tabell 3-3: Godkjente TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2015. Promille. ....	57
Tabell 3-4: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2014. Tall i 1 000. 2015-kroner. ....	59
Tabell 3-5: Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker fordelt på fylker. 2004-2015. 2015-kr.....	61
Tabell 3-6: Offentlige TT-ytelser pr. innbygger fordelt på fylker. 2004-2014. 2015-kroner.....	64
Tabell 3-7: Konsekvenser for ytelser pr. TT-bruker og fylkeskommunale utgifter av at ytelser pr. TT-bruker i fylkene blir som i Oslo. Referanseår 2014. 2015-kr. ....	73
Tabell 3-8: Konsekvenser for brukerandel og fylkeskommunale utgifter av at ytelser pr. TT-bruker og brukerandel i fylkene blir som i Oslo. Referanseår 2014. 2015-kr. ....	74
Tabell 4-1: Omfanget av universell utforming av bussparken i fylkene. Status høsten 2015. ....	77
Tabell 4-2: Service- og bestillingsruter i kollektivtrafikken.....	79
Tabell 5-1: Samlet vurdering av kollektiv transportstandard for forflytningshemmede ved fritidsreiser i 2014.....	87
Tabell 6-1: Antall aktive brukere i AU-reiseordningen fordelt på fylker. Status pr. 1. november 2012 og oktober 2015. ....	92

## Sammendrag

Samferdselsdepartementet har pålagt fylkeskommunene å organisere en ordning med tilrettelagt transport for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. Ordningen omtales normalt som TT-ordningen. TT skal benyttes til fritidsreiser. Hvordan det enkelte fylke organiserer ordningen, hvor mange som får tildelt TT-kort og i hvilket omfang brukerne får reise, varierer betydelig mellom fylkene.

### ***Organisering av TT-ordningen***

TT-ordningen er normalt sett organisert slik at fylkeskommunene utarbeider regelverk og fastsetter brukerkvoter, bestemmer hvordan midlene skal fordeles mellom ulike brukerkategorier (med et par unntak) samt har ansvar for budsjettoppfølging og kontroll av ordningen. Selskapet som leverer kortløsningen har normalt sett ansvar for å få produsert og distribuert verdikort/turkort til brukerne og gjennomføre det økonomiske oppgjøret med transportør. Kommunene forestår brukergodkjenningen mens behandling av klager (eksempelvis på avslag) er et fylkeskommunalt ansvar i noen fylker og et kommunalt ansvar i andre fylker.

### ***Godkjenningskriterier og fordeling av ytelser***

For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en varig forflytningshemming som gjør at han eller hun ikke, eller kun med betydelige anstrengelser, kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. Alle fylkene, med unntak av Nordland og Vestfold, godkjenner brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra NAV. Når det gjelder godkjenningspraksis for søkere som har bil fra NAV eller bor på institusjon, varierer praksis mye mellom fylkene. De fleste fylkene godkjenner også brukere selv om de bor sammen med en person som har og kan kjøre bil. Godkjenningens varighet er vanligvis fra ett til tre år, men i praksis «evig» dersom funksjonshemmingen ikke opphører, eller fylkeskommunen ikke reduserer ressursbruken til ordningen eller endrer regelverket slik at noen brukere må tas ut.

Tildelt reisebeløp/turer til godkjente brukere differensieres normalt ut fra brukerkategori og/eller avstand mellom brukerens bosted og nærmeste service-/kommunesenter. Prioriterte brukerkategorier er vanligvis blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede. I noen fylker gir en større ytelse til «unge» enn til eldre.

### ***TT-kortet***

18 fylker har pr. 1. januar 2016 elektroniske betalingskort for TT-brukerne. Nord-Trøndelag vil innføre elektroniske betalingskort snart. Rogaland Taxi er den dominerende leverandøren av dataløsning. 14 fylker benytter verdikort (hver bruker får tildelt et gitt pengebeløp), 5 fylker har turbaserte kort (hver bruker får tildelt et gitt antall turer). Fylkene som opererer med turkort har normalt sett begrensninger knyttet til turlengde. I Oslo er det imidlertid ingen begrensning på turlengde (i egen kommune). I Nord- og Sør-Trøndelag er maksimal turlengde 30 km. Vest-Agder har ingen begrensning på turlengde, men egenandelen øker mye med turlengden.

### ***Egenandel***

Det kreves en egenandel for transporten i 13 fylker. For de fylkene som har et fast beløp pr. tur varierer egenandelen fra 15 kr i Østfold til minimum 67 kr i Vest-Agder. I fylkene som opererer med en prosentsats av turprisen, varierer egenandelen fra 10 % av turpris i Troms og Nordland til 30 % av turpris i Sør-Trøndelag.

### ***Misbruk/feilbruk***

TT-kortet skal kun benyttes til fritidsreiser, men noen benytter kortet til pasientreiser som skal betales av Helseforetakene. Oppfatningen blant de TT-ansvarlige er at bevisst misbruk av TT-kortet til pasientreiser er lite utbredt, men noen mener at feilbruk er relativt omfattende.

### ***Antall TT-brukere***

I 2015 er det knapt 113 000 *godkjente* TT-brukere i Norge. Dette er omlag samme brukerantall som i 2012. Hedmark og Nordland har redusert antall brukere med 29 % og 34 % mens en i Rogaland og Telemark har økt brukerantallet med 60 % og 42 %. I de andre fylkene er det kun mindre prosentvise endringer. Av de godkjente brukerne er ca. 91 500 (80 %) «aktive» (har reist minst en tur i 2014). Andel aktive brukere varierer mellom fylkene, fra 98 % i Oppland til 50 % i Rogaland. 20 % av godkjente brukere benytter altså ikke TT-kortet sitt. Årsaker til dette kan være forverret helse, dødsfall, godkjenning av brukere kun i kraft av høy alder og ikke transportbehov og at TT-kort i noen kommuner oppfattes som en «rettighet» når man blir gammel. I Rogaland er hovedårsaken til den lave andelen «aktive» brukere at TT-registeret ikke er oppdatert.

Brukerandelen (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) varierer fra 0,9 % i Østfold til 3,8 % i Sogn og Fjordane. For landet som helhet er brukerandelen 2,2 %. Dette er en nedgang på vel 0,1 prosentpoeng (4 %) fra 2012.

### **Offentlige ytelser og antall reiser**

I 2014 brukte fylkeskommunene 489 mill. 2015-kr på TT-ordningen. Dette er en reell nedgang på vel 26 mill. kr fra 2012. I Oslo ble utgiftene redusert med nesten 16 mill. kr. Gjennomsnittlige TT-ytelser pr. «aktive» TT-bruker i 2014, ekskl. brukerne i Oslo, varierer fra 8 562 2015-kr i Vest-Agder til 1 488 kr i Nordland. Brukerne i hovedstaden reiste for 17 600 kr i gjennomsnitt i 2014.

Antall *tilbudte* årlige turer i 2015 for en ordinær TT-bruker varierer fra 150 (70 for personer over 67 år) i Oslo til 14 i Østfold og Møre og Romsdal. I Sogn og Fjordane har vi beregnet antall tilbudte turer til 10, men dette er noe usikkert. Antall *gjennomførte* turer pr. «aktive» TT-bruker i 2014 varierer fra 55 i hovedstaden til under 12 i Vestfold, Sogn og Fjordane, Nordland og Finnmark. Gjennomsnittlig antall gjennomførte turer pr. «aktive» TT-bruker i 2014 er ca. 24 når Oslo inkluderes og 15 når hovedstaden «fjernes».

### **Konsekvenser av en forbedret TT-ordning**

Et styrket TT-tilbud til rullestolbrukere avhengig av spesialbil samt blinde og svaksynte i hele landet vil, kunne gi økte årlige kostnader på 53 mill. kr dersom disse gruppene øker sin reiseaktivitet med 30 %. Dersom TT-ordningen i fylkene blir som i Oslo, og brukerne har en reiseaktivitet som i hovedstaden, vil utgiftene til ordningen på landsbasis øke med opp mot 1,3 mrd. kr.

### **Forsøk med forbedret TT-tilbud for brukere med særskilte behov**

Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold har fra 1. juli 2012 – 31. desember 2015 deltatt i en forsøksordning for å bedre TT-ordningen for brukere med «tyngre» funksjonshemming; rullestolbrukere og blinde/sterkt svaksynte. I Østfold bestod tilbudet i etablering av en servicelinje i 2 kommuner mens de to andre fylkene økte reisebeløp/antall turer for målgruppen i til sammen 14 kommuner. Ordningen førte til økt nytte for målgruppen gjennom forbedrede reisemuligheter.

### **Universell tilrettelegging av bussene**

Jo bedre de ordinære bussrutene er tilrettelagt for personer med forflytningshemninger, desto flere TT-brukere kan benytte seg av rutetilbudet. Med utgangspunkt i data fra 18 fylker, finner vi at 52 % av bussene har lavgulv-/laventre-løsning, 74 % har plass til å ta med rullestol, 40 % har heis eller rampe mens 44 % har holdeplassannonsering. 10 % av bussene har ingen særskilt tilrettelegging. Alle bussene i Østfold, Akershus, Oslo, Aust-Agder og Finnmark kan ta med rullestol, mens kun 8 % av bussene i Hedmark har denne muligheten. Holdeplassannonsering (som er viktig for blinde og svaksynte) finner vi i alle bussene i

Oslo, Akershus, Aust-Agder, Rogaland og Finnmark (fra 1/1 2016), mens kun 3% av bussene i Oppland har denne fasiliteten.

Siden Samferdselsdepartementet fra 2009 gjennom forskrift stilte krav om at alle nye busser som blir registrert etter 1. januar 2010 skal være universelt utformet, vil dette forhåpentligvis komme på plass fortløpende i alle fylkene.

### ***Service- og bestillingsruter***

Mer fleksible kollektivtilbud i form av serviceruter eller rent etterspørselsstyrte tilbud basert på forhåndsbestilling, vil også være et aktuelt transporttilbud for noen TT-brukere; spesielt dem med lettere funksjonshemninger. 3 fylker (Oslo, Vestfold og Nordland) oppgir å ikke ha service- eller bestillingsruter. Av de 15 fylkene som har slike ruter, er det 3 fylker (Akershus, Vest-Agder og Nord-Trøndelag), som oppgir at disse rutene gir TT-brukerne i områdene rutene går reduserte TT-ytelser eller bortfall av individuelle TT-rettigheter. I de andre fylkene er disse rutene et supplement til den individuelt baserte TT-ordningen.

### ***Kollektiv transportstandard for forflytningshemmede***

En samlet vurdering av den kollektive transportstandard til personer med forflytningshemninger i fylkene i 2014, der kvaliteten på TT-ordningen (ytelser og brukerandel) veies sammen med graden av universell utforming av bussene og tilstedeværelsen av service- og bestillingsruter, indikerer at transportstandard er klart best i Oslo. Holder vi hovedstaden utenfor kommer Vest-Agder best ut og Hedmark dårligst ut. Situasjonen var mye den samme i 2012, men avstanden mellom Oslo og mange av de andre fylkene er blitt mindre. Om transportstandard generelt er blitt bedre kan imidlertid diskuteres. Da TT-ytelsene målt i penger eller antall turer jevnt over er lavere i 2014 enn i 2012, trekker dette isolert sett i retning av et dårligere tilbud, selv om det er forskjeller mellom fylkene.

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

AU-reiseordningen ble, etter å ha vært en forsøksordning i 12 år, en permanent ordning administrert av NAV fra 1. januar 2013. Oslo, som i alle år har hatt sin egen AU-reiseordning, ble innlemmet i den nasjonale ordningen 1. september 2014. Det var registrert 669 AU-reisebrukere pr. 1. november 2015. Av disse var det 44 som var innvilget utdanningsreiser. Det innebærer at 93 % av de aktive brukere er innvilget arbeidsreiser. Det er flest brukere av ordningen i Oslo (188 stk.) og færrest i Sogn og Fjordane og Finnmark med 5 stk. i hvert av disse fylkene.

I 2015 forventes utgiftene til AU-reiser (ekskl. administrasjon) å bli ca. 38 mill. kroner. Årlig utgift pr. bruker var 61 000 kroner i 2012 og forventes å bli ca. 58 000

kroner i 2015. Administrasjonsutgiftene var vel 2 mill. kr i 2012 og knapt 3,7 mill. kr i 2014.

### ***Nylig foretatte og nært forestående endringer i TT-ordningen***

Sammenholdt med regelverket i 2012, er det 5 fylkeskommuner som nylig har, eller snart skal foreta endringer i sitt TT-reglement. Endringene er oftest politisk initiert, og gjennomført i nær dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner og eldreråd.

*Østfold.* Samferdselskomiteen vedtok 17. november 2015 at det skal nedsettes en arbeidsgruppe for å gjennomgå og forbedre TT-ordningen i Østfold, der tilbudet blant annet sees i sammenheng med bestillingstransporttilbudet. Gjennomgangen skal også omfatte tilskuddsnivå og fordeling av midler mellom brukerne samt organisering og oppfølging av tilbudet. Arbeidsgruppen skal legge frem forslag til endringer i løpet av våren 2016.

*Hedmark.* 1. januar 2013 fikk fylkeskommunen ny TT-forskrift. Godkjenningmyndighet av brukere ble lagt til en fylkeskommunal nemnd. Alle tidligere godkjente brukere måtte søke på nytt, og det ble derfor en stor nedgang i antall brukere. I tillegg inngikk fylkeskommunen avtale med Rogaland Taxi om bruk av deres kortløsning. Fra 1. september 2015 ble forskriften på nytt endret ved at personer som har støtte til kjøp av tilpasset bil også kan vurderes som TT-brukere. I tillegg ble det åpnet for at TT-kortet kan benyttes i hele landet hvis transportør godkjenner kortet som betalingsmiddel.

*Akershus.* Etter dagens forskrift blir bestemte grupper av funksjonshemmede prioritert gjennom et større reisebeløp. Dette gjelder rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmede, blinde eller synshemmede og personer med bærbart surstoffapparat. Det er forslag om at prioritering av bestemte grupper funksjonshemmede bør opphøre. Saken skal behandles i fylkestinget i desember 2015.

*Møre og Romsdal.* Det vil bli fortatt «stegvise» endringer i TT-reglementet i fylket. Fylkeskommunen ønsker at aldersgrensen på 67 år for institusjonsboere skal fjernes, men at det skal bli foretatt en vurdering av mulighetene godkjente TT-brukere skal ha til å bruke TT etter at de har kommet på institusjon. Kommunen vil få ansvar for dette, og fylkeskommunens forslag er at kommunen kan følge med på bruken og ta kontakt med de som ikke har brukt TT siste halvår, for å vurdere om de fremdeles skal være med i ordningen. I forbindelse med aldersgrenseendringen ønsker fylkeskommunen også å fjerne muligheten brukerne under 67 år har til å etterspørre ekstra reisebeløp. Videre ønsker fylkeskommunen å innføre fortløpende opptak av brukere noe som er enkelt å innføre i systemet til Rogaland Taxi. Fylkeskommunens forslag er at uansett når på året brukeren blir lagt inn, så

får hun eller han hele reisebeløpet. Selv om dette kan føre til økt bruk tror ikke fylkeskommunen at den økonomiske risikoen er stor siden de har brukertak i hver kommune. Møre og Romsdal fylkeskommune er det eneste fylket som nullstiller saldo både 1. juli og 1. januar. I de andre fylkene nullstilles saldo kun 1. januar, selv om de foretar to årlige tildelinger. Fylkeskommunens forslag er at nullstilling kun skjer en gang pr. år for å gi brukerne større fleksibilitet.

*Nord-Trøndelag.* Fylkeskommunen er inne i en prosess der de reviderer retningslinjene til TT-ordningen. De ønsker blant annet å innføre en elektronisk kortløsning som det siste fylket i Norge. Valg av kortløsning/producent vil bli foretatt etter anbudskonkurranse etter at de nye retningslinjene er vedtatt.

Ellers kan det nevnes at det 1. januar 2016 er 18 fylker som har elektroniske betalingskortløsninger til sine TT-brukere. 14 av disse bruker systemet til Rogaland Taxi (RT). Dette innebærer at RT har en markedsandel på 75 % (andel av antall «e-kort brukere»). 111 000 personer betaler fra 1. januar 2016 sine TT-reiser med et elektronisk betalingskort. Dette er 12 000 flere brukere enn i 2012.

### **Avslutning**

Vi har de seneste 5-6 år sett en utvikling i retning av at færre TT-brukere godkjenner og at andelen «aktive» brukere øker. Dette viser at kommunene har klart å målrette godkjenningen i større grad enn tidligere. Denne positive utviklingen når det gjelder målretting ser ut til å ha fått et lite tilbakeslag ved at andelen «aktive» brukere er redusert noe fra 2012. Da 1 av 5 godkjente TT-brukere ikke benytter TT-kortet er det ennå en jobb å gjøre hos de som godkjenner brukere og følger opp brukerlistene slik at de midlene som fylkespolitikere bevilger til ordningen omsettes i turer.

Etter at vi på 2000-tallet stort sett har kunnet observere en økning i gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker som har holdt tritt med utviklingen i konsumprisindeksen, ser vi en reell nedgang i ytelsene fra 2012 til 2014. Dette betyr at TT-brukerne i flere fylker tilbys færre turer i 2014 enn i 2012.

Service- og bestillingsruter er etablert i 15 fylker, og i 3 av fylkene (Akershus, Vest-Agder og Nord-Trøndelag) gir disse rutene TT-brukerne i områdene rutene går reduserte TT-ytelser eller bortfall av individuelle TT-rettigheter. Slike ruter vil være et viktig supplement til den drosjebaserte TT-kjøringen slik at denne i sterkere grad kan rettes inn mot de brukergruppene som er mest avhengige av individuelle transportløsninger. Det er fremdeles viktig at fylkeskommunene i sitt arbeid med å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemninger i større grad bruker universelle løsninger som service- og bestillingsruter og tilrettelegging av

transportmidler og transportinfrastrukturen, heller enn selektive løsninger (som TT-ordningen). Økt bruk av bestillingsruter kan gi bedre driftsøkonomi samtidig som et «åpent» transporttilbud vil bidra til å svare på utfordringer knyttet til en aldrende befolkning. Tilrettelegging av den ordinære kollektivtrafikken og etablering av etterspørselsstyrte transporttilbud (bestillingsruter) er, sammen med en sterkere målretting av TT-ordningen, nødvendige tiltak for at det skal kunne frigjøres midler som kan benyttes til å gi TT-brukerne med de tyngste funksjonsnedsettelsene et bedre TT-tilbud.



## Forord

Denne rapporten er skrevet på oppdrag for Samferdselsdepartementet. Rapporten gir en statusoversikt over transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) slik den praktiseres i fylkene i 2015. Notatet er skrevet av førsteamanuensis Gisle Solvoll og førsteamanuensis Thor-Erik Sandberg Hanssen. Solvoll har vært prosjektleder.

Vi vil rette en takk til alle TT-ansvarlige i fylkene for deres hjelp ved informasjonsinnsamlingen. En takk også til Øyvind Westergård NAV Tiltak Oppland for å ha fremskaffet data og informasjon om ordningen med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede (AU-reiser). Ole Rasmus Owe og Arnold Langaas i Samferdselsdepartementet fortjener også en takk for nyttige kommentarer og innspill under arbeidet med rapporten.

Bodø 7. desember 2015

Gisle Solvoll  
Prosjektleder

# 1 INNLEDNING

Nedenfor redegjøres det for bakgrunnen for og formålet med rapporten samt det metodiske opplegget og de sentrale datakilder som benyttes.

## 1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Samferdselsdepartementet har pålagt fylkeskommunene å organisere en ordning med tilrettelagt transport for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. Ordningen omtales oftest som TT-ordningen. TT skal primært benyttes til fritidsreiser. Hvordan det enkelte fylke organiserer ordningen, hvor mange som får tildelt TT-kort og i hvilket omfang brukerne får reise, varierer betydelig fylkene imellom.

Ordningsen med tilrettelagt transport er tidligere beskrevet av Agderforskning i 1994, (Simensen og Aase, 1994), og i en rapport utgitt av Nordlandsforskning i 2001, (Solvoll mfl., 2001). Statusundersøkelser er etter dette gjennomført av Handelshøgskolen i Bodø i 2004, 2006, 2008, 2010 og 2012, jf. Solvoll (2004), Solvoll (2006), Solvoll (2008), Solvoll (2010) og Solvoll (2012).

Årsaken til forflytningshemming hos den enkelte varierer. De vanligste årsakene er høy alder og/eller ulike fysiske funksjonshemninger. Den typiske bruker av tjenesten er en kvinne på godt over 70 år som bor alene, og som opplever aldersrelaterte forflytningsproblemer. Personer med forflytningshemninger er imidlertid en svært sammensatt gruppe, og inkluderer unge og eldre, mennesker som har hatt en funksjonshemming hele livet, og andre som opplever forflytningsproblemer først i alderdommen. Det gruppen har felles er at de har problemer med å bruke det ordinære kollektive transporttilbudet, og at de dermed kan ha vansker med å delta på linje med andre i ulike aktiviteter i samfunnet.

Formålet med denne rapporten er å gi en statusgjennomgang av transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) i 2015. De endringene som har skjedd ved ordningen i de ulike fylkene etter forrige statusgjennomgang i 2012 er kommentert særskilt. Dersom et fylke planlegger større endringer i ordningen i 2016 er også dette redegjort for.

I rapporten gis det en gjennomgang av hvordan ordningen organiseres og praktiseres i de enkelte fylkene. Rapporten beskriver også antall brukere, offentlige

utgifter til ordningen samt de ytelser hver godkjente og «aktive» bruker mottar. Når det gjelder antall brukere og fylkeskommunale utgifter til ordningen, beskrives utviklingen fra 1988 og fram til i dag på fylkesnivå. Til slutt redegjøres det for hvor stor andel av bussene i fylkene som er universelt tilrettelagte (lavgulv-/laventre, rullestolplass, heis/rampe og holdeplassannonsering) og for omfanget av bestillings-/serviceruter i fylkene samt om disse er særskilt etablert for å «avlaste» den individuelt baserte TT-ordningen.

Sammenholdt med statusrapporten fra 2012 vil vi fremheve følgende «nyheter»:

- Erfaringer fra forsøkene med forbedret TT-transport for utvalgte grupper i fylkene Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold er redegjort for og diskutert.
- Forventede kostnader ved å gi et forbedret transporttilbud til utvalgte brukergrupper er forsøkt beregnet med utgangspunkt i erfaringene fra de tre forsøksfylkene nevnt i forrige punkt.
- Forventede kostnader ved å gi tilbud til TT-brukere i alle fylker på linje med det tilbudet som TT-brukerne i Oslo har er anslått.

## **1.2 METODISK OPPLEGG OG DATAKILDER**

Ved utarbeidelsen av rapporten har vi benyttet oss av både sekundær- og primærdata. En sentral del av datamaterialet er innhentet direkte fra fylkeskommunene ved at de TT-ansvarlige i fylkene har fylt ut et spørreskjema vedrørende sentrale forhold ved TT-ordningen i deres fylke.

Spørreskjemaet ble sendt på mail til TT-ansvarlige i fylkeskommunene 28. september 2015. Etter litt purring på enkelte hadde vi mottatt fullstendige svar fra alle fylkeskommunene 6. november. Med utgangspunkt i svarene på spørsmålene i skjemaet fikk vi kartlagt antall godkjente og «aktive» brukere, utgifter til ordningen samt ordningens praktisering og organisering. Vi fikk også synspunkter på misbruk/feilbruk av TT-kortet. Vi innhentet også opplysninger om graden av universell tilrettelegging av bussparken samt eksistensen av bestillings- /serviceruter. Dette, sammen med opplysninger fra leverandør av dataløsninger (innhentet via fylkeskommunene) om antall turer og turkostnader, data fra SSB om utvikling i konsumprisindeksen og antall innbyggere i fylkene, har gjort oss i stand til å utarbeide rapporten. Spørreskjemaet vi benyttet er vist i vedlegg 1.

I tillegg til opplysningene fra de utfylte spørreskjemaene har vi også hatt nærmere kontakt med noen av de TT-ansvarlige, spesielt i de fylkene der vi sammenholdt med 2012 ser større endringer enten i antall TT-brukere, ressursbruk på ordningen eller selve regelverket. Vi har også hentet en del opplysninger om TT-ordningen i fylkene gjennom informasjonen som ligger på fylkeskommunenes hjemmesider. Via NAV Tiltak Oppland, har vi skaffet til veie sentrale data om ordningen med arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) for funksjonshemmede.

Siden vi har fått svar på spørreskjemaet fra alle fylkeskommuner, og at skjemaene er fylt ut av TT-ansvarlige i fylkene, betrakter vi kvaliteten på vårt datamateriale som god. Der det har vært manglende svar, eller svar som virket urimelige, har vi gjennom telefonisk oppfølging av de aktuelle TT-ansvarlige innhentet manglende informasjon og oppklart eventuelle uklarheter.

## **2 ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN**

I dette kapitlet beskrives hvordan TT-ordningen organiseres og praktiseres i det enkelte fylke. Oversikten er utarbeidet på grunnlag av en gjennomgang av regelverket i fylkene, samt gjennom samtaler med TT-ansvarlig i det enkelte fylke og informasjon fra et spørreskjema sendt til de TT-ansvarlige i september 2015. I de følgende avsnittene beskrives forskjellen mellom fylkene. Forhold som er blitt endret fra situasjonen slik den var i 2012, jf. Solvoll (2012), kommenteres særskilt.

### **2.1 OPPGAVEFORDELING**

I tabell 2-1 er det gitt en forenklet oversikt over oppgave- og arbeidsfordelingen mellom fylkeskommunene, kommunene og andre i 2015.

#### ***Spesielt om Oslo***

I hovedstaden var det Oslo kommune ved samferdselsetaten som administrerte TT-ordningen og godkjente nye brukere til og med 2003. Fra 1. januar 2004 ble ansvaret overført til den enkelte bydel. For brukerne innebar endringen lite bortsett fra at søknaden skulle sendes til den bydelen søkeren er bosatt i. 1. januar 2005 fikk Helse- og velferdsetaten (HEV), fra 1. januar 2012 Velferdsetaten (VEL), overført ansvaret for en rekke administrative oppgaver og kjøp av transporttjenester knyttet til TT-ordningen. VEL er nå tildelt forvaltningsmyndighet knyttet til administrative rutiner, kontraktsoppfølging og kjøp av transporttjenester til TT-ordningen. VEL og bydelene har et sidestilt forhold ved dagens organisering av ordningen, hvor byrådsavdelingen for eldre og sosiale tjenester har det overordnede ansvaret.<sup>1</sup>

#### ***Utarbeidelse av regelverk***

Regelverket for praktiseringen av TT-ordningen er fylkeskommunens ansvar å utarbeide i alle fylkene. Slik var det også i 2012.

**Tabell 2-1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2015.**

	Utarbeid-else av regelverk	Fordeling av midler mellom brukere	Bruker-god-kjenning	Klage-behand-ling	Produksjon av verdi/turkort	Distribu-sjon av verdi/turkort	Oppgjør med tran-sportør	Budsjett-oppfølging og kontroll
Østfold	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Akershus	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Oslo	F	F	B	B/VEL/nemd	F	F	VEL	VEL/B <sup>2</sup>
Hedmark	F	F	F	F	F	F	F	F
Oppland	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Buskerud	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Vestfold	F	F	K/F	F	RT	RT	RT	F
Telemark	F	F	K	F	RT	RT	F/TTT	F
Aust-Agder	F	F/K	K	F	RT	RT	RT	F
Vest-Agder	F	F	K	F	TTT	TTT	TTT	F
Rogaland	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Hordaland	F	F	F/K <sup>3</sup>	F	OT	OT	F	F
Sogn og Fjordane	F	K	K	K	F	K	K	K
Møre og Romsdal	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Sør-Trøndelag	F	F	K	F	TTT	TTT	TTT	F
Nord-Trøndelag	F	F	K	K	F	K	F	F
Nordland	F	F	K/F	F	RT	RT	F/RT	F
Troms	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Finnmark	F	F	K	K	RT	RT	RT	F

F = Fylkeskommunen, K = kommunen, TK = Trafikanten Kristiansund. TTT = Taxi Transport Telemark. RT= Rogaland Taxi. KKI = Kjørekontoret Innlandet (Kaltet Oppland Skyssenter, OSS, før 2007). B = Bydel i Oslo. VEL = Velferdsetaten i Oslo, OT= Oberthur Technologies.

### **Fordeling av midler mellom godkjente brukere**

Når det gjelder fordelingen av midler mellom godkjente brukere, hvor mange turer eller hvor stort reisebeløp den enkelte har til rådighet, så er dette et rent fylkeskommunalt ansvar i alle fylker unntatt i Sogn og Fjordane og Aust-Agder.

Prosedyrene er imidlertid de samme uansett om det er fylkeskommunen eller den enkelte kommune som har ansvaret for å fordele ut midlene; Fordelingen tar utgangspunkt i de årlige fylkeskommunale bevilgningene til TT-ordningen. Den praktiske fordelingen på den enkelte bruker skal da skje i henhold til gjeldende retningslinjer. Det er ikke endringer på dette området fra 2012.

### ***Brukergodkjenning***

Godkjenning av brukerne er utelukkende et kommunalt ansvar, med unntak av Akershus, Rogaland og Hedmark der brukerne godkjennes av en fylkeskommunal godkjenningnemnd. Dog presiseres det i Nordland og Vestfold, at det er fylkeskommunen som formelt godkjenner brukerne på bakgrunn av innstilling fra kommunene. For Nordlands vedkommende overprøves aldri kommunens innstilling mens det i Vestfold skjer svært sjelden. Sammenholdt med situasjonen i 2012 har Hedmark overført brukergodkjenningen fra kommunene til fylkeskommunen. Den fylkeskommunale TT-nemnda i Hedmark skal ha fire representanter som er faglig kvalifiserte for oppgaven; en fra den organisasjon som skal administrere ordningen, to brukerrepresentanter og en lege.

### ***Klagebehandling***

Klage på eventuelle avslag eller størrelsen på tildelingen skal i 9 av fylkene rettes til den aktuelle kommunen (bydel når det gjelder Oslo), der klagen skal behandles i et eget nedsatt klageorgan. I de resterende 10 fylkene, skal en eventuell klage sendes til fylkeskommunen, der samferdselsutvalget eller en egen oppnevnt klagenemnd behandler klagen. Situasjonen med hensyn til klagebehandling er den samme i 2015 som i 2012.

### ***Produksjon av verdi-/turkort***

Når det gjelder ansvaret for å få produsert verdikort/turkort, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 4 fylker (Oslo, Hedmark, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag), mens en i de resterende 15 fylkene har satt denne jobben bort til det selskapet som drifter den elektroniske betalingskortordningen, jf. kapittel 2.7. Situasjonen er endret fra 2012 ved at Oppland, Vest-Agder, Hordaland og Møre og Romsdal har delegert dette ansvaret til sin leverandør av betalingsløsningen.

### ***Distribusjon av verdi-/turkort***

Utsendelsen av verdi- /turkortene til brukerne, er et fylkeskommunalt ansvar i 2 fylker (Oslo og Hedmark), mens det er et kommunalt ansvar i 2 fylker (Sogn og

Fjordane og Nord-Trøndelag). I de resterende fylkene er denne jobben satt bort til det selskapet som drifter den elektroniske betalingskortordningen. Situasjonen var den samme i 2012 med unntak av at Oppland, Vest-Agder og Hordaland har satt denne jobben bort til sin leverandør av betalingsløsningen.

### ***Oppgjør med transportør***

Det økonomiske oppgjøret med transportør, er et fylkeskommunalt ansvar i 3 fylker, mens det er et kommunalt ansvar i ett fylke (Sogn og Fjordane). I Telemark og Nordland skjer oppgjøret i et samarbeid mellom fylkeskommunen og kortleverandøren. I de resterende 13 fylkene er det leverandøren av betalingsløsningen som forestår oppgjøret med transportørene. Etter 2012 har Oppland og Vest-Agder delegert denne arbeidsoppgaven til sin kortleverandør.

### ***Budsjettoppfølging og kontroll***

Budsjettoppfølgingen og kontrollen med TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar i alle fylker med unntak av Oslo der dette gjøres i et samarbeid mellom Velferdsetaten (VEL) og den enkelte bydel og Sogn og Fjordane der den enkelte kommune er ansvarlig. Situasjonen er uendret fra 2012.

## **2.2 GODKJENNINGSKRITERIER**

I dette avsnittet fokuseres det på regelverket for TT-ordningen i fylkene og sentrale kriterier i regelverket i de ulike fylkene beskrives.

For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en varig forflytningshemming som gjør at personen ikke, eller kun med betydelige vanskeligheter, kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. Ordningen fungerer i hovedsak som en drosjebasert individuell dør-til-dør transport.

Tabell 2-2 gir en skjematisk oversikt over sentrale forhold knyttet til de kriteriene som saksbehandlerne i kommunene skal legge til grunn når det skal vurderes om en søker skal godkjennes som TT-bruker eller ikke.



Tabell 2-2: Sentrale forhold ved godkjenningskriteriene i fylkene i 2015.

	Godkjennes grunnstønadsmottakere?	Godkjennes personer med bil fra NAV?	Godkjennes beboere på institusjon?	Nedre aldersgrense	Varighet på funksjonshemming for å bli bruker	Behovsprøving ved «funksjonsfrisk» ektefelle med bil?	Godkjenningens varighet
Østfold	Ja	Nei	Nei	14 år	Varig	Ja	1 år (unntak for blinde og varige rullestolbrukere)
Akershus	Ja (reduisert reiserett)	Ja (reduisert reiserett)	Ja (reduisert reiserett)	Ja, i praksis 8 år	2 år	Nei	2 år eller 5 år
Oslo	Ja (ingen kontroll)	Ja	Ja	6 år	2 år	Nei	2 år eller 5 år
Hedmark	Ja	Ja	Ja	Ja. Skolepliktig alder	2 år	Nei	«Livstid»
Oppland	Ja	Ja	Ja	10 år	2 år	Nei	2 år eller 6 år
Buskerud	Ja	Ja (med minste kvote)	Ja	12 år	1 år	Nei	1 år eller lengre
Vestfold	Nei	Nei	Nei	10 år	3 år	Nei	5 år
Telemark	Ja	Nei, med visse unntak	Nei, med visse unntak	12 år	Varig	Nei	Varig, med visse unntak
Aust-Agder	Ja	Nei	Nei	Nei	1 år	Ja	Varig
Vest-Agder	Ja	Ja	Ja	Nei	2-3 år	Nei	Varig
Rogaland	Ja	Ja (reduisert tilbud)	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig til eventuelt ny vurdering. Noen gis tidsbegrenset godkjenning
Hordaland	Ja	Ja (på vilkår)	Ja (på vilkår)	9 år	2 år	Nei, men kan få redusert kvote	2 år/4 år (livsvarig for +80 år)
Sogn og Fjordane	Ja	Nei	Ja	Nei	1 år	Nei	1 år
Møre og Romsdal	Ja	Ja	Ja	Ikke barn <sup>4</sup>	1 år	Nei	Varig
Sør-Trøndelag	Ja	Ja	Ja <sup>5</sup>	Nei	2 år	Nei	3 år
Nord-Trøndelag	Ja	Nei, normalt ikke	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig
Nordland	Nei <sup>6</sup>	Nei	Nei	Nei	1 år	Ja	Varig
Troms	Ja	Ja	Ja	Nei	2 år	Nei	2 år
Finnmark	Ja (10 % redusert kvote)	Ja	Nei	10 år	2 år	Nei	4 år

### ***Stønad fra NAV***

*Grunnstønad til transport.* Som det fremgår av tabell 2-2 godkjenner alle fylkene, med unntak av Nordland og Vestfold, brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra NAV. Dog presiseres det i Finnmark og Akershus at søkere som oppgir at de mottar grunnstønad skal ha redusert kvote/reiserett. Nordland er det eneste fylket som behovsprøver søkerne i forhold til inntekt. De som tjener over 2G får ikke TT-kort. Situasjonen er uendret fra 2012 med unntak av at Østfold har fjernet behovsprøvingen knyttet til inntekt og at en i Vestfold ikke godkjenner brukere som motter grunnstønad til transport.

*Bil fra NAV.* Søkere som har fått stønad til kjøp av bil gjennom NAV, godkjennes uten forbehold i 8 fylker, mens 5 fylker kan godkjenne denne kategorien brukere kun på visse vilkår eller med redusert kvote. I de resterende 6 fylkene godkjennes ikke søkere som på søknadsskjemaet opplyser om at de har bil finansiert gjennom NAV. Endringen fra 2012 er at en i Hedmark nå godkjenner brukere selv om de har trygdefinansiert kjøretøy mens en i Vestfold ikke gjør dette. I 2012 godkjente en ikke brukere med trygdefinansiert bil i Hedmark mens brukere i Vestfold ble godkjent med redusert tilbud.

### ***Institusjonsbeboere***

Godkjenningspraksis for søkere som bor på institusjon (sykehjem, aldershjem og lignende), varierer en god del mellom fylkene. I 13 av fylkene godkjennes brukere stort sett uten forbehold selv om de bor på institusjon og dermed kan benytte seg av de fellesturer og det transporttilbudet som kommunen måtte tilby beboerne. I de resterende 6 fylkene godkjennes i utgangspunktet ikke søkere som bor på institusjon. Godkjenningspraksis i fylkene er uendret fra 2012 med unntak av Hedmark der en nå er begynt å godkjenne slike søkere og i Møre og Romsdal der personer på institusjon nå blir vurdert på lik linje med alle andre.

### ***Nedre aldersgrense***

Når det gjelder aldersgrense for å bli godkjent som TT-bruker, eksisterer det ikke noen nedre aldersgrense i 6 av fylkene. Hordaland har en nedre aldersgrense på 9 år. Vestfold, Oppland, Rogaland og Nord-Trøndelag har satt 10 år som nedre aldersgrense. Buskerud og Telemark har satt 12 år mens Østfold har satt 14 år som laveste alder. Regelverket i Hedmark, Oppland og Møre og Romsdal har som hovedregel at barn ikke kan godkjennes. Definisjonen på «barn» er ikke helt klar, men i utgangspunktet betraktes ikke barn som aktuelle brukere før de er i en alder der de som «funksjonsfriske» ville kunne ha reist kollektivt på egen hånd. Det er ingen endringer i regelverkene på dette området fra 2012.

### ***Funksjonshemmingens varighet for å bli godkjent***

I alle regelverkene presiseres det at kortvarige, forbigående funksjonshemninger ikke gir grunnlag for å bli godkjent som TT-bruker. 7 av fylkene opererer med en nødvendig varighet på funksjonshemmingen på minimum ett år for å kunne bli godkjent som bruker. 10 fylker opererer med en varighet på funksjonshemmingen på 2 eller 3 år, mens en i Telemark og Østfold tar utgangspunkt i at funksjonshemmingen skal være varig for at en skal kunne bli godkjent. Hvis en sammenligner dagens regelverk med regelverket i 2012 finner vi ingen endringer på dette punktet.<sup>7</sup>

### ***Behovsprøving ved «funksjonsfrisk» ektefelle med bil***

I 16 fylker er godkjenningen av brukere uavhengig av om søkeren har «funksjonsfrisk» ektefelle som disponerer bil. I de resterende 3 fylkene tas det i større eller mindre grad hensyn til slike forhold ved at en søker som har en «funksjonsfrisk» ektefelle med bil, prioriteres etter andre søkere eller får redusert kvote. På dette punktet er regelverkene i 2015 slik de var i 2012.

### ***Varighet på godkjenning***

I 7 av fylkene er det satt en varighet på godkjenningen som TT-bruker fra 2 til 6 år, mens to fylker operer med en varighet på ett år. I de andre fylkene betraktes godkjenningen som varig. Dette skillet har i praksis ingen betydning siden en i regelverket presiserer at selv om en har fått en varig godkjenning vil en miste retten til TT dersom funksjonshemmingen som gjorde at en ble godkjent som bruker skulle opphøre. Tilsvarende får en i de fylkene som opererer med en godkjenningenslengde på ett år, stort sett «automatisk» forlenget sin brukerstatus dersom funksjonshemmingen som lå til grunn for godkjenningen fortsatt er til stede. Etter 2012 har en i Østfold opphevet «ettårsregelen» for binde og varige rullestolbrukere, mens en i Vestfold har presisert at godkjenningens varighet er 5 år.

I og med at ordningen i alle fylker, kanskje med unntak av Oslo, er strengt budsjettstyrt, vil selv en varig godkjenning ikke være noen garanti for et «evig» liv som TT-bruker dersom fylkespolitikerne beslutter å redusere ressursbruken til ordningen, eller endre godkjenningspraksis, slik at færre kan bli godkjent. Dette skjedde for eksempel i Nordland i 2008, i Oppland i 2012 og i Hedmark i 2013.

## 2.3 EGENANDEL

Tabell 2-3 gir en oversikt over hvilke fylker som krever at brukerne betaler en egenandel ved TT-reiser, størrelsen på egenbetalingen samt hvordan denne fastsettes.

Tabell 2-3: Egenandeler ved TT-reiser i 2015.

Fylke	Egenandel	Beløp pr. tur	Kommentarer
Østfold	Ja	15 kroner.	Fastsettes av fylkestinget.
Akershus	Nei	-	-
Oslo	Ja	50 kroner (voksen). 25 kroner (barn).	Egenandelen fastsettes av bystyret. Det har vært tradisjon for å legge seg opp mot det en enkeltbillett med offentlig transport koster.
Hedmark	Nei	-	-
Oppland	Nei	-	-
Buskerud	Ja	50 kroner.	-
Vestfold	Ja	35 kroner.	Egenandelen skal tilsvare enkeltbillett buss.
Telemark	Ja	25 kroner.	Brukeren kan selv velge å betale en høyere egenandel. Beløpet vært uendret siden 2004.
Aust-Agder	Nei	-	-
Vest-Agder	Ja	45 kr (gruppe 1). 67 kr (gruppe 2).	Egenandelen er ulik for ulike brukergrupper. Prioriterte brukere (de med livslang og tyngst funksjonsnedsettelse) har lavest egenandel. Egenandelen har en minstetakst pr. tur som dekker reiselengde opp til 10 km, og den øker deretter med reiselengden. Det er høyere takster for turer på natten.
Rogaland	Ja	20 % av turpris.	Egenandelen skal tilsvare kostnaden for en gjennomsnittlig kollektivreise.
Hordaland	Ja	15 % av turpris.	Brukerne kan etter eget ønske betale en høyere egenandel.
Sogn og Fjordane	Ja	30 kroner.	-
Møre og Romsdal	Nei	-	-
Sør-Trøndelag	Ja	30 %/25 % av turpris for drosje/spesialbil.	-
Nord-Trøndelag	Ja	20 % av turprisen.	Minstesatsen er 35 kr pr. tur.
Nordland	Ja	10 % av turprisen.	-
Troms	Ja	10 % av turprisen.	Minstesatsen er 20 kroner pr. tur.
Finnmark	Nei	-	-

Tabell 2-3 viser at det kreves egenandeler i 13 fylker. I Akershus, Hedmark, Oppland, Aust-Agder, Møre og Romsdal og Finnmark kreves det ikke egenandel på TT-reiser. I fylkene som ikke krever egenandeler kan imidlertid brukerne betale reisene delvis med «TT-penger» og delvis med egne penger. Derfor betaler nok i praksis også brukerne i de fylkene som ikke har egenandeler noe av TT-reisene selv, men det er rimelig å anta at den egenandelen som brukerne i disse fylkene betaler, er lavere enn den egenandelen som betales i de fylkene der det er klare regler for hvor stor egenandelen for en gitt reise skal være.

Som vi ser av tabell 2-3 fastsettes egenandelen enten som et fast beløp uavhengig av turlengde (7 fylker) eller som en prosent av turprisen (6 fylker). Fylkene som har et fast beløp pr. tur (Østfold, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Vest-Agder og Sogn og Fjordane) varierer egenandelen fra 15 kr i Østfold til minimum 67 kr i Vest-Agder. I fylkene som opererer med en prosentsats av turprisen, varierer egenandelen fra 10 % av turpris i Troms og Nordland til 30 % av turpris i Sør-Trøndelag.

De endringer som har skjedd i fastsettelse av egenandel fra 2012 er at Hedmark og Møre og Romsdal har fjernet egenandelen, den er økt i Oslo (fra 35 kr/20 kr til 50 kr /25 kr for henholdsvis voksne og barn) og den er økt i Vest-Agder (fra 41 kr/61 kr til 45 kr/67 kr for brukergruppe 1 og 2 på reiser under 10 km).<sup>8</sup>

Med utgangspunkt i det ovenstående er det viktig å påpeke at størrelsen på egenandelen pr. tur alene ikke er en god indikasjon på kvaliteten på TT-tilbudet. Denne må naturlig nok sees i sammenheng med de ytelser som brukerne disponerer enten i form av et gitt antall turer eller et bestemt reisebeløp.

## **2.4 KORTTYPER OG FORDELING AV YTELSE**

Tabell 2-4 gir en oversikt over de korttypene/reisebevisene som brukes i fylkene og hvordan tilgjengelige midler fordeles mellom TT-brukere. De som måtte ønske å skaffe seg mer detaljerte opplysninger om TT-ordningen i enkelte fylker, må skaffe seg regelverkene fra fylkene. Disse er stort sett tilgjengelige fra fylkeskommunenes hjemmesider under tjenesteområde samferdsel.

### **2.4.1 Korttype/reisebevis**

Av tabell 2-4 ser vi at det benyttes verdikort i 14 av fylkene. 4 fylker har turbaserte kort (Oslo, Vest-Agder, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag). Tildelt reisebeløp differensieres i alle fylker, men differensieringskriteriene varierer betydelig mellom

fylkene. Etter 2012 har en i Hedmark gått over fra en kombinasjon av verdikort og turkort til kun verdikort. I Møre og Romsdal har en erstattet verdikuponger med et verdikort. Ellers er det ikke skjedd endringer bortsett fra at en i Hedmark, Oppland, Vest-Agder og Møre og Romsdal har gått over fra papirbaserte til elektroniske kort, jf. kapittel 2.7.

Når det gjelder bruk av *turkort* (hver bruker kan gjennomføre et visst antall turer) kontra *verdikort* (hver bruker kan reise for et gitt beløp), så kan vi rent prinsipielt si følgende:

- Verdikort gir sikrest budsjettmessig styring for fylkeskommunen, siden prisen på en tur kan variere mye alt etter turlengde og tidspunkt for gjennomføring av turen.
- Turkort kan være en fordel for brukeren, da det gir sikkerhet knyttet til hvor mange reiser en kan gjennomføre.
- Verdikort (med samme verdi) kan gi ulikt antall turer i og med at prisen pr. tur vil kunne variere mye geografisk. I distriktene kan turprisen bli høy pga. mye «posisjonskjøring».
- Ventetidskostnader ved behov for hjelp ved på- og avstigning, vil måtte betales av fylkeskommunen ved et turkort mens dette belastes brukerne ved bruk av verdikort.

For brukerne kan turkort være gunstig hvis antall turer ikke er alt for begrenset, mens fylkeskommunen stort sett vil foretrekke verdikort da dette gir større budsjettmessig sikkerhet.

Vest-Agder fylkeskommune er spesielt opptatt av problemstillinger knyttet til verdikort sammenholdt med turkort, og fylkeskommunen ønsker å presisere følgende: I Vest-Agder sikres brukerne et gitt antall turer uansett reiselengde til kommunesenteret, og alle drosjeutgifter ut over egenandelen blir dekket av fylkeskommunen. Når mange fylker oppgir at de differensierer tilbudet ut fra avstand fra brukers bolig til kommunesenter, tenker de vanligvis på at brukerens turlengde øker med økende avstand til kommunesenteret, og dermed må disse ulikhetene i turprisene utjevnes med et større beløp på verdikortene.

Ut fra drosjeregulativet, kan imidlertid turene i tillegg ha store ulikheter i kostnader som skyldes drosjenes stasjoneringsted (tomkjøring), ventetid underveis eller ved assistanse, bompenger, ferjeutgifter, natt- og helgetakst osv. I et verdikortssystem er dette utgifter som belastes verdikortet og som dermed vil bidra til å redusere antall turer for den enkelte bruker. I tillegg er det mange fylker som oppgir prioritering av noen brukere ut fra enten ett eller flere forhold knyttet til funk-

sjonshemming, alder og eventuelt bruk av spesialbil gjennom at det gis et større beløp på verdikortet. Da må en være oppmerksom på at «graden» av prioritering ikke kan leses ut fra differansen mellom hva prioriterte brukere får og det ordinære brukere får. I et verdikort vil ekstrautgifter til tidsbruk ved ekstra assistanse/innfestning, tillegg for stor bil osv. bli belastet kortet, og det er bare i den grad det blir noe igjen etter slike ekstrautgifter at det gir større reell reisemulighet.

*Tabell 2-4: Korttype/reisebevis, kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere og differensiering av årlig støttebeløp. Status i 2015.*

<i>Fylke</i>	<i>Korttype/reisebevis</i>	<i>Bruksområde</i>	<i>Fordeling av midler mellom brukere</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet	Prioritering av søkere mellom 14 og 67 år	Grunnsats på 2 260 kr for alle. Tillegg på 1 400 kr for brukere under 67 år, samt 1 000 kr for rullestolbrukere.
Akershus	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Prioriterte grupper får mest.	Prioritert gruppe er: Blinde og svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmet og KOLS pasienter med bærbart surstoffapparat. Ekstra prioritet gis til rullestolbrukere med behov for spesialdrosje. Redusert beløp: 3 250 kr pr. år. Ordinært beløp: 4 750 kr pr. år. Utvidet beløp: 9 500 kr pr. år. Rullestolbrukere avhengig av spesialtransport: 13 700 kr pr. år.
Oslo	Elektronisk turkort	Som hovedregel i Oslo.	Differensieres etter brukerstatus og alder.	Spesialbilbrukere, blinde og andre personer mellom 7-67 år får 150 fritidsreiser. Personer over 67 år får 70. I tillegg kan de som får 150 fritidsreiser søke om å få ekstra turer. Søknaden rettes til TT-brukerens bydel.
Hedmark	Elektronisk verdikort.	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Differensieres etter avstand til kommunesenter.	Brukere 0-10 km 3 100 kr pr. år. Brukere 10-50 km 5 400 kr pr. år. Brukere over 50 km 7 200 kr pr. år. Tillegg for rullestolbrukere på 1 440 kr pr. år.
Oppland	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Basert på kommunalt skjønn.	Kommunene får en økonomisk ramme til fordeling, samt et øvre tak på hvor mange TT-brukere som kan godkjennes i kommunen. Rammene er i forhold til innbyggertallet i kommunen. Prioritert gruppe er unge, samfunnsaktive forflyttingshemmede.

Fylke	Korttype/ reisebevis	Bruksområde	Fordeling av midler mellom brukere	Kommentarer
Buskerud	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Gruppe 1: Brukere over 75 år som bor inntil 15 km fra kommunesenter/senter: 4 600 kr. Gruppe 2: Brukere under 75 år som bor inntil 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter: 7 200 kr. Brukere over 75 år som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter: 7 200 kr. Gruppe 3: Brukere under 75 år som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter: 9 600 kr. Gruppe 4: Brukere som trenger spesialbil (rullestolbrukere) og som bor inntil 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter: 11 100 kr. Gruppe 5: Brukere som trenger spesialbil (rullestolbrukere) og som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter: 13 300 kr. Blinde/svaksynte tilgodeses med ekstra midler: 2 900 kr. Periodebrukere: 50% av gruppe 1-5.
Vestfold	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus.	Gr. 1: Brukere med sterk og varig funksjonshemming fra 10 til 67 år. Disse får 6 000 kr årlig. Gr. 2: Brukere med sterk og varig funksjonshemming etter fylte 67 år. Disse får 2 000 kr årlig.
Telemark	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. <sup>9</sup>	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	«Standard» brukere får 4 000 kr pr. år, og 4 500 kr dersom de har over 20 km til kommunesenter. Brukere med behov for spesialbil får 5 000 kr pr. år, og 5 500 kr dersom de har over 20 km til kommunesenter.
Aust-Agder	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhengig av brukerstatus og avstand til kommunesenter.	Brukere bosatt <15 km fra senter får X kr, 15-30 km med spesielle transportbehov får 2X kr og >30 km med helt spesielle transportbehov får 3X kr. Brukere med behov deler av året får ½ X. I 2015 er X=1 510 kr pr. halvår.
Vest-Agder	Elektronisk turkort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. <sup>10</sup>	Prioritert gruppe får større reisekvote og lavere egenandel. <sup>11</sup>	Prioritert gruppe er: Brukere med livslang funksjonshemming og med den tyngste funksjonshemmingen. Disse fikk økt tilbud 1. januar 2015. <sup>12</sup>
Rogaland	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. <sup>13</sup>	4 nivå for transportstøtte avhengig av brukergruppe.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte. T1 - Vanlig bruker: 5 600 kr, T2 - Prioritert bruker i vanlig drosje: 12 050 kr, T3 - Prioritert bruker med trykdebil: 7 650 kr, T4 - Prioritert bruker (rullestol, stor bil): 14 250 kr
Hordaland	Elektronisk verdikort	Kun i eget fylke. <sup>14</sup>	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter	Prioriterte grupper er a) Blinde. (7 500 kr pr. år). b) Sterkt synshemmede (visus med korreksjon som er mindre enn 6/60-del (0,1) og/eller når personen ikke klarer fingertelling (med korreksjon) på mer enn 6 meter. (7500 kr pr. år). c) Avhengig av rullestol (må dokumenteres med bekreftelse fra lege eller hjelpemiddelsentralen). (Årlig støttebeløp varierer). d) Sykdom i den terminale fasen. e) Avhengig av konstant kunstig surstofftilførsel (Ordinære brukere over 67 år får 4 500 kr pr. år mens ordinære brukere under 67 år får 5 500 kr pr. år).



Fylke	Korttype/ reisebevis	Bruksområde	Fordeling av midler mellom brukere	Kommentarer
Sogn og Fjordane	Verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhengig av kommunal prioritering.	Fylkeskommunen legger føringer for hvordan midler skal fordeles mellom brukergupper. Kommunene har ansvaret for tildeling. Personer som har vært funksjonshemmet lenge blir prioritert. Rullestolbrukere og synshemmede får tildelt det høyeste beløpet.
Møre og Romsdal	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Brukere med over 10 km til kommunesenter får mer enn brukere som bor nærmere. Det gis et ekstra beløp til rullestolbrukere. Standardbeløp er 2 400 kr til 11 200 kr. <sup>15</sup>
Sør-Trøndelag	Elektronisk turkort <sup>16</sup>	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhengig av brukerstatus.	1 Standardbruker: 16 turer pr. år. 2 Blind/sterkt svaksynt: 120 turer pr. år. 3 Bevegelsehemmede/rullestolbrukere: 120 turer pr. år. 4 Rullestolbrukere m/ behov for spesialbil: 120 turer pr. år. 5 Rullestolbrukere med behov for spesialbil (har ikke stønad til bil fra NAV): 200 turer pr. år.
Nord-Trøndelag	Turkort	Hele fylket.	Prioriterte brukere får flest turer.	En bruker får i utgangspunktet 20 turer pr. år. Prioriterte brukere er funksjonshemmede under 65 år samt rullestolbrukere avhengig av spesialbil og blinde/svaksynte. Disse får flere turer. <sup>17</sup>
Nordland	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av avstand til service-senter og brukerstatus.	Tildelingen graderes etter følgende soneinndeling: Sone 1 (0-10 km) 2 400 kr, sone 2 (10,1-30 km) 3 600 kr, sone 3 (30,1-50 km) 4 800 kr, sone 4 (over 50 km) 6 000 kr. Rullestolbrukere får tildelt turer, henholdsvis 20, 30, 40 og 50 for de 4 sonene.
Troms	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Brukerne inndeles i A og B. A-brukere (brukere som er avhengig av spesialbil). B-brukere (brukere som kan benytte vanlig drosje). Tildelingen differensieres på 5 soner: Sone 1: 0-5 km: A (4 400 kr). B (3 000 kr). Sone 2: 5-10 km: A (5 600 kr). B (3 600 kr). Sone 3: 10-15 km: A (7 000 kr). B (4 200 kr). Sone 4: 15-20 km: A (8 000 kr). B (4 800 kr). Sone 5: over 20 km: A (9 900 kr). B (5 400 kr).
Finnmark	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Tildelingen graderes etter soneinndeling: Sone 1 (0-5 km), sone 2 (5-10 km), sone 3 (10-30 km), sone 4 (over 30 km). Prioriterte brukere er personer under 40 år (får dobbel sats), personer med tunge funksjonshemninger samt varige rullestolbrukere og blinde (får sats for sone 4). Følgende satser gjelder: sone 1: 2 000 kr, sone 2: 2 500 kr, sone 3: 3 000 kr, sone 4: 3 500 kr.

## 2.4.2 Brukerstatus

I 2015 er det 17 fylker som differensierer ytelsene til brukerne ut fra brukerstatus. I Sogn og Fjordane og Oppland er det i stor grad overlatt til den enkelte kommune å fastlegge tildelingskriterier. Det er imidlertid nærliggende å tro at en også her

behandler brukergrupper ulikt. Unge brukere prioriteres i noen fylker, der grensen for å bli definert som «ung» varierer fra 40 år til 67 år. Ellers er det vanlig å prioritere blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede. Dette har ikke endret seg fra 2012.

### **2.4.3 Bruksområde**

TT-kortet til de ulike fylkeskommunene kan i utgangspunktet benyttes av brukeren i hele landet dersom transportøren godtar kortet. I Oslo, Hedmark, Hordaland og Nord-Trøndelag forutsettes det at kortet primært benyttes i eget fylke. Etter 2012 har en i Østfold, Sør-Trøndelag og Nordland presisert at TT-kortet kan benyttes i hele landet mot tidligere kun eget fylke.

### **2.4.4 Avstand og brukerkategori**

I 10 fylker: Hedmark, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland, Troms og Finnmark, differensieres brukerne både etter avstand til nærmeste kommune-/servicesenter samt brukerkategori. Brukerkategori kan gjelde både alder og type funksjonshemming. I Sogn og Fjordane og Oppland er brukerdifferensieringen overlatt til den enkelte kommune. Dette innebærer at praktiseringen av ordningen kan variere mellom de enkelte kommuner i fylket. I de fleste fylkene er tildelingskriteriene tilnærmet uendret fra 2012. Satsene er imidlertid justert opp i flere av fylkene.

### **2.4.5 Spesielt om differensiering av ytelsene**

I tabell 2-5 har vi tatt utgangspunkt i differensieringen av reisebeløpene i de ulike fylkene, og vist «grunnbeløpet» (den årlige ytelsen som en «vanlig» bruker mottar) samt høyeste støttebeløp (den årlige ytelsen som den høyest prioriterte brukeren mottar).

Grunnbeløpet gis vanligvis til personer med de minst alvorligste forflytningshemmene mens høyeste støttebeløp ofte gis til rullestolbrukere og blinde. Se for øvrig kommentarene til høyre i tabellen. Denne oversikten gir et nyttig supplement til de gjennomsnittlige ytelsene vi opererer med i kapittel 3.4 og 3.5.

Tabell 2-5: Laveste og høyeste årlige støttebeløp til TT-brukerne i 2015.

Fylke	Grunnbeløp	Høyeste støttebeløp	Kommentarer
Østfold	2 260 kr	4 660 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere under 67 år.
Akershus	4 750 kr	13 700 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere med behov for spesialdrosje.
Oslo	150 reiser/ 70 reiser	150 reiser + ekstravote	Personer over 67 år: 70 reiser. Alle mellom 6 og 67 år: 150 reiser. Blinde/svaksynte og rullestolbrukere 150 reiser uansett alder. Det er mulig å søke om tilleggsreiser.
Hedmark	3 100 kr	8 640 kr	Laveste støttebeløp gjelder brukere som bor mindre enn 10 km fra kommunesenteret. Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere som bor over 50 km fra kommunesenteret.
Oppland	-	-	Bestemmes i den enkelte kommune.
Buskerud	4 600 kr	13 300 kr	Høyeste støttebeløp gjelder spesialbilbrukere bosatt over 15 km fra nærmeste senter.
Vestfold	2 000 kr	6 000 kr	Laveste støttebeløp gjelder brukere over 67 år med sterk og varig funksjonshemming. Høyeste støttebeløp gjelder brukere fra 10 til 67 år med sterk og varig funksjonshemming.
Telemark	4 000 kr	5 500 kr	Høyeste støttebeløp gis til personer med behov for spesialbil som bor over 20 km fra nærmeste senter.
Aust-Agder	3 020 kr	9 060 kr	Høyeste støttebeløp gis til brukere med helt spesielle transportbehov.
Vest-Agder	72 – 144 reiser	144 – 288 reiser	Gruppe 1 (Prioriterte brukere): 144 – 288 reiser. Gruppe 2-1 (Ordinære brukere): 72 – 144 reiser. Gruppe 2-2 (Ordinære brukere): 72 – 144 reiser. Gruppe 3 (Brukere med redusert tilbud): 36 – 72 reiser.
Rogaland	5 600 kr	14 250 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere avhengig av spesialbil (stor drosje).
Hordaland	4 500 kr	9 500 kr	Grunnbeløp gjelder brukere over 67 år uten bil. <sup>18</sup> Høyeste støttebeløp gjelder brukere med elektrisk rullestol, prioriterte brukere. <sup>19</sup>
Sogn og Fjordane	-	-	Kommunene har stor frihet i tildelingen, men synshemmede og rullestolbrukere skal prioriteres.
Møre og Romsdal	2 400 kr	11 200 kr	Grunnbeløp gis til vanlig bruker bosatt under 10 km fra kommunesenter. Høyeste sats gis til rullestolbruker bosatt over 10 km fra kommunesenter.
Sør-Trøndelag	16 reiser	200 reiser	Ordinære brukere får 16 turer mens rullestolbrukere får opp til 200 turer.
Nord-Trøndelag	20 reiser	20 reiser +	Funksjonshemmede under 65 år samt rullestolbrukere avhengig av spesialbil og blinde/svaksynte skal prioriteres og gis mer enn 20 turer ved behov.
Nordland	2 400 kr	50 reiser	Laveste årlige grunnbeløp gis til vanlig drosje i sone 1 fra 0 – 10 km (2 400 kr). Høyest beløp (50 reiser) gis til rullestolbrukere (spesialbil) i sone 4 over 50 km mellom bosted og nærmeste naturlige servicesenter i kommunen.
Troms	3 000 kr	9 900 kr	Grunnbeløp gjelder for ordinære brukere som bor mindre enn 5 km fra kommunesenter. Høyeste sats gjelder rullestolbrukere som bor mer enn 20 km fra kommunesenter.
Finmark	2 000 kr	3 500 kr	Grunnbeløp gjelder for brukere som bor mindre enn 5 km fra kommunesenter. Høyeste sats gjelder brukere som bor over 30 km fra kommunesenter samt rullestolbrukere og blinde.

Ut fra tabell 2-5 fremgår det at grunnbeløpet (det beløpet en ordinær helårsbruker som bor inntil 10 km fra nærmeste senter får tildelt) varierer fra 2 000 kr i Finnmark og Vestfold til 5 600 kr i Rogaland.

Et uveid gjennomsnitt for de oppgitte grunnbeløpene i tabellen er 3 356 kroner. Høyeste støttebeløp varierer betydelig, og gis stort sett til spesialbilbrukere bosatt langt fra nærmeste senter. Dette er et støttebeløp som svært få brukere mottar. Det høyeste støttebeløpet i tabellen finner vi i Rogaland med 14 250 kr. Dette gis til rullestolbrukere avhengig av spesialbil.

Av fylkene som har turkort (Oslo, Vest-Agder, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag), er det brukerne i Oslo som får tildelt flest turer. En vanlig bruker under 67 år får tildelt 150 reiser pr. år. Dersom en gjennomsnittstreise koster 250 kroner, blir således årlig støttebeløp 30 000 kroner for en person som bruker opp alle reisene, og betaler 50 kr i egenandel pr. tur. Brukere over 67 år får tildelt 70 reiser årlig.

Vest-Agder tildeler i utgangspunktet mange reiser; 144 til 288 (lange) reiser. Det er i utgangspunktet ingen lengdebegrensning på turene, med egenandelen kan bli høy, spesielt dersom en reiser langt. En ikke-prioritert bruker må for eksempel betale 94 kroner for en reise på 16 km.

Sør-Trøndelag gir «vanlige» brukere 16 reiser pr. år. Rullestolbrukere kan imidlertid få opp til 200 reiser pr. år. En reise her kan maksimalt være 30 km. I Nord-Trøndelag gis det 20 reiser til «vanlige» brukere, og prioriterte brukere kan søke om flere reiser. Også her er det satt en maksimal turlengde på 30 km.

## **2.5 BRUKERKATEGORIER OG REISEAKTIVITET**

Her vil vi se nærmere på reiseaktiviteten til ulike brukerkategorier. I og med at inndelingen av brukerne varierer betydelig mellom fylkene, er det ikke mulig å foreta direkte sammenligninger fylkene imellom.

### **2.5.1 Data basert på brukerundersøkelser**

Tabell 2-5 viser at noen fylkeskommuner gir betydelig større ytelser til prioriterte brukerkategorier enn til de «vanlige» TT-brukerne. Som «vanlige» TT-brukere regnes normalt sett brukere som er generelt dårlig til beins. På bakgrunn av hvordan fylkeskommunene har delt inn sine TT-brukere i ulike kategorier er det ikke mulig å gi en nasjonal oversikt over hvilke forflytningshemninger brukerne har. Den beste oversikten vi har er fra 2001, jf., Solvoll m.fl. (2001). Her ble et tilfeldig

utvalg TT-brukere i 5 fylker spurt om hovedårsaken til sin forflytningshemming. I tabell 2-6 er respondentene gruppert i hovedgruppene *bevegelseshemmede*, *orienteringshemmede* og *andre forflytningshemminger*. Tabell 2-6 viser hvordan svarene fordeles mellom aldersgruppene «under 70 år» og «over 70 år». I tillegg har tabellen en kolonne for alle respondenter.

Tabell 2-6: Hovedårsak til forflytningshemming hos TT-brukere. N=830. (Kilde: Solvoll m.fl., 2001).

	Antall			Prosent		
	Under 70	Over 70	Alle <sup>20</sup>	Under 70	Over 70	Alle
<i>Bevegelseshemmede:</i>						
– Rullestolbruker	58	43	101	20 %	6 %	10 %
– Bevegelseshemmet ellers	91	312	403	31 %	44 %	40 %
– Hjerte-, kar-/ lungesykdom	29	169	198	10 %	24 %	20 %
Sum:	178	524	605	61 %	74 %	70 %
<i>Orienteringshemmede:</i>						
– Hørselshemmet	8	39	47	3 %	6 %	5 %
– Synshemmet	33	80	113	11 %	11 %	11 %
– Psykisk utviklingshemmet	34	1	35	12 %	0 %	4 %
Sum:	75	120	195	26 %	17 %	20 %
<i>Andre forflytningshemminger:</i>						
– Psykiske lidelser	18	10	28	6 %	1 %	3 %
– Annet	19	55	74	7 %	8 %	7 %
Sum:	37	65	102	13 %	9 %	10 %
<i>Totalt:</i>	290	709	999	100 %	100 %	100 %

Som det fremgår av tabell 2-6 må hovedtyngden (70 %) av TT-brukerne regnes som bevegelseshemmede, og i denne hovedgruppen er det de som ikke er avhengig av rullestol som dominerer. De orienteringshemmede utgjør samlet 20 %, og andre årsaker til forflytningshemminger 10 %. Flere av de som har svart «annet» kunne vært plassert i en av de andre kategoriene. Flertallet av disse vil være bevegelseshemmede på grunn av dårlig balanse, amputerte ben, MS, dårlige hofter, Parkinsons osv. Noen har astma, som kan kategoriseres både som en miljøhemming og en bevegelseshemming. Enkelte har også orienteringshemminger etter slag og afasi (tap av taleevne).

Dersom utvalget splittes i to aldersgrupper, over og under 70 år, ser man forskjeller på årsaken til forflytningshemmingene. En større andel av TT-brukerne under 70 år er avhengig av rullestol, mens bevegelsesproblemer ellers, samt forekomsten av hjerte-/karsykdommer tiltar med økende alder. De to sistnevnte må i stor

grad kunne regnes som aldersbetingede årsaker til forflytningshemming. Forekomsten av syns- og hørselshemminger er uavhengig av alder, mens i gruppen psykisk utviklingshemmede er så godt som alle under 70 år. Selv om dette er en 15 år gammel utvalgsundersøkelse basert på 999 respondenter fra 5 fylker, tror vi at den gir et godt bilde av TT-brukerne også i dag.

## 2.5.2 Brukerkategorier og reiseaktivitet i 2015

Hvor mange reiser ulike kategorier TT-brukere gjennomfører, vil avhenge av hvor store ytelser (penger eller turer) fylkeskommunene velger å tildele de ulike gruppene, og i hvor stor grad brukerne i de ulike kategoriene «bruker» opp sine reise-penger eller tildelte turer. Basert på tilbakemeldinger fra 11 fylkeskommuner, har vi i tabell 2-7 vist hvor mange turer som er gjennomført i de brukerkategoriene fylkeskommunene opererer med, samt hvor stor andel av totalt antall brukere de ulike kategoriene utgjør og hvor stor andel av samlet antall TT-reiser de gjennomfører.

Tabell 2-7: Reiseaktivitet blant ulike kategorier brukere. Status 2014.

	«Brukerkategori»	Antall		Andel av	
		Godkjente brukere	Turer i 2014	Turer	Brukere
Østfold	Grunnsats alle	760	8 523	33 %	40 %
	Grunnsats + under 67år	840	13 358	52 %	44 %
	Grunnsats + rullestol	98	1 055	4 %	5 %
	Grunnsats + under 67år + rullestol	195	2 742	11 %	10 %
Akershus	Ordinært beløp	8 808	117 196	60 %	65 %
	Utvidet beløp	1 985	42 579	22 %	15 %
	Redusert beløp	2 192	24 128	12 %	16 %
	Utvidet +	653	10 845	6 %	5 %
Oslo	Blått kort (rullestolbrukere)	1 997	131 107	17 %	13 %
	Hvitt kort (drosje til dagsenter)	189	71 992	9 %	1 %
	Rødt kort (drosje fritidsreiser)	13 967	574 024	74 %	87 %
	Varig tilrettelagt arbeid og vgs.	188	144 086	19 %	1 %
Buskerud	Bruker over 67 år, <15 km fra senter	2 744	49 093	50 %	55 %
	Brukere under 67 år + >15 km fra senter	1 714	39 837	41 %	34 %
	Brukere under 67 år, >15 km fra senter	79	1 192	1 %	2 %
	Spesialbilbrukere, <15 km fra senter	450	7 146	7 %	9 %
	Spesialbilbrukere, >15 km fra senter	29	263	0 %	1 %

	«Brukerkategori»	Antall		Andel av	
		Godkjente brukere	Turer i 2014	Turer	Brukere
Vestfold	Brukere, betydelig funksjonshemming (før 67 år)	1 560	12 999	67 %	40 %
	Brukere, betydelig funksjonshemming (etter 67 år)	1 790	4 934	25 %	46 %
	Brukere < 80 år med betydelige reisevanser	277	1 212	6 %	7 %
	Brukere med RTV-bil	291	307	2 %	7 %
Telemark	Sterk varig funksjonshemming	1 358	23 280	91 %	85 %
	Sterk varig funksjonshemming, > 20 km fra senter	48	421	2 %	3 %
	Sterk varig funksjonshemming, spesialbil	176	1 734	7 %	11 %
	Sterk varig funksjonshemming, spesialbil, > 20 km	18	143	1 %	1 %
Aust-Agder <sup>21</sup>	Brukere bosatt under 15 km fra senter	2 067	16 690	73 %	66 %
	Brukere bosatt mellom 15 km og 30 km fra senter	475	5 913	17 %	23 %
	Brukere bosatt over 30 km fra senter	113	1 882	4 %	7 %
	Brukere med transportbehov deler av året	179	815	6 %	3 %
Vest-Agder	Prioriterte brukere	433	16 241	26 %	14 %
	Ordinære brukere	1 572	32 210	51 %	52 %
	Ordinære brukere med redusert tilbud	1 004	14 754	23 %	33 %
Rogaland	Vanlig bruker	9 137	98 403	68 %	76 %
	Prioritert bruker i vanlig drosje	1 686	30 450	21 %	14 %
	Prioritert bruker med trygdebil	117	1 224	1 %	1 %
	Prioritert bruker (rullestol, stor bil)	1 096	14 801	10 %	9 %
Møre og Romsdal	Inntil 10 km fra senter	3 875	8 305	49 %	61 %
	Over 10 km fra senter	1 715	3 783	23 %	27 %
	Inntil 10 km fra senter og avhengig av rullestol	434	1 423	8 %	7 %
	Over 10 km fra senter og avhengig av rullestol	122	323	2 %	2 %
	Forsøksdeltakere	232	2 968	18 %	4 %
Sør-Trøndelag	Standardbruker	5 274	34 756	37 %	71 %
	Blinde/sterkt svaksynte	754	25 148	26 %	10 %
	Rullestolbrukere som kan bruke vanlig drosje	624	15 280	16 %	8 %
	Rullestolbrukere med behov for spesialbil	272	5 082	5 %	4 %
	Rullestolbrukere med stønad til bil fra NAV	556	14 937	16 %	7 %
Troms	Brukere med behov for spesialbil (bil med heis)	399	3 710	8 %	9 %
	Brukere som kan ta ordinær drosje	4 142	42 887	92 %	91 %

## **2.6 ENDRINGER I REGELVERKET**

Sammenholdt med regelverket i 2012 er det noen fylkeskommuner som har foretatt eller skal foreta endringer i regelverket i 2016. Disse endringene omtales i det følgende.

### ***Østfold***

Samferdselskomiteen vedtok 17. november 2015 at det skal settes i gang et arbeid for å gjennomgå og forbedre TT-ordningen i Østfold, der tilbudet også sees i sammenheng med bestillingstilbudet, Flexx-tilbudet, jf. avsnitt 2.9.3. Gjennomgangen skal blant annet omfatte tilskuddsnivå og fordeling av midler samt organisering og oppfølging av tilbudet. Det vil bli nedsatt en arbeidsgruppe med 3 representanter fra samferdsels-, miljø- og klimakomiteen, 1 representant fra eldrerådet og 1 fra fylkesrådet for funksjonshemmede. Utvalgte kommuner, organisasjoner og transportører inviteres til å delta i en referansegruppe. Arbeidsgruppen skal legge frem en sak i løpet av våren 2016 med forslag til endringer som vurderes i forbindelse med behandling av økonomiplanen for perioden 2017-2020.

Østfold har forøvrig også deltatt i Samferdselsdepartementets forsøksordning med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov som har pågått de siste 3 årene, jf. avsnitt 2.9.3.

### ***Hedmark***

I Hedmark har det skjedd en god del endringer i TT-ordningen siden i 2012. Gjeldende fra 1. januar 2013 fikk fylkeskommunen ny TT-forskrift. Ut fra denne ble vedtaksmyndigheten for godkjenning av brukere lagt til en fylkeskommunal nemnd, administrert av Hedmark Trafikk. Alle tidligere godkjente brukere måtte søke på nytt, og det ble derfor en stor nedgang i antall brukere. I tillegg inngikk fylkeskommunen avtale med Rogaland Taxi om bruk av deres kortløsning.

Sommeren/høsten 2014 ble forskriften evaluert og det ble utarbeidet en ny forskrift fra 1. september 2015. Det ble ikke foretatt mange endringer, men en endring var at de som har støtte til kjøp av tilpasset bil også kan vurderes som TT-brukere. I tillegg ble det åpnet for at TT-kortet kan benyttes i hele landet hvis transportør godkjenner kortet som betalingsmiddel.

### ***Akershus***

Etter dagens forskrift blir bestemte grupper av funksjonshemmede prioritert. Forslag om å endre denne modellen er foreslått etter høring våren 2015. Forslaget



innebærer at prioritering av bestemte grupper funksjonshemmede opphører. Saken skal behandles i fylkestinget desember 2015.

Akershus fylkeskommunes praksis med å tildele større beløp til rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmede, blinde eller synshemmede og personer med bærbart surstoffapparat, er etter Likestillings- og diskrimineringsnemndas uttalelse ikke i tråd med lovgivningen. Alternativt mener nemnda dette kan unngås ved å gi utvidet reiserett etter funksjonsgrad i stedet for type av funksjonsnedsettelse.

I Akershus saksbehandles søknader på fylkesnivå. Prioritering ut fra funksjonsgrad og transportbehov krever skjønnsmessige og individuelle vurderinger som vil medføre økt administrasjon og utfordringer med å likebehandle søkerne. Dette vurderer fylkesrådmannen som uhensiktsmessig tatt i betraktning at det er mange brukere som tildeles relativt lave beløp. Dette skyldes også at fylkeskommunen ikke har kunnskap om at særlig nedsatt funksjonsgrad gir et økt transportbehov, sett i sammenheng med at et grunnvilkår for å få TT-kort er at vedkommende er ute av stand til å benytte kollektivtransport. Fylkeskommunen ønsker også å unngå at ulike funksjonshemminger, reisebehov- og ønsker settes opp mot hverandre. Det nye forslaget er derfor at ordningen med å prioritere bestemte grupper bortfaller.

Akershus fylkeskommune ser at dagens prioritering av bestemte grupper er et uttrykk for at man har ønsket å prioritere noen i en stor og variert gruppe TT-brukere. TT-ordningen Akershus har, som i mange andre fylker, gått i retning av at ordningen kompenserer for funksjonshemmedes manglende mobilitet, heller enn kompensasjon for manglende tilgjengelighet til offentlig transport som var intensjonen bak ordningen. TT-ordningens opprinnelige intensjon, parallelt med utvikling av tilbud med bestillingstransport, vil i være i fokus når løsninger for fremtidens TT-ordningen skal diskuteres.

### ***Møre og Romsdal***

Det vil bli fortatt endringer i TT-reglementet i fylket. Fylkeskommunen har imidlertid ikke kapasitet til å ta for seg hele regelverket på en gang. Endringene vil derfor gjøres stegvis. Dette er besluttet i samråd med brukerorganisasjonene, fylkets eldreråd og fylkets råd for likestilling av funksjonshemmede. Tre tema vil høsten 2015 bli behandlet; aldersgrense/sykehjem, fortløpende opptak og nullstilling av saldo en gang i året.

*Aldersgrense og sykehjem.* Fylkeskommunen har mottatt klage på at en person på sykehjem som har fått avslag, men som har god bruk for TT-kort, har vært med i forsøket fra starten av og brukt opp reisemidlene hele tiden. Kommunen har ryd-

det i TT-listene sine og sett at han bor på institusjon. Han har blitt fratatt TT-kortet fordi han er over 67 år. Dette er et tema fylkeskommunen har hatt mange spørsmål om.

Fylkeskommunen ønsker at aldersgrensen skal fjernes, men at det skal bli foretatt en vurdering av mulighetene de skal ha til å bruke TT etter at de har kommet på institusjon. Kommunen vil få ansvar for dette, og fylkeskommunens forslag er at kommunen kan følge med på bruken og ta kontakt med de som ikke har brukt TT siste halvår, for å vurdere om de fremdeles skal være med i ordningen. I forbindelse med aldersgrenseendringen ønsker fylkeskommunen også å fjerne muligheten brukerne under 67 år har til å etterspørre ekstra reisebeløp. Fylkeskommunen har ikke gitt ekstra beløp siden 2013 begrunnet ut fra budsjettensyn. Fylkeskommunen ønsker at alle skal likestilles uansett alder.

#### *Fortløpende opptak.*

Fylkeskommunen har fått flere henvendelser angående brukergodkjenning og utsendelse av TT-kort. For eksempel mottok de et brev fra en kvinne som fortalte at mannen døde før han fikk TT-kortet. Det er enkelt å innføre fortløpende opptak i systemet til Rogaland Taxi. Når kommunene legger inn brukernavn og beløp går det automatisk melding til Rogaland Taxi om at de skal sende ut nytt kort til brukeren. Fylkeskommunens forslag er at uansett når på året brukeren blir lagt inn, så får han hele reisebeløpet. Selv om dette kan føre til økt bruk tror ikke fylkeskommunen at den økonomiske risikoen er stor siden de har brukertak i hver kommune.

*Nullstilling av saldo.* Møre og Romsdal fylkeskommune er det eneste fylket som nullstiller saldo både 1. juli og 1. januar. I de andre fylkene nullstilles saldo kun 1. januar, selv om de foretar to årlige tildelinger. Fylkeskommunens forslag er at nullstilling kun skjer en gang pr. år for å gi brukerne større fleksibilitet.

#### ***Nord-Trøndelag***

Fylkeskommunen er inne i en prosess der de reviderer retningslinjene til TT-ordningen. De ønsker blant annet å innføre en elektronisk kortløsning. Valg av kortløsning/producent vil bli foretatt etter anbudskonkurranse etter at de nye retningslinjene er vedtatt.

## 2.7 ELEKTRONISKE KORTLØSNINGER

I tabell 2-8 gis en oversikt over status i fylkene når det gjelder elektroniske betalingskort for TT-reiser. Tabell 2-8 viser at det kun er Nord-Trøndelag som pr. 1. januar 2016 ikke har elektroniske betalingskort for sine TT-brukere.

*Tabell 2-8: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske betalingskort (e-kort) i TT-tjenesten. Status pr. 1. januar 2016.*

<i>Fylke</i>	<i>Har innført e-kort</i>	<i>Planlegger å innføre e-kort</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 2005.
Akershus	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 2006.
Oslo	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2011. <sup>22</sup>
Hedmark	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2013.
Oppland	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2014.
Buskerud	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. april 2007.
Vestfold	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. april 2007.
Telemark	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. april 2005. <sup>23</sup>
Aust-Agder	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2007.
Vest-Agder	X		System utviklet av Taxi Transport Telemark (TTT). Fullt operativt fra 1. januar 2014.
Rogaland	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 2003.
Hordaland	X		Betalings- og saksbehandlingssystem utviklet av Oberthur technologies. Operativt fra 2004.
Sogn og Fjordane	X		Det er innført elektroniske betalingskort. Operativt i alle kommunene fra 1.1.2013. System (Cencom) utviklet av Møre og Romsdal Taxi.
Møre og Romsdal	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. juli 2013.
Sør-Trøndelag	X		System utviklet av Taxi Transport Telemark (TTT).
Nord-Trøndelag		X	Benyttar magnetstripekort for identifikasjon av bruker (produsent: Bicoda), men har turkort (papirkort) i tillegg som sjåfør må fylle ut. Retningslinjene for TT-ordningen er under revisjon. Innføring av elektroniske betalingskortløsninger vil komme. Valg av kortløsning/produsent vil bestemmes etter anbud når de nye retningslinjene er vedtatt.
Nordland	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2012.
Troms	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2011.
Finnmark	X		System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2012.

Sammenholdt med situasjonen i 2012 har Hedmark, Oppland, Vest-Agder og Møre og Romsdal innført elektroniske kortløsninger.

Av de 18 fylkene som pr. 1. januar 2016 har elektroniske betalingskortløsninger, har 14 valgt systemet til Rogaland Taxi (RT). Dette innebærer at RT har en markedsandel på 75 % (andel av antall «e-kort brukere»). 111 000 personer betaler fra 1. januar 2016 sine TT-reiser med et elektronisk betalingskort. Dette er 12 000 flere brukere enn i 2012.

## **2.8 KOMMENTARER ANGÅENDE FEILBRUK/MISBRUK AV TT-KORTET**

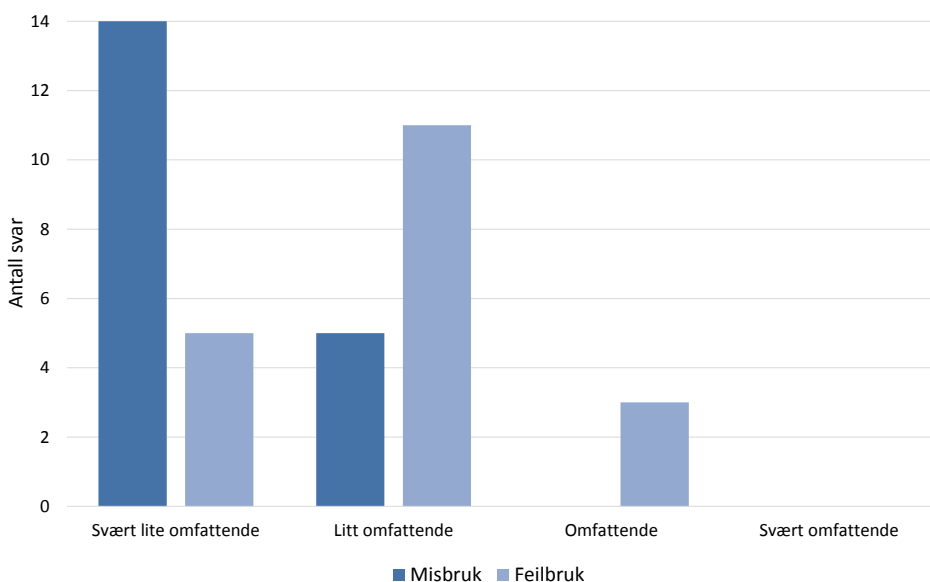
Selv om TT-kortet kun skal brukes til fritidsreiser, benytter en del brukere kortet, bevisst eller ubevisst, til reiser som skal betales av andre – spesielt syketransporter som skal betales av Helseforetakene. Vi vil her si noe om omfanget av slik misbruk/feilbruk.

### **2.8.1 Synspunkter fra fylkeskommunene**

I spørreskjemaet vi sendte til de TT-ansvarlige i fylkeskommunene, bad vi dem ta stilling til omfanget av feilbruk/misbruk av TT-kortet ved krysse av på en skala fra «svært lite omfattende» til «svært omfattende». Svarene de gav er vist i figur 2-1.

Som det fremgår av figur 2-1 er oppfatningen at bevisst misbruk av TT-kortet er lite utbredt. Slik var det også i 2012. Det er imidlertid noen som mener at feilbruk er et ikke ubetydelig problem. Dette ble spesielt kommentert av TT-ansvarlig i Vest-Agder og Hedmark i 2012.

*Vest-Agder.* I Vest-Agder benyttes TT-kortet samlet sett i stor grad til helsereiser. TT-brukerne ble i 2008 spurt om hva de som oftest brukte TT-kortet til. De tre hyppigste reisemålene var henholdsvis helsereiser, reiser til privat og offentlig service og besøk hos slekt og venner. Over 50 % av TT-brukerne krysset av for hvert av disse målene som ett av tre formål de som oftest benyttet TT-kortet til. Ut fra dette antar Vest-Agder fylkeskommune at opptil 1/3 av den enkeltes reisekvote kunne vært frigjort til andre reisemål dersom helsereiseordningen fungerte etter sitt formål. Klager/ønsker om økt reisekvote er ofte begrunnet i at vedkommende har stort behov for reiser til behandling. Til og med enkelte leger oppgir dette som begrunnelse i sine legeuttalelser.



*Figur 2-1: Omfang av misbruk og feilbruk av TT-kortet vurdert av de TT-ansvarlige i fylkeskommunene i 2015.*

I hvilken grad TT-kortet benyttes til helsereiser bevisst eller ikke er vanskelig å vite, men ifølge Vest-Agder fylkeskommune fungerer ikke helsereiseordningen etter hensikten. I fylkeskommunen forventes det heller ikke at dette endrer seg i særlig grad selv om brukerne blir gjort oppmerksomme på det. Fylkeskommunen informerer om at helsereiser dekkes etter egne regler og at de ikke inngår i TT-ordningen. Tilbakemeldinger fra representanter fra brukerorganisasjonene i Vest-Agder indikerer at syketransportordningen er vanskelig tilgjengelig både mht. rekvisisjoner, oppgjør og informasjon. I tillegg er egenandelen høy (135 kr en vei i 2015).

*Hedmark.* Hedmark trafikk utførte en undersøkelse i 2010/2011 der det viste seg at mellom 9 % og 12 % av TT-reisene kan være reiser som skulle ha vært betalt av sykehusene (pasienttransport). Selskapet har mottatt søknader fra kunder som må ha mer penger «da de har brukt opp beløpet på reiser til/fra lege/fysioterapi grunnet trafikkskade». Ved bestilling er det vanskelig for TT-brukeren å forstå forskjellen mellom pasientreiser og TT-reiser. Det blir således feil å kalle det for misbruk.

## 2.9 FORSØK MED FORBEDRET TT-TILBUD TIL BRUKERE MED SÆRSKILTE BEHOV

De tre fylkene Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold er av Samferdselsdepartementet godkjent til å delta i en forsøksordning for å bedre TT-ordningen for brukere med tyngre funksjonshemming. Ordningen ble gjort gjeldende for perioden 1. juli 2012 – 1. april 2014, og senere videreført ut 2015. I alle fylkene ble gruppene rullestolbrukere og blinde/sterkt svaksynte utpekt som målgruppe. I Østfold var i tillegg personer under 67 år en del av målgruppen. I tabell 2-9 er det gitt en kortfattet oversikt over antall brukere i målgruppen, antall kommuner som er berørt, type tiltak og effekt på reiseomfang.

Tabell 2-9: Forsøksordningen med forbedret TT-tilbud for brukere med særskilte behov. Status etter ca. 2 års drift.

Fylke	Antall TT-brukere	Antall kommuner	Tiltak	Effekt på reiseomfang	Ordning
Nord-Trøndelag	175	5	Dobling av antall turer.	33% økning etter ett år.	Individuell drosje
Møre og Romsdal	150	9	Årlig tildeling på 2 400 kr til 7 200 kr ble økt til 31 200 kr.	48%/60% har benyttet seg av 80%/60% eller mer av midlene.	Individuell drosje
Østfold	673 (1 058)	2	Etablering av bestillingstransport (servicerute).	10% av målgruppen har benyttet tilbudet.	Kollektiv (servicelinje)
Alle	998 (1 383)	16	-	-	-

Nedenfor gis en litt mer fylldig oppsummering av erfaringene fra forsøkene basert på tre evalueringsrapporter.

### 2.9.1 Nord-Trøndelag<sup>24</sup>

#### Organisering

Forsøksordningen i Nord-Trøndelag omfattet blinde/sterkt svaksynte og rullestolbrukere i følgende 5 kommuner: Steinkjer, Verdal, Snåsa, Verran og Frosta. Antall brukere berørt av ordningen har ligget på ca. 175, og disse har utgjort ca. 11% av alle TT-brukerne i fylket. Det forbedrede tilbudet gjorde det mulig for brukerne å gjennomføre 100 TT-turer i halvåret, mot normalt ca. 50 turer.

## **Erfaringer**

En hovedprioritet med forsøksordningen var å gjøre det mulig for brukerne å gjennomføre flere TT-turer, men det første halvåret forsøket pågikk, dvs. høsten 2012, foretok ikke brukergruppen flere TT-reiser enn de gjorde høsten 2011 som var siste høst før forsøksordningen ble innført. Derimot ble det høsten 2013, som var andre høst med forsøksordning, registrert økt antall TT-reiser gjennomført av brukergruppen. Økningen på omlag 33% tilskrives at brukerne da hadde rukket å bli bedre kjent med de nye reisemulighetene. Til tross for økt bruk var det allikevel slik at flertallet av brukerne som var omfattet av forsøket (prosjektgruppen) ikke benyttet alle sine tildelte turer. Før forsøket ble startet (i 2011) gjennomførte hver bruker i gjennomsnitt 18 TT-turer pr. halvår. I 2013 gjennomførte hver bruker i gjennomsnitt 26 TT-turer i halvåret, noe som er langt unna de 100 TT-turene medlemmene av prosjektgruppen kunne foreta pr. halvår.

Parallelt med veksten i antall turer fra 2012 til 2013 har, som det fremkommer av tabell 2-10, gjennomsnittlig turlengde har blitt redusert. Tilsvarende nedgang i turlengde er ikke observert blant TT-brukere som ikke er omfattet av forsøksprosjektet.

*Tabell 2-10: Gjennomsnittlig lengde pr. tur (Kilde: Regional utviklingsavdeling 2014).*

	<i>Prosjektgruppe</i>	<i>Utenfor prosjektgruppe</i>
2011 (andre halvår)	11,6 km	11,6 km
2012 (andre halvår)	11,2 km	11,3 km
2013 (andre halvår)	8,8 km	11,1 km

Medlemmene av prosjektgruppen setter stor pris på å få tildelt ekstra turer utover det de fikk som ordinære TT-brukere. De uttrykker også at økt antall turer har bidratt til å heve deres livskvalitet. Brukergruppene, representert med Blindeforbundet Nord-Trøndelag og Handikapforbundet Nord-Trøndelag understreker også den økte frihetsfølelsen deres medlemmer får gjennom at de har *muligheten* til å reise. Dette innebærer at det økte antallet reiser har en egenverdi selv om ikke alle tildelte reiser benyttes.

Videre er det slik at nesten hver tredje TT-tur gjennomført av prosjektgruppen benyttes til helserelaterte reiser til sykehus, legebesøk og så videre, noe som innebærer at brukerne heller bestiller transport gjennom TT-ordningen enn via hel-

seforetaket (Helse Midt-Norge). Dette kan skyldes at det er enklere å bestille og at egenandelen blir lavere.

I evalueringsrapporten konkluderes det med at Nord-Trøndelag har lyktes i å oppnå gode resultater som harmonerer med målformuleringene i forsøket; et økt antall turer til brukerne med tyngre funksjonshemminger har bidratt til økt livskvalitet for disse.

## **2.9.2 Møre og Romsdal<sup>25</sup>**

### ***Organisering***

I Møre og Romsdal er forsøksdeltakerne personer som er innmeldt i TT-ordningen som rullestolbrukere eller blinde/sterkt svaksynte. Det vil si personer som har et større behov for tilrettelagt transport enn andre TT-brukere. Antall deltakere i prosjektet har ligget på omlag 150, fordelt på følgende ni kommuner: Ålesund, Molde, Kristiansund, Vestnes, Rauma, Volda, Averøy, Surnadal og Ørsta.

Den viktigste endringen i prøveprosjektet var at de 150 deltakerne i forsøket fikk en betraktelig høyere disponibel reisestøtte. Avhengig av geografi og funksjonshemming varierer den ordinære reisestøtten (for 2014) fra 2 400 kr til 7 200 kr. Deltakerne i prøveprosjektet mottok, til sammenligning, en årlig reisestøtte på 31 200 kr (fordelt på to halvårige tildelinger).

### ***Erfaringer***

På oppdrag fra Møre og Romsdal fylkeskommune ble prøveprosjektet evaluert av PwC i 2014 (se PwC 2014). Hovedkonklusjonen i evalueringen er at personene som var omfattet av prøveprosjektet fikk mulighet til å leve et mer aktivt liv. Blant annet fikk de bedre mulighet til å besøke venner og familie, de kunne oftere gjøre innkjøp selv og de har kunnet delta på flere kulturarrangement og andre fritidsaktiviteter.

Når det gjelder bruk av tildelte midler var det 48% av de som prøveordningen omfattet som benyttet seg av 80% eller mer av tildelt reisestøtte. Videre benyttet 60% av brukerne seg av 60% eller mer av tildelt reisestøtte. Forklaringer som lanseres på hvorfor andelen tildelte reisemidler som benyttes er så vidt lav inkluderer sykdom og at brukerne sparer på reisemidler i tilfelle det blir mer nødvendig for dem å ha tilgang til midlene på et senere tidspunkt.



### 2.9.3 Østfold<sup>26</sup>

#### **Organisering**

I Østfold ble forsøksordningen begrenset til å omfatte kommunene Sarpsborg og Fredrikstad. De to kommunene har til sammen ca. 130 000 innbyggere og avstanden mellom bykjernene er kun 15 km. Forsøksprosjektet som fikk betegnelsen «Flexx TT» ble organisert som følger:

- Et minibusstilbud med fri bestilling innenfor de to kommunene i tidsrommet mandag-fredag kl. 17:00-23:00 og lørdag - søndag kl. 10:00-23:00.
- Ingen begrensninger i antall turer.
- Anropsbasert transport uten lang bestillingstid. Det var investert i kommunikasjonsutstyr (kjørecomputer i bilene og planleggingsverktøy på kjørekontoret) for å følge opp tilbudet.
- For å gi mulighet til samordning av flere transportbehov i samme område ble et tidsgap på maksimalt 20 min innført. Dette innebærer at transportmiddelet kunne ankomme inntil 5 min før, og 15 min etter, forventet hentetidspunkt.
- Ledsager kan fritt følge med og hentes/bringes av minibussen.

Brukerne av TT-ordningen i Østfold er delt inn i fire grupper:

1. Grunnsats for alle.
2. Grunnsats + bruker er under 67 år.
3. Grunnsats + bruker er rullestolbruker.
4. Grunnsats + bruker er under 67 år og rullestolbruker.

I utgangspunktet var det planlagt å prioritere rullestolbrukere, personer under 67 år og blinde i forsøksordningen. Basert på denne prioriteringen var det til sammen 673 personer (fra tildelingsgruppe 2, 3 og 4) i de to kommunene som ble omfattet av ordningen. I tillegg ble et fåtall blinde over 67 år inkludert i forsøket. Etter et halvt års drift av forsøksordningen ble det etter sterkt ønske fra prosjektgruppen og TT-brukerne besluttet å utvide ordningen til å omfatte også gruppe 1. Dette innebar at alle 1 058 TT-brukere i Fredrikstad og Sarpsborg ble omfattet av forsøksordningen.

#### **Erfaringer**

Størst mulig grad av samkjøring var viktig for å få lavest mulig gjennomsnittskostnad pr. reise/passasjer. For å få til samkjøring var det et krav at brukerne måtte

være reiseklar innenfor et tidsvindu på inntil 20 minutter, noe det har vært vanskelig å få aksept for hos brukerne. I tillegg har det vært forholdsvis lang reisetrekning på omlag 20% av turene som har gått mellom de to kommunene, noe som har gjort samkjøring vanskelig å få til.

Det har også blitt erfart at «Flexx-TT» har blitt brukt på reiser til blant annet lege og fysioterapi. Dette til tross for at TT-ordningen ikke er ment å være et tilbud for reiser som dekkes av andre ordninger, men blir allikevel brukt til slike reiser fordi egenandelen på «Flexx-TT» er lavere enn egenandelen til rekvisisjoner for pasientreise og fordi det oppleves vanskelig å få rekvisisjoner til pasientreiser.

Norges Blindeforbund Østfold påpeker at forsøksordningen har endret livet til mange enslige synshemmede som sliter med å komme seg ut. Fra en situasjon der brukerne med den ordinære TT-ordningen kun har råd til en tur i butikken annenhver måned kunne de «fra en dag til en annen komme seg ut av huset hver dag for å være ute blant andre mennesker, sitte på en benk i solen eller gå i butikken». På minussiden trekker samme organisasjon frem at fordi et begrenset antall minibusser er tilgjengelig og at ordningen er basert på samkjøring, så må transport bestilles minst to timer før reisen skal foretas. Dette oppleves av brukerne som lite fleksibelt.

Til tross for gjentatt utsending av informasjon om prøveordningen er det kun ca. 10 % av de 1 058 TT-brukerne i Sarpsborg og Fredrikstad som har benyttet ordningen. Årsaken til den lave bruken er ukjent. På grunn av lite bruk i helgene ble det underveis i forsøksperioden besluttet å fjerne tilbudet på søndager. Østfold kollektivtrafikk (ØK) opplyser at mange av de som benytter tilbudet er faste brukere, og at disse gir svært gode tilbakemeldinger. Ifølge ØK vil det også være en bedre og mer langsiktig løsning å tilby kollektive løsninger gjennom Flexx ordningen, som er åpen for alle, enn å tilby spesielløsninger som kun er tilpasset TT-brukere. Dette vil, igjen ifølge ØK, bidra til et større passasjergrunnlag, bedre muligheter for samkjøring, noe som igjen gir lavere transportkostnader.

## **2.10 OPPSUMMERING**

I dette kapitlet er det gitt en beskrivelse av hvordan TT-ordningen organiseres og praktiseres i det enkelte fylke. Det er også gitt en beskrivelse av erfaringene fra forsøk med forbedret TT-tilbud for brukere med særskilte behov. Her vil vi spesielt fremheve følgende:

- *Organisering.* TT-ordningen er normalt sett organisert slik at fylkeskommunene utarbeider regelverk og fastsetter brukerkvoter, bestemmer hvordan midlene skal fordeles mellom ulike brukerkategorier (med et par unntak) samt har ansvar for budsjettoppfølging og kontroll av ordningen. Selskapet som leverer kortløsningen har normalt sett ansvar for å få produsert og distribuert verdikort/turkort til brukerne samt gjennomføre det økonomiske oppgjøret med transportør. Kommunene forestår brukergodkjenningen mens behandling av klager (eksempelvis på avslag) er et fylkeskommunalt ansvar i noen fylker og et kommunalt ansvar i andre.
- *Godkjenning.* For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en varig forflytningshemming som gjør at personen ikke, eller kun med betydelige vanskeligheter, kan benytte det ordinære kollektivtilbudet.
- *Godkjenningskriterier.* Alle fylkene, med unntak av Nordland og Vestfold, godkjenner brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra NAV. Når det gjelder godkjenningspraksis for søkere som har bil fra NAV eller bor på institusjon, varierer praksis mye mellom fylkene. De fleste fylkene godkjenner også brukere selv om de bor sammen med en person som har og kan kjøre bil. Godkjenningens varighet er vanligvis fra ett til tre år, men i praksis «evig» dersom funksjonshemmingen ikke opphører, eller fylkeskommunen ikke reduserer ressursbruken til ordningen eller endrer regelverket slik at noen brukere må tas ut.
- *Egenandel.* Det kreves en egenandel for transporten i 13 fylker. For de fylkene som har et fast beløp pr. tur varierer egenandelen fra 15 kr i Østfold til minimum 67 kr i Vest-Agder. I fylkene som opererer med en prosentsats av turprisen, varierer egenandelen fra 10 % av turpris i Troms og Nordland til 30 % av turpris i Sør-Trøndelag.
- *Fordeling av midler (penger/reiser) mellom brukerne.* Tildelt reisebeløp/turer til godkjente brukere differensieres normalt ut fra brukerkategori og/eller avstand mellom brukerens bosted og nærmeste service-/kommunesenter. Prioriterte brukerkategorier er vanligvis blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede. I noen fylker gir en større ytelse til «unge» enn til eldre.
- *Korttype.* 14 fylker benytter verdikort (hver bruker får tildelt et gitt pengebeløp) og 5 fylker har turbaserte kort (hver bruker får tildelt et gitt antall turer).
- *Elektroniske kortløsninger.* 18 fylker har pr. 1. januar 2016 elektroniske betalingskort for TT-brukerne. Nord-Trøndelag vil innføre elektroniske betalingskort snart. Rogaland Taxi er den dominerende leverandøren av dataløsning.

- *Feilbruk/misbruk av TT-kortet.* TT-kortet skal kun benyttes til fritidsreiser, men noen benytter kortet til pasientreiser som skal betales av Helseforetakene. Oppfatningen blant de TT-ansvarlige er at bevisst misbruk av TT-kortet til pasientreiser er lite utbredt, men noen mener at feilbruk er relativt omfattende.
- *Forsøk med forbedret TT-tilbud for brukere med særskilte behov.* Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold har fra 1. juli 2012 – 31. desember 2015 deltatt i en forsøksordning for å bedre TT-ordningen for brukere med en «tyngre» funksjonshemming. I alle fylkene ble gruppene rullestolbrukere og blinde/sterkt svaksynte utpekt som målgruppe. I Østfold bestod tilbudet i etablering av en servicelinje i 2 kommuner mens de to andre fylkene økte reisebeløp/antall turer for målgruppen i til sammen 14 kommuner. Ordningen førte til økt nytte for målgruppen gjennom forbedrede reisemuligheter.

## 3 TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK

I dette kapitlet gis en oversikt over utviklingen i antall godkjente og «aktive» TT-brukere samlet og i det enkelte fylke fra 1988 til 2015.<sup>27</sup> Videre gis en oversikt over utviklingen i brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) i samme periode. Det gis også en beskrivelse av de offentlige utgiftene til TT-ordningen, og det vises hvilke ytelser det enkelte fylke gir til sine TT-brukere samt størrelsen på ytelsene målt pr. innbygger. Til slutt sammenholdes ytelser pr. bruker og brukerandel i de ulike fylkene. Tabellene og figurene kommenteres relativt kort, der kun hovedtrekkene i utviklingen samt sentrale endringer mellom fylkene fremheves.

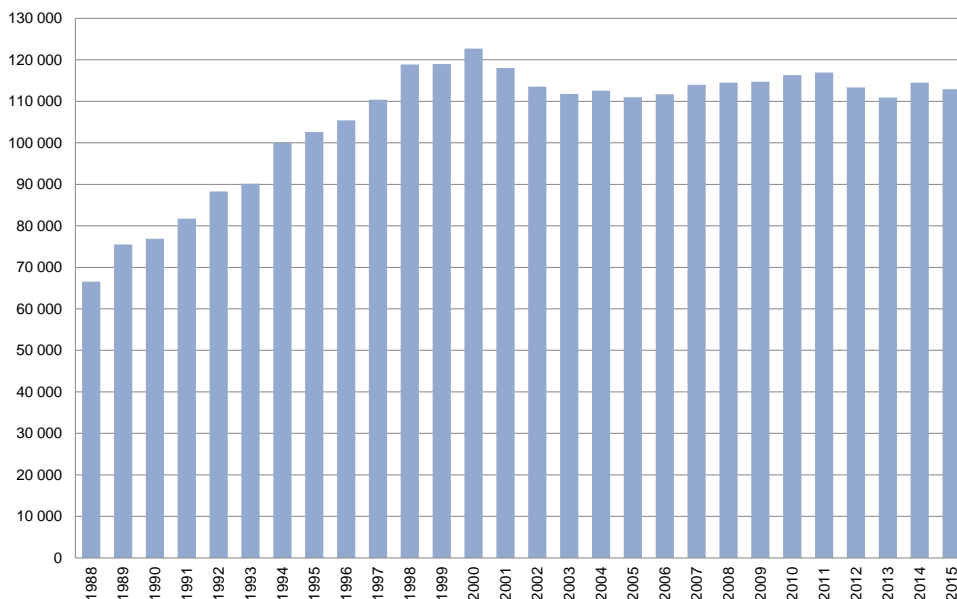
### 3.1 ANTALL TT-BRUKERE

Når antall TT-brukere beskrives, vises utviklingen i antall *godkjente* brukere. For 2014 er det anslått hvor mange av de godkjente brukere i de ulike fylkene som kan betegnes «aktive».

#### 3.1.1 Godkjente TT-brukere

I figur 3-1 vises utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2015. Vi bruker bevisst *godkjente* brukere, da antall «aktive» brukere er lavere. Det er altså noen som har TT-kort men som ikke, eller i svært liten grad, benytter det. Dette gjelder i alle fylker, men «problemet» er gjennomgående størst i fylkene med høyest brukerandel, selv om sammenhengen ikke er helt entydig, jf. avsnitt 3.1.2.

Som det fremgår av figur 3-1 økte antallet godkjente TT-brukere relativt jevnt frem til 2000 da antall godkjente brukere var 122 700. Etter årtusenskiftet ble antall brukere noe redusert, og antall brukere nådde et «bunnivå» i 2005, da det var registrert knapt 111 000 brukere. Fra 2005 til 2011 økte antall brukere noe igjen, mens vi ser en nedgang i 2012 og 2013. Det er knapt 113 000 godkjente TT-brukere i 2015, om lag det samme brukerantallet som i 2012.



Figur 3-1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2015.

Hvis vi fordeler godkjente TT-brukere på fylkene, får vi en utvikling som vist i tabell 3-1. Ut fra tabell 3-1 ser vi blant annet at det fra 2012 til 2015 relativt sett har vært en betydelig nedgang i antall godkjente brukere i Hedmark og Nordland mens det har vært betydelig økning i Telemark og spesielt Rogaland.

Når det gjelder Hedmark så vedtok fylkestinget ny forskrift for TT-ordningen i desember 2011 med virkning fra 1. januar 2013. Endringene kom i stand på bakgrunn av et ønske fra de funksjonshemmedes organisasjoner. Organisasjonene var klare på at alt for mange eldre i Hedmark hadde fått TT-kort, nærmest uavhengig av behov. I kommuner med godt tilrettelagt anropstyrt transport, universelt utformet ordinært kollektivtilbud, dør-til-dør kunne eksempelvis TT-rettighet helt eller delvis bortfalle. Det nye regelverket innebar at det ble godkjent betydelig færre TT-brukere fra 2013.

Når det gjelder Nordland så vedtok fylkestinget som følge av budsjettkutt i årsbudsjett for 2015 følgende endring i tildelingskriteriene for TT-ordningen fra 1. januar 2015: Det ble satt en øvre grense for antallet brukere som kan godkjennes på 0,65% av folketallet i en kommune + 6,5% av antall innbyggere som var 67 år eller eldre. Da en tidligere kunne godkjenne 10% av innbyggere over 67 år ble det færre kvoter å fordele på kommunene.

I Telemark har retningslinjene for godkjenning av brukere vært uendret de siste årene, så økningen i antall brukere er ikke lett å forklare. Det er kommunene som er saksbehandler på søknader om brukergodkjenning. En mulig forklaring er at en tidligere hadde en del ledige kvoter, og at disse etter hvert er blitt tildelt nye brukere på grunn av at TT-ordningen har blitt bedre kjent blant folk blant annet gjennom sosiale medier.

I Rogaland forklares økningen i antall godkjente brukere med at TT-listene inneholder mange brukere som sannsynligvis er døde, men som er vanskelig å identifisere på grunn av manglende fødselsdatoer. Fylkeskommunen har 3 300 TT-brukere som ikke er identifisert med fødselsnummer. Det brukertallet som må vektlegges er *aktive* brukere, jf. tabell 3-2. Antallet aktive brukere har ifølge TT-ansvarlig holdt seg nokså stabilt over flere år. I 2014 var kun 50% av godkjente TT-brukere i Rogaland «aktive», jf. tabell 3-2.

Tabell 3-1: Antall godkjente TT-brukere fordelt på fylker. 1988-2015.

Fylke	1988	2004	2008	2012	2015	Endring 2012-2015	
						Absolutt	Relativt
Østfold	1 422	2 110	2 302	2 489	2 575	86	3 %
Akershus	6 196	10 634	12 671	13 631	13 700	69	1 %
Oslo	26 282	18 614	17 100	17 131	16 000	-1 131	-7 %
Hedmark	1 786	7 650	8 014	7 300	5 169	-2 131	-29 %
Oppland	1 758	3 600	3 600	2 400	2 400	0	0 %
Buskerud	2 970	3 144	3 814	4 100	4 160	60	1 %
Vestfold	3 117	4 318	4 116	4 177	4 132	-45	-1 %
Telemark	1 271	1 000	1 500	1 286	1 824	538	42 %
Aust-Agder	1 100	2 300	2 782	2 834	2 952	118	4 %
Vest-Agder	1 548	3 037	3 343	3 189	2 894	-295	-9 %
Rogaland	4 115	6 598	8 986	8 019	12 791	4 772	60 %
Hordaland	3 940	13 500	12 000	13 504	13 696	192	1 %
Sogn og Fjordane	935	4 200	4 038	3 865	4 132	267	7 %
Møre og Romsdal	1 835	6 400	6 600	6 412	6 490	78	1 %
Sør-Trøndelag	4 580	8 800	7 700	8 183	7 558	-625	-8 %
Nord-Trøndelag	750	1 914	1 939	1 996	1 662	-334	-17 %
Nordland	1 695	7 900	6 800	6 513	4 286	-2 227	-34 %
Troms	756	4 500	5 900	4 780	5 088	308	6 %
Finnmark	480	2 354	1 283	1 536	1 382	-154	-10 %
<b>Totalt</b>	<b>66 536</b>	<b>112 573</b>	<b>114 488</b>	<b>113 345</b>	<b>112 891</b>	<b>-454</b>	<b>0 %</b>

### 3.1.2 «Aktive» TT-brukere

Når det gjelder «aktive» TT-brukere er informasjonen fra fylkene noe mangelfull. Når vi definerer «aktive» brukere som personer som har reist mer enn en tur med TT i løpet av 2014, har vi fått oppgitt andelen «aktive» fra 16 av fylkene. Jf. tabell 3-2. For de tre fylkene som ikke har oversikt over hvor mange av sine godkjente TT-brukere som kan betegnes «aktive» i 2014, har vi benyttet «gamle» tall for Oslo og Hordaland og forutsatt at andelen «aktive» brukere i Sogn og Fjordane er lik gjennomsnittet for de 16 fylkene vi har data fra. Andelen «aktive» brukere i fylkene kan da anslås til 80 % i 2014. Dette er en nedgang på 3 prosentpoeng fra 2012, da vi beregnet antall «aktive» brukere til 83 %.

Tabell 3-2: Antall «aktive» TT-brukere fordelt på fylker. 2014.

Fylke	Godkjent	«Aktiv»		Kommentar
		Antall	Andel	
Østfold	2 446	2 117	87 %	Oppgitt.
Akershus	13 638	12 726	93 %	Oppgitt.
Oslo	15 964	12 931	81 %	Oppgitt i 2012.
Hedmark	4 299	3 233	75 %	Oppgitt.
Oppland	2 400	2 344	98 %	Oppgitt.
Buskerud	5 016	4 312	86 %	Oppgitt.
Vestfold	4 341	3 055	70 %	Oppgitt.
Telemark	1 600	1 396	87 %	Oppgitt.
Aust-Agder	2 934	2 173	74 %	Oppgitt.
Vest-Agder	3 009	2 240	74 %	Oppgitt.
Rogaland	11 994	6 039	50 %	Oppgitt.
Hordaland	13 476	12 398	92 %	Basert på 2011-tall.
Sogn og Fjordane	4 132	3 282	79 %	Beregnet av UIN.
Møre og Romsdal	6 967	5 365	77 %	Oppgitt.
Sør-Trøndelag	8 374	5 480	65 %	Oppgitt.
Nord-Trøndelag	1 667	1 499	90 %	Oppgitt.
Nordland	6 447	5 715	89 %	Oppgitt.
Troms	5 030	4 200	83 %	Oppgitt.
Finnmark	1 501	1 032	69 %	Oppgitt.
Totalt	114 473	91 537	80 %	-

Som det fremgår av tabell 3-2 er det Oppland og Akershus som har høyest andel «aktive» brukere med henholdsvis 98% og 93% mens Rogaland og Sør-Trøndelag har lavest andel «aktive» brukere med henholdsvis 50% og 65%. Når det gjelder Rogaland så skyldes den lave andelen «aktive» brukere at en stor andel av god-



kjente TT-brukere er døde. Brukerlistene er ikke oppdaterte. I Sør-Trøndelag er det også en utfordring å holde brukerlistene oppdaterte. Det er mange godkjente brukere som overflyttes til institusjon i løpet av et år og har da mindre bruk for TT-kortet. I Sør-Trøndelag godkjennes institusjonsbeboere, men godkjenningen tas opp til revurdering hvert tredje år. Ikke alle kommuner er like flinke til å oppdatere listene når brukere mister sin godkjenning.

### 3.2 BRUKERANDEL

Når det gjelder brukerandelen (antall godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) vises utviklingen med utgangspunkt i *godkjente* TT-brukere. Tabell 3-3 viser utviklingen i brukerandelen samlet og for det enkelte fylke.

Tabell 3-3: Godkjente TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2015. Promille.

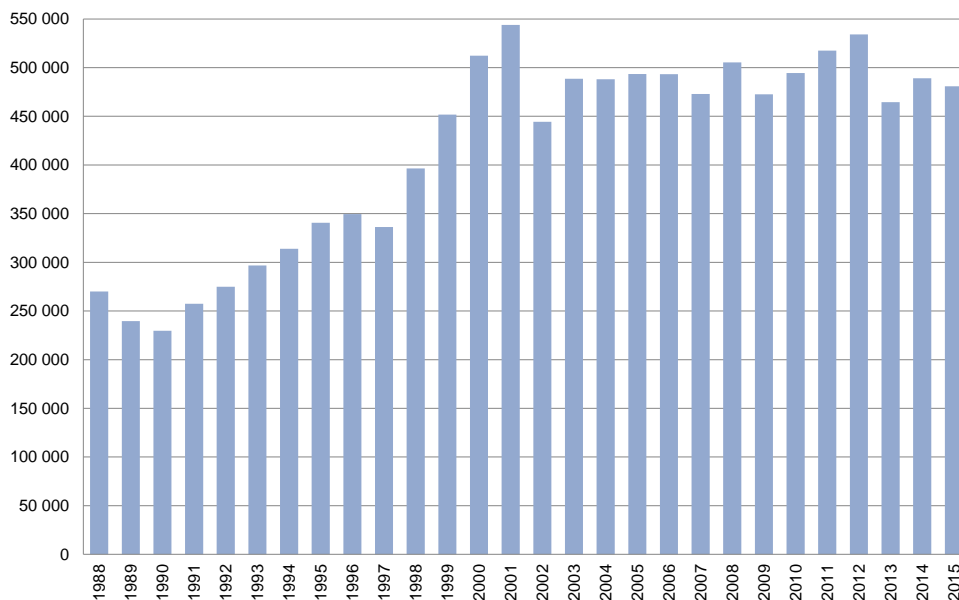
Fylke	1988	2000	2004	2008	2012	2015	Endring 2012-2015
Østfold	6	13	8	9	9	9	0,3 %
Akershus	15	19	22	24	25	23	-4,4 %
Oslo	58	46	36	31	28	25	-11,6 %
Hedmark	10	42	41	42	38	26	-30,0 %
Oppland	10	32	20	20	13	13	-0,9 %
Buskerud	13	14	13	15	15	15	-2,1 %
Vestfold	16	18	20	18	18	17	-3,6 %
Telemark	8	28	6	9	8	11	40,2 %
Aust-Agder	11	21	22	26	25	26	1,2 %
Vest-Agder	11	18	19	20	18	16	-12,5 %
Rogaland	12	12	17	22	18	27	51,6 %
Hordaland	10	39	31	26	28	27	-2,7 %
Sogn og Fjordane	9	40	39	38	36	38	6,0 %
Møre og Romsdal	8	27	26	27	25	25	-1,5 %
Sør-Trøndelag	18	31	33	27	27	24	-11,2 %
Nord-Trøndelag	6	15	15	15	15	12	-18,2 %
Nordland	7	33	33	29	27	18	-35,1 %
Troms	5	29	30	38	30	31	3,3 %
Finnmark	6	31	32	18	21	18	-12,2 %
Totalt	16	27	25	24	23	22	-4 %

Tabell 3-3 viser både betydelige forskjeller mellom fylkene samt store endringer over tid i noen av fylkene. Vi kan spesielt merke oss nedgangen i brukerandel i Hedmark og Nordland og økningen i brukerandel i Telemark og Rogaland. Forklaringen på dette har vi gitt tidligere.

### 3.3 OFFENTLIGE UTGIFTER

Offentlige utgifter til TT-ordningen er fremfor alt de utgiftene fylkeskommunene har for å drifte ordningen. Dette vil primært være det beløpet som TT-brukerne har reist for (ekskl. egenandeler betalt av den enkelte).<sup>28</sup>

Figur 3-2 viser hvordan de fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen har utviklet seg fra 1988 til 2015. Tall for 2015 er basert på anslag (budsjett) pr. oktober/november 2015. Fylkesvis utgiftsfordeling er vist i tabell 3-4.<sup>29</sup>



Figur 3-2: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2015. Tall i 1000. 2015-kroner.

Figur 3-2 viser at utgiftene, med unntak for noen år, økte betydelig fra 1988 og frem til 2001. Økningen var spesielt sterk i perioden 1997 til 2001, da de nådde en topp med 544 mill. kroner (målt i 2015-kroner).<sup>30</sup> Fra 2003 har utgiftene reelt sett

holdt seg på omlag samme nivå, dog med en økende tendens fra 2010 til 2012. I 2014 var de samlede fylkeskommunale utgiftene 489 mill. 2015-kr. Dette er en reell nedgang på vel 26 mill. kr (ca. 5%) fra 2012. I 2015 forventes de fylkeskommunale utgiftene å bli 481 mill. kroner.

Tabell 3-4: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2014. Tall i 1 000. 2015-kroner.

Fylke	1988	2000	2004	2008	2012	2014	Endring 2012 - 2014	
							Absolutt	Relativt
Østfold	2 913	8 227	7 290	7 961	5 551	5 057	-494	-9 %
Akershus	8 739	38 218	40 092	48 790	46 389	44 728	-1 660	-4 %
Oslo	194 620	271 276	236 124	224 425	243 401	227 622	-15 779	-6 %
Hedmark	2 731	8 331	17 299	16 832	14 948	8 570	-6 378	-43 %
Oppland	4 369	13 331	10 503	9 045	8 524	8 692	169	2 %
Buskerud	6 736	15 393	14 581	15 695	16 088	19 125	3 037	19 %
Vestfold	4 369	5 573	7 661	6 175	8 037	6 861	-1 176	-15 %
Telemark	3 095	5 839	3 151	3 753	4 582	4 586	3	0 %
Aust-Agder	3 459	4 526	5 313	5 325	4 607	5 655	1 048	23 %
Vest-Agder	4 915	8 408	10 137	11 259	18 949	19 179	230	1 %
Rogaland	4 733	8 064	19 894	23 656	25 571	25 362	-209	-1 %
Hordaland	8 375	48 171	39 541	50 496	34 414	39 474	5 060	15 %
Sogn og Fjordane	2 367	5 425	6 178	6 255	5 967	6 136	169	3 %
Møre og Romsdal	3 641	14 995	15 075	13 079	14 566	13 918	-648	-4 %
Sør-Trøndelag <sup>31</sup>	4 369	17 251	6 178	18 310	19 498	20 555	1 057	5 %
Nord-Trøndelag	1 821	7 588	13 383	13 079	13 275	9 776	-3 499	-26 %
Nordland	3 823	18 180	19 771	16 604	15 449	8 503	-6 946	-45 %
Troms	4 369	8 579	11 121	11 998	12 785	13 294	509	4 %
Finmark	546	4 844	4 695	2 562	2 633	1 950	-683	-26 %
Totalt	269 991	512 221	487 990	505 298	515 233	489 045	-26 188	-5 %
Totalt (ekskl. Oslo)	75 371	240 945	251 865	280 873	271 832	261 423	-10 410	-4 %

Hvis vi sammenholder utgiftene til TT-ordningen i 2012 og 2014 ser vi ut fra tabell 3-4 at utgiftene til ordningen er kuttet relativt sett mye i Hedmark, Nordland, Nord-Trøndelag og Finnmark. Tilsvarende ser vi en betydelig økning i Aust-Agder og Buskerud. Se for øvrig vedlegg 3 for en oversikt over utgiftsutviklingen til TT i fylkene fra 1998 til 2015.

TT-ordningen i Oslo omfatter også arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) frem til 1. september 2014. Det er usikkert hvor stor andel av utgiftene som kan knyttes til slike reiser, men basert på opplysninger fra Oslo kommune fra 2010 kan dette dreie seg om rundt 45 mill. kr. Således vil utgiftene til fritidsreiser i hovedstaden være noe lavere enn det som fremgår av tabell 3-4. Fra 2015 betales imidlertid AU-reisene av NAV, slik at utgiftene til TT-ordningen i Oslo da kun skal gjelde fritidsreiser og derfor være direkte sammenlignbare med utgiftene i de andre fylkene. I Sør-Trøndelag overtok fylkeskommunen 1. januar 2008 det økonomiske ansvaret for TT-brukere i Trondheim kommune, noe som forklarer økningen i fylkeskommunale utgifter dette året sammenlignet med 2004. Trondheim kommune brukte 5,7 mill. 2015-kroner på sine TT-brukere i 2004.<sup>32</sup>

### **3.4 YTELSER PR. TT-BRUKER OG PR. INNBYGGER**

Nedenfor tar vi utgangspunkt i de midlene som de ulike fylkene gir til sine TT-brukere, og beregner hvor mye hver godkjente og «aktive» TT-bruker i gjennomsnitt reiser for. Med utgangspunkt i oppgitte og beregnede turpriser, forsøker vi også å anslå hvor mange turer de «aktive» brukerne i de forskjellige fylkene gjennomfører.

#### **3.4.1 Ytelser pr. godkjent TT-bruker**

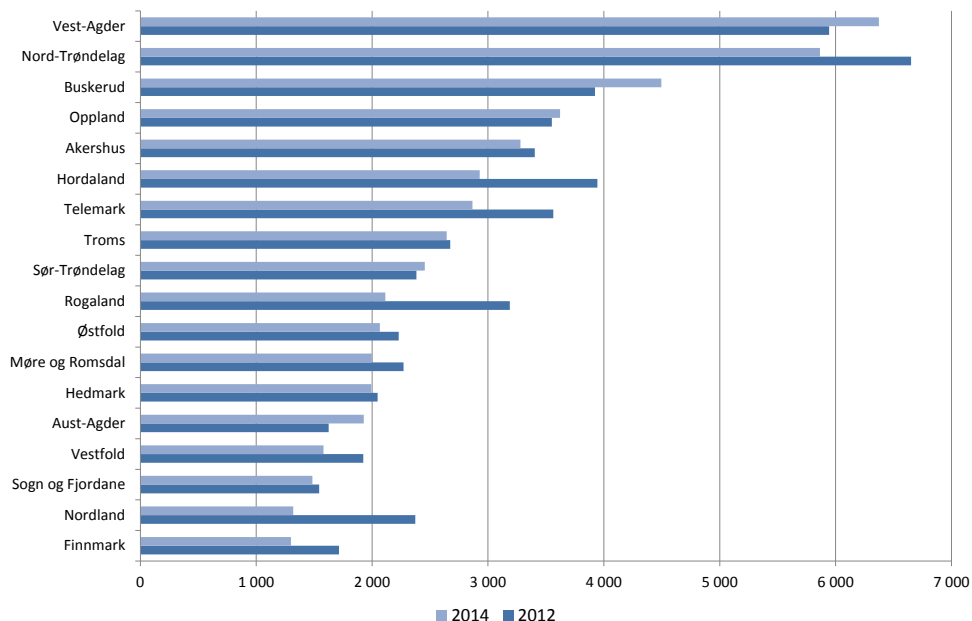
Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker er vist i tabell 3-5.

Av tabell 3-5 ser vi at årlige ytelser i 2014 er redusert med 274 kr (6 %) i gjennomsnitt sammenholdt med 2012. Gjennomsnittlige årlige ytelser var 4 272 kr i 2014. Når vi holder Oslo utenfor reduseres de gjennomsnittlige offentlige ytelsene pr. TT-bruker med 172 kr (6 %) fra 2 825 kr i 2012 til 2 654 kr i 2014.

Når vi holder hovedstaden utenfor var gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjente TT-bruker i 2012 og 2014 som visualisert i figur 3-3. Som det fremgår av figuren var det Vest-Agder tett fulgt av Nord-Trøndelag som gav de største ytelsene både i 2012 og 2014. De laveste ytelsene pr. godkjente bruker finner vi i Vestfold, Sogn og Fjordane, Nordland og Finnmark.

Tabell 3-5: Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker fordelt på fylker. 2004-2014. 2015-kr.<sup>33</sup>

Fylke	2004	2006	2008	2012	2014	Endring 2012-2014	
						Absolutt	Relativt
Østfold	3 455	2 790	3 458	2 230	2 067	-163	-7 %
Akershus	3 770	3 463	3 850	3 403	3 280	-123	-4 %
Oslo	12 685	13 501	13 124	14 208	14 258	50	0 %
Hedmark	2 261	2 435	2 100	2 048	1 993	-54	-3 %
Oppland	2 918	2 808	2 512	3 551	3 622	70	2 %
Buskerud	4 866	4 604	4 115	3 924	4 496	572	15 %
Vestfold	1 774	1 848	1 500	1 924	1 580	-344	-18 %
Telemark	3 151	2 703	2 502	3 563	2 866	-697	-20 %
Aust-Agder	2 310	1 647	1 914	1 626	1 927	302	19 %
Vest-Agder	3 419	2 960	3 383	5 945	6 374	429	7 %
Rogaland	3 015	2 451	2 632	3 189	2 115	-1 074	-34 %
Hordaland	2 929	3 972	4 208	2 548	2 929	381	15 %
Sogn og Fjordane	1 471	1 517	1 549	1 544	1 485	-59	-4 %
Møre og Romsdal	2 355	2 242	1 982	2 272	1 998	-274	-12 %
Sør-Trøndelag	1 340	1 433	2 378	2 383	2 455	72	3 %
Nord-Trøndelag	6 992	6 852	6 745	6 651	5 865	-786	-12 %
Nordland	2 503	2 275	2 442	2 372	1 319	-1 053	-44 %
Troms	2 471	2 643	2 034	2 675	2 643	-32	-1 %
Finnmark	1 995	3 222	1 997	1 714	1 299	-415	-24 %
Totalt	4 393	4 478	4 414	4 546	4 272	-274	-6 %
Totalt (ekskl. Oslo)	2 751	2 767	2 885	2 825	2 654	-172	-6 %

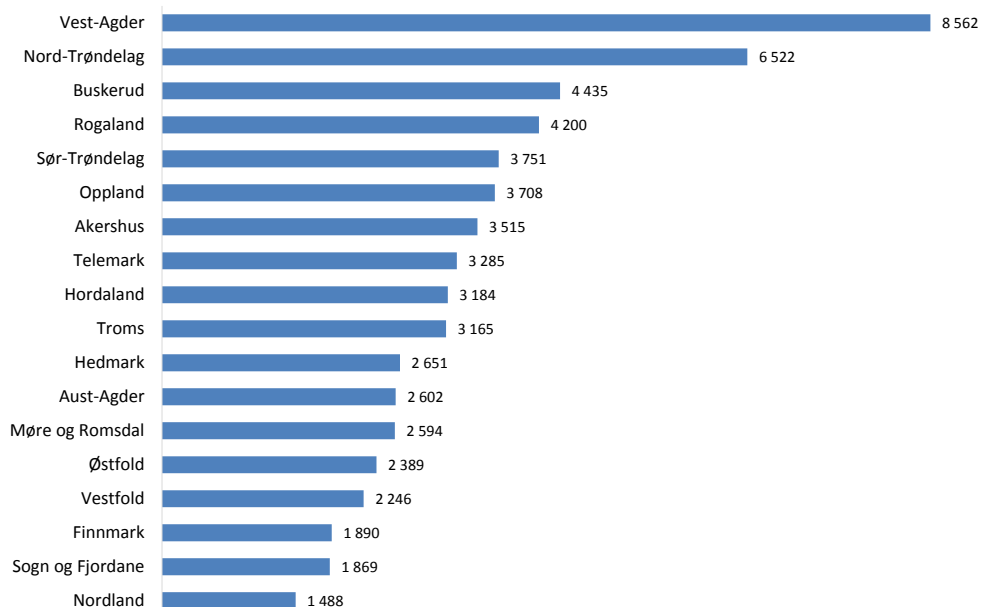


Figur 3-3: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjent TT-bruker i 2012 og 2014. Ekskl. Oslo. 2015-kroner.

### 3.4.2 Ytelser pr. «aktiv» TT-bruker

Når vi fordeler reisebeløpene pr. «aktiv» TT-bruker, får vi en situasjon som vist i figur 3-4.

Når vi betrakter figur 3-3 og figur 3-4 ser vi at rangeringen mellom fylkene endes en del når vi benytter ytelser pr. «aktive» TT-bruker. Med utgangspunkt i fylkeskommunale utgifter i 2014 reiste hver bruker TT-bruker i Vest-Agder for 8 562 kr (ekskl. egenandeler). Brukerne i Nord-Trøndelag reiste for vel 2 000 kr mindre. I den andre enden av skalaen finner vi Finnmark, Sogn og Fjordane og Nordland, der brukerne reiste med TT for under 2 000 kr. Hvis vi sammenligner med reiseaktiviteten til brukerne i hovedstaden, så reiste disse for 17 600 kr i gjennomsnitt i 2014.



Figur 3-4: Gjennomsnittlige offentlige TT-ytelser pr. «aktive» TT-bruker i 2014. Ekskl. Oslo. 2015-kroner.

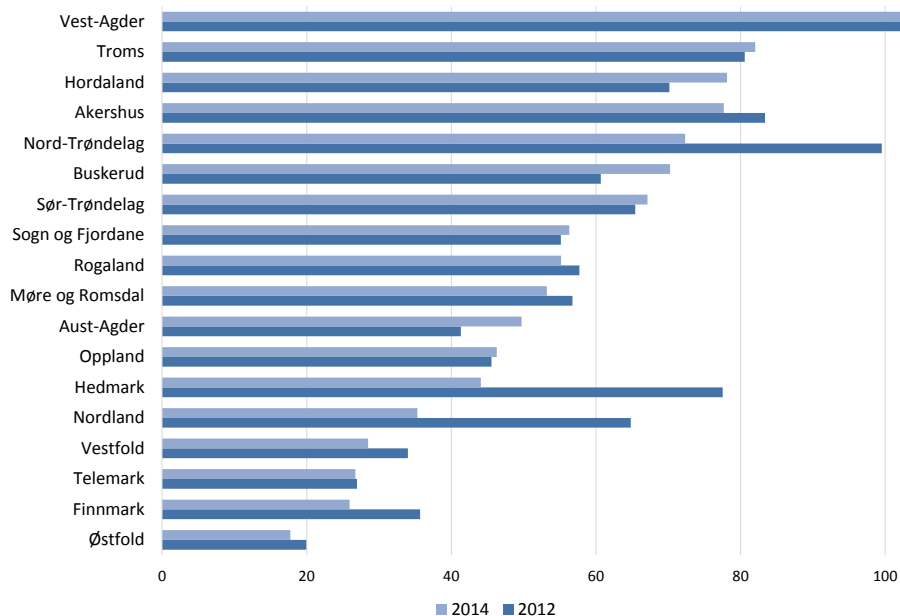
### 3.4.3 Ytelser pr. innbygger

Når vi ser på ytelsene pr. innbygger, jf. tabell 3-6, vil de fylkene som har en lav brukerandel (få TT-brukere pr. innbygger) falle nedover på listen sammenholdt med ytelsene pr. godkjente TT-bruker. Gjennomsnittlige ytelsene pr. innbygger var 96 kr i 2014 når vi tar med reiseaktiviteten til brukerne i hovedstaden. Dersom disse utelates, blir ytelsene 58 kr. Dette er en nedgang fra 2012. Her kan det bemerkes at TT-ytelsene i Oslo også omfatter arbeids- og utdanningsreiser.

Figur 3-5 viser fylkeskommunale ytelsene pr. innbygger i fylkene i 2012 og 2014. Oslo er utelatt. Fylkene er rangert etter ytelsene i 2014.

Tabell 3-6: Offentlige TT-ytelser pr. innbygger fylkesfordelt. 2004-2014. 2015-kr.

Fylke	2004	2006	2008	2012	2014	Endring 2012-2014	
						Absolutt	Relativt
Østfold	28	25	30	20	18	-2	-11 %
Akershus	82	81	94	83	78	-6	-7 %
Oslo	452	446	400	397	359	-38	-10 %
Hedmark	92	88	89	78	44	-33	-43 %
Oppland	57	55	49	46	46	1	2 %
Buskerud	63	59	62	61	70	10	16 %
Vestfold	35	35	27	34	28	-6	-16 %
Telemark	19	18	23	27	27	-0	-1 %
Aust-Agder	51	41	50	41	50	8	20 %
Vest-Agder	65	59	68	109	107	-1	-1 %
Rogaland	51	54	57	58	55	-3	-4 %
Hordaland	89	98	109	70	78	8	11 %
Sogn og Fjordane	58	58	59	55	56	1	2 %
Møre og Romsdal	62	59	53	57	53	-4	-6 %
Sør-Trøndelag	44	46	65	65	67	2	3 %
Nord-Trøndelag	105	103	101	100	72	-27	-27 %
Nordland	83	78	71	65	35	-30	-46 %
Troms	73	77	78	81	82	1	2 %
Finmark	64	55	35	36	26	-10	-27 %
Gjennomsnitt	108	108	107	103	96	-8	-7 %
Gj.snitt (ekskl. Oslo)	64	63	67	62	58	-4	-6 %



Figur 3-5: Gjennomsnittlige offentlige TT-ytelser pr. innbygger ekskl. Oslo i 2012 og 2014. 2015-kroner.



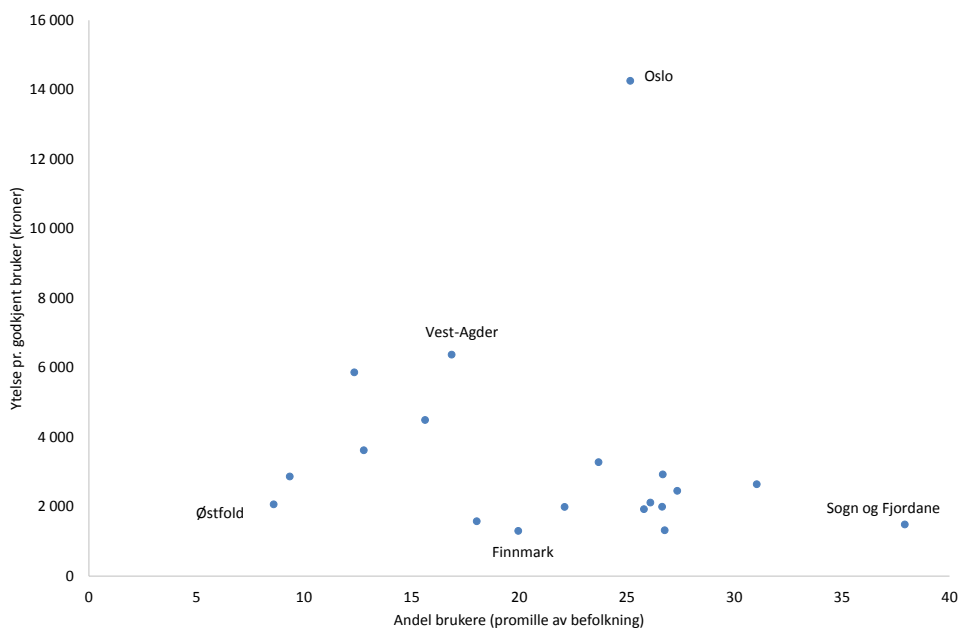
Figur 3-5 viser en betydelig nedgang i ytelser pr. innbygger fra 2012 til 2014 i Nord-Trøndelag, Hedmark og Nordland.

### 3.5 YTELSE OG BRUKERANDEL

I dette kapitlet vil vi visualisere forskjeller mellom fylkene for to sentrale dimensjoner ved TT-ordningen; nemlig ytelser (målt ved gjennomsnittlig reisebeløp) samt brukerandel (andel TT-brukere av befolkningen). Vi skiller mellom godkjente og «aktive» TT-brukere.

#### 3.5.1 Godkjente TT-brukere

Figur 3-6 visualiserer forskjellen mellom fylkene hva angår gjennomsnittlige ytelser pr. *godkjent* TT-bruker og brukerandel.

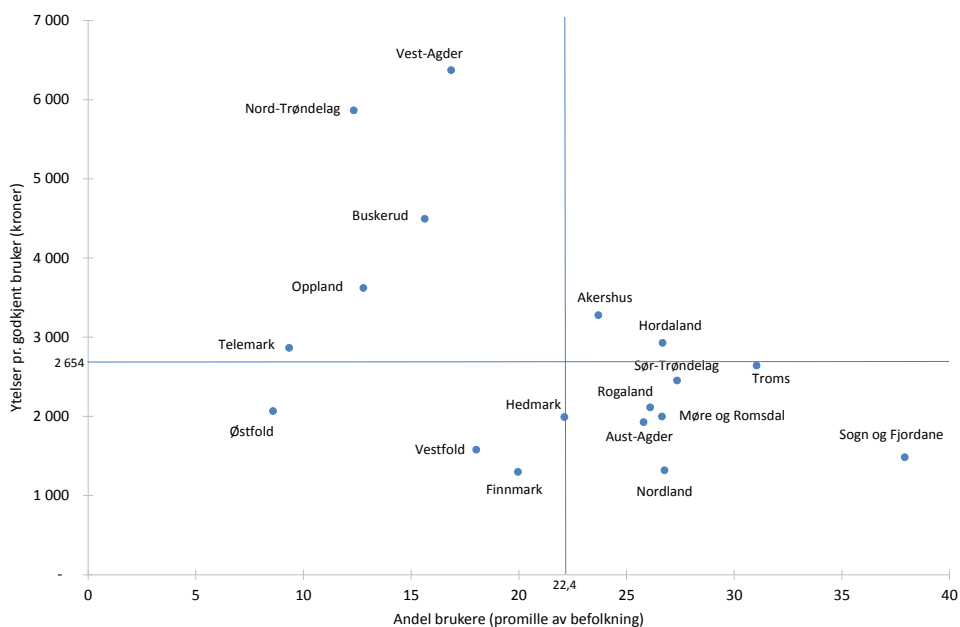


Figur 3-6: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2014. 2015-kroner.

Figur 3-6 viser klart hvordan Oslo skiller seg ut med spesielt store ytelser pr. godkjent bruker. I 2014 var brukerandelen i hovedstaden 25 promille og ytelsene pr. godkjent TT-bruker ca. 17 600 kr. Det er Østfold som har lavest og Sogn og Fjordane som har høyest brukerandel. Oslo utelatt, er det Vest-Agder som har de høyeste ytelsene pr. godkjent TT-bruker. Finnmark kommer her dårligst ut.

For å få et bedre inntrykk av hvordan fylkene utenom Oslo skiller seg fra hverandre når det gjelder gjennomsnittlig ytelse pr. TT-bruker og brukerandel, har vi i figur 3-7 «fjernet» hovedstaden og delt tabellen inn i 4 deler, der midten av korset tilsvarer gjennomsnittlig årlig ytelse pr. godkjent TT-bruker og gjennomsnittlig brukerandel i fylkene (ekskl. Oslo).

Figur 3-7 viser stor spredning mellom fylkene, der flest fylker ligger nede til høyre («høy» brukerandel og «lav» ytelse pr. bruker) og oppe til venstre («lav» brukerandel og «høy» ytelse pr. bruker). I gjennomsnitt har fylkene (ekskl. Oslo) i 2014 en brukerandel på 2,2 % og en ytelse pr. godkjent TT-bruker på 2 654 2015-kr. I 2012 var brukerandelen den samme mens ytelsene var 2 784 2012-kr.



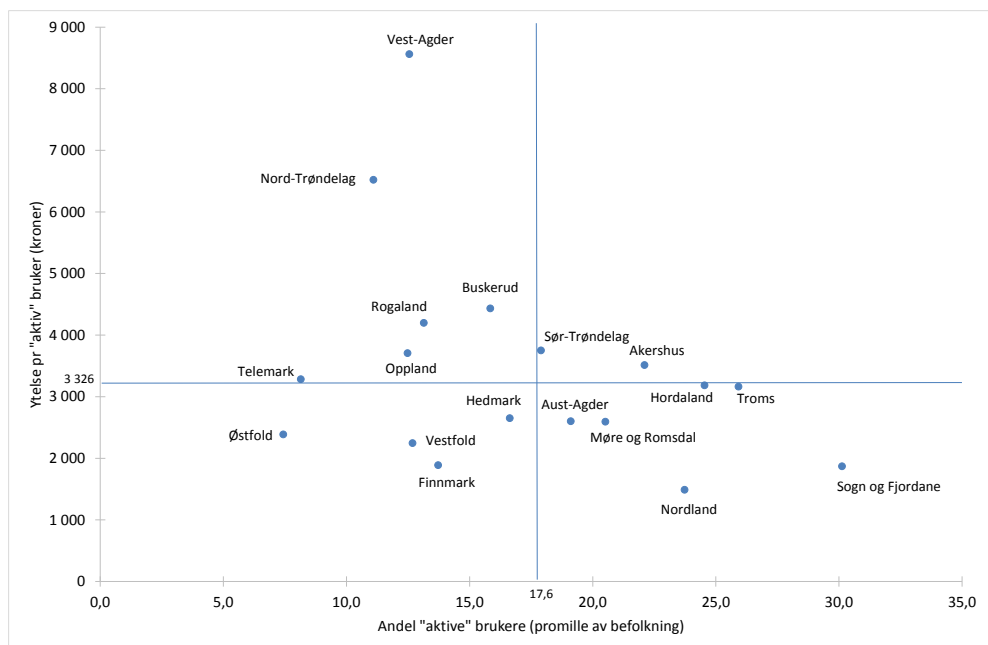
Figur 3-7: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2014. 2015-kroner.

Da gjennomsnittstall knyttet til ytelser skjuler betydelige forskjeller i de reelle ytelsene som tilbys ulike kategorier brukere, har vi kapittel 2.4, jf. tabell 2-4 og tabell 2-5, vist hvordan det enkelte fylke fordeler sine TT-midler mellom brukerne, og spesielt sett på spennet mellom «grunnytelsen» og ytelsen til de som tilbys mest; ofte rullestolbrukere og personer som har lang reisevei til nærmeste kommune- eller servicesenter.

### 3.5.2 «Aktive» TT-brukere

I figur 3-8 har vi tatt utgangspunkt i antall «aktive» TT-brukere og visualisert hvordan de ulike fylkene plasserer seg i forhold til dimensjonene ytelse pr. «aktiv» bruker og brukerandel.

Hvis vi sammenholder figur 3-7 og figur 3-8 ser vi for det første at gjennomsnittlige ytelser pr. bruker øker og brukerandelen reduseres i og med at antall «aktive» brukere i en del fylker er betydelig lavere enn antall godkjente brukere. I 2014 var gjennomsnittlig ytelse pr. «aktive» bruker 3 336 kroner når hovedstaden holdes utenfor. Beløpet øker til 5 343 kroner når vi tar med Oslo. Brukerandelen er 1,8 %.



Figur 3-8: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. «aktive» TT-bruker og brukerandel (antall «aktive» TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2014. 2015-kroner.

## 3.6 ANTALL TILBUDTE OG GJENNOMFØRTE TURER

I dette kapitlet vil vi beregne hvor mange turer TT-brukerne i fylkene tilbys og hvor mange turer de reelt sett gjennomfører. Tilbudte turer beregnes med utgangspunkt i regelverket for 2015 mens gjennomførte turer beregnes ut fra data for 2014.

### 3.6.1 Tilbudte turer

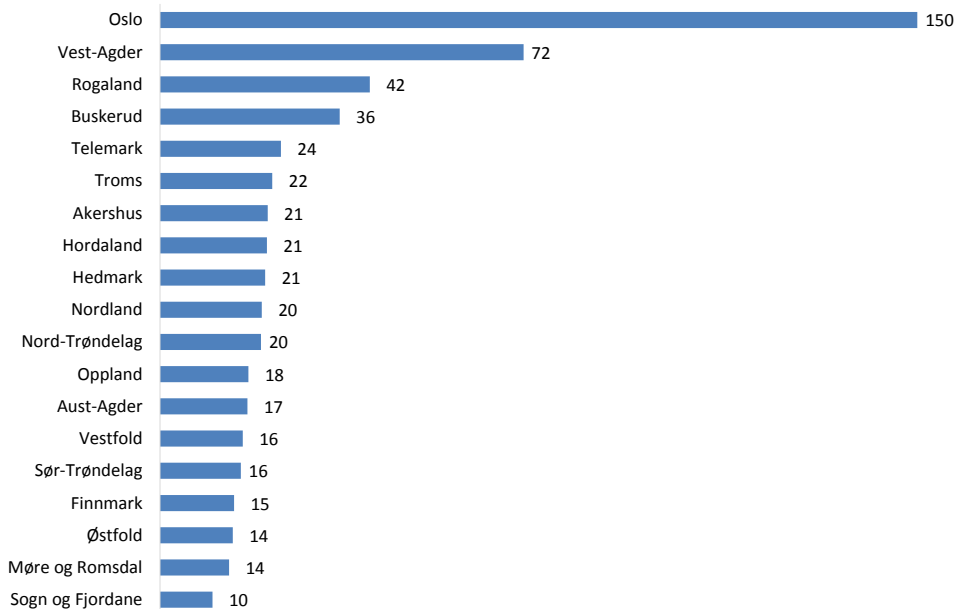
I tabell 2-5 er det gitt en oversikt over årlig støttebeløp i antall turer eller penger som tilbys TT-brukerne i de ulike fylkene. Det fremgår av tabellen at 4 fylker tildeles et gitt antall turer. For de 15 andre fylkene har vi, med utgangspunkt i denne tabellen og informasjon om gjennomsnittlig drosjetakst for TT-reiser og reglene for betaling av egenandel, beregnet hvor mange turer som tilbys en ordinær eller standard TT-bruker. Dette vil da være det antall turer eller reisebeløpet som omtales som et grunnbeløp. Antall tilbudte turer ( $t$ ) for de fylkene som tildeler TT-brukerne et reisebeløp kan da beregnes slik:

$$(1) t = \frac{g}{p - e}$$

I formel (1) er grunnbeløpet ( $g$ ), drosjetaksten ( $p$ ) og egenandelen ( $e$ ).

I de fylkene (6 stk.) som ikke har egenandel har vi antatt at de som benytter tilbudet i gjennomsnitt betaler 20 kr pr. tur av egen lomme. I de fylkene (4 stk.) som vi ikke har fått opplysninger om gjennomsnittlig drosjetakst pr. TT-reise har vi benyttet en «rimelig» takst basert på hva en TT-bruker betaler i sammenlignbare fylker. Med dette som utgangspunkt får vi en situasjon som vist i figur 3-9.

Som det fremgår av figur 3-9 er det TT-brukerne i Oslo som tilbys flest turer (150 stk.). Dette gjelder imidlertid brukere som er yngre enn 67 år. TT-brukere over 67 år har et tilbud om 70 reiser pr. år. Ellers skiller Vest-Agder seg ut med mange tilbudte turer.

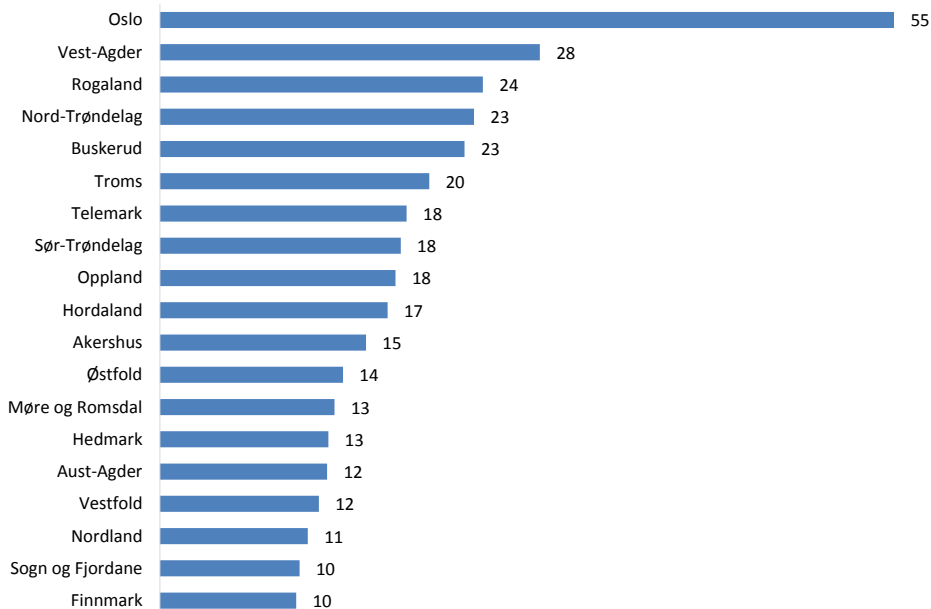


Figur 3-9: Antall tilbudte turer for en «ordinær» TT-bruker i 2015.

### 3.6.2 Gjennomførte turer

Med utgangspunkt i informasjon om antall «aktive» brukere og antall turer gjennomført av disse har vi i figur 3-10 forsøkt å beregne hvor mange turer (en vei) hver «aktive» TT-bruker gjennomføre i 2014. For de fylkene vi ikke har fått opplysninger om antall turer gjennomført av «aktive» TT-brukere (Oppland, Sogn og Fjordane og Troms), har vi beregnet antall turer ut fra samlede fylkeskommunale tilskudd til ordningen og en «rimelig» drosjetakst basert på hva en TT-bruker betaler i sammenlignbare fylker.

Når det gjelder figur 3-10 kan vi opplyse om at gjennomsnittlig antall gjennomførte turer pr. «aktive» TT-bruker i 2014 er ca. 24 når Oslo inkluderes og 15 når hovedstaden «fjernes».



Figur 3-10: Antall gjennomførte turer pr. «aktive» TT-bruker i 2014.

### 3.7 ØKONOMISKE KONSEKVENSER AV Å STYRKE TT-ORDNINGEN

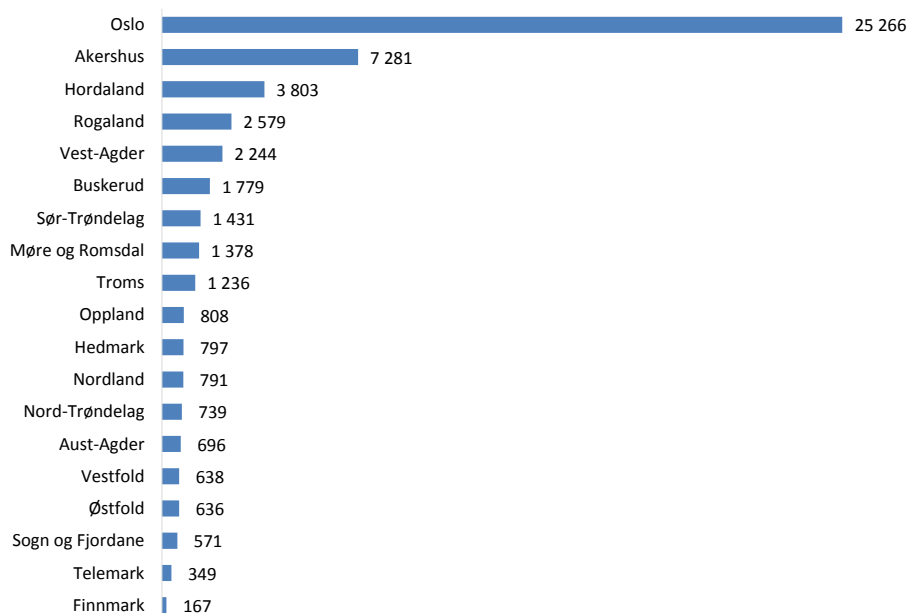
Det er naturlig nok et ønske hos TT-brukerne og deres organisasjoner at TT-ordningen i fylkene skal bli bedre. Dette betyr i praksis at TT-brukerne får et tilbud om flere turer. Fylkeskommunene er naturligvis opptatt av hva dette vil koste.

Nedenfor har vi forsøkt å gi et grovt anslag på hva dette vil koste. Først ser vi på økonomiske virkninger av at de «tyngste» brukergruppene, her definert som rullestolbrukere avhengig av spesialbil samt blinde og svaksynte, får økte reisemidler slik at de kan gjennomføre flere reiser. Deretter forsøker vi å gi et anslag på økonomiske konsekvenser av at TT-ordningen i alle fylkene gis et løft. Vi har da benyttet TT-ordningen i Oslo som referanseramme.

#### 3.7.1 Kostnader ved å gi et bedre tilbud til «tyngre» brukere

I figur 3-11 har vi vist forventede kostnader for de ulike fylkene av at TT-ordningen for disse brukergruppene forbedres. Tallene i tabellen er beregnet med utgangspunkt i følgende forutsetninger:

- Antall rullestolbrukere med behov for spesialbil er basert på oppgitte tall for de fylkene som har oversikt over dette. For de andre fylkene er det forutsatt en andel på 10% av antall «aktive» TT-brukere, jf. tabell 2-6.
- Antall blinde/svaksynte er beregnet ut fra at de utgjør 11% av antall «aktive» TT-brukere, jf. tabell 2-6. For Sør-Trøndelag er andelen satt til 10 % siden dette er en egen gruppe her.
- Basert på forskjellen mellom ytelsen en ordinær TT-bruker og en rullestolbruker får, jf. tabell 2-5, har vi korrigert gjennomsnittlig ytelse pr. «aktiv» TT-bruker med denne forskjellen. Når det gjelder blinde/svaksynte har vi forutsatt at disse mottar gjennomsnittlige ytelser, med unntak av Nord-Trøndelag der vi har lagt til grunn at de har 20% høyere ytelser enn gjennomsnittet.
- Basert på evalueringen av forsøkene i Nord-Trøndelag og Møre og Romsdal med å styrke TT-tilbudet til disse brukergruppene, jf. kapittel 2.9, har vi lagt til grunn en økning i reiseaktivitet på 30% for alle fylkene. Da antar vi at reisekostnadene også øker med 30%.



Figur 3-11: Forventede årlige kostnader ved å styrke TT-tilbudet til rullestolbrukere avhengig av spesialbil samt blinde og svaksynte. Referanseår 2014. Tall i 1 000 2015-kr.

Ut fra forutsetningene ovenfor vil et styrket TT-tilbud til rullestolbrukere avhengig av spesialbil samt blinde og svaksynte gi økte årlige kostnader på 53 mill. kr. Som det fremgår av figur 3-11 vil Oslo oppleve økte årlige kostnader på vel 25 mill. kr mens en i Finnmark får økte kostnader på 167 000 kr pr. år. De beregnede utgiftsøkningene må sees opp mot de forutsetninger de bygger på. Det er blant annet ikke sikkert at økningen i antall reiser blir den samme i alle fylkene.

### **3.7.2 Kostnader og konsekvenser av en bedre TT-ordning for alle**

I dette avsnittet vil vi gi et anslag på hva det vil koste dersom alle fylkeskommunene hadde en TT-ordning som i Oslo. Vi benytter Oslo som referansefylke siden TT-ordningen her av de fleste betraktes som den beste i landet. Vi tar utgangspunkt i to tilfeller:

- Tilfelle 1: TT-brukerne i fylkene reiser i gjennomsnitt for samme beløp som TT-brukerne i hovedstaden, dvs. 17 603 kr. Antall «aktive» brukere i fylkene i 2014 benyttes som referanseramme.
- Tilfelle 2: TT-brukerne i fylkene reiser i gjennomsnitt for samme beløp som TT-brukerne i Oslo (17 603 kr) og brukerandelen (antall brukere pr. 1 000 innbyggere blir som i hovedstaden, dvs. 20,4 promille.

Resultatene av beregningene for tilfelle 1 er vist i tabell 3-7 mens resultatene av beregningene for tilfelle 2 er vist i tabell 3-8.

Som det vil fremgå av tabell 3-7 og tabell 3-8 gir tilfelle 1 en årlig utgiftsøkning på 1,12 mrd. kr mens tilfelle 2 gir en årlig økning på 1,34 mrd. kr. Siden forskjellene i ytelser mellom Oslo og de andre fylkene er så vidt betydelig, vil en «Oslo-modell» gi svært store utgiftsøkninger i fylkene dersom brukerne her også får en reiseaktivitet som i hovedstaden.

## **3.8 OPPSUMMERING**

I dette kapitlet er det gitt en oversikt over utviklingen i antall godkjente og «aktive» TT-brukere samt brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) i det enkelte fylke fra 1988 til 2015. Offentlige utgifter til transportordningen beskrives, og det vises hvilke ytelser (i antall reiser eller penger) det enkelte fylke gir til sine TT-brukere samt størrelsen på ytelsene målt pr. innbygger. Det gjøres også en sammenstilling av ytelser pr. bruker og brukerandel i de ulike fylkene og det lages



to prognoser for endring i fylkeskommunale utgifter ved en styrket TT-ordning. Vi vil her fremheve følgende:

- I 2015 er det knapt 113 000 *godkjente* TT-brukere i Norge. Dette er omlag samme brukerantall som i 2012. Hedmark og Nordland har redusert antall brukere med 29 % og 34 % mens en i Rogaland og Telemark har økt brukerantallet med 60 % og 42 %. I de andre fylkene er det kun mindre prosentvise endringer.
- Av de godkjente brukerne er ca. 91 500 (80 %) «aktive» (har reist minst en tur i 2014). Andel aktive brukere varierer mellom fylkene, fra 98 % i Oppland til 50 % i Rogaland<sup>34</sup>. Det er en tendens til at andelen «aktive» brukere faller med økende brukerandel (antall brukere pr. innbygger).

*Tabell 3-7: Konsekvenser for ytelse pr. TT-bruker og fylkeskommunale utgifter av uttelling pr. TT-bruker i fylkene blir som i Oslo. Referanseår 2014. 2015-kr.*

Fylke	Antall aktive brukere	Ytelse pr. bruker	Brukerandel (promille av innbyggere)	Endring i ytelse pr. bruker		Endring i utgifter (1 000 kr)
				Absolutt	Relativt	
Østfold	2 117	17 603	7,4	15 214	637 %	32 209
Akershus	12 726	17 603	22,1	14 088	401 %	179 288
Oslo	12 931	17 603	20,4	0	0 %	0
Hedmark	3 233	17 603	16,6	14 952	564 %	48 341
Oppland	2 344	17 603	12,5	13 895	375 %	32 569
Buskerud	4 312	17 603	15,8	13 168	297 %	56 779
Vestfold	3 055	17 603	12,7	15 357	684 %	46 916
Telemark	1 396	17 603	8,1	14 318	436 %	19 988
Aust-Agder	2 173	17 603	19,1	15 001	576 %	32 596
Vest-Agder	2 240	17 603	12,6	9 041	106 %	20 252
Rogaland	6 039	17 603	13,1	13 403	319 %	80 943
Hordaland	12 398	17 603	24,5	14 419	453 %	178 767
Sogn og Fjordane	3 282	17 603	30,1	15 734	842 %	51 642
Møre og Romsdal	5 365	17 603	20,5	15 009	579 %	80 522
Sør-Trøndelag	5 480	17 603	17,9	13 852	369 %	75 910
Nord-Trøndelag	1 499	17 603	11,1	11 081	170 %	16 610
Nordland	5 715	17 603	23,7	16 115	1 083 %	92 098
Troms	4 200	17 603	25,9	14 438	456 %	60 638
Finnmark	1 032	17 603	13,7	15 713	832 %	16 216
<b>Totalt</b>	<b>91 537</b>	<b>17 603</b>	<b>17,9</b>	<b>12 260</b>	<b>229 %</b>	<b>1 122 286</b>

Tabell 3-8: Konsekvenser for brukerandel og fylkeskommunale utgifter av at ytelser pr. TT-bruker og brukerandel i fylkene blir som i Oslo. Referanseår 2014. 2015-kr.

Fylke	Antall aktive brukere	Ytelse pr. bruker	Brukerandel (promille av innbyggere)	Endring i brukerandel		Endring i utgifter (1 000 kr)
				Absolutt	Relativt	
Østfold	5 808	17 603	20,4	13,0	174 %	97 177
Akershus	11 734	17 603	20,4	-1,7	-8 %	161 832
Oslo	12 931	17 603	20,4	0	0 %	0
Hedmark	3 963	17 603	20,4	3,8	23 %	61 186
Oppland	3 828	17 603	20,4	7,9	63 %	58 690
Buskerud	5 548	17 603	20,4	4,5	29 %	78 540
Vestfold	4 909	17 603	20,4	7,7	61 %	79 551
Telemark	3 495	17 603	20,4	12,2	150 %	56 931
Aust-Agder	2 318	17 603	20,4	1,3	7 %	35 153
Vest-Agder	3 638	17 603	20,4	7,8	62 %	44 853
Rogaland	9 368	17 603	20,4	7,2	55 %	139 535
Hordaland	10 297	17 603	20,4	-4,2	-17 %	141 790
Sogn og Fjordane	2 221	17 603	20,4	-9,7	-32 %	32 957
Møre og Romsdal	5 330	17 603	20,4	-0,1	-1 %	79 909
Sør-Trøndelag	6 241	17 603	20,4	2,5	14 %	89 297
Nord-Trøndelag	2 754	17 603	20,4	9,3	84 %	38 708
Nordland	4 909	17 603	20,4	-3,3	-14 %	77 915
Troms	3 303	17 603	20,4	-5,5	-21 %	44 843
Finnmark	1 533	17 603	20,4	6,7	49 %	25 031
<b>Totalt</b>	<b>104 126</b>	<b>17 603</b>	<b>20,4</b>	<b>2,5</b>	<b>14 %</b>	<b>1 343 898</b>

- Brukerandelen (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) varierer fra 0,9% i Østfold til 3,8 prosent i Sogn og Fjordane. For landet som helhet er brukerandelen 2,2 prosent. Dette er en nedgang på vel 0,1 prosentpoeng (4 %) fra 2012.
- I 2014 brukte fylkeskommunene 489 mill. 2015-kr på TT-ordningen. Dette er en reell nedgang på vel 26 mill. kr fra 2012. I Oslo ble utgiftene redusert med nesten 16 mill. kr.
- Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjent TT-bruker var 4 272 2015-kr i 2014. Dette er en nedgang på 274 kr (6 %) fra 2012. Holdes hovedstaden utenfor var offentlige ytelser pr. godkjente TT-bruker 2 654 kr. Dette er 172 kr mindre enn i 2012.
- Sammenlignet med 2012 kutter Rogaland, Nordland og Finnmark relativt mye i sine ytelser, mens ytelsene øker relativt mye i Buskerud og Hordaland.

- TT-ytelser pr. «aktive» TT-bruker i 2014, ekskl. brukerne Oslo, varierer fra 8 562 2015-kr i Vest-Agder til 1 488 kr i Nordland. Brukerne i hovedstaden reiste for 17 600 kr i gjennomsnitt i 2014.
- Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. innbygger var 96 2015-kr i 2014, en nedgang på 8 kr fra 2012. Holdes hovedstaden utenfor, ble offentlige ytelser pr. innbygger redusert fra 62 kr i 2012 til 58 kr i 2014.
- Når vi holder Oslo utenfor, varierer antall tilbudte turer i 2015 for en ordinær eller standard TT-bruker fra 72 i Vest-Agder til 10 i Sogn og Fjordane. Oslo gir 70 reiser til TT-brukerne over 67 år og 150 reiser til brukerne under 67 år.
- Antall gjennomførte turer (en vei) pr. «aktive» TT-bruker i 2014 er beregnet til 24 når alle fylker inkluderes, og 15 når hovedstaden holdes utenfor. Dette er en reduksjon på 5 turer fra 2012.
- Et styrket TT-tilbud til rullestolbrukere avhengig av spesialbil samt blinde og svaksynte vil, kunne gi økte årlige kostnader på 53 mill. kr dersom disse gruppene øker sin reiseaktivitet med 30 %.
- Dersom TT-ordningen i fylkene blir som den i Oslo, og brukerne reiser som i hovedstaden, vil utgiftene til ordningen på landsbasis øke med opp mot 1,3 mrd. kr.

## 4 TILRETTELEGGING I KOLLEKTIVTRAFIKKEN

I dette kapitlet vil gis det en beskrivelse av omfanget av tilrettelegging av bussmateriellet i den ordinære kollektivtrafikken i fylkene.

### 4.1 UNIVERSELL UTFORMING AV BUSSMATERIELL

Generelt vil det være slik at jo mer universelt utformet kollektivsystemet i et område er, desto lettere vil det være å benytte seg av tilbudet. Dette gjelder for bussbrukerne generelt, men naturlig nok spesielt for personer med forflytningshemninger. Derfor vil et godt tilrettelagt kollektivsystem redusere behovet for individuelle transportløsninger i form av TT. Dersom personer med forflytningshemninger skal kunne benytte seg av det ordinære bussrutetilbudet, må hele reisekjeden være godt tilrettelagt. Derfor vil en forutsetning for at forflytningshemmede skal kunne benytte seg av et universelt utformet bussmaterieell være at det i tillegg er gjort et godt arbeid med tilrettelegging både av infrastrukturen (holdeplasser og atkomst til holdeplasser) samt informasjon om hvilke områder/ruter som er tilrettelagte. Informasjon om tilrettelegging av bussmateriellet gir derfor isolert sett lite mening. Det som er viktig er om det er gjort en helhetlig tilrettelegging som gjør at funksjonshemmede kan benytte seg av rutetilbudet. Dette ligger det imidlertid utenfor rammen av dette prosjektet å belyse.

Uavhengig av det ovenstående er det i seg selv interessant å gi en oversikt over hvor godt tilrettelagt selve bussmateriellet er. Basert på opplysninger fra fylkeskommunene, har vi i tabell 4-1 gitt en oversikt over hvor stor andel av bussene i de 18 fylkene vi har fått informasjon fra, som har lavgolv-/laventreløsning, rullestolplass, heis/rampe og holdeplassannonsering.

I og med at Samferdselsdepartementet fra 2009 gjennom forskrift stilte krav om at alle nye busser som blir registrert etter 1. januar 2010 skal være universelt utformet, vil dette forhåpentligvis komme på plass fortløpende i alle fylkene.<sup>35</sup>

Som det fremgår av tabell 4-1 har vi data om 6 473 busser. Av disse har 52 % lavgolv-/laventreløsning, 74 % rullestolplass, 40 % heis eller rampe og 44 % holdeplassannonsering. Vi ser for eksempel at alle bussene i Oslo og Finnmark er av lavgolv-/laventrettype, mens tilsvarende andel i Nord-Trøndelag er 5 %. Alle bussene i Østfold, Akershus, Oslo, Aust-Agder og Finnmark kan ta med rullestol, mens kun 8 % av bussene i Hedmark har denne muligheten. Når det gjelder løsninger

med heis/rampe, så er dette standardutstyr på alle busser i Østfold, Aust-Agder og Finnmark. Holdeplassannonsering er generelt lite utbredt når vi ser bort fra Oslo, Akershus, Aust-Agder, Rogaland og Finnmark hvor alle bussene har dette.

Tabell 4-1: Omfanget av universell utforming av bussparken i fylkene. Status høsten 2015.

	Antall busser i ruteproduksjon	Lavgulv/laventre	Rullestolplass	Heis/rampe	Holdeplassannonsering	Ingen særskilt tilrettelegging
Østfold	250	53 %	100 %	100 %	8 %	0 %
Akershus	600	95 %	100 %	5 %	100 %	0 %
Oslo	600	100 %	100 %	0 %	100 %	0 %
Hedmark	300	6 %	8 %	8 %	68 %	32 %
Oppland	309	12 %	77 %	52 %	3 %	0 %
Buskerud	291	32 %	87 %	63 %	26 %	5 %
Telemark	209	53 %	96 %	96 %	55 %	9 %
Vestfold	196	11 %	79 %	51 %	5 %	0 %
Aust-Agder	100	25 %	100 %	100 %	100 %	0 %
Vest-Agder	Se kommentarer under tabell.					
Rogaland	400	99 %	99 %	99 %	100 %	0 %
Hordaland	795	75 %	75 %	4 %	0 %	0 %
Sogn og Fjordane	235	2 %	30 %	30 %	17 %	70 %
Møre og Romsdal	500	12 %	40 %	40 %	0 %	0 %
Sør-Trøndelag	592	49 %	97 %	97 %	66 %	3 %
Nord-Trøndelag	188	5 %	14 %	14 %	1 %	84 %
Nordland	376	31 %	54 %	30 %	0 %	36 %
Troms	432	44 %	44 %	6 %	41 %	6 %
Finnmark*	100	100 %	100 %	100 %	100 %	0 %
Alle	6 473	52 %	74 %	40 %	44 %	10 %

\* Gjelder fra 1. januar 2016.

Sammenholdt med tall fra 2012 har bussparken blitt bedre tilrettelagt. I 2012 hadde henholdsvis 40%, 60 %, 35 % og 16 % av bussene lavgulv-/laventreløsning, rullestolplass, heis/rampe og holdeplassannonsering.

## **Vest-Agder**

Alle busser i byområdet Kristiansand har lavgulvløsning og holdeplassannonsering. Plass til rullestol eller barnevogn finnes i utgangspunktet i alle busstyper. Klasse 1 busser i Kristiansand byområde, bybuss i Mandal og Flekkefjord, samt togbuss til Sira stasjon har rampe. På alle ordinære avganger på regional hovedrute (klasse 2 buss) og på de fleste avganger på rutene til omegnskommunene til Kristiansand har bussene rullestolheis. Enkelte mindre lokalruter og skolebusser har ingen særskilt tilrettelegging.

I Vest-Agder defineres busstilbudet som tilrettelagt dersom det finnes tilrettelagt buss og tilrettelagt holdeplass. De teller ikke busser, men tilrettelegger systematisk rute for rute og informerer brukerne når nye ruter er blitt tilrettelagte. I Kristiansand byområde dekkes nå 70 % – 75 % av de ordinære busspassasjerene med et tilrettelagt busstilbud. I noen områder av Kristiansand og lokalt i omegnskommunene er det satt inn supplerende bestillingsruter som samlet dekker store områder med tilrettelagte tilbud. Bybuss i Mandal er ferdig tilrettelagt. I en rekke av kommunene i indre deler av fylket er det etablert bestillingsruter. Det er derfor kun 4 kommuner hvor man er så dårlig dekket av helhetlig tilrettelagte ruter/bestillingsruter at TT-ordningen enda ikke er lagt om som redegjort for i kapittel 4.2.

## **4.2 SERVICE- OG BESTILLINGSTRANSPORT**

I tillegg til et universelt utformet ordinært bussrutetilbud, vil service- og bestillingsruter være viktige tilbud til forflytningshemmede. I områder med et godt utbygd service- eller bestillingstransportsystem, vil behovet for individuelle TT-løsninger reduseres.

I spørreskjemaet til de TT-ansvarlige bad vi om opplysninger knyttet til om fylkeskommunen har opprettet service-/bestillingsruter, og i hvor stor grad disse rutene gir reduksjoner i de individuelle TT-ytelsene til godkjente TT-brukere i rutenes influensområder. En oversikt over «tilstanden» i fylkene er gitt i tabell 4-2. Vi har ikke hatt muligheter til å analysere disse rutene nærmere, slik at det er vanskelig å vurdere hvor viktige rutene eksempelvis er for personer med forflytningshemninger, og i hvor stor grad disse benytter tilbudene.

Som det fremgår av tabell 4-2 er det kun 3 fylker (Oslo, Vestfold og Nordland) som oppgir å ikke ha service- eller bestillingsruter. Av de 15 fylkene som har slike ruter, er det 3 fylker (Akershus, Vest-Agder og Nord-Trøndelag), som oppgir at disse rutene gir TT-brukerne i områdene rutene går reduserte TT-ytelser eller bortfall av individuelle TT-rettigheter. Etter tabellen knyttes det noen kommentarer til ser-

vice- og bestillingsrutene med utgangspunkt i tilbakemeldinger fra de TT-ansvarlige i fylkeskommunene samt informasjon på fylkeskommunenes hjemmesider.

Tabell 4-2: Service- og bestillingsruter i kollektivtrafikken.

	Har ingen service-/bestillingsruter	Har service-/bestillingsruter		
		Rutene gir ikke reduserte TT-ytelser	Rutene gir reduserte TT-ytelser	Rutene innebærer at personer med lettere funksjonshemninger som bor i rutenes influensområde ikke får individuelt TT-kort
Østfold		X		
Akershus				X
Oslo	X			
Hedmark		X		
Oppland		X		
Buskerud		X		
Vestfold	X			
Telemark		X		
Aust-Agder		X		
Vest-Agder			X	X
Rogaland		X		
Hordaland		X		
Sogn og Fjordane		X		
Møre og Romsdal		X		
Sør-Trøndelag		X		
Nord-Trøndelag				X
Nordland	X			
Troms		X		
Finnmark		X		

### Østfold

Fylkeskommunen har opprettet et bestillingstilbud som kalles Flexx, jf. <http://flexx.no/ostfold/>. Bestillingstilbud i Østfold har et samlet budsjett i 2015 på 16,4 mill. kr. Tilbudet inngår som en del av det ordinære kollektivtilbudet i Østfold, men er ikke som en vanlig busstur siden passasjerene kan hentes hjemme og bli kjørt hjem igjen, og betaler kun ordinær kollektivtakst. Passasjerene kan få hjelp av sjåføren til av- og påstigning. Bussen stopper kun der reisende skal hentes/leveres, slik at kjøretiden kan variere fra tur til tur. Flexx-trafikk kjøres av dro-

sjer eller minibusser, avhengig av hvor mange som har bestilt reise. Flexx kjører fritt fra adresse til adresse innenfor Råde kommune og Ørje, Mysen og Rakkestad sentrum. Tilbudet er tilgjengelig på bestemte tider på dagen. Det må bestilles henting senest 2 timer før ønsket hentetidspunkt, og brukerne må være klar 5 minutter før ønsket hentetidspunkt.

### **Akershus**

Et eller flere tilbud om bestillingstransport finnes i 13 av fylkets 22 kommuner. Bestillingstransport er et tilbud til personer med behov for å bli hentet hjemme, enten de skal gjøre et ærend, gå på besøk eller bare ta seg en tur. Bestillingstransporten kjøres med minibusser, som henter personer hjemme, og kjører dem dit de skal innen bestillingslinjens område. Dette er hovedsakelig et tilbud som gjelder på dagtid og enkelte ukedager. Tilbudet er åpent for alle og Ruters billett-system gjelder. Søkere som kan benytte dette tilbudet innvilges ikke TT-kort. Søkere som grunnet varig funksjonshemming kun delvis/i perioder kan benytte bestillingstransport, kan innvilges redusert reisebeløp på TT-kortet.

### **Hedmark**

1. juli 2012 ble det etablert en del universelt utformede serviceruter i fylket. Tilbudet heter FLEX og er etablert i kommunene Ringsaker, Hamar, Stange og Løten. FLEX-rutene bringer passasjerene til eller fra kollektivknutepunkter. Ankomst- og avgangstider for FLEX er tilpasset det øvrige rutetilbudet på knutepunktene. FLEXruter kjøres mandag til og med fredag. Transport må bestilles senest en time før reise. Skal man reise før kl. 10:00 må reisen bestilles dagen før. Etter omleggingen av TT-ordningen 1. januar 2013 ble det tatt med i forskriften at det er mulig å redusere ytelsen til TT der det er godt utbygd med FLEXruter, bestillingsruter osv. Slike reduksjoner er imidlertid ikke blitt gjennomført. Godkjente TT-brukere får altså likt beløp uavhengig av om det går FLEXruter i området eller ikke.

### **Buskerud**

I 3 kommuner med lang avstand til kommunesenter er det etablert bestillingsruter som går en gang pr. uke til/fra sentrum av kommunen. Avtale er inngått med drosjene. Rutene går i Nes i Ådalen til Ringerike, Jondalen til Kongsberg og lokalrute i Krødsherad kommune. Brukeren betaler den vanlige egenandelen på 40 kr, mens resten av turens kostnad betales av Buskerud fylkeskommune. For strekningen Nes – Ringerike blir brukeren i tillegg trukket 50 kr på TT-kortet, da dette er en svært lang reise.



### **Telemark**

Tilbudet med Flexiruter er utbygd over hele fylket. Rutene dekker stort sett alle bygder til/fra offentlig og privat service på formiddagen (mellom skolene sine start- og sluttider). I kommunen Hjartdal, Sauherad, Drangedal, Tokke og Nissedal er det også Flexiruter ut av kommunen til regionale service- og handelssenter. De fleste bygdelag/bydeler har tilbud om en eller to tur/retur avganger pr. uke til/fra et kommune eller regionsenter. I tillegg er det ruter på kveldstid og i helgene i kommunene Tinn, Nome, Bø og Seljord.

Etter forsøket med service-/bestillingsruter i 2009 til 2012 var tilbudet to tur/retur avganger pr. uke til/fra alle bygdelag. Av økonomiske årsaker er tilbudet der det var under 2 reisende pr. avgang eller tilskuddet pr. reise var over 400 kr blitt redusert. Service-/bestillingsrutene kan selvsagt benyttes av TT-brukere. De som ønsker det kan bestille Flexirutene fra dør til dør, men det er ikke et drosjetilbud, siden tilbudet har en fastsatt ankomsttid til og avgangstid fra sentrum. Sjøføren må avtale hentetidene med dem som skal være med. Hentetiden vil da avhenge av hvor mange det er på ruten og hvor lang «omvei» det blir.

### **Vest-Agder**

I Vest-Agder er det opprettet service- og bestillingsruter som både gir reduserte TT-ytelser til godkjente TT-brukere i rutenes influensområde samt ruter som gjør at personer med lettere funksjonshemninger ikke får innvilget individuelt TT-kort. Ved inntak av nye brukere blir søknaden vurdert ut fra søkers behov for et tilrettelagt rutetilbud og hvorvidt rutetilbudet der søker bor er tilrettelagt. Med et tilrettelagt rutetilbud menes en bussrute med både tilrettelagt bussmateriell og tilrettelagt holdeplass, eller eventuelt en bestillingsrute. Der rutetilbudet er tilrettelagt, vil de med lettere funksjonsnedsettelse ikke bli godkjente som TT-brukere. Når det gjelder allerede godkjente ordinære TT-brukere som får et tilrettelagt rutetilbud, får de med lettere funksjonsnedsettelse halvert sitt TT-tilbud.

I Kristiansand byområde dekkes nå 70 – 75% av de ordinære busspassasjerene med et tilrettelagt busstilbud. I noen områder av Kristiansand og lokalt i omegnskommunene er det satt inn supplerende bestillingsruter som samlet dekker store områder med tilrettelagte tilbud. I flere av kommunene i indre deler av fylket er det etablert bestillingsruter. Det er kun 4 kommuner hvor man er så dårlig dekket av helhetlig tilrettelagte ruter/bestillingsruter at TT-ordningen enda ikke er lagt om.

### ***Aust-Agder***

I Aust-Agder finnes det en servicerute - Servicebussen i Arendal. Servicebussen er en del av det vanlig rutenettet i byen (linje 115). Bussen kjører i sentrumsområdet i Arendal og har stoppesteder på forskjellige institusjoner, boligområder og sykehuset i Arendal.

### ***Sogn og Fjordane***

Det er opprettet serviceskys i 19 av 26 kommuner. Skysstilbudet er innrettet mot alle, men blir i hovedsak brukt av eldre som mangler et «hjelpenettverk» rundt seg. Skysstilbudet er utformet som en bestillingsrute som går en dag i uken. Transporten utføres av drosjer som er universelt utformet. Disse kjører helt inn på tunet/til døra og sjåføren kan yte ekstra hjelp ved behov. Egenbetalingen er 25 kr pr. tur. 20 569 passasjerer reiste med serviceskyssen i Sogn og Fjordane i 2014.

### ***Møre og Romsdal***

Møre og Romsdal har service- og bestillingsruter som er spesielt etablert for å betjene målgruppen lettere forflytningshemmede, men brukere i rutenes influensområde har ikke reduserte TT-ytelser. Serviceruten i Ålesund og minibussruten i Kristiansund fyller til en viss grad behovene til denne gruppen; god tilgjengelighet for funksjonshemmede, lavgulv for enkel på- og avstiging samt stopp utenfor etablerte stoppesteder ved behov.

Møre og Romsdal fylkeskommune fikk KID-midler i 2014 og 2015 til utvikling og samordning av bestillingstransportløsninger i kommunene Aure, Halså og Herøy. Fylkeskommunen samarbeider med Østfold Kollektivtrafikk (ØKT) når det gjelder bruk av deres bestillingstransportløsning Flexx. Gjennom Flexx-løsningen mener fylkeskommunen at de får et kundevennlig og effektivt system både når det gjelder informasjon, markedsføring og bestilling av transporter.

Fra 5. januar 2015 kunne fylkeskommunen tilby FRAM Flexx til innbyggerne i Aure, Halså og Herøy. FRAM Flexx består av transporttilbudene: tilbringertransport (en tjeneste der kunden kan bli transportert til/fra bosted og til/fra holdeplass for FRAM sin rutegående kollektivtransport - buss, ferje eller hurtigbåt), servicetransport (transport til/fra bosted og til/fra kommunesentrum, eller annet handels-/servicesenter i kommunen). Dette tilbudet er særlig egnet for TT-brukere, men alle kan benytte seg av tilbudet. Tilbudet består også av Flexx Natt; transport hjem fra offentlig arrangement på kveld- og nattetid i helgene. Flexx Natt er et alternativ til Trygt hjem for en 50-lapp, og er særlig tiltenkt ungdom opp til fylte 25 år.

I den korte tiden fylkeskommunen har driftet FRAM Flexx har de høstet erfaringer som tilsier at dette kan være riktig vei å gå for å skape et godt tilpasset kollektivtilbud i Møre og Romsdal. Fylkeskommunen vil teste ut tilbudet videre i 2016, mellom annet ved å utvide ordningen til andre deler av fylket.

I Møre og Romsdal ønsker en å styrke transporttilbudet for TT-brukere med de tyngste funksjonshemmingene, samtidig som de forsøker å utvikle mer kostnads-effektive løsninger for den store brukergruppen med lettere funksjonshemminger. Grunntanken er at en ved å utvikle bestillingstransportordninger til brukerne med de «letteste» funksjonshemmingene, vil kunne frigjøre midler til de «tyngste» brukerne som sannsynligvis fremdeles vil måtte være i den ordinære TT-ordningen med individuelt tilpasset dør-til-dør-transport. Erfaringer fra andre fylker, blant annet Østfold, tilsier at bestillingstransport kan benyttes av alle, også funksjonshemmede, men de som allerede er godkjent som TT-brukere vil ha et særlig behov for informasjon for å forstå at det nye tilbudet gir de langt større reisemuligheter, samtidig som deres spesielle behov fortsatt vil bli ivaretatt siden de blir hentet hjemme ved døra og får hjelp til av- og påstigning.

Gjennom innføring av bestillingstransport, kombinert med endring av de fylkeskommunale retningslinjene i den ordinære TT-ordningen, vil fylkeskommunen kunne tilby et godt og tilgjengelig kollektivtransporttilbud også for de med funksjonshemminger.

Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker å gjennomføre en egen test på TT-området i bestillingstransportprosjektet, der hensikten vil være å skaffe erfaringsgrunnlag for å kunne verifisere eller falsifisere hypotesen om at en ved å utvikle bestillingstransportordninger til TT-brukere med de letteste funksjonshemmingene, vil frigjøre midler til de tyngste TT-brukerne. Samtidig arbeider fylkeskommunen med endringer i TT-retningslinjene gjennom tett samarbeid med brukerorganisasjoner, fylkesråd og fylkeslegen. Fylkeskommunens deltakelse i TT-forsøket for brukere med «tyngre» funksjonshemminger, jf. avsnitt 2.9.2, har gitt dem nyttig erfaring i så henseende.

### **Sør-Trøndelag**

Det er bestillingstransport (BussTaxi) på lokalruter i Rennebu og Oppdal. Bestillingstransporten er styrt av etterspørsel og kjøres i henhold til ordinær trasé og rutetabell ved bestilling. BussTaxi er et tilbud som gjelder for alle, og i de tidsrommene på dagen hvor det ikke går ordinær kollektivtrafikk. Kundene kan enten reise med BussTaxi innenfor de sonene som er definert, reise med BussTaxi fra sone til sone, eller bruke BussTaxi hjemmefra for å komme seg til korresponderende kollektivtrafikk. Skyss bestilles senest 1 time før en ønsker å reise. Brukeren

må oppgi når hun ønsker å være fremme på bestemmelsesstedet. På grunnlag av disse opplysningene gir Busstaxi kundene tilbakemelding om når de blir hentet. Ved bestilling må brukerne si fra om de har spesielle behov (rullestol, barnesete, barnevogn etc.).

### ***Nord-Trøndelag***

Nord-Trøndelag fylkeskommune har etablert bestillingstransport i alle kommunene i fylket. Ved Frosta, Inderøy, Verran, Verdal og Steinkjer, er det innført en samordning av TT-transport og bestillingstransport. Målet med samordning av TT-transport og bestillingstransport er et mer tilgjengelig samfunn, hvor flest mulig av dagens TT-brukere skal kunne benytte den ordinære kollektivtransporten, inklusive bestillingstransport som er åpen for alle. Dette er en dør-til-dør transport som er åpen for alle – ikke bare tidligere TT-brukere. I de nevnte kommunene er antall TT-brukere redusert, og tidligere brukere er henvist til å bruke bestillingstransport. En TT-bruker i Nord-Trøndelag kan benytte både bestillingstransport og TT-transport; TT-transporten er en individuell transportordning som er en dør-til-dør tjeneste med drosje, og bestillingstransportordningen som også er en dør-til-dør tjeneste, som er har avganger til fastlagte tider, som kjøres ut i fra behov, og som kan brukes av alle innbyggere i kommunen.

Bestillingstransporten er todelt; Tilbringertransport og servicetransport. Servicetransport er et tilbud i nærmiljøet hvor hensikten er å bringe reisende inn til handelsentrum, aktivitetssenter, ungdomsklubber, kommunesenter og lignede. Når det gjelder tilbringertransport til andre kollektivmidler, blir den reisende transportert mellom hjemmet og nærmeste holdeplass til andre kollektivruter som buss, tog og hurtigbåt. Dette gjelder også fra nærmeste holdeplass til hjemmeadressen. Hver enkelt reise må bestilles på forhånd av den reisende. Bestillingsfrist varierer fra 1- 6 timer i forveien. Den reisende betaler kun ordinær busstakst for reisen. Alle moderasjonsbestemmelser gjelder (honnør, ungdomskort, barnebillett og lignede).

### ***Troms***

I Troms er det 4 serviceruter i Tromsø kommune (rute 70, 71, 72 og 73). Rutene betjenes av busser som går i områder med problematisk fremkommelighet og bussene er tilrettelagt for eldre/funksjonshemmede. I tillegg har fylkeskommunen opprettet bestillingsturer på noen få steder med liten etterspørsel etter reiser. Dette gjelder reiser til/fra Tromsø og områdene Kvaløysletta, Kaldfjord, Ersfjordbotn, Susannajord, Tromvik og Rekvik.

### ***Finnmark***

I Finnmark er det innført bestillingsruter på noen strekninger som tradisjonelt har hatt for lavt passasjergrunnlag til å kjøre ordinær rutebuss. Denne ordningen kalles Flexx, og vil gradvis bli utvidet. Flexx vil fra 2016 også omfatte signalanløp med hurtigbåt.

## **4.3 OPPSUMMERING**

I dette kapitlet er det gitt en beskrivelse av omfanget av tilrettelegging av bussmateriellet i den ordinære kollektivtrafikken i fylkene. Følgende punkter kan fremheves:

- Med utgangspunkt i data fra 18 fylker, finner vi at 52 % av bussene har lavgolv-/laventreløsning, 74 % har plass til å ta med rullestol, 40 % har heis eller rampe mens 44 % har holdeplassannonsering. Om lag 10 % av bussene har ingen særskilt tilrettelegging.
- I Oslo har eksempelvis 100 % av bussene lavgolv-/laventreløsning og plass til rullestol, mens tilsvarende andeler i Hedmark er 6 % og 8 %. Holdeplassannonsering finner vi i alle bussene i Oslo og Akershus, mens det i flere andre fylker er få busser med denne fasiliteten.
- 3 fylker (Oslo, Vestfold og Nordland) oppgir å ikke ha service- eller bestillingsruter. Av de 15 fylkene som har slike ruter, er det 3 fylker (Akershus, Vest-Agder og Nord-Trøndelag), som oppgir at disse rutene gir TT-brukerne i områdene rutene går reduserte TT-ytelser eller bortfall av individuelle TT-rettigheter.

## 5 KOLLEKTIV TRANSPORTSTANDARD FOR PERSONER MED FORFLYTNINGSHEMMINGER

TT-ordningen er i denne rapporten vurdert og sammenlignet mellom fylkene på ulike måter. Det er sett på fylkeskommunale ytelser, antall reiser som gjennomføres, hvor mange som slipper inn i ordningen (brukerandel), størrelsen på egenandelen m.m. Alt dette er indikatorer som sier noe om *kvaliteten* på TT-ordningen. Siden noen TT-brukere kan benytte ulike kollektive transportopplegg dersom disse gjøres mer tilgjengelige, har vi også redegjort for graden av universell tilrettelegging på de ordinære rutebussene, samt gitt en kortfattet beskrivelse av tilstedeværelsen av service- og bestillingsruter i fylkene.

### 5.1 KOLLEKTIV TRANSPORTSTANDARD VED FRITIDSREISER

Når vi skal gi en *samlet* vurdering av den kollektive transportstandarden til personer med forflytningshemninger i et fylke, vil det være naturlig å vurdere egenskaper både ved den individuelle TT-ordningen samt i forhold til denne gruppens tilgang til ulike kollektive transportløsninger i fylket.<sup>36</sup> Vi har med utgangspunkt i gjennomgangen i rapporten forsøkt å kvantifisere den *kollektive* transportstandarden til gruppen forflytningshemmede ved å ta utgangspunkt i de samme indikatorene og vektingen av disse som ble benyttet i Solvoll (2012). Følgende indikatorer med tilhørende vektorer (i parentes) benyttes:

- Fylkeskommunale ytelser pr. godkjente bruker (30 %).
- Antall brukere pr. 1 000 innbyggere (20 %).
- Antall turer pr. «aktive» TT-bruker (30 %).
- Graden av universell utforming av bussene (10 %).
- Tilstedeværelsen av service- og bestillingsruter (10 %).

Det er naturlig å vekte ytelser og antall turer (som for øvrig er sterkt korrelert) mest. Videre vil det også være naturlig å gi brukerandelen en rimelig høy vekt, siden en høy brukerandel gjør at flere med forflytningshemninger kommer inn under TT-ordningen. Universell utforming av bussene er problematisk å både kvantifisere og vekte, men vi har valgt å vekte slik tilrettelegging med 10 %. Service- og bestillingsruter er ekstra vanskelig å både poengberegne og vekte, i og med at vi har lite detaljert kunnskap om disse. Vi har valgt å benytte en vekt på 10 %.

For indikatorene «ytelse pr. bruker», «brukerandel» og «antall turer» er hvert fylke gitt score slik at beste fylke får score 10. De øvrige fylkene får score tilsvarende den relative forskjellen til beste fylke. For indikatoren «universell utforming» er graden av universell utforming beregnet ut fra summen av andelen busser som har lavgulvløsning, rullestolplass, heis/rampe og holdeplassannonsering, der det er benyttet vektorer på henholdsvis 40 %, 30 %, 20 % og 10 % for de aktuelle universelle tiltakene. Avstanden mellom høyeste verdi og laveste verdi er så inndelt i 10 like store intervall, og fylkene er tilordnet score etter hvilket intervall de havner i. Når det gjelder omfanget av service- og bestillingsruter, er scoren her vurdert svært subjektivt. Fylker uten slike ruter er gitt score 1 mens fylker med flere slike ruter er gitt score 10. De fylkene som faller mellom disse «ytterpunktene» er gitt score 5. Med utgangspunkt i forutsetningene ovenfor, får vi en situasjon som vist i tabell 5-1.

*Tabell 5-1: Samlet vurdering av kollektiv transportstandard for forflytningshemmede ved fritidsreiser i 2014.*

	<i>Ytelse pr. bruker</i>	<i>Brukerandel</i>	<i>Antall turer</i>	<i>Universell utforming</i>	<i>Service- og bestillingsruter</i>	<i>Samlet score</i>
Oslo	10,0	6,6	10,0	9,0	1,0	8,2
Vest-Agder	4,5	4,4	5,2	10,0	10,0	5,0
Rogaland	1,5	6,9	4,4	10,0	5,0	4,2
Akershus	2,3	6,2	2,8	9,0	10,0	3,9
Sør-Trøndelag	1,7	7,2	3,3	8,0	5,0	3,8
Troms	1,9	8,2	3,7	4,0	5,0	3,8
Buskerud	3,2	4,1	4,1	6,0	5,0	3,7
Hordaland	2,1	7,0	3,1	6,0	5,0	3,7
Nord-Trøndelag	4,1	3,3	4,3	1,0	10,0	3,5
Aust-Agder	1,4	6,8	2,3	8,0	10,0	3,4
Sogn og Fjordane	1,0	10,0	1,9	1,0	10,0	3,2
Oppland	2,5	3,4	3,2	5,0	10,0	3,1
Finnmark	0,9	5,3	1,9	10,0	5,0	3,0
Møre og Romsdal	1,4	7,0	2,4	3,0	5,0	2,9
Telemark	2,0	2,5	3,4	5,0	10,0	2,8
Vestfold	1,1	4,8	2,2	8,0	1,0	2,8
Nordland	0,9	7,1	2,0	4,0	1,0	2,7
Østfold	1,4	2,3	2,5	8,0	10,0	2,6
Hedmark	1,4	5,8	2,3	1,0	5,0	2,5

Maksimal score er 10 og minimal score er 1.

Som det fremgår av tabell 5-1 gir vår tilnærming Oslo en samlet score på 8,2 mens Hedmark kun kommer ut med en score på 2,5. Dersom vi endrer vektingen av de ulike indikatorene vil rangeringen mellom fylkene endre seg, men det lar seg ikke

gjøre å vippe hovedstaden ned fra topplasseringen. Samtidig vil det heller ikke være mulig å fjerne Hedmark fra sisteplassen, dersom ikke brukerandel vektet betydelig mer og ytelse pr. bruker tilsvarende mindre. En samlet vurdering av den kollektive transportstandarden til personer med forflytningshemninger i fylkene, der kvaliteten på TT-ordningen (ytelser og brukerandel) ses i sammenheng med graden av universell utforming av bussene og tilstedeværelsen av service- og bestillingsruter, indikerer således at transportstandarden er klart best i Oslo. Holder vi hovedstaden utenfor kommer Vest-Agder best ut.

Situasjonen var mye den samme i 2012, men avstanden mellom Oslo og mange av de andre fylkene er blitt noe mindre. Om transportstandarden generelt er blitt bedre kan imidlertid diskuteres. Som beskrevet tidligere i rapporten er ytelsene målt i penger eller antall turer jevnt over lavere i 2014 enn i 2012. Dette trekker isolert sett i retning av et dårligere tilbud, selv om det er forskjeller mellom fylkene.

Utarbeidelsen av tabell 5-1 kan opplagt diskuteres. Dette gjelder både i forhold til valg av indikatorer, metode for å gi de ulike fylkene poeng for hver indikator og vektningen av de ulike indikatorene. Ytelse pr. bruker og antall turer vektet til sammen 60 %, mens brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) vektet 20 %. Det kan opplagt diskuteres om brukerandel bør vektet mer på bekostning av ytelser og antall turer. Dersom vi eksempelvis lar ytelser pr. bruker og antall turer telle 20 % hver og brukerandel 40 %, kommer spesielt Hedmark, Sogn og Fjordane og Troms bedre ut, mens Oslo kommer noe dårligere ut.

## **5.2 AVSLUTTENDE KOMMENTARER**

Det at vi de seneste 5-6 år har kunnet observere en utvikling i retning av at færre TT-brukere godkjennes og at andelen «aktive» brukere øker, viser at kommunene har klart å målrette godkjenningen i større grad enn tidligere. Den positive utviklingen når det gjelder målretting ser imidlertid ut til å ha fått et lite tilbakeslag ved at andelen «aktive» brukere er redusert noe fra 2012. Da 1 av 5 godkjente TT-brukere ikke benytter TT-kortet er det ennå en jobb å gjøre hos de som godkjenner brukere og følger opp brukerlistene slik at de midlene som fylkespolitikkerne bevilger til ordningen omsettes i turer. Siden alle fylker bortsett fra Nord-Trøndelag fra 1. januar 2016 har elektroniske betalingskortløsninger til sine TT-brukere, skulle det være lett å fremskaffe data om hvem som reiser mye og hvem som reiser lite. Denne informasjonen kan benytte i arbeidet med å målrette tjenesten enda bedre.



Etter at vi på 2000-tallet stort sett har kunnet observere en økning i gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker som har holdt tritt med utviklingen i konsumprisindeksen, ser vi en reell nedgang i ytelsene fra 2012 til 2014. Dette betyr at TT-brukerne i flere fylker tilbys færre drosjeturer i 2014 enn i 2012. Dette er nok en utvikling som flere vil reagere på.

Det er imidlertid generell enighet blant de funksjonshemmedes organisasjoner i Norge om at et tilrettelagt transportsystem som er tilgjengelig for alle, er den beste måten å løse mobilitetsproblemene til personer med forflytningshemninger på. Universell utforming er også Regjeringens uttrykte politikk, noe som blant annet fremgår av Meld.St.26 (2012-2013). Universell utforming er derfor hovedprinsippet som bør legges til grunn i arbeidet med å «lukke» tilgjengelighetsgapet.

Det er flere tiltak som kan redusere tilgjengelighetsgapet. For samferdselsmyndighetene er en viktig oppgave å utforme et offentlig transporttilbud der ordinære bussruter, serviceruter, bestillingsruter og TT-ordningen betraktes som komplementære offentlige transporttilbud. Regionale transportmyndigheter må tørre å sette klare mål for ønsket transportstandard på transporttilbudet generelt og tilbudet til forflytningshemmede spesielt. Transportløsningene må utformes ut fra at disse målene skal kunne nås på en kostnadseffektiv måte.

Det er viktig å tenke nytt når det gjelder transporttilbudet til personer med forflytningshemninger. I denne forbindelse er erfaringene med de service- og bestillingsruter som opprettes viktige, jf. kapittel 2.9 og kapittel 4.2. Et sentralt spørsmål er i hvor stor grad en ved disse tilbudene klarer å dekke det primære transportbehovet til personer med forflytningshemninger i rutenes dekningsområde. Kunnskapen om dette må benyttes til å tenke nytt når det gjelder tiltak som kan bedre mobiliteten til, og dermed transportstandarder til, denne målgruppen. Målsettingen må være at en i størst mulig grad bruker universelle løsninger som service- og bestillingsruter og tilrettelegging av transportsystemet, heller enn selektive løsninger (som TT-ordningen) for de gruppene som har de letteste funksjonsnedsettelsene. På denne måten kan en få mer «mobilitet» ut av de ressursene som benyttes på samferdsel inkludert TT. En slik helhetstenking blir bare viktigere i takt med at andelen eldre i befolkningen øker.

## 6 ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER (AU-REISER)

Transportordningen med tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser (AU-reiseordningen) ble etablert av Samferdselsdepartementet og Sosial- og Helsedepartementet i 2001 som et tilbud til personer som falt utenfor eksisterende ordninger, slik at disse ikke skulle behøve å takke nei til arbeid eller utdanning på grunn av manglende transportmuligheter.

### 6.1 FORSØKSORDNING FRA 2001 TIL 2013

Forsøket med AU-reiser ble opprinnelig organisert i to ulike modeller. I fylkene Oppland, Hedmark, Rogaland, Møre og Romsdal, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Troms ble transporttjenesten organisert gjennom trygdeetaten (NAV). I de øvrige fylkene; Østfold, Akershus, Buskerud, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Nordland og Finnmark ble TT-ordningen utvidet til også å omfatte arbeids- og utdanningsreiser.<sup>37</sup>

For å bli godkjent som bruker av forsøksordningen må søkeren kunne dokumentere et arbeids- eller utdanningsforhold samt forflytningsvansker av minst ett års varighet som medfører at bruk av offentlige kommunikasjonsmidler er umulig eller svært vanskelig. Videre kan brukeren ikke motta stønad til arbeids-/ utdanningsreiser fra andre offentlige instanser. Dersom brukerne har grunnstønad til arbeids-/ utdanningsreiser som ikke gir full dekning kan en få dekket resterende beløp gjennom forsøket. Alternativt kan man frasi seg grunnstønaden. Brukerne måtte også betale en egenandel.

I perioden 2002-2003 ble ordningen evaluert, og resultatene fra evalueringen er dokumentert i Amundsveen og Solvoll (2003) samt kort gjengitt i Solvoll og Amundsveen (2004). Forsøksperioden har vært forlenget flere ganger, sist ved behandlingen av Statsbudsjettet for 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007). Forsøket ble i St.prp. nr. 1 (2007-2008) på ny forslått forlenget, og ansvaret for hele forsøket ble foreslått lagt til NAV fra 2008. Denne endringen ble vedtatt av Stortinget, og iverksatt fra 1. januar 2008.

AU-reiseordningen ble på nytt evaluert høsten 2011, jf. Solvoll og Anvik (2012). Evalueringen viste at AU-reiseordningen fører til at flere personer med funksjonsnedsettelser kommer ut i arbeid eller utdanning. Hvis AU-reiseordningen fjernes, vil mange av brukere måtte slutte i arbeidslivet/utdanningsløpet eller redusere sin

arbeidsinnsats. Ordningen bidrar også til at personer med funksjonsnedsettelse kan arbeide mer og lengre enn de ellers hadde kunnet gjøre. Ordningen er viktig både for å komme seg til jobben og som en forutsetning for å kunne stå i jobb. Med utgangspunkt i offentlige utgifter til AU-reiseordningen, egenandeler betalt av brukerne og rimelige forutsetninger knyttet til transportordningens betydning for arbeidsdeltakelse, reduserte utbetalinger av uføretrygd og økte skatteinntekter, anslås det at AU-reiseordningen i tillegg til å være samfunnsøkonomisk lønnsom, også virker positivt inn på offentlige budsjetter (økte skatteinntekter og reduserte trygdeutbetalinger er større enn kostnadene ved ordningen). På bakgrunn av dette konkluderes det med at det er rimelig at AU-reiseordningen videreføres og etableres som et permanent transporttilbud til personer med funksjonsnedsettelse som oppfyller kriteriene for å kunne innvilges AU-reiser.

## **6.2 PERMANENT ORDNING FRA 2013**

I Prop 1 S (2012-2013) fra Arbeidsdepartementet vises det til at forslaget i Prop. 1 LS (2011-2012) med at særfradraget for store sykdomsutgifter skal utfases over tre år, muliggjør en styrking av AU-reiseordningen. På bakgrunn av evalueringen av ordningen, jf. Solvoll og Høj Anvik (2012), der det fremkommer at AU-reiseordningen har bidratt til at flere personer med funksjonsnedsettelse har kommet i arbeid og kan arbeide mer og lenger enn de ellers hadde kunnet gjøre, foreslo Regjeringen at forsøksordningen ble avsluttet og omgjort til en permanent landsdekkende ordning i 2013 basert på de samme inngangskriteriene og vilkår for øvrig som i forsøksordningen.

Forsøket omfattet brukere fra alle fylker unntatt Oslo, begrunnet ut fra at hovedstaden hadde en egen kommunal AU-reiseordning. Forslaget om en permanent landsdekkende ordning i 2013 innebar at den statlige ordningen ble utvidet til også å omfatte brukere i Oslo. Det ble imidlertid ikke godkjent AU-reisebrukere i Oslo før 1. september 2014. Ordningen administreres i 2015 i sin helhet fra NAV Tiltak Oppland.

## **6.3 ANTALL BRUKERE**

I tabell 6-1 er det gitt en oversikt over antall aktive brukere i AU-reiseordningen pr. november 2012 og pr. oktober 2015.

Av tabell 6-1 finner vi at antall aktive brukere av arbeidsreiseordningen er økt fra 476 til 660 på tre år. Dette er en økning på 184 brukere, tilsvarende en økning på 39 %. Holder vi de nye brukerne fra Oslo utenfor, har det vært en nedgang på 4 brukere fra 2012. Nedgangen fra 2012 skyldes ikke at ordningen er blitt mindre

etterspurt, men at det tidligere var mange som var inne i AU-reiseordningen som ikke var reelle brukere av den. Før Oslo ble innlemmet i AU-reiseordningen 1. september 2014 ble det foretatt en kontroll og revurdering av alle brukere ved at det ble sjekket om de faktisk hadde behov for reisestøtten. Etter denne gjennomgangen gikk antall brukere ned fra 483 i januar 2014 til 385 i august samme år, dvs. en nedgang på 98 brukere.

*Tabell 6-1: Antall aktive brukere i AU-reiseordningen fordelt på fylker. Status pr. 1. november 2012 og oktober 2015.*

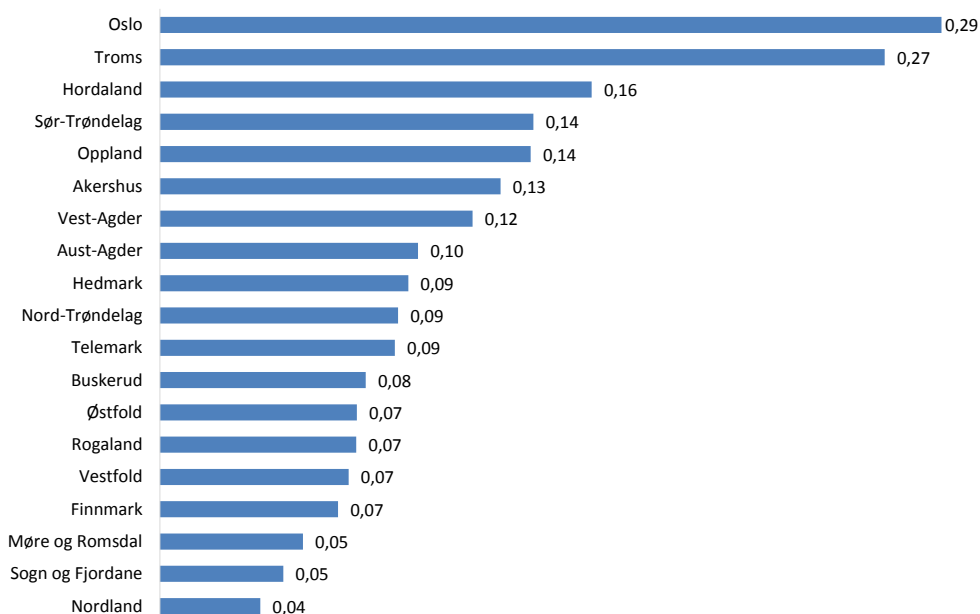
Fylke	Aktive brukere pr. november 2012	Aktive brukere pr. 15. oktober 2015	Endring 2012-2015	
			Antall	Relativt
Østfold	25	21	-4	-16 %
Akershus	64	74	10	16 %
Oslo	0	188	188	-
Hedmark	9	18	9	100 %
Oppland	34	26	-8	-24 %
Buskerud	24	21	-3	-13 %
Vestfold	26	17	-9	-35 %
Telemark	22	15	-7	-32 %
Aust-Agder	14	11	-3	-21 %
Vest-Agder	22	21	-1	-5 %
Rogaland	49	34	-15	-31 %
Hordaland	83	82	-1	-1 %
Sogn og Fjordane	2	5	3	150 %
Møre og Romsdal	8	14	6	75 %
Sør-Trøndelag	31	43	12	39 %
Nord-Trøndelag	7	12	5	71 %
Nordland	15	9	-6	-40 %
Troms	36	44	8	22 %
Finnmark	5	5	0	0 %
<b>Totalt</b>	<b>476</b>	<b>660</b>	<b>184</b>	<b>39 %</b>

Etter 1. september 2014 har NAV kjørt månedlige kontroller der alle brukere av ordningen er blitt kontrollert. Dette, i tillegg til at personer som ikke lenger har behov for ordningen tar kontakt med NAV, gjør at det nå kun skal være reelle brukere inne i ordningen.

I følge NAV var det registrert 669 AU-reisebrukere pr. 1. november 2015. Av disse var det 44 som var innvilget utdanningsreiser. Det innebærer at 93 % av de aktive brukere er innvilget arbeidsreiser.

I tillegg til brukerne som er inne i AU-reiseordningen gir Oslo kommune i 2015 ennå tilskudd til arbeidsreiser innenfor den ordinære TT-ordningen i hovedstaden. Dette gjelder ifølge Oslo kommune svært få brukere.

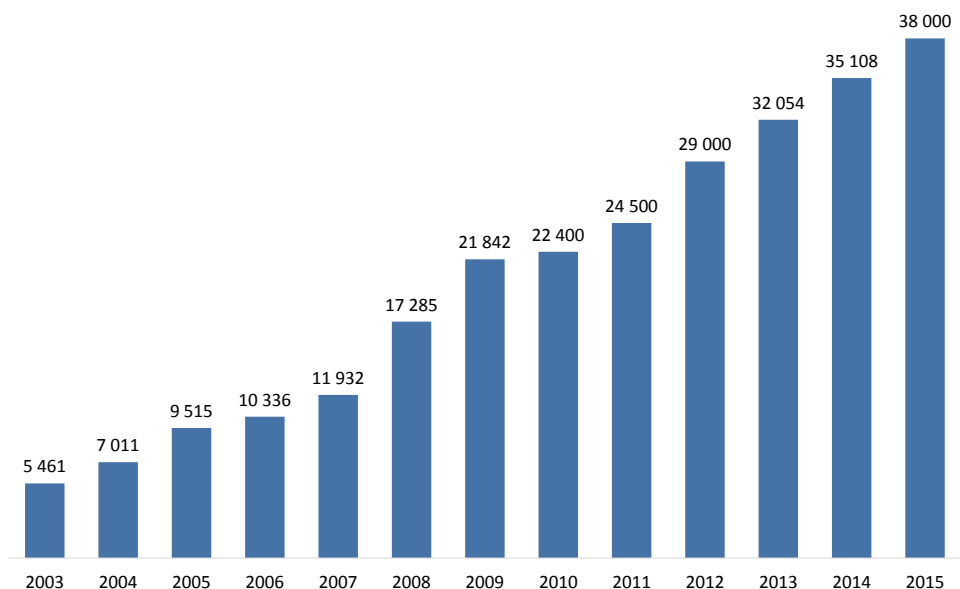
For å vise forskjellen i antall aktive brukere pr. oktober 2015 mellom fylkene, har vi visualisert dette i figur 6-1 ved å beregne antall AU-reisebrukere pr. 1 000 innbyggere.



Figur 6-1: Antall aktive brukere pr. 1 000 innbyggere i AU-reiseordningen fordelt på fylker. Status pr. oktober 2015.

Pr. oktober 2015 er det i Norge som helhet 0,13 brukere av AU-reiseordningen pr. 1 000 innbyggere. Således kan vi ut fra figur 6-1 si at Akershus er et «gjennomsnittsfylke». Som det fremgår av figur 6-1 er det Oslo og Troms som har flest brukere av AU-reiseordningen når vi tar hensyn til hvor mange innbyggere det er i fylket mens Sogn og Fjordane og Nordland har færrest.

I figur 6-2 er utviklingen i de offentlige utgiftene til AU-ordningen vist.



*Figur 6-2: Offentlige utgifter til AU-reiseordningen (ekskl. administrasjon). Periode: 2003-2015. Løpende kroner. Tall i 1 000.*

Utgiftene er knyttet til transporten. Kostnader knyttet til administrasjon av ordningen kommer i tillegg. Administrasjonsutgiftene var vel 2 mill. kr i 2012 og knapt 3,7 mill. kr i 2014. Da lønn er overført til enhetens driftsbudsjett, budsjetteres det med 2 mill. kr i administrasjonskostnader i 2015.

Figur 6-2 viser at det har vært en økning i utgiftene til AU-reiseordningen hvert eneste år. Dette henger direkte sammen med en økning i antall brukere av ordningen. I 2015 forventes utgiftene til AU-reiser å bli ca. 38 mill. kroner. Årlig utgift pr. bruker var 61 000 kroner i 2012 og forventes å bli ca. 58 000 kroner i 2015.

## REFERANSER

Amundsveen, R og Solvoll, G (2003). Arbeids- eller utdanningsreiser for funksjonshemmede. Evaluering av forsøksordning. NF-rapport nr. 22/2003. Nordlandsforskning, Bodø.

Meld.St.26 (2012-2013). Nasjonal transportplan 2014-2023. Det kongelige Samferdselsdepartement.

Prop. 1 S (2012–2013). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Det kongelige Arbeidsdepartement.

PwC (2014). Evaluering av prøveprosjekt innen Transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-ordningen).

Rambøll (2008). Oslo kommune. Evaluering av TT-ordningen. Organisering og omfang. Sluttrapport, mars, 2008.

Rambøll (2010). Evaluering av TT-ordningen i Møre og Romsdal. Sluttrapport desember 2010.

Regional utviklingsavdeling (2014). Evalueringsrapport 2014. Nord-Trøndelag. Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov.

Revisjon Midt-Norge IKS (2010). Brukerundersøkelse om TT-ordningen. Sør-Trøndelag fylkeskommune. April 2010.

Simensen, M og Aase, T (1994). Mellom samferdsels- og sosialpolitikk. En statusrapport om transport for funksjonshemmede, FOU-rapport nr. 150/94, Agderforskning, Kristiansand.

Solvoll, G (2004). Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2004. Working Paper No. 10/2004. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G (2006). Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2006. SIB-notat 1003/2006. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G (2008). Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2008. SIB-notat 1007/2008. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G (2010). Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2010. SIB-notat 1003/2010. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G (2012). Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2010. SIB-rapport nr. 4-2012. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G, Amundsveen, R og Anvik, CH (2001). Transportkvantitet og livskvalitet. Transportordningen for forflytningshemmede. NF-rapport nr. 9/2001. Nordlandsforskning, Bodø.

Solvoll, G og Amundsveen R (2004). Få brukere av ny arbeidsreiseordning for funksjonshemmede. Samferdsel nr. 1 2004.

Solvoll, G og Anvik, CH (2012). Arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Erfaringer etter 10 år. SIB-rapport nr. 1-2012. Handelshøgskolen i Bodø.

Østfold kollektivtrafikk (2014). Sluttrapport. Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov i Østfold. Sarpsborg.



## **VEDLEGG 1**

**Spørreskjema benyttet til datainnsamling fra fylkeskommunene**



## TT-ordningen i ##### i 2015

Handelshøgskolen ved Universitetet i Nordland skal på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gi en statusbeskrivelse av TT-ordningen i fylkene i 2015. Forrige statusbeskrivelse er fra 2012. Vi håper at du kan gi oss de opplysningene vi etterspør.

Dersom du får problemer med utfyllingen eller har ting du lurer på i tilknytning til skjemaet, så nøl ikke med å ta kontakt med Gisle Solvoll ([gisle.solvoll@uin.no](mailto:gisle.solvoll@uin.no), tlf. 75 51 76 32).

**Vi håper at du kan returnere skjemaet i utfylt stand så raskt som mulig.**

Vennlig hilsen  
Gisle Solvoll  
Prosjektleder

---

### 1. Antall godkjente brukere og utgifter

Nedenfor er våre registreringer av antall brukere og utgifter (utgifter til TT-reiser inkl. mva.) i 2012 vist. Vennligst revider tallene for 2012 dersom du finner feil, og skriv inn data for 2013, 2014 og 2015 (budsjett/anslag).

	2012	2013	2014	2015
Antall <u>godkjente</u> brukere	####			
Antall « <u>aktive</u> » brukere	####			
Fylkeskommunale <u>utgifter</u> (1 000 kr), ekskl. administrasjonskostnader	####			
Kommunale utgifter (kr)	#			

Med «aktive» brukere mener vi brukere som har reist minst en gang med TT i 2014. (Dersom dere ikke har oversikt over dette, vennligst gi et best mulig anslag).

### 2. Hva avgjør størrelsen på egenandelen?

---

---

### 3. Hvor stor er egenandelen i 2015?

---



#### 4. Opplysninger om organisering og praktisering av TT-ordningen

I 2012 ble følgende opplysninger registrert om TT-ordningen i ditt fylke (Se innhold i de 3 påfølgende tabeller). Vennligst se gjennom opplysningene og oppdater de forholdene som er blitt endret siden den gang.

	Utarbeidelse av regelverk	Fordeling av midler mellom brukere	Brukergodkjenning	Klagebehandling	Produksjon av kort	Distribusjon av kort	Oppgjør med transportør	Budsjettoppfølging og kontroll
2012	##	##	##	##	##	##	##	##
2015								

	Godkjennes grunnstønadsmottakere?	Godkjennes bileiere med bilstønad?	Godkjennes beboere på institusjon?	Nedre aldersgrense	Varighet på funksjonshemming for å bli bruker	Behovsprøving ved "funksjonsfrisk" ektefelle med bil?	Godkjenningens varighet
2012	##	##	##	##	##	##	##
2015							

	Kupongtype	Fordeling av midler	Kommentarer
2012	####	#####	#####
2015			

Vennligst angi prioriterte grupper, hvordan reisebeløp fordeles mellom gruppene samt satser pr. år for ulike brukergrupper. (Gjøres i kommentarfeltet eller på annen egnet måte).

#### 5. Kan TT-kortet benyttes utenfor egen kommune?

- Nei
- Ja i hele fylket
- Ja i hele Norge dersom transportør godtar kortet
- Andre regler \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_



**6. Hvor omfattende anslår dere at misbruk (bevisst bruk av TT-kortet til reiser som skal betales av andre) og feilbruk (ubevisst bruk av TT-kortet til reiser som skal betales av andre) av TT-kortet er?**

	Svært lite omfattende	Litt omfattende	Omfattende	Svært omfattende
Misbruk (bevisst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Feilbruk (ubevisst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**7. Hva er status når det gjelder implementering av *elektroniske betalingskortløsninger*?**

- Vi har innført elektroniske betalingskort. Angi nåværende kortløsning/ produsent: \_\_\_\_\_
- Vi har konkrete planer om å innføre elektroniske kort. Angi kortløsning/produsent som kan være aktuell dersom dette er vurdert: \_\_\_\_\_
- Vi har ingen planer om å innføre elektroniske betalingskortløsninger. Gi gjerne en begrunnelse: \_\_\_\_\_
- Annet/kommentarer: \_\_\_\_\_

**8. Eventuelle utfyllende kommentarer og relevante opplysninger:**

(Vi ønsker spesielt kommentarer knyttet til godkjente kontra «aktive» brukere samt hvordan dere tenker i forhold til å dele brukerne inn i grupper og differensiere reisebeløp mellom gruppene)

---

---

---

---

---

---



## Oversikt over serviceruter og bussmateriellet

Nedenfor følger et par spørsmål knyttet til de service-/bestillingsruter som måtte finnes i fylket, og graden av tilrettelegging av bussmateriellet. Dersom du ikke føler deg berettiget til å svare på dette, ber vi om at spørsmålene viderefordles til rette person/instans som kan skaffe til veie nødvendig informasjon.

### 1. Hva er status når det gjelder omfanget av service- /bestillingsruter spesielt etablert for å betjene målgruppen «lettere forflytningshemmede»?

- Vi har ingen slike ruter i fylket.
- Vi har slike ruter, og brukere i rutenes influensområde har ikke reduserte TT-ytelser.
- Vi har slike ruter, og brukere i rutenes influensområde har reduserte TT-ytelser.
- Vi har slike ruter, og personer med lettere funksjonshemninger i rutenes influensområde har ikke rett til individuelt TT-kort.

*Kommentarer:*

---

---

---

---

---

### 2. Hva er status når det gjelder universell utforming av bussene som benyttes i rute- trafikken i fylket?

Type universell tilrettelegging:	Antall busser	Kommentarer
Har lavgulvløsning		
Har rullestolplass		
Har løsning med heis eller rampe		
Har holdeplassannonsering		
Annet:		
Har ingen særskilt tilrettelegging		
Totalt antall busser i ruteproduksjon		

Dersom noe av materiellet har flere typer av tilrettelegging, vil antall busser med tilrettelegging som du oppgir i tabellen kunne overstige totalt antall busser i ruteproduksjon.

# VEDLEGG 2

## Antall godkjente TT-brukere 1988-2015

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015
Østfold	1 422	1 942	2 156	2 552	2 700	3 213	3 308	2 050	2 110	2 302	2 302	2 302	2 302	2 446	2 575
Akershus	6 196	5 225	5 761	6 180	7 215	9 440	8 700	9 746	10 634	11 658	12 671	13 424	13 810	13 638	13 700
Oslo	26 282	19 500	15 757	15 619	17 168	19 398	23 232	19 144	18 614	17 796	17 100	17 075	17 131	15 964	16 000
Hedmark	1 786	4 200	5 324	5 968	6 296	7 240	7 906	8 185	7 650	6 840	8 014	7 318	7 300	4 299	5 169
Oppland	1 758	2 459	3 199	3 762	4 118	4 904	5 800	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	2 400	2 400	2 400
Buskerud	2 970	3 308	3 234	3 033	3 215	3 317	3 354	3 360	3 144	3 165	3 814	3 918	4 100	4 254	4 160
Vestfold	3 117	3 828	4 600	5 231	5 849	6 380	3 850	4 018	4 318	4 183	4 116	4 669	4 177	4 341	4 132
Telemark	1 271	2 160	2 380	3 200	3 430	4 069	4 698	3 960	1 000	1 100	1 500	1 701	1 871	1 600	1 824
Aust-Agder	1 100	1 400	1 600	1 770	1 704	1 976	2 130	2 200	2 300	2 600	2 782	3 039	2 834	2 934	2 952
Vest-Agder	1 548	1 815	2 240	1 894	2 058	2 263	2 731	2 946	3 037	3 234	3 343	3 333	3 189	3 009	2 894
Rogaland	4 115	4 100	4 905	5 797	6 128	4 900	4 603	4 557	6 598	8 835	8 986	9 655	8 019	11 994	12 791
Hordaland	3 940	7 660	10 179	12 465	13 499	16 222	16 956	13 700	13 500	11 200	12 000	13 172	13 445	13 476	13 696
Sogn og Fjordane	935	1 641	2 738	3 436	3 788	4 688	4 269	4 149	4 200	4 076	4 070	4 020	3 865	4 132	4 132
Møre og Romsdal	1 835	4 701	6 102	7 013	6 313	6 486	6 600	6 600	6 400	6 500	6 600	6 400	6 412	6 967	6 490
Sør-Trøndelag	4 580	4 867	6 725	8 168	7 741	8 000	8 200	8 650	8 800	8 800	7 700	8 284	8 183	8 374	7 558
Nord-Trøndelag	750	1 590	1 735	1 912	1 935	1 936	1 903	1 910	1 914	1 927	1 939	1 970	1 996	1 667	1 662
Nordland	1 695	4 267	5 450	6 497	6 563	7 548	7 832	7 821	7 900	8 103	6 800	6 515	6 513	6 447	4 286
Troms	756	918	2 115	2 995	3 802	4 641	4 355	4 600	4 500	4 500	5 900	4 706	4 780	5 030	5 088
Finnmark	480	1 316	2 100	2 472	1 904	2 237	2 271	2 354	2 354	1 255	1 283	1 213	1 536	1 501	1 382
<b>Totalt</b>	<b>66 536</b>	<b>76 897</b>	<b>88 300</b>	<b>99 964</b>	<b>105 426</b>	<b>118 858</b>	<b>122 698</b>	<b>113 550</b>	<b>112 573</b>	<b>111 674</b>	<b>114 520</b>	<b>116 314</b>	<b>113 863</b>	<b>114 473</b>	<b>112 891</b>

## VEDLEGG 3

### Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2015. Løpende kroner. Tall i 1 000 kr.\*

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015
Østfold	1 600	3 600	4 600	5 074	4 830	6 954	6 200	5 900	5 900	5 400	7 000	7 900	7 000	4 945	4 800
Akershus	4 800	5 500	6 100	7 500	9 000	11 600	28 800	26 585	32 446	33 940	40 430	42 386	42 832	43 738	46 742
Oslo	106 902	51 086	61 223	71 189	94 360	119 062	204 426	164 496	191 092	202 000	197 333	194 360	228 449	222 582	220 000
Hedmark	1 500	3 200	5 300	4 219	4 612	6 200	6 278	6 522	14 000	14 000	14 800	12 777	14 030	8 380	10 000
Oppland	2 400	4 500	6 400	7 122	8 325	11 100	10 046	7 722	8 500	8 500	7 953	8 235	8 000	8 500	8 650
Buskerud	3 700	6 100	7 300	6 400	8 780	10 380	11 600	9 800	11 800	12 250	13 800	15 300	15 100	18 702	18 700
Vestfold	2 400	3 700	4 700	5 342	5 898	6 281	4 200	4 819	6 200	6 500	5 430	7 423	7 543	6 709	7 694
Telemark	1 700	3 000	3 000	3 300	3 365	4 434	4 400	4 450	2 550	2 500	3 300	3 866	3 471	4 484	4 700
Aust-Agder	1 900	2 800	2 400	2 592	2 507	3 437	3 411	3 619	4 300	3 600	4 682	4 672	4 324	5 530	5 656
Vest-Agder	2 700	4 000	5 000	4 751	5 005	5 326	6 336	7 593	8 204	8 000	9 900	15 278	18 000	18 754	19 850
Rogaland	2 600	3 900	4 000	4 492	4 770	5 820	6 077	8 748	16 100	18 200	20 800	23 000	24 000	24 800	25 600
Hordaland	4 600	13 600	21 600	28 226	26 077	29 834	36 300	30 046	32 000	37 400	36 500	45 000	50 000	38 600	37 000
Sogn og Fjordane	1 300	1 800	3 200	3 494	4 157	4 230	4 088	4 252	5 000	5 200	5 500	5 650	5 600	6 000	6 000
Møre og Romsdal	2 000	4 600	6 800	9 500	12 300	11 500	11 300	10 000	12 200	12 250	11 500	10 153	13 671	13 610	10 492
Sør-Trøndelag	2 400	5 500	10 700	13 869	13 405	12 100	13 000	18 200	5 000	5 000	16 100	16 400	18 000	20 100	21 800
Nord-Trøndelag	1 000	3 100	3 600	4 390	4 148	4 485	5 718	9 469	10 831	11 100	11 500	12 000	8 794	9 560	11 819
Nordland	2 100	12 400	10 200	15 200	15 900	17 400	13 700	14 920	16 000	15 500	14 600	16 000	14 500	8 315	6 234
Troms	2 400	3 500	4 600	5 992	7 094	9 740	6 465	8 700	9 000	10 000	10 550	12 000	12 000	13 000	13 193
Finnmark	300	1 400	3 300	3 411	3 393	3 333	3 650	3 640	3 800	3 400	2 253	2 486	2 471	1 907	1 900
<b>Totalt</b>	<b>148 302</b>	<b>137 286</b>	<b>174 023</b>	<b>206 063</b>	<b>237 926</b>	<b>283 215</b>	<b>385 995</b>	<b>349 481</b>	<b>394 923</b>	<b>414 740</b>	<b>433 931</b>	<b>454 886</b>	<b>497 785</b>	<b>478 216</b>	<b>480 830</b>

### Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2015. 2015 kroner. Tall i 1 000 kr.\*

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015
Østfold	2 913	6 022	7 269	7 730	7 095	9 736	8 227	7 502	7 290	6 423	7 961	8 587	5 551	5 057	4 800
Akershus	8 739	9 200	9 639	11 425	13 221	16 240	38 218	33 805	40 092	40 370	48 790	46 072	46 389	44 728	46 742
Oslo	194 620	85 449	96 741	108 449	138 619	166 687	271 276	209 168	236 124	240 272	224 425	211 261	243 401	227 622	220 000
Hedmark	2 731	5 352	8 375	6 427	6 775	8 680	8 331	8 293	17 299	16 653	16 832	13 888	14 948	8 570	10 000
Oppland	4 369	7 527	10 113	10 850	12 230	15 540	13 331	9 819	10 503	10 110	9 045	8 951	8 524	8 692	8 650
Buskerud	6 736	10 203	11 535	9 750	12 898	14 532	15 393	12 461	14 581	14 571	15 695	16 630	16 088	19 125	18 700
Vestfold	4 369	6 189	7 427	8 138	8 664	8 793	5 573	6 128	7 661	7 732	6 175	8 068	8 037	6 861	7 694
Telemark	3 095	5 018	4 740	5 027	4 944	6 207	5 839	5 658	3 151	2 974	3 753	4 202	4 582	4 586	4 700
Aust-Agder	3 459	4 683	3 792	3 949	3 683	4 811	4 526	4 602	5 313	4 282	5 325	5 078	4 607	5 655	5 656
Vest-Agder	4 915	6 691	7 901	7 238	7 353	7 456	8 408	9 655	10 137	9 516	11 259	16 607	18 949	19 179	19 850
Rogaland	4 733	6 523	6 321	6 843	7 007	8 148	8 064	11 124	19 894	21 648	23 656	25 000	25 571	25 362	25 600
Hordaland	8 375	22 748	34 131	42 999	38 308	41 768	48 171	38 206	39 541	44 486	50 496	42 609	34 414	39 474	37 000
Sogn og Fjordane	2 367	3 011	5 056	5 323	6 107	5 922	5 425	5 407	6 178	6 185	6 255	6 141	5 967	6 136	6 000
Møre og Romsdal	3 641	7 694	10 745	14 472	18 069	16 100	14 995	12 716	15 075	14 571	13 079	11 036	14 566	13 918	10 492
Sør-Trøndelag	4 369	9 200	16 907	21 128	19 693	16 940	17 251	23 143	6 178	5 947	18 310	17 826	19 498	20 555	21 800
Nord-Trøndelag	1 821	5 185	5 688	6 688	6 094	6 279	7 588	12 041	13 383	13 203	13 079	13 043	13 275	9 776	11 819
Nordland	3 823	20 741	16 117	23 156	23 358	24 360	18 180	18 972	19 771	18 437	16 604	17 391	15 449	8 503	6 234
Troms	4 369	5 854	7 269	9 128	10 421	13 636	8 579	11 063	11 121	11 895	11 998	13 043	12 785	13 294	13 193
Finnmark	546	2 342	5 214	5 196	4 984	4 666	4 844	4 629	4 695	4 044	2 562	2 702	2 633	1 950	1 900
<b>Totalt</b>	<b>269 991</b>	<b>229 630</b>	<b>274 980</b>	<b>313 916</b>	<b>349 525</b>	<b>396 501</b>	<b>512 221</b>	<b>444 390</b>	<b>487 990</b>	<b>493 319</b>	<b>505 298</b>	<b>488 137</b>	<b>515 233</b>	<b>489 045</b>	<b>480 830</b>

\* Tall for 2015 er budsjetttall (anslag). De lave utgiftene til TT for Sør-Trøndelag fylkeskommune i 2004, 2005, 2006 og 2007 skyldes at Trondheim kommune i perioden 2004-2007 var med i det såkalte "storbyforsøket", der kommunen selv hadde ansvaret for blant annet TT-ordningen. I 2004, 2005, 2006 og 2007 brukte Trondheim kommune henholdsvis 5,16 mill. kr, 5,97 mill. kr, 6,13 mill. kr og 5,97 mill. kr (tall i 2010 kroner) til TT, slik at de samlede TT-utgiftene i Sør-Trøndelag var ca. 10,85 mill. kr, 11,57 mill. kr, 11,60 mill. kr og 12,50 mill. kr disse årene.

## Sluttnoter

---

<sup>1</sup> TT-ordningens omfang og organisering i Oslo er evaluert av Rambøll (2008).

<sup>2</sup> Velferdsetaten (tidligere Helse- og velferdsetaten) foretar oppfølging og kontroll i forhold til hver bydels budsjetterte TT-utgifter.

<sup>3</sup> I kommunene unntatt Bergen, skal søknaden sendes til kommunen som behandler den og fatter vedtak i saken på grunnlag av delegert myndighet fra Hordaland fylkeskommune. Innbyggerne i Bergen kommune må sende søknaden til Hordaland fylkeskommune v/samferdselsavdelingen som fatter vedtak i saken.

<sup>4</sup> I utgangspunktet har Møre og Romsdal ingen aldersgrense, men søkere forutsettes å være i en alder der de som funksjonsfriske ville kunne reist alene. Barn som trenger transport med spesialbil godkjennes. Retningsgivende alder er 10 år.

<sup>5</sup> Ved benyttelse på egen hånd, eventuelt med ledsager.

<sup>6</sup> For å bli godkjent som bruker, må søkerens inntekt ikke overstige 2 x grunnbeløpet (G) i folketrygden. Økonomisk behovsprøving gjelder ikke for rullestolbrukere med behov for spesialbil, eller blinde.

<sup>7</sup> Siden majoriteten av søkerne har en aldersbetinget funksjonshemming, vil en godkjenning i praksis være varig da det i de aller fleste tilfeller er små sjanser for at funksjonshemmingen bedrer seg eller opphører.

<sup>8</sup> I 2012 var egenandelen i Hedmark 40 kr mens en i Møre og Romsdal hadde reisekuponger der egenandelen utgjorde forskjellen mellom kupongverdi og turpris.

<sup>9</sup> Ordningen gjelder for reiser i Telemark. Bruk utenfor eget fylke må avklares med drosjesentralen på det aktuelle stedet. Det må gis beskjed ved bestilling av turen at det skal benyttes TT-kort.

<sup>10</sup> Dersom TT-brukeren drosje i andre fylker, må de forskuttere utlegg og så be om refusjon fra Vest-Agder fylkeskommune i ettetid. Forutsetningen for at de kan bruke tilbudet i andre fylker, er at det er tilstrekkelig antall klipp igjen.

<sup>11</sup> Alle TT-brukere har anledning til å reise med ordinære bussruter i Vest-Agder med gratis ledsager. Bruker betaler vanlig billett mens ledsager reiser gratis. Ledsagerbevisordningen er gjort gjeldene på alle ordinære bussruter i Vest-Agder.

<sup>12</sup> I Vest-Agder opereres det med 4 brukergrupper: Sammenholdt med tilbudet i 2012 er reisetilbudet økt for brukergruppe 1. Det er ingen endring i reisetilbudet som gis for de øvrige brukergruppene. Imidlertid har godkjente brukere som etter hvert har fått et tilrettelagt rutetilbud blitt flyttet fra gruppe 2 til gruppe 3; dvs. fått et redusert tilbud.)

Gruppe 1: Prioriterte brukere med livslang og den tyngste funksjonsnedsettelsen. Disse fikk fra 2015 økt reisetilbud (minimum 144 reiser - maksimum 288 korte reiser pr. år).

Gruppe 2-1: Brukere med et ordinært TT-tilbud fordi de har noen brukerbarrierer også i forhold til tilrettelagt rutetilbud. (min. 72 reiser – maks. 144 korte reiser pr. år).



---

Gruppe 2-2: Brukere med et ordinært TT-tilbud som kan benytte, men som enda ikke har et tilrettelagt rutetilbud (antall reiser som for 2-1).

Gruppe 3: Allerede godkjente brukere som har fått et tilrettelagt rutetilbud og som derfor får redusert TT-tilbud. (min. 36 reiser – maks. 72 korte reiser).

Gruppe 4: Får ikke taxitilbud, men kun tilbud om gratis ledsager på buss.

<sup>13</sup> I tilfeller der transportør ikke godtar kortet blir kostnaden minus egenandel på 20 % refundert ved at brukeren sender kvittering til RT, under forutsetning av at vedkommende fortsatt har penger på kortet.

<sup>14</sup> Ved reiser utenfor fylkeskommunen, må den enkelte bruker legge ut for turen. Kvittering kan sendes fylkeskommunen. Samferdselsavdelingen refunderer da 85 % av turkostnadene.

<sup>15</sup> Regelverket i Møre og Romsdal ble endret fra 1. november 2015. Tidligere kunne personer over 67 år søke om ekstra reisemidler. Nå gis det ingen mulighet til å etterspørre ekstra reisepenger uansett alder.

<sup>16</sup> En tur har en maksimal lengde på 30 km. På en strekning kan det maksimalt trekkes to turer, inntil 60 km, i samme drosje. Overskytende må brukeren selv betale.

<sup>17</sup> Retningslinjene for TT-ordningen i Nord-Trøndelag ble revidert i mars 2006 med følgende endringer: Yngre funksjonshemmede er endret fra 60 til 65 år. Gruppene rullestolbrukere som er avhengig av spesialbil og blinde/svaksynte gis ett ekstra turkort uavhengig av alder. Ordningen begrenses til å gjelde kjøring med start eller stopp i Nord-Trøndelag.

<sup>18</sup> Dersom det er bil i husstanden eller brukeren har en ektefelle som også er med i TT-ordningen, reduseres beløpet med 25 %.

<sup>19</sup> Søkere som har fått stønad til kjøp av bil gjennom NAV, oppfylder vilkårene for brukergodkjenning dersom de er avhengig av rullestol, og kan således ha høyeste sats på TT-kortet, selv om de samtidig har bil gjennom NAV. Dersom søkeren har over 20 km til nærmeste tettsted og har elektrisk rullestol, får vedkommende 9 500 kr + 1 000 kr.

<sup>20</sup> Årsaken til at antall svar i tabell 6.1 overstiger utvalgets størrelse, er at vel 13 % har krysset av for flere forflytningshemninger.

<sup>21</sup> Tallene er fra 2012.

<sup>22</sup> Det benyttes elektroniske kort som inneholder en magnetstripe. Det er ingen penger på selve kortet, men kun antall reiser som telles ned hver gang kortet blir brukt i en drosje. Det er mulig å betale egenandelen med bankkort i drosjeterminalen/taksameteret, og betalingsløsningene varierer fra drosjeselskap til drosjeselskap. Samres AB produserer kortene.

<sup>23</sup> Telemark fylkeskommune har registrert eget kortprefiks (lisens).

<sup>24</sup> Dette avsnittet er i stor grad basert på Regional utviklingsavdeling (2014).

<sup>25</sup> Dette avsnittet er i stor grad basert på PwC (2014).

---

<sup>26</sup> Dette avsnittet er i stor grad basert på Østfold kollektivtrafikk (2014).

<sup>27</sup> «Aktive» TT-brukere definerer vi som godkjente TT-brukere som har reist en tur eller mer i 2014.

<sup>28</sup> I tillegg til disse utgiftene har både fylkeskommunen og kommunene kostnader knyttet til administreringen av ordningen. Disse kostnadene er nærmere diskutert og forsøkt anslått i Solvoll m. fl. (2001) samt i Amundsveen og Solvoll (2003). Det antydes at 50-70 årsverk kan knyttes til administrering av ordningen i kommunene og fylkeskommunene, tilsvarende 30-40 mill. kr.

<sup>29</sup> Det er nå omtrent slutt med at enkeltkommuner yter egne tilskudd TT-ordningen. I 2015 er de kommunale ytelsene kun knyttet til et bidrag på om lag 12 000 kr fra Åseral kommune i Vest-Agder.

<sup>30</sup> Den relativt kraftige nedgangen i utgifter fra 2001 til 2002, skyldes at utgiftene i Oslo ble kuttet med over 80 mill. kroner dette året.

<sup>31</sup> De lave utgiftene til TT i Sør-Trøndelag fylkeskommune i 2004 og 2006 skyldes at Trondheim kommune i perioden 2004-2007 var med i det såkalte «storbyforsøket», jf. fotnote 32, der kommunen blant annet hadde ansvaret for TT-ordningen. I 2004 og 2006 brukte Trondheim kommune henholdsvis 4,9 mill. kr og 5,8 mill. kr (tall i 2008 kroner) til TT, slik at de samlede TT-utgiftene i Sør-Trøndelag var ca. 10,3 mill. kr og 11 mill. kr disse årene.

<sup>32</sup> Trondheim kommune ble 1. januar 2004, sammen med Bergen, Stavanger og Kristiansand, med i et forsøk med en ny organisering av transportsystemet i disse byene som varte til og med 2007. I denne perioden hadde Trondheim kommune ansvaret for å tildele midler til TT-ordningen i Trondheim.

<sup>33</sup> Ytelsene inkluderer både fylkeskommunale og kommunale tilskudd.

<sup>34</sup> Årsaken til den lave andelen «aktive» brukere i Rogaland er at brukerlistene inneholder personer som er døde eller av andre årsaker ikke reiser. Antall godkjente brukere i Rogaland er derfor et dårlig måltall.

<sup>35</sup> Forskriften er gitt med hjemmel i yrkestransportloven § 35, men er en oppfølging av diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Kravene til universell utforming vil etter forskriften gjelde for buss klasse II og III som går i trafikk på basis av ruteløype som definert i yrkestransportloven § 2. Kravene vil også gjelde for bil som utfører transport med særskilt løype for transport for funksjonshemmede og for drosje der det er stilt krav om tilpasning for transport av funksjonshemmede, jf. yrkestransportforskriften § 1 e) og f).

<sup>36</sup> Når den kvaliteten på transporttilbudet samlet sett skal vurderes, må også den private transportstandarden tas med. Dette vil ta være de transportmulighetene en TT-bruker har rent privat. En person som bor alene uten noe familiært eller annet nettverk rundt seg, vil, alt annet likt, ha en betydelig dårligere privat transportstandard enn en person som eksempelvis bor sammen med ektefelle med sertifikat og egen bil.

<sup>37</sup> Oslo var i praksis ikke med i forsøket fordi TT-ordningen i hovedstaden allerede dekket slike reiser. Også Trondheim kommune hadde en ordning der TT også dekket arbeidsrei-

---

ser, og således ble heller ikke Trondheim kommune med i forsøket. I dag er arbeidsreiseordningen i Trondheim kommune avviklet, og de som mener å ha krav på å få dekket daglige arbeidsreiser må søke NAV om dette.



UNIVERSITETET I  
NORDLAND

HANDELSHØGSKOLEN

---

ISSN: 1892-476X

ISBN: 978-82-7314-757-8

Trykk: Trykkeriet UiN

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